

Załącznik
do uchwały nr 468 / 245 / 13
Zarządu Województwa Pomorskiego
z dnia 9 maja 2013 r.



PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO
Projektu
REGIONALNEGO PROGRAMU STRATEGICZNEGO
W ZAKRESIE TRANSPORTU

Słupsk, kwiecień 2013

OPRACOWANIE

**ZESPÓŁ
WOJEWÓDZKIEGO BIURA PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO
w SŁUPSKU:**

Andrzej Hałuzo
Mira Hałuzo
Grażyna Kubicz
Krzysztof Wojcieszek
Agnieszka Żebiałowicz - Łach
Projektant prowadzący: Krzysztof Wojcieszek
Grafika: Grażyna Radziszewska

Zawartość opracowania

1.0. Wprowadzenie	4
1.1. Podstawa prawna	4
1.2. Cel i zakres prognozy	6
1.3. Informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu prognozy	8
2.0. Informacja o zawartości projektu Programu oraz jego powiązaniach z innymi dokumentami planowania strategicznego;	9
2.1. Zawartość dokumentu	9
2.2. Powiązane dokumenty planowania strategicznego	10
3. Ocena spójności celów ustalonych w projekcie RPS – Transport z celami ochrony środowiska ustanowionymi na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym	16
3.1. Ustalenie kryteriów oceny zgodności Programu z polityką zrównoważonego rozwoju w zakresie ochrony środowiska i przyrody	16
3.2. Ocena zgodności celów i priorytetów RPS – Transport z polityką zrównoważonego rozwoju w zakresie ochrony środowiska i przyrody	17
4. Stan i problemy środowiska na terenach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem	23
4.1. Stan środowiska na terenach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem;	23
4.2. Problemy środowiska na terenach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem;	26
4.3. Potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji Programu	27
4.4. Informacja o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko	28
5.0. Analiza i ocena przewidywanych znaczących oddziaływań projektu Programu na środowisko, oraz obszary Natura 2000 – ich cele, podmiot oraz integralność	28
5.1. Ryzyko wystąpienia presji na środowisko	28
5.2. Analiza i ocena oddziaływania celów, priorytetów, działań i przedsięwzięć na komponenty środowiska	30
5.3. Oddziaływanie przedsięwzięć zapisanych w projekcie na obszary objęte ochroną w systemie NATURA 2000	37
5.4. Wpływ regionalnego programu strategicznego na środowisko morskie	41
6. Informacja o prognozach oddziaływania na środowisko dokumentów powiązanych z projektem zmiany Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego	42
7.0. Przedstawienie rozwiązań minimalizujących przewidywane uciążliwości, mogące być rezultatem realizacji projektu RPS Transport;	50
7.1. Przedstawienie rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko;	50
7.3. Wskazanie napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy;	59
8.0. Informacja o przewidywanych metodach i częstotliwości analizy postępu w realizacji Programu oraz ocena listy wskaźników do monitorowania realizacji Programu	59
9. Wnioski końcowe oraz rekomendacje	62
9.1. Wnioski końcowe, dotyczące zgodności celów i kierunków RPS-T z polityką ekologiczną oraz potencjalnych niekorzystnych oddziaływań na środowisko	62
9.2. Rekomendacje rozwiązań mających na celu zapobieganie i ograniczanie niekorzystnych oddziaływań na środowisko, wynikających z realizacji projektu Programu	65
10. Streszczenie	65

1.0. Wprowadzenie

Niniejsza Prognoza oddziaływania na środowisko do projektu „Regionalnego programu strategicznego w zakresie transportu” zwana dalej „Prognozą”, została opracowana w ramach procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, prowadzonej przez Zarząd Województwa Pomorskiego.

W dniu 24 września 2012 r. Sejmik Województwa Pomorskiego Uchwałą nr 458/XXII/12 przyjął Strategię Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020 (SRWP). Zasadniczymi narzędziami realizacji Strategii mają być regionalne programy strategiczne pełniące wiodącą rolę w uszczegółowieniu jej celów ogólnych i harmonizowaniu działań Samorządu Województwa. Projekt regionalnego programu strategicznego w zakresie transportu, zgodnie z przyjętymi narzędziami realizacji SRWP, ma uszczegóławiać cel operacyjny 3.1. Sprawny system transportowy.

Zarząd Województwa Pomorskiego Uchwałą nr 1272/190/12 z dnia 30 października 2012 r.¹, przyjmując „Plan zarządzania Strategią Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020” - określił ramowy harmonogram i sposób organizacji prac nad regionalnymi programami strategicznymi, wymagania i ich strukturę, oczekiwania w odniesieniu do konsultacji społecznych projektu RPS oraz wymogi systemu realizacji, w tym monitorowania i oceny RPS.

Zarządzeniem nr 47/12 Marszałka Województwa Pomorskiego z dnia 6 grudnia 2012 r. w sprawie określenia szczegółowego zakresu zadań, odpowiedzialności oraz trybu prac Koordynatora Strategii, Kierowników regionalnych programów strategicznych, jednostek współpracujących oraz składu i zasad pracy Zespołu Sterującego i Zespołów Roboczych wykonanie prognozy oddziaływania na środowisko do projektu Regionalnego programu strategicznego w zakresie transportu powierzono Wojewódzkiemu Biuru Planowania Przestrzennego w Słupsku.

1.1. Podstawa prawna

Podstawę prawną sporządzenia prognozy oddziaływania na środowisko do projektu *Regionalnego programu strategicznego w zakresie transportu* stanowi art. 46 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko² (Ustawa OOŚ). Nakłada ona na organy administracji opracowujące projekty: *polityk, strategii, planów lub programów w dziedzinie przemysłu, energetyki, transportu, telekomunikacji, gospodarki wodnej, gospodarki odpadami, leśnictwa, rolnictwa, rybołówstwa, turystyki i wykorzystywania terenu, opracowywanych lub przyjmowanych przez organy administracji, wyznaczających ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*, obowiązek przeprowadzenia dla nich Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko (SOOŚ).

Zgodnie z art. 3 ust. 1. Ustawy OOŚ prognoza oddziaływania na środowisko, zwana dalej Prognozą, stanowi jeden z elementów SOOŚ. Pozostałe elementy to (w kolejności procedowania): uzgodnienie stopnia szczegółowości informacji zawartych w Prognozie, zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu oraz uzyskanie wymaganych ustawą opinii. Za sporządzenie Prognozy odpowiada organ opracowujący projekt dokumentu.

Ustawa OOŚ implementuje obowiązki wynikające m.in. z dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2001/42/WE z 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko, Dyrektywy Rady nr 85/337/EWG z 27 czerwca 1985 r. w

¹ zmienionej Uchwałą Nr 1389/199/12 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 29 listopada 2012 roku

² Dz. U. z 2008 Nr 199 poz. 1227 ze zm.

sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne, Dyrektywy Rady nr 92/43/EWG z 21 maja 1992 r. nr 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory.

Przy opracowaniu *Prognozy* uwzględniono także obowiązujące przepisy prawa wspólnotowego i krajowego:

- Konwencję o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym sporządzoną w dniu 25 lutego 1991 roku w Espoo, (Dz. U. z 1999 r. Nr 96, poz. 1110);
- Konwencję o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska, sporządzona w Aarhus dnia 25 czerwca 1998 r., ratyfikowaną przez Wspólnotę Europejską (w tym Polskę) w dniu 17 lutego 2005 r.;
- Konwencję o ochronie i użytkowaniu cieków transgranicznych i jezior międzynarodowych, sporządzoną w Helsinkach dnia 17 marca 1992 r. (Dz.U. z 2003 r. Nr 78, poz. 702);
- Konwencję o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym sporządzoną w Espoo dnia 25 lutego 1991 r. (Dz.U. z 1999 r. Nr 96, poz. 1110);
- Konwencję o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzona w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 roku (Dz. U. z 2000 r. nr 28 poz. 346) (Konwencja Helsińska)
- Konwencję o ochronie wędrownych gatunków dzikich zwierząt (Konwencja Bońska), ratyfikowana w 1996 r. (Dz. U. z 2003 r. nr 2, poz. 17);
- Dyrektywę Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dz. Urz. WE L 206 z 22.07.1992, str. 7, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 2, str. 102);
- Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (tekst jedn. Dz. Urz. WE L 20 z 2010 r.);
- Dyrektywę 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (tj. Dz. Urz. UE L 327, 22.12.2000 z późn. zm.);
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy (CAFE) (Dz. Urz. WE L 152 z 11.06.2008);
- Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/1/WE z dnia 15 stycznia 2008 r. dotyczącą zintegrowanego zapobiegania zanieczyszczeniom i ich kontroli - pakiet energetyczno-klimatyczny Unii Europejskiej (Dz. Urz. WE L 24 z 29.01.2008);
- Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/80/WE z dnia 23 października 2001 r. w sprawie ograniczenia emisji niektórych zanieczyszczeń do powietrza z dużych obiektów energetycznego spalania (Dz. Urz. WE L 309 z 27.11.2001);
- Dyrektywa 2009/28/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych zmieniająca i w następstwie uchylająca dyrektywy 2001/77/WE oraz 2003/30/WE (Dz. Urz. WE L 140 z 5.06.2009);
- Dyrektywa 2006/32/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 kwietnia 2006 r. w sprawie efektywności końcowego wykorzystania energii i usług energetycznych oraz uchylająca dyrektywę Rady 93/76/EWG (Dz. Urz. WE L 114 z dn. 27.04.2006);
- Dyrektywę 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. w sprawie oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz. Urz. UE L 189 z 18.07.2002)
- Dyrektywa 2008/98/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów (Dz. Urz. UE L 312 z 11 listopada 2008);
- Dyrektywa 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. Urz. UE L 269 z 21.10.2000);
- Dyrektywa 2006/66/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 września 2006 r. w sprawie baterii i akumulatorów oraz uchylająca dyrektywę 91/157/EWG (Dz. Urz. UE L 266 z 26.9.2006);

- Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiająca ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (Dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej – RDSM) (Dz. Urz. WE L z 2008 r. Nr 164, poz.19);
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tj. Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 ze zm.)
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tj. Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220);
- Ustawa Prawo wodne z dnia 18 lipca 2001 r. (tj. Dz. U. z 2012 r. poz. 145 ze zm.);
- Ustawa z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (tj. Dz. U. z 2007 r. Nr 75, poz. 493 ze zm.)
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (tj. Dz. U. z 2010 r. Nr 185, poz. 1243 ze zm.);
- Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (tekst jedn. Dz. U. z 2003 r. Nr 162, poz. 1568 ze zm.)
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 12 października 2011 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2011 r. Nr 237, poz. 1419);
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 5 stycznia 2012 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2012 r. poz. 81);
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dn. 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 r. Nr 120, poz. 826);
- Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dn. 3 marca 2008 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu, (Dz. U. nr 47, poz. 281).

1.2. Cel i zakres prognozy

Podstawowym celem prognozy jest ustalenie, czy przyjęte w projekcie Regionalnego programu strategicznego w zakresie transportu (RPST) cele i kierunki działań, sprzyjają zrównoważonemu rozwojowi regionu oraz realizacji celów ochrony środowiska, zapisanych w międzynarodowych, wspólnotowych, krajowych dokumentach. Prognoza podejmuje próbę identyfikacji możliwych do określenia skutków środowiskowych powodowanych realizacją przedsięwzięć, dla których RPS-T stwarza ramy realizacyjne oraz oceny czy przyjęte w dokumencie rozwiązania w dostateczny sposób chronią przed powstawaniem konfliktów i zagrożeń w środowisku.

Celem Prognozy jest też dostarczenie organowi uchwalającemu RPS-T, a także organom uzgadniającym oraz wszystkim innym, w tym zwłaszcza społeczeństwu, niezbędnych informacji na temat skutków RPS-T dla środowiska.

Zakres Prognozy wynika z art. 51 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art. 53 ustawy OOS, Zarząd Województwa Pomorskiego (Uchwała ZWP nr 215/225/13 z dnia 28 lutego 2013) wystąpił o uzgodnienie zakresu i szczegółowości informacji wymaganych w Prognozie do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Gdańsku oraz Urzędów Morskich w Gdyni i Słupsku.

W piśmie nr RDOŚ-Gd-WOO.411.1.2013.ES.1 z dnia 20.03.2013 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku uzgodnił przedłożony zakres prognozy, wskazując jednocześnie na potrzebę:

- 1) zaproponowania w prognozie wymogów, jakie należy spełnić podczas przygotowania do realizacji zadań wyznaczających ramy dla późniejszej realizacji konkretnych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko³;
- 2) Wskazania potencjalnych miejsc konfliktogennych a następnie zaproponowanie rozwiązań alternatywnych oraz / lub konkretnych rozwiązań minimalizujących, adekwatnych do skali i rodzaju negatywnego oddziaływania oraz charakteru obszaru;
- 3) Uwzględnienie działań chroniących zdrowie ludzi w szczególności związanych z zabezpieczeniem przed ponadnormatywnym zanieczyszczeniem powietrza i hałasem;

Urząd Morski w Gdyni w piśmie nr INZ/ZP-8316/28/13 z dnia 28 marca 2013 uzgodnił przedłożony zakres prognozy z uwagą dotyczącą konieczności określenia wpływu RPS na środowisko morskie, w tym na obszary Natura 2000.

Urząd Morski w Słupsku w piśmie OW-B5-074/16/13 z dnia 4 kwietnia 2013 uzgodnił przedłożony zakres prognozy wskazując jednocześnie na potrzebę odniesienia się do:

- 1) Planowanych do wskazania sposobów zagospodarowania obszaru morskiego, oraz wpływ wskazanych działań na elementy środowiska;
- 2) Wskazać formy oddziaływania planowanych inwestycji na brzeg morski, wraz z formami możliwych działań mających za zadanie zmniejszenie tempa jego erozji i wskazanie potencjalnych źródeł ich finansowania;
- 3) Uwzględnienie wymagań Dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 października 2000 zwanej Ramową Dyrektywą Wodną w celu utrzymania dobrego stanów wód powierzchniowych, w tym wód przybrzeżnych.

Pomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Gdańsku w piśmie: SE.NS-80.9022.490.77.2013.WR uzgodnił proponowany zakres prognozy bez uwag.

W rezultacie ustalono następujący zakres merytoryczny Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Regionalnego programu strategicznego w zakresie transportu:

1. Informacja o metodach zastosowanych przy sporządzaniu prognozy;
2. Informacja o zawartości RPS T oraz jego związkach z dokumentami planowania strategicznego;
3. Ocena zgodności celów i kierunków ustalonych w projekcie RPS T z celami przyjętymi w międzynarodowych, krajowych i regionalnych dokumentach środowiskowych;
4. Stan i problemy środowiska przyrodniczego na terenach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem, a w szczególności dotyczących obszarów podlegających ochronie na podstawie przepisów odrębnych;
5. Analiza i ocena potencjalnych zmian stanu środowiska w przypadku braku realizacji RPS T;
6. Analiza i ocena przewidywanego znaczącego oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośredniego, pośredniego, wtórnego, skumulowanego, krótkoterminowego, średnioterminowego i długoterminowego, stałego i chwilowego oraz pozytywnego i negatywnego na środowisko, a w szczególności na: różnorodność biologiczną, ludzi, zwierzęta, rośliny, wodę, powietrze, powierzchnię ziemi, krajobraz, klimat, zasoby naturalne, zabytki i dobra materialne - z uwzględnieniem zależności między tymi elementami środowiska. Wskazanie miejsc potencjalnych konfliktów;
7. Informacja o możliwym oddziaływaniu transgranicznym;
8. Informacje o przewidywanych metodach analizy realizacji postanowień projektu RPS T oraz częstotliwości jej przeprowadzania;
9. Informacja o prognozach oddziaływania na środowisko dokumentów powiązanych z RPS T;
10. Wskazanie napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy;

³ Sformułowanie zostało uznane przez zespół sporządzający prognozę, jako niezrozumiałe. Na zapytania telefoniczne jego treści nie wyjaśniono, na zapytanie e-mailowe odpowiedź do dnia 03 maja nie została udzielona.

11. Wnioski końcowe oraz rekomendacje rozwiązań mających na celu zapobieganie i ograniczanie niekorzystnych oddziaływań na środowisko, wynikających z realizacji projektu RPS T, w tym:

- Przedstawienie rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektu RPS w zakresie transportu;
- Przedstawienie rozwiązań alternatywnych do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie, minimalizujących przewidywane uciążliwości;

1.3. Informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu prognozy

W stosunku do Regionalnych Programów Strategicznych ograniczono do niezbędnego minimum analizę spójności celów z międzynarodowymi, wspólnotowymi i krajowymi dokumentami polityki ekologicznej. RPS nie jest dokumentem kreującym samodzielną politykę, a zapisane w nim cele w brzmieniu dosłownym (lub prawie dosłownym) przeniesiono ze Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020. Wszędzie tam, gdzie ocena dokonana w Prognozie oddziaływania na środowisko do Strategii, przyjętej Uchwałą Zarządu Województwa Pomorskiego nr 513/144/12 z dnia 17 maja 2012, nie wskazywała sprzeczności, albo też sformułowane w Prognozie uwagi i rekomendacje uwzględniono w ostatecznej wersji Strategii, powtarzanie oceny wykonanej już dla dokumentu nadrzędnego, z pozytywnym wynikiem, wydłużałoby tylko niniejszą prognozę. W Prognozie do RPS przywołano więc jedynie informację o wynikach dokonanej wcześniej oceny. Szczególną uwagę zwrócono natomiast na te ustalenia RPS, które wykraczają poza zakres oceniony w Prognozie do Strategii, lub też rekomendacje z tej Prognozy nie zostały w nich uwzględnione.

Prognoza oddziaływania na środowisko do Strategii, stanowi punkt odniesienia również w innych analizach i ocenach, sporządzanych w niniejszej Prognozie. Ma to z jednej strony zapewnić jednolite podejście do ocenianych celów, z drugiej zaś pozwala na uniknięcie pułapki, jaką stanowiłoby naruszenie zapisów Dyrektywy OOS o potrzebie unikania tych samych aspektów w ramach dwu różnych postępowań.

Wykorzystanie doświadczeń tej Prognozy, winno mieć miejsce także na obecnym etapie realizacji Strategii, jakim jest opracowanie i przyjęcie RPS. Przedstawiona tam wszechstronna analiza oceny zgodności Strategii z zasadami rozwoju zrównoważonego, pozwala na odstępnie od niej w przypadku większości RPS.

W ramach Prognozy wyodrębniono następujące obszary oceny projektu RPS Transport:

- zgodność celów w projekcie dokumentu z celami ochrony środowiska, ustanowionymi na szczeblu międzynarodowym, krajowym i regionalnym oraz identyfikacja potencjalnych pól konfliktów,
- wskazanie potencjalnych zagrożeń i pól konfliktów ekologicznych związanych z realizacją przedsięwzięć wskazanych w projekcie dokumentu, w tym identyfikacji znaczących negatywnych oddziaływań na obszary chronione (jeżeli wystąpią)
- określenie możliwości i zasad ograniczenia potencjalnych znaczących oddziaływań na środowisko związanych z realizacją przedsięwzięć, które znalazły się w projekcie dokumentu wraz ze wskazaniem rozwiązań alternatywnych przyczyniających się do zmniejszenia obciążeń środowiskowych.
- ocenę przewidywanych metod analizy realizacji postanowień projektu RPS i częstotliwości jej przeprowadzania.

Prognoza niniejsza stanowi kompilację dwu sposobów podejścia do oceny oddziaływania na środowisko. W odniesieniu do analizy celów i oddziaływań, jest to zmodyfikowana metoda macierzowa oparta o wzorce przedstawione w „Podręczniku do strategicznych Ocen Oddziaływania

na Środowisko dla polityki spójności na lata 2007-13⁴. W ocenie znaczących oddziaływań proponowanych przedsięwzięć, których ramy realizacji wyznacza projekt RPS, na obszary NATURA 2000, wykorzystano elementy znane z raportów oddziaływania na środowisko. Pozwala to na w miarę przybliżone określenie tych oddziaływań. Analiza alternatywnych rozwiązań jest w tym modelu oparta głównie na alternatywach lokalizacyjnych lub technologicznych w ramach ocenianego wariantu. Takie podejście było możliwe, z uwagi na wskazanie w RPS konkretnych przedsięwzięć mających na etapie oceny określony przybliżony kształt i zasięg.

Nie ma w ten sposób zagrożenia powielania oceny dokonanej poprzednio, lub niezbędnej na etapie realizacyjnym, a więc sytuacji, w której te same aspekty byłyby oceniane w ramach dwóch różnych postępowań, na tym samym poziomie szczegółowości, na co zwraca uwagę Dyrektywa OOS. Choć bowiem RPS wskazuje ramy do realizacji konkretnych przedsięwzięć, ich szczegółowy zakres i techniczny sposób realizacji pozostają nieokreślone. Prognoza wskazuje więc wprawdzie możliwe oddziaływania wynikające z konkretnej lokalizacji w przestrzeni, jednak co do zakresu przedsięwzięcia, porzeka na rekomendacjach, unikając formułowania konkretnej oceny.

Zgodnie z zapisami Poradnika: „w procesie programowania polityki spójności analizuje się i proponuje interwencje rozwojowe. W prognozie bada się poszczególne rezultaty procesu planowania i można w nim proponować konieczne poprawki w celu maksymalizowania korzyści dla środowiska wynikających z propozycji rozwojowych oraz minimalizowania ich negatywnych oddziaływań na środowisko i zagrożeń dla niego.”

W trakcie opracowywania Prognozy miały miejsce konsultacje z Zespołem Roboczym RPS Transport, mające na celu wyjaśnienia intencji zapisów i ich bieżące korekty oraz służące wymianie informacji istotnych dla kształtu ustaleń obydwu dokumentów.

2.0. Informacja o zawartości projektu Programu oraz jego powiązaniach z innymi dokumentami planowania strategicznego;

2.1. Zawartość dokumentu

Na projekt Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie transportu, zwanego dalej RPS Transport, składa się część diagnostyczna oraz część projekcyjna, zawierająca cele, kierunki działań i konkretne działania proponowane do realizacji.

Diagnoza ocenia dostępność wewnętrzną i zewnętrzną województwa jako niedostateczną, wskazuje też najważniejsze tego przyczyny. Nie spełniają standardów parametry techniczne i zła struktura funkcjonalna istniejącej sieci komunikacyjnej. Słabo rozwinięty jest transport zbiorowy, szybciej, niż średnio w kraju, następuje redukcja długości linii kolejowych i spadek liczby kursujących pociągów. W obszarze aglomeracji trójmiejskiej występują przeciążenia i zatory. Obecna struktura transportu ma niekorzystny wpływ na środowisko, przede wszystkim w miastach, nie spełniając warunków niezbędnych dla rozwoju zrównoważonego. Na poprawę sytuacji zbyt wolno wpływają realizowane w ostatnich latach inwestycje na sieci dróg krajowych oraz rozwój ekologicznych systemów transportu w największych miastach, tym ostatnim nie towarzyszą działania systemowe. Poprawia się dostęp do portów, jednak głównie poprzez dociążenie sieci drogowej. Śródlądowy transport wodny funkcjonuje wyłącznie w sektorze turystycznym. Zauważalny jest natomiast rozwój transportu lotniczego.

Słabą stroną diagnozy jest jej podział na „podsystemy” – drogowy, kolejowy, wodny, lotniczy. Ich wyodrębnienie powoduje zatarcie związku diagnozy z zaproponowanymi celami, które w Strategii skonstruowano horyzontalnie – transport publiczny, linie, węzły. Daje się zauważyć ograniczenie, spowodowane myśleniem branżowym. Jego skutkiem jest, powtórzone za Regionalną strategią rozwoju transportu (2007), dążenie do „zrównoważonego transportu” w rozumieniu równowagi między poszczególnymi podsystemami, w miejsce „zrównoważonego rozwoju”, który traktuje transport, jako integralny system uczestniczący w całym procesie rozwoju.

⁴ Sieć na rzecz ekologizacji programów rozwoju regionalnego, Ministerstwo Środowiska, luty 2006

Kończąca diagnozę analiza SWOT oddziela kwestie infrastruktury i rynku, co stanowi ciekawą innowację i pozwala bardziej precyzyjnie zidentyfikować szanse i bariery rozwoju. Analiza wydaje się jednak nie przekładać na sformułowanie kluczowych wyzwań, które wydają się zbyt rutynowe. Szczególne wątpliwości budzi wskazanie wzrostu umiejętności kierowców oraz odpowiedzialności operatorów transportu jako główny (jedyne?) pomysł na zmniejszenie oddziaływania transportu na środowisko.

Celem głównym projektu Programu jest **Sprawny system transportowy**. Ma on być realizowany przez trzy cele szczegółowe:

- Rozwinięty i efektywny system publicznego transportu zbiorowego;
- Sieć drogowa wzmacniająca dostępność i spójność regionu;
- Węzły multimodalne dobrze powiązane z systemem transportowym.

Cele szczegółowe zostały rozwinięte poprzez 8 Priorytetów i 18 Działań, które w dalszym ciągu projektu zostały systematycznie i szczegółowo opisane. Wśród priorytetów znalazły się:

- W zakresie rozwoju transportu zbiorowego – rozbudowa infrastruktury, poprawa jakości zarządzania i w efekcie standardu usług;
- W zakresie wzmocnienia dostępności i spójności regionu – rozwój dróg regionalnych i układu pomocniczego;
- Poprawa funkcjonowania węzłów multimodalnych i ich połączenia z układem transportowym.

Cel Główny i cele szczegółowe zostały scharakteryzowane. Dla oceny realizacji celu głównego przyjęto wskaźniki kontekstowe, dla celów szczegółowych – wskaźniki efektów. Dla oceny wdrażania priorytetów przyjęto wskaźniki produktu, wskaźniki rezultatu, ustalono kluczowych partnerów i źródła finansowania.

Daje się zauważyć, że wskaźniki produktu znacznie łatwiej zdefiniować, niż wskaźniki rezultatu. Te ostatnie rodzą wątpliwość, co do możliwości ich monitorowania. Może to w przyszłości grozić utratą świadomości właściwego celu podejmowanych działań, którym nie jest budowa infrastruktury dla niej samej, lecz zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy.

Na poziomie działań wyszczególniono ich proponowany zakres (rodzaje projektów), kryteria strategiczne, kryteria przestrzenne (obszary strategicznej interwencji). Elementem większości działań są przedsięwzięcia strategiczne.

W kolejnej części opisano system realizacji, w tym szczegółowo model wdrażania Programu, jednostki zaangażowane w jego realizację, skład i zakres działania organów programujących i realizujących działania oraz mechanizmy koordynacji w skali regionu. Dalej przedstawiono ramy finansowe oraz narzędzia realizacji Programu, prognozowaną wielkość dostępnych środków, źródła, z których będą pochodzić oraz orientacyjna strukturę wydatków i dochodów.

Ostatnią część projektu stanowi opis monitorowania jego postępów. Ma być to realizowane w ramach zintegrowanego Pomorskiego Systemu Monitoringu i Ewaluacji – systemu, który póki co nie istnieje.

2.2. Powiązane dokumenty planowania strategicznego

Cele i kierunki działań wskazane w RPS-T zostały przeniesione ze Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020, jednocześnie – wobec niezbędnej spójności polityki planowania rozwoju w skali Wspólnoty, stanowią też transpozycje lub kontynuacje zapisów zawartych w strategiach, programach wspólnotowych, krajowych jak i regionalnych. Z uwagi na to, a także dlatego, że RPS-T jest dokumentem wykonawczym, z informacji o powiązaniach wyłączono strategiczne dokumenty powstałe na szczeblu międzynarodowym i wspólnotowym. W informacji o powiązaniach pominięto także dokumenty o horyzoncie czasowym do 2014 roku, z uwagi na (przynajmniej formalną) utratę aktualności.

Poniżej w sposób syntetyczny opisano powiązania o charakterze bezpośrednim i pośrednim projektu RPST z najważniejszymi dokumentami regionalnymi i krajowymi.

2.2.1. Dokumenty powiązane bezpośrednio

Dokumentem kluczowym dla RPS w zakresie transportu jest **Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020 (SRWP 2020)**, przyjęta przez Sejmik Województwa Pomorskiego Uchwałą nr 458/XXII/12 z dnia 24 września 2012 r. SRWP 2020 stanowi narzędzie organizowania i prowadzenia interwencji ukierunkowanej na procesy rozwojowe w regionie. Jej zasadniczym zamierzeniem jest

umacnianie pozycji konkurencyjnej województwa, przeciwdziałanie pogłębianiu się dysproporcji wewnątrz regionu i zapewnienie stabilnych podstaw jego długotrwałego i bezpiecznego rozwoju.

Podstawowym założeniem dokumentu jest skuteczność - Strategia obejmuje wyłącznie te zagadnienia, na które Samorząd Województwa Pomorskiego i jego partnerzy w regionie mają rzeczywisty wpływ. Wobec braku możliwości realizacji wszystkich potrzeb w stosunkowo krótkim okresie czasu, SRWP uznaje priorytet integralnego rozwiązywania problemów znaczących w skali regionu. Odchodzi w ten sposób od dotychczasowego podejścia, przyjmującego rozwój regionalny jako sumę zaspokajania potrzeb lokalnych. Wyjątkiem może być jedynie sytuacja, gdy pomiędzy ograniczeniami lokalnymi i możliwościami znaczącego wzrostu w skali regionu można wykazać związek przyczynowo – skutkowy. Strategia nie skupia się na zagadnieniach bieżącego funkcjonowania oraz poprawnego wykonywania zadań i obowiązków prawnych. Wyznaczając konkretne cele poddające się weryfikacji i wskazując kryteria niezbędnych przedsięwzięć ustanawia jednocześnie zobowiązania do osiągnięcia określonych efektów.

Instrumenty realizacyjne Strategii stanowi 6 Regionalnych Programów Strategicznych (RPS). Wśród nich znalazł się program w zakresie transportu, który ma uszczegóławiać cel operacyjny 3.1. Sprawny system transportowy w obrębie pierwszego celu strategicznego: „Atrakcyjna przestrzeń”.

Wybozem strategicznym dla celu jest: „transport zbiorowy; dostępność peryferyjnych części regionu oraz kluczowych węzłów multimodalnych”. Oczekiwane efekty działania to: „rozwinęty transport zbiorowy cechujący się wysoką jakością świadczonych usług i silną pozycją konkurencyjną względem indywidualnego transportu samochodowego, zwłaszcza w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta; nowoczesna sprawna węzłowa i liniowa infrastruktura transportu zbiorowego, wiążąca miasta powiatowe z Trójmiastem; rozwinięte powiązania drogowe Trójmiasta z ośrodkami regionalnymi i subregionalnymi, położonymi najdalej od stolicy województwa, a także między miastami powiatowymi a ośrodkami gminnymi; węzły multimodalne dobrze powiązane z infrastrukturą transportową regionu, mniejsze negatywne oddziaływanie transportu na środowisko i wyższy poziom bezpieczeństwa użytkowników”.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego⁵ (PZP WP) stanowi przestrzenną transpozycję Strategii Rozwoju Województwa. Zachowując pełną zgodność z jej celami, wyznacza jednocześnie cele, kierunki, zadania i zasady polityki przestrzennej, z których wiele ma znaczenie dla projektu RPS Transport. Plan prezentuje podejście holistyczne, a jego celem generalnym jest: „Kształtowanie *harmonijnej struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa sprzyjającej równoważeniu wykorzystywania cech, zasobów i walorów przestrzeni z rozwojem gospodarczym, wzrostem poziomu i jakości życia oraz trwałym zachowaniem wartości środowiska dla potrzeb obecnego i przyszłych pokoleń*”. Wśród celów PZP WP znajdujemy:

- *Powiązanie województwa z Europą, w tym z Regionem Bałtyckim (Cel Główny nr 1)*
- *Poprawa dostępności transportowej drogowej, kolejowej, morskiej i lotniczej*
- *Rozwój efektywnego i przyjaznego środowisku transportu publicznego (Cele operacyjne 1 i 2 zagospodarowania przestrzennego aglomeracji)*

Zaś wśród Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego:

- 1) *Budowa lub przebudowa priorytetowej dla województwa infrastruktury liniowej dla międzynarodowych połączeń w sieci transportowej:*
 - a) (...) drogi ekspresowe S6 (granica państwa – Koszalin – Słupsk – Gdańsk – Łęgowo), S7 (Gdańsk – Warszawa – Kraków – granica państwa) i S22 (Swaróżyn – Malbork – Elbląg – granica państwa);
 - b) linie kolejowe E-65 (Zebrzydowice – Katowice – Warszawa – Malbork – Tczew – Gdańsk – Gdynia), CE-65 (Katowice – Smętowo – Tczew), 202 (Gdańsk Główny – Stargard Szczeciński) i 204 (Malbork – Braniewo – granica państwa);
 - c) drogi wodne E-40 (Wisła – Bug – Dniestr) i E-70 (śluzza Hohensaaten – Odra – Warta – Noteć – Kanał Bydgoski – Brda – Wisła – Nogat – Zalew Wiślany).
- 2) *Priorytetowymi węzłami w sieci transportowej wymagającymi rozbudowy lub przebudowy są:*

⁵ Przyjęta Uchwałą Nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r.

- a) porty morskie w Gdańsku i w Gdyni z terminalami promowymi, w dostosowaniu do standardów obsługi autostrad morskich;
- b) międzynarodowy Port Lotniczy Gdańsk im. L. Wałęsy oraz lotniska o znaczącym potencjale w zakresie usług lotniczych: Gdynia – Oksywie (Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo),

Regionalna strategia rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007 – 2020⁶ wskazuje cele oraz nakreśla kierunki działań tak, aby możliwe było w 2020 r. stworzenie zrównoważonego, zintegrowanego i przyjaznego dla środowiska systemu infrastruktury transportu, zapewniającego dobrą dostępność zewnętrzną i wysoką jakość usług, przyczyniającego się do poprawy poziomu warunków życia mieszkańców, rozwoju gospodarki i zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej. Dla realizacji tak przyjętego celu strategicznego przyjęto „cele cząstkowe”:

- poprawa dostępności transportowej;
- poprawa jakości systemu transportowego;
- zmniejszenie zatłoczenia dróg;
- integracja systemu transportu;
- poprawa bezpieczeństwa;
- ograniczenie oddziaływania transportu na środowisko

Dokument wydaje się na dzień dzisiejszy mocno nieaktualny, podlega obecnie przeglądowi dokonywanemu w ramach procesu sporządzania RPS.

Program rozwoju dróg wodnych Deltę Wisły i Zalewu Wiślanego – Pętla Żuławska - Międzynarodowa Droga Wodna E-70⁷ przewiduje stworzenie wysokiej jakości oraz bezpiecznej infrastruktury turystycznej - portów i przystani żeglarskich oraz pomostów cumowniczych, służącej zarówno aktywnemu uprawianiu sportów wodnych jak również innym formom turystyki. Obejmuje on atrakcyjny obszar wodny, którego oś stanowią szlaki wodne o długości 303,3 km (Wisła, Martwa Wisła, Szkarpa, Wisła Królewiecka, Nogat, Kanał Jagielloński, Elbląg i Pasłęka) oraz część polskiego Zalewu Wiślanego o powierzchni 328 km². W ramach programu przyjęto następujące priorytety i kierunki działań powiązane z RPST:

- rozwój dróg wodnych Deltę Wisły i Zalewu Wiślanego poprzez budowę wysokiej jakości infrastruktury żeglarskiej i przypisane kierunki działań: budowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury turystycznej w zakresie budownictwa wodnego na szlakach wodnych; poprawa żeglowności i bezpieczeństwa szlaków wodnych; zwiększenie ruchu turystycznego poprzez stworzenie systemu informacji turystyki wodnej
- aktywizacja gospodarcza w otoczeniu szlaków wodnych Deltę Wisły i Zalewu Wiślanego i kierunki działań: budowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury poprawiającej i zwiększającej dostępność do obiektów i atrakcji turystycznych wokół szlaków wodnych; rozwój wyspecjalizowanych form turystyki i rekreacji, wykorzystujących walory przyrodnicze, krajobrazowe i kulturowe.

Założenia dokumentu zostały w części dotyczącej aktywizacji turystycznej zrealizowane. Obecnie podlega przeglądowi dokonywanemu w ramach procesu sporządzania RPS.

Zasadniczym celem podejmowania działań w ramach **Programu rozbudowy dróg krajowych na lata 2011 – 2015⁸** jest stworzenie sieci drogowej o znacznie wyższych niż obecnie parametrach użytkowych, w tym stworzenie zasadniczego szkieletu dróg o dużej przepustowości, stanowiących sieć połączeń pomiędzy największymi ośrodkami gospodarczymi kraju. Do roku 2015 zadania w zakresie rozwoju podstawowej sieci drogowej, powiązane z RPST obejmują:

- budowę drogi S-7 Gdańsk (A-1) - Elbląg (S-22), odcinek Gdańsk (S6 węzeł Południowy) - Koszwały (droga krajowa nr 7, węzeł Koszwały) - Obwodnica Południowa Gdańska;
- budowę drogi S-6 odcinka Słupsk – Lębork
- budowę drogi S-6 Trasa Kaszubska odcinek Lębork – Obwodnica Trójmiasta;
- budowę drogi S-7 Gdańsk (A-1) – Elbląg (S -22) odcinek Koszwały (droga krajowa Nr 7 węzeł Koszwały) – Elbląg (z węzłem Kazimierzowo);
- budowę drogi S-6 na odcinku od S3 (Goleniów) – Koszalin – Słupsk (w. Redzikowo);

⁶ Przyjęta Uchwałą Nr 604/XXVII/08 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 września 2008 r.

⁷ Przyjęta Uchwałą Nr 1101/LII/06 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 23 października 2006 r.

⁸ Przyjęta uchwałą nr 10/2011 Rady Ministrów z dnia 25 stycznia 2011 r.

- budowa obwodnicy m. Kościerzyna w ciągu drogi krajowej nr 20 Stargard Szczeciński – Gdynia;
- budowę obwodnicy m. Malbork w ciągu drogi krajowej nr 22 granica państwa – Gorzów Wielkopolski – Grzechotki – granica państwa;
- budowę obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej na parametrach drogi ekspresowej.

2.2.2. Dokumenty powiązane pośrednio:

Jak wspomniano we wstępie, nie można mówić o bezpośrednich powiązaniach dokumentu wykonawczego, jakim jest RPS-T z licznymi strategiami, politykami, planami i programami przyjmowanymi na szczeblu międzynarodowym i wspólnotowym. Powiązania są skutkiem oddziaływania przez te strategie na dokumenty krajowe, których dotyczy wymóg zgodności z polityką wspólnotową, a które z kolei ukierunkowują dokumenty strategiczne na szczeblu regionalnym. Należy jednak pamiętać, że obowiązujący w Polsce system wspierania przedsięwzięć rozwojowych, wśród nich zapisanych w RPS, przewiduje możliwość bezpośredniego ubiegania się o środki ze źródeł centralnych, na podstawie przyjmowanych tam polityk i programów operacyjnych. Wprawdzie nie zostały jeszcze przygotowane ich najnowsze wersje, oparte o perspektywę finansową 2014 – 2020, niemniej 15 01 2013 roku Rada Ministrów przyjęła dokument **Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020 - Założenia Umowy Partnerstwa**, który stanowi podstawę rozpoczęcia prac nad programami operacyjnymi na lata 2014-2020. W latach 2014-2020 w Polsce realizowanych będzie na poziomie krajowym 8 programów operacyjnych, w tym **Program operacyjny dotyczący gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska, przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu, transportu i bezpieczeństwa energetycznego**, finansowany ze środków unijnych w ramach Funduszu Spójności (FS) i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR). Celem programu jest wsparcie konkurencyjnej gospodarki efektywnie korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku, sprzyjającej zachowaniu dziedzictwa kulturowego, spójności społecznej i terytorialnej. Realizacja celu zmierza do równowagi i wzajemnego uzupełniania się działań w obszarach interwencji, z którymi powiązany jest RPS-T:

- większej spójności społecznej i terytorialnej, w tym poprawie dostępności transportowej;
- konkurencyjności, zakładającej bardziej efektywne wykorzystanie zasobów kraju oraz zapewnienie lepszych warunków dla wykorzystania zróżnicowanych potencjałów terytorialnych poprzez usuwanie przeszkód w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych.

Podstawę do tworzenia RPS w zakresie transportu stanowią będą następujące dokumenty krajowe, które wpisują się w cele strategii Europa 2020:

Krajowy Program Reform na rzecz realizacji strategii „Europa 2020”⁹ (KPR), średniookresowy dokument planistyczny Rządu przygotowany na rzecz realizacji strategii „Europa 2020”. KPR stanowi odpowiedź na najważniejsze wyzwania globalne oraz wskazuje ścieżkę do budowy trwałych podstaw wzrostu gospodarczego, łącząc cele unijne z priorytetami krajowymi. RPST wpisuje się planowany rozwój i modernizację infrastruktury transportowej, w ramach zadań zapisanych m.in. w:

- Polityce Transportowej Państwa na lata 2006-2025;
- Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015;

„Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju: Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności” (DSRK)¹⁰ wytycza jako cel główny *poprawę jakości życia Polaków* poprzez umiejętne łączenie modernizacji i innowacji z poprawą jakości życia, jaka w tej perspektywie czasowej powinna się w Polsce dokonać. Dokument zakłada rozwój Polski w trzech obszarach strategicznych równocześnie: konkurencyjności i innowacyjności gospodarki (modernizacji), równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski (dyfuzji), efektywności i sprawności państwa (efektywności). W każdym z obszarów strategicznych wyznaczono strategiczne cele rozwojowe, uzupełnione o kierunki interwencji. RPS RG wpisuje się w cel 9 - *Zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego* oraz przyjęte kierunki interwencji:

- sprawna modernizacja, rozbudowa i budowa zintegrowanego systemu transportowego;
- zmiana sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
- poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego;
- udrożnienie obszarów miejskich i metropolitalnych.

⁹ Aktualizacja 2012/2013 przyjęta przez Radę Ministrów 25 kwietnia 2012 r.

¹⁰ Przyjęta Uchwałą Nr 16 Rady Ministrów z dnia 5 lutego 2013 r. (Monitor Polski z 2013 r. poz. 121);

Podstawową strategią w średnim horyzoncie czasowym jest **Strategia Rozwoju Kraju 2020 – Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo (SRK)**¹¹. Wskazując zadania, których podjęcie w perspektywie najbliższych lat jest niezbędne, by wzmocnić procesy rozwojowe, SRK wyznacza trzy obszary ich koncentracji: sprawne i efektywne państwo, konkurencyjna gospodarka, spójność społeczna i terytorialna oraz określa interwencje, niezbędne w perspektywie średniookresowej, dla przyspieszenia procesów rozwojowych. RPS-T wpisuje się w realizację celu 7. *Zwiększenie efektywności transportu w obszarze interwencji II. Konkurencyjna gospodarka.*

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.)¹² (SRT) za cel główny krajowej polityki transportowej wskazała „zwiększenie dostępności terytorialnej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym (lokalnym), europejskim i globalnym”. Realizacja głównego celu transportowego w perspektywie do 2020 r. i dalszej wiąże się z realizacją pięciu celów szczegółowych, z którymi powiązany jest projekt RPS-T:

1. Stworzenie nowoczesnej i spójnej sieci infrastruktury transportowej;
2. Poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
3. Poprawa bezpieczeństwa użytkowników ruchu oraz przewożonych towarów;
4. Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko;
5. Zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: regiony, miasta, obszary wiejskie¹³ (KSRR), wyznacza w stosunku do poszczególnych terytoriów kraju cele polityki regionalnej oraz definiuje ich relacje w odniesieniu do innych polityk publicznych o wyraźnym terytorialnym ukierunkowaniu. Dokument określa także sposób działania podmiotów publicznych, a w szczególności rządu i władz regionalnych dla osiągnięcia strategicznego celu rozwoju kraju, jakim jest: „Efektywne wykorzystywanie specyficznych regionalnych i innych terytorialnych potencjałów rozwojowych dla osiągania celów rozwoju kraju – wzrostu, zatrudnienia i spójności w horyzoncie długookresowym” osiągnięcie, którego ma się odbywać w ramach trzech celów szczegółowych:

1. Wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów („konkurencyjność”),
2. Budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji obszarów problemowych („spójność”),
3. Tworzenie warunków dla skutecznej, efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie („sprawność”).

RPS-T wpisuje się w cele KSRR: wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów (cel 1) i budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji obszarów problemowych (cel 2) oraz przypisane im kierunki działań polityki regionalnej:

- Wzmacnianie funkcji metropolitalnych ośrodków wojewódzkich i integracja ich obszarów funkcjonalnych (1.1.):
 - rozwijanie powiązań funkcjonalnych, infrastrukturalnych i instytucjonalnych między ośrodkami wojewódzkimi – węzłami sieci w układzie międzynarodowym i krajowym,
 - wspieranie rozwiązań integrujących przestrzeń funkcjonalnych obszarów miejskich w zakresie zagospodarowania przestrzennego, transportu zbiorowego (infrastruktury, taboru i rozwiązań organizacyjnych), usług komunalnych, rynku pracy;
 - Zapewnienie efektywnych połączeń transportowych z najważniejszymi ośrodkami miejskimi w kraju i w relacjach europejskich (drogowych, kolejowych, lotniczych).
- Tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania procesów rozwojowych i zwiększania ich absorpcji na obszary poza ośrodkami wojewódzkimi (1.2.)
 - Zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów, w tym transportowej przy pomocy transportu zbiorowego.
 - Wspieranie rozwoju i znaczenia miast subregionalnych
 - Pełniejsze wykorzystanie potencjału rozwojowego obszarów wiejskich

¹¹ Przyjęta 25 września 2012 r. przez Radę Ministrów (M.P. z 22 listopada 2012 r. poz. 882);

¹² Przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r.

¹³ Przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 13 lipca 2010 r.

- Wspieranie obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe (2.2) (m.in. dostępności transportowej przy pomocy transportu zbiorowego),
- Zwiększanie dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich na obszarach o najniższej dostępności (2.5.).

Strategia zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa na lata 2012-2020¹⁴ (SZRWRiR) zakłada wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich przy efektywnym wykorzystaniu zasobów i potencjałów, w tym rolnictwa i rybactwa, dla zrównoważonego rozwoju kraju. Za jeden z istotnych elementów umożliwiających wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich uznano *rozwój infrastruktury transportowej gwarantującej dostępność transportową obszarów wiejskich* (priorytet 2.2.), z którym powiązany jest projekt RPST. Infrastruktura transportowa determinuje zarówno mobilność przestrzenną, jak i zawodową wpływając m.in. na możliwość dojazdu do pracy, rozwój transportu zbiorowego, zwiększenie i poszerzenie rynków zbytu produkcji wytwarzanej na obszarach wiejskich.

Realizacja **Polityki transportowej Państwa na lata 2006 – 2025¹⁵** ma sprawić, że do 2025 roku system transportowy Polski będzie spełniał warunki stawiane systemom transportu krajów wysoko rozwiniętych, zapewniając polskim i obcym użytkownikom oczekiwany poziom mobilności oraz usługi transportowe wysokiej jakości przy równoczesnym spełnieniu wymogów ochrony środowiska. Jej głównym celem jest poprawa jakości systemu transportowego i jego rozbudowa zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju jako jednego z kluczowych czynników decydujących o warunkach życia mieszkańców i o rozwoju gospodarczym kraju i regionów. Cel ten, ma zostać osiągnięty przez następujące cele szczegółowe, z którymi powiązany jest projekt RPST:

- poprawę dostępności transportowej i jakości transportu (jako czynnika poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki),
- poprawę efektywności funkcjonowania systemu transportowego,
- poprawę bezpieczeństwa prowadzącą do radykalnej redukcji liczby wypadków i ograniczenia ich skutków oraz, w rozumieniu społecznym, do poprawy bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu i ochrony ładunków,
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia.

Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do roku 2030 przedstawia koncepcję rozwoju transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku. W dokumencie przewidziano budowę szeregu nowych odcinków linii kolejowych i przebudowę już istniejących na terenie województwa pomorskiego:

- budowę Kolei Metropolitalnej w Trójmieście;
- kontynuację przebudowy linii E65/CE65 na odcinkach Warszawa – Gdynia;
- budowę łącznicy Łąg Południe - Łąg Wschód pomiędzy liniami nr 201 Nowa Wieś Wielka - Gdynia Port i nr 203 Tczew - Kostrzyn, stanowiącej fragment trasy dla pociągów towarowych Inowrocław - Bydgoszcz Wschód - Maksymilianowo - Zajęczkowo Tczewskie;
- przebudowę linii kolejowej Pruszcz Gdański – Gdańsk Port Północny oraz budowę mostu na rzece Martwa Wisła, gwarantującego prześwit dla żeglugi śródlądowej;
- przebudowę linii kolejowej Gdynia Główna – Słupsk – Koszalin – Stargard Szczeciński (z budową drugiej pary torów na odcinku Rumia – Wejherowo oraz drugiego toru na odcinku Wejherowo – Runowo Pomorskie).

Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020¹⁶, za kluczowe dla wzrostu świadomości roli oraz znaczenia zasobów morskich w rozwoju społeczno-gospodarczym naszego kraju, uznała: modernizację i rozbudowę infrastruktury portowej i dostępu do portów od strony morza i lądu, rozwój funkcji intermodalnych w portach będących elementami sieci TEN-T oraz w zielonych korytarzach transportowych, rozwój sieci transportu intermodalnego (łądowo-morskie korytarze transportowe, bu-

¹⁴ Przyjęta uchwałą Nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. (Monitor Polski z 2013 r. poz. 75)

¹⁵ Przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 27 czerwca 2005 roku

¹⁶ Dokument opracowany w 2012 r. przez Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej RP, organ pomocniczy Prezesa Rady Ministrów. Dokument jest wyrazem realizacji przez Rzeczpospolitą Polską wytycznych sformułowanych w Komunikacie Komisji „Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej” (COM (2007) 575) oraz Wytycznych dotyczących zintegrowanego podejścia do polityki morskiej: w kierunku najlepszych praktyk w zakresie zintegrowanej gospodarki morskiej i konsultacji z zainteresowanymi stronami COM (2008) 395,

dowę portowych i lądowych terminali transportu intermodalnego, rozwój żeglugi bliskiego zasięgu, autostrady morskie, usprawnienie połączeń szlaków żeglugi śródlądowej z żeglugą morską).

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK)¹⁷, najważniejszy, rządowy dokument strategiczny będący podstawą do prowadzenia krajowej polityki przestrzennej państwa. W dokumencie przedstawiono wizję zagospodarowania przestrzennego kraju w perspektywie najbliższych dwudziestu lat, określono cele i kierunki polityki zagospodarowania kraju służące jej urzeczywistnieniu oraz wskazano zasady oraz mechanizmy koordynacji i wdrażania publicznych polityk rozwojowych mających istotny wpływ terytorialny.

Dla projektu RPST znaczenie ma następujący cel polityki przestrzennego zagospodarowania kraju: *Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej* (cel 3).

Polityka klimatyczna Polski. Strategie redukcji emisji gazów cieplarnianych w Polsce do roku 2020¹⁸ zakłada „włączenie się Polski do wysiłków społeczności międzynarodowej na rzecz ochrony klimatu globalnego poprzez wdrażanie zasad zrównoważonego rozwoju, zwłaszcza w zakresie poprawy wykorzystania energii, zwiększania zasobów leśnych i glebowych kraju, racjonalizacji wykorzystania surowców i produktów przemysłu oraz racjonalizacji zagospodarowania odpadów, w sposób zapewniający osiągnięcie maksymalnych, długoterminowych korzyści gospodarczych, społecznych i politycznych”. Długofalowym celem ilościowym Polityki... jest dążenie do osiągnięcia ok. 30 - 40% redukcji emisji gazów cieplarnianych w roku 2020 w stosunku do roku bazowego (1990). Aby osiągnąć tak przyjęty cel długofalowy, w dokumencie wskazano cele szczegółowe na rzecz ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. RPST wpisuje się w realizację następujących celów:

- promocja transportu publicznego w miastach,
- promocja stosowania paliw alternatywnych,
- zachęty do stosowania innych form transportu,
- zapewnienie płynności ruchu pojazdów,
- racjonalizacja zasad parkowania,
- promocja „czystych” pojazdów,
- poprawa infrastruktury dla rowerzystów i pieszych.

Polityka ekologiczna Państwa w latach 2009-2012 z perspektywą do roku 2016¹⁹ (PEP), podkreśla konieczność dokonania wiarygodnej oceny narażenia społeczeństwa na ponadnormatywny hałas i podjęcie kroków do zmniejszenia tego zagrożenia tam, gdzie jest ono największe. Za szczególnie ważne uznano następujące działania: likwidację źródeł hałasu przed tworzenie stref wolnych od transportu, ograniczenie szybkości ruchu, wymianę taboru tramwajowego na mniej hałaśliwy, a także budowę ekranów akustycznych. RPST wpisuje się w realizację tych działań.

3. Ocena spójności celów ustalonych w projekcie RPS – Transport z celami ochrony środowiska ustanowionymi na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym

3.1. Ustalenie kryteriów oceny zgodności Programu z polityką zrównoważonego rozwoju w zakresie ochrony środowiska i przyrody.

Ustalenia jednolitych i kompleksowych kryteriów oceny przebiegało w sposób następujący

1. W pierwszym kroku, spośród międzynarodowych, wspólnotowych i krajowych dokumentów, zawierających strategiczne i nadrzędne cele oraz wytyczne w zakresie ochrony środowiska i polityki ekologicznej, wybrano 19, w których znalazły się treści istotne z punktu widzenia RPS Transport. Za podstawę posłużył zaktualizowany wybór dokonany dla potrzeb Prognozy Oddziaływania na środowisko Regionalnej Strategii Rozwoju Transportu.

¹⁷ Przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 16 marca 2012 r.

¹⁸ Przyjęta przez Radę Ministrów dnia 04 listopada 2003 roku

¹⁹ Przyjęta Uchwałą Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 22 maja 2009 r. (M.P. z 2009 nr 34, poz. 501). Brak informacji o pracach nad aktualizacją dokumentu

2. W kolejnym kroku z wybranych dokumentów wyselekcjonowano 70 celów, które w sposób bezpośredni lub pośredni odnoszą się do zagadnień RPS-T.
3. Wstępnie sformułowano 13 grup zagadnień, w stosunku do których w dalszej części oceny używane jest określenie „ekologiczne obszary celowe”. Każdy z „obszarów” odpowiada wybranej sferze zrównoważonego rozwoju lub polityki ekologicznej i stanowi kryterium oceny zgodności celów i priorytetów, zapisanych w RPS -Transport, z międzynarodową, wspólnotową i krajową polityką ekologiczną.
4. Przy pomocy metody macierzowej (tabela 1 w załączniku nr 1) zweryfikowano trafność sformułowania i adekwatność przyjętych „obszarów celowych”, poprzez ustalenie liczby związków z celami zapisanymi w poszczególnych dokumentach wyjściowych, a także, czy jako całość tworzą one spójny system, w pełni odzwierciedlający politykę zrównoważonego rozwoju, w części środowiskowej. Ostatecznie lista ekologicznych obszarów celowych przedstawia się następująco:
 - 1) Wspieranie zrównoważonego rozwoju miast i terenów wiejskich, poprawa ładu przestrzennego, ochrona krajobrazu oraz oszczędne gospodarowanie przestrzenią
 - 2) Promowanie zachowań ekologicznych, oraz zagwarantowanie szerokiego dostępu do informacji o środowisku i jego ochronie
 - 3) Efektywne wykorzystanie technologii innowacyjnych i eko-innowacyjnych dla realizacji celów środowiskowych i gospodarczych, tworzenie warunków do tworzenia zielonych miejsc pracy
 - 4) Ochrona mieszkańców województwa przed związanymi ze środowiskiem obciążeniami i zagrożeniami dla zdrowia i dobrostanu
 - 5) Osiągnięcie poziomów jakości powietrza, które nie powodują zagrożenia dla środowiska naturalnego
 - 6) Ochrona klimatu poprzez redukcję emisji gazów cieplarnianych, zwiększenie udziału energii i paliw ze źródeł odnawialnych i poprawę efektywności energetycznej
 - 7) Powstrzymanie utraty różnorodności biologicznej oraz jej zrównoważone użytkowanie, w tym na terenach rolnych i leśnych
 - 8) Zachowanie we właściwym stanie ochrony lub odtworzenie, siedlisk przyrodniczych oraz gatunków dzikiej fauny i flory ważnych dla Wspólnoty
 - 9) Osiągnięcie i utrzymanie dobrego stanu wód, zrównoważone ich użytkowanie oraz poprawa skuteczności ochrony przed powodzią i suszą
 - 10) Osiągnięcie i utrzymanie dobrego stanu ekologicznego środowiska morskiego
 - 11) Ochrona i zrównoważone użytkowanie gleb oraz zapobieganie ich degradacji i dewastacji
 - 12) Wzrost efektywności wykorzystania zasobów naturalnych i ograniczenie wpływu korzystania z nich na środowisko
 - 13) Zapobieganie powstawaniu odpadów, zwiększenie udziału odzysku odpadów oraz odzysku energii z odpadów w sposób bezpieczny dla środowiska

3.2. Ocena zgodności celów i priorytetów RPS – Transport z polityką zrównoważonego rozwoju w zakresie ochrony środowiska i przyrody.

Oceny zgodności celu głównego i celów szczegółowych dokonano w Tabeli nr 2. Dla bardziej precyzyjnego określenia treści i zakresu poszczególnych celów, w macyry umieszczono także przypisane im priorytety. Ocena celów szczegółowych, w zakresie ich zgodności z międzynarodową i krajową polityką ekologiczną, jest więc pochodną oceny wyznaczonych priorytetów, a w tle przypisanych im działań i przedsięwzięć strategicznych. Na ocenę celu głównego złożyły się oceny celów szczegółowych. W ten sposób ocena jest tworzona niejako

„od podstaw”, co pozwala na uniknięcie zbędnych spekulacji i osadzenie na gruncie rzeczywistej zawartości celów.

Najwięcej pozytywnych związków z polityką ekologiczną znalazło się w obrębie pierwszego celu szczegółowego – **Rozwinięty i efektywny system publicznego transportu zbiorowego**. Przede wszystkim za sprawą dwu priorytetów: „wysoka jakość usług transportu zbiorowego” oraz „efektywne zarządzanie systemem transportu zbiorowego i jego promocja”. Wykazują one zgodność i korzystny wpływ na realizację 8 z 13 ekologicznych obszarów celowych, wyodrębnionych z dokumentów europejskich i krajowych. W stosunku do pozostałych 5 obszarów celowych, kwestie jakich dotyczą priorytety są obojętne.

Obydwa priorytety dobrze odzwierciedlają zasadę sformułowaną w Prognozie oddziaływania na środowisko do KPZK, którą nazwiemy dla celów niniejszej Prognozy **Zasadą minimalizacji inwestycji**: „(...) w pierwszej kolejności należy koncentrować się na poprawie zarządzania popytem na usługi transportowe, potem na wykorzystaniu istniejących możliwości poprzez podwyższanie ich zdolności (...), następnie na wykorzystaniu nowoczesnych technik zarządzania ruchem, a dopiero na końcu, kiedy poprzednie wymienione działania nie dadzą pełnych efektów, na budowie nowych dróg czy linii kolejowych (...)”²⁰. Wypełniają one również wskazanie zawarte w Prognozie oddziaływania na środowisko do Strategii rozwoju województwa 2020²¹, gdzie zwrócono uwagę: „(...) nie wyartykułowano potrzeby optymalizacji systemu zarządzania transportem i wprowadzania inteligentnych rozwiązań (...) wpływających na optymalizację wykorzystanie istniejącej sieci transportowej, zmniejszając potrzeby inwestycyjne, skracając czas podróży, poprawiają bezpieczeństwo podróżujących i pośrednio wpływają na obniżenie poziomu emisji zanieczyszczeń do środowiska”.

Jednak w opisie celu szczegółowego i kolejności Priorytetów, na pierwszy plan wysuwa się ten najmniej ekologiczny: „spójna, sprawnie działająca i bezpieczna (...) **infrastruktura transportu**”. Jeśliby bowiem konsekwentnie stosować zasadę minimalizacji inwestycji, rozwój infrastruktury transportu zbiorowego winien jedynie uzupełniać działania organizacyjne, tam, gdzie nie są w stanie zapewnić kompleksowego efektu. Wobec praktycznego braku jakiegokolwiek spójnego i kompleksowego systemu integracji transportu publicznego i ogromu zadań do wykonania w tej sferze, winny dominować właśnie działania w sferze organizacji, koordynacji, adekwatnego dopasowania do potrzeb i optymalizacji wykorzystania istniejącej infrastruktury,. Działania inwestycyjne powinny stanowić tylko ich uzupełnienie i to realizowane już w trakcie wdrażania, czy nawet funkcjonowania systemu. Należałoby więc odwrócić kolejność priorytetów oraz wyznaczników, charakteryzujących rozwinięty i efektywny system publicznego transportu zbiorowego.



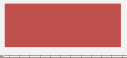

²⁰ Prognoza oddziaływania na środowisko KPZK 2020 Instytut na rzecz Ekorozwoju 2010.

²¹ Ekovert, 2012

Tabela 2. Ocena uwzględnienia celów ochrony środowiska ustanowionych na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym w projekcie Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie transportu

Cele i priorytety Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie transportu	Ekologiczne obszary celowe												
	Wspieranie zrównoważonego rozwoju miast i terenów wiejskich, ochrona krajobrazu oraz oszczędne gospodarowanie przestrzenią	Promowanie zachowań ekologicznych, tworzenie warunków do powstawania zielonych miejsc pracy oraz zagwarantowanie szerokiego dostępu do informacji o środowisku i jego ochronie	Efektywne wykorzystanie potencjału technologii innowacyjnych i ekoinnowacyjnych dla realizacji celów środowiskowych i gospodarczych	Ochrona mieszkańców województwa przed związanymi ze środowiskiem obciążeniami i zagrożeniami dla zdrowia i dobrostanu	Osiągnięcie poziomów jakości powietrza, które nie powodują zagrożenia dla środowiska naturalnego	Ochrona klimatu poprzez redukcję emisji gazów cieplarnianych, zwiększenie udziału energii i paliw ze źródeł odnawialnych i poprawę efektywności energetycznej	Powstrzymanie utraty różnorodności biologicznej oraz jej zrównoważone użytkowanie, w tym na terenach rolnych i leśnych	Zachowanie właściwym stanie ochrony lub odtworzenie, siedlisk przyrodniczych oraz gatunków flory ważnych dla Wspólnoty	Osiągnięcie i utrzymanie dobrego stanu wód, zrównoważone ich użytkowanie oraz poprawa skuteczności ochrony przed powodzią i suszą	Osiągnięcie i utrzymanie dobrego stanu ekologicznego środowiska morskiego	Ochrona i zrównoważone użytkowanie gleb oraz zapobieganie ich degradacji i dewastacji	Racjonalne gospodarowanie zasobami naturalnymi w tym zasobami surowców energetycznych	Zapobieganie powstawaniu odpadów, zwiększenie udziału ich odzysku oraz odzysku energii w sposób bezpieczny dla środowiska
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.
Priorytety													
1.1. Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego													
1.2. Wysoka jakość usług transportu zbiorowego													
1.3. Efektywne zarządzanie systemem transportu zbiorowego i jego promocja													
2.1. Rozwój dróg regionalnych szczególnie ważnych dla poprawy dostępności wewnętrznej województwa													
2.2. Rozwój układu pomocniczego sieci drogowej wzmacniającego spójność województwa													
2.3. Wspomaganie efektywności i wzrost bezpieczeństwa sieci drogowej													
3.1. Poprawa funkcjonowania multimodalnych węzłów transportowych													
3.2. Poprawa powiązań węzłów multimodalnych z układem transportowym regionu													
Cele szczegółowe													
1. Rozwinięty i efektywny system publicznego transportu zbiorowego													
2. Sieć drogowa wzmacniająca dostępność i spójność regionu													
3. Węzły multimodalne dobrze powiązane z systemem transportowym													
Cel główny													
Sprawny system transportowy													

Oznaczenia

-  cel/priorytet uwzględnia „ekologiczny obszar celowy”
-  cel/priorytet uwzględnia częściowo „ekologiczny obszar celowy”
-  cel/ priorytet nie uwzględnia lub jest sprzeczny z „ekologicznym obszarem celowym”
-  cel/ priorytet jest obojętny dla „ekologicznego obszaru celowego”

Błędem jest pominięcie kryterium efektu środowiskowego w ocenie Priorytetu 1.3. dotyczącego poprawy zarządzania. Wydaje się, iż właśnie w sferze zarządzania tkwią dziś najważniejsze bariery realizacji rozwoju zrównoważonego, także tam drzemią największe rezerwy. Wystarczy wspomnieć tylko zielone zamówienia publiczne, systemowe preferencje dla ekologicznych rozwiązań, wreszcie wdrażanie ekocertyfikatów.

Stopień zbieżności pierwszego celu szczegółowego z dwoma ekologicznymi obszarami celowymi, dotyczącymi promowania zachowań ekologicznych (korzystanie z transportu zbiorowego jest ponad wszelką wątpliwość zachowaniem ekologicznym) oraz efektywnego wykorzystania technologii ekoinnowacyjnych dla realizacji celów środowiskowych i gospodarczych jest wysoki. Pewne rozwiązania technologiczne są bowiem do zastosowania wyłącznie w transporcie zbiorowym. Również Prognoza oddziaływania na środowisko do KPZK, zwraca uwagę na potrzebę: „(...) *popierania postępu w technologii transportu, przede wszystkim produkcji środków transportu o zwiększonej efektywności energetycznej oraz zasilanych ze źródeł energii alternatywnych w stosunku do ropy i węgla, a także wprowadzenie inteligentnych systemów zarządzania*”²²

Trzeci priorytet w obrębie tego celu: „rozwój infrastruktury transportu zbiorowego” wykazuje zbieżność z realizacją już tylko dwu ekologicznych obszarów celowych, dotyczących zastosowania innowacji oraz obniżenia emisji do środowiska (to ostatnie oddziaływanie pośrednio, skutek zamierzonego wypierania bardziej emisyjnego transportu indywidualnego). Niedostatkiem jest brak wskazania potrzeby sporządzania studialnych opracowań, analizujących popyt i wskazujących kierunki optymalizacji struktury sieci, sporządzanych przez niezależnych ekspertów. Grozi to bezkrytycznym przyjęciem planów, czy raczej wizji inwestycyjnych, instytucjonalnych zarządców linii kolejowych.

Nie można bowiem zapominać o zróżnicowaniu ekologicznych skutków dwu typów działań: Zachęcanie i promowanie do korzystania z funkcjonującego transportu zbiorowego jest bezwzględnie korzystne ekologicznie, natomiast rozbudowa infrastruktury tego transportu tylko wtedy, jeśli spełnione są kryteria celowościowe. Rozbudowa infrastruktury bez uprzedniego przeanalizowania celowości, powoduje tylko zbędne straty w środowisku.

Wysoką ocenę wpływu na środowisko celu szczegółowego, obniża nieco ograniczenie jego zakresu do sfery publicznej. Każda próba pogodzenia cech: „publiczny” i „efektywny” jest obciążona ryzykiem. W sferze transportu, gdzie przedsiębiorczość prywatna radzi sobie – jak dotąd – znacznie lepiej niż państwowa czy nawet samorządowa, zastrzeżenie czy ograniczenie do formy publicznej może spowodować wylanie dziecka z kąpielą. Efektywność instytucji publicznych jest dziś przede wszystkim tematem niezliczonych anegdot. Również w regionie można znaleźć przykłady wygenerowania przez nie ogromnych strat. Można by więc rozważyć przesunięcia sformułowania „publiczny” raczej do kategorii misji publicznej - jaką niewątpliwie organizacja transportu zbiorowego w regionie jest – niż obstawania przy organizacji przedsięwzięcia w formie instytucji publicznej (zarządzanej przez administrację);

Za sprawą priorytetu: „wspomaganie efektywności i wzrost bezpieczeństwa sieci drogowej” również drugi cel szczegółowy: „**Sieć drogowa wzmacniająca dostępność i spójność regionu**” zyskuje pozytywne związki z polityką ekologiczną. Szczególnie pożądane są działania na rzecz podniesienia efektywności sieci, mogące realizować się przy niewielkim tylko inwestowaniu. W opisie celu zapisano też: „podwyższenie jakości i konkurencyjności usług drogowego publicznego transportu zbiorowego i przyczynienie się do zmniejszenia tempa wzrostu natężenia ruchu drogowego” co posłuży zmniejszeniu presji na środowisko. Pozostałe aspekty celu nie współdziałają jednak z polityką ekologiczną. Priorytety 1 i 2 dotyczące rozwoju dróg regionalnych i układu pomocniczego ukierunkowują działania na twarde inwe-

²² Prognoza oddziaływania na środowisko KPZK 2020 Instytut na rzecz Ekorozwoju 2010

stycje. Ich prawdopodobne oddziaływania na komponenty środowiska zostaną przedstawione w kolejnym rozdziale.

W opisie celu, pośród spodziewanych efektów jego realizacji, zapisano: „poprawa bezpieczeństwa transportu drogowego oraz stanu środowiska naturalnego”. Nie znajduje to odzwierciedlenia w dalszych zapisach. W opisie Priorytetu 2.1. znajdujemy: „wprowadzanie rozwiązań zapewniających **podniesienie bezpieczeństwa ruchu**”, zaś w opisie Priorytetu 2.3.: „prowadzenie prac analitycznych i studialnych w **zakresie bezpieczeństwa ruchu**” oraz „poprawa stanu **bezpieczeństwa na drogach** przez wyposażenie dróg w **urządzenia zwiększające bezpieczeństwo ruchu (...)**”. W 4 spośród sześciu planowanych działań wskazano wśród kryteriów strategicznych „efekt środowiskowy”, nie wiadomo jednak na czym miałyby polegać, skoro żadnych oczekiwanych wskaźników poprawy stanu (lub uniknięcia zagrożeń) środowiska nie sformułowano. Nie wiadomo też, dlaczego z obydwu działań w obrębie Priorytetu 2.1 : „Rozwój dróg regionalnych” wypadło kryterium efektu ekologicznego? W obecnym kształcie RPS, jedynym wyznacznikiem pozytywnego oddziaływania na środowisko jest bezpieczeństwo ruchu. Niewątpliwie ważny element, jednak nie wyczerpujący katalogu problemów występujących na styku transport – środowisko.

Jak stwierdza Prognoza oddziaływania na środowisko do Strategii rozwoju województwa pomorskiego 2020: „(...) można wyróżnić dwa sposoby równoważenia systemu transportu: ograniczanie konieczności podróżowania oraz zmniejszanie transportochłonności gospodarki, dzięki perspektywicznemu i odpowiednio skierowanemu planowaniu przestrzennemu, lub rozwój infrastruktury zmierzający do poprawy dostępności obszarów”. I przytaczając dokonaną w tej Prognozie ocenę: „Pierwszy sposób nie znajduje odzwierciedlenia w ocenianym celu. Wyraźnie wyartykułowano natomiast drugi kierunek (obecnie drugi cel szczegółowy RPS-T). Uzasadnieniem tego wydaje się być większa łatwość wdrażania, krótsza perspektywa osiągnięcia wymiernych efektów jego realizacji oraz specyfika samej Strategii, ukierunkowana jedynie na wybrane problemy województwa. Należy przy tym podkreślić, że - w szczególności w strefach zurbanizowanych - jedynie wspólna, długofalowa realizacja obu, zapewnia realne efekty prowadzące do zrównoważenia rozwoju”²³.

Na przedstawioną ocenę składa się kilka przyczyn. Po pierwsze – brak systemu skutecznego planowania przestrzennego w Polsce na wszystkich poziomach, całkowite jego podporządkowanie doraźnym potrzebom i zamiarom inwestycyjnym oraz brak skutecznego przełożenia ze szczebla regionalnego. Po drugie – przyjęty w polityce rozwoju model tzw. „polaryzacyjno-dyfuzyjny”, który z definicji zakłada koncentrację coraz większych ilości funkcji w metropoliach czy innych „ośrodkach rozwoju”. Mieszkańcy pozostałych obszarów coraz częściej są zmuszeni docierać do tych ośrodków już nie tylko w celu rozwiązania incydentalnych problemów administracyjnych, lecz w niezbędnych potrzebach życiowych – poszukując pracy, sklepu, szkoły czy lekarza. Trzecią przyczyną jest narastająca z roku na rok - odwrotnie proporcjonalna do wzrostu ilości pojazdów - zapaść w utrzymaniu dróg, które jeszcze kilkanaście lat temu pozwalały na dość sprawne komunikowanie się, na miarę ówczesnych potrzeb.

W tej sytuacji opcja zmniejszania transportochłonności gospodarki, szczególnie optymalizacja kosztów środowiskowych, jest – nie tylko w naszym regionie - niemożliwa do realizacji. Ośrodek regionalny pęcznieje, obrasta w coraz nowe przedsięwzięcia gospodarcze, kulturalne i społeczne, co zwykło nazywać się podnoszeniem atrakcyjności obszaru metropolitalnego. Ten kierunek rozwoju wytyczają zresztą inne RPS-y. Miasta metropolii prześcigają się w pozyskiwaniu inwestorów i środków na nowe przedsięwzięcia „rozwojowe”, wymuszając planowanie kolejnych obwodnic urbanizujących się stref podmiejskich, odblokowywanie odrastających jak głowy Hydry „wąskich gardeł” utrudniających mieszkańcom regionu niezbędny

²³ Prognoza ... str. 83

dojazd. Coraz więcej funkcji życiowych przenosi się do ośrodka centralnego. W generowaniu transportochłonności gospodarki przoduje tzw. Narodowy Fundusz Zdrowia, który „optymalizując” koszty podstawowej – nie specjalistycznej – opieki zdrowotnej, zmusza poszukujących pomocy mieszkańców do wielokilometrowych podróży, nie tylko do sąsiedniej dzielnicy, ale coraz częściej do sąsiedniego miasta czy powiatu.

Kolejnym zjawiskiem generującym przyrost ruchu jest błyskawicznie postępująca suburbanizacja. Władze gmin położonych w obszarze metropolitalnym nie prowadzą żadnej polityki przestrzennej, przyjmując pod dyktando deweloperów, kolejne, coraz dalej od ośrodka centralnego położone, plany zagospodarowania przestrzennego na cele zabudowy mieszkaniowej. Konsekwencją tego są koszty dla budżetów gminnych i lawinowo rosnące zatłoczenie dróg i ulic w godzinach szczytu i w weekendy. Jediną wizją rozwiązania tego problemu jest budowa kolei metropolitalnej, która ma dowieźć mieszkańców przedmieść i osiedli satelitarnych do centrum, nie ma natomiast pomysłu na to, by przynajmniej część z nich, do tego centrum przemieścić na stałe.

Zgodnie z tą logiką, jako jeden z najważniejszych wskaźników kontekstowych przyjęto w RPS kryterium dostępności do Gdańska. Brak jest natomiast refleksji, czy – zgodnie z założeniami zrównoważonego rozwoju – nie dałoby się podjąć skutecznych działań na rzecz powstrzymania postępującej od lat koncentracji funkcji (i dekoncentracji mieszkańców). Zamiast umożliwić coraz sprawniejszy dostęp do metropolii – ograniczyć konieczność podróżowania. Bez tego bowiem potrzeba choćby tylko modernizacji i przebudowy całej zdegradowanej przez dziesięciolecia sieci transportowej jest rozwiązaniem bezalternatywnym.

A przecież, cytując za Prognozą ... do Strategii 2020: „*Intensywny rozwój liniowej infrastruktury transportu wiąże się z przecinaniem korytarzy ekologicznych oraz fragmentacją obszarów cennych i chronionych, co może skutkować negatywnymi oddziaływaniami na środowisko naturalne*”²⁴.

W jeszcze większym stopniu ocena powyższa dotyczy w całości trzeciego celu szczegółowego: „Węzły multimodalne dobrze powiązane z systemem transportowym”. Z uwagi na rozmiar i cel planowanych przedsięwzięć, jest on w całości podporządkowany dostępności w skali międzynarodowej i ponadregionalnej, a więc potrzebom intensywnego, bynajmniej nie zrównoważonego, rozwoju. W opisie celu dominują potrzeby i efekty oczekiwanego wzrostu, nawet nie wspomniano o oddziaływaniu na środowisko rosnących przewozów i „aktywności gospodarczej związanej z logistyką”. W Priorytecie 3.1. – „Poprawa funkcjonowania węzłów...” odstąpiono nawet od efektu środowiskowego, jako kryterium strategicznego wyboru projektów.

Wyjaśnienia wymaga konstrukcja i struktura wskaźnika efektu w zakresie udziału transportu szynowego w ogólnej ilości ładunków transportowanych w województwie.

Lepiej przedstawia się ta kwestia w Priorytecie 3.2.: „Poprawa powiązań węzłów z układem transportowym”, gdzie w opisie celu, wśród przewidywanych działań, znalazło się: „odciążenie obszarów intensywnie zamieszkałych i wrażliwych środowiskowo od ruchu tranzytowego”, a w działaniach uwzględniono kryterium efektu środowiskowego. Na tym jednak koniec. Wymieniając (dwukrotnie) prace studialno-projektowe, dotyczące „lokalizacji nowych węzłów multimodalnych” oraz „dla inwestycji wodnego transportu śródlądowego” nie wspomniano ani słowa o potrzebie ograniczenia oddziaływania tych przedsięwzięć na środowisko, w tym przede wszystkim środowisko zamieszkania.

W tym, jak i poprzednim przypadku, uzyskanie środków na realizację celu z „Programu operacyjnego dotyczącego gospodarki niskoemisyjnej ...” wydaje się mało prawdopodobne.

²⁴ Prognoza Oddziaływania na środowisko Strategii rozwoju województwa pomorskiego 2020, str. 63

Przedsięwzięcia prowadzące do wzrostu ilości przewożonych ładunków oraz sprawniejszego ich przemieszczania, winny być finansowane ze środków komercyjnych, nie publicznych.

Wobec powyższych ocen częściowych, należy stwierdzić, że cel główny – **Sprawny system transportowy - w niedostateczny sposób przekłada się na treści tworzące międzynarodową, wspólnotową i krajową politykę ekologiczną**, poświęcając cele i zasady rozwoju zrównoważonego na rzecz sprawności funkcjonalnej i zaspokojenia imperatywu wzrostu.

4. Stan i problemy środowiska na terenach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem

4.1. Stan środowiska na terenach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem;

Podstawowym źródłem informacji o stanie środowiska województwa pomorskiego była jego charakterystyka, zawarta w Raporcie z realizacji Programu Ochrony Środowiska dla województwa pomorskiego 2007-2010, przyjętym przez Sejmik Województwa Pomorskiego w roku 2011 uzupełniona danymi opublikowanymi w roku 2012, wykorzystanymi dla przygotowania POŚ do roku 2016 z perspektywą 2020.

W niniejszej prognozie przedstawiono skrócony opis stanu środowiska ze wskazaniem trendów zmian związanych przede wszystkim z oddziaływaniem transportu. Infrastruktura transportu oddziaływać będzie na środowisko następujących typów obszarów:

- tereny zurbanizowane i urbanizujące się, przekształcone antropogenicznie,
- obszary użytkowane rolniczo i na cele leśne,
- tereny szczególnie wrażliwe – włączone do systemu obszarów chronionych, objęte ochroną brzegu morskiego, cenne przyrodniczo obszary wodno-błotne, w tym rzeki oraz Bałtyk.

Tereny zurbanizowane i urbanizujące się

Blisko 5% ogólnej powierzchni województwa stanowią przekształcone antropogenicznie tereny zurbanizowane - mieszkaniowe, przemysłowe, komunikacyjne, rekreacyjne i inne. Największy (58%) udział w tej powierzchni mają drogi, tereny kolejowe i inne komunikacyjne, zatem ich presja jest bardzo znacząca. W sposób szczególny uwidacznia się to na obszarze Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego, koncentrującym około 1 mln mieszkańców.

Tereny komunikacyjne zajmowały w 2012 r. 51,3 tys. ha, co stanowiło 2,80% ogólnej powierzchni województwa pomorskiego (Polska – 2,88%). W porównaniu z 2007 r. powierzchnia ta wzrosła o 875 ha, zaś udział o 0,05% (Polska – także wzrost o 0,05%).

Zmiany powierzchni w poszczególnych grupach terenów:

- drogi - przyrost o 847 ha
- koleje - ubytek o 19 ha
- inne - przyrost o 47 ha.

Wskaźniki długości dróg na 100km² uległy poprawie:

- drogi o nawierzchni twardej - przyrost o 3,6 km (z 64,1 do 67,7 km)
- drogi ekspresowe i autostrady – przyrost o 0,45 km (z 0,21 do 0,66 km)

Systemy komunikacyjne nie tylko zajmują powierzchnię - powodują przekształcenia rzeźby terenu, zmiany wielkości i kierunków odpływu wód powierzchniowych, wpływają na krajobraz, także poprzez lokalizowanie infrastruktury związanej z transportem (MOP-y, centra logistyczne). W coraz większym stopniu pochłaniają miejskie i podmiejskie tereny zielone

Nie ma wątpliwości, że transport służący przemieszczaniu ludzi i towarów, jest istotnym źródłem zanieczyszczenia powietrza, szczególnie na obszarach miejskich o dużej gęstości sieci dróg i ulic. Niekwestionowany jest udział środków transportu w emisji tlenków azotu, niemetanowych lotnych związków organicznych (LZO) oraz pyłów, w tym groźnej dla zdrowia frakcji PM 2,5 (tak małe ziarna z przywartymi toksynami mogą wnikać bezpośrednio do pęcherzyków płucnych, a następnie do układu krążenia człowieka, przyczyniając się do obniżenia długości życia). Wyemitowane do atmosfery tlenki azotu powracają na ziemię w postaci kwaśnych deszczy, powodujących zakwaszenie gleby i eutrofi-

zając wód, a w efekcie zmniejszenie bioróżnorodności. Transport drogowy odgrywa również niemałą rolę w emisji dwutlenku węgla, odpowiedzialnego za efekt cieplarniany, a także ozonu, tlenku węgla, amoniaku, rakotwórczych wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych, benzenu i wielu innych. Szacuje się, że środki transportu drogowego odpowiedzialne są za emisję 63% tlenków azotu, blisko 50% LZO, około 80% tlenku węgla, 10-25% pyłów zawieszonych i 6.5% SO₂. Emisja ze środków transportu jest dużo bardziej szkodliwa, niż zanieczyszczenia pochodzące z przemysłu, ponieważ w dużych stężeniach rozprzestrzeniają się na małych wysokościach w bezpośrednim sąsiedztwie ludzi. W tunelach, wielopoziomowych parkingach samochodowych, okolicach stacji benzynowych stężenie niektórych zanieczyszczeń może być niekiedy od 4 do 40 razy wyższe niż średnia dla całego obszaru miejskiego.

Za wzrostem znaczenia transportu dla rozwoju, wzrostem liczby pojazdów, a w ślad za tym natężenia ruchu, nie nadąża rozbudowa i modernizacja sieci dróg i układów komunikacyjnych. Powoduje to znaczący wzrost zagrożenia ponadnormatywnym poziomem hałasu od transportu drogowego na terenach zurbanizowanych i urbanizujących się.

Z generalnego pomiaru ruchu (GPR), przeprowadzonego przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad w roku 2010 wynika, że na drogach międzynarodowych i pozostałych krajowych województwa pomorskiego średnio dobowy ruch wzrósł o 31% w porównaniu z 2005 r. (na drogach wojewódzkich o 23%). Największe obciążenie ruchem, przekraczającym na niektórych odcinkach 40 tys. poj./dobę zarejestrowano w Trójmiejskim Obszarze Metropolitalnym.

Wprawdzie raport GIOŚ ocenia wskaźnik presji motoryzacji na środowisko dla województwa pomorskiego wynoszący 2,2 jako niski, jednak jest to wartość uśredniona - gęstość sieci drogowej w całym województwie jest dużo niższa (63,3 km/100km²) niż przeciętnie w kraju (80,7 km/100 km²). Na terenie Gdańska, największego z miast województwa pomorskiego (ok. 260 km²) hałas drogowy przekracza poziom 55dB w dzień na obszarze 38,1 km² w dzień i 33,8 km² w nocy. W ciągu dróg krajowych: DK 6 na odcinku Wejherowo – Gdynia, S6 Gdynia – węzeł autostrady A1 Rusocin, DK7 Gdańsk – granica województwa, DK20 na odcinkach Chwaszczyno – Gdynia i Żukowo – Miszewo oraz na odcinkach dróg krajowych w miastach Malbork, Starogard Gdański i Kościerzyna średnio dobowe natężenie ruchu przekroczyło znacznie 16 400 poj./dobę, co odpowiada 6 000 000 poj./rok, zatem jest obszar zagrożony hałasem, dla którego sporządzono mapy akustyczne oraz programy ochrony przez hałasem.

Uciążliwym źródłem hałasu środowiskowego w obszarach zurbanizowanych jest hałas kolejowy. Zagrożone są nim przede wszystkim tereny położone wzdłuż linii magistralnych Szczecin – Gdynia i Gdynia – Warszawa, w sąsiedztwie stacji rozrządowych i przeładunkowych oraz linii tramwajowych na terenie Gdańska.

Do uciążliwych zjawisk akustycznych w środowisku należy też hałas lotniczy. Na terenie województwa funkcjonuje, póki co, tylko jedno lotnisko regionalne - Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy w Rębiechowie oraz lotniska wojskowe.

Odczucia uciążliwości hałasu nie potwierdzają natomiast dane z największego skupiska ludności w województwie, jakim jest miasto Gdańsk. Prowadzona jest tu mapa akustyczna, aktualizowana co 5 lat, przyjęto też program ochrony przed hałasem. W roku 2007 na powierzchni ponad 25 km² występował hałas komunikacyjny o natężeniu (L_{dwn}) przekraczającym 60dB. Narażonych na jego występowanie było ponad 200 tys. mieszkańców. Według informacji z czerwca roku 2012 powierzchnia zagrożona ponadnormatywnym hałasem wynosiła już tylko niespełna 20 km², zaś liczba zagrożonych mieszkańców – niewiele ponad 33 tysiące! Tę znaczącą poprawę uzyskano w efekcie zmiany dopuszczalnych poziomów natężenia hałasu²⁵, w październiku 2012 powierzchnia, gdzie LDWN przekraczał dopuszczalny poziom wynosiła już tylko 4,0 km², zaś liczba zagrożonych mieszkańców – 7 900. Według tych standardów, hałas lotniczy nie stanowi zagrożenia dla mieszkańców Gdańska.

Największym ekologicznym projektem transportowym był realizowany w latach 2007 -2012 „Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej”, w ramach którego wybudowano linię tramwajowe na Chełm i Łostowice wyremontowano torowiska, zakupiono nowe tramwaje autobusy niskopodłogowe. Drugi projekt „Roz-

²⁵ Wprowadzone Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 8.10.2012 r./Dz. U. z 2012 r. poz. 1109/

wój proekologicznego transportu publicznego w Gdyni”, obejmował budowę nowej zajezdni trolejbusowej w Gdyni, nowych linii trolejbusowych oraz zakup trolejbusów niskopodłogowych.

Wody opadowe i roztopowe z dróg, odprowadzane siecią kanalizacji deszczowej miały wpływ na stan czystości wód powierzchniowych. Podstawową formą oczyszczania wód opadowych w zbiorczych systemach kanalizacji deszczowej są osadniki ulicznych wpustów deszczowych. Dopiero w ostatnich latach, na wylotach kolektorów deszczowych wykonywane są podczyszczalnie ścieków w postaci separatorów.

Obszary użytkowane rolniczo

Tereny rolne i leśne obejmowały w 2012 r. 87,6% ogólnej powierzchni województwa, w tym lasy 37,1%. Na potrzeby komunikacyjne w latach 2007-2011 wyłączono z produkcji rolnej i leśnej łącznie 124 ha²⁶, co stanowiło 3,1% ogólnej powierzchni wyłączonych gruntów.

Budowa nowej infrastruktury drogowej wprowadza istotne i przeważnie nieodwracalne zmiany w środowisku: sprzyja osiedlaniu się ludzi na nowych terenach, powoduje fragmentację ekosystemów, obniża walory estetyczne krajobrazu, zmienia dostęp do pól i siedlisk ludzi. Stwarza bariery ekologiczne wywołane dużym natężeniem ruchu na drodze, potęgowane dodatkowo przekształceniem terenów przyległych. Budowa i modernizacja dróg powoduje również wzrost zapotrzebowania na nieodnawialne zasoby kruszyw naturalnych. W latach 2007 – 2011 poziom wydobycia kruszyw wzrósł o 17,17% (z 10 585 tys. ton w 2007 roku do 12 403 tys. ton w 2011 roku).

Na obszarze powiatów ziemskich nie notowano przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń powietrza szkodliwych dla roślin. Jednak gleby wzdłuż pasa dróg o dużym natężeniu ruchu narażone są na zwiększone zanieczyszczenie metalami ciężkimi. Modernizacji dróg towarzyszy - ułatwiona przez zmiany przepisów - wzmożona wycinka drzew przydrożnych. Jest ona wprawdzie kompensowana nowymi nasadzeniami, lecz kompensacja ta jest dalece niedostateczna ilościowo, a na to aby sadzonki stały się pełnowartościowymi okazami przyjdzie jeszcze długo poczekać.

W wyniku demontażu zużytych samochodów, powstają m.in. odpady niebezpieczne, które mogą stanowić zagrożenie dla gleb i wód gruntowych. Zaliczyć do nich należy: przepracowane oleje, płyny hamulcowe, chłodnicze, płyny ze spryskiwania szyb, elektrolit z akumulatorów, paliwo, ołów z akumulatorów, wyłączniki rtęciowe, metale z katalizatorów spalin oraz azbest z okładzin hamulcowych. Zagrożenie stanowią również substancje gazowe, a zwłaszcza freon z instalacji klimatyzacyjnych oraz gazy z instalacji napędowej. Zdarza się nierzadko, że wyeksploatowane pojazdy trafiają na dzikie wysypiska, stanowiąc potencjalne zagrożenie dla jakości gleb i wód. Stan i wiek pojazdów poruszających się po polskich drogach wskazuje, że w nadchodzących latach spodziewać się należy wzrostu liczby pojazdów przeznaczanych do złomowania.

Siecią dróg i szlaków kolejowych województwa przewozi się duże ilości ładunków niebezpiecznych. W części są to łatwopalne płyny i gazy oraz substancje żrące (m.in. kwas siarkowy), stanowiące potencjalne zagrożenie dla środowiska w przypadku awarii. Szczególnie zagrożone są tereny w sąsiedztwie przebiegu głównych tras komunikacyjnych - dróg krajowych nr: 1, 6, 7 i 22 oraz magistralnych linii kolejowych, gdzie obserwuje się intensywny wzrost przewozów paliw płynnych cysternami.

Tereny szczególnie wrażliwe, włączone do systemu obszarów chronionych, objęte ochroną brzegu morskiego, cenne przyrodniczo obszary wodno-błotne oraz Bałtyk.

Województwo pomorskie cechują wyjątkowe walory przyrodnicze, wynikające z kontaktu morza i lądu, znacznego zróżnicowania środowiska i krajobrazu oraz stopnia zachowania naturalności niektórych ekosystemów. Długość linii brzegowej Morza Bałtyckiego wynosi 316 km (z Półwyspem Helskim). Występują tu wszystkie typy brzegu: wydmore, klifowe, zalewowe i sztucznie umocnione w celu ochrony przed rozmyciem. Nasilająca się erozja brzegów morskich, związana z podnoszeniem się poziomu wód morskich oraz rosnące zagrożenie powodziowe i sztormowe wymusza potrzebę szczególnej ochrony wybrzeża Bałtyku w obrębie pasa nadbrzeżnego. Region zaliczany jest do najbogatszych w kraju pod względem zasobów biotycznych. Oprócz dużych zasobów leśnych rozległe partie terenu w paśmie przymorskim to „błota” - obszary podmokłe na skutek podpiętrzenia wód gruntowych przez wody morskie. Szczególną osobliwość stanowią wśród nich torfowiska wysokie typu atlantyc-

²⁶ w latach 2000-2006 wyłączono z produkcji rolnej lub leśnej łącznie 159 ha, co stanowiło 5% ogólnej powierzchni wyłączonych gruntów

kiego, częste m.in. w otoczeniu dużych płytkich jezior przybrzeżnych (Łebsko, Gardno, Sarbsko). Do unikatowych należą również nadmorskie zbiorowiska roślinne (wydmy, łąki słonolubne, trzcinowiska). Mocno zalesione pasmo pojezierzy obfituje natomiast w różnego typu jeziora, w tym wyjątkowo rzadkie jeziora lobeliowe oraz małe, ale liczne torfowiska tzw. kotłowe. Duże wartości przyrodnicze cechują doliny rzeczne o naturalnym i półnaturalnym charakterze (w tym Dolnej Wisły) z mieliznami i terasami zalewowymi, stanowiącymi siedliska ptactwa wodnego.

Płytkie wody przybrzeżne Bałtyku wraz z Zatoką Pucką i Zalewem Wiślanym oraz przymorskimi błotami i jeziorami stanowią fragment europejskiego korytarza wędrówkowego ptaków. Szczególnie ważną rolę na szlaku migracji ptaków pełni również Dolina Dolnej Wisły. W wodach Bałtyku żyje około 30 gatunków ryb, w tym rzadkie dwuśrodowiskowe, łososiowate. Stada najwartościowszych ryb zmniejszają się, prawdopodobnie wskutek nadmiernej eksploatacji. Unikatem są chronione ssaki morskie – fok i morświn. Ochrona tych wartości prowadzona jest w ramach systemu obszarów chronionych obejmującego 2 parki narodowe, 122 rezerwy przyrody, 9 parków krajobrazowych, 44 obszary chronionego krajobrazu oraz liczne obiekty ochrony indywidualnej. Obszary chronione obejmują łącznie 32,6% powierzchni województwa. Słowiński Park Narodowy oraz Parki Krajobrazowe Nadmorski i Mierzei Wiślanej, zgłoszono do Systemu Bałtyckich Obszarów Chronionych (BSPA), tworzonego w ramach Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego.

Brak uwzględnienia uwarunkowań środowiskowych w projektowaniu i realizacji infrastruktury transportowej, może w istotny sposób wpłynąć negatywnie na środowisko tworząc m.in. efekt bariery ekologicznej, przerywającej powiązania przyrodnicze w obrębie korytarzy ekologicznych istotnych dla migracji roślin i zwierząt. Utrzymanie spójności sieci tych korytarzy jest szczególnie ważne w północnej, zachodniej i południowej części regionu. Negatywne skutki budowy dróg i wzrostu natężenia ruchu na nich to:

- utrudnienie przemieszczania się zwierząt i roślin,
- wypadki i kolizje drogowe z dzikimi zwierzętami,
- zniszczenie siedlisk roślinnych w zasięgu przebiegu i oddziaływania drogi,
- ekspansja gatunków obcych na danym terenie, związanych z człowiekiem.

Oddziaływanie dróg na świat zwierzęcy zależy od natężenia ruchu oraz od ich lokalizacji i konstrukcji. Największą śmiertelność dzikich zwierząt notuje się na drogach przecinających szlaki migracji i przy natężeniu ruchu 5 – 7,5 tys. pojazdów na dobę. Przy większych natężeniach ruchu coraz więcej zwierząt jest odstrasanych. Efekt całkowitej bariery ekologicznej tworzą drogi o natężeniu powyżej 15 tys. poj./dobę. Choć niewiele zwierząt wtedy ginie pod kołami pojazdów, to większość jest płoszona i efekt bariery ekologicznej powoduje, że odcięte przez drogę populacje narażone są na wymarcie.

4.2. Problemy środowiska na terenach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem;

Związane z rozwojem transportu problemy ochrony środowiska w województwie pomorskim, zidentyfikowane w latach 2007-2010, w przeważającej większości pozostają aktualne. W efekcie niezłej koniunktury gospodarczej i rosnącej zamożności części społeczeństwa obserwuje się nasilenie części z nich:

- Koncentracja zagrożeń środowiska związanych z transportem w obszarze metropolitalnym oraz w korytarzu transportowym przebiegającym po obu stronach doliny Wisły; mogą one znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko, w tym na wody Zatoki Gdańskiej i przyrodnicze obszary chronione;
- Rosnąca emisja dwutlenku węgla i tlenków azotu, związana ze wzrostem zużycia paliw, przyczyniająca się do zwiększenia efektu cieplarnianego i zmian klimatycznych oraz kwaśnych deszczy degradujących gleby, sprzyjających eutrofizacji wód i obniżających bioróżnorodność;
- Nasilający się stale hałas drogowy i lotniczy oraz zanieczyszczenie powietrza powodowane przez środki transportu, groźne przede wszystkim dla mieszkańców terenów miejskich oraz sąsiadujących z głównymi trasami komunikacyjnymi, zwłaszcza w Trójmiejskim Obszarze Metropolitalnym;

- Zajmowanie terenów cennych przyrodniczo i rozcinanie ciągłości korytarzy ekologicznych przez modernizowane, rozbudowywane i nowe trasy i obiekty komunikacyjne;
- Kolizyjność planowanych obiektów komunikacyjnych (w tym rozbudowy portów morskich i lotniczych) w stosunku do chronionych obszarów Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000;
- Rozwijający się transport morski zwiększa potencjalne zagrożenia zanieczyszczeniem wrażliwych, podlegających eutrofizacji, wód Bałtyku;
- Przyrost ilości odpadów związanych z bieżącą eksploatacją pojazdów i demontażem wycofanych z ruchu, w tym odpadów niebezpiecznych, stanowiących zagrożenie dla gleb i wód gruntowych;
- Wykorzystanie w transporcie kosztownych i coraz trudniej dostępnych zasobów nieodnawialnych, utrzymujący się na niskim poziomie udział biopaliw;
- niski stopień wiedzy ekologicznej uczestników ruchu, policjantów oraz środowiska transportowców, brak ich akceptacji dla części działań ekologicznych, głównie ochronnych.

4.3. Potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji Programu

Celem RPS Transport nie jest poprawa stanu środowiska, a stworzenie sprawnego układu transportowego. Samo założenie programu sektorowego – dotyczącego wyłącznie branży transportowej - jest dyskusyjne z zasadami rozwoju zrównoważonego. Zgodnie z nimi, problemy transportowe winny być rozwiązywane nie tylko w drodze rozwoju sprawności, jak zakłada główny cel RPS-T, lecz także – a może przede wszystkim – poprzez minimalizację potrzeb, ograniczenie zużycia surowców kopalnych oraz uciążliwości dla środowiska. Wobec głębokiego niedorozwoju infrastruktury transportowej w Polsce i na Pomorzu, a także braku zaawansowanych systemów planowania i organizacji transportu, byłoby zapewne możliwe uniknięcie części błędów, jakie zostały popełnione w rozwijającej się w XX w. Europie. Jednak kształt powstających strategii i programów, a co więcej – branżowy sposób myślenia, głęboko zakorzeniony w minionym stuleciu – nie daje już na to nadziei. W tej sytuacji, w realizacji programu powinno się choć dążyć do ograniczenia istniejących i nowych uciążliwości dla środowiska, jakie związane są z transportem.

Prognozy przewidują dalsze, duże tempo wzrostu liczby rejestrowanych samochodów osobowych i ciężarowych w Polsce – szacuje się, że przeciętnie może ona być wyższa o 50% do 2020 r. W latach 2000-2015 dobowe natężenia ruchu pojazdów na drogach krajowych mogą wzrosnąć następująco: droga nr 6 – o 79%, nr 7 – o 84%, nr 20 – o 90%, nr 22 – o 75%, nr 55 – o 63%, w tym najbardziej na odcinkach dojazdowych do Trójmiasta. Na drogach wojewódzkich wzrost wyniesie od 20 do 300% do 2020 r. Największy będzie w miastach powiatowych oraz w Żukowie i Władysławowie.

Zaniechanie realizacji działań wskazanych w Programie skutkować będzie dalszym wzrostem chaotycznego zatłoczenia już niesprawnych układów drogowych i ulicznych. Płynność ruchu będzie coraz mniejsza, a „korki” coraz dłuższe i bardziej uciążliwe. Postępować będzie wzrost emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych, pogorszy się bezpieczeństwo ruchu. Transport zbiorowy oraz kolej coraz bardziej będą tracić na znaczeniu w przewozach pasażerów i towarów. Pogłębiać się będzie degradacja infrastruktury: dróg, ulic i torowisk, a także taboru. Uciążliwość transportu dla środowiska i zdrowia ludzi będzie się nasilać.

Wzrastać będzie zwłaszcza hałas drogowy, wibracje powodowane ruchem pojazdów i zanieczyszczenie powietrza. Zaczną one docierać na tereny o dotychczas prawidłowym klimacie akustycznym i czystym powietrzu. W miastach rozszerzy się zasięg terenów o przekroczonych dopuszczalnych poziomach hałasu i ponadnormatywnym zanieczyszczeniu powietrza. Obniżyć się będzie jakość życia mieszkańców terenów zurbanizowanych.

Obserwowany trend spadku rentowności i w konsekwencji tego – zamykania kolejnych linii kolejowych oraz spadek liczby połączeń, może podtrzymać korzystną tendencję zmniejszania ekspozycji ludności na uciążliwy hałas kolejowy powodowany przez niskiej jakości torowiska i zdezelowany tabor. Wymuszać będzie jednak wzrost natężenia ruchu drogowego ze wszystkimi tego skutkami dla środowiska.

Korzystnym aspektem zaniechania działań w zakresie rozbudowy systemów transportu będzie niewielka liczba wyłączanych gruntów rolnych i leśnych, a także zachowanie cennych drzewostanów przydrożnych. Jednak rosnące przeciążenie niewydolnych tras spowoduje spowolnienie i postępującą utratę płynności ruchu, a w ślad za tym zwiększoną emisję. Rozszerzać się będzie oddziaływanie na ekosystemy w sąsiedztwie tras i węzłów komunikacyjnych, prowadzące do degradacji gleb i zasobów biotycznych.

Brak realizacji RPS przyczyni się do pogorszenia dostępności komunikacyjnej Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego oraz portów i przystani, co spowoduje skuteczną barierę rozwoju regionu, a w ślad za tym ograniczy środki, które można by przeznaczyć na działania kompensacyjne i osłonowe.

4.4. Informacja o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko

Analiza skutków środowiskowych związanych z realizacją celów przewidzianych w projekcie RPS - Transport (...) nie wskazuje, by mogły one powodować znaczące, niekorzystne oddziaływania transgraniczne. Poprawa dostępności komunikacyjnej, w tym dla transportu lotniczego i autostrad morskich, wskazywałby raczej, że to właśnie Pomorze będzie ich przedmiotem. Jednakże ze względu na fakt podpisania przez Polskę i ratyfikowania Konwencji o ocenach oddziaływania w kontekście transgranicznym, należy podkreślić obowiązek informowania państw w przypadku podejmowania działań mogących znacząco oddziaływać na ich terytorium.

W odniesieniu do przedsięwzięć zapisanych w projekcie RPS, potencjalne znaczące oddziaływania mogą obejmować wody Morza Bałtyckiego w związku z rozbudową portów morskich w Gdańsku i Gdyni oraz (w mniejszym stopniu) budową infrastruktury portowej. Nie można również wykluczyć oddziaływania na morskie obszary chronione w ramach systemu BSPA (Baltic Sea Protected Areas). W tym przypadku stroną postępowania transgranicznego byłby Sekretariat Konwencji Helsińskiej.

5.0. Analiza i ocena przewidywanych znaczących oddziaływań projektu Programu na środowisko, oraz obszary Natura 2000 – ich cele, podmiot oraz integralność

5.1. Ryzyko wystąpienia presji na środowisko

Wszystkie cele oraz większość priorytetów, działań i przedsięwzięć RPS, mogą przyczynić się do wystąpienia niekorzystnych lub potencjalnie niekorzystnych skutków środowiskowych. Będą to zdefiniowane przedsięwzięcia w zakresie modernizacji i rozbudowy istniejących elementów sieci transportowej województwa oraz planowane do realizacji nowe inwestycje. Znany jest ich generalny (kierunkowy) przebieg oraz w większości przypadkach także rejon realizacji, nie ma jednak przesądzeń co do zakresu, a ramy wyznaczone w programie wydają się zbyt szerokie.

Prognoza oddziaływania na środowisko do Strategii Rozwoju Kraju określa ryzyko występowania presji na środowisko elementów rozwoju gospodarczego w sposób następujący: *„Najwięcej negatywnych oddziaływań zidentyfikowano w celach II.6 i II.7 dotyczących energetyki i transportu. Ich ustalenia mogą powodować konflikty przestrzenne z cennymi elementami przyrody ożywionej i nieożywionej, a w szczególności obszarami chronionymi. Mogą przy-*

czynić się do zwiększenia presji na środowisko przyrodnicze (wody, powietrze, powierzchnię ziemi, klimat poprzez emisje zanieczyszczeń, zajęcie powierzchni pod inwestycje) i zdrowie ludzi. Zwrócono uwagę na brak odniesienia do potrzeb rozwijania i promocji transportu publicznego i do konieczności wsparcia lokalnych systemów gospodarczych, czyli sprzedaży dóbr możliwe blisko miejsca ich wytworzenia”²⁷

W Prognozie oddziaływania na środowisko do KPZK znajdujemy zapisy precyzyjnie określające oddziaływanie na środowisko przedsięwzięć z zakresu infrastruktury transportowej:

„Podstawowym potencjalnym zagrożeniem dla obszarów Natura 2000, jak i utrzymania na wysokim poziomie różnorodności biologicznej (...), będzie rozbudowa infrastruktury drogowej i kolejowej. Związana będzie ona przede wszystkim z fragmentacją obszarów cennych przyrodniczo (przecięcie korytarzy ekologicznych i szlaków migracyjnych) oraz ingerencją w obszary otwarte, zakłócającą krajobraz. (...) Obok budowy infrastruktury drogowej poważnym potencjalnym zagrożeniem będzie także zwiększenie ruchu, co będzie się nieodłącznie wiązało z poprowadzeniem nowych i rozbudową istniejących dróg oraz szlaków kolejowych. Fragmentacja siedlisk i hałas generowany przez pojazdy może spowodować, że zwierzęta będą unikać pewnych obszarów i dotychczasowy areał ich występowania oraz możliwość migrowania zostaną znacznie ograniczone.

Należy się spodziewać obniżenia odporności terenów przyrodniczych na negatywne oddziaływania zewnętrzne, spowodowanego ich fragmentacją i narażeniem na emisję zanieczyszczeń transportowych. Drogi i linie kolejowe stanowią, bowiem trwałą dominantę w krajobrazie oraz istotną barierę dla swobodnej migracji większości gatunków zwierząt (...). Bezpośrednie oddziaływanie polegać będzie na konieczności wyznaczenia pasa drogowego lub nowej trasy kolejowej i pozbawienia go roślinności, wpływie zwiększonego hałasu oraz oświetlenia na zwierzęta żyjące w sąsiedztwie planowanych tras, zwiększeniu niebezpieczeństwa kolizji zwierząt z pojazdami, negatywnym wpływie zanieczyszczeń emitowanych przez samochody oraz związanych z zimowym utrzymaniem dróg (stosowanie soli) na ekosystemy terenów sąsiadujących z drogami. Budowa dróg (dotyczy to przede wszystkim dróg o randze regionalnej, mniej o znaczeniu tranzytowym) może się także przyczynić do wzrostu antropopresji na terenach sąsiednich. Mogą powstawać nowe inwestycje: bazy logistyczne, hipermarkety, parkingi, które będą zajmowały powierzchnie kosztem terenów biologicznie czynnych”²⁸

I dalej: „zwiększenie ruchu komunikacyjnego, a zwłaszcza samochodowego, wpłynie negatywnie na jakość powietrza atmosferycznego, głównie w rejonach o największej gęstości zabudowy (w miastach i na przedmieściach). Oddziaływanie to będzie dotyczyło ludzi, szczególnie w rejonie aglomeracji i głównych tras komunikacyjnych, ale także fauny i flory. Emisje tlenków azotu i lotnych związków organicznych związane są głównie z motoryzacją i są prekursorami ozonu troposferycznego, który zaczyna być identyfikowany jako jeden z najważniejszych czynników zachorowalności z powodu zanieczyszczenia atmosfery. (...). Ponadto w ośrodkach miejskich do pogorszenia warunków aerosanitarnych może się także negatywnie przyczynić zwiększenie stężenia pyłu PM_{2,5}. Rozwój lotnisk może spowodować większy ruch lotniczy, także na małych odległościach (do 500 km). Przyczyni się to nie tylko do zwiększonego zapotrzebowania na paliwo, ale także do większej emisji zanieczyszczeń (głównie dwutlenek węgla i tlenki azotu). Ingerują one w warstwę ozonową i wzmacniają efekt cieplarniany”²⁹

²⁷ Prognoza oddziaływania na środowisko do Strategii Rozwoju Kraju, Ekover / Fundeko, 2012

²⁸ Prognoza oddziaływania na środowisko KPZK, synteza, Rozdział 1.5. – Określenie, analiza i ocena przewidywanych znaczących oddziaływań na ludzi i elementy środowiska, str. 15, 20 i dalsze

²⁹ tamże, str. 24 i dalej

5.2. Analiza i ocena oddziaływania celów, priorytetów, działań i przedsięwzięć na komponenty środowiska

Analizy oddziaływania celów, priorytetów, działań i przedsięwzięć na komponenty środowiska dokonano w formie macierzowej (tab. 3, 4), wskazując na rodzaje potencjalnych presji, stwarzających zagrożenia dla określonych elementów środowiska, w tym skutkujących na zdrowie ludzi. W Tabeli 3 wskazano prawdopodobieństwo wystąpienia oddziaływań na etapie realizacji celów i zadań RPS, natomiast Tabela 4 analizuje prawdopodobne efekty ekologiczne po zakończeniu Programu – w znacznej części pozytywne, nie pozbawione jednak niekorzystnych aspektów. Analizy oddziaływań planowanych przedsięwzięć na cele, podmiot oraz integralność obszarów NATURA 2000 dokonano opisowo, na sposób stosowany przy raportach oddziaływania na środowisko przedsięwzięć, oczywiście w dużym uproszczeniu. Ostatni element analizy stanowi rysunek, przedstawiający terytorialne występowanie oddziaływań skumulowanych.

Etap realizacyjny RPS w zakresie transportu, przyniesie wyłącznie niekorzystne oddziaływania na środowisko. Prawdopodobne jest wystąpienie następujących oddziaływań bezpośrednich:

- Erozji wietrznej i wodnej wynikającej ze zdjęcia warstwy urodzajnej przy realizacji nowych, modernizacji i przebudowy istniejących dróg, linii kolejowych, portów, także na placach składowych i drogach manipulacyjnych,
- wzrostu intensywności użytkowania i zmiany zagospodarowania terenu w rejonie inwestycji drogowych, związane ze składowaniem materiałów, postojem i przemieszczaniem się maszyn i środków transportu itp.
- Wzmoczonej emisji hałasu i zapylenia w obrębie i bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia w rejonach prowadzonych robót budowlanych, lecz także na trasach przemieszczania urobku i materiałów budowlanych.
- zmiany stosunków wodnych, utrudnienie spływów powierzchniowych, zniekształcania siedlisk, w tym objętych ochroną prawną,
- częściowo tylko odwracalnego niszczenia gleb w rejonach prowadzonych robót i wzdłuż tras zaopatrzenia,
- płoszenie gniazdującego ptactwa, zwierząt żerujących w miejscach bytowania i migrujących na dalszych trasach,
- zakłócenia harmonii krajobrazu w obszarach objętych jego ochroną,
- podwyższone ryzyko wystąpienia awarii i w efekcie tego skażenia wód,
- wzrost stopnia degradacji powierzchni ziemi związany ze zwiększoną powierzchnią wydobycia kruszywa naturalnego

Najsilniejszej presji będzie podlegać powietrze i klimat akustyczny, niewiele mniejszej gleby, wody oraz lasy i zwierzęta leśne. Zdecydowanie mniejszej – korytarze ekologiczne i tereny zielone. Zakres oddziaływań, jakie mogą wystąpić na terenach objętych ochroną w formie NATURA 2000 będzie może niewielki w skali województwa, jednak z uwagi na szczególną wrażliwość przedmiotów tych oddziaływań – jednak znaczący. Będą to oddziaływania przejściowe, występujące bądź w okresie realizacji inwestycji, bądź też trwające jeszcze jakiś okres po jej zakończeniu (np. odbudowa trwałej szaty zieleni na korpusach nasypów i wykopów, pełne wdrożenie rozwiązań w zakresie modernizacji i innowacji).

Najsilniejszymi oddziaływaniami niekorzystnymi skutkować będzie realizacja celu szczegółowego „Sieć drogowa wzmacniająca dostępność i spójność regionu”. Jest to związane przede wszystkim z budową, rozbudową i przebudową dróg wojewódzkich, szczególnie DW 214, DW235, w mniejszym stopniu DW218. Jednak najsilniejsze oddziaływania negatywne

spowoduje budowa obwodnic miast powiatowych – Kartuz i Lęborka, nieco mniejsza skala oddziaływań wystąpi w przypadku obwodnicy zachodniej Chojnic.

Oddziaływania w mniejszej skali może spowodować rozbudowa dróg powiatowych, węzłów multimodalnych oraz infrastruktury transportu zbiorowego – rewitalizacji linii kolejowych 211, 212 i 404. Jest to jednak zależne od doprecyzowania ram, w jakich przewidziane przedsięwzięcia będą realizowane.

Po zakończeniu realizacji przedsięwzięć zapisanych w RPS wystąpi wiele zamierzonych oddziaływań korzystnych dla środowiska, w tym bezpośrednio:

- Poprawa stanu powietrza i klimatu akustycznego w obszarach zamieszkałych,
- Poprawa możliwości przemieszczania się zwierząt w korytarzach ekologicznych, nie tylko wskutek zaprzestania prowadzenia robót, lecz także wskutek wprowadzenia udogodnień na szlakach migracyjnych;
- Poprawa ładu przestrzennego w miastach wskutek wyprowadzenie intensywnego ruchu, możliwość urządzenia nowych terenów zielonych;
- Zmniejszenie agresywnego oddziaływania emisji gazów i wibracji na obiekty zabytkowe, możliwość atrakcyjnego zagospodarowania przestrzeni publicznych w ich otoczeniu,
- Co do zasady – wzrost wartości wielu nieruchomości zyskujących korzystne skomunikowanie lub uwolnionych od uciążliwości. wzrost zasobów finansowych inwestorów oraz poprawa warunków życia pracowników i mieszkańców.

Wystąpią jednak także oddziaływania niekorzystne, a część z już istniejących ulegnie nasileniu. Będą to bezpośrednio:

- wyłączenie z użytkowania rolniczego znacznych obszarów gleb, w tym atrakcyjnych dla upraw podmiejskich, a także gruntów leśnych oraz fragmentacja podmiejskich kompleksów leśnych, atrakcyjnych dla wypoczynku.
- zmiany stosunków wodnych, wzrost powierzchni nieprzepuszczalnych dla opadów, utrudnienie i zmiana kierunków spływów powierzchniowych, wzrost ich zanieczyszczenia,
- pogorszenie wskaźników zanieczyszczenia powietrza na kolejnych terenach (w sąsiedztwie nowych dróg),
- wzrost natężenia hałasu na terenach otwartych oraz w lasach, skutkujący przepłaszaniem zwierząt i ptaków,

a pośrednio:

- wzrost intensywności użytkowania i zmiany zagospodarowania terenu w rejonie oddanych do użytku inwestycji drogowych,
- utrata wartości niektórych nieruchomości, potencjalnie atrakcyjnych przed realizacją nowych rozwiązań komunikacyjnych
- wzrost presji urbanizacyjnej na terenach podmiejskich.

.

Tabela 3: Potencjalne niekorzystne znaczące oddziaływania przejściowe i krótkotrwałe będące skutkiem realizacji RPS w zakresie transportu

Lp	Cel szczegółowy / Priorytet / Działanie / Przedsięwzięcie	Obszary chronione i cenne przyrodniczo		Tereny zurbanizowane, środowisko zamieszkania, zdrowie ludzi				Pozostałe zasoby, środowisko wypoczynku		
		Objęte ochroną prawną	Korytarze ekologiczne	Zabytki	Powietrze	Klimat akustyczny	Tereny zielone	Grunty rolne i gleby	Wody i stoki wodne	Lasy i zwierzęta leśne
1.	Sprawny system transportowy	19	20	7	44	40	17	34	36	36
2.	1. Rozwinięty i efektywny system publicznego transportu zbiorowego	5	5	0	12	10	5	6	9	13
3.	1.1. Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego	5	5	0	12	10	5	6	9	13
4.	Rewitalizacja linii kolejowej 207 (Toruń)- gr. województwa – Malbork	1	1	0	1	1	0	1	1	1
5.	jw. linia 211 na odcinku Lipusz - Kościerzyna	1	1	0	1	1	0	1	1	3
6.	jw. linia 212 na odcinku Lipusz - Bytów	1	1	0	1	1	0	1	1	3
7.	jw. linia 229 Łębork - Łeba	0	1	0	1	1	0	1	1	1
8.	jw. linia 404 (Szczecinek) gr. województwa – Słupsk - Ustka	1	1	0	1	1	0	1	1	3
9.	Rozbudowa linii 250 o odcinek Rumia - Wejherowo	0	0	0	1	0	0	0	0	0
10.	Budowa nowej, rozbudowa i przebudowa istniejącej liniowej infrastruktury transportu szynowego, w tym tramwajowego	0	0	0	1	1	1	0	1	0
11.	Budowa nowej, rozbudowa i przebudowa istniejącej liniowej infrastruktury transportu trolejbusowego i autobusowego,	0	0	0	1	1	1	0	1	0
12.	Budowa nowej, rozbudowa i przebudowa linii energetycznych i podstacji	1	0	0	1	1	1	0	1	1
13.	Budowa, przebudowa, rozbudowa węzłów integracyjnych w tym położonych na sieci Pomorskiej Kolei Metropolitalnej i SKM (m. in. linia kolejowa nr 250).	0	0	0	1	1	1	0	1	1
14.	Budowa dróg, ścieżek, tras rowerowych o charakterze transportowym stanowiących powiązania z punktami integracyjnymi „Bike & Ride”.	0	0	0	1	0	1	0	0	0
15.	2. Sieć drogowa wzmacniająca dostępność i spójność regionu	12	15	2	22	22	12	27	21	23
16.	2.1. Rozwój dróg regionalnych szczególnie ważnych dla poprawy dostępności wewnętrznej województwa	11	11	1	15	15	10	22	16	19
17.	Budowa i przebudowa DW214, w tym budowa obwodnicy wschodniej Łęborka	1	3	0	1	1	1	3	1	3
18.	Przebudowa DW188 gr. województwa – Debrzno - Człuchów	0	0	0	0	0	0	1	1	0
19.	Budowa obwodnicy Kartuz w ciągu DW211	1	0	0	1	1	1	1	1	3
20.	Budowa obwodnicy zachodniej Chojnic w ciągu DW212	0	0	0	1	1	0	3	1	1
21.	Budowa i przebudowa DW218 Gdynia - Krokowa	1	0	0	1	1	1	1	1	3
22.	Przebudowa DW222 Gdańsk - Skórcz	1	0	0	1	1	0	1	1	1
23.	Przebudowa DW224 w zakresie dojazdu do A1	0	0	0	1	1	0	1	1	0
24.	Budowa i przebudowa DW226	1	0	0	1	1	1	1	1	0
25.	Przebudowa DW229, w zakresie dojazdu do A1	0	0	0	1	1	0	1	1	0
26.	Przebudowa DW231 w zakresie dojazdu do A1 z obwodnicą Skórcza	0	1	0	1	1	0	1	1	0
27.	Przebudowa DW235 Chojnice - Korne	1	3	0	1	1	1	3	1	3
28.	Przebudowa DW240	0	0	0	1	1	1	1	1	0

Lp	Cel szczegółowy / Priorytet / Działanie / Przedsięwzięcie	Obszary chronione i cenne przyrodniczo		Tereny zurbanizowane, środowisko zamieszkania, zdrowie ludzi				Pozostałe zasoby, środowisko wycieczkowe		
		Objęte ochroną prawną	Korytarze ekologiczne	Zabytki	Powietrze	Klimat akustyczny	Tereny zielone	Grunty rolne i gleby	Wody i stoki wodne	Lasy i zwierzęta leśne
29.	Budowa mostu zwodzonego w ciągu DW501	0	0	0	1	1	1	1	1	0
30.	Przebudowa DW515	1	1	0	1	1	1	1	1	1
31.	Przebudowa DW521 w zakresie dojazdu do A1	1	3	0	1	1	1	1	1	3
32.	Przebudowa i budowa połączeń sieci uliczno-drogowej Trójmiasta poprawiającej jego dostępność zewnętrzną	1	0	1	1	1	1	1	1	1
33.	2.2. Rozwój układu pomocniczego sieci drogowej wzmacniającego spójność województwa	3	4	1	5	5	2	5	5	4
34.	Budowa i przebudowa DP nr 1140G Bobrowniki – Łebień – Dąbrowa (S6);	0	1	0	1	1	0	1	1	1
35.	Budowa i przebudowa DP nr 1137G na odcinku skrzyżowanie z DW nr 213 Lipno – Damno (S6);	0	1	0	1	1	0	1	1	1
36.	Budowa i przebudowa DP 1750 G od skrzyżowania z DP1746G Kiełpin – Konarzyny (S6),	1	1	0	1	1	1	1	1	1
37.	Budowa i przebudowa DP nr 2328G Mikoszewo – Drewnica – Dworek (S7)	1	0	0	1	1		1	1	0
38.	Budowa i przebudowa dróg lokalnych ułatwiających dostęp do miast powiatowych w powiatach: słupski, bytowski, człuchowski, kościerski, kartuski, wejherowski, starogardzki;	1	1	1	1	1	1	1	1	1
39.	2.3. Wspomaganie efektywności i bezpieczeństwa sieci drogowej	0	0	0	2	2	0	0	0	
40.	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez: a) budowę urządzeń organizacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym urządzenia sterowania ruchem drogowym, środki uspokojenia ruchu, zarządzania bezpieczeństwem ruchu b) wprowadzenie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej c) wprowadzenie systemu zarządzania infrastrukturą drogową d) utworzenie jednostki badawczo-wdrożeniowej ds. BRD e) kampanie poświęcone bezpieczeństwu ruchu drogowego	0	0	0	1	1	0	0	0	0
41.	Rozwój inteligentnych systemów transportowych, systemy centralnego sterowania sygnalizacją i ruchem, monitorowania ruchu wraz z informowaniem o aktualnej sytuacji ruchowej	0	0	0	1	1	0	0	0	0
42.	3. Węzły multimodalne powiązane z systemem transportowym	2	1	5	3	1	0	1	6	0
43.	3.1. Poprawa funkcjonowania multimodalnych węzłów transportowych	1	0	1	2	1	0	0	2	0
44.	Rozwój portów lotniczych, w szczególności Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy, w tym budowa infrastruktury lotniskowej, terminali pasażerskich, systemów nawigacji i łączności;	0	0	0	1	1	0	0	1	0
45.	Rozwój infrastruktury portów morskich, przebudowa torów wodnych, falochronów i wejść do portów morskich, inwestycje infrastrukturalne związane z uruchomieniem autostrad morskich,	1	0	1	1	0	0	0	1	0
46.	3.2. Poprawa powiązań węzłów multimodalnych z układem transportowym regionu	1	1	4	1	0	0	1	4	0
47.	Infrastruktura łącząca węzeł w Zajęczkowie Tczewskim z układem transportowym, w tym: inwestycje infrastrukturalne, budowa i przebudowa połączeń do węzłów multimodalnych, budowa terminali kontenerowych	0	0	1	1	0	0	1	1	0
48.	przebudowa istniejącej zabudowy regulacyjnej dróg wodnych, udrożnienie torów wodnych;	1	1	3	0	0	0	0	3	0

Zakres prac do pozycji 4-9:

a) budowa, rozbudowa i przebudowa torów szlakowych i stacyjnych w tym:

- budowa, przebudowa, remont lub rozbudowa kolejowych obiektów inżynierskich, w tym mosty, wiadukty,
- budowa, rozbudowa i przebudowa obiektów obsługi podróżnych na stacjach i przystankach osobowych, w tym perony, wiaty,
- budowa, przebudowa bocznic i stacji postojowych,

b) elektryfikacja linii kolejowych,

c) budowa i przebudowa przejazdów kolejowych dla podniesienia kategorii przejazdu, budowa/przebudowa skrzyżowań dwupoziomowych z drogami publicznymi, budowa/przebudowa bezkolizyjnych przejść dla pieszych, modernizacja urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Zakres prac do pozycji 24-38 i 40:

- a) budowa, przebudowa i rozbudowa skrzyżowań, węzłów drogowych, poszerzenia przekroju jezdni, ciągi ruchu uspokojonego przy przejściach przez małe miejscowości, wzmocnienie nośności dróg
- b) budowa, przebudowa lub remont drogowych obiektów inżynierskich, w tym mosty, wiadukty, estakady, kładki dla pieszych i przejścia podziemne

Zakres prac do pozycji 42-46:

w tym m.in. skrzyżowania, poszerzenia przekroju jezdni, ciągi ruchu uspokojonego przy przejściach przez małe miejscowości, wzmocnienie nośności dróg, budowa, przebudowa lub remont drogowych obiektów inżynierskich, w tym mosty, wiadukty, kładki dla pieszych

Tabela 4: Potencjalne niekorzystne i korzystne znaczące oddziaływania długotrwałe (efekty środowiskowe) po zakończeniu działań i przedsięwzięć przewidzianych do realizacji RPS w zakresie transportu

Lp	Cel szczegółowy / Priorytet / Działanie / Przedsięwzięcie	Obszary chronione i cenne przyrodniczo		Tereny zurbanizowane, środowisko zamieszkania, zdrowie ludzi				Pozostałe zasoby, środowisko wypoczynku		
		Objęte ochroną prawną	Korytarze ekologiczne	Zabytki	Powietrze	Klimat akustyczny	Tereny zielone	Grunty rolne i gleby	Wody i stoki wodne	las i zwierzęta leśne
1.	Sprawny system transportowy	0	5 (+2/-7)	+9	+23 (+29/-6)	+10 (+18/-8)	+1 (+2/-1)	14	17 (+2/-19)	20(+1/-20)
2.	1. Rozwinięty i efektywny system publicznego transportu zbiorowego	0	+2	+7	+19	+5 (+8/-3)	0	0	0	+1
3.	1.1. Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego	0	+1	+3	+7	1 (+2/-3)	0	0	0	0
4.	Rewitalizacja linii kolejowej 207 Grudziądz – Malbork	0	0	+1	0	1	0	0	0	0
5.	jw. linia 211 Lipusz - Kościerzyna	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6.	jw. linia 212 Lipusz - Bytów	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7.	jw. linia 229 Lębork - Łeba	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8.	jw. linia 404 (Szczecinek) gr. województwa – Słupsk - Ustka	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9.	Rozbudowa linii 250 o odcinek Rumia - Wejherowo	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10.	Budowa nowej, rozbudowa i przebudowa istniejącej liniowej infrastruktury transportu tramwajowego	0	0	0	+1	1	0	0	0	0
11.	Budowa nowej, rozbudowa i przebudowa istniejącej liniowej infrastruktury transportu trolejbusowego i autobusowego,	0	0	0	+1	0	0	0	0	0
12.	Budowa nowej, rozbudowa i przebudowa linii energetycznych i podstacji	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13.	Zastosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych i organizacyjnych w transporcie zbiorowym	0	0	+1	+3	+1	0	0	0	0
14.	Budowa, przebudowa, rozbudowa węzłów integracyjnych w tym położonych na sieci Pomorskiej Kolei Metropolitalnej i SKM (m. in. linia kolejowa nr 250).	0	+1	0	+1	1	0	0	0	0
15.	Budowa dróg, ścieżek, tras rowerowych o charakterze transportowym stanowiących powiązania z punktami integracyjnymi „Bike & Ride”.	0	0	+1	+1	+1	0	0	0	0
16.	1.2. Wysoka jakość usług transportu zbiorowego	0	+1	+2	+6	+4	0	0	0	+1

Lp	Cel szczegółowy / Priorytet / Działanie / Przedsięwzięcie	Obszary chronione i cenne przyrodniczo		Tereny zurbanizowane, środowisko zamieszkania, zdrowie ludzi				Pozostałe zasoby, środowisko wycieczkowe		
		Objęte ochroną prawną	Korytarze ekologiczne	Zabytki	Powietrze	Klimat akustyczny	Tereny zielone	Grunty rolne i gleby	Wody i stoki wodne	las i zwierzęta leśne
17.	Zakup i modernizacja taboru transportu zbiorowego, rozwój innowacyjnych i ekologicznych środków transportu	0	0	+1	+3	+3	0	0	0	0
18.	Rozwój innowacyjnych systemów poprawiających konkurencyjność i bezpieczeństwo publicznego transportu zbiorowego	0	+1	+1	+3	+1	0	0	0	+1
19.	1.3. Efektywne zarządzanie systemem transportu zbiorowego i jego promocja	0	0	+2	+6	+2	0	0	0	0
20.	Koordinacja publicznego transportu zbiorowego w skali regionalnej, metropolitalnej i miejskiej	0	0	+1	+3	+1	0	0	0	0
21.	Kampanie promujące transport zbiorowy, w tym wychowanie komunikacyjne	0	0	+1	+3	+1	0	0	0	0
22.	2. Sieć drogowa wzmacniająca dostępność i spójność regionu	0	6	0	+7 (+9/-2)	+7 (+9/-2)	+1 (+2/-1)	14	14 (+1/-15)	21
23.	2.1. Rozwój dróg regionalnych szczególnie ważnych dla poprawy dostępności wewnętrznej województwa	0	3	0	+6 (+7/-1)	+6 (+7/-1)	+1 (+2/-1)	11	12 (+1/-13)	17
24.	Budowa i przebudowa DW214, w tym budowa obwodnicy wschodniej Lęborka	0	0	0	+3	+3	+1	1	1	1
25.	Przebudowa DW188 Człuchów – Debrno – gr. województwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0
26.	Budowa obwodnicy Kartuz w ciągu DW211	0	0	0	+3	+3	+1	0	1	3
27.	Budowa obwodnicy zachodniej Chojnic w ciągu DW212	0	0	0	+1	+1	0	1	1	0
28.	Budowa i przebudowa DW218	0	0	0	0	0	0	0	0	3
29.	Przebudowa DW222	0	0	0	0	0	0	1	1	0
30.	Przebudowa DW224 w zakresie dojazdu do A1	0	0	0	0	0	0	1	1	0
31.	Budowa i przebudowa DW226 w zakresie dojazdu do A1	0	0	0	0	0	0	1	1	0
32.	Przebudowa DW229, w zakresie dojazdu do A1	0	0	0	0	0	0	1	1	1
33.	Przebudowa DW231 w zakresie dojazdu do A1 z obwodnicą Skórcza	0	1	0	0	0	0	1	1	1
34.	Przebudowa DW235	0	1	0	0	0	0	1	1	3
35.	Przebudowa DW240	0	0	0	0	0	0	1	1	0
36.	Budowa mostu zwodzonego w ciągu DW501	0	0	0	0	0	0	0	+1	0
37.	Przebudowa DW515	0	0	0	0	0	0	1	1	1
38.	Przebudowa DW521 w zakresie dojazdu do A1	0	1	0	0	0	0	1	1	3
39.	Przebudowa i budowa połączeń sieci uliczno-drogowej Trójmiasta poprawiającej jego dostępność zewnętrzną	0	0	0	1	1	1	0	1	1
40.	2.2. Rozwój układu pomocniczego sieci drogowej wzmacniającego spójność województwa	0	4	0	1	1	0	3	2	4
41.	Budowa i przebudowa DP nr 1140G Bobrowniki – Łebień – Dąbrowa (S6);	0	1	0	0	0	0	0	0	1
42.	Budowa i przebudowa DP nr 1137G na odcinku skrzyżowanie z DW nr 213 Lipno – Damno (S6);	0	1	0	0	0	0	1	0	1
43.	Budowa i przebudowa DP nr 1746G Kielpin – Konarzyny (S6),	0	1	0	0	0	0	0	0	1
44.	Budowa i przebudowa DP nr 2328G Mikoszewo – Drewnica – Dworek (S7)	0	0	0	0	0	0	1	1	0

Lp	Cel szczegółowy / Priorytet / Działanie / Przedsięwzięcie	Obszary chronione i cenne przyrodniczo		Tereny zurbanizowane, środowisko zamieszkania, zdrowie ludzi				Pozostałe zasoby, środowisko wycieczki		
		Objęte ochroną prawną	Korytarze ekologiczne	Zabytki	Powietrze	Klimat akustyczny	Tereny zielone	Grunty rolne i gleby	Wody i stoki wodne	las i zwierzęta leśne
45.	Budowa i przebudowa dróg lokalnych ułatwiających dostęp do miast powiatowych w powiatach: słupski, bytowski, człuchowski, kościerski, kartuski, wejherowski, starogardzki;	0	1	0	1	1	0	1	1	1
46.	2.3. Wspomaganie efektywności i wzrost bezpieczeństwa sieci drogowej	0	+1	0	+2	+2	0	0	0	0
47.	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez: f) budowę urządzeń organizacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym m.in. urządzenia sterowania ruchem drogowym, środki uspokojenia ruchu, urządzenia zarządzania bezpieczeństwem ruchu g) wprowadzenie procedur zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej h) wprowadzenie systemu zarządzania infrastrukturą drogową i) utworzenie jednostki badawczo-wdrożeniowej ds. BRD j) kampanie medialne i edukacyjne poświęcone bezpieczeństwu ruchu drogowego	0	+1	0	+1	+1	0	0	0	0
48.	Rozwój inteligentnych systemów transportowych w tym budowa, zakup oraz montaż urządzeń z zakresu sterowania ruchem, systemy centralnego sterowania sygnalizacją i ruchem, monitorowania ruchu na kluczowych drogach, niewralgicznych punktach miast wraz z informowaniem o aktualnej sytuacji ruchowej	0	0	0	+1	+1	0	0	0	0
49.	3. Węzły multimodalne dobrze powiązane z systemem transportowym	0	1	+2	3 (+1/-4)	2 (+1/-3)	0	0	3 (+1/-4)	0
50.	3.1. Poprawa funkcjonowania multimodalnych węzłów transportowych	0	1	0	2	2	0	0	2	0
51.	Rozwój portów lotniczych, w szczególności Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy, w tym budowa infrastruktury lotniskowej, terminali pasażerskich, systemów nawigacji i łączności;	0	1	0	1	1	0	0	1	0
52.	Rozwój infrastruktury portów morskich, w tym budowa lub przebudowa nabrzeży, basenów i kanałów w portach morskich, przebudowa torów wodnych, falochronów i wejść do portów morskich, inwestycje infrastrukturalne związane z uruchomieniem autostrad morskich, budowa, przebudowa lub rozbudowa terminali i urządzeń portowych	0	0	0	1	1	0	0	1	0
53.	3.2. Poprawa powiązań węzłów multimodalnych z układem transportowym regionu	0	0 (+1/-1)	+2	1 (+1/-2)	0 (+1/-1)	0	1	1 (+1/-2)	0
54.	Infrastruktura łącząca węzeł multimodalny w Zajązdkowie Tczewskim z układem transportowym, w tym: inwestycje infrastrukturalne związane z uruchomieniem powiązań między węzłami multimodalnymi, budowa i przebudowa połączeń transportowych do węzłów multimodalnych, budowa ogólnodostępnych terminali kontenerowych	0	0	0	1	1	0	1	1	0
55.	przebudowa istniejącej zabudowy regulacyjnej dróg wodnych, udrożnienie torów wodnych;	0	1	+1	1	0	0	0	1	0
56.	prace studialno – projektowe dla inwestycji wodnego transportu śródlądowego	0	+1	+1	+1	+1	0	0	+1	0

5.3. Oddziaływanie przedsięwzięć zapisanych w projekcie na obszary objęte ochroną w systemie NATURA 2000

Znaczna część spośród planowanych przedsięwzięć przebiega poza wyznaczonymi obszarami ochrony w formie NATURA 2000. Jednak niektóre z nich – przede wszystkim w fazie realizacji – spowodują znaczące, niekorzystne oddziaływania na przyrodę tych obszarów. Zidentyfikowano je przede wszystkim w obrębie celu szczegółowego 2: „Sieć drogowa wzmacniająca spójność i dostępność regionu” w Priorytecie 2.1. „rozwój dróg regionalnych szczególnie ważnych dla poprawy dostępności wewnętrznej województwa” oraz w Priorytecie 2.2. „Rozwój układu pomocniczego sieci drogowej, wzmacniającej spójność województwa”.

Przedsięwzięcia, których realizacja może wywołać znaczące niekorzystne oddziaływania na obszary NATURA 2000 zidentyfikowano także w obrębie celu szczegółowego 1: Rozwinięty i efektywny system publicznego transportu zbiorowego, w Priorytecie 1.1. „Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego”.

Przewidziana do modernizacji, przebudowy i rozbudowy **droga powiatowa DP 1140G Bobrowniki-Łebień-Dąbrowa (S6)** w części północnej na dwu niewielkich odcinkach o łącznej długości 200 m będzie po południowej granicy obszaru o znaczeniu dla Wspólnoty PLH220036 Dolina Łupawy. Przedmiotem ochrony w obszarze są siedliska: twarowodne oligo- i mezotroficzne zbiorniki wodne z podwodnymi łąkami ramienic, starorzecza i inne naturalne, eutroficzne zbiorniki wodne, rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników, zalewane muliste brzegi rzek, zmiennowilgotne łąki trzęślicowe, ziołorośla nadrzeczne, łąki świeże użytkowane ekstensywnie, torfowiska przejściowe i trzęsawiska, obniżenia na podłożu torfowym, źródliska wapienne, torfowiska zasadowe, kwaśne buczyny, żyzne buczyny, grąd subatlantycki, dąbrowy acydofilne, bory i lasy bagienne, lasy łęgowe i nadrzeczne zarośla wierzbowe, łęgowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe oraz gatunki zwierząt: bóbr, wydra, traszka grzebieniasta, głowacz białołęty, minóg strumieniowy, minóg rzeczny, łosoś, koza oraz 22 gatunki ptaków z zał. 1 Dyrektywy Ptasiej. W części południowej droga ponownie towarzyszy granicy obszaru, jednak już na dłuższym odcinku, ponad 1 km, po czym skręca w kierunku zachodnim i na długości ok. 0.5 km w okolicach m. Łebień przecina obszar.

Wystąpią znaczące niekorzystne oddziaływania bezpośrednio na przedmiot ochrony, poprzez naruszenie w pasie robót oraz bezpośrednim sąsiedztwie stanu zachowania siedlisk oraz stosunków wodnych, co pośrednio może zmienić warunki ich funkcjonowania i utratę cennych walorów. Jeśli elementem modernizacji będzie też most na rzece Łupawie, wystąpi też znaczące, niekorzystne oddziaływanie na objęte ochroną środowisko wodne i bytujące tu gatunki.

Podobne oddziaływania na obszar PLH220036 Dolina Łupawy wystąpią w przypadku **modernizacji drogi powiatowej DP1137G** skrzyżowanie DW213-Lipno-Damno. Droga przekracza dolinę z. Łupawy w m. Drzeżewo, na długości ok. 400 m. Dla obydwu modernizowanych dróg przewidziano w kolejnym rozdziale rozwiązania alternatywne.

Wielokierunkowe i znaczące oddziaływania dla obszarów NATURA 2000 spowoduje **modernizacja linii kolejowej nr 404 (Piła) – granica województwa – Słupsk – Ustka**. Modernizowana linia na długości ponad 40 km przebiega w najbliższym sąsiedztwie obszaru PLH220038 Dolina Wieprzy i Studnicy, a czterokrotnie, na łącznej długości ponad 9 km przecina ten obszar. Dolina Wieprzy i Studnicy obejmuje 21 typów siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG, a szczególnie ważna jest dla zachowania jezior lobeliowych i dystroficznych zbiorników wodnych. Ponadto do walorów przyrodniczych należy: podgórski charakter rzek przymorskich, jedna z większych koncentracji źródeł na Pomorzu, kompleksy leśne w Pradolinie Pomorskiej oraz lasy łęgowe o podgórskim charakterze. Są to również

bardzo ważne siedliska dla fauny, ryb (w tym łososiowatych) i płazów. Występuje tu największa znana populacja słodkowodnego krasnorostu *Hildenbrandtia rivularis* na Pomorzu oraz wiele roślin rzadkich i zagrożonych z Polskiej Czerwonej Księgi Roślin. Cenne biotopy ptaków drapieżnych oraz związanych z obszarami wodno-błotnymi. Wśród zagrożeń wymienionych w SDF nie znalazło się funkcjonowanie linii kolejowej.

Prace modernizacyjne na tak długim odcinku mogą w znacznym stopniu oddziaływać na przedmiot ochrony, naruszając w pasie robót oraz bezpośrednim sąsiedztwie stan zachowania siedlisk oraz stosunków wodnych, co pośrednio może zmienić warunki ich funkcjonowania i utratę cennych walorów. Niekorzystne oddziaływania potencjalnie dotyczyć też będą miejsc ważnych dla gniazdowania i żerowania, a także powodować wzmożoną emisję hałasu, przepłaszającego ptaki. Niekorzystne oddziaływanie może być ograniczone poprzez przestrzeganie reżimów ochronnych, opisanych w kolejnym rozdziale. Po zakończeniu prac modernizacyjnych oddziaływanie ustąpi, a samo tylko funkcjonowanie linii kolejowej nie będzie stanowić zagrożenia.

Realizacja przedsięwzięcia może też spowodować pozytywne oddziaływania pośrednie. Na odcinku o długości ponad 15 km Kępice – Przytocko, linia stanowi alternatywne połączenie w stosunku do odcinka drogi powiatowej 1147G Ciecholub Osowo, a na odcinku Świerzenko – Miastko drogi wojewódzkiej DW206 Koszalin-Polanów-Miastko. Spadek atrakcyjności podróży koleją i zawieszanie połączeń spowodował wzrost presji na te drogi, przebiegające w tym samym obszarze NATURA 2000. Po zakończeniu prac i uzyskaniu pełnego efektu (zależnego również od przedsięwzięć organizacyjnych w zakresie transportu) jest prawdopodobny powrót do korzystania z transportu kolejowego, co skutkowałoby zmniejszeniem presji na ten wrażliwy obszar.

Wytyczony historycznie przebieg **drogi wojewódzkiej 235 Chojnice – Korne**, stanowiącej tradycyjnie najkrótsze, trawersujące województwo z południowego zachodu na północny wschód, połączenie Chojnic z Trójmiastem, odcina północną część obszaru PLB220009 Bory Tucholskie, co może rodzić zagrożenie dla jego integralności. Tylko w części zagrożenie to ogranicza fakt, że przedmiotem ochrony w obszarze są ptaki i ich siedliska.

Przewidziana do modernizacji droga, na krótkim, półkilometrowym odcinku biegnie po wschodniej granicy obszaru PLH220026 Sandr Brdy, a na nieco dłuższym – niespełna 1,5 kilometrowym – pokrywa się z południową granicą PLH220034 Jeziora Wdzydzkie. W obszarach tych, wyznaczonych w granicach Borów Tucholskich, ochroną objęto **siedliska przyrodnicze**: wydmy śródlądowe z murawami napiaskowymi, jeziora lobeliowe, twardowodne oligo- i mezotroficzne zbiorniki wodne z podwodnymi łąkami ramienic, starorzecza i inne naturalne eutroficzne zbiorniki wodne, naturalne zbiorniki dystroficzne, suche wrzosowiska, (murawy bliźniczkowe), zmiennowilgotne łąki trzęślicowe, (ziołorośla nadrzeczne), świeże łąki użytkowane ekstensywnie, torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą, torfowiska wysokie zdegradowane zdolne do regeneracji, torfowiska przejściowe i trzęsawiska, obniżenia na podłożu torfowym, torfowiska nakredowe, torfowiska zasadowe, kwaśne buczyny, grąd subatlantycki, grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny, dąbrowy acydofilne, bory i lasy bagienne, lasy łęgowe i nadrzeczne zarośla wierzbowe, (łęgowe lasy dębowo-wiązowojesionowe), ciepłolubne dąbrowy, sosnowy bór chrobotkowy; **gatunki roślin**: sierpowiec błyszczący, sasanka otwarta, (skalnica torfowiskowa), obuwik pospolity, lipiennik Loesela, elisma wodna **gatunki zwierząt**: (nocek łydkowłosy), (nocek duży), bóbr, wydra, traszka grzebieniasta, kumak nizinny, (różanka), (minóg rzeczny), minóg strumieniowy, (czerwończyk nieparek), skójką gruboskorupowa, strzebla błotna oraz 10 gat. ptaków z zał. 1 Dyrektywy Ptasiej;

**PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO DO REGIONALNEGO PROGRAMU STRATEGICZNEGO
W ZAKRESIE TRANSPORTU**



TYTUŁ

OZNACZENIA:

- RZĘKI I JEZIORA
- LASY
- OBSZARY NATURA 2000**
- OBSZARY MAJĄCE ZNACZENIE DLA WSPÓLNOTY
- OBSZARY SPECJALNEJ OCHRONY PTAKÓW
- PROJEKTOWANE OBSZARY NATURA 2000
- KORYTARZE DUŻYCH ZWIERZĄT

INFRASTRUKTURA KOMUNIKACYJNA

- DROGI KRAJOWE
- DROGI WOJEWÓDZKIE
- DROGI POWIATOWE
- LINIE KOLEJOWE

INFRASTRUKTURA KOMUNIKACYJNA PLANOWANA DO MODERNIZACJI

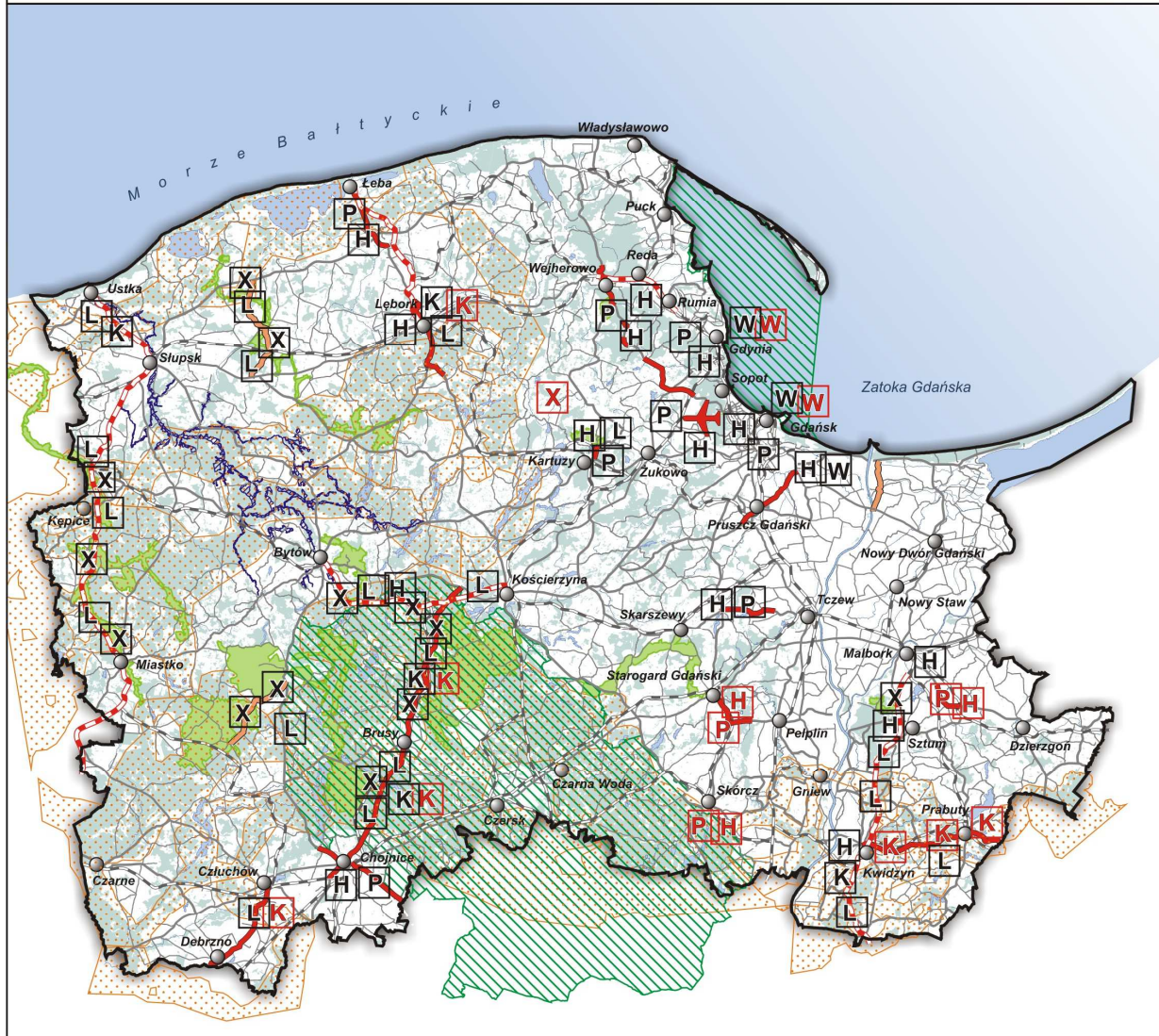
- DROGI WOJEWÓDZKIE
- DROGI POWIATOWE
- LINIE KOLEJOWE
- PORT LOTNICZY

ZNACZĄCE NIEKORZYSTNE ODDZIAŁYWANIA NA ETAPIE REALIZACJI

- NA OBSZARY NATURA 2000
- NA LASY
- NA KORYTARZE DUŻYCH ZWIERZĄT
- NA WODY
- NA POWIETRZE
- WZMOŻONA EMISJA HAŁASU

NIEKORZYSTNE ODDZIAŁYWANIA PO ZREALIZOWANIU PRZEDSIĘWZIĘĆ

- NA WODY
- NA KORYTARZE DUŻYCH ZWIERZĄT



Modernizacja i przebudowa drogi będzie powodować znaczące niekorzystne oddziaływania na obszar NATURA2000 zarówno w okresie trwania prac modernizacyjnych, jak też po ich zakończeniu. Prace modernizacyjne na tak długim odcinku mogą w znacznym stopniu oddziaływać na przedmiot ochrony, naruszając w pasie robót oraz bezpośrednim sąsiedztwie stan zachowania siedlisk oraz stosunków wodnych, co pośrednio może zmienić warunki ich funkcjonowania i utratę cennych walorów. Niekorzystne oddziaływania potencjalnie dotyczyć też będą miejsc ważnych dla gniazdowania i żerowania, a także powodować wzmożoną emisję hałasu, przepłaszającego ptaki. Emisja hałasu będzie mieć miejsce także po zakończeniu prac modernizacyjnych, wskutek wzmożonego natężenia ruchu.

Znaczna część niekorzystnych oddziaływań krótko i średnioterminowych może być ograniczona poprzez przestrzeganie reżimów ochronnych, opisanych w kolejnym rozdziale.

Modernizacja DW 240 Chojnice – granica województwa – Tuchola, spowoduje wystąpienie niekorzystnych oddziaływań o takim samym charakterze, lecz w znacznie mniejszej skali, na fragment południowej części obszaru PLB220009 Bory Tucholskie, na długości niespełna 4 km, na którym przebiega wzdłuż południowej granicy obszaru. Z uwagi na to, że droga ma charakter międzyregionalny i stanowi ważne skomunikowanie na kierunku południowo – wschodnim (Toruń, Łódź), jej modernizacja w ograniczonym zakresie nie ma akceptowalnych rozwiązań alternatywnych.

Oddziaływanie rewitalizacji odcinka Lipusz – Kościerzyna na **linii kolejowej nr 211 Chojnice – Kościerzyna** oraz odcinka Lipusz – Bytów na **linii kolejowej nr 212 Lipusz Korzybie** należy rozpatrywać łącznie, z uwagi na to, iż realizacja tych działań spowoduje oddziaływanie skumulowane. Połączony przebieg Kościerzyna – Bytów na długości ponad 16 km przecina bowiem na dwie części Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków PLB220009 Bory Tucholskie. Przedsięwzięcie nie spowoduje raczej zagrożenia dla integralności obszaru, z uwagi na to, iż modernizowana linia już istnieje, a także na charakter ochrony. Prace modernizacyjne na tak długim odcinku mogą jednak w znacznym stopniu oddziaływać na przedmiot ochrony, naruszając w pasie robót oraz bezpośrednim sąsiedztwie stan zachowania miejsc ważnych dla gniazdowania i żerowania, a także powodować wzmożoną emisję hałasu, przepłaszającego ptaki. Po zakończeniu prac modernizacyjnych oddziaływanie ustąpi, a samo tylko funkcjonowanie linii kolejowej nie będzie stanowić zagrożenia.

Skutkiem realizacji przedsięwzięcia mogą też być pozytywne oddziaływania pośrednie. Analizowany odcinek linii kolejowej stanowi alternatywne połączenie w stosunku do odcinka Kościerzyna-Bytów, drogi krajowej nr 20 Gdynia – Kościerzyna - Bytów. Po zakończeniu prac i uzyskaniu pełnego efektu (zależnego również od przedsięwzięć organizacyjnych w zakresie transportu) jest prawdopodobny wzrost korzystania z konkurencyjnego transportu kolejowego przez część przemieszczających się obecnie po DK20, przecinającej na odcinku ponad 5 km obszar PLH220005 Bytowskie Jeziora Lobeliowe. Skutkowałoby to zmniejszeniem presji na ten wrażliwy obszar, także ograniczeniem ryzyka eutrofizacji a nawet skażenia wód.

Modernizacja, **przebudowa, lub rozbudowa DW231 od Skórcza do A1** spowoduje oddziaływanie na obszar PLB220009 Bory Tucholskie, którego północno-wschodnim skrajem przebiega na długości ok 3,5 km. Prace modernizacyjne mogą oddziaływać na przedmiot ochrony, naruszając w pasie robót oraz bezpośrednim sąsiedztwie stan zachowania siedlisk stosunki wodne oraz miejsc ważnych dla gniazdowania i żerowania, a także powodować wzmożoną emisję hałasu, przepłaszającego ptaki. Oddziaływanie nie będzie znaczące, pod warunkiem zastosowania właściwych reżimów ochronnych, opisanych w kolejnym rozdziale.

Modernizowana **linia kolejowa nr 207 Toruń – Malbork** przebiega na długości około 700 m wschodnim skrajem obszaru PLH 220087 Sztumskie Pole. Przedmiotem ochrony są siedli-

ska leśne: grądu subatlantyckiego i boru bagiennego oraz nieleśnych: torfowisk przejściowych i zbiorników dystroficznych, ze stanowiskami strzebli błotnej. Interesująca jest rzeźba terenu, z obecnością grupy wydm. Prace modernizacyjne mogą oddziaływać na przedmiot ochrony, naruszając w pasie robót oraz bezpośrednim sąsiedztwie stan zachowania siedlisk oraz stosunków wodnych, co pośrednio może zmienić warunki ich funkcjonowania i utratę cennych walorów. Nie wystąpi zagrożenie dla integralności obszaru. Nie wystąpią też oddziaływania pośrednie. Oddziaływanie nie będzie znaczące oraz mieć będzie charakter przejściowy.

W Priorytecie 2.2. Rozwój układu pomocniczego sieci drogowej wzmacniającego spójność województwa przewidziano też zadanie: „**Budowa i przebudowa dróg lokalnych ułatwiających dostęp do miast powiatowych w powiatach: słupski, bytowski, człuchowski, kościerski, kartuski, wejherowski, starogardzki**”. Choć zakres zadania nie został sprecyzowany, podczas jego realizacji, wystąpienia znaczących oddziaływań na obszary objęte ochroną siedliskową NATURA 2000 można oczekiwać:

- w powiecie bytowskim na obszary PLH220078 Sandr Brdy, PLH220079 Ostoja Borzyszkowska, a także obszary PLH220057 Ostoja Zapceńska, PLH220005 Bytowskie Jeziora Lobeliowe, PLH220098 Lasy Rekowskie oraz obszary ochrony ptaków: PLB220002 Dolina Słupi i PLB220009 Bory Tucholskie.
- w powiecie człuchowskim - na obszar PLH220078 Sandr Brdy
- w powiecie kościerskim na obszary ochrony siedliskowej PLH220034 Jeziora Wdzydzkie, PLH220086 Szumleś, PLH220094 Dolina Wierzycy oraz obszar ochrony ptaków PLB220009 Bory Tucholskie;
- w powiecie kartuskim na obszar ochrony ptaków PLB220008 Lasy Mirachowskie oraz obszary ochrony siedliskowej PLH220006 Dolina Górnej Łeby i PLH220080 Prokowo;
- w powiecie starogardzkim na obszary ochrony siedliskowej PLH220094 Dolina Wierzycy i PLH040017 Sandr Wdy oraz obszar ochrony ptaków PLB220009 Bory Tucholskie
- w powiecie wejherowskim na obszar ochrony ptaków PLB220007 Puszcza Darżlubska

Hipotezy i decyzje w zakresie rozwiązań alternatywnych będzie można realnie podejmować na etapie przesądzeń o modernizacji konkretnych dróg lokalnych i wskazywać je w raportach oddziaływania na środowisko dla tych przedsięwzięć.

Znaczące niekorzystne oddziaływania na obszar ochrony ptaków PLB220005 Zatoka Pucka może też spowodować realizacja zadania „Rozwój infrastruktury portów morskich, przebudowa torów wodnych, falochronów i wejść do portów morskich, inwestycje infrastrukturalne związane z uruchomieniem autostrad morskich” w celu szczegółowym 3: „Poprawa funkcjonowania multimodalnych węzłów transportowych”. W tym obszarze, stanowiącym ostoję ptasią o randze europejskiej, występuje co najmniej 30 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, w tym, 7 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi.

5.4. Wpływ regionalnego programu strategicznego na środowisko morskie.

W procesie analizy i oceny oddziaływania realizacji celów, priorytetów i działań RPS Transport zidentyfikowano możliwość wystąpienia niekorzystnych oddziaływań na środowisko morskie i morskie obszary NATURA 2000. Są one związane z realizacją przedsięwzięć w zakresie modernizacji i rozbudowy infrastruktury portowej. Będzie to miało miejsce w dużych portach, w ramach rozbudowy węzłów multimodalnych, jak również w mniejszych portach położonych na środkowym wybrzeżu.

Ponieważ w projekcie nie określono, nawet w przybliżeniu, kategorii i rodzaju, ani też konkretnej lokalizacji planowanych do realizacji przedsięwzięć, na etapie obecnej oceny nie sposób jest ustosunkować się do zakresu oddziaływań, jakie mogą wystąpić. Ponieważ, zgodnie

z zapisami Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9.11.2010 w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U.2010.213.1397), porty i przystanie morskie, przystosowane do przyjmowania statków o ładowności powyżej 1 350 ton, w tym infrastruktura służąca do przeładunków, wyładunków, załadunków, położona zarówno na morzu jak i na lądzie, zostały zaliczone do kategorii przedsięwzięć zawsze oddziaływujących znacząco na środowisko, niezbędne będzie raportu oddziaływania na środowisko, poprzedzającego wydanie ewentualnych decyzji środowiskowych.

Zapisy RPS – Transport nie odnoszą się do wymagań Dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października, w celu utrzymania dobrego stanu wód powierzchniowych, w tym wód przybrzeżnych, zwanej Ramową Dyrektywą Wodną (RDW). Analiza nie daje jednak podstaw do stwierdzenia, by wymagania dyrektywy nie zostały w RPS Transport uwzględnione.

6. Informacja o prognozach oddziaływania na środowisko dokumentów powiązanych z projektem zmiany Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego

Spśród dokumentów, w których oceniano oddziaływanie na środowisko celów służących rozwojowi gospodarki w przestrzeni województwa pomorskiego, jak i poszczególnych przedsięwzięć przewidywanych do realizacji w jego granicach, wybrano te, które z RPS łączą bezpośrednio lub pośrednio związki.

Z uwagi na powiązanie dokumentów i tożsamość celów, w niniejszym opracowaniu nawiązywano najczęściej do Prognozy oddziaływania na środowisko do Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020. Pozostałe Prognozy, w których znaleziono czytelne i aktualne nawiązania do tematyki RPS - T:

- Prognoza oddziaływania na środowisko do projektu Regionalnego Programu Operacyjnego WP 2007-2013, przyjętą Uchwałą Zarządu Województwa Pomorskiego nr 748/312/03 z dnia 4 sierpnia 2006;
- Prognoza oddziaływania na środowisko do projektu zmiany Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego (Słupsk, 2009);
- Prognoza oddziaływania na środowisko do projektu Regionalnej strategii rozwoju transportu w woj. pomorskim na lata 2007- 2020 (Słupsk, maj 2008)

W niniejszej prognozie uwzględniono także dokumenty o charakterze ponadregionalnym, w zakresie ustaleń nie pojawiających się w dokumentach regionalnych:

- Prognozę oddziaływania na środowisko projektu KPZK 2020 (Instytut na rzecz Ekorozwoju. październik 2010);
- Prognozę oddziaływania na środowisko do Strategii rozwoju transportu 2020 z perspektywą 2030 (Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej 2012);
- Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu Strategii rozwoju Kraju 2020 (Ekovert/Fundeko 2012)

6.1. Prognoza oddziaływania na środowisko do Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020, przyjęta Uchwałą Zarządu Województwa Pomorskiego nr 513/144/12 z dnia 17 maja 2012.

Wyniki dokonanych ocen oddziaływania celów Strategii, rozwiniętych w poszczególnych RPS-ach oraz przewidzianych do realizacji przedsięwzięć, przytoczono w innej części niniejszej Prognozy. W tym miejscu dokonano natomiast ogólnej charakterystyki dokumentu i najważniejszych ustaleń.

Prognozę zasadniczo oparto na brytyjskich doświadczeniach z oceną polityk, w których najważniejszą rolę odegrała ocena, czy kwestie środowiskowe zostały ujęte w celach w należyty sposób.

Autorzy Prognozy zastosowali metodę identyfikacji oddziaływań z wykorzystaniem dwu niezależnych podejść badawczych. W pierwszym z nich oceniano wpływ realizacji wszystkich celów i działań SRWP na poszczególne komponenty środowiska, uzyskując dane wykorzystane w kolejnym etapie, gdzie badano, jaki wpływ będzie mieć realizacja zamierzeń poszczególnych celów operacyjnych na środowisko. Oceny wpływu na środowisko dokonano z punktu widzenia oddziaływania celów SRWP realizowanych w ramach trzech obszarów strategicznych. Dzięki wykorzystaniu kryteriów badawczych przypisanych poszczególnym elementom środowiska zespół autorski dokonał identyfikacji oddziaływań na poszczególne komponenty środowiska.

W ocenie generalnej, działania sformułowane w celu 3.1 „**Sprawny system transportowy**” idą we właściwym kierunku – poprawy dostępności, optymalizacji wykorzystania istniejącej infrastruktury oraz rozwoju transportu zbiorowego. Skutki realizacji działań będą miały najczęściej charakter pozytywny, nie da się jednak wykluczyć pewnych oddziaływań negatywnych. Skutki negatywne będą miały głównie bezpośredni charakter o lokalnym zasięgu i związane będą z realizacją inwestycji oraz intensyfikacją ruchu w niektórych korytarzach transportowych. Wpłyną zarówno na środowisko kulturowe jak na naturalne mogąc generować konflikty przestrzenne oraz społeczne. Takich interakcji w przypadku działań infrastrukturalnych nie da się całkowicie uniknąć, ważne jest zatem by w maksymalnym stopniu je minimalizować.³⁰

Wśród wnioskowanych zmian, odnoszących się do celów sformułowanych w zakresie transportu, znalazła się propozycja dodania *kluczowego warunku sukcesu*: Minimalizacja presji na środowisko przyrodnicze wynikającej z realizacji inwestycji transportowych. Propozycja nie została uwzględniona w Strategii, należy ją więc ponowić na etapie RPS-T.

6.2. Prognoza oddziaływania na środowisko do projektu Regionalnego Programu Operacyjnego WP 2007-2013, przyjęta Uchwałą Zarządu Województwa Pomorskiego nr 748/312/03 z dnia 4 sierpnia 2006;

Strategiczny cel Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2007 – 2013 brzmiący: „**Poprawa konkurencyjności gospodarczej, spójności społecznej i dostępności przestrzennej regionu przy racjonalnym wykorzystaniu specyficznych cech potencjału gospodarczego i kulturowego regionu oraz przy pełnym poszanowaniu jego zasobów przyrodniczych**” wpisuje się w ustalenia strategii krajowych i Wojewódzkiego Programu Ochrony Środowiska. Nawiązuje do zasady zrównoważonego i trwałego rozwoju. To nawiązanie jeszcze bardziej podkreśliłoby jednak zastosowanie słowa „**zrównoważonym**” w miejsce „racjonalnym”, a także rozszerzenie pierwszego z celów strategicznych poprzez dodanie po słowach „**innowacyjności gospodarki**” słów: „**sprzyjających oszczędności surowców i energii**”. Ponadto przy formułowaniu celów strategicznych wyraźnie zabrakło: „**Trwałej poprawy jakości życia społeczeństwa**”, pomimo że projekt RPO WP zawiera w swej treści działania i projekty służące jego realizacji. Rozszerzenie listy celów szczegółowych Programu o cel 5 sformułowany jak wyżej podkreśliłoby jednocześnie jego spójność z VI Programem Działań Unii Europejskiej w zakresie środowiska.

Przeprowadzona analiza pozwala stwierdzić, że wśród celów środowiskowych zawartych w projekcie RPO WP:

- nie ma celów sprzecznych z polityką ekologiczną państwa;
- wpływ RPO na realizację wymienionych poniżej celów polityk i programów środowiskowych będzie jednoznacznie pozytywny lub obojętny;
 - a) *wzrost wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych,*
 - b) *podniesienie skuteczności ochrony przed powodzią i suszą, zapewnienie zasobów wodnych dla umiarkowanego użytkowania różnorodności biologicznej;*
 - c) *zaspokojenie uzasadnionych potrzeb wodnych ludności i gospodarki,*
 - d) *realizacja systemów kanalizacji zbiorczej i oczyszczalni ścieków (KPOŚK),*
 - e) *redukcja N i P w ściekach komunalnych (KPOŚK),*
 - f) *zagospodarowanie odpadów z oczyszczalni ścieków (KPOŚK),*
 - g) *zmniejszanie skutków poważnych awarii;*

³⁰ Na podstawie: Prognoza oddziaływania na środowisko do Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020, Ekowert Łukasz Szkudlarek

- znaczącą grupę stanowią cele o wpływie mieszanym, co oznacza, że poziom ogólności zapisu niektórych celów RPO i bogaty zakres dopuszczanych przedsięwzięć (zwłaszcza dotyczących rozwoju potencjału inwestycyjnego i innowacyjnego) nie pozwala na tym etapie na jednoznaczną ocenę ich wpływu na realizację celów nadrzędnych;
 - a) w strategicznym obszarze celowym: zmniejszenie skali narażenia mieszkańców na ponadnormatywny poziom hałasu – RPO wpływa pozytywnie poprzez realizację celów „operacyjnych” „**transport zbiorowy**”, „**ograniczenie uciążliwości transportu**”, lecz (...) powstawać mogą nowe zagrożenia, związane z „rozwojem potencjału inwestycyjnego MŚP”, „udostępnianiem terenów inwestycyjnych”, „**przebudową dróg sprzyjającą wzrostowi natężenia ruchu**”, „**rozwojem węzłów transportowych**” (...);
 - b) w strategicznych obszarach celowych: ochrona przyrody i krajobrazu, gleb, ekosystemów wodno-błotnych, poprawa jakości środowiska, minimalizacja zanieczyszczeń, ochrona i wzrost bioróżnorodności, zachowanie zasobów leśnych (...) cele: „rozwoju potencjału inwestycyjnego”, „dostępność terenów inwestycyjnych”, „**budowa i przebudowa dróg i węzłów transportowych**”, mogą, lub na pewno będą oddziaływać hamująco,
 - c) powstrzymanie zmian klimatu będzie możliwe w związku z „rozwojem transportu zbiorowego”, „wzmocnionym wykorzystaniem OZE”, „zwiększeniem efektywności wytwarzania energii”, „dążeniem do ograniczenia wykorzystania paliw stałych”. Efekty te może natomiast osłabiać „rozwoju przedsiębiorczości i innowacyjności”, „**rozbudowa dróg i węzłów transportowych**”, sprzyjające wzrostowi natężenia ruchu drogowego,
- pośród grupy 24 celów „operacyjnych” 9 posiada wyraźnie pozytywny wpływ na realizację wielu strategicznych celów środowiskowych. Takim oddziaływaniem charakteryzują się (między innymi) następujące cele RPO:
 - a) *rozwijanie zintegrowanych systemów transportu zbiorowego*
 - b) *ograniczenie uciążliwości transportu drogowego*
 - c) (...)

Według dokonanej w Prognozie analizy, największe prawdopodobieństwo konfliktów środowiskowych wystąpi przy realizacji następujących celów RPO:

- c) *poprawa dostępności do miast oraz terenów inwestycyjnych i atrakcyjnych turystycznie w miastach i gminach;*
- d) *poprawa jakości sieci drogowej*
- e) *rozwój węzłowej infrastruktury transportu o znaczeniu regionalnym i ponadlokalnym*

W dokumencie zawarto wiele zapisów łagodzących część potencjalnych zagrożeń. Stwierdzono jednak, iż trzeba mieć świadomość, że oddziaływania i skutki rozwoju komunikacji są – przynajmniej na razie – nieuniknione. Należy więc nieustannie baczyc, by ograniczały się do niezbędnego minimum – choćby poprzez powszechniejsze analizowanie i stosowanie rozwiązań alternatywnych. Tu właśnie otwiera się ogromne pole dla innowacji.

6.3. Prognoza oddziaływania na środowisko do projektu zmiany Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, sporządzona w WBPP Słupsk w sierpniu 2009 roku.

Większość celów oraz kierunków zagospodarowania przestrzennego projektu zawiera ustalenia, których źródłem są wspólnotowe, krajowe i regionalne dokumenty środowiskowe. Stanowią zatem podstawę do wzmocnienia i utrwalania rozwoju zrównoważonego w regionie. Za nieprecyzyjny z punktu widzenia oceny uznano natomiast zapis celu II: „Powiązanie województwa z Europą, a szczególnie z Regionem Bałtyckim”. Wobec tego, iż nie jest jasne, czy chodzi tu o powiązanie infrastrukturalne, czy również kulturowe.

Dokonana w prognozie ocena zapisów kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz ustaleń określonych jako „zadania planu” pozwoliła stwierdzić, iż realizacja części z nich może spowodować działania kolidujące z polityką środowiskową określoną w dokumentach nadrzędnych. Dotyczy to przede wszystkim zadań: „Zwiększenie dostępności transportowej województwa w skali międzynarodowej, zwłaszcza w powiązaniach z krajami UE, europejskimi obszarami metropolitalnymi Regionu

Morza Bałtyckiego” oraz „Poprawa wewnętrznej spójności i efektywności regionalnego systemu transportowego, zapewnienie dobrej dostępności do ważnych ośrodków i obszarów aktywności gospodarczej oraz sprawnych powiązań z sąsiednimi województwami, polskimi aglomeracjami miejskimi i stolicą”. Konkretne propozycje realizacyjne znalazły się też w obrębie kierunku: „Budowa lub przebudowa priorytetowej dla województwa infrastruktury liniowej międzynarodowych połączeń sieci transportowej”, gdzie wymieniono najważniejsze połączenia drogowe, kolejowe i wodne rangi krajowej i regionalnej, a także: „Integracja systemu transportu zbiorowego w województwie funkcjonować będzie w oparciu o zespoły węzłów przesiadkowych w czterech miastach węzłowych o krajowym znaczeniu dla obsługi pasażerskiej: Gdańsk, Gdynia, Słupsk i Tczew oraz dworce w dziesięciu miastach węzłowych o regionalnym lub metropolitalnym znaczeniu: Sopot, Wejherowo, Tczew, Malbork, Starogard Gdański, Kwidzyn, Kościerzyna, Kartuzy, Chojnice, Lębork i Bytów”

Analiza przestrzennego oddziaływania planowanych kierunków zagospodarowania umożliwiła wskazanie obszarów Natura 2000 i korytarzy ekologicznych, na które kierowana będzie silna presja związana z planowaną realizacją dużych przedsięwzięć z zakresu systemów infrastruktury transportowej i technicznej oraz gospodarki wodnej. Rozbudowywana i modernizowana sieć drogowa oraz magistralne linie kolejowe przecinają krajowe korytarze migracyjne dużych zwierząt, skoncentrowane w południowej i środkowo-zachodniej części województwa.

Prace nad Prognozą prowadzone były równolegle z pracami nad projektem zmiany planu, stąd też na bieżąco wprowadzono wiele zapisów łagodzących i mitygujących. Tam, gdzie nie osiągnięto porozumienia w trakcie prac, rekomendowano zmiany w trybie uwzględnienia uwag. Zalecono umieszczenie zapisów łagodzących niekorzystne oddziaływania w zakresie klimatu akustycznego i obszarów objętych prawną ochroną przyrody, w tym w sieci NATURA 2000, a także łączących ją korytarze ekologicznych, a także odpowiednie rozszerzenie zasady regulującej budowę przejść dla zwierząt w poprzek dróg i linii kolejowych

Analiza skutków środowiskowych związanych z realizacją celów i kierunków zagospodarowania sformułowanych w projekcie, nie wskazuje by mogły one powodować znaczące, niekorzystne oddziaływania transgraniczne.

6.4. Prognoza oddziaływania na środowisko do projektu Regionalnej strategii rozwoju transportu w woj. pomorskim na lata 2007- 2020 (Słupsk, maj 2008):

W Strategii... dotkliwy jest brak diagnozy stanu i problemów środowiska warunkowanych funkcjonowaniem systemu transportu, ponieważ właśnie transport należy do najbardziej agresywnych w stosunku do środowiska, przyrody i zdrowia ludzi sektorów gospodarki.

Cel strategiczny projektu „(...) stworzenie zrównoważonego, nowoczesnego, zintegrowanego systemu infrastruktury transportu, zapewniającego wysoki poziom dostępności oraz jakości usług transportowych i przyczyniającego się do poprawy poziomu i warunków życia mieszkańców, rozwoju gospodarki i zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej” tylko częściowo wpisuje się w ustalenia analizowanych dokumentów polityki ekologicznej. Problem powstaje wskutek użycia słów: „zrównoważony system”, które nie są bynajmniej tożsame z pojęciem „zrównoważony rozwój”. System jest zrównoważony, gdy równowaga ma miejsce pomiędzy wszystkimi jego elementami - a więc transportem drogowym, kolejowym, lotniczym i morskim, komercyjnym i publicznym, zbiorowym i indywidualnym. Zgodnie z polityką wspólnotową, wybrane podsystemy transportu, takie jak transport kolejowy i transport zbiorowy, charakteryzujące się mniejszym oddziaływaniem na środowisko, **winny zyskiwać preferencje** w rozwoju. Te preferencje, tak w sformułowaniu celu strategicznego, jak i w dalszym ciągu dokumentu nie są dostatecznie wyraźne. Daje się raczej zauważyć dążenie do zachowania równego parytetu interesów poszczególnych podsystemów (zrównoważony system). Przy formułowaniu celu strategicznego zabrakło też ważnego aspektu „**oszczędności surowców i energii**”. Tak cel strategiczny, jak zresztą cały dokument - co wynika z analizy macierzowej - nie odnosi się w ogóle do problematyki oszczędności zasobów nieodnawialnych.

Spośród analizowanych 24 kierunków działań „Regionalnej Strategii..” w 10 przypadkach uwzględniono zapisy obowiązujących dokumentów polityki ekologicznej. Dzięki temu ich realizacja może korzystnie oddziaływać na zachowanie zasobów środowiska i poprawę jego stanu.

W 9 przypadkach przesłanki płynące z dokumentów polityki ekologicznej uwzględniono tylko częściowo, pomijając często ich ważne aspekty, takie jak np.: możliwość skażenia gleb i wód, zanieczyszcze-

nie powietrza, emisję gazów cieplarnianych i hałasu do atmosfery, negatywne oddziaływanie na różnorodność biologiczną i podział siedlisk czy zapewnienie recyklingu środków transportu wycofanych z eksploatacji oraz powstających podczas remontów i modernizacji dróg¹⁰: Przykładowo; Budowa obwodnic miast ograniczy w obszarach intensywnie zurbanizowanych niekorzystne oddziaływania na klimat akustyczny oraz zmniejszy presję gazów i pyłów do atmosfery, może jednak ograniczyć powierzchnię podmiejskich terenów zielonych, spowodować wycinki lasów, fragmentację cennych siedlisk. By wzmocnić oddziaływania korzystne a osłabić lub całkowicie zredukować negatywne, niezbędne jest uzupełnienie zapisów o działania łagodzące i ekwiwalentne kompensaty strat. Także wpływ realizacji tych celów i kierunków działań „Regionalnej Strategii...” będzie fragmentaryczny - poprawiając sytuację w konkretnych obszarach celowych, może niekorzystnie oddziaływać na inne.

Część działań promująca rozwój prośrodowiskowych form transportu nie może zyskać oceny jednoznacznie pozytywnej. Przykładowo: budowa Kolei Metropolitalnej, która zakłada przechwycenie części podróżujących po aglomeracji trójmiejskiej własnym samochodem i ograniczenie w ten sposób emisji do środowiska gazów i pyłów, spowoduje jednocześnie wzrost uciążliwości hałasowych. Odtworzenie rozwiązania z początku XX wieku, w zupełnie innych warunkach przestrzennych i społecznych, spowoduje też utratę dostępu mieszkańców górnego Wrzeszcza i Oliwy do części miejskich terenów rekreacyjnych.

W 4 przypadkach dokumenty wspólnotowej, krajowej i regionalnej polityki ekologicznej nie zostały uwzględnione w ogóle. Są to:

- a) *Rozbudowa/modernizacja portów morskich w Gdańsku i Gdyni w ramach rozwoju autostrad morskich;*
- b) *Dostosowania dróg wodnych śródlądowych do obsługi ruchu turystycznego;*
- c) *Rozbudowa Pomorskiego Węzła Lotniczego;*
- d) *Rozbudowa sieci drogowo – ulicznej w miastach centralnych obszaru metropolitalnego;*

Transport wodny jest generalnie uważany za korzystny dla środowiska. Jednak ustanowienie sieci obszarów ochrony siedlisk i gatunków „Natura 2000” w naszym kraju nastąpiło w znacznej części w obszarach wód przybrzeżnych Bałtyku oraz dolinach rzek przymorskich. W tej sytuacji należy rozpatrzyć celowość podejmowania znaczących ingerencji w ekosystemy tych obszarów. Wyniki monitoringu środowiska morskiego (prowadzonego zresztą poza Polską), wskazują na rosnącą w olbrzymim tempie emisję szkodliwych związków do powietrza, których źródłem jest żegluga morska, stosująca paliwa niskiej jakości. Według prognoz, wielkość tej emisji w najbliższym 10-leciu ma zrównać się z całą emisją ze środków transportu drogowego (prognoza nie uwzględniona w projekcie „Regionalnej Strategii...”). Dopiero w części Strategii zawierającej programy rozwoju poszczególnych podsystemów transportu, znalazł się zapis „Rozwój portów wymaga uwzględnienia działań eliminujących, a co najmniej łagodzących negatywne skutki oddziaływania na środowisko, zwłaszcza w zakresie zanieczyszczenia wód” przy czym dotyczy on jedynie małych portów. W kontekście polityki wspólnotowej, kładącej coraz większy nacisk na potrzebę wzmocnienia ochrony wód Morza Bałtyckiego przed skutkami katastrof i zdarzeń z udziałem środków transportu, całkowity brak w „Strategii...” odniesień do poprawy bezpieczeństwa wejść do portów i budowy portów schronienia, jest poważnym brakiem. W „Strategii...” ekologiczne problemy związane z postulowanym rozwojem głównych portów zostały ograniczone do poprawy monitorowania gospodarki odpadami. Nie wspomniano o ograniczeniach w rozwoju portów, wynikających z ich położenia w obszarach NATURA 2000;

Podobnie niekorzystne oddziaływania na powietrze atmosferyczne, a dodatkowo klimat akustyczny, ma szybko rozwijający się transport lotniczy. Dynamiczny rozwój tych obydwu podsystemów transportu stał się w ostatnich latach wyznacznikiem rozwoju gospodarczego w ogóle, jednak trzeba mieć świadomość, iż **nie jest to bynajmniej rozwój zrównoważony.**

Rozbudowa sieci drogowo - ulicznej w miastach centralnych obszaru metropolitalnego może być traktowana jako absolutna konieczność, jednak nie ulega wątpliwości, że pociągnie za sobą dalszy wzrost motoryzacji indywidualnej. Ten kierunek działań jest przykładem, jak projekt „Regionalnej strategii...” zabiega o równowagę pomiędzy podsystemami transportu, zamiast ukierunkowywać politykę transportową na określone, proekologiczne rozwiązania. Proponując rozwój ulicznego transportu zbiorowego oraz obowiązkowe połączenia komunikacją zbiorową do wszystkich nowopowstających osiedli, „Strategia...” stawia na rozwiązania proekologiczne, które jednak winny w coraz większym stopniu wpływać na zmianę przyzwyczajeń i kształtowanie w społeczeństwie właściwych nawyków konsumpcyjnych.

cyjnych. Jednoczesna propozycja rozbudowy sieci dróg i ulic, w znacznym stopniu zniweluje pozytywny efekt inwestowania w transport zbiorowy. Oczywiście kontrargumentem może być potrzeba uzupełnienia obecnej sieci, by transport zbiorowy mógł sprawnie funkcjonować, jednak w tej sytuacji, należałoby w formule celu używać określenia: „uzupełnienie sieci” lub „dostosowanie sieci ulicznej w aglomeracji dla sprawnego funkcjonowania transportu zbiorowego” nie zaś „rozbudowa sieci”.

Spośród 14 wyselekcjonowanych z międzynarodowych, wspólnotowych, krajowych i regionalnych dokumentów polityki ekologicznej „ekologicznych obszarów celowych” 3 nie zostały w ogóle uwzględnione w projekcie „Regionalnej Strategii...”:

- Wzrost zastosowania i wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych w tym także biopaliw;
- pomimo tego, że w ostatnich latach silnie podkreśla się zwiększenie roli ekoinnowacyjności w procesie zrównoważonego rozwoju gospodarczego i społecznego, w projekcie „Regionalnej Strategii...” zupełnie pominięto tę kwestię.
- W projekcie „Strategii ...” nie znalazły się także zapisy podkreślające znaczenie ponoszenia odpowiedzialności za szkody wniesione do środowiska.

Zanieczyszczanie powietrza, wód, gleb, nadmierny hałas, wycinanie drzew, dzielenie siedlisk oraz negatywne oddziaływanie zarówno samego transportu jak i jego infrastruktury na różnorodność biologiczną, powinno być monitorowane, w „Strategii...” natomiast monitoring sprowadza się praktycznie do śledzenia efektów materialnych realizacji projektów.

6.5. Prognoza oddziaływania na środowisko projektu KPZK 2020 (Instytut na rzecz Ekorozwoju. październik 2010):

Analiza oddziaływań inwestycji transportowych – drogowych, kolejowych i lotniczych dokonana na poziomie ogólnym stanowi wzorcowe kompendium, z którego można czerpać dla potrzeb większości prognoz oddziaływania na środowisko strategicznych dokumentów w zakresie transportu. Dlatego też w niniejszym rozdziale przytoczone one zostaną na tyle obszernie, by uniknąć przytaczania ich w innych miejscach prognozy, nie narażając się jednocześnie na zarzut niezrozumienia potrzeb rozwojowych.

Spośród sześciu celów zapisanych w ocenianym projekcie KPZK, w trzech można doszukiwać się kontekstu transportowego:

- Cel 1 - Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającego spójności.
- Cel 2- Poprawa spójności wewnętrznej kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej i dyfuzji rozwoju oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów.
- Cel 3 - Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.

Jednak faktycznie tylko Cel 3 zawiera rozwinięcie w postaci kierunków działań w zakresie rozwoju systemów transportowych. Jeszcze w części wstępnej Prognozy – Ocena ogólna wpływu realizacji projektu KPZK na środowisko z punktu widzenia zasad zrównoważonego rozwoju - znajdujemy ważny zapis: „Wyznaczenie standardów w zakresie transportu publicznego, o ile będą one w praktyce wdrażane, powinno przyczynić się do rozwoju proekologicznych jego form”.

Dokonane w Prognozie analizy wskazują, iż (w skali kraju) prawdopodobieństwo nakładania się korytarzy transportowych i obszarów Natura 2000 dotyczy blisko 43% liczby wszystkich obszarów, a obszary nakładania mogą zajmować potencjalnie ponad 25% ich powierzchni. Ze sporządzonych map wynika, iż na obszarze województwa pomorskiego w odniesieniu do dróg wysokiej kategorii zjawisko nakładania się nie wystąpi, będzie jednak miało miejsce w odniesieniu do planowanej linii kolejowej dużych prędkości Gdańsk – Bydgoszcz.

„Budowa oraz rozbudowa portów lotniczych zwiększy ruch lotniczy, a co za tym idzie m.in. zajęcie terenów, hałas w strefie wznoszenia i podejścia do lądowania samolotów, a jeżeli w sąsiedztwie znajdują się obszary cenne przyrodniczo, może to stanowić dla nich istotne potencjalne zagrożenie”³¹

Bezpośrednie, negatywne skutki będą spowodowane przede wszystkim zajęciem terenów biologicznie czynnych pod rozbudowę infrastruktury transportowej. Budowa nowych odcinków dróg i linii kolej-

³¹ tamże

wych przyczyni się do zajęcia terenu. Największe zanieczyszczenia mogą wystąpić w przypowierzchniowej warstwie gruntów leżących w okolicach autostrad i dróg o dużym natężeniu ruchu. Skażenie może być spowodowane emisją spalin, solami, którymi powszechnie posypuje się powierzchnie dróg w okresie zimowym, czy związkami ropopochodnymi zmywanymi wraz z deszczem z powierzchni dróg. Pośrednie oddziaływania spowodowane będą zarówno oddziaływaniem zanieczyszczeń transportowych na tereny sąsiadujące z nowymi i modernizowanymi drogami, jak i mogą być skutkiem zwiększenia dostępności do obszarów peryferyjnych i zwiększenia ich atrakcyjności jako nowych terenów pod budownictwo mieszkaniowe i rekreacyjne. Pośrednio działania planowane w tym kierunku mogą spowodować opuszczanie terenów rolniczych i zaniechanie rolniczego ich wykorzystania³².

Intensyfikacja powiązań transportowych wpłynie negatywnie na zapewnienie zrównoważonego gospodarowania zasobami przyrody oraz ochronę walorów przyrodniczych i krajobrazowych, a także na zrównoważone gospodarowanie przestrzenią. Oddziaływanie to będzie związane przede wszystkim z fragmentacją obszarów cennych przyrodniczo oraz ingerencją w obszary otwarte, zakłócając tym samym krajobraz.³³

Nie wymaga podkreślenia fakt, że przynajmniej niektóre z oddziaływań wskazanych jako niekorzystne, stanowią cel definiowanego aktualnie gospodarowania i rozwoju. Sprzeczność występuje zatem z samej istoty i jako takiej całkowicie pogodzić się jej nie da, można co najwyżej podejmować działania mitygacyjne i łagodzące (przyj. aut. niniejszej prognozy).

Ponadto: „Budowa morskich obiektów infrastrukturalnych (liniowych i powierzchniowych) może prowadzić do powstania negatywnych oddziaływań o charakterze transgranicznym. Jednakże ocenia się, że nie będą to oddziaływania znaczące³⁴.

Generalnie, Prognoza bardzo krytycznie ocenia zaproponowany w koncepcji model rozwoju transportu i konkretne rozwiązania. Uważa za niezbędną „zasadniczą weryfikację polityki transportowej i (...) spojrzenia na całość rozwoju transportu w szerszym gospodarczym i społecznym kontekście. Kontynuacja dotychczasowych trendów praktycznie uniemożliwi realizację strategicznych celów ograniczenia zużycia energii i emisji zanieczyszczeń do środowiska oraz zapewnienia integralności systemu ochrony przyrody, a zwłaszcza sieci Natura 2000 i powiązanego z nią systemu korytarzy ekologicznych”. Prognoza uważa iż: „Konieczne są radykalne działania, które podzielić można na cztery grupy:

1. Działania prowadzące do zwolnienia tempa wzrostu transportochłonności gospodarki i życia (mierzonej liczbą tonokilometrów i pasażerokilometrów).
2. Działania powodujące zahamowanie wzrostu lub ograniczenie udziału środków transportu wysoko energochłonnych w całości pracy przewozowej, tj. transportu drogowego ładunków, transportu indywidualnego osób (samochód osobowy) i transportu lotniczego.
3. Działania mające na celu poprawę efektywności funkcjonowania transportu, np. przez zwiększenie stopnia wykorzystania ładowności środków transportu w przewozach ładunków i osób.
4. Popieranie postępu w technologii transportu, przede wszystkim produkcji środków transportu o zwiększonej efektywności energetycznej oraz zasilanych ze źródeł energii alternatywnych w stosunku do ropy i węgla, a także wprowadzenie inteligentnych systemów zarządzania³⁵

Za niezbędne uznaje się także trasowanie infrastruktury transportowej (...) z poszanowaniem obszarów przyrody chronionej, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów Natura 2000 oraz z wykorzystaniem studiów krajobrazowych, tak aby ograniczyć ich dominację w krajobrazie, szczególnie w obszarach o cennych walorach turystyczno-krajobrazowych³⁶.

6.6. Prognoza oddziaływania na środowisko do Strategii Rozwoju Transportu 2020 z perspektywą 2030 (Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej 2012):

Do głównych problemów ochrony środowiska wskazanych w *Prognozie* zakwalifikowano zasadniczo zagadnienia:

³² Prognoza oddziaływania na środowisko KPZK, synteza, Rozdział 1.5. – Określenie, analiza i ocena przewidywanych znaczących oddziaływań na ludzi i elementy środowiska, str. 25 i dalsze

³³ tamże, str. 30

³⁴ tamże, str. 38

³⁵ tamże, str. 45

³⁶ Prognoza oddziaływania na środowisko KPZK, synteza, Rozdział 1.5. – Określenie, analiza i ocena przewidywanych znaczących oddziaływań na ludzi i elementy środowiska, str. 25 i dalsze

- Problemy z dotrzymaniem w Polsce standardów emisyjnych i rosnących wymagań w zakresie redukcji emisji jednostkowych oraz w zakresie ograniczania udziału w strukturze głównych źródeł emisji sektora transportu, stanowiącego jedno z głównych źródeł emisji zanieczyszczeń gazowych (tlenków azotu, dwutlenku węgla) oraz pyłów (pylenie wtórne, emisje z silników) do powietrza;
- Brak planów zadań ochronnych obszarów sieci Natura 2000 i związane z tym utrudnienia w zakresie możliwości, efektywności i sposobu prowadzenia procesów inwestycyjnych (w tym także inwestycji z zakresu infrastruktury transportowej) na terenach chronionych w ramach sieci;
- Wieloletnie zaniedbania w planowaniu przestrzennym i związane z tym brak uporządkowania sytuacji planistycznej, w tym zwłaszcza chaotyczny rozwój procesów suburbanizacyjnych, pociągający za sobą nieuporządkowaną i nie do końca kontrolowaną rozbudowę zwłaszcza lokalnej sieci infrastruktury drogowej, stanowiącą istotne potencjalne zagrożenie dla porządku przestrzennego również w układach ponadlokalnych³⁷.

A więc kwestie niezależne od organów zarządzających w Polsce komunikacją i transportem. Poza ewidentnym uchylaniem się od odpowiedzialności za występujące problemy, to wyliczenie jest jak najbardziej słuszne.

Ze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko nie wynika, że realizacja działań służących wypełnieniu celów wskazanych w *Strategii* mogłaby znacząco negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000. Z uwagi na kierunkowy charakter ocenianego dokumentu, jednoznaczna ocena w tym zakresie byłaby nieuprawniona, a zatem powinna zostać bezwzględnie powtórzona i uszczegółowiona na etapie opracowywania planów i programów wykonawczych do *Strategii*, przewidujących stosowne i jednocześnie konkretne już rozwiązania inwestycyjne.

W *Prognozie* przyjęto założenie, że w związku z planami rozwoju infrastruktury transportowej, zwłaszcza drogowej i kolejowej, do poziomu spełniającego standardy nowoczesności i nie hamującego rozwoju gospodarczego kraju oraz poszczególnych regionów, a także wobec prognozowanego wzrostu wielkości przewozów ludzi i towarów, skala niekorzystnych oddziaływań będzie się nadal zwiększać, aż do względnej stabilizacji tych presji w okresie po 2020 r. Z analiz przeprowadzonych w *Prognozie* wynika jednak, że negatywnych skutków środowiskowych należy się spodziewać również w wariancie odstąpienia od wdrażania zapisów *Strategii*.³⁸

Kolejnym wnioskiem z analiz jest, że nie ma praktycznej możliwości uniknięcia działań wynikających z realizacji celów wskazanych w *Strategii*, które mogą potencjalnie negatywnie wpłynąć na środowisko przyrodnicze lub pogorszyć warunki równowagi rozwoju. Ograniczenie i/lub złagodzenie konfliktów pomiędzy wymogami ochrony środowiska, a oddziaływaniem sektora transportu będzie można osiągnąć poprzez wprowadzanie odpowiednich rozwiązań planistycznych, technologicznych i architektoniczno-krajobrazowych, jako elementów zrównoważonej gospodarki przestrzennej.

Przedstawione w projekcie *Strategii* cele strategiczne uznano w *Prognozie* za bezalternatywne w kontekście postanowień wcześniej przyjętych dokumentów programowych, w tym m.in. *Strategii Rozwoju Kraju*, *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego*, zobowiązań międzynarodowych Polski oraz założeń polityki spójności i konkurencyjności Unii Europejskiej. Wskazanie w *Prognozie* konkretnych propozycji rozwiązań alternatywnych dla projektu *SRT* w sferze kierunków działań było utrudnione, gdyż w analizowanej strategii, wymienia się, jak się wydaje, wszystkie możliwe rodzaje działań mających na celu rozwój i modernizację sektora transportu. W przeprowadzanej ocenie oddziaływania na środowisko większość z tych kierunków działań uznana została za sprzyjającą łagodzeniu presji transportowych, zatem nie determinującą konieczności rozważenia rozwiązań alternatywnych. Pozostała część uznana została za zgodną z przyjętymi dokumentami strategicznymi, w przypadku których alternatywne rozwiązania zostały już rozważone i wybrane, bądź możliwe będą do ustalenia na etapie oceny oddziaływania na środowisko konkretnych przedsięwzięć lub prognoz dla lokalnych lub subregionalnych programów rozwoju sieci transportowych.

³⁷ str. 3 Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko *Strategii Rozwoju Transportu w Polsce 2020*, *Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej*, 2012

³⁸ Tamże

6.7. Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu Strategii rozwoju Kraju 2020 (Ekovert/Fundeko 2012)

W uzgodnieniu z Ministerstwem Rozwoju Regionalnego, prognoza została opracowana w sposób uproszczony, na podstawie ekspertyz, ewaluacji, danych oraz wyników opracowanych już prognoz OOŚ dla dokumentów równoległych (KPZK) i dokumentów podrzędnych (9 strategii zintegrowanych). Zespół autorski wykorzystał prawo do korzystania z udostępnionych źródeł.

Celem prognozy jest sprawdzenie tych zapisów ŚSRK, które potencjalnie mogą nieść za sobą negatywne skutki środowiskowe. Nie dokonywano oceny wpływu tych kierunków interwencji ŚSRK, które są wytycznymi strategii zintegrowanych, dla których odstąpiono od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Założenia ŚSRK będą miały w przeważającej mierze pozytywne oddziaływanie. Nie zidentyfikowano ani jednego celu ŚSRK, który oddziaływałby *stricte* negatywnie na poszczególne komponenty środowiska.

Nie przewiduje się także znaczących oddziaływań Strategii na obszary Natura 2000. Realizacja niektórych inwestycji wynikających z ram ustanowionych przez ŚSRK, dotyczących energetyki i transportu może potencjalnie negatywnie oddziaływać na środowisko przyrodnicze. Jakikolwiek negatywne oddziaływanie nie będą jednak wynikiem realizacji założeń Strategii, gdyż ustala ona jedynie ramy planowanej rozbudowy infrastruktury, a konkretne działania będą wynikiem dokumentów niższego szczebla.

Nie przewiduje się znaczących oddziaływań transgranicznych. Jedyne potencjalne oddziaływanie za granicą kraju mogą wystąpić w przypadku celów, które ustalają ramy dla przedsięwzięć o dużej skali i zasięgu inwestycji w sektorze energetyki i transportu

Wśród rozwiązań alternatywnych wskazano: Dla II obszaru strategicznego konieczność uwzględnienia w inwentaryzacjach obszarów chronionych i cennych przyrodniczo, informacji o planowanych sieciach przesyłowych czy też miejscach zalegania złóż naturalnych, a także dokonania kontroli stopnia zaawansowania i jakości prac nad mapami zagrożenia, ryzyka i zarządzania ryzykiem oraz zgodności planów zagospodarowania przestrzennego z wymogami w zakresie ochrony przed katastrofalnymi zjawiskami przyrodniczymi (głównie powodziami i osuwiskami). Dla III obszaru strategicznego zaproponowano zwiększenie dostępności komunikacyjnej regionalnej i wewnątrz regionalnej, poprzez podkreślenie konieczności rozwoju i promocji komunikacji pieszej, rowerowej, publicznej, obwodnic prowadzących ruch samochodowy na zewnątrz lub alternatywnie – szybkiej kolei miejskiej.

7.0. Przedstawienie rozwiązań minimalizujących przewidywane uciążliwości, mogące być rezultatem realizacji projektu RPS Transport;

7.1. Przedstawienie rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko;

Bardzo ważne wskazówki dotyczące minimalizowania uciążliwości od realizowanych inwestycji znalazły się w OOŚ do Strategii Rozwoju Transportu 2020:

„Na kolejnych etapach prac nad przygotowaniem inwestycji infrastrukturalnych wskazane byłoby wzięcie pod uwagę zagadnień związanych z ochroną środowiska, w tym w szczególności:

- *świadomy wybór, w ramach analizy wielowariantowej, rozwiązania najmniej kolizyjnego dla środowiska, (pamiętając o ograniczonych możliwościach zmiany przebiegu tras większości planowanych inwestycji, w sytuacjach kolizji z dużą liczbą obszarów przyrodniczo cennych, należy dążyć do sytuacji, aby planowane inwestycje drogowe w jak najmniejszym stopniu ingerowały i fragmentowały obszary przyrodniczo cenne);*
- *w sytuacji braku opcji wariantowych (gdy np. inwestycje realizowane są na obiektach istniejących) dołożenie wszelkich starań, aby ograniczyć do minimum spodziewane negatywne oddziaływanie na środowisko;*

- uwzględnienie w szczegółowym harmonogramie prac, terminów koniecznych inwentaryzacji przyrodniczych (wraz z sezonowością tych prac) oraz uwzględnienie tych prac w kosztach;
- uwzględnienie, zarówno w harmonogramie jak i w kosztach prac, konieczności wykonania ewentualnych kompensacji przyrodniczych, polegających na stworzeniu „nowego” ekosystemu, który spełniał będzie w sieci Natura 2000 funkcje obszaru objętego istotnym szkodliwym oddziaływaniem (funkcjonowanie „nowego” - „zastępczego” - ekosystemu musi być wykazane zanim istniejący obszar zostanie poddany szkodliwym oddziaływaniom). Ponadto zaleca się uwzględnienie środków koniecznych do utrzymania funkcjonowania „nowego” ekosystemu, w tym monitorowania stanu gatunków i siedlisk będących przedmiotem ochrony. Zarówno prace związane z utworzeniem „nowego” ekosystemu, jak i monitoring, powinny być prowadzone w porach roku właściwych z punktu widzenia danych gatunków/siedlisk;
- uwzględnienie w kosztach i harmonogramie prac, zgodnie z zasadą przezorności, koniecznych nakładów na urządzenia łagodzące efekt bariery, czy fragmentacji oraz czasu niezbędnego na ich wykonanie i właściwe zagospodarowanie.

W opinii autorów Prognozy, w niektórych przypadkach należy wskazać preferowaną lub obligatoryjną kolejność ich realizacji. Wszelkim inwestycjom związanym ze wzrostem ilości przewożonych ładunków i osób, powinny towarzyszyć realizowane z wyprzedzeniem przedsięwzięcia infrastrukturalne oraz organizacyjne zmierzające do poprawy przepustowości i usprawnienia rosnących przewozów.

Przy czym:

- *nieuniknione pogorszenie stanu środowiska w skali lokalnej powinno zawsze mieścić się w granicach dozwolonych prawem, bez stwarzania dodatkowego ryzyka dla środowiska lub jakości życia, czy zdrowia publicznego. Każdorazowo, w przypadku lokalnego pogorszenia jakości środowiska, czy w szerszym rozumieniu komfortu środowiskowego, należy zastosować dostępne rozwiązania techniczne i tak projektować obiekty transportowe, aby te uciążliwości ograniczać do minimum lub eliminować „u źródła”;*
- *nieuchronne - ze względu na praktyczny brak możliwości wytyczenia alternatywnych, niekonfliktowych przebiegów niektórych korytarzy transportowych - konflikty przyrodniczo-przestrzenne należy szczegółowo analizować oraz odpowiednio ograniczać, poprzez minimalizację szkód dostępnymi środkami (bezpieczne przejścia dla zwierząt, estakady, ekrany przeciwhałasowe, ogrodzenia itp.) oraz ewentualne kompensacje tych szkód w przypadkach, gdy nie ma możliwości ich uniknięcia.³⁹*

W okresie planowania realizacji inwestycji jak i następującym po jej zakończeniu ogromna rola przypada właściwie realizowanemu planowaniu przestrzennemu. Planowana inwestycja winna w najmniejszym możliwie stopniu zagrażać funkcjom wrażliwym, przede wszystkim zabudowie mieszkaniowej i obiektom użyteczności publicznej takim jak szkoły, szpitale itp. Zasadą winno być nie odkładanie ponoszenia kosztów środowiskowych na później, to znaczy lepiej jest na etapie przygotowania inwestycji przesadzić o niezbędnych rozbiórkach kilku obiektów, niż w okresie jej funkcjonowania narażać na uciążliwości mieszkańców kilkudziesięciu domów. Po zrealizowaniu inwestycji nie powinno być dopuszczalne lokalizowanie w jej sąsiedztwie (np. przez deweloperów) wrażliwych funkcji mieszkalnych, co może w skrajnym przypadku skutkować procesami sądowymi i wypłata odszkodowań.

³⁹ str. 5 Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Rozwoju Transportu w Polsce 2020, Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, 2012

Przed przystąpieniem do realizacji konkretnych przedsięwzięć, mogących znacząco oddziaływać na środowisko, w tym szczególnie na obszary objęte ochroną NATURA 2000, w celu oceny przydatności środowiska dla planowanych funkcji oraz jego odporności na degradację, należy dokonać wszechstronnego rozpoznania ekofizjograficznych uwarunkowań obszaru (obszarów) w jakich przedsięwzięcia będą realizowane. Winna więc zostać sporządzona dokumentacja, charakteryzująca poszczególne elementy przyrodnicze i ich wzajemne powiązania. Dokumentacja taka pozwala na ocenę funkcjonowania środowiska i daje podstawy do jego prawidłowego kształtowania w okresie realizacji przedsięwzięcia i po jej zakończeniu, ułatwia określenie zakresu i technologii prac w sposób pozwalający na zachowanie racjonalnej gospodarki zasobami środowiska i przyrody.

Prognoza oddziaływania na środowisko do Strategii Rozwoju Transportu zwraca uwagę, że: „Ponieważ większość przedsięwzięć inwestycyjnych (...) kwalifikuje się do grupy mogących znacząco oddziaływać na środowisko, zaleca się dokonanie niezbędnej wyprzedzającej identyfikacji metod ograniczania wpływów, odrębnie dla każdego konkretnego projektu realizacyjnego, w ramach procedury oceny oddziaływania pojedynczego przedsięwzięcia na środowisko, z kalkulacją ryzyka wystąpienia ewentualnych oddziaływań skumulowanych”⁴⁰.

Najwięcej niekorzystnych oddziaływań występuje w okresie realizacji przedsięwzięć. W zależności od ich charakteru, właściwości przyrodniczej terenu i zidentyfikowanych potencjalnych oddziaływań, należy zaprojektować i realizować przez cały czas trwania prac reżimy ochronne, pozwalające na minimalizację niekorzystnych wpływów na komponenty środowiska, a w obszarach objętych ochroną prawną zasobów środowiska i przyrody, cele i przedmioty ochrony.

Przykładowo: w obszarach, gdzie objęto ochroną zwierzęta i ptaki lub stwierdzono występowanie gatunków chronionych, roboty mogące naruszać miejsca gniazdowania mogą być prowadzone bezwzględnie poza okresem lęgowym. Stwierdzone gniazda i legowiska należy przenieść lub, jeśli to niemożliwe – odtworzyć albo stworzyć możliwość ich odtworzenia. Dotyczy to także siedlisk, na których bytują chronione gatunki roślin i grzybów

Należy ograniczyć do minimum organizację zaplecza robót na terenie objętym ochroną, przemieszczania materiałów pomiędzy istniejącymi dojazdami dokonywać wzdłuż budowanych linii, w liniach rozgraniczających terenów komunikacji oraz położyć nacisk na ograniczenie swobodnej penetracji terenu przez robotników i gapiów. Oczywiście wykluczone jest – nawet przejściowe – składowanie odpadów na terenie budowy czy w jego sąsiedztwie.

Zarówno okresowi budowy, jak i eksploatacji towarzyszyć będzie fragmentacja ekosystemów i związane z nią ryzyko przerywania połączeń przyrodniczych. Realizacja infrastruktury transportowej musi zatem uwzględniać ograniczanie presji na tereny cenne przyrodniczo, unikać tworzenia barier dla funkcjonowania przyrody. Konieczne jest utrzymanie drożności korytarzy ekologicznych w dolinach rzek i cieków, utrzymanie szlaków migracji zwierząt (a w okresie realizacji inwestycji zapewnienie alternatywnych) oraz zachowanie spójności obszarów Natura 2000. Ciągłość tę utrzymywać należy przede wszystkim poza terenami podlegającymi silnej presji urbanizacyjnej, w sposób umożliwiający migrację gatunków.

Ważne jest stosowanie rozwiązań technicznych i technologicznych wysokiej klasy oraz środków eliminujących lub łagodzących negatywne wpływy, odpowiednich do prognozowanego rodzaju, zakresu i siły oddziaływań.

Zestawienie metod łagodzenia znaczących oddziaływań poszczególnych grup inwestycji transportowych przedstawiono w **Tabeli 5**.

⁴⁰ Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Strategii Rozwoju Transportu w Polsce 2020, Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, 2012

Tabela 5. Proponowane metody łagodzenia negatywnych oddziaływań przedsięwzięć transportowych

Rodzaje oddziaływań na środowisko	Metody łagodzenia negatywnych oddziaływań typowych grup inwestycji transportowych				
	Drogi z obiektami towarzyszącymi	Linie kolejowe	Drogi wodne	Porty i przystanie morskie	Porty lotnicze
Przekształcanie powierzchni ziemi i zmiany jej fizycznych i chemicznych właściwości	Ograniczenie do minimum strefy bezpośredniej ingerencji, rekultywacja miejsc zdegradowanych w czasie budowy i modernizacji, wykorzystanie zabezpieczonej w czasie budowy wierzchniej warstwy gleby	Ograniczenie do minimum strefy bezpośredniej ingerencji, rekultywacja miejsc zdegradowanych w czasie budowy i modernizacji	Ograniczenie do minimum strefy bezpośredniej ingerencji w strefę brzegową;	Ograniczenie do minimum strefy bezpośredniej ingerencji	rekultywacja miejsc zdegradowanych w czasie budowy i modernizacji, wykorzystanie zabezpieczonej w czasie budowy wierzchniej warstwy gleby
Zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego	odpowiednie kształtowanie niwelety drogi, budowa obwodnic wyprowadzających ruch tranzytowy z terenów zabudowanych, pasy zieleni izolacyjnej szerokości 10-20 m, z udziałem gatunków zimozielonych, zarządzanie terenami zielonymi wzdłuż dróg, prowadzenie dróg na estakadach, wysokich nasypach ułatwiających przewietrzanie, zabezpieczanie placów budowy i remontów przed pyleniem, działania służące redukcji zużycia energii oraz obniżeniu emisji spalin (np. biopaliwa), zarządzanie ruchem ulicznym	nie wymagane	nie wymagane	nie wymagane	stosowanie najlepszych dostępnych technologii BAT w odniesieniu do statków powietrznych, paliwa alternatywne, usprawnienie funkcjonowania lotnisk i zarządzania ruchem lotniczym
Hałas i wibracje	Odpowiednie planowanie tras, parkingów, miejsc obsługi podróżnych, budowa obwodnic wyprowadzających ruch tranzytowy	Lokowanie w sąsiedztwie linii kolejowej zabudowy mniej wrażliwej na hałas (np. przemysł, usługi), ekrany akustyczne w tym	dostosowanie terminu robót do okresów rozrodu zwierząt	nie wymagane	Ograniczanie lotów nad terenami o gęstej zabudowie mieszkaniowej w porze nocnej; stosowanie najlepszych dostępnych

	z terenów zabudowanych, dostosowanie terminu robót do terminów rozrodu zwierząt, Lokowanie w sąsiedztwie drogi zabudowy mniej wrażliwej na hałas (np. przemysł, usługi), Przekrycia przeciwhałasowe, ekrany akustyczne, w tym ziemne i łączone z zielenią, tunele, „ciche nawierzchnie”, cichy tabor, zmiany organizacji ruchu i sterowanie ruchem, monitoring	ziemne, tunele, zieleń izolacyjna			technik BAT
Zanieczyszczenie wód	Zabezpieczenie techniczne placu budowy i sprzętu Zanieczyszczone wody opadowe z dróg, parkingów itp. odprowadzane w zależności od warunków środowiskowych za pomocą rowów trawiastych, powierzchni trawiastych, zbiorników retencyjno-filtracyjnych lub infiltracyjnych, rowów infiltracyjnych, studni chłonnych, kanalizacji deszczowej z piaskownikami, osadnikami, separatorami substancji ropopochodnych	Zabezpieczenie techniczne placu budowy i sprzętu	Zabezpieczenie techniczne placu budowy i sprzętu, stosowanie materiałów odpornych na działanie wody	Zabezpieczenie techniczne placu budowy i sprzętu, stosowanie materiałów odpornych na działanie wody. Zapory przeciwolejujące, odpowiednie zarządzanie odbiorem ścieków ze statków, monitoring	Zanieczyszczone wody z odładowania pasów startowych i samolotów odprowadzane w zależności od warunków środowiskowych za pomocą powierzchni trawiastych, rowów infiltracyjnych, kanalizacji deszczowej z urządzeniami do oczyszczania spływających wód
Zaburzenie stosunków wodnych	Stosowanie hydrotechnicznych działań zabezpieczających, w tym np. przełożenie cieku na czas budowy, przepompowywanie wody w miejscach przzerwania naturalnych połączeń, rekultywacja zdegradowanych obszarów wodno-błotnych	Stosowanie hydrotechnicznych działań zabezpieczających, w tym np. przełożenie cieku na czas budowy, przepompowywanie wody w miejscach przzerwania naturalnych połączeń, rekultywacja zdegradowanych obszarów wodno-błotnych	nie wymagane	nie wymagane	nie wymagane

<p>Fragmentacja ekosystemów i osłabianie ich odporności</p>	<p>budowa obwodnic wyprowadzających ruch z terenów szczególnie wrażliwych, odtwarzanie zniszczonych cennych siedlisk przyrodniczych eliminowanie wnikających gatunków inwazyjnych, np. niszczenie płatów roślin ruderalnych pojawiających się wzdłuż dróg</p>	<p>eliminowanie wnikających gatunków inwazyjnych - niszczenie płatów roślin inwazyjnych pojawiających się wzdłuż linii kolejowych</p>	<p>Odtworzenie zniszczonych cennych siedlisk przyrodniczych; zarybianie</p>	<p>nie wymagane</p>	<p>nie wymagane</p>
<p>Przerywanie połączeń przyrodniczych, w tym bariery na trasie migracji</p>	<p>Budowa przejść dla zwierząt nad i pod drogami o prognozowanym dużym natężeniu ruchu: mosty zielone i krajobrazowe, tunele dla dużych ssaków, przepusty dla drobnych ssaków, płazów i gadów, na drogach o mniejszym ruchu ograniczenia prędkości, ogrodzenia ograniczające możliwość wtargnięcia na jezdnię</p>	<p>Budowa przejść dla zwierząt nad i pod liniami kolejowymi</p>	<p>Monitoring oceniający skuteczność działań łagodzących w celu powtórnego zasiedlenia środowiska wodnego przez właściwe gatunki flory i fauny</p>	<p>Nie wymagane</p>	<p>Urządzenia bądź naturalne metody płoszenia ptaków (introdukcja ptaków drapieżnych)</p>
<p>Degradacja krajobrazu</p>	<p>Harmonijne wkomponowanie dróg w istniejące ukształtowanie terenu, maskowanie zielenią elementów dysharmonijnych. Ograniczanie wycinek alej drzew przydrożnych - prowadzenie odcinków dróg po nowym śladzie dla ich ochrony;</p>	<p>maskowanie zielenią elementów dysharmonijnych</p>	<p>nie wymagane</p>	<p>Harmonijne dopasowanie brył infrastruktury portowej do wyglądu otoczenia</p>	<p>maskowanie zielenią</p>

7.2. Propozycje rozwiązań alternatywnych do rozwiązań zawartych w projekcie Programu, minimalizujących przewidywane uciążliwości.

Zgodnie z art. 51 ust. 2 p. 3 lit. b ustawy z dnia 3 października 2008 o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko⁴¹ prognoza powinna przedstawiać „...rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru...”.

Zamierzona w ramach celu głównego „Sprawny system transportowy” budowa efektywnego, spójnego i zrównoważonego systemu transportu, wymaga długofalowego i kompleksowego podejścia. Poszczególnych komponentów systemu nie można postrzegać indywidualnie ani w oderwaniu od otoczenia, w którym funkcjonują, należy je traktować jako system naczyń połączonych funkcjonalnie od siebie zależnych. Brak takiego podejścia w przeszłości, skutkuje obecnie niedorozwojem i złym stanem infrastruktury transportu zbiorowego, czy spadkiem udziału transportu wodnego w ogólnym bilansie przewozów. By osiągnąć zamierzone kierunki, poza działaniami infrastrukturalnymi, należałoby również kształtować odpowiednie postawy i świadomość użytkowników systemu. Można robić to na wiele sposobów m. in. poprzez edukację uczestników ruchu, system kar i zachęt w zakresie zastosowania innowacyjnych i oszczędnych technologii, ograniczanie potrzeby ruchu indywidualnego w strefach miejskich czy poprawę organizacji warunków dla ruchu pieszego i rowerowego. Bardzo pozytywne efekty można również osiągnąć dzięki rozwiązaniom optymalizującym wykorzystanie istniejącej infrastruktury poprzez wdrażanie np. inteligentnych systemów transportowych pozwalających upłynnić i uspokoić ruch w poszczególnych komponentach systemu zmniejszając generowane przez niego obciążenia i skracając czas podróży⁴².

Jak już zwrócono uwagę w rozdziale poświęconym ocenie zgodności celów RPS z międzynarodową, wspólnotową i krajową polityką ekologiczną, rozpatrywane alternatywne rozwiązania winny wykraczać poza typowo branżowy sposób myślenia. Podstawową alternatywą wobec rozbudowy, modernizacji i usprawnienia systemu komunikacji więc winno być ograniczenie potrzeb komunikacyjnych.

Jednak wobec głębokiego deficytu sprawnych i nowoczesnych rozwiązań komunikacyjnych, których stan obecny odpowiada potrzebom I połowy XX w., realnie, jako rozwiązania alternatywne mogą być więc rozpatrywane:

- przebiegi szlaków (w przypadku inwestycji liniowych),
- zakresy inwestycji, które winny być określone w RPS
- harmonogramy i organizacja prac budowlanych,
- technologie, wykorzystywane w procesach inwestycyjnych.

RPS Transport nie odnosi się szczegółowo ani do harmonogramu i organizacji prac budowlanych, ani też strony techniczno-technologicznej przedsięwzięć. Wobec tego zagadnienia te mogą być jedynie przedmiotem propozycji ze strony Prognozy, nie zaś alternatywy. Propozycje takie zostały sformułowane i umieszczone w rozdziale poświęconym stosowaniu rozwiązań łagodzących.

Według Prognozy oddziaływania na środowisko, sporządzonej do projektu Strategii rozwoju województwa pomorskiego 2020, ocena rozwiązań alternatywnych powinna być także dokonywana przez pryzmat celów ochrony konkretnych obszarów Natura 2000, ich integralności oraz wkładu w ogólną spójność sieci Natura 2000⁴³.

⁴¹ Dz. U. z 2008 Nr 199 poz. 1227 ze zm.

⁴² na podstawie: Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Strategii rozwoju województwa pomorskiego, Ecovert Łukasz Szkudlarek, 2012.

⁴³ jw. Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Strategii ...

W odróżnieniu od cytowanej Prognozy, w rozumieniu niniejszego opracowania, pojęcie „braku rozwiązań alternatywnych” nie oznacza, że w ogóle nie istnieją rozwiązania, które umożliwiłyby osiągnięcie zakładanego celu w inny, mniej szkodliwy dla środowiska sposób. Oznacza natomiast, że nawet jeśli istnieją, nie mogą być rozważane i realizowane z uwagi na niekorzystny bilans kosztów społecznych i ekonomicznych. Przy czym wciąż nie potrafimy w sposób komplementarny szacować wartości środowiska przyrodniczego (szacowania wartości zdrowia i życia ludzkiego powoli uczą się sądy i szpitale).

Zgodnie z przepisem art. 46 ust. 2 Ustawy OOS, RPS Transport jest „dokumentem wyznaczającym ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko”. Z punktu widzenia propozycji rozwiązań alternatywnych na etapie OOS, sposób wyznaczenia w Programie tych ram wymaga uzupełnienia, przynajmniej co do części proponowanych do realizacji przedsięwzięć.

Obecnie ramy te wyznaczone są przede wszystkim przez lokalizację przedsięwzięcia strategicznego (nie w każdym przypadku precyzyjnie), ogólny i bardzo nieprecyzyjny „zakres interwencji” identyczny dla wszystkich przedsięwzięć w ramach działania, wyliczający praktycznie wszelkie wymienione w przepisach prawa kategorie inwestycji (budowa, przebudowa, rozbudowa, modernizacja, remont) odnoszące się do wszelkich możliwych komponentów drogi lub linii kolejowej.

Część spośród dróg proponowanych do „budowy, przebudowy, rozbudowy, modernizacji” przecina tereny leśne, nierzadko objęte ochroną w formie NATURA 2000. Z punktu widzenia minimalizacji kosztów środowiskowych, rozwiązaniem alternatywnym w stosunku do zaproponowanych, jest dla nich ograniczenie zakresu najwyżej do modernizacji lub nawet remontu, jednak przyjęty kształt ram to uniemożliwia.

W przypadku linii kolejowych, przecinających tereny leśne, a nawet obszary NATURA 2000 (np. Kościerzyna – Lipusz – Bytów) rozpatrując ewentualne rozwiązania alternatywne należy z góry odrzucić hipotezę zmiany przebiegu istniejącej linii. Samo jej funkcjonowanie nie stanowi bowiem zagrożenia dla ekosystemu czy przedmiotu ochrony obszaru, a najsilniejsze oddziaływania niekorzystne wystąpią w okresie budowy. Nie wiadomo, jakie będą zakresy rewitalizacji (modernizacji), czy i w jakich przypadkach będą obejmować rozbudowę linii o drugi tor oraz zmianę trakcji. Dla obszarów w sieci OSOP szczególnie to ostatnie rozwiązanie stanowiłoby zagrożenie i jest niewskazane. Stąd też obowiązek wskazania konkretnych rozwiązań alternatywnych spoczywać będzie na sporządzających raport oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na modernizacji (i rozbudowie?) odcinków linii kolejowych.

Przykładem rozpatrywanego, lecz nie rekomendowanego rozwiązania alternatywnego jest ewentualna zmiana przebiegu linii kolejowej Toruń – Malbork na odcinku, gdzie biegnie po granicy obszaru PLH 220087 Sztumskie Pole, poprzez odsunięcie na odległość kilkudziesięciu metrów od granicy obszaru. Linia przebiega w tym rejonie na odcinku leśnym, stąd łączyłoby się to z wylesieniem kilkudziesięciu ha i zmianą przeznaczenia terenu, co wobec przewidywanego nieznaczącego oddziaływania, a także ogromne koszty publiczne, nie byłoby celowe.

Dla dróg przecinających obszary NATURA 2000, na przykład DW 235, zdecydowanie należałoby ograniczyć zakres planowanej modernizacji do minimum (remont nawierzchni i odwodnienia), nadając połączeniu charakter lokalny, nie tranzytowy. Możliwość sprawnego tranzytu, alternatywnie dla tego połączenia trawersującego Bory Tucholskie i oddziaływującego na dwa obszary ochrony siedliskowej, zapewnia do Gdańska przejazd DK22 do A1, a w kierunku Wybrzeża Środkowego – DW212, nie przecinająca obszarów naturalnych

Należy rozważyć zakres planowanej modernizacji dróg powiatowych DP1137G i DP1140G, w założeniu łączących DW213 Słupsk – Celbowo z drogą ekspresową S6, które to połączenie miałyby „wzmocnić korytarz transportowy północny”. Z uwagi na niekorzystne oddziaływania na Obszar Znaczący dla Wspólnoty PLH220036 Dolina Łupawy, które wystąpią przy przekraczaniu doliny rz. Łupawy, zakres modernizacji w tej części winien być minimalny, ograniczać się do remontu nawierzchni i nie obejmować przebudowy mostu na Łupawie. Są to drogi o charakterze lokalnym, zapewniające dojazd do kilku miejscowości wiejskich – DP1137G to faktycznie droga gminna, DP1140 łączy dwie gminy. Skomunikowanie DW213 i S6 można w tym rejonie uzyskać poprzez drogę powiatową Mianowice-Damnica-Zgojewo-Żelkowo, przebiegającą w odległości niespełna 5 km na zachód, która tylko raz przekracza dolinę rz. Łupawy na minimalnej szerokości. W odległości 8 km na wschód, drogi S6 i DW 213 łączy z kolei droga powiatowa Potęgowo-Stowięcino-Dargoleza-Poblocie, przebiegająca całkowicie poza obszarami objętymi ochroną NATURA 2000, także poza obszarami leśnymi. Niekorzystnym rozwiązaniem, ograniczającym możliwość formułowania wariantów alternatywnych, jest narzucenie na poziomie SRWP2020 zakresów tzw. „strategicznych obszarów interwencji”, które to OSI – według tejże Strategii - stanowią: „obszar **wyróżniający się specyficznym zestawem cech społecznych, gospodarczych lub środowiskowych**, które decydują o występowaniu na ich terenie strukturalnych barier rozwoju lub trwałych i możliwych do aktywowania potencjałów rozwojowych (...)”. Wbrew temu „wyróżnianiu się”, dla znacznej części proponowanych zadań, narzucono w Strategii - jako OSI - obszar całego województwa (jak można się domyślać – wyróżniającego się specyficznym zestawem cech na tle kraju i pozostałych regionów). Takie ustalenie zamula jednak obiektywnie istniejące (nieraz bardzo znaczące) zróżnicowania wewnątrzregionalne, które mogłyby stanowić podstawę dla formułowania realnych rozwiązań alternatywnych.

Skutkiem takiego podejścia są sprzeczności wewnętrzne. Jako OSI dla Działania 1.1.1. Infrastruktura liniowa regionalnego transportu zbiorowego (faktycznie rewitalizacja kilku linii kolejowych) ustalono Całe Województwo. Tymczasem przebudowa turystycznej linii kolejowej do Łeby, czynnej przez dwa miesiące sezonu letniego, w żaden sposób nie wpłynie na poprawę sytuacji społeczno-gospodarczej mieszkańców większości gmin województwa, nie mających dostępu do kolei w ogóle. Jeśli bowiem nawet wydatkowane środki się zwrócą – skorzysta na nich wyłącznie społeczność zamożnej Łeby. Podobnie, jeśli przedmiotem interwencji jest zakup elektrycznych jednostek trakcyjnych dla kolei metropolitalnej, czy budowa linii tramwajowych i trolejbusowych, obszarem interwencji nie powinno być „całe województwo” lecz co najwyżej rejon metropolitalny - konkretne gminy, dla których zidentyfikowano problem spadku atrakcyjności i rozwoju komunikacji miejskiej.

Takie podejście stanowi wypaczenie terytorializacji interwencji. Jest ewidentnym dziedzictwem teorii polaryzacji rozwoju, gdzie inwestowanie w bieguny rozwoju, miało zapewnić pomyślność wszystkim. Świadectwem porażki tej teorii jest stały, systematyczny wzrost dysproporcji wewnątrz regionalnych, których przełamywanie zakładano w Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020.

Podobnie w przypadku Działania 1.3.2. Kampanie promujące transport zbiorowy. Czy Obszarem Strategicznej Interwencji może być „całe województwo”? Trzeba najpierw odpowiedzieć na pytanie, na jakim obszarze województwa transport zbiorowy w ogóle funkcjonuje? A jeśli część mieszkańców miejscowości wiejskich praktycznie nie ma do niego dostępu, a z uwagi na ubóstwo, możliwości podróżowania własnym samochodem? Czy wobec tego można uznać ich za adresatów „promocji transportu zbiorowego”. Skorzystaliby chętnie, gdyby tylko mogli! A faktycznymi adresatami są znów mieszkańcy obszaru metropolitalnego, ponieważ to oni mają przesiąść się z prywatnych samochodów do przygotowanych dla nich tramwajów, trolejbusów, wreszcie nowoczesnych wagonów kolei metropolitalnej.

Działanie 2.3.1. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, jeśli faktycznie ma przynieść jakieś efekty, winna być kierowana do obszarów, gdzie natężenie ruchu i wskaźnik wypadkowości są największe. Nie do „całego województwa”, gdyż na terenie wielu gmin wiejskich i leśnych, naprawdę nie ma potrzeby realizacji – ze szkodą dla środowiska - „urządzeń organizacji ruchu drogowego, w tym sterowania ruchem drogowym, zarządzania bezpieczeństwem ruchu i uspokojenia ruchu”, czy „procedur zarządzania bezpieczeństwem”. Takie zogniskowanie interwencji nieodparcie kojarzy się z pewnym rozwiązaniem prawnym, które miało w założeniu poprawić bezpieczeństwo na drogach i ulicach, tymczasem zapełniło więzienia nietrzeźwymi rowerzystami, podróżującymi po miedzach i leśnych duktach.

Wysoką ocenę wpływu na środowisko celu szczegółowego w zakresie rozwoju transportu zbiorowego, obniża nieco ograniczenie jego zakresu do sfery publicznej. W sferze transportu, zastrzeżenie czy ograniczenie do formy publicznej może spowodować wylanie dziecka z kąpielą. Można by więc rozważyć przesunięcia sformułowania „publiczny” raczej do kategorii misji publicznej - jaką niewątpliwie organizacja transportu zbiorowego w regionie jest – niż obstawania przy organizacji przedsięwzięcia w formie instytucji publicznej (zarządzanej przez administrację).

7.3. Wskazanie napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy;

Poważną trudnością podczas sporządzania niniejszej prognozy okazał się być brak obowiązujących planów ochrony dla wszystkich analizowanych obszarów NATURA 2000, a także Parków Krajobrazowych. Skutkuje to brakiem możliwości odniesienia się do celów ochrony obszarów, co stanowi obowiązek wynikający zarówno z przepisów ustawy OOS, jak też zakresu prognozy zatwierdzonego przez organa ochrony środowiska. Lukę tę usiłowano wypełnić poprzez domniemanie tych celów.

Luką we współczesnej wiedzy jest brak (w Polsce?) powszechnie uznanych, akceptowanych i obiektywnych metod ekonomicznego szacowania wartości utraconych zasobów środowiska a przede wszystkim przyrody. Skutkuje to niemożnością przedstawiania bilansów strat w środowisku w opozycji do kosztów robót budowlanych. Szczególnie formułując propozycje rozwiązań alternatywnych, można jedynie intuicyjnie określać jakie koszty poprowadzenia drogi po nowym śladzie mogą jeszcze stanowić propozycję do dyskusji, a które zostaną z góry odrzucone z argumentem „braku opłacalności ekonomicznej”. Z drugiej strony, szermowanie przez niektórych ekologów argumentami „utrąty wielkiej wartości siedlisk lub cennej populacji” mogłyby nie obronić się wobec oszacowanych kosztów emisji do powietrza zanieczyszczeń pyłowych i gazowych, będącej skutkiem odstąpienia od planowanej modernizacji. Takie narzędzie pozwoliłoby wreszcie optymalizować podejmowanie decyzji inwestycyjnych.

8.0. Informacja o przewidywanych metodach i częstotliwości analizy postępu w realizacji Programu oraz ocena listy wskaźników do monitorowania realizacji Programu

Niedostatkiem modelu wdrażania Programu wydaje się niedookreślona rola Marszałka i Zarządu Województwa w stosunku do Rady Programowej. Z uwagi na skład Rady (przedstawiciel ministra, szefowie instytucji regionalnych) przewodniczyć Radzie winien co najmniej członek Zarządu Województwa. Bezprecedensowa jest podwójna rola Kierownika RPS, który jednocześnie przewodniczy Radzie i Zespołowi Zarządzającemu. Kierownik RPS może prowadzić obrady Rady i organizować jej pracę, ale nie jej przewodniczyć! Podobnie, jednostki wdrażające Program nie powinny nadzorować jego prawidłowej realizacji.

W RPS-Transport nie podjęto próby opisanego „kryteriów strategicznych”, co sprawia, że pozostają jedynie intuicyjne. Odwołanie w tym zakresie do zasad realizacji SRWP 2020 pozo-

stawia niedosyt, opisanie kryterium „efektu środowiskowego” w Strategii, zawiera m. in. działania kompensujące, podczas gdy są one obowiązkiem dla inwestorów, powodujących uszczerbek w środowisku. Wykonanie obowiązku nie może być kryterium wyboru.

Obiektywny pomiar postępu w realizacji zrównoważonego rozwoju możliwy jest wyłącznie poprzez dobór odpowiednich wskaźników. Dla zapewnienia porównywalności w skali europejskiej i regionalnej, dąży się do opracowania spójnego systemu mierników środowiskowych oraz dotyczących zrównoważonego rozwoju. Można je zgrupować na 3 głównych poziomach:

1. Wskaźniki najważniejsze i jednocześnie o najwyższym stopniu ogólności
2. Wskaźniki o średniej ważności i ogólności
3. Wskaźniki szczegółowe

Proces opracowywania, stosowania i korygowania wskaźników nie jest ograniczony w czasie, podlega bieżącym i okresowym modyfikacjom i korektom. Działalność ta jest prowadzona w skali międzynarodowej, jak również w regionach i lokalnie – w zależności od potrzeb. Wiodącą rolę w opracowywaniu środowiskowych wskaźników zrównoważonego rozwoju, monitorujących zaawansowanie realizacji dokumentów UE odgrywa Europejska Agencja ds. Ochrony Środowiska (European Environmental Agency).

Na potrzeby Strategii Lizbońskiej przyjęto, jako obowiązujący, zestaw, na który składają się 42 wskaźniki strukturalne, uwzględniające trzy wymiary zrównoważonego rozwoju: gospodarczy, społeczny i środowiskowy. Jednym z wyszczególnionych w opracowaniu obszarów jest środowisko, gdzie zaproponowano 4 wskaźniki odnoszące się do eliminacji źródeł zmian klimatycznych i rozwoju transportu przyjaznego środowisku:

1. Rozmiary transportu towarowego i pasażerskiego w relacji do PKB (mierzony w tonokilometrach do PKB i w pasażerokilometrach do PKB; rok bazowy 1995);
2. Modalny podział transportu towarowego (pomiędzy drogowy i inne: kolejowy, krajowy lotniczy, rurociągowy, morski) i transportu pasażerskiego (pomiędzy drogowy, lotniczy i inne: kolejowy, wodny, publiczny);
3. Łączna emisja gazów powodujących efekt cieplarniany [CO₂, CH₄, N₂O, HFCs, PFCs, SF₆] wyrażona równowartością CO₂;
4. Jakość powietrza miejskiego: Wskaźniki uwzględniające stężenie ozonu i pyłu na obszarach miejskich (liczba dni, w których stężenie przekracza normy dla każdej z dwóch wybranych substancji)

Przytoczone wskaźniki dostarczają informacji o zaawansowaniu polityki rozwoju zrównoważonego w obszarze transportu, jako bazy do podejmowania najważniejszych decyzji politycznych. Ich wyliczenie będzie niezbędne dla udokumentowania efektów realizacji RPS, nie wystarczy jednak dla prowadzenia bieżącego monitoringu. Wskaźniki generalne nie spełniają bowiem w sposób zadowalający kryterium współdziałania (przenikania) pomiędzy środowiskiem, społeczeństwem i ekonomią - ta wieloprzyczynowość zjawisk jest trudna do uchwycenia. Dobranie wskaźników do różnych celów powinno być takie, żeby stan środowiska, wywierana presja oraz działania zapobiegawcze mogły być w jak największym stopniu skwantyfikowane oraz jednoznacznie uporządkowane według możliwie prostych kryteriów.

Szczególnie w zakresie zmian w powietrzu atmosferycznym i częściowo klimacie akustycznym nie jest w pełni możliwe rozgraniczenie skutków środowiskowych wynikających z realizacji RPS od całokształtu zmian zachodzących w środowisku województwa. Tym bardziej, do oceny skutków środowiskowych (w tym również możliwych niepożądanych) poszczególnych projektów, winny być stosowane narzędzia precyzyjne. Można ich poszukiwać wśród umieszczonych na ukazującej się corocznie liście Core set of Indicators, stanowiącej część dorocznego raportu EEA o postępie rozwoju zrównoważonego, a także w Raportach Wskaźnikowych Urzędów Statystycznych i Krajowego Inspektora Ochrony Środowiska. Jest to też

wyzwanie dla kolejnych badań nad wskaźnikami środowiskowymi - w wybranych obszarach intensywnych działań, można będzie je uzyskiwać w ramach własnego monitoringu. Należałoby też pomyśleć o wycenie skutków ekonomicznych degradowania się elementów środowiska, a także pożytków z odwrócenia tego procesu.

Elementem przyjętego zestawienia wskaźników winno być też wskazanie pożądanych stanów środowiskowych. W wielu przypadkach zostały one wyznaczone w dokumentach europejskich, w pozostałych poziomy wyjściowe trzeba oprzeć na wiarygodnym bilansie otwarcia, którego uzyskanie – niestety - nie zawsze będzie możliwe.

Tymczasem w projekcie przeważają wskaźniki produktu, dotyczące postępu inwestycji i założonych efektów rzeczowych. Wskaźniki rezultatu, tylko pośrednio związane są z osiągnięciem „efektów środowiskowych”, są zdecydowanie mniej liczne. Możliwość ich w miarę obiektywnego wyliczenia, a w ślad za tym przyszłego monitorowania budzą wątpliwości („udział rowerów w podróżach miejskich do miejsc pracy i edukacji⁴⁴”, a co do niektórych trudno w ogóle zrozumieć, jaka wartość ma być monitorowana („poziom ukończenia liniowej infrastruktury TEN-T⁴⁵”). Może to grozić utratą świadomości właściwego celu podejmowanych działań, którym nie jest budowa infrastruktury dla niej samej, lecz zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy i zmniejszenie oddziaływania transportu na środowisko.

Tak naprawdę, jedyny wskaźnik bezpośrednio związany z oddziaływaniem systemu transportu na środowisko, to „liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych”, przy czym jest to wskaźnik wielce niedoskonały. Wystarczy bowiem jedna „katastrofa w ruchu lądowym” (zaśnięcie lub zasłabnięcie kierowcy autokaru na prostej, równej, gładkiej drodze) by cała kilkuletnia statystyka wzięta w łeb. Zdecydowanie bardziej miarodajna byłaby np. liczba wypadków z udziałem rowerzystów, pieszych przemieszczających się po drogach pozamiejskich, zabitych zwierząt, a także zgłoszonych do odszkodowania z OC uszkodzeń zawieszenia pojazdów.

Choć wśród czterech wyznaczników Rozwiniętego i efektywnego publicznego transportu zbiorowego znalazło się „ograniczenie oddziaływania transportu na środowisko”, nie znajdziemy ani jednego wskaźnika, który odnosiłby się bezpośrednio do stanu tego środowiska, mimo iż według szacunków środki transportu drogowego odpowiedzialne są za emisję 63% tlenków azotu, blisko 50% LZO oraz około 80% tlenku węgla.

Wobec planowanej rozbudowy sieci dróg wojewódzkich i powiatowych, linii kolejowych, lotnisk i portów należałoby obowiązkowo przeanalizować co najmniej:

- dynamikę zmian powierzchni gruntów rolnych i leśnych wyłączonych z produkcji na cele rozwoju infrastruktury transportowej;
- dynamikę zmian powierzchni terenów objętych ochroną prawną zasobów i walorów środowiska, przeznaczonych na potrzeby infrastruktury transportowej;
- grupę obiektywnych mierników w zakresie działań kompensacyjnych, związanych z realizacją inwestycji drogowych (powierzchnia dolesień, liczba nasadzeń...);
- dynamikę zmian ilości ścieków deszczowych odprowadzanych bezpośrednio do wód powierzchniowych;
- dynamikę zmian w długości odcinków tras komunikacyjnych o dużym natężeniu ruchu, przecinających obszary leśne i objęte ochroną zasobów środowiska;
- liczba / udział w całkowitej liczbie mieszkańców województwa osób zamieszkałych w obszarach narażonych na hałas ponadnormatywny;

⁴⁴ Znacznie łatwiej byłoby te rowery policzyć...

⁴⁵ Str. 35 RPS – T Wskaźniki monitorowania

- zawartość w powietrzu atmosferycznym składników niebezpiecznych dla życia i zdrowia, wzdłuż głównych tras komunikacyjnych oraz na węzłach transportowych (szczególnie na obszarach miejskich);
- liczba przejść dla zwierząt/ łączników korytarzy ekologicznych;

Proces monitorowania RPS będzie w założeniu elementem Pomorskiego Systemu Monitoringu i Ewaluacji. Należy więc mieć nadzieję, że w tym systemie znajdą się wskaźniki pozwalające na rzeczywistą ocenę, na ile realizacja Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie transportu przyczynia się do zmniejszenia oddziaływania transportu na środowisko.

9. Wnioski końcowe oraz rekomendacje

9.1. Wnioski końcowe, dotyczące zgodności celów i kierunków RPS-T z polityką ekologiczną oraz potencjalnych niekorzystnych oddziaływań na środowisko

Dokonana analiza i ocena spójności RPS-Transport z celami międzynarodowej, wspólnotowej i krajowej polityki ekologicznej wskazuje, że cel główny – **Sprawny system transportowy** – w niedostateczny sposób przekłada się na tę politykę, poświęcając cele i zasady rozwoju zrównoważonego na rzecz sprawności funkcjonalnej i poprawy warunków rozwoju. Zresztą w opisie tego celu nie znalazł się nawet akapit poświęcony ograniczeniu - bezdyskusyjnej – uciążliwości systemu transportu dla środowiska.

Założenie tworzenia programu sektorowego, dotyczącego wyłącznie branży transportowej, jest z definicji dyskusyjne z punktu widzenia rozwoju zrównoważonego. Problemy transportowe winny być bowiem rozwiązywane nie tylko w drodze rozwoju sprawności systemów, lecz także – a może przede wszystkim – poprzez minimalizację potrzeb, przy założeniu ograniczenia uciążliwości dla środowiska. Wobec głębokiego niedorozwoju nie tylko infrastruktury transportowej w Polsce i na Pomorzu, lecz także braku zaawansowanych systemów planowania i organizacji transportu, byłoby zapewne możliwe uniknięcie części błędów, jakie zostały popełnione w rozwijającej się w XX w. Europie.

Jednak w epoce globalizacji, gdzie transport jest jedną z najszybciej rozwijających się i przymnażających PKB gałęzi gospodarki światowej sama nawet myśl o ograniczaniu transportochłonności wydaje się być herezją. W realizacji programu powinno się więc dążyć do ograniczenia istniejących i nowych uciążliwości dla środowiska, jakie związane są z przyrastającym lawinowo transportem.

Jako jeden z najważniejszych wskaźników kontekstowych przyjęto w RPS kryterium dostępności do Gdańska. Brak jest natomiast refleksji, czy – zgodnie z założeniami zrównoważonego rozwoju – nie dałoby się podjąć skutecznych działań na rzecz powstrzymania postępującej od lat koncentracji funkcji (i dekoncentracji mieszkańców). Zamiast umożliwić coraz sprawniejszy dostęp do metropolii – ograniczyć konieczność podróżowania. Bez tego potrzeba modernizacji i przebudowy całej niedoinwestowanej sieci transportowej jest rozwiązaniem bezalternatywnym.

Najwięcej pozytywnych związków z polityką ekologiczną znalazło się w obrębie pierwszego celu szczegółowego – **Rozwinięty i efektywny system publicznego transportu zbiorowego**. Przede wszystkim za sprawą dwu priorytetów: „wysoka jakość usług transportu zbiorowego” oraz „efektywne zarządzanie systemem transportu zbiorowego i jego promocja”.

Błędem jest odrzucenie kryterium efektu środowiskowego spośród kryteriów strategicznych Priorytetu 1.3. dotyczącego poprawy zarządzania. Wydaje się, iż właśnie w sferze zarządzania tkwią dziś najpoważniejsze bariery realizacji rozwoju zrównoważonego, także tam drzenią największe rezerwy. Wystarczy wspomnieć tylko zielone zamówienia publiczne, systemowe preferencje dla ekologicznych rozwiązań, wreszcie wdrażanie ekocertyfikatów.

W obecnym Priorytecie 1.1. niedostatkim jest całkowity brak działań w zakresie studialnych opracowań, analizujących potrzeby i wskazujących kierunki integracji i optymalizacji struktury sieci, sporządzanych przez niezależnych ekspertów. Grozi to bezkrytycznym przyjęciem planów, czy raczej wizji inwestycyjnych zarządców linii kolejowych.

Za sprawą priorytetu: „wspomaganie efektywności i wzrost bezpieczeństwa sieci drogowej” również drugi cel szczegółowy: **Sieć drogowa wzmacniająca dostępność i spójność regionu** zyskuje pozytywne związki z polityką ekologiczną. Szczególnie pożądane są działania na rzecz podniesienia efektywności sieci, mogące realizować się przy niewielkim tylko inwestowaniu. W opisie celu zapisano też: „podwyższenie jakości i konkurencyjności usług drogowego publicznego transportu zbiorowego i przyczynienie się do zmniejszenia tempa wzrostu natężenia ruchu drogowego” co posłuży zmniejszeniu presji na środowisko.

W opisie celu szczegółowego 2, pośród spodziewanych efektów jego realizacji zapisano: „poprawa bezpieczeństwa transportu drogowego oraz stanu środowiska naturalnego”. Nie znajduje to odzwierciedlenia w dalszych zapisach. Nie wiadomo, dlaczego z obydwu działań w obrębie Priorytetu 2.1.: „Rozwój dróg regionalnych” wypadło kryterium efektu ekologicznego? W tej sytuacji, jedynym wyznacznikiem deklarowanej w opisie „poprawy stanu środowiska” jest bezpieczeństwo ruchu. Niewątpliwie ważny element, jednak nie wyczerpujący katalogu problemów występujących na styku transport – środowisko. Problem ten może być rozwiązany poprzez rekomendowane doprecyzowanie „efektu środowiskowego” i powiązanie go z systemem wskaźników, co umożliwi dokonanie uzupełnień.

Nie da się pogodzić z polityką zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska obecnego kształtu trzeciego celu szczegółowego: **Węzły multimodalne dobrze powiązane z systemem transportowym**. W opisie celu dominują potrzeby i efekty oczekiwanego wzrostu, nie wspomniano o oddziaływaniu na środowisko rosnących przewozów i „aktywności gospodarczej związanej z logistyką”. Z uwagi na rozmiar i cel planowanych przedsięwzięć, jest on w całości podporządkowany dostępności w skali międzynarodowej i ponadregionalnej, a więc potrzebom intensywnego, bynajmniej nie zrównoważonego, rozwoju.

W Priorytecie 3.1. – „Poprawa funkcjonowania węzłów...” w ogóle odstąpiono od efektu środowiskowego, jako kryterium strategicznego wyboru projektów.

W projekcie nawet nie wspomniano o podnoszeniu zdolności „węzłów multimodalnych” do przeładunków „truck/trail” czyli mówiąc po polsku – Tiry na tory.

Takie założenia czynią mało prawdopodobne uzyskanie środków na realizację celu z „Programu operacyjnego dotyczącego gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska, przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu, transportu i bezpieczeństwa energetycznego 2014-2020”, co wskazano w rubryce „źródła finansowania”. Przedsięwzięcia komercyjne, mające na celu generowanie zysku, winny być finansowane ze środków komercyjnych.

Wszystkie cele oraz większość priorytetów, działań i przedsięwzięć RPS, mogą przyczynić się do wystąpienia niekorzystnych lub potencjalnie niekorzystnych skutków środowiskowych. Prawdopodobne jest wystąpienie następujących oddziaływań bezpośrednich:

- Erozji wietrznej i wodnej wynikającej ze zdjęcia warstwy urodzajnej przy realizacji nowych, modernizacji i przebudowy istniejących dróg, linii kolejowych, portów, także na placach składowych i drogach manipulacyjnych,
- wzrostu intensywności użytkowania i zmiany zagospodarowania terenu w rejonie inwestycji drogowych, związane ze składowaniem materiałów, postojem i przemieszczaniem się maszyn i środków transportu itp.

- Wzmożonej emisji hałasu i zapylenia w obrębie i bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia w rejonach prowadzonych robót budowlanych, lecz także na trasach przemieszczania urobku i materiałów budowlanych.
- zmiany stosunków wodnych, utrudnienie spływów powierzchniowych, zniekształcania siedlisk, w tym objętych ochroną prawną,
- częściowo tylko odwracalnego niszczenia gleb w rejonach prowadzonych robót i wzdłuż tras zaopatrzenia,
- płoszenie gniazdującego ptactwa, zwierząt żerujących w miejscach bytowania i migrujących na dalszych trasach,
- zakłócenia harmonii krajobrazu w obszarach objętych jego ochroną,
- podwyższone ryzyko wystąpienia awarii i w efekcie tego skażenia wód,
- wzrost stopnia degradacji powierzchni ziemi związany ze zwiększoną powierzchnią wydobycia kruszywa naturalnego

Na podstawie dokonanej analizy, najsilniejszej presji będzie podlegać powietrze i klimat akustyczny, niewiele mniejszej gleby, wody oraz lasy i zwierzęta leśne. Zdecydowanie mniejszej – korytarze ekologiczne i tereny zielone. Zakres oddziaływań, jakie mogą wystąpić na terenach objętych ochroną w formie NATURA 2000 będzie może niewielki w skali województwa, jednak z uwagi na szczególną wrażliwość przedmiotów tych oddziaływań – bardzo znaczący. Będą to jednak oddziaływania przejściowe, występujące bądź w okresie realizacji inwestycji, bądź też trwające jeszcze jakiś okres po jej zakończeniu (np. odbudowa trwałej szaty zieleni na korpusach nasypów i wykopów, pełne wdrożenie rozwiązań w zakresie modernizacji i innowacji w funkcjonowaniu systemów.

Najsilniejszymi oddziaływaniami niekorzystnymi skutkować będzie realizacja celu szczegółowego „Sieć drogowa wzmacniająca dostępność i spójność regionu”. Jest to związane przede wszystkim z budową, rozbudową i przebudową dróg wojewódzkich, szczególnie DW 214, DW235 i DW521, w mniejszym stopniu DW218. Najsilniejsze oddziaływania negatywne spowoduje budowa obwodnic miast powiatowych – Kartuz i Lęborka, nieco mniejsza skala oddziaływań wystąpi w przypadku obwodnicy zachodniej Chojnic.

Oddziaływania w mniejszej skali może spowodować rozbudowa dróg powiatowych, węzłów multimodalnych oraz infrastruktury transportu zbiorowego – rewitalizacji linii kolejowych 211, 212 i 404. Jest to jednak zależne od doprecyzowania ram, w jakich przewidziane przedsięwzięcia będą realizowane.

Po zakończeniu realizacji przedsięwzięć zapisanych w RPS wystąpi wiele zamierzonych oddziaływań korzystnych dla środowiska, w tym bezpośrednio:

- Poprawa stanu powietrza i klimatu akustycznego w obszarach zamieszkałych,
- Poprawa możliwości przemieszczania się zwierząt w korytarzach ekologicznych, nie tylko wskutek zaprzestania prowadzenia robót, lecz także wskutek wprowadzenia udogodnień na szlakach migracyjnych;
- Poprawa ład przestrzennego w miastach wskutek wyprowadzenie intensywnego ruchu, możliwość urządzenia nowych terenów zielonych;
- Zmniejszenie agresywnego oddziaływania emisji gazów i wibracji na obiekty zabytkowe, możliwość atrakcyjnego zagospodarowania przestrzeni publicznych w ich otoczeniu,
- Co do zasady – wzrost wartości wielu nieruchomości zyskujących korzystne skomunikowanie lub uwolnionych od uciążliwości. wzrost zasobów finansowych inwestorów oraz poprawa warunków życia pracowników i mieszkańców.

9.2. Rekomendacje rozwiązań mających na celu zapobieganie i ograniczanie niekorzystnych oddziaływań na środowisko, wynikających z realizacji projektu Programu

Przesądzenia dokonane w Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020 czynią bezcelowym rekomendowanie zmian, zmierzających do istotnego zwiększenia zgodności RPS Transport z polityką i zasadami rozwoju zrównoważonego. Rekomenduje się więc następujące korekty, w założeniu mające poprawić te relacje, a przede wszystkim wpłynąć na zmniejszenie oddziaływania na środowisko planowanych do realizacji przedsięwzięć:

- 1. Odwrócić kolejność priorytetów w obrębie Celu szczegółowego I – Rozwinięty i efektywny system publicznego transportu zbiorowego, poprzez przesunięcie na koniec listy obecnego Priorytetu 1.1. „Rozwój infrastruktury...”**
- 2. Dodać w opisie Priorytetu 1.1.: „Prowadzenie studiów i analiz w zakresie kształtowania integralnej, optymalnej i zrównoważonej sieci infrastruktury transportu publicznego w regionie” (podobnie, jak ma to miejsce w opisie priorytetu 2.1.).**
- 3. W opisie Trzeciego celu szczegółowego „Węzły multimodalne dobrze powiązane...” lub w Priorytecie 3.1. „Poprawa funkcjonowania multimodalnych węzłów transportowych” umieścić zapisy kierunkowe lub wskaźnik dotyczący wielkości przeładunków Truck / Trail.**
- 4. Doprecyzować ramy, określające przyszłą realizację przedsięwzięć, mogących znacząco oddziaływać na środowisko, poprzez:**
 - Doprecyzowanie Obszarów Strategicznej Interwencji w sposób obiektywny i precyzyjny, odzwierciedlający faktycznych adresatów i beneficjentów podejmowanej interwencji (większość działań);**
 - Zdefiniowanie kryterium „efektu środowiskowego” oraz – w zależności od przyjętej definicji – zróżnicowanie w obrębie poszczególnych działań. Umożliwi to wprowadzenie kryterium efektu środowiskowego także do Priorytetu 1.3.**
 - Przynajmniej dla niektórych priorytetów / działań, powiązanie „efektu środowiskowego” ze wskaźnikami monitorowania (określić specyficzne wskaźniki efektów środowiskowych, lub wykorzystać istniejące, stanowiące element państwowego lub regionalnego monitoringu środowiska**
- 5. Dla dróg przecinających obszary NATURA 2000, zdecydowanie ograniczyć zakres planowanej modernizacji do minimum (remont nawierzchni i odwodnienia), nadając połączeniu charakter lokalny, nie tranzytowy.**
- 6. Rozważyć odstąpienie od planowanej modernizacji dróg powiatowych DP1137G i DP1140G, na rzecz modernizacji drogi powiatowej Mianowice-Damnica-Zgojewo-Żelkowo, lub Potęgowo-Stowięcino-Dargoleza-Pobłocie.**

10. Streszczenie

Regionalny program strategiczny w zakresie transportu (RPS-T) jest jednym z sześciu narzędzi realizacji Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020 (**SRWP 2020**), przyjętej w dniu 24 września 2012 r. przez Sejmik Województwa Pomorskiego Uchwałą nr

458/XXII/12. RPS AKT ma uszczegóławiać cel operacyjny 3.1. **Sprawny system transportowy.**

Podstawę prawną sporządzenia prognozy oddziaływania na środowisko do projektu RPS AKT stanowi art. 46 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 Nr 199 poz. 1227 ze zm.). Nakłada ona na organy administracji opracowujące projekty: polityk, strategii, planów lub programów w dziedzinie przemysłu, energetyki, transportu, telekomunikacji, gospodarki wodnej, gospodarki odpadami, leśnictwa, rolnictwa, rybołówstwa, turystyki i wykorzystywania terenu, opracowywanie ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Przy opracowaniu *Prognozy* uwzględniono także obowiązujące przepisy prawa wspólnotowego i krajowego oraz dokumenty i porozumienia podpisane przez Polskę.

Zakres Prognozy wynika z art. 51 ust. 2 w. wym. Ustawy. Rozszerzony został o pakiet zagadnień zaproponowanych przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku oraz Urzędy Morskie w Gdyni i Słupsku.

Zadaniem prognozy jest ustalenie, czy przyjęte w RPS-T cele, priorytety i działania sprzyjają realizacji celów zapisanych w międzynarodowych, wspólnotowych, krajowych i regionalnych dokumentach polityki ekologicznej oraz jakiego rodzaju oddziaływaniami na komponenty środowiska będzie skutkowała realizacja ocenianego dokumentu. Prognoza wskazuje też możliwe działania, ograniczające potencjalne znaczące oddziaływania na środowisko, wynikające z realizacji RPS oraz rozwiązania alternatywne, w stosunku do przyjętych w dokumencie.

W pierwszej części Prognozy dokonano syntetycznego opisu RPS. Cel główny projektu: **Sprawny system transportowy**, został rozwinięty przez trzy cele szczegółowe: Rozwinięty i efektywny system publicznego transportu zbiorowego; Sieć drogowa wzmacniająca dostępność i spójność regionu a także Węzły multimodalne dobrze powiązane z systemem transportowym. Postawione w opisach celów *wyzwania* stanowią podstawę do sformułowania 8 priorytetów oraz 18 działań i przedsięwzięć służących poprawie funkcjonowania transportu w regionie. Dla większości działań wskazano OSI (Obszary Strategicznej Interwencji), w założeniu służące terytorializacji interwencji. Opisano system realizacji, w tym szczegółowo model wdrażania Programu, współdziałające podmioty i instytucje, skład i zakres działania organów programujących i realizujących działania oraz mechanizmy koordynacji w skali regionu. Ważną częścią RPS jest finansowa prognoza możliwości realizacji Programu. Wskazano wielkość dostępnych środków, źródła, z których będą pochodzić oraz orientacyjną strukturę wydatków i dochodów. Ostatnią część projektu stanowi opis monitorowania jego postępów w ramach zintegrowanego Pomorskiego Systemu Monitoringu i Ewaluacji (PSME).

W dalszej kolejności Prognozy wskazano i opisano bezpośrednie i pośrednie powiązania projektu RPS AKT z najważniejszymi wspólnotowymi, krajowymi i regionalnymi dokumentami programowania rozwoju. Wśród nich kluczową rolę odgrywa *Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020*⁴⁶ oraz *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego*⁴⁷ (PZP WP), który stanowi przestrzenną transpozycję Strategii⁴⁸.

W efekcie analizy i oceny stopnia zgodności RPS-T z celami i kierunkami ustalonymi w międzynarodowych, wspólnotowych, krajowych i regionalnych dokumentach polityki ekologicznej stwierdzono, że cel główny – **Sprawny system transportowy** w umiarkowanym stopniu przekłada się na treści tworzące międzynarodową, wspólnotową i krajową politykę ekologiczną.

⁴⁶ przyjęta przez Sejmik Województwa Pomorskiego Uchwałą nr 458/XXII/12 z dnia 24 września 2012 r

⁴⁷ Przyjęty uchwałą Nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r.

⁴⁸ Przyjęty Uchwałą Nr 1101/LIII/06 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 23 października 2006 r.

Pozytywne związki z polityką ekologiczną występują w obrębie pierwszego celu szczegółowego – **Rozwinięty i efektywny system publicznego transportu zbiorowego**. Priorytet „wysoka jakość usług transportu zbiorowego” wykazuje wysoki stopień zgodności i korzystny wpływ na realizację celów ekologicznych, wyodrębnionych z dokumentów europejskich i krajowych. Jednak w Priorytecie „Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego” występują elementy kolidujące z polityką ekologiczną, co, stanowi niebezpieczeństwo dla stanu zachowania naturalnego krajobrazu i przyrody, przede wszystkim różnorodności biologicznej.

Drugi Cel Szczegółowy – **Sieć drogowa wzmacniająca dostępność i spójność regionu** uwzględnia tylko dwa spośród celów międzynarodowej, wspólnotowej i krajowej polityki ekologicznej, wpłynie natomiast niekorzystnie na realizację czterech kolejnych. W stosunku do 5 celów międzynarodowych uwzględnienie jest częściowe, zaś do dwu – nie stwierdzono związków.

Trzeci Cel Szczegółowy – **Węzły multimodalne dobrze powiązane z siecią drogową**, nie uwzględnia w pełni żadnego z celów międzynarodowej, wspólnotowej i krajowej polityki ekologicznej, wpłynie natomiast niekorzystnie na realizację czterech. W stosunku do 7 celów międzynarodowych uwzględnienie jest częściowe, zaś do dwu – nie stwierdzono związków..

Punktem wyjścia dla oceny oddziaływania RPS-T na poszczególne komponenty środowiska województwa, była ogólna charakterystyka środowiska odniesiona do:

- terenów zurbanizowanych i urbanizujących się, przekształconych antropogenicznie,
- terenów użytkowanych rolniczo i na cele leśne
- terenów szczególnie wrażliwych – włączonych do systemu obszarów chronionych, objętych ochroną brzegu morskiego, cennych przyrodniczo obszarów wodno-błotnych, oraz Morza Bałtyckiego;

Posłużyła ona sformułowaniu listy 13 najważniejszych problemów środowiskowych występujących w regionie. Wśród nich znalazła się rosnąca emisja substancji do powietrza, związana ze wzrostem zużycia paliw, przyczyniająca się do zwiększenia efektu cieplarnianego i zmian klimatycznych oraz kwaśnych deszczy degradujących gleby, sprzyjających eutrofizacji wód i obniżających bioróżnorodność, a także zajmowanie terenów cennych przyrodniczo i rozcinaanie ciągłości korytarzy ekologicznych przez modernizowane, rozbudowywane i nowe trasy i obiekty komunikacyjne.

Ocenę oddziaływania przeprowadzono w matrycy. Wskazano na rodzaje potencjalnych presji, stwarzających zagrożenia dla komponentów środowiska, w tym na: obszary chronione i cenne przyrodniczo (Natura 2000, parki narodowe, rezerваты oraz parki krajobrazowe i obszary chronionego krajobrazu), tereny zurbanizowane, środowisko zamieszkania i zdrowie ludzi (zabytki, przestrzeń publiczną i tereny zieleni, klimat akustyczny, dobra materialne i jakość życia) oraz na pozostałe zasoby i środowisko wypoczynku (obszar nadmorski, środowisko wodne, lasy i zwierzęta leśne). W odniesieniu do obszarów NATURA 2000, dokonano ponadto oceny opisowej i przedstawienia graficznego.

Stwierdzono, że etap realizacyjny RPS w zakresie transportu, przyniesie wyłącznie niekorzystne oddziaływania na środowisko. Najsilniejszej presji będzie podlegać powietrze i klimat akustyczny, niewiele mniejszej gleby, wody oraz lasy i zwierzęta leśne. Zdecydowanie mniejszej – korytarze ekologiczne i tereny zielone. Zakres oddziaływań, jakie mogą wystąpić na terenach objętych ochroną w formie NATURA 2000 będzie może niewielki w skali województwa, jednak z uwagi na szczególną wrażliwość przedmiotów tych oddziaływań – bardzo znaczący. Będą to jednak oddziaływania przejściowe, występujące bądź w okresie realizacji inwestycji, bądź też trwające jeszcze jakiś okres po jej zakończeniu (np. odbudowa trwałej szaty zieleni na korpusach nasypów i wykopów, pełne wdrożenie rozwiązań w zakresie modernizacji i innowacji w funkcjonowaniu systemów.

Najsilniejszymi oddziaływaniami niekorzystnymi skutkować będzie realizacja celu szczegółowego „Sieć drogowa wzmacniająca dostępność i spójność regionu”. Jest to związane przede wszystkim z budową, rozbudową i przebudową dróg wojewódzkich. Oddziaływania w mniejszej skali może spowodować rozbudowa dróg powiatowych, węzłów multimodalnych oraz infrastruktury transportu zbiorowego – rewitalizacji linii kolejowych. Jest to jednak zależne od doprecyzowania ram, w jakich przewidziane przedsięwzięcia będą realizowane.

Po zakończeniu realizacji przedsięwzięć zapisanych w RPS wystąpi wiele zamierzonych oddziaływań korzystnych dla środowiska, w tym bezpośrednio:

- Poprawa stanu powietrza i klimatu akustycznego w obszarach zamieszkałych,
- Poprawa możliwości przemieszczania się zwierząt w korytarzach ekologicznych, nie tylko wskutek zaprzestania prowadzenia robót, lecz także wskutek wprowadzenia udogodnień na szlakach migracyjnych;
- Poprawa ładu przestrzennego w miastach wskutek wyprowadzenie intensywnego ruchu, możliwość urządzenia nowych terenów zielonych;
- Zmniejszenie agresywnego oddziaływania emisji gazów i wibracji na obiekty zabytkowe, możliwość atrakcyjnego zagospodarowania przestrzeni publicznych w ich otoczeniu,

Wystąpią jednak także oddziaływania niekorzystne, a część z już istniejących ulegnie nasileniu. Będą to bezpośrednio:

- wyłączenie z użytkowania rolniczego znacznych obszarów gleb, w tym atrakcyjnych dla upraw podmiejskich, a także gruntów leśnych oraz fragmentacja podmiejskich kompleksów leśnych, atrakcyjnych dla wypoczynku.
- zmiany stosunków wodnych, wzrost powierzchni nieprzepuszczalnych dla opadów, utrudnienie i zmiana kierunków spływów powierzchniowych, wzrost ich zanieczyszczenia,
- pogorszenie wskaźników zanieczyszczenia powietrza na kolejnych terenach (w sąsiedztwie nowych dróg),
- wzrost natężenia hałasu na terenach otwartych oraz w lasach, skutkujący przepłaszaniem zwierząt i ptaków,

a pośrednio:

- wzrost intensywności użytkowania i zmiany zagospodarowania terenu w rejonie oddanych do użytku inwestycji drogowych,
- utrata wartości niektórych nieruchomości, potencjalnie atrakcyjnych przed realizacją nowych rozwiązań komunikacyjnych
- wzrost presji urbanizacyjnej na terenach podmiejskich

Znaczna część spośród planowanych przedsięwzięć przebiega poza wyznaczonymi obszarami ochrony w formie NATURA 2000. Jednak niektóre z nich – przede wszystkim w fazie realizacji – spowodują znaczące, niekorzystne oddziaływania na przyrodę tych obszarów. Zidentyfikowano je przede wszystkim w obrębie celu szczegółowego 2: „Sieć drogowa wzmacniająca spójność i dostępność regionu” w Priorytecie 2.1. „rozwój dróg regionalnych szczególnie ważnych dla poprawy dostępności wewnętrznej województwa” oraz w Priorytecie 2.2. „Rozwój układu pomocniczego sieci drogowej, wzmacniającej spójność województwa”.

Przedsięwzięcia, których realizacja może wywołać znaczące niekorzystne oddziaływania na obszary NATURA 2000 zidentyfikowano także w obrębie celu szczegółowego 1: Rozwinięty i efektywny system publicznego transportu zbiorowego, w Priorytecie 1.1. „Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego”.

Analiza (...) nie wskazała, by realizacja RPS-T mogła powodować znaczące, niekorzystne oddziaływania transgraniczne.

Cel główny: **Sprawny system transportowy** niesie więc mieszane oddziaływania na komponenty środowiska: Korzystne w dłuższej perspektywie, przede wszystkim dla obszarów silnie zurbanizowanych, odciążonych częściowo od presji transportowej i dobrze wyposażonych w transport zbiorowy, niekorzystne na etapie rozbudowy i modernizacji infrastruktury.

Dla porównania trafności dokonanej oceny, w Prognozie zaprezentowano fragmenty z ocen oddziaływania na środowisko dla krajowych i regionalnych dokumentów planowania strategicznego, odnoszących się do kwestii transportowych. Zbieżność okazała się być bardzo wysoka.

W Prognozie sformułowano liczne propozycje mogące ograniczać niekorzystne oddziaływania i uciążliwości, szczególnie na etapie realizacji inwestycji. Uznano jednocześnie brak możliwości wskazania realnych poważnych alternatyw na poziomie RPS. Winny one zostać przyjęte na etapie kształtowania polityki rozwoju regionalnego i polegać przede wszystkim na przyjęciu opcji zmniejszenia transportochłonności, realizowanej poprzez właściwe planowanie przestrzenne. Sformułowano kilka rozwiązań szczegółowych, mogących korzystnie wpłynąć na spójność RPS z polityką ekologiczną, oraz zmniejszyć potencjalne uciążliwości.

Rekomendowano m. in. potrzebę rozgraniczenia wskaźników produktu od wskaźników rezultatu oraz śledzenie presji i reakcji środowiska w trakcie realizacji programu. Zalecono uzupełnienie diagnozy, analizy SWOT oraz charakterystyki Celu Głównego o zapisy związane z zagrożeniami, jakie rozwój gospodarki turystycznej stanowi dla środowiska i przyrody, a także doprecyzowanie OSI oraz niektórych, użytych w Programie, wskaźników.