REGIONALNA DYREKCJA OCHRONY ŚRODOWISKA W OLSZTYNIE

Wydział Spraw Terenowych I w Elblągu

Elbląg, 24.06.2020 r.

WSTE.411.27.2020.GK

Audytel S.A.
ul. Skorupki 5
(Stratos Office Center , piętro 7)
00-546 Warszawa

Odpowiadając na wniosek otrzymany w dniu 29.05.2020 r. dotyczący odstąpienia od strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu: „Strategia rozwoju elektromobilności Elbląga 2020+" informuję, iż Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie dokonał analizy wymienionych poniżej dokumentów:

- wniosku o odstąpienie do przeprowadzenia strategicznej oceny na środowisko, wraz z projektem dokumentu: „Strategia rozwoju elektromobilności Elbląga 2020+"
- informacji o których mowa w art. 49 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 2020 r., poz. 283 z późn. zm.)

i uznał, że w przedmiotowym przypadku **można odstąpić od procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko,** uzasadniając swoje stanowisko poniższymi uwarunkowaniami i przesłankami:

Zgodnie z art. 48 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 2020 r., poz. 283 z późn. zm.), po uzgodnieniu z właściwymi organami ochrony środowiska i organami inspekcji sanitarnej, organ opracowujący projekt dokumentu może odstąpić od przeprowadzenia procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, jeżeli uzna, że realizacja postanowień tego dokumentu nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko. Odstąpienie od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu dokumentu może dotyczyć wyłącznie dokumentu dotyczącego obszaru w granicach jednej gminy. W związku z powyższym wystąpiono o przedmiotowe uzgodnienie, uznając, że zachodzą przesłanki określone w art. 48 ust. 3 ww. ustawy, stanowiące uzasadnienie do odstąpienia od procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, załączając jednocześnie informacje o uwarunkowaniach, o których mowa w art. 49 tejże ustawy.

Na podstawie przedłożonych dokumentów Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie stwierdził co następuje: projekt „Strategia rozwoju elektromobilności Elbląga 2020+" jest dokumentem, który przedstawia koncepcję rozwoju elektromobilności na obszarze miasta uwzględniającą jego potencjał rozwojowy jak i plany inwestycyjne, a także referencje i aspiracje mieszkańców. Strategicznym celem „Strategii rozwoju elektromobilności Elbląga 2020+" jest ograniczenie zanieczyszczenia powietrza oraz poprawa jakości i zmniejszenie emisyjności transportu zbiorowego oraz indywidualnego poprzez wdrażanie rozwiązań z zakresu elektromobilności. W ramach celu strategicznego wyznaczono 9 celów szczegółowych, którym przypisano konkretne działania.

- Cel szczegółowy 1.
  Promocja transportu zbiorowego i transportu przyjaznego środowisku
  - Działanie 1.1.
    Stała promocja rozwiązań niskoi zeroemisyjnych w przypadku realizacji projektów w zakresie transportu miejskiego
  - Działanie 1.2.
    Promocja elektromobilności w Elblągu poprzez informacje medialne w przestrzeni publicznej
  - Działanie 1.3.
    Działania edukacyjne skierowane do uczniów elbląskich szkół: zadanie realizowane w sposób ciągły – w trakcie trwania roku szkolnego
  - Działanie 1.4.
    Działania edukacyjne skierowane do mieszkańców: realizowane podczas cyklicznych imprez miejskich, w których elblążanie chętnie i masowo uczestniczą
- Cel szczegółowy 2.
  Uprzywilejowanie transportu zbiorowego w ruchu publicznym poprzez nadawanie priorytetu ruchu dla pojazdów komunikacji publicznej
  - Działanie 2.1.
    Rozwój systemu sterowania sygnalizacją świetlną i systemu wystawiania priorytetów na skrzyżowaniach dla pojazdów komunikacji miejskiej
  - Działanie 2.2.
    Rozwój systemu sterowania ruchem w tym: centralne gromadzenie informacji o przepływach ruchu, system zliczania potoków pasażerskich, sterowanie przepływami uzależnione od aktualnej sytuacji drogowej
- Cel szczegółowy 3.
  Poprawa stanu taboru transportu zbiorowego poprzez sukcesywną wymianę taboru tramwajowego oraz autobusowego na nisko i zeroemisyjny i dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych
  - Działanie 3.1.
    Stopniowa wymiana przestarzałego taboru tramwajowego
  - Działanie 3.2.
    Stopniowa wymiana taboru autobusowego na nisko- i zeroemisyjny (zgodnie z harmonogramem wymiany floty i wymogami Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych)
  - Działanie 3.3.
    Wprowadzenie udogodnień dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej obecnie eksploatowanych pojazdach
  - Działanie 3.4.
    Monitoring wymiany taboru autobusowego, który po każdej inwestycji w nowe pojazdy powinien być co najmniej częściowo niskopodłogowy, zapewniający odpowiednio szerokie przejścia, zawierający m. in.:
    - oznakowanie wszelkich barier, krawędzi, przycisków, piktogramów w sposób umożliwiający ich lokalizację,
    - poręcze, kasowniki i automaty na odpowiedniej wysokości dostępne także dla osób na wózkach inwalidzkich
    - system głosowej i wizualnej informacji pasażerskiej
- Cel szczegółowy 4.
  Poprawa stanu infrastruktury transportu zbiorowego poprzez inwestycje w infrastrukturę transportu nisko i zeroemisyjnego
  - Działanie 4.1.
    Stworzenie odpowiedniej infrastruktury ładującej dla pojazdów komunikacji miejskiej o napędzie zeroemisyjnym lub niskoemisyjnym
  - Działanie 4.2
    Dostosowanie zajezdni i zaplecza warsztatowego do obsługi pojazdów zero- i niskoemisyjnych

- Cel szczegółowy 5. Poprawa systemu informacji pasażerskiej poprzez wykorzystanie elementów smart city
  - Działanie 5.1.
    Rozwój systemu dynamicznej informacji pasażerskiej w pojazdach komunikacji miejskiej i na przystankach wykorzystującego m. in. tablice/aplikacje informujące o natężeniu ruchu, spóźnieniu pojazdów komunikacji publicznej, utrudnieniach w ruchu, rozkład jazdy w czasie rzeczywistym
  - Działanie 5.2.
    Dalszy rozwój monitoringu GPS w pojazdach komunikacji miejskiej (obejmujący także nowo kupowane pojazdy), którego celem jest umożliwienie pasażerom śledzenia bieżącej lokalizacji pojazdów
  - Działanie 5.3.
    Rozszerzenie obszaru występowania, a także liczby przystanków i pojazdów objętych systemem dynamicznej informacji pasażerskiej
- Cel szczegółowy 6.
  Udostępnienie możliwości ładowania pojazdów elektrycznych poprzez budowę publicznej infrastruktury stacji ładowania
  - Działanie 6.1.
    Stworzenie warunków do rozwoju stacji i punktów ładowania indywidualnych pojazdów elektrycznych
  - Działanie 6.2.
    Budowa ogólnodostępnych stacji ładowania m. in. według przyjętego „Planu budowy ogólnodostępnych stacji ładowania na obszarze Gminy Miasto Elbląg„
  - Działanie 6.3.
    Wydzielenie stanowisk parkingowych dla pojazdów elektrycznych
- Cel szczegółowy 7.
- Zmniejszanie udziału pojazdów spalinowych na rzecz pojazdów zeroemisyjnych – zwłaszcza flota jednostek publicznych
  - Działanie 7.1.
    Zwiększenie świadomości społeczeństwa w zakresie konieczności zmniejszania emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz propagowanie korzyści wynikających z wykorzystania pojazdów zeroemisyjnych
  - Działanie 7.2.
    Sukcesywna wymiana floty jednostek publicznych na zeroemisyjne
- Cel szczegółowy 8.
- Rozbudowa systemu ścieżek rowerowych wraz z miejscami obsługi rowerzystów oraz stacjami naprawy rowerów
  - Działanie 8.1.
    Rozwój systemu roweru miejskiego
  - Działanie 8.2.
    Rozbudowa zintegrowanego systemu ścieżek rowerowych na terenie Elbląga
  - Działanie 8.3.
    Udostępnienie miejsc obsługi rowerzystów, stacji naprawy rowerów oraz parkingów rowerowych B&R
- Cel szczegółowy 9.
  Integracja systemów transportu zbiorowego i indywidualnego, w tym tworzenia węzłów przesiadkowych oraz parkingów P&R
  - Działanie 9.1.
    Rozbudowa systemu węzłów przesiadkowych łączących m. in. komunikację autobusową, tramwajową, kolej, transport indywidualny i drogi dojazdowe do Miasta
  - Działanie 9.2.
    Kontynuacja budowy parkingów P&R wpisujących się w Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

W myśl art. 49 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 2020 r., poz. 283 z późn. zm.), przy wydawaniu odstąpienia od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, uwzględniono :

1. charakter przewidzianych działań, w szczególności:
   - stopień, w jakim dokument ustala ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć, w odniesieniu do usytuowania, rodzaju i skali tych przedsięwzięć,
   - powiązania z działaniami przewidzianymi w innych dokumentach,
   - przydatność w uwzględnieniu aspektów środowiskowych, w szczególności w celu wspierania zrównoważonego rozwoju, oraz we wdrażaniu prawa wspólnotowego w dziedzinie ochrony środowiska, powiązania z problemami dotyczącymi ochrony środowiska.
2. rodzaj i skalę oddziaływania na środowisko, w szczególności:
   - prawdopodobieństwo wystąpienia, czas trwania, zasięg, częstotliwość i odwracalność oddziaływań,
   - prawdopodobieństwo wystąpienia oddziaływań skumulowanych lub transgranicznych,
   - prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka dla zdrowia ludzi lub zagrożenia dla środowiska;
3. cechy obszaru objętego oddziaływaniem na środowisko, w szczególności:
   - obszary o szczególnych właściwościach naturalnych lub posiadające znaczenie dla dziedzictwa kulturowego, wrażliwe na oddziaływania, istniejące przekroczenia standardów jakości środowiska lub intensywne wykorzystywanie terenu, formy ochrony przyrody w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2018 poz. 1614 z późniejszymi zmianami) oraz obszary podlegające ochronie zgodnie z prawem międzynarodowym.

Powyższe pozwala na następujące wnioski:

Na podstawie planowanych do realizacji działań można wstępnie ustalić, iż nie będą stanowiły przedsięwzięć w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839). W przypadku, jeżeli na etapie realizacji okaże się, że działanie będzie stanowiło przedsięwzięcie, wówczas będą miały zastosowanie odpowiednie przepisy: w stosunku do przedsięwzięć, dla których przeprowadzenie procedury oceny oddziaływania na środowisko będzie obowiązkowe lub zostałoby nałożone postanowieniem o obowiązku ooś, a co za tym idzie sporządzeniem raportu oddziaływania na środowisko.

O możliwości realizacji inwestycji przesądzą w ostateczności wyniki dokonanej oceny oraz ustalone na jej podstawie warunki realizacji, zapisane i skonkretyzowane w decyzji środowiskowej, która wydawana jest po uprzednim uzgodnieniu z właściwymi organami, wymienionymi w ustawie 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.

Na terenie Miasta Elbląg lub na jego obrzeżach obszary podlegające ochronie prawnej na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2020 r. poz. 55) to:

- Park Krajobrazowy Wysoczyzny Elbląskiej (wschodnia część miasta),
- Obszar Chronionego Krajobrazu Wysoczyzny Elbląskiej – Zachód (wschodnia część miasta),
- specjalny obszar ochrony siedlisk PLH280029 Doliny Erozyjne Wysoczyzny Elbląskiej (niewielki fragment w północnej części miasta),
- obszar specjalnej ochrony ptaków PLB280013 Jezioro Drużno (przylega do południowej granicy miasta),
- obszar mający znaczenie dla Wspólnoty PLH280028 Ostoja Drużno (około 1 km od południowej granicy miasta),
- obszar specjalnej ochrony ptaków PLB200010 Zalew Wiślany (granica obszaru jest około 1 km na północ od granic miasta),

- obszar mający znaczenie dla Wspólnoty PLH200007 Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana (granica obszaru jest około 1 km na północ od granic miasta),
- pomniki przyrody.

Opracowywany dokument dotyczy obszaru w granicach jednej gminy i nie wpłynie negatywnie na środowisko, w tym znacząco negatywne na obszary Natura 2000. Działania zawarte w projekcie dokumentu nie będą stanowić zagrożenia dla środowiska, nie spowodują wystąpienie ryzyka dla zdrowia i życia ludzi. Nie występuje również prawdopodobieństwo oddziaływań skumulowanych lub transgranicznych. Oddziaływania na środowisko w wyniku realizacji zapisów Strategii, będą posiadały zasięg lokalny w obrębie terytorium gminy i związany jedynie z realizacją zadania. Wykonanie działań, objętych Strategią rozwoju elektromobilności Elbląga 2020+, nie spowoduje istotnych zmian w środowisku, jak również nie powinno wpłynąć negatywnie na istniejące walory krajobrazowe.

Ww. dokument wskazuje kierunki działań w dziedzinie elektromobilności ukierunkowane przede wszystkim na zmniejszenie emisji spalin oraz hałasu komunikacyjnego.

Projekt dokumentu nie jest również sprzeczny z innymi dokumentami, opracowanymi na poziomie unijnym, krajowym, regionalnym i lokalnym. Wymagane jest, aby zapewnić mechanizmy komplementarności między poszczególnymi projektami, przedsięwzięciami oraz pomiędzy działaniami różnych podmiotów i funduszy na obszarze objętym strategią rozwoju elektromobilności. Realizacja przyjętych celów/działań będzie się wiązała z wykonywaniem określonych zadań inwestycyjnych oraz nieinwestycyjnych, w sposób uwzględniający zrównoważony rozwój oraz wymagania ochrony środowiska.

Nadmieniam, że stosownie do art. 48 ust. 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020 r., poz. 283 z późn. zm.) informację o odstąpieniu od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko organ opracowujący projekt dokumentu podaje do publicznej wiadomości bez zbędnej zwłoki. Sposób podania do publicznej wiadomości został zdefiniowany w art. 3 ust. 1 pkt 11 ww. ustawy.

Zaznaczam też, że powyższe stanowisko dotyczy uzgodnienia odstąpienia, w oparciu o zapisy 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 2020 r., poz. 283 z późn. zm.), w zakresie, w jakim wprowadzenie do realizacji zapisów dokumentu, mogłoby spowodować znaczące oddziaływanie na środowisko.

Z up. REGIONALNEGO DYREKTORA
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Olsztynie
Gabriela Kwapiszewska
p.o. Naczelnika Wydziału
Spraw Terenowych I