

## PISEMNE PODSUMOWANIE

obejmujące elementy określone w art. 55 ust. 3 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* (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 z późn. zm.).

Białystok, sierpień 2015



**POMOC TECHNICZNA**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO



Studium transportowe Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego opracowano w ramach projektu „Przygotowanie gmin Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego do realizowania zintegrowanych projektów, sprzyjających rozwojowi współpracy i rozwiązywania wspólnych problemów w perspektywie finansowej 2014-2020” współfinansowanego przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

## SPIS TREŚCI:

|  |   |
|--|---|
| 1. Wprowadzenie  | 3 |
| 2. Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych | 3 |
| 3. Informacja w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim stopniu zostały uwzględnione          | 4 |

### Załączniki:

1. Tabela 1
2. Tabela 2
3. Uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w Prognozie oddziaływania na środowisko Studium transportowego Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Białymstoku.
4. Uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w Prognozie oddziaływania na środowisko Studium transportowego Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego z Podlaskim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym.
5. Opinia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku wraz z potwierdzeniem
6. Opinia Podlaskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego wraz z potwierdzeniem



## 1. Wprowadzenie

Procedurze strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko został poddany projekt dokumentu pt. *Studium transportowe Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego*, a podstawę formalną stanowił art. 46 pkt 2) i 3) 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 (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 z późn. zm.).

W trakcie procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko sporządzana została prognoza oddziaływania na środowisko, będąca instrumentem służącym temu, aby powstający dokument, jakim jest *Studium transportowe Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego*, był w jak największym stopniu zgodny z zasadami trwałego i zrównoważonego rozwoju. Zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w Prognozie uzgodniono z Regionalną Dyrekcją Ochrony Środowiska w Białymstoku oraz Podlaskim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym (załączniki nr 3 i 4 do niniejszego podsumowania). Prognoza analizuje i ocenia w szczególności: stopień i sposób uwzględnienia w *Studium* (...) aspektów środowiskowych, wpływ na środowisko założeń projektowanego dokumentu, właściwy sposób ochrony środowiska, a także określa sposoby i skuteczność zminimalizowania lub zrekompensowania negatywnych oddziaływań.

Zasięg terytorialny Prognozy dotyczy obszaru objętego *Studium* (...), z uwzględnieniem również powiązania z sąsiednimi terenami w zakresie m.in. systemu obszarów chronionych, ciągłości powiązań przyrodniczych, przepływu zanieczyszczeń oraz możliwych oddziaływań transgranicznych.

## 2 Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych

Zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt 3 lit. b 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. z 2013 r., poz. 1235 z późn. zm.) 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...”.

Rozwiązania alternatywne, określane w ramach procedury OOS mogą obejmować alternatywne: lokalizacje przedsięwzięcia, rozwiązania technologiczne lub konstrukcyjne przedsięwzięcia, przebiegi szlaków (w przypadku inwestycji liniowych), różne skale i rozmiary inwestycji, harmonogramy lub organizację prac budowlanych, metody budowy, sposoby likwidacji przedsięwzięcia, alternatywne procesy.



**POMOC TECHNICZNA**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Dokument o tak wysokim poziomie ogólności jak *Studium* (...) nie może i nie powinien podlegać zbyt dalece idącemu wariantowaniu. Związane jest to z sytuacją, iż analizy powinny być przeprowadzone w stopniu, w którym jest to racjonalne, a przede wszystkim może być właściwie ocenione na tym etapie. Nie powinno się też poddawać ocenie wariantowej tych interwencji, dla których nie zidentyfikowano negatywnych oddziaływań.

W Prognozie odstąpiono od formułowania szczegółowych propozycji rozwiązań alternatywnych, związanych z realizacją poszczególnych działań, wymaganych dla osiągnięcia zakładanych celów. Wynika to z faktu, iż *Studium* (...) nie wyznacza ram realizacji przedsięwzięć, ich jednoznacznej lokalizacji przestrzennej, a nierzadko zawiera zapisy o bardzo dużym stopniu ogólności, stanowiące bardziej możliwe kierunki rozwoju niż jednoznaczne przedsięwzięcia, przez co wyznaczanie rozwiązań alternatywnych było niewskazane. Natomiast działania takie mogą, a nawet powinny, być uwzględnione na etapie realizacji poszczególnych inwestycji.

### **3 Informacja w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim stopniu zostały uwzględnione:**

#### **- Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko**

Natomiast jako dodatkowe rozwiązania alternatywne, zalecane do uwzględnienia w projekcie Studium Transportowego Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego, wskazywano poniższe kwestie:

- Należy rozważyć w projektowanym dokumencie konieczność realizacji linii kolejowej uwarunkowanej uruchomieniem lotniska w Topolanach (wariant W1.2). Dotyczy to przede wszystkim odcinka linii od lotniska do miejscowości Waliły. Z uwagi na możliwość zagrożenia dla obszarów Natura 2000 i przedmiotów ich ochrony, proponuje się rezygnację z tego odcinka linii.
- Niezależnie od powyższego, przebieg nowego odcinka linii kolejowej BOF L powinien być przedmiotem wariantowania podczas wytyczania jego przebiegu. Trasa linii kolejowej w projekcie STBOF nie została bowiem jednoznacznie określona. Wariantowanie powinno być przede wszystkim przedmiotem etapu procedury oceny oddziaływania na środowisko dla planowanej linii kolejowej. Pozwoli to znacząco zredukować ewentualne zagrożenia dla środowiska poprzez wybór wariantu najkorzystniejszego w tym zakresie.
- Należy uwypuklić w dokumencie wskazanie na stosowanie w transporcie publicznym autobusów niskoemisyjnych i ekologicznych, np. podczas wymiany taboru lub zakupu nowych pojazdów. Zaleca się wdrażać do eksploatacji autobusy elektryczne, hybrydowe lub spełniające najnowszą normę czystości spalin EURO (w przypadku autobusów z tradycyjnym silnikiem).

Na obecnym etapie projektowania dokumentu, tj. po przeprowadzeniu panelów eksperckich dotyczących Studium Transportowego BOF, w projektowanym dokumencie już częściowo uwzględniono powyższe wskazania, mianowicie: zrezygnowano z budowy linii kolejowej BOF L uwarunkowanej realizacją lotniska w Topolanach.

Ponadto przeprowadzone badania możliwych oddziaływań na poszczególne komponenty środowiska oraz analiza zapisów *Studium* (...) pod względem środowiskowym, pozwala na następujące, najistotniejsze, konstatacje:

- Działania prośrodowiskowe zostały szeroko ujęte w analizowanych wariantach.
- Realizacja ustaleń *Studium* (...) przyczyni się do efektywnego wykorzystania zasobów naturalnych, w tym do zmiany wzorców konsumpcji (transportu)..
- Proponowane działania przyczynią się do upowszechniania stosowania prośrodowiskowych technologii, wdrażania rozwiązań ekoinnowacyjnych (rozwoju ekoinnowacyjności) oraz promowania wszelkich form zarządzania środowiskowego w dziedzinie komunikacji publicznej.
- Planowane działania przyczynią się do równoważenia rozwoju poprzez stosowanie charakterystycznych dla poszczególnych sektorów środków eliminujących albo zmniejszających negatywne oddziaływanie proponowanych przedsięwzięć na środowisko, wraz z monitorowaniem ich wdrażania.
- Proponowane rozwiązania uwzględniają potrzebę ochrony przyrody i krajobrazu i będą sprzyjać tworzeniu oraz właściwemu funkcjonowaniu systemu obszarów chronionych Natura 2000.



Potencjalne negatywne oddziaływania na środowisko mogą zostać ograniczane wskutek zastosowania odpowiednich działań minimalizujących. Rozwiązania te mogą być stosowane na płaszczyźnie administracyjnej, organizacyjnej oraz technicznej.

Rozwiązania o charakterze administracyjnym dotyczą działań prowadzonych przez administrację publiczną, która ma wpływ na przestrzeganie określonych zasad z zakresu ochrony środowiska, zwłaszcza odpowiednie podejście do planowania przestrzennego. Drugim istotnym elementem jest uwzględnianie zasad i przepisów prawa w zakresie ochrony środowiska. Kluczowe w tym zakresie jest także odpowiednie prowadzenie postępowań administracyjnych w zakresie wydawania pozwoleń i decyzji na realizację inwestycji (m.in. wydawanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach) oraz kontrola wydanych decyzji.

Rozwiązania o charakterze organizacyjnym i technicznym dotyczą rozwiązań, które są wynikiem realizacji poszczególnych projektów, czy inwestycji, które zostały przyjęte przez system administracyjny, określający równocześnie ramy realizacji i funkcjonowania projektów, zgodnie z zasadami ochrony wszelkich aspektów środowiska. W tym zakresie możliwe jest stosowanie szeregu rozwiązań kierunkowych, zależnych od rodzaju przedsięwzięcia. Mogą to być różne warianty realizacji projektów, rozwiązania techniczne ograniczające negatywny wpływ na środowisko (technologie niskoemisyjne, niskoodpadowe, wodo-, materiało- i energooszczędne), działania organizacyjne prowadzenia prac budowlanych czy funkcjonowania inwestycji, mające znaczenie dla ograniczania negatywnych wpływów na środowisko (np. ograniczanie do minimum okresu prowadzonych prac, właściwy ich termin dostosowany do rytmu przyrody, ograniczanie skutków obszarowych itp.).

#### **- Opinie właściwych organów o których mowa w art. 57 i 58 ustawy**

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku pismem nr WOOS-I.410.2.11.2015.AR z dnia 11 czerwca 2015 (załącznik nr 5 do niniejszego podsumowania) zaopiniował pozytywnie dokument wraz z prognozą i potwierdził to pismem nr WOOS-I.410.2.11.2015.AR z dnia 23 lipca 2015 (załącznik nr 3 do niniejszego podsumowania)

W swojej opinii Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku stwierdził iż (...) *Studium jest spójne z celami przyjętymi w innych dokumentach strategicznych w zakresie zagadnień dotyczących kształtowania systemu transportowego oraz zasad ochrony środowiska (...) oraz że (...) przedłożona prognoza wykluczyła możliwość znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary podlegające ochronie, w tym obszary Natura 2000 (...)*

Podlaski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Białymstoku pismem z dnia 20 maja 2015 nr NZ.0523.51.2015 (załącznik nr 6 do niniejszego podsumowania) zaopiniował pozytywnie projekt dokumentu w zakresie swojej właściwości tj. w zakresie wymagań higienicznych i zdrowotnych ludzi i środowiska nie wnosząc uwag potwierdził to pismem z dnia 16.07.2015 (załącznik nr 4 do niniejszego podsumowania). W treści uzasadnienia wskazał, iż po zastosowaniu rozwiązań minimalizujących wskazanych w prognozie (...) *ewentualne negatywne oddziaływanie wynikające z realizacji „Studium transportowego Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego” na środowisko i zdrowie ludzi ograniczone zostanie do minimum (...)*.

#### **- Zgłoszone uwagi i wnioski**

Uwagi i wnioski zgłoszone w trakcie prac panelu ekspertów, dotyczące prognozy oddziaływania na środowisko, były na bieżąco wprowadzane do tekstu dokumentu i zestawiono je w tabeli nr 2. W trakcie konsultacji z udziałem społeczeństwa nie zostały złożone żadne uwagi ani też wnioski do prognozy.

Uwagi i wnioski złożone do treści dokumentu podstawowego tj. do „*Studium (...)*” zestawiono w tabeli nr 2.

#### **- Wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone**

W procedurze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko nie stwierdzono prawdopodobieństwa wystąpienia oddziaływań transgranicznych wobec czego nie wnioskowano i nie przeprowadzono postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko



**- Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu**

W ustaleniach Studium Transportowym Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego przewidziano monitorowanie i ocenę stopnia wdrażania rekomendacji w nim zawartych – rozdział 8 STBOF w podziale na kilka grup:

- rozwój Systemu Transportowego,
- funkcjonowanie i rozwój układu drogowego, a w tym: utrzymanie układu komunikacyjnego, przebudowa i modernizacja układu podstawowego, rozwój układu drogowego, budowa i remonty dróg lokalnych,
- zwiększanie roli komunikacji zbiorowej, a w tym: podział zadań przewozowych i poprawa funkcjonowania,
- powiązania z pracami nad rozwojem przestrzennym miasta,
- strefowanie działań w obszarze miasta.

Projektowany dokument nie zawiera jednak wskazówek monitorowania parametrów środowiska. Dlatego też w tym zakresie proponuje się poniższe rozwiązania:

- W przypadku inwestycji, dla których wymagane będzie przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko, niezbędne jest między innymi przedstawienie szczegółowych zaleceń monitorowania parametrów środowiska. Tym samym Raporty o oddziaływaniu na środowisko i wydane na ich podstawie decyzje administracyjne, mogą być skutecznym narzędziem analizy skutków postanowień projektowanego dokumentu na środowisko.
- Monitorowanie stanu elementów środowiska (emisja: hałasu, odpadów, ścieków, do powietrza) spada również na inwestorów, a także zarządców dróg oraz jednostki administracyjne, na zasadach określonych w szczegółowych przepisach prawnych (np. mapy akustyczne).
- Monitoring jakości środowiska realizowany jest w ramach monitoringu regionalnego województwa podlaskiego i prowadzony jest przez Wojewódzką Inspekcję Ochrony Środowiska w Białymstoku. Do określania skutków projektowanego dokumentu na środowisko można wykorzystywać wyniki analiz prowadzonych przez WIOŚ, o ile badania te będą prowadzone w obrębie BOF lub będą reprezentatywne dla powiatu m. Białystok i powiatu białostockiego.
- Należy wykorzystywać wyniki badań prowadzonych przez inne instytucje oraz wyniki opracowań i badań wykonywanych na potrzeby dokumentów planistycznych, odnoszące się do całego Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego lub gmin należących do BOF.

Zaleca się, aby na podstawie danych uzyskanych z powyższych źródeł, prowadzono monitorowanie analizy skutków realizacji postanowień projektu Studium Transportowego BOF na środowisko przede wszystkim z uwzględnieniem poniższych wskaźników:

- Stopień zagrożenia emisjami zanieczyszczeń powietrza, w miarę możliwości pochodzącymi z komunikacji drogowej (tlenki węgla, tlenki azotu, pył, tlenki siarki – stężenia średnioroczne [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ] lub ogólna emisja zanieczyszczeń pyłowych i gazowych [ $\text{t}/\text{rok}$ ]);
- Stopień zagrożenia hałasem komunikacyjnym (drogowym), zwłaszcza: określenie ilości mieszkańców narażonych na nadmierną uciążliwość akustyczną, określenie powierzchni terenu narażonego na nadmierną uciążliwość akustyczną;
- Stan wód powierzchniowych oraz wód podziemnych, zwłaszcza w rejonach przebiegu podstawowych ciągów komunikacyjnych i dużych powierzchni parkingowych;
- Stopień wyposażenia terenów transportowych (np. podstawowej sieci drogowej, powierzchni parkingowych węzłów przesiadkowych) w urządzenia ochrony środowiska, np.: w urządzenia ograniczające hałas drogowy, urządzenia podczyszczające wody opadowe z terenów komunikacyjnych;
- Stopień wyposażenia transportu publicznego w pojazdy niskoemisyjne i ekologiczne, np. spełniające możliwie najnowszą normę czystości spalin EURO, elektryczne, wyposażone w silniki hybrydowe (np. liczba pojazdów lub liczba pojazdów w stosunku do wszystkich pojazdów transportu publicznego).



Analizę skutków realizacji postanowień STBOF na środowisko proponuje się przeprowadzać corocznie, tj. zgodnie z propozycjami do innych dokumentów strategicznych BOF (Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2014 – 2020). W przypadku aktualizacji Studium Transportowego BOF również proponuje się przeprowadzenie analizy skutków realizacji postanowień dokumentu podlegającego zmianie na środowisko.



**POMOC TECHNICZNA**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO

