

INFORMACJA
o odstąpieniu od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania
na środowisko dla projektu zmian

„REGIONALNEGO PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA
ŚWIĘTOKRZYSKIEGO NA LATA 2021-2030”
wraz z uzasadnieniem

Na podstawie art. 48 ust. 7 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 (t.j. Dz.U. z 2023 r., poz. 1094 z póź. zm.) – zwanej dalej ustawą – oś podaje się do publicznej wiadomości informację o odstąpieniu od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla zmiany „*Regionalnego Planu Transportowego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2021-2030*”.

Uzasadnienie

W dniu 30 sierpnia 2023r. Uchwałą Nr 7670/23 Zarządu Województwa Świętokrzyskiego został przejęty „*Regionalny Plan Transportowy Województwa Świętokrzyskiego na lata 2021-2030*” (dalej: RPT). Dokument ten wyznacza najważniejsze kierunki rozwoju transportu w województwie świętokrzyskim do 2030 r. i stanowi główny dokument planistyczny w zakresie transportowym związany z perspektywą finansową Unii Europejskiej na lata 2021-2027 (2030). Określa on potrzeby inwestycyjne i inwestycje służące realizacji misji *Strategii Rozwoju Województwa Świętokrzyskiego 2030+*, która została określona jako „*Świętokrzyskie w 2030 roku to ambitny region o atrakcyjnym wizerunku: wnoszący coraz większy wkład w rozwój gospodarczy, społeczny i kulturowy, szanujący i dbający o swoje dziedzictwo kulturowe i środowisko naturalne, będący dobrym miejscem do życia, pracy i rozwoju*”. Jednym z celów strategicznych warunkujących realizację tej misji jest — „*wspólnota i bezpieczna przestrzeń, które łączą ludzi*”, zaś celem operacyjnym — „*wzmocnienie spójności przestrzennej i społecznej regionu*”, w ramach którego przewidziano — „*rozwój infrastruktury drogowej, kolejowej i transportu publicznego*”.

Celem *RPT* jest również zebranie w jednym dokumencie planowanych zadań inwestycyjnych na sieci transportowej województwa rozproszonych dotychczas w różnych dokumentach. Służyć to będzie powstaniu kompleksowej wizji rozwoju sieci transportowej województwa w ujęciu wariantowym. Opracowanie tego dokumentu jest jednym z warunków, którego spełnienie jest konieczne do otrzymania unijnego wsparcia finansowego inwestycji komunikacyjnych z Programu Regionalnego Fundusze Europejskie dla Świętokrzyskiego.

Zgodnie z wymogami ustawy o oś, *RPT* został zaopiniowany przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach oraz Świętokrzyskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.

W wyniku uzgodnień z Komisją Europejską i inicjatywą JASPERS oraz wniosków radnych Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego, przedstawicieli Gminy i Powiatu Włoszczowskiego

oraz na wniosek Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Kielcach zaistniała konieczność wprowadzenia do przedmiotowego dokumentu następujących zmian:

- w **rozdziale 2.2 Uwarunkowania krajowe** akapit dotyczący *Krajowego programu kolejowego do 2023 roku* zastąpiono akapitem dotyczącym przyjętego w 2023 roku *Krajowego programu kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)*;
- uzupełniono **rozdział 3.2.5 Transport publiczny drogowy i kolejowy** poprzez dodanie na jego końcu uzupełniającego tekstu określającego determinanty rozwoju tego transportu oraz zamierzone do osiągnięcia cele rozwoju transportu publicznego;
- uzupełniono **rozdział 3.2.8 Infrastruktura paliw alternatywnych** poprzez rozbudowę części dotyczącej wsparcia finansowego rozwój infrastruktury i rynku pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, ponadto w rozdziale tym akapit *Strefy czystego transportu* otrzymał w całości nowe brzmienie;
- uzupełniono **rozdział 3.7 Bezpieczeństwo ruchu drogowego** poprzez dodanie na jego końcu podsumowania i wskazania najważniejszych wniosków wynikających z analizy bezpieczeństwa na drogach województwa;
- skorygowano tabelę z **rozdziału 6.1.3. Warianty planistyczne rozwoju systemu transportowego województwa** powstałą w wyniku opracowania modeli planistycznych, która zawiera inwestycje komunikacyjne przewidziane do realizacji w wariantcie realistycznym WRR (łączyła ona inwestycje przewidziane do realizacji w ramach *RPT* z planowanymi inwestycjami realizowanymi z poziomu krajowego) — usunięto dwa zadania (nr 15 i 16) które zostały już zrealizowane oraz dodano cztery zadania (nr 70–73) stanowiące częściowo odpowiedź *RPT* na wątpliwości Komisji Europejskiej w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz rozwoju sieci dróg dla rowerów i transportu publicznego tj.:
 - Zadanie 70 pn. **„Opracowanie i wdrożenie wojewódzkiego planu bezpieczeństwa ruchu drogowego”** dot. *„uwzględnienia w RPT inwestycji zmierzających do usunięcia zidentyfikowanych zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego wraz z określeniem ich kolejności lub priorytetyzacji, a także o uwzględnienie celu głównego NPBRD we wskaźnikach RPT”*. Opracowanie odrębnego dokumentu pn. *„Wojewódzki plan bezpieczeństwa ruchu drogowego”*, pozwoli na zgłębienie problematyki na pożądanym społecznie poziomie, wraz z przygotowaniem założeń inicjatyw miękkich możliwych do wdrażania w regionie przy zaangażowaniu i pod auspicjami Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Projekt dokumentu po opracowaniu zostanie poddany procedurze wynikającej z 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 (t.j. Dz.U. z 2023 r., poz. 1094 z późn.zm.). Powyższe zadanie nie jest zatem zadaniem inwestycyjnym a jedynie planem opracowania i wdrożenia dokumentu który służyć będzie poprawie bezpieczeństwa drogowego regionu.
 - Zadanie 71 pn. **„Rozwój sieci dróg dla rowerów zgodnie z Koncepcją przebiegu tras rowerowych na terenie województwa świętokrzyskiego”**, jak wynika z uwag KE *„w tabeli wskaźników przewidziano wzrost długości dróg rowerowych będących w zarządzie województwa (...).”* Zauważono jednak, że *„inwestycje w regionalne drogi rowerowe nie zostały przewidziane na liście zadań inwestycyjnych planowanych do realizacji”*. Działania w zakresie rozwoju infrastruktury pieszej i rowerowej były opisane w rozdziale 3.2.7 przyjętego w sierpniu 2023 roku *RPT*. Powstał on w dużej

części w oparciu o ustalenia przyjętej przez Zarząd Województwa Świętokrzyskiego w marcu 2022 roku „Koncepcji przebiegu tras rowerowych na terenie województwa świętokrzyskiego”. Dokument ten określa długofalowe kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej w tym wskazuje konieczne elementy sieci dróg dla rowerów na terenie województwa i jest ogólnym zarysem możliwych do wdrożenia rozwiązań na poziomie ponadlokalnym, związanych z budową dróg i ścieżek dla rowerów przez gminy. W żadnej mierze nie determinuje on jednak realizacji projektów własnych Urzędu Marszałkowskiego w Kielcach, jak również nie stanowi aktu prawa miejscowego, który warunkuje realizację tego typu projektów. Założeniem bazowym dla przyjętej Koncepcji było zatem uchwycenie potencjalnych obszarów współpracy na szczeblu gmin, celem zachęcania do nawiązywania projektów partnerskich (w przypadku gdyby dwie sąsiadujące ze sobą gminy podejmowały działania związane z tworzeniem takiej infrastruktury). Jest zatem dokumentem kompleksowym w tym zakresie w związku z czym, w celu spełnienia wspomnianych wcześniej uwag KE, wskazano rozwój sieci dróg dla rowerów zgodnie z powyższą Koncepcją, jako jedno z zadań do realizacji w ramach RPT. Wobec powyższego nie ulega wątpliwości, że wprowadzenie do listy zadania 71 i ogólnego zapisu związanego z rozwojem sieci dróg dla rowerów, ma za zadanie zachowanie spójności całego dokumentu zgodnie z sugestiami KE. Rozwój sieci dróg dla rowerów w oparciu o Koncepcję stanowić ma ewentualne uzupełnienie zadań w zakresie infrastruktury rowerowej określonych w Załączniku nr 1 do RPT gdzie w ramach przebudowy i modernizacji szeregu odcinków dróg wojewódzkich przewidziano również budowę odcinków i ciągów ścieżek rowerowych. Mając na uwadze powyższe okoliczności, RPT wskazuje ogólnie założenia brzegowe związane z drogami dla rowerów, odsyłając jednocześnie do „Koncepcji przebiegu tras rowerowych na terenie województwa świętokrzyskiego” jako dokumentu bazowego. Zadania, które Województwo przewiduje do realizacji w perspektywie do 2030 roku, zawiera załącznik nr 1 do „Regionalnego Planu Transportowego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2021–2030” i to wykaz tych inwestycji, ma status zobowiązania dla jednostek wykonawczych do wdrożenia.

- Zadanie 72 pn. **„Poprawa skomunikowania regionu w transporcie kolejowym poprzez uruchomienie nowych linii użyteczności publicznej i/lub zagęszczenie siatki połączeń na istniejących liniach”** – zadanie zostało ujęte w związku z uwagą Komisji Europejskiej względem braku zadania odpowiadającego na wybór wariantu inwestycyjnego WRR Regionalnego Planu Transportowego i powiązanie z prognozami ujętymi w modelu ruchu, w zakresie liczby pasażerów. Uruchamianie nowych linii użyteczności publicznej ma związek wyłącznie z organizacją przewozów kolejowych i zwiększaniem siatki połączeń w regionie wykorzystującej istniejące linie kolejowe. W ramach przedmiotowego zadania nie przewiduje się natomiast budowania nowych linii kolejowych, co zresztą nie mieści się w katalogu zadań własnych samorządu województwa przewidzianych ustawą z dnia 18 czerwca 1998 roku o samorządzie województwa.
- Zadanie 73 – Załącznik nr 1 do RPT – **„Budowa ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 786 na odcinku Włoszczowa — Czarncza — Secemin, dł. ok 15 km”** Jak wynika ze Zbioru interpretacji przepisów dotyczących rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko ... (GDOS), budowa ścieżki rowerowej stanowi

„infrastrukturę towarzyszącą drodze, a realizowana jako samodzielny element, nie może być uznawana za przedsięwzięcie wymienione w § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia ooś, bowiem jest ona przeznaczona do prowadzenia ruchu rowerów, a nie jak w przypadku głównej funkcji drogi — prowadzenia ruchu pojazdów. Powyższa wykładnia będzie miała zastosowanie niezależnie od długości planowanego przedsięwzięcia”. Planowana inwestycja zostanie zlokalizowana w pasie drogowym istniejącej drogi wojewódzkiej. Ponieważ nie jest inwestycją znacząco oddziałującą na środowisko – niekorzystne oddziaływania o charakterze krótkotrwałym i przemijającym mogą wystąpić jedynie na etapie jej realizacji - nie spowoduje zwiększenia negatywnych oddziaływań na środowisko od istniejącej drogi.

- w rozdziale **7.2 System monitorowania realizacji RPT** skorygowano i uzupełniono wskaźniki realizacji RPT;
- w **Załączniku nr 1 do RPT** zawierającym listę priorytetowych zadań inwestycyjnych planowanych do realizacji na sieci drogowej województwa do roku 2030 dodano zadanie nr 22 — Budowa ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 786 na odcinku Włoszczowa — Czarnca — Secemin, dł. ok. 15 km, dodano również rysunek obrazujący to zadanie w rozdziale **6.6 Lokalizacja planowanych zamierzeń inwestycyjnych wymienionych w załączniku nr 1 i ich powiązania z istniejącymi i planowanymi elementami sieci transportowej województwa**.

W związku z powyższym Zarząd Województwa podjął decyzję o przystąpieniu do opracowania *Zmiany przedmiotowego dokumentu (Uchwała Nr 8476/24 Zarządu WŚ z dnia 24 stycznia 2024r.)*.

Wprowadzone zmiany stanowią niewielką modyfikację przyjętego w sierpniu 2023 r. przez Zarząd Województwa Świętokrzyskiego „*Regionalnego Planu Transportowego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2021–2030*”. Są to w zdecydowanej większości zmiany nie dotyczące inwestycji. Dotyczą one: uszczegółowienia, podsumowania i aktualizacji istniejących zapisów *RPT*, poszerzenia zapisów dotyczących wsparcia finansowego, poszerzenia listy wskaźników realizacji *RPT* i zapisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego, opracowania planu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz poprawy skomunikowania regionu w transporcie kolejowym. Do listy zawartej w Załączniku nr 1 do *RPT* dodano jedno zadanie dot. budowy ścieżki rowerowej (Włoszczowa — Czarnca — Secemin) w ciągu istniejącej drogi wojewódzkiej.

Uwzględniając znaczenie art. 48 ust. 6 ustawy ooś zmiana *RPT*, w swej treści uwzględnia uwarunkowania zawarte w art. 49 ustawy ooś, a mianowicie:

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

W ramach przyjętego w 2023 r. przez Zarząd Województwa Świętokrzyskiego „*Regionalnego Planu Transportowego Województwa Świętokrzyskiego na lata 2021–2030*” (*RPT*) będą realizowane zadania zawarte w załącznikach 1 i 2. Inwestycje komunikacyjne związane z budową dróg w parametrach dróg dwujezdniowych będą należały do I grupy przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko (wschodnia obwodnica Kielc). Zdecydowana większość inwestycji drogowych z *RPT* będzie należała do II grupy

przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Część inwestycji drogowych będzie realizowana wraz z budową ścieżek rowerowych. Zgodnie z wytycznymi GDOŚ (cytowanymi wyżej) inwestycje te nie są przedsięwzięciami mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Planowane w inwestycje kolejowe będą należały do II grupy inwestycji wymienionych w ww. rozporządzeniu.

W *RPT* przewidziano również budowę portu przeładunkowego w miejscowości Grzybów (I etap obejmujący opracowanie analiz ekonomicznych i dokumentacji technicznych oraz budowę samej bocznicy). Jeżeli długość bocznicy przekroczy 1 km będzie to inwestycja należąca do II grupy. Kolejną inwestycją umieszczoną w *RPT* jest budowa terminala intermodalnego/multimodalnego w Skarżysku-Kamiennej. Obiekt ten będzie umożliwił przeładunek towarów z ciężarówek na pociągi i odwrotnie. W ramach tego projektu zakłada się m.in. powstanie placu przeładunkowego o powierzchni ponad 62,5 tysięcy m², co można uznać za inwestycję z II grupy. Należy jednak podkreślić, że inwestycja ta będzie zlokalizowana w całości na obecnych terenach kolejowych na stacji rozrządowej w Skarżysku-Kamiennej.

Na terenie województwa przewidziana jest również budowa 4 nowych przystanków kolejowych oraz modernizacja 11 istniejących przystanków. Nie są to inwestycje znacząco oddziałujące na środowisko.

Procedowana w chwili obecnej *Zmiana RPT* dodaje tylko jedną inwestycję. Jest to: Budowa ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 786 na odcinku Włoszczowa — Czarnca — Secemin, dł. ok. 15 km. Zgodnie z wytycznymi GDOŚ (cytowanymi wyżej) inwestycja ta nie jest przedsięwzięciem mogącym znacząco oddziaływać na środowisko. Pozostałe zmiany mają charakter uzupełnień, aktualizacji i poszerzenia zapisów *RPT*.

b) powiązania z działaniami przewidzianymi w innych dokumentach

Wprowadzane obecnie do *RPT* zmiany mają na celu m.in. zapewnienie większej spójności z nowymi dokumentami w dziedzinie transportu. Zmiana w rozdziale 2.2 Uwarunkowania krajowe uwzględnia aktualny stan w zakresie planów rozwoju sieci kolejowej i związana jest z przyjęciem w 2023 roku *Krajowego programu kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)*. Jednocześnie działania związane z rozwojem transportu kolejowego zbieżne są z polityką określoną w *Białej Księdze Transportu Komisji Europejskiej* która, w związku z dążeniem do przeciwdziałaniu negatywnym skutkom oddziaływania transportu na środowisko i człowieka, wskazuje na potrzebę rozwoju transportu kolejowego jako potencjalnie głównego środka transportu.

Uzupełnienia rozdziału 3.2.8 Infrastruktura paliw alternatywnych mają zapewnić pełną spójność ustaleń Regionalnego Planu Transportowego z *Krajowymi ramami polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych* oraz na poziomie UE z Rozporządzeniem UE 2023/1804 w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylecia dyrektywy 2014/94/UE.

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

Głównym celem polityki transportowej zawartej w *RPT* oraz procedowanej obecnie *Zmianie* tego dokumentu jest dążenie do zrównoważonego rozwoju transportu. Równowaga ta powinna opierać się na takim kształtowaniu zapotrzebowania na transport i takim podziale środków, aby z jednej strony nie powstawały utrudnienia w dostępie, a z drugiej, aby nie występowały stany zatłoczenia oraz nadmierne uciążliwości dla otoczenia. Dotyczy to

przede wszystkim ograniczenia przewożenia ładunków transportem samochodowym na rzecz przewozów koleją oraz rozwiązań multimodalnych, a także zwiększenia znaczenia komunikacji zbiorowej, w tym wzrostu udziału pojazdów szynowych w przewozach pasażerów.

Transport zrównoważony to z jednej strony transport efektywny, spełniający oczekiwania społeczeństwa i korzystny ekonomicznie, zaś z drugiej strony minimalizujący szkodliwy wpływ środków transportu na środowisko. Koncentruje się zarówno na kontroli emisji szkodliwych związków występujących w spalinach, jak również na przejściu ze środków transportu opartych na spalaniu paliw kopalnych do pojazdów wykorzystujących energię odnawialną. Transport zrównoważony zakłada także zmniejszenie skali niszczenia przestrzeni wskutek dominacji indywidualnego transportu samochodowego. System zrównoważonego transportu uwzględnia kryterium dostępności do usług transportowych zgodny z wymogiem bezpieczeństwa zdrowotnego i ekologicznego, z uwzględnieniem zasady sprawiedliwości międzypokoleniowej, a następnie kryterium efektywności ekonomicznej oraz kryterium ograniczania wpływu na środowisko i wykorzystanie przestrzeni. Definicja ta wskazuje, że zrównoważony transport musi odzwierciedlać w równomiernym stopniu zróżnicowane cele gospodarcze, społeczne i środowiskowe.

Jednym z głównych założeń *RPT* oraz zmian wprowadzanych obecnie do niego, jest zgodność jego zapisów z krajowymi planami na rzecz energii i klimatu w zakresie dotyczącym transportu, w tym w szczególności ze: *Strategicznym Planem Adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020, z perspektywą do roku 2030, Krajowym Programem Ochrony Powietrza do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030), Polityką Energetyczną Polski do 2040 r.* oraz *Krajowym planem na rzecz energii i klimatu na lata 2021–2030*. Wprowadzane obecnie zmiany (wnioskowane przez Komisję Europejską i inicjatywę JASPERS), zwłaszcza w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego, transportu publicznego, rozwoju infrastruktury ścieżek rowerowych, przyczynią się również do uzyskania pełniejszej zgodności zapisów tego dokumentu z polityką UE w dziedzinie transportu i ochrony środowiska.

d) powiązania z problemami dotyczącymi ochrony środowiska

Głównym celem *RPT* i procedowanej obecnie *Zmiany* tego dokumentu jest *Rozwój odpornej na zmiany klimatu, zrównoważonej, inteligentnej, bezpiecznej i intermodalnej mobilności regionalnej obejmującej dostęp do sieci TEN-T oraz mobilności transgranicznej*, który będzie realizowany poprzez 4 cele szczegółowe:

- *cel szczegółowy 1 — mobilne społeczeństwo z dostępem do sieci TEN-T;*
- *cel szczegółowy 2 — sprawny i bezpieczny transport;*
- *cel szczegółowy 3 — transport przyjazny dla środowiska i odporny na zmiany klimatu;*
- *cel szczegółowy 4 — nowoczesna sieć transportowa wspierająca rozwój województwa.*

Pomimo, że zapisy te mają charakter bardzo ogólny należy zauważyć, że aspekt środowiskowy został w nich uwzględniony. Cel główny i cele szczegółowe *RPT* posiadają przede wszystkim wymiar infrastrukturalny i odnoszą się do kształtowania mobilności regionalnej. Został w nich jednak zaakcentowany rozwój transportu przyjaznego dla środowiska z uwzględnieniem: odporności na zmiany klimatu i poprawy bezpieczeństwa.

Zgodnie z zapisami *RPT* w realizowanej obecnie polityce transportowej głównym celem będzie stworzenie spójnego systemu transportowego, który zbliży Polskę

(i województwo) do rozwiązań przyjętych w innych krajach Unii Europejskiej. Działaniom tym towarzyszyć winno dostosowywanie przewozów do spodziewanego ruchu drogowego, a także uniwersalnych potrzeb i aspiracji rozwojowych społeczeństwa. W praktyce oznaczać to powinno kreowanie zrównoważonego systemu transportowego, w którym:

- kolej odgrywa znacznie większą rolę i konkuruje z transportem drogowym w przewozach pasażerskich oraz w przewozach towarowych, zwłaszcza tranzytowych;
- transport drogowy koncentruje ruch na sieci autostrad i dróg ekspresowych odgrywając decydującą rolę dla odległości nie przekraczających 300–500 km;
- transport pasażerski w dużych i średnich miastach preferuje rozwiązania oparte na transporcie zbiorowym.

Zapisy takie a także działania zmierzające do realizacji celów szczegółowych *RPT* (i *Zmiany RPT*) i inwestycje zawarte w tym dokumencie są odpowiedzią na szereg problemów dotyczących ochrony środowiska, a w szczególności: problem zanieczyszczenia powietrza w wyniku emisji zanieczyszczeń pochodzących ze środków transportu, problem emisji hałasu komunikacyjnego, problem odporności na zmiany klimatu oraz problem poprawy bezpieczeństwa transportu.

2) Rodzaj i skala oddziaływania na środowisko, w szczególności:

a) prawdopodobieństwo wystąpienia, czas trwania, zasięg, częstotliwość i odwracalność oddziaływań

Przyjęty przez Zarząd Województwa Świętokrzyskiego w 2023 r. *Regionalny Plan Transportowy Województwa Świętokrzyskiego na lata 2021–2030 (RPT)* planuje realizację zadań, które będą oddziaływały na środowisko, co podlegało szczegółowej ocenie w trakcie przeprowadzania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Procedowana obecnie *Zmiana* tego dokumentu wprowadza tylko jedno nowe zadanie dot. budowy ścieżki rowerowej Włoszczowa — Czarnca — Secemin wzdłuż istniejącej drogi wojewódzkiej. Zgodnie z wytycznymi GDOŚ (cytowanymi powyżej) inwestycja ta nie jest przedsięwzięciem mogącym znacząco oddziaływać na środowisko. Niemniej jednak pewne niekorzystne oddziaływania na środowisko mogą się pojawić w trakcie jej realizacji. Związane one będą z wykonywaniem prac budowlanych i pracą maszyn. Jednak właściwa organizacja placu budowy i stosowanie odpowiednich zabezpieczeń pozwoli zminimalizować to zagrożenie. Ewentualne oddziaływania będą miały charakter krótkotrwały i przemijający po zakończeniu prac budowlanych. Eksploatacja tego obiektu nie spowoduje zwiększenia już istniejących negatywnych oddziaływań drogi wojewódzkiej, wzdłuż której ścieżka będzie budowana.

Pozostałe zmiany mają charakter uzupełnień, aktualizacji i poszerzenia istniejących zapisów *RPT* i nie będą skutkować powstaniem negatywnych oddziaływań na środowisko.

b) prawdopodobieństwo wystąpienia oddziaływań skumulowanych lub transgranicznych

Pomimo, że planowana budowa ścieżki rowerowej nie jest inwestycją znacząco oddziałującą na środowisko to pewne niekorzystne oddziaływania o charakterze krótkotrwałym i przemijającym mogą wystąpić na etapie jej realizacji. Nie wywołają one jednak zwiększenia istniejących negatywnych oddziaływań od drogi wojewódzkiej, wzdłuż której realizowana będzie ścieżka. To samo dotyczy etapu eksploatacji obiektu. Realizacja tej inwestycji nie spowoduje również wystąpienia oddziaływań transgranicznych.

Pozostałe zmiany mają charakter uzupełnień, aktualizacji i poszerzenia istniejących zapisów *RPT* i nie będą skutkować powstaniem oddziaływań skumulowanych i transgranicznych.

c) prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka dla zdrowia ludzi lub zagrożenia dla środowiska

Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka dla zdrowia ludzi lub zagrożenia dla środowiska w wyniku realizacji zmian wprowadzonych do *RPT* jest znikome. Planowana budowa ścieżki rowerowej nie jest inwestycją znacząco oddziałującą na środowisko, a ewentualne krótkotrwałe niekorzystane oddziaływanie na środowisko, jakie może wystąpić na etapie jej budowy zostanie zminimalizowane poprzez właściwą organizację placu budowy i stosowanie odpowiednich zabezpieczeń.

Pozostałe zmiany mają charakter uzupełnień, aktualizacji i poszerzenia istniejących zapisów *RPT* i nie będą skutkować wystąpieniem ryzyka dla zdrowia ludzi lub zagrożeniem 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 oddziaływania, istniejące przekroczenia standardów jakości środowiska lub intensywne wykorzystywanie terenu

Planowana budowa ścieżki rowerowej Włoszczowa — Czarnca — Secemin będzie realizowana w pasie drogowym istniejącej drogi wojewódzkiej nr 786. Przylegają do niej w większości tereny rolne i częściowo leśne. Przebiegać też będzie przez obszary zabudowane (miejscowość Czarnca). Na trasie jej przebiegu nie występują obszary o szczególnych właściwościach naturalnych i posiadające znaczenie dla dziedzictwa kulturowego. Obszar ten nie jest również szczególnie wrażliwy na oddziaływania. W wyniku realizacji planowanej inwestycji nie wystąpią tam przekroczenia standardów środowiska.

b) formy ochrony przyrody w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz obszary podlegające ochronie zgodnie z prawem międzynarodowym

Planowana ścieżka rowerowa będzie przebiegać częściowo przez Włoszczowsko-Jędrzejowski Obszar Chronionego Krajobrazu. Obszar ten został utworzony *Rozporządzeniem Nr 12/95 Wojewody Kieleckiego z dnia 29 września 1995 r. w sprawie ustanowienia obszarów chronionego krajobrazu w województwie kieleckim (Dz.Urz.Woj.Św. z 1995 r. Nr 21, poz. 145)*. Aktualną podstawę prawną stanowi *Uchwała nr XXXV/619/13 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 23 września 2013 r. dotycząca wyznaczenia Włoszczowsko-Jędrzejowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz.Urz.Woj.Św. z 2013 r., poz. 3311)*.

Na obszarze Włoszczowsko-Jędrzejowskiego OChK zakazuje się:

- 1) zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką;
- 2) likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają one z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych;

- 3) dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody lub zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz racjonalna gospodarka wodna lub rybacka;
- 4) likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych.

Ww. zakazy nie dotyczą:

- 1) terenów objętych ustaleniami studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, dla których przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko wykazała brak znacząco negatywnego wpływu na ochronę przyrody obszaru chronionego krajobrazu;
- 2) terenów objętych ustaleniami projektów planów zagospodarowania przestrzennego lub projektów studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, dla których przeprowadzona strategiczna ocena oddziaływania na środowisko wykazała brak znacząco negatywnego wpływu na ochronę przyrody obszaru chronionego krajobrazu;
- 3) realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których procedura dotycząca oceny oddziaływania na środowisko wykazała brak znacząco negatywnego wpływu na ochronę przyrody obszaru chronionego krajobrazu;
- 4) ustaleń warunków zabudowy dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zabudowy zagrodowej oraz obiektów i urządzeń budowlanych niezbędnych do jej użytkowania, pod warunkiem zapewnienia minimum 30% powierzchni biologicznie czynnej na danym terenie.

Planowana budowa ścieżki rowerowej jest inwestycją celu publicznego, a zgodnie z art. 24, ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz.U. 2023 r., poz. 1336 z późn. zm.) zakazy obowiązujące na obszarze chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego.

Stosownie do art. 48 ust.1 ustawy o oś Marszałek Województwa Świętokrzyskiego, wystąpił o wydanie opinii w sprawie dopuszczalności odstąpienia od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko *Zmiany RPT* do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach oraz Świętokrzyskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Kielcach. Powyższe Instytucje stwierdziły brak konieczności sporządzenia oceny oddziaływania na środowisko dla zmiany przedmiotowego dokumentu, w pismach:

1. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach znak: WOO-III.410.10.2024.MK z dnia 16 lutego 2024 roku;
2. Świętokrzyskiego Państwowego Inspektora Sanitarnego w Kielcach znak: NZ.9022.5.10.2024 z dnia 8 lutego 2024r.

Biorąc pod uwagę opinie ww. Organów, a także uwarunkowania określone w art. 49 ustawy o oś odstąpiono od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania dla *Zmiany RPT*.