

PODSUMOWANIE STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO PROJEKTU PROGRAMU OPERACYJNEGO W ZAKRESIE ROZWOJU TRANSPORTU DLA OBSZARU FUNKcjONALNEGO DOLINA LOGISTYCZNA 2020 Z PERSPEKTYWĄ 2050

I. PODSTAWY PRAWNE

Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko projektu Programu Operacyjnego w zakresie rozwoju transportu dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050 przeprowadzona została na podstawie 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 (tekst jednolity Dz. U. 2013 r., poz. 1235 ze zm.) - dalej: ustawa ooś.

Projekt dokumentu pn. Program Operacyjny w zakresie rozwoju transportu dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050 opracowany został przez Agencję Rozwoju Gdyni Sp. z o. o. (od 28.07.2015r. Forum Kultury Sp. z o. o.), na zlecenie Gminy Miasta Gdyni, we współpracy z przedstawicielami Partnerów w projekcie z obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna, w ramach przedsięwzięcia pn. „NORDA – Północny Biegun Wzrostu”, dofinansowanego z funduszy EOG pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych w ramach Programu *Rozwój miast poprzez wzmocnienie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, dialog społeczny oraz współpracę z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego*. Projekt Programu Operacyjnego w zakresie rozwoju transportu dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050 (dalej: projekt Programu) został zatwierdzony przez Komitet Monitorujący Realizację Projektu w dniu 17.04.2015r. Zgodnie z wymogami ww. ustawy ooś, do przyjętego dokumentu załącza się pisemne podsumowanie przebiegu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, w zakresie wynikającym z art. 55 ust. 3.

II. PRZEBIEG STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO - UZASADNIENIE DOTYCZĄCE UDZIAŁU SPOŁECZEŃSTWA W POSTĘPOWANIU

- 1) Zgodnie z art. 53 ustawy ooś, uzgodniony został zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko:
 - a) z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Gdańsku (RDOŚ):
 - pismo nr RI.042.28.8.2014 z dnia 29.04.2015r.,
 - odpowiedź - pismo nr RDOŚ-Gd-WOO.410.19.2015.MCZ.1 z dnia 26 maja 2015r.
 - b) z Pomorskim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Ochrony Środowiska w Gdańsku:
 - pisma nr RI.042.28.8.2014 z dnia 29.04.2015 oraz RI.042.28.8.2014 z dnia 19.06.2015r.,
 - odpowiedź – pisma nr ONS.9022.1.22.2015.KM z dnia 20 maja 2015r. oraz ONS.9022.2.23.2015.KM z dnia 25 czerwca 2015r.
- 2) Sporządzona została Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Programu Operacyjnego w zakresie rozwoju transportu dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050 (dalej: Prognoza), w zakresie i stopniu szczegółowości informacji wymaganych w art. 51 i 52 ustawy ooś oraz wynikającym z uzgodnień ww. organów. Prognoza opracowana została przez Biuro Projektów i Wdrożeń Proekologicznych „PROEKO” Maciej Przewoźniak z siedzibą w Gdańsku przy ul. K. Szymanowskiego 2/12.

Projekt współfinansowany z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych

- 3) Projekt Programu Operacyjnego w zakresie rozwoju transportu dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050, wraz ze sporządzoną Prognozą przedstawiony został do zaopiniowania przez:
- a) Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku:
 - pismo nr RI.042.28.2.2015 z dnia 16.10.2015r.,
 - odpowiedź – pismo nr RDOŚ-Gd- WOO.410.123.2015.KSZ.2 z dnia 18.11.2015r.
 - b) Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Gdańsku:
 - pismo nr RI.042.28.2.2015 z dnia 16.10.2015r.,
 - odpowiedź – pismo nr ONS.9022.3.21.2015.MS z dnia 13.11.2015r.

Wynikiem procesu opiniowania było uzyskanie w zakresie ochrony środowiska pozytywnej, bez uwag opinii Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Gdańsku oraz pozytywnej, z uwagami opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku. Organ opracowujący projekt dokumentu odnosi się do ww. uwag RDOŚ w części III niniejszego Podsumowania.

- 4) Projekt Programu Operacyjnego w zakresie rozwoju transportu dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050, wraz ze sporządzoną Prognozą oddziaływania na środowisko poddany został konsultacjom społecznym, które przeprowadzone zostały w okresie od 30.10.2015r. do 20.11.2015r. na terenie gmin tworzących obszar funkcjonalny Dolina Logistyczna, tj.:
- Gminy Miasta Gdyni
 - Gminy Kosakowo
 - Gminy Miejskiej Rumia
 - Gminy Miasto Reda
 - Gminy Miasta Wejherowa
 - Gminy Wejherowo

Informacja o konsultacjach społecznych projektu dokumentu wraz z Prognozą została podana do publicznej wiadomości poprzez:

- a) zamieszczenie ogłoszenia w Biuletynach Informacji Publicznej poszczególnych gmin:
 - Gminy Miasta Gdyni: www.gdynia.pl/bip/komunikaty
 - Gminy Kosakowo: www.bip.kosakowo.pl
 - Gminy Miejskiej Rumia: www.bip.rumia.pl
 - Gminy Miasto Reda: www.bip.reda.pl
 - Gminy Miasta Wejherowa: www.bip.wejherowo.pl
 - Gminy Wejherowa: www.bip.ugwejherowo.pl
- b) wywieszenie informacji na tablicach ogłoszeń w miejscach ogólnie dostępnych w siedzibach urzędów gmin:
 - Gminy Miasta Gdyni: Urząd Miasta Gdyni, Al. Marszałka Piłsudskiego 52/54, 81-382 Gdynia
 - Gminy Kosakowo: Urząd Gminy Kosakowo, ul. Żeromskiego 69, 81-198 Kosakowo
 - Gminy Miejskiej Rumia: Urząd Miasta Rumi, ul. Sobieskiego 7, 84-230 Rumia
 - Gminy Miasto Reda: Urząd Miasta w Redzie, ul. Gdańska 33, 84-240 Reda
 - Gminy Miasta Wejherowa: Urząd Miejski w Wejherowie, pl. Jakuba Wejhera 8, 84-200 Wejherowo
 - Gminy Wejherowo: Urząd Gminy Wejherowo, Osiedle Przyjaźni 6, 84-200 Wejherowo

Projekt współfinansowany z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych

- c) zamieszczenie ogłoszenia w prasie o zasięgu lokalnym – na łamach tytułu prasowego Polska Dziennik Bałtycki nr 253 (21579) z dnia 29.10.2015r., str. 15.

Projekt Programu wraz z Prognozą udostępniony został do wglądu:

- a) w wersji elektronicznej w Biuletynach Informacji Publicznej poszczególnych gmin:
- Gminy Miasta Gdyni: www.gdynia.pl/bip/komunikaty
 - Gminy Kosakowo: www.bip.kosakowo.pl
 - Gminy Miejskiej Rumia: www.bip.rumia.pl
 - Gminy Miasto Reda: www.bip.reda.pl
 - Gminy Miasta Wejherowa: www.bip.wejherowo.pl
 - Gminy Wejherowo: www.bip.ugwejherowo.pl
- b) w siedzibach poszczególnych urzędów gmin (w godzinach urzędowania):
- Gminy Miasta Gdyni: Urząd Miasta Gdyni, Wydział Projektów Rozwojowych, ul. 10 Lutego 24, 81-364 Gdynia, I piętro, pokój nr 123
 - Gminy Kosakowo: Urząd Gminy Kosakowo, Kancelaria Wójta, ul. Żeromskiego 69, 81- 198 Kosakowo, I piętro pokój nr 102
 - Gminy Miejskiej Rumia: Urząd Miasta Rumi, Wydział Rozwoju Miasta, Referat Funduszy Zewnętrznych, ul. Sobieskiego 7, 84-230 Rumia, pokój nr 114
 - Gminy Miasto Reda: Urząd Miasta w Redzie, Referat Gospodarki Nieruchomościami, ul. Gdańska 33, 84-240 Reda, II piętro, pokój nr 202
 - Gminy Miasta Wejherowa: Urząd Miejski w Wejherowie, Wydział Gospodarki Nieruchomościami i Urbanistyki, ul. 12 Marca 195, 84-200 Wejherowo, II piętro, pokój nr 222
 - Gminy Wejherowo: Urząd Gminy Wejherowo, Referat Gospodarki Nieruchomościami i Środowiska, Osiedle Przyjaźni 6, 84-200 Wejherowo, II piętro, pokój nr 303

Uwagi do projektu dokumentu oraz Prognozy mogły być składane:

- a) pisemnie (poprzez przesłanie uwag na niżej wymienione adresy) lub ustnie do protokołu (w godzinach urzędowania) w siedzibach poszczególnych urzędów gmin:
- Gminy Miasta Gdyni: Urząd Miasta Gdyni, Wydział Projektów Rozwojowych, ul. 10 Lutego 24, 81-364 Gdynia, I piętro, pokój nr 123
 - Gminy Kosakowo: Urząd Gminy Kosakowo, Kancelaria Wójta, ul. Żeromskiego 69, 81- 198 Kosakowo, I piętro pokój 102, parter pokój nr 3
 - Gminy Miejskiej Rumia: Urząd Miasta Rumi, Wydział Rozwoju Miasta, Referat Funduszy Zewnętrznych, ul. Sobieskiego 7, 84-230 Rumia, pokój nr 114
 - Gminy Miasto Reda: Urząd Miasta w Redzie, Referat Gospodarki Nieruchomościami, ul. Gdańska 33, 84-240 Reda, II piętro, pokój nr 202
 - Gminy Miasta Wejherowa: Urząd Miejski w Wejherowie, Wydział Gospodarki Nieruchomościami i Urbanistyki, ul. 12 Marca 195, 84-200 Wejherowo, II piętro, pokój nr 222
 - Gminy Wejherowo: Urząd Gminy Wejherowo, Referat Gospodarki Nieruchomościami i Środowiska, Osiedle Przyjaźni 6, 84-200 Wejherowo, II piętro, pokój nr 303
- b) przesłane pocztą elektroniczną na adres: umeuro@gdynia.pl

Projekt współfinansowany z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych



MINISTERSTWO
ROZWOJU



Organem uprawnionym do rozpatrzenia uwag i wniosków zgłaszanych w ramach konsultacji społecznych projektu Programu wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko jest Prezydent Miasta Gdyni, jako organ opracowujący projekty dokumentów na mocy zawartych porozumień międzygminnych, po uwzględnieniu stanowiska Komitetu Monitorującego Realizację Projektu.

III. WNIOSKI WYNIKAJĄCE Z PRZEPROWADZENIA STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO PROJEKTU PROGRAMU OPERACYJNEGO W ZAKRESIE ROZWOJU TRANSPORTU DLA OBSZARU FUNKCJONALNEGO DOLINA LOGISTYCZNA 2020 Z PERSPEKTYWĄ 2050 - zgodnie z art. 55 ust. 3 ustawy ooś

1) Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko.

W Prognozie oddziaływania na środowisko projektu Programu Operacyjnego w zakresie rozwoju transportu dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050 dokonana została ocena oddziaływania określonych w projekcie dokumentu kluczowych przedsięwzięć, ujętych w czterech grupach:

- a) Rozwój transportu drogowego:
 - Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta (OPAT)
 - Budowa Drogi Czerwonej
 - Modernizacja Estakady Kwiatkowskiego w Gdyni
 - Budowa ulicy Nowej Węglowej w Gdyni
 - Budowa ulicy Derdowskiego w Kosakowie
- b) Rozwój transportu kolejowego:
 - Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni
 - Modernizacja linii kolejowej nr 201 na odcinku Maksymilianowo – Gdynia
 - Modernizacja linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk i wydłużenie linii SKM do Wejherowa
 - Budowa kolei aglomeracyjnej Gdynia Główna – Port Lotniczy Gdynia Oksywie
 - Rewitalizacja linii kolejowej nr 230
- c) Rozwój transportu lotniczego:
 - Uruchomienie Lotniska Gdynia – Oksywie
- d) Rozwój integracji infrastruktury transportu:
 - Budowa publicznego terminala intermodalnego
 - Budowa parkingu centralnego do obsługi Portu Gdynia i Doliny Logistycznej
 - Budowa dworca autobusowego

na elementy środowiska: powierzchnię ziemi - przypowierzchniową warstwę litosfery, w tym gleby, wody powierzchniowe i podziemne, klimat, powietrze, warunki akustyczne (hałas), roślinność, zwierzęta, różnorodność biologiczną, zasoby naturalne, zabytki, dobra materialne, krajobraz i ludzi. Ocenione zostało oddziaływanie bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterwałe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne. Wykazana została konieczność uwzględnienia w przewidywanych działaniach inwestycyjnych szeregu zaleceń służących zapobieganiu lub ograniczeniu oddziaływań uznanych za potencjalnie negatywne, których wspólnym celem jest zapewnienie realnej, efektywnej ochrony przyrody obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna z uwzględnieniem przepisów prawa powszechnego i miejscowego.

Projekt współfinansowany z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych



MINISTERSTWO
ROZWOJU



Za przedsięwzięcia mogące potencjalnie lub zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, wymagające docelowo przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko uznane zostały:

- linie kolejowe – budowa nowych i przebudowa (modernizacja) istniejących,
- lotnisko (dla lotniska Gdynia - Oksywie wykonano raport o oddziaływaniu na środowisko, wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia i pozwolenie na budowę – przedsięwzięcie zrealizowane, ale nie oddane do użytkowania),
- drogi,
- parking samochodowy (planowany parking centralny),
- terminal intermodalny (kolejowo-drogowy).

Dokonana w Prognozie ocena oddziaływania wdrożenia projektu Programu na formy ochrony przyrody, w tym na obszary Natura 2000, wskazuje na niewielkie ich zagrożenie inwestycjami transportowymi. Nie stwierdzono również potrzeby podejmowania działań z zakresu kompensacji przyrodniczej. Z zapisów Prognozy wynika, że realizacja przedsięwzięć przewidzianych w Programie w zasięgu obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna nie będzie wymagać przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny ich oddziaływania na obszary Natura 2000, o ile uprawniony organ nie uzna, iż może wystąpić znaczące oddziaływanie na przedmioty ich ochrony oraz na ich integralność i powiązania z innymi obszarami Natura 2000.

Wdrożenie zapisów Programu może spowodować skumulowane oddziaływanie na środowisko poprzez:

- zmiany w użytkowaniu gruntów i zmniejszenie terenów wolnych od zainwestowania,
- oddziaływanie sozologiczne nowego zainwestowania w zakresie stanu zanieczyszczenia środowiska i na klimat akustyczny,
- oddziaływanie na warunki życia ludzi w zasięgu nowych i zmodernizowanych przedsięwzięć infrastruktury komunikacyjnej oraz w zasięgu oddziaływania istniejącej infrastruktury transportu drogowego (poprzez jego odciążenie).

Kumulacja oddziaływań wdrożenia projektu Programu na środowisko obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna może wystąpić przede wszystkim w rejonie koncentracji przewidywanego zainwestowania transportowego w granicach administracyjnych Gdyni, Rumi i Redy, w dnie Pradoliny Kaszubskiej, w strefie od Portu Gdynia, wzdłuż Drogi Czerwonej i OPAT oraz wzdłuż przewidzianych do budowy i modernizacji linii kolejowych. Szczególna koncentracja przedsięwzięć przewidziana jest w rejonie Portu Gdynia.

Z uwagi na powyższe, zaproponowano szereg działań mających na celu zapobieganie lub ograniczenie negatywnych oddziaływań na środowisko, w tym skumulowanych, których głównymi celami są:

- zmniejszenie oddziaływania wdrożenia projektu Programu na stan sozologiczny środowiska, w tym zmniejszenie potencjalnych zagrożeń kumulacji oddziaływań na środowisko,
- eliminacja lub co najmniej ograniczenie konfliktów w zagospodarowaniu obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna w wyniku rozwoju transportu.

Wszelkie zalecenia wynikające z Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Programu Operacyjnego w zakresie rozwoju transportu dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050 zostaną rozpatrzone oraz wzięte pod uwagę na etapie ewentualnego przystąpienia do przygotowania konkretnych inwestycji do realizacji i uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Projekt współfinansowany z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych

2) Opinie właściwych organów, o których mowa w art. 57 i 58 ustawy ooś.

Projekt Programu Operacyjnego w zakresie rozwoju transportu dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050, wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, został pozytywnie i bez uwag zaopiniowany przez Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Gdańsku.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku również wydał pozytywną opinię, zgłaszając jednocześnie uwagę dotyczącą uwzględnienia w projekcie Programu zagadnień związanych z adaptacją planowanych przedsięwzięć do zmian klimatu i ich skutków. Wydał również zalecenie minimalizowania oddziaływań związanych z wdrażaniem zapisów Programu poprzez wprowadzanie rozwiązań wpływających na poprawę stanu jakości powietrza, wód, warunki akustyczne wód oraz skuteczność systemu selektywnego zbierania odpadów.

Powyższa uwaga oraz zalecenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku zostaną uwzględnione na etapie ewentualnego przystąpienia do przygotowania poszczególnych inwestycji do realizacji i uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jak również w procedurze aktualizacji Programu Operacyjnego w zakresie rozwoju transportu dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna.

Gmina Miasta Gdyni (wraz z Gminą Miasta Gdańska i Gminą Miasta Sopotu), na podstawie Porozumienia nr DZR/U/9/2015 z Ministerstwem Środowiska z dnia 25 czerwca 2015 r., przystąpiła do projektu realizowanego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020 pt. Opracowanie planów adaptacji do zmian klimatu dla miast powyżej 100 tys. mieszkańców, w ramach którego nastąpi opracowanie miejskich planów adaptacji do zmian klimatu, w tym przeprowadzenie strategicznych ocen oddziaływania na środowisko, zgodnie ze Strategicznym Planem Adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030, w celu zwiększenia odporności miast na negatywne skutki zmian klimatu. Trwają starania o rozszerzenie tego Porozumienia na m.in. Wejherowo, Rumie i Redę. Plan adaptacji do zmian klimatu, którego opracowanie nastąpi w latach 2016-2018, dotyczyć będzie znaczącego obszaru oddziaływania. Ustalenia Planu zostaną uwzględnione w procedurze aktualizacji Programu Operacyjnego w zakresie rozwoju transportu dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna.

3) Zgłoszone uwagi i wnioski.

W ramach przeprowadzonych konsultacji społecznych projektu Programu Operacyjnego w zakresie rozwoju transportu dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050, wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko, nie zgłoszono żadnych uwag i wniosków.

4) Wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone.

W oparciu o dokonaną w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko ocenę projektu Programu Operacyjnego w zakresie rozwoju transportu dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050 nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania na środowisko, w związku z czym postępowanie takie nie zostało przeprowadzone.

5) Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu

Skutki realizacji postanowień projektu Programu w zakresie oddziaływania na środowisko monitorowane będą, w przypadku podjęcia decyzji o realizacji proponowanych w projekcie Programu przedsięwzięć, poprzez:

- a) monitorowanie stanu szkodliwego środowiska, w tym:
 - w sposób ciągły (zautomatyzowany) podstawowych wskaźników zanieczyszczeń komunikacyjnych atmosfery, np. SO₂, NO₂, O₃, B(a)P i PM10 – w oparciu o istniejące stacje/punkty pomiarowe (Fundacji Agencja Regionalnego Monitoringu Atmosfery Aglomeracji Gdańskiej, Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Gdańsku, Stacji Sanitarно-Epidemiologicznych),
 - stanu czystości wód powierzchniowych i podziemnych - w oparciu o dane przedsiębiorstw wodno-kanalizacyjnych oraz podmiotów utrzymujących kanalizację deszczową (zawiesina, substancje ropopochodne) - wskaźniki zawarte w *Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 23 lipca 2008r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu wód podziemnych* (wskaźniki fizykochemiczne, ilościowe) oraz *Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 22 października 2014r. w sprawie sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych oraz środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych* (wskaźniki fizykochemiczne, biologiczne, hydromorfologiczne),
 - klimatu akustycznego - wskaźnik hałasu (dB) - monitoring prowadzony przez zarządców dróg i linii kolejowych na podstawie art. 175 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska,
- b) ciągle monitorowanie stanu ochrony przyrody: w zasięgu rezerwatów przyrody i obszarów Natura 2000 oraz w odniesieniu do ochrony gatunkowej – prowadzone przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Gdańsku, w zasięgu parków krajobrazowych oraz obszarów chronionego krajobrazu - przez Samorząd Województwa Pomorskiego, w zasięgu indywidualnych form ochrony przyrody – przez gminy w oparciu o prowadzony na bieżąco przegląd drzewostanu,
- c) ciągle monitorowanie obiektów dziedzictwa kulturowego chronionych i planowanych do objęcia ochroną - coroczne weryfikowanie liczby obiektów zabytkowych wpisanych do wojewódzkiego rejestru zabytków w stosunku do liczby z lat poprzednich; coroczne weryfikowanie liczby zabytków włączonych i wyłączonych z gminnej ewidencji zabytków w stosunku do liczby z lat poprzednich.

Lista metod i wskaźników monitoringu realizacji postanowień projektu Programu może ulec zmianie, o ile będzie to wynikać z przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko konkretnego przedsięwzięcia wybranego do realizacji lub oceny jego oddziaływania na obszary Natura 2000.

IV. UZASADNIENIE WYBORU PRZYJĘTEGO DOKUMENTU W ODNIESIENIU DO INNYCH ROZWIĄZAŃ ALTERNATYWNYCH

Projekt Programu Operacyjnego w zakresie rozwoju transportu dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050 stanowi syntezę wcześniejszych opracowań koncepcyjno – studialnych lub projektowych planowanych przedsięwzięć transportowych.

Pod względem stanu planowania – realizacji, przedsięwzięcia te można podzielić na:

- a) przedsięwzięcia zrealizowane:
 - Lotnisko Gdynia - Oksywie (nieoddane do użytkowania)

Projekt współfinansowany z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych

- b) przedsięwzięcia planowane, przesądzone lokalizacyjnie:
 - budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta (OPAT)
 - budowa Drogi Czerwonej
 - budowa ulicy Nowej Węglowej
 - budowa ulicy Derdowskiego w Kosakowie
- c) przedsięwzięcia planowane, dotyczące modernizacji istniejącej infrastruktury komunikacyjnej (przesądzone lokalizacyjnie):
 - modernizacja Estakady Kwiatkowskiego w Gdyni
 - poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni
 - modernizacja linii kolejowej nr 201 na odcinku Maksymilianowo – Gdynia
 - modernizacja linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk i wydłużenie linii SKM do Wejherowa
 - rewitalizacja linii kolejowej nr 230
- d) przedsięwzięcia planowane o ogólnie określonej lokalizacji:
 - budowa kolei aglomeracyjnej Gdynia Główna – Port Lotniczy Gdynia – Oksywie
 - budowa publicznego terminala intermodalnego
 - budowa parkingu centralnego do obsługi Portu Gdynia i Doliny Logistycznej
 - budowa dworca autobusowego

Projekt Programu stanowi spójną przestrzennie koncepcję, nie wymagającą rozwiązań alternatywnych pod względem lokalizacji planowanych przedsięwzięć. Ewentualne rozwiązania szczegółowe wyniknąć mogą na dalszych etapach planowania.

Koncentracja przedsięwzięć wystąpi w rejonie dzielnicy portowo - przemysłowej Gdyni, na terenie silnie przekształconym antropogenicznie, gdzie nie występują obszarowe formy ochrony przyrody. Ewentualne, alternatywne rozwiązania technologiczne, zalecane do wdrożenia na etapie budowy i eksploatacji planowanych przedsięwzięć w celu ograniczenia ich oddziaływania na środowisko, będą mogły być określone na etapie przeprowadzania ocen oddziaływania na środowisko poszczególnych przedsięwzięć, gdy będą znane ich koncepcje projektowe. Dla większości planowanych przedsięwzięć, z uwagi na konieczność przeprowadzenia oceny ich oddziaływania na środowisko, wykonane zostaną raporty o oddziaływaniu na środowisko, których obligatoryjną częścią jest ocena racjonalnych wariantów przedsięwzięć. Ostateczne rozwiązania z zakresu ochrony środowiska określone będą w decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięć. Obszar funkcjonalny Dolina Logistyczna, z uwagi na charakter przyrodniczy, walory położenia i nagromadzenie zainwestowania w przeszłości, stymuluje rozwój wielu funkcji społeczno- gospodarczych. Rozwój ten następuje w przestrzeni o dużych walorach przyrodniczych, w warunkach ograniczonej, zmniejszającej się jej podaży. Czynniki te powodują, że obszar funkcjonalny Dolina Logistyczna jest strefą koncentracji konfliktów w zagospodarowaniu przestrzennym. Brak realizacji projektu Programu może spowodować nasilenie konfliktów przestrzennych w zasięgu obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna, powodujących negatywne skutki wynikające z dewaloryzacji przestrzeni w aspekcie społeczno-gospodarczym, kulturowym i/lub przyrodniczym. Brak realizacji zapisów projektu Programu mógłby spowodować narastanie dotychczasowych negatywnych skutków oddziaływania transportu na środowisko obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna, przede wszystkim dalsze pogorszenie stanu środowiska w zasięgu oddziaływania istniejącej infrastruktury komunikacyjnej, zwłaszcza drogowej, w odniesieniu do klimatu akustycznego oraz stanu aerosanitarnego. Budowa nowych dróg spowoduje odciążenie dróg istniejących, co wpłynie na poprawę warunków środowiskowych w ich otoczeniu.

Projekt współfinansowany z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych

Podobny efekt wystąpi w przypadku modernizacji sieci kolejowej, przede wszystkim jej elektryfikacji.

W przypadku braku realizacji projektu Programu, zwłaszcza jego kluczowych przedsięwzięć, negatywne skutki oddziaływania transportu na środowisko wystąpiłyby w przyszłości w większym zakresie, m. in. ze względu na brak koordynacji działań między gminami miejskimi i wiejskimi. Wdrożenie projektu Programu umożliwi osiągnięcie jego celów, co wpłynie bezpośrednio i pośrednio na poprawę warunków życia ludzi.

Projekt współfinansowany z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych



MINISTERSTWO
ROZWOJU



NORDA
PÓŁNOCNY BIEGUN WZROSTU

