

Uzasadnienie

dotyczące stwierdzenia konieczności przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu pn. „Program ochrony środowiska dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie na terenie województwa kujawsko-pomorskiego”.

Na podstawie art. 47 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r. poz. 2081 ze zm.), przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko jest także wymagane w przypadku projektów dokumentów, innych niż wymienione w art. 46 ww. ustawy, jeżeli w uzgodnieniu z właściwym organem, organ opracowujący projekt dokumentu stwierdzi, że wyznaczają one ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko lub, że realizacja postanowień tych dokumentów może spowodować znaczące oddziaływanie na środowisko.

Zgodnie z ww. artykułem organ odpowiedzialny za opracowanie projektu programu ochrony środowiska przed hałasem wystąpił pismem z dnia 10 grudnia 2018 r., znak: ŚG-IV.721.1.2018, do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy o uzgodnienie dotyczące konieczności przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Ww. Dyrektor w piśmie z dnia 31 grudnia 2018 r., znak: WOO.410.531.2018.KB, wskazał, że zachodzi konieczność przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu pn. „Program ochrony środowiska przed hałasem dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie na terenie województwa kujawsko-pomorskiego”. Po ww. uzgodnieniu organ opracowujący projekt ww. Programu stwierdził konieczność przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

W związku z powyższym oraz zgodnie z art. 48 ust. 3a ww. ustawy, poniżej przedstawiono uzasadnienie dotyczące stwierdzenia konieczności przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla ww. projektu dokumentu, zawierające informacje o uwarunkowaniach, o których mowa w art. 49 ww. ustawy.

Odnosząc się do art. 49 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, konieczność przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu pn. „Program ochrony środowiska dla dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie na terenie województwa kujawsko-pomorskiego”, było wymagane z uwagi na:

- charakter działań przewidzianych w Programie, który będzie inicjował realizację przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, tj.: budowę dróg ekspresowych i obwodnic, a także będzie ustalał ramy w sensie usytuowania, rodzaju i skali tych przedsięwzięć, poprzez zaproponowanie w nim działań krótkookresowych trwających przez 5 lat obowiązywania Programu, działań długookresowych trwających przez kolejne 5 lat po aktualizacji ww. Programu oraz działań ciągłych trwających przez cały czas,
- fakt, że działania mające na celu skuteczną ochronę terenów przed hałasem drogowym wymagają: budowy ekranów akustycznych i tuneli, zastosowania cichej nawierzchni drogowej, realizacji obwodnic i obejść terenów zamieszkałych oraz wdrożenia działań skutkujących uspokojeniem ruchu za pomocą środków technicznych,

- wyszczególnienie aspektów środowiskowych bezpośrednich, na które zarządzający drogą ma wpływ oraz pośrednich wynikających z relacji ze stronami zewnętrznymi m.in. świadomość proekologiczna społeczeństwa,
- przekroczenia dopuszczalnych długookresowych poziomów hałasu, które zgodnie z przedłożonymi mapami akustycznymi, odnotowano na terenie prawie wszystkich powiatów objętych analizą (wyjątek stanowi powiat Grudziądz, gdzie nie stwierdzono przekroczeń). Na terenach objętych ponadnormatywnym oddziaływaniem, dla większości dróg, hałas kształtuje się na poziomie powodującym zaliczenie tych obszarów do kategorii terenów o niedobrym klimacie akustycznym, przy czym dla wskaźników L_{DWN} i L_N przekroczenia wartości dopuszczalnych sięgają do 10 dB. Zaobserwowano również poziomy przekroczeń wyższe niż 10 dB dla wskaźnika L_{DWN} , który kwalifikuje obszary do kategorii terenów o złym klimacie akustycznym,
- zaproponowane działania krótkookresowe obowiązujące przez czas trwania Programu. Działania te są działaniami rozciągniętymi w czasie, których realizacja nie zostanie osiągnięta od razu. Cele wyznaczone w Programie poprzez ich realizację stopniowo będą zmniejszały obszary, na których odnotowano przekroczenia dopuszczalnych norm wartości poziomu hałasu. W ciągu 5 lat od rozpoczęcia trwania Programu, występuje duże prawdopodobieństwo pojawienia się zabudowań na terenach zlokalizowanych blisko dróg co skutkuje zwiększeniem się natężenia ruchu, prowadzącego do wzrostu poziomu dźwięku mogącego negatywnie wpływać na otoczenie,
- informacje wynikające z mapy akustycznej wskazujące, że na terenach objętych ww. opracowaniem występują przekroczenia norm poziomu dźwięku, co może powodować negatywne oddziaływanie na zdrowie mieszkańców znajdujących się w pobliżu występowania źródła hałasu jak i negatywnie oddziaływać na dziedzictwo kulturowe,
- realizację odcinków dróg po nowym śladzie, które związane są z szerokim spektrum oddziaływania na środowisko,
- narażenie terenów na negatywne oddziaływanie hałasu na obszarach chronionych określonych na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Realizacja działań mających na celu skuteczną ochronę przed hałasem drogowym, poza znaczącymi oddziaływaniami na środowisko w aspekcie pozytywnym, może nieść ze sobą również niekorzystny wpływ na przyrodę danego obszaru.

Występowanie oddziaływań transgranicznych nie dotyczy województwa kujawsko-pomorskiego.

Dyrektor
 Departamentu Środowiska (4)
Mategorzata Walter

