

Załącznik
do uchwały nr 745/98/25
Zarządu Województwa Pomorskiego
z dnia 17 czerwca 2025 roku



Uzasadnienie odstąpienia od przeprowadzenia strategicznej oceny na środowisko projektu zmiany Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji



Spis treści

1. Wstęp.....	3
2. Uzgodnienie odstąpienia oceny oddziaływania na środowisko	4
3. Uzasadnienie odstąpienia oceny oddziaływania na środowisko	4

1. Wstęp

Regionalnym Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, został przyjęty uchwałą nr 842/381/22 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 30 sierpnia 2022 roku.

Zgodnie z art. 46 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji, przyjęto uchwałą nr 648/364/22 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 28 czerwca 2022 r. Prognozę oddziaływania na środowisko, opracowaną dla projektu Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji przyjętego uchwałą nr 528/356/22 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 31 maja 2022 r.

Zakres Prognozy oddziaływania na środowisko był uzgadniany z:

- Pomorskim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym,
- Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Gdańsku,
- Dyrektorem Urzędu Morskiego w Gdyni.

Dnia 17 kwietnia 2025 r. Zarząd Województwa Pomorskiego przyjął Uchwałę nr 462/84/25 w sprawie przyjęcia projektu zmiany Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji, zwanego dalej „RPS”. Zmiany RPS dotyczą:

- 1) aktualizacji przebiegu tras rowerowych zawartych w Załączniku nr 3. Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji - Wybrany wariant rozwoju transportu regionalnego wraz z inwestycjami krajowymi
- 2) aktualizacji przebiegu tras rowerowych zawartych w Załączniku nr 4. Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji - Koncepcja podstawowej sieci tras rowerowych o charakterze transportowym w Miejskich Obszarach Funkcjonalnych (MOF) w województwie pomorskim
- 3) aktualizacji zapisów przedsięwzięcia strategicznego: Pomorska Kolej Metropolitalna II – Gdańsk Śródmieście - Gdańsk Południe – linia kolejowa nr 229 – etap I – dokumentacja

Powyższe zmiany stanowią niewielką modyfikację przyjętego RPS uchwałą nr 842/381/22 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 30 sierpnia 2022 roku i nie zmieniają wyników Prognozy oddziaływania na środowisko przyjętej uchwałą nr 648/364/22 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 28 czerwca 2022 r.

Ze względu na fakt, że realizacja zmienionych postanowień RPS nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko, na mocy art. 48 ust. 1 ustawy ooś Zarząd Województwa Pomorskiego wystąpił w dniu 25 kwiecień 2025 r. (wpłynęło 28 kwietnia 2025 r.) do :

- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku,
- Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni
- Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego,

z wnioskami o uzgodnienie odstąpienia od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu zmiany RPS.

2. Uzgodnienie odstąpienia oceny oddziaływania na środowisko

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku oraz Pomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny pozytywnie uzgodnili wniosek o odstąpienie od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu zmiany RPS w przesłanych do Zarządu Województwa Pomorskiego poniżej wymienionych pismach:

1. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni – pismem z dnia 14 maja 2025 r. (sygn. INZ1.9202.66.2025.AC);
2. Pomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny – pismem z dnia 14 maja 2025 r. (sygn. ONS.9022.257.2025.AR),
3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku – pismem z dnia 29 maja 2025 r. (sygn. RDOŚ-Gd-WOO.410.20.2025.JP.1).

W związku ze stwierdzeniem, iż projektowane zmiany w Programie stanowią niewielką modyfikację treści RPS i nie spowodują znaczącego oddziaływania na środowisko oraz nie zmieniają wyników Prognozy oddziaływania na środowisko przyjętej uchwałą nr 648/364/22 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 28 czerwca 2022 r., na podstawie art. 48 ust. 1 ustawy ooś odstępuje się od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu zmiany RPS.

3. Uzasadnienie odstąpienia oceny oddziaływania na środowisko

Uzasadnienie odstąpienia od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu zmiany RPS uwzględniające uwarunkowania określone w art. 49 ustawy ooś:

- 1) charakter działań przewidzianych w dokumentach, o których mowa w art. 46 i art. 47 ust. 1, w szczególności:**

- a) stopień, w jakim dokument ustala ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć, w odniesieniu do usytuowania, rodzaju i skali tych przedsięwzięć,

„Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji”, jako jeden z pięciu dokumentów wiodących w realizacji SRWP 2030, stanowi punkt odniesienia dla decyzji dotyczących kształtu przyjmowanych na poziomie województwa pomorskiego. Dokument ustala ramy dla realizacji przyjętych kierunków rozwoju województwa pomorskiego

Wprowadzona zmiana RPS zawiera aktualizację statusu i etapu jednego z przedsięwzięć strategicznych oraz zmiany przebiegu i aktualizacji statusów tras rowerowych o charakterze transportowym (Załącznik nr 1), które nie wpływają na charakter przewidzianych działań w Regionalnym Programie Strategicznym w zakresie mobilności i komunikacji, przyjętym przez Zarząd Województwa Pomorskiego Uchwałą nr 842/381/22 z dnia 30 sierpnia 2022 roku. Wnioski płynące ze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, zawarte w Prognozie oddziaływania na środowisko (Załącznik nr 2) dla tego dokumentu, pozostają więc aktualne.

- b) powiązania z działaniami przewidzianymi w innych dokumentach
Proponowane zmiany zapisów RPS nie wpłyną na pierwotnie przewidziane i zapewnione powiązania działań przewidzianymi w innych dokumentach, które zostały przedstawione poniżej.

Opracowany RPS ma zapewniona integrację pionową polityk i celów strategicznych, integrację poziomą międzyinstytucjonalną, integrację celów rozwoju transportu oraz terytorialną spójność.

Integracja pionowa polityk i celów strategicznych zakłada spójność RPS z dokumentami strategicznymi i planistycznymi na wyższych (europejskim i krajowym) oraz niższych (metropolitalnym i lokalnym) poziomach zarządzania, w tym w zakresie celów transportowych do 2030 roku, a także w horyzoncie wykraczającym poza rok 2030.

W ramach pionowej integracji w proces tworzenia dokumentu włączono instytucje mające wpływ na rozwój transportu w skali krajowej, regionalnej i lokalnej, w tym m.in:

- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
- zarządy portów morskich w Gdańsku, Gdyni oraz portów regionalnych,
- Obszar Metropolitalny Gdańsk – Gdynia – Sopot oraz Miejskie Obszary Funkcjonalne,
- samorządy powiatowe oraz gminne.

Integracja pozioma zakłada spójność działań na poziomie regionalnym przez integrację wszystkich podsystemów transportu w aspekcie mobilności pasażerskiej i towarowej. W ramach integracji poziomej uwzględniono inwestycje planowane przez Samorząd Województwa Pomorskiego oraz przez inne 14 podmiotów regionalnych, w tym wpływające na organizację i zarządzanie transportem

w województwie. Dla zapewnienia integracji poziomej w proces sporządzania projektu RPT zaangażowane zostały m.in.:

- jednostki organizacyjne Samorządu Województwa Pomorskiego,
- zarządcy infrastruktury regionalnej,
- przewoźnicy transportu zbiorowego.

Wzięto pod uwagę również aspekty pozatransportowe mające bezpośredni lub pośredni wpływ na funkcjonowanie systemu transportowego w województwie (rozwój gospodarczy, klimat i środowisko, zagospodarowanie przestrzenne).

Integracja celów rozwoju transportu zakłada zapewnienie spójności celów w opracowywanym dokumencie z celami na poziomie europejskim i krajowym w zakresie rozwoju systemów transportowych. Zarówno cele strategiczne jak i szczegółowe pokrywają się z celami na pozostałych poziomach, bądź nie stoją z nimi w sprzeczności.

Integracja terytorialna (obszarowa) zakłada zapewnienie spójności i komplementarności planowanych działań z planami sąsiednich województw w zakresie infrastruktury i organizacji transportu. W ramach tej integracji przeprowadzono spotkania z każdym z województw sąsiednich, na których skonsultowano planowane działania inwestycyjne i organizacyjne na obszarach stykowych. Należą do nich:

- województwo kujawsko-pomorskie,
- województwo warmińsko-mazurskie,
- województwo wielkopolskie,
- województwo zachodniopomorskie.

c) przydatność w uwzględnieniu aspektów środowiskowych, w szczególności w celu wspierania zrównoważonego rozwoju, oraz we wdrażaniu prawa wspólnotowego w dziedzinie ochrony środowiska,

Zmiana RPS nie wpłynie na wcześniej uwzględnione aspekty środowisko m.in.:

- uwzględniono cele klimatyczne i kierunki działań dotyczące redukcji lub ograniczania negatywnych oddziaływań transportu na klimat oraz w zakresie odchodzenia od paliw kopalnych, w tym odnosząc się do Strategicznego Planu Adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (SPA 2020);
- dokonano analizy wrażliwości funkcjonującej infrastruktury transportowej na uwarunkowania zmian klimatycznych i wpływu klimatu na stan infrastruktury transportowej, w tym ocenę jej odporności na zmiany klimatyczne i zagrożenia z tego wynikające;
- wykonano prognozy emisji zanieczyszczeń powietrza dla trzech wariantów rozwoju systemu transportowego województwa w perspektywie do 2030 roku;
- wykonano oceny stopnia realizacji celów klimatycznych stosownie do zakresu podejmowanych działań w zakresie wymiany taboru, udziału transportu publicznego w przewozach i ograniczeń ruchu samochodowego;

- określono działania, w tym inwestycje oraz kryteria interwencji publicznej uwzględniające potrzeby odchodzenia od paliw kopalnych zgodnie z Krajowym planem na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030;
- Plan promuje mobilność zrównoważoną, w tym zarówno w aspekcie optymalizacji wzorców podróżowania i unikania transportu samochodowego, jak również przejścia na zrównoważone środki transportu i zwiększenie udziału transportu publicznego.

d) powiązania z problemami dotyczącymi ochrony środowiska;

RPS odpowiada na problemy dotyczące ochrony środowiska oraz przystosowania się do zmian klimatycznych poprzez realizację założonych celów ze spodziewanymi efektami prowadzonych działań. Aktualizacja RPS nie zmieni wcześniej przewidzianych powiązań z problemami dotyczącymi ochrony środowiska, które zostały uwzględnione w Prognozie oddziaływania na środowisko (Załącznik nr 2) dla pierwotnej wersji „Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji”.

2) rodzaj i skalę oddziaływania na środowisko, w szczególności:

- a) prawdopodobieństwo wystąpienia, czas trwania, zasięg, częstotliwość i odwracalność oddziaływań,
- b) prawdopodobieństwo wystąpienia oddziaływań skumulowanych lub transgranicznych,
- c) prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka dla zdrowia ludzi lub zagrożenia dla środowiska;

Proponowane zmiany zapisów „Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji” nie wpłyną zmianę wcześniej określonych w rodzaju i skali oddziaływań, w szczególności prawdopodobieństwo wystąpienia, czas trwania, zasięg, częstotliwość i odwracalność oddziaływań, prawdopodobieństwo wystąpienia oddziaływań skumulowanych lub transgranicznych oraz prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka dla zdrowia ludzi lub zagrożenia dla środowiska.

3) cechy obszaru objętego oddziaływaniem na środowisko, w szczególności:

- a) obszary o szczególnych właściwościach naturalnych lub posiadające znaczenie dla dziedzictwa kulturowego, wrażliwe na oddziaływanie, istniejące przekroczenia standardów jakości środowiska lub intensywne wykorzystywanie terenu,
- b) formy ochrony przyrody w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz obszary podlegające ochronie zgodnie z prawem międzynarodowym.

W trakcie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko pierwotnego „Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji”, dokonano m.in. oceny wpływu na obszary o szczególnych właściwościach naturalnych lub posiadające znaczenie dla dziedzictwa kulturowego, wrażliwe na

oddziaływania, istniejące przekroczenia standardów jakości środowiska lub intensywne wykorzystywanie terenu oraz formy ochrony przyrody w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz obszary podlegające ochronie zgodnie z prawem międzynarodowym.

Projektowane zmiany przedmiotowego Programu nie wpłyną na zakres i skalę oddziaływania na środowisko, w tym w szczególności na ww. obszary, co pozwala przyjąć, że wnioski płynące ze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, zawarte w Prognozie oddziaływania na środowisko dla pierwotnego „Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji” z 2022 r. nie ulegną zmianie.