

Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego

Gliwice, 2023 r.



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Województwo
Śląskie

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Zamawiający:

Związek Gmin i Powiatów Subregionu
Centralnego Województwa Śląskiego,
ul. Wincentego Pola 16
44 – 100 Gliwice

Wykonawca:

Terra Legis Katarzyna Helińska
ul. Kopańskiego 10/10
71 – 050 Szczecin



Katarzyna Helińska

Kierownik projektu: mgr Katarzyna Helińska

Współautorzy:

Witkowska Karolina

Mgr inż. Karolina Witkowska

Tomasz Szelaż

Mgr Tomasz Szelaż

Data opracowania

Prognozy oddziaływania na środowisko: 20.10.2023 r.



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Województwo
Śląskie

OŚWIADCZENIE

Ja, niżej podpisana **KATARZYNA HELIŃSKA** – kierujący zespołem autorów Prognozy Oddziaływania na Środowisko projektu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” oświadczam, że spełniam wymagania, o których mowa w art. 74a ust. 2 Ustawy z dnia 3 października o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art. 74a ust 2 oświadczam, iż:

- ukończyłam studia wyższe, w rozumieniu przepisów o szkolnictwie wyższym, nauk przyrodniczych z dziedzin nauk biologicznych oraz nauk o Ziemi,
- posiadam ponad 5-letnie doświadczenie w pracach w zespołach przygotowujących raporty o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i prognozy oddziaływania na środowisko przy czym uczestniczyłam w więcej niż 5 opracowaniach tego typu.

Jestem świadoma odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.

Szczecin, 20.10.2023

/-/ Katarzyna Helińska

Spis treści

1	WPROWADZENIE	7
1.1	Podstawy prawne	7
1.2	Cel sporządzania prognozy	8
1.3	Zakres merytoryczny, stopień szczegółowości i metody zastosowane przy sporządzaniu prognozy	8
1.3.1	Zakres i stopień szczegółowości prognozy	8
1.3.2	Metody i materiały zastosowane przy sporządzeniu prognozy	10
2	ZAWARTOŚĆ I GŁÓWNE CELE DOKUMENTU PN.: „DOBRA MOBILNOŚĆ 30/50 - PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA OBSZARU ZWIĄZKU GMIN I POWIATÓW SUBREGIONU CENTRALNEGO WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO” ORAZ POWIĄZANIE Z DOKUMENTAMI WYŻSZEGO RZĘDU	18
2.1	Zawartość dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”	18
2.2	Wizja oraz główne cele SUMP	20
3	CELE OCHRONY ŚRODOWISKA USTANOWIONE NA SZCZEBLU MIĘDZYNARODOWYM, WSPÓLNOTOWYM I KRAJOWYM, ISTOTNE Z PUNKTU WIDZENIA PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU ORAZ SPOSOBY W JAKI TE CELE I INNE PROBLEMY ZOSTAŁY UWZGLĘDNIONE PODCZAS OPRACOWYWANIA DOKUMENTU	25
3.1	Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym i wspólnotowym	26
3.2	Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu krajowym	34
3.3	Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu regionalnym	36
3.4	Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu lokalnym	39
4	DIAGNOZA ISTNIEJĄCEGO STANU ŚRODOWISKA	48
4.1	Położenie	48
4.2	Ludność	50

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

4.3	Warunki klimatyczne	51
4.4	Jakość powietrza	51
4.5	Hałas	57
4.6	Pola elektromagnetyczne	62
4.7	Gospodarowanie wodami	68
4.7.1	Wody powierzchniowe	68
4.7.2	Monitoring jakości wód powierzchniowych	84
4.7.3	Wody podziemne	115
4.7.4	Monitoring jakości wód podziemnych	120
4.7.5	Ochrona przed powodzią	132
4.8	Gospodarka wodno – ściekowa	133
4.9	Zasoby geologiczne	135
4.10	Gleby i użytkowanie gruntów	140
4.11	Gospodarka odpadami	142
4.12	Lasy	143
4.13	Zasoby przyrodnicze i formy ochrony przyrody	146
4.14	Obszary posiadające znaczenie dla dziedzictwa kulturowego	192
5	PROBLEMY OCHRONY ŚRODOWISKA ISTOTNE Z PUNKTU WIDZENIA REALIZACJI PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU	194
5.1.1	Wpływ planowanych działań na istniejące problemy ochrony środowiska	200
5.1.2	Adaptacja do zmian klimatu oraz ekstremalnych zjawisk pogodowych	201
6	POTENCJALNE ZMIANY ŚRODOWISKA W PRZYPADKU BRAKU REALIZACJI SUMP	208
7	PRZEWIDYWANE ZNACZĄCE ODDZIAŁYWANIA, W TYM ODDZIAŁYWANIA BEZPOŚREDNIE, POŚREDNIE, WTÓRNE I SKUMULOWANE, KRÓTKOTERMINOWE, ŚREDNIOTERMINOWE I DŁUGOTERMINOWE, STAŁE I CHWILOWE ORAZ POZYTYWNE I NEGATYWNE, NA CELE I PRZEDMIOT OCHRONY OBSZARU NATURA 2000 ORAZ INTEGRALNOŚĆ TEGO OBSZARU, A TAKŻE NA ŚRODOWISKO	210

7.1 Oddziaływanie na komponenty środowiska: różnorodność biologiczną (w tym siedlisk roślinności, grzybów i porosty), rośliny, zwierzęta, ludzi, wody powietrze i klimat, powierzchnię ziemi, krajobraz, zasoby naturalne, zabytki i dobra materialne	219
7.1.1 Oddziaływanie na biotyczne elementy środowiska (różnorodność biologiczną, zwierzęta oraz siedliska roślinności, grzybów i porostów)	219
7.1.2 Oddziaływanie na cele i przedmiot ochrony obszarów Natura 2000 oraz ich integralność	247
7.1.3 Oddziaływanie na pozostałe formy ochrony przyrody (Obszary Chronionego Krajobrazu, Rezerваты przyrody, Parki Krajobrazowe, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, użytki ekologiczne, stanowiska dokumentacyjne oraz pomniki przyrody)	255
7.1.4 Oddziaływanie na korytarze ekologiczne	276
7.1.5 Oddziaływanie na ludzi	283
7.1.6 Oddziaływanie na wody	299
7.1.7 Oddziaływanie na powietrze	307
7.1.8 Oddziaływanie na gleby, powierzchnię ziemi i zasoby naturalne	312
7.1.9 Oddziaływanie na klimat i jego zmiany	315
7.1.10 Oddziaływanie na zabytki, dobra materialne i krajobraz	317
7.1.11 Oddziaływanie skumulowane	319
8 ROZWIĄZANIA MAJĄCE NA CELU ZAPOBIEGANIE, OGRANICZANIE LUB KOMPENSACJĘ PRZYRODNICZĄ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO, W SZCZEGÓLNOŚCI NA CELE I PRZEDMIOT OCHRONY OBSZARU NATURA 2000 ORAZ INTEGRALNOŚĆ TEGO OBSZARU	320
9 ROZWIĄZANIA ALTERNATYWNE	325
10 TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO	326
11 NAPOTKANE TRUDNOŚCI I LUKI W WIEDZY	327
12 PRZEWIDYWANE METODY ANALIZY SKUTKÓW REALIZACJI SUMP	329
13 STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	334
14 SPIS TABEL	339
15 SPIS RYSUNKÓW	341

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

1 Wprowadzenie

1.1 Podstawy prawne

Prognoza wykonana została w ramach procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, którą reguluje ustawa 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. 2023 poz. 1094 ze zm.), zwana dalej ustawą ooś. Celem tej procedury jest przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu dokumentu.

Zgodnie z art. 46 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś dokument pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” zaliczany jest do „polityk, strategii, planów i programów w dziedzinie przemysłu, energetyki, transportu, telekomunikacji, gospodarki wodnej, gospodarki odpadami, leśnictwa, rolnictwa, rybołówstwa, turystyki i wykorzystywania terenu, opracowywany lub przyjmowany przez organy administracji, wyznaczający ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. W związku z czym wymagane jest opracowanie prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” i przeprowadzenie procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, dalej nazywana SOOŚ.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach pismem z dnia 09.01.2023 roku, znak pisma WOOŚ.411.258.2022.PB określił zakres i stopień szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko do dokumentu pn. „Dobra Mobilność 30/50 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”, zgodnie z art. 51, z uwzględnieniem art. 52 ustęp 1 i 2 ustawy ooś, z uwzględnieniem uwag przytoczonych w piśmie. Również Śląski Państwowy Inspektor Sanitarny, pismem z dnia 11.01.2023 roku r., znak NS-NZ.9022.22.21.2022 uzgodnił zakres i stopień szczegółowości informacji

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko zgodnie z art. 51 i 52 ust 1 i 2 ustawy ooś.

1.2 Cel sporządzania prognozy

Procedura strategicznej oceny oddziaływania na środowisko stanowi formalny proces oceny oddziaływania na środowisko dokumentu pn. „Dobra Mobilność 30/50 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”, zwanego dalej SUMP. W ramach tej procedury określone jest jak realizacja zapisów analizowanego dokumentu wpłynie na środowisko. Należy przy tym mieć na uwadze, że SOOŚ nie jest odrębnym dokumentem, a procedurą, w trakcie której powstają ściśle określone dokumenty, w tym prognoza oddziaływania na środowisko.

1.3 Zakres merytoryczny, stopień szczegółowości i metody zastosowane przy sporządzaniu prognozy

1.3.1 Zakres i stopień szczegółowości prognozy

Zakres Prognozy jest zgodny z art. 51 ustawy ooś oraz z wymaganiami nałożonymi przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Śląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego. Powyższa Prognoza powinna:

- zawierać:
 - informacje o zawartości, głównych celach projektowanego dokumentu oraz jego powiązaniach z innymi dokumentami,
 - informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu prognozy,
 - propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania,
 - informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko,
 - streszczenie sporządzone w języku niespecjalistycznym,
 - oświadczenie autora, a w przypadku gdy wykonawcą prognozy jest zespół autorów - kierującego tym zespołem, o spełnieniu wymagań, o których mowa w art. 74a ust. 2, stanowiące załącznik do prognozy,

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- datę sporządzenia prognozy, imię, nazwisko i podpis autora, a w przypadku gdy wykonawcą prognozy jest zespół autorów - imię, nazwisko i podpis kierującego tym zespołem oraz imiona, nazwiska i podpisy członków zespołu autorów;
- określać, analizować i oceniać:
 - istniejący stan środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu,
 - stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem,
 - istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,
 - cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu, oraz sposoby, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu,
 - przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnio-terminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne, na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko, a w szczególności na:
 - różnorodność biologiczną,
 - ludzi,
 - zwierzęta,
 - rośliny,
 - wodę,
 - powietrze,
 - powierzchnię ziemi,
 - krajobraz,
 - klimat,

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- zasoby naturalne,
 - zabytki,
 - dobra materialne
- z uwzględnieniem zależności między tymi elementami środowiska i między oddziaływaniami na te elementy,
- przedstawiać:
- rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru,
 - biorąc pod uwagę cele i geograficzny zasięg dokumentu oraz cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru – rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych, w tym wskazania napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy.

1.3.2 Metody i materiały zastosowane przy sporządzeniu prognozy

W prognozie analizie zostanie poddane oddziaływanie zaproponowanych przedsięwzięć do realizacji w ramach projektu dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” na poszczególne komponenty środowiska, w tym na zdrowie człowieka, z uwzględnieniem zależności między tymi komponentami.

Zgodnie z zapisami ustawy o oś informacje zawarte w Prognozie zostały opracowane stosownie do stanu współczesnej wiedzy i metod oceny oraz dostosowane do zawartości i stopnia szczegółowości projektowanego dokumentu oraz etapu przyjęcia tego dokumentu w procesie opracowywania projektów dokumentów z nim powiązanych.

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Prognoza oddziaływania na środowisko opracowana została przy wykorzystaniu poniższych metod:

- desk reserch - to metoda badawcza polegająca na kompilacji, analizowaniu oraz przetwarzaniu danych i informacji pochodzących z istniejących źródeł (np. GUS, bazy GIOŚ/WIOŚ, Raporty GIOŚ/WIOŚ, Bazy danych GDOŚ), a następnie formułowaniu na ich podstawie wniosków dotyczących badanego problemu.
- analizy macierzowe – w prognozie zastosowana została macierz oddziaływań. Metoda ta polega na zestawieniu analizowanych obszarów i wykazaniu zależności między nimi. W macierzy oddziaływań w ramach prognozy oddziaływania na środowisko zestawione zostały planowane w SUMP projekty działań oraz obszary analizy tj. komponenty środowiska i obszary szczególnie wrażliwe, na których oddziaływania na środowisko powinny zostać przeanalizowane zgodnie z ustawą ooś. Zależności przedstawione zostały graficznie w formie macierzy, na której zaznacza się, czy analizowane elementy są ze sobą powiązane oraz jaka jest siła i rodzaj tego związku,
- analizy statystyczne – badane dane zestawione zostały w formie tabelarycznej i opatrzone wnioskami z wykonanej analizy,
- analizy przestrzenne i wizualizacje kartograficzne – metoda ta polega na analizie danych przestrzennych mająca na celu ujawnienie lub uzyskanie nowej informacji przestrzennej, zwłaszcza geograficznej. Analiza przestrzenna umożliwia modelowanie złożonych zjawisk, relacji i procesów geograficznych, służąc ich monitorowaniu i prognozowaniu. Przeanalizowane przestrzenie i zwizualizowane kartograficznie zostały informacje dotyczące pakietów zadań i korytarzy transportowych na tle obszarów cennych przyrodniczo,
- metody opisowe – metoda ta polega na opisie danych statystycznych uzyskanych podczas badania statystycznego. Celem stosowania metod statystyki opisowej jest podsumowanie zbioru danych i wyciągnięcie pewnych podstawowych wniosków i uogólnień na temat zbioru.

Wykorzystane zostały materiały kartograficzne, opracowania archiwalne, planistyczne i strategiczne z zakresu badań środowiska przyrodniczego na omawianym terenie oraz przeanalizowane zostały cele strategiczne i operacyjne oraz zadania wyznaczone w ramach projektu dokumentu pn.: „Dobra Mobilność

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”. Zastosowana w niniejszym opracowaniu metoda sporządzenia prognozy polegała na kompleksowej analizie oddziaływania poszczególnych zadań zapisanych w harmonogramie dokumentu, porównaniu obecnego stanu środowiska przyrodniczego na analizowanym terenie i symulacji wpływu realizacji zadań na poszczególne komponenty środowiska oraz środowiska jako całości.

Kluczową część analizy Prognozy stanowi matryca oceny oddziaływania na środowisko i zadań w poszczególnych celach strategicznych projektu dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” (przyjęty stopień analizy odpowiadający poziomowi szczegółowości dokumentu jako całości). W matrycy przyporządkowano każdej grupie wskazanych zadań kategorię potencjalnego oddziaływania na środowisko. Następnie, zgodnie z zapisami ustawy o oś, poddano poszczególne zadania ocenie poszerzonej obejmującej rodzaj, skalę i charakter oddziaływania na poszczególne elementy środowiska.

W trakcie prac nad Prognozą przeanalizowane zostały również liczne dokumenty strategiczne dotyczące rozwoju zrównoważonej mobilności, wyznaczające cele ochrony środowiska powiązane z dokumentem pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”:

- Dokumenty na poziomie międzynarodowym:
 - Biała Księga „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu,
 - Europa w ruchu. Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich,
 - Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej,
 - Europejski Zielony Ład,
 - Pakiet mobilności miejskiej,
 - Rozporządzenie ustanawiające instrument „Łącząc Europę”,

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach,
- Zielona Księga W kierunku nowej kultury mobilności w mieście,
- Zielona Księga Wpływ transportu na środowisko. Strategia Wspólnoty dla zrównoważonej mobilności,
- Zrównoważona Europa 2030 - reflection paper,
- Rezolucja „Przekształcamy nasz świat: Agenda na rzecz Zrównoważonego Rozwoju 2030”,
- Nowa Agenda Miejska ONZ,
- Nowa Karta Lipska (UE).
- Dokumenty na poziomie krajowym:
 - Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030,
 - Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO),
 - Krajowa Polityka Miejska 2030.
- Dokumenty na poziomie regionalnym:
 - Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030”,
 - Regionalny Plan Transportowy,
 - Regionalna Polityka Rowerowa województwa Śląskiego.
- Dokumenty subregionalne:
 - Studium Transportowe Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego,
 - Strategia Rozwoju Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego na lata 2021-2027, z perspektywą do 2030 r. (projekt).
- Dokumenty metropolitalne:
 - Strategia Rozwoju GZM Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2022-2027, z perspektywą do 2035 r.

Informacje na temat lokalnych uwarunkowań środowiskowych obszaru oraz stanu i jakości środowiska czerpano z danych Rocznika Statystycznego GUS, publikacji Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska, publikacji Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, publikacji GEOSERWISU (Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska), publikacji Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Państwowe, publikacji specjalistycznej literatury eksperckiej w zakresie oddziaływania i zagrożeń dla stanu środowiska związanych z rozwojem zintegrowanym. Przeanalizowana została również treść uchwał Sejmiku Województwa Śląskiego dotyczących ochrony przed hałasem oraz programów ochrony powietrza.

SOOŚ odnosi się do szerokiego spectrum zagadnień. Inaczej niż w przypadku oceny oddziaływania planowanych przedsięwzięć nie ma tu możliwości odniesienia się do konkretnych rozwiązań technicznych. Poziom szczegółowości prowadzonej oceny oddziaływania jest ściśle powiązany z poziomem szczegółowości przedmiotowego dokumentu.

Dyrektywa 2001/42/WE przy sporządzaniu prognozy oddziaływania dokumentów strategicznych kładzie nacisk w szczególności na:

- Zebranie i przedstawienie danych na temat stanu środowiska, aktualnych problemów i ich prawdopodobnej przyszłej ewolucji,
- Przewidywanie znaczących oddziaływań środowiskowych ocenianego dokumentu,
- Wskazanie środków łagodzących i sposobu ich monitorowania,
- Konsultacje społeczne z odpowiednimi władzami, jako część procesu oceny,
- Monitoring oddziaływań środowiskowych podczas wdrażania dokumentu.

Zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt.3 lit. b ustawy ooś (Dz. U. z 2022 poz. 1029 ze zm.) prognoza oddziaływania na środowisko projektu dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” powinna przedstawiać rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie.

W ramach Prognozy dokonana została analiza wariantu podstawowego, którego planowane działania zostały poddane szczegółowej analizie. W rozdziale nr 6 przeanalizowano również skutki tzw. „wariantu 0” – polegającego na niezrealizowaniu projektu dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” oraz jego potencjalne skutki zarówno dla stanu rozwoju terytorialnego, jak również skutki środowiskowe (podwyższone koszty środowiskowe).

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Przeanalizowany został również wariant alternatywny, który polegać będzie na zmniejszeniu maksymalnego zakresu realizacji projektów wskazanych w projekcie dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”. Wariant alternatywny zakłada zmniejszenie ilości realizowanych projektów w wyniku dostępności środków finansowych.

Zaplanowane działania będą oddziaływać lokalnie, nie ma więc potrzeby przeprowadzenia transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Podczas obowiązywania projektu dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” prowadzony będzie przez Zamawiającego bieżący monitoring zaawansowania realizacji założeń dokumentu.

Procedura oceny oddziaływania obejmowała etapy przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 1. Etapy SOOŚ projektu dokumentu pn. „Dobra Mobilność 30/50 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”

Etap SOOŚ	Cel
Ustalenie kontekstu i celów, określenie aktualnego stanu, zdecydowanie o zakresie Prognozy.	
Zidentyfikowanie innych ważnych planów lub programów i celów ochrony środowiska	Ocena, w jaki sposób na zawartość SUMP mają wpływ ustalenia dokumentów wyższego rzędu, jak istniejące ograniczenia zewnętrzne mogą być uwzględnione oraz pomocne w określaniu celów SOOS
Zebranie informacji bazowych o stanie środowiska	Dostarczenie dowodów dla istniejących problemów środowiskowych, prognozowania oddziaływań na środowisko, zakresu

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Etap SOOS	Cel
	monitoringu, pomoc w określeniu celów SOOS
Zidentyfikowanie problemów środowiskowych	Pomocne przy precyzowaniu oceny i jej pośrednich etapów, uwzględniając dane bazowe, określenie celów SOOS, prognozowaniu oddziaływań, określaniu zakresu monitoringu
Określenie celów SOOS	Dostarczenie instrumentów/środków służących do oszacowania wpływu SUMP na środowisko
Określenie i doprecyzowanie alternatyw i oszacowanie oddziaływań	
Porównanie celów SUMP z celami SOOS	Identyfikacja potencjalnych synergii i niespójności pomiędzy celami SUMP i celami SOOS
Rozwój strategicznych rozwiązań alternatywnych	Określenie i sprecyzowanie ewentualnych strategicznych alternatyw
Przewidywanie oddziaływań SUMP uwzględniając alternatywy	Określenie znaczących środowiskowych oddziaływań programu i jego alternatyw
Oszacowanie efektów SUMP, uwzględniając ewentualne alternatywy	Walidacja przewidywanych oddziaływań SUMP i jego alternatyw, pomoc przy doprecyzowaniu SUMP
Środki łagodzące oddziaływania niekorzystne	Zapewnienie, że oddziaływania niekorzystne zostały zidentyfikowane i potencjalne środki łagodzące zostały rozważone (uwzględnione)

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Etap SOOŚ	Cel
Propozycja wskaźników monitorowania oddziaływań środowiskowych wdrożenia SUMP	Wyznaczenie szczegółów, dla których wpływ środowiskowy SUMP może zostać oszacowany
Przygotowanie prognozy oddziaływania	
Przygotowanie prognozy oddziaływania	Prezentacja przewidywanych oddziaływań środowiskowych SUMP, uwzględniając alternatywy, w formie odpowiedniej dla konsultacji społecznych i decydentów
Konsultacja projektu SUMP i prognozy oddziaływania	
Konsultacje społeczne, konsultacje z odpowiednimi organami projektu SUMP oraz prognozy oddziaływania	Zapewnienie udziału społeczeństwa i organów konsultujących oraz możliwości wyrażenia opinii do wniosków płynących SOOS
Zestawienie i rozpatrzenie uwag, które wpłynęły w ramach konsultacji społecznych i podjęcie decyzji o ich ujęciu lub odrzuceniu	Zapewnienie, że uwarunkowania środowiskowe jakichkolwiek poważnych zmian w projekcie SUMP na tym etapie są określone i wzięte pod uwagę Dostarczenie informacji, w jaki sposób wyniki oceny oddziaływania i konsultacji społecznych zostały wzięte pod uwagę w ostatecznej wersji dokumentu
Monitoring znaczących oddziaływań na środowisko wdrożenia SUMP	
Zdefiniowanie celów i metod monitoringu	Aby określić efekt środowiskowy SUMP należy określić gdzie prognozowane oddziaływania są takie jak w rzeczywistości, pomoc

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Etap SOOŚ	Cel
	w identyfikacji oddziaływań niekorzystnych
Reakcja na oddziaływania niekorzystne	Przygotowanie odpowiedniej reakcji tam, gdzie zostały stwierdzone oddziaływania niekorzystne

Źródło: opracowanie własne

2 Zawartość i główne cele dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” oraz powiązanie z dokumentami wyższego rzędu

2.1 Zawartość dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”

Dokument pn.: „Dobra Mobilność 30/50 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” obejmuje wszystkie aspekty mobilności w obszarze Subregionu Centralnego.

Za podstawowe cele SUMP należy przyjąć:

- obniżanie emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z transportu,
- wspieranie rozwoju mobilności,
- wykorzystanie technologii informacyjnych w transporcie,
- rozwój multimodalnego transportu towarów i pasażerów,
- integracja form transportu,
- dbałość o odpowiednie zagospodarowanie przestrzenne,

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- regulacja opłat związanych z infrastrukturą transportową (logistyka),
- ograniczenia ruchu pojazdów osobowych,
- zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- programowanie właściwej polityki parkingowej.

Fundamentem SUMP było wypracowanie spójnej koncepcji mobilnościowej dla całego obszaru, czyli racjonalnej wizji rozwoju. Następnie wskazane zostały priorytety i wymierne cele, które wyznaczają kierunki działań na najbliższe lata.

Sporządzony SUMP składa się z ośmiu rozdziałów:

Rozdział 1 – Jak napisaliśmy plan?

Zawiera informacje o sposobie tworzenia SUMP, określa obszar opracowania oraz określa rodzaj współpracy między partnerami.

Rozdział 2 – Na jakich danych bazuje plan?

W niniejszym rozdziale charakterystyce poddano obszar opracowania, podsumowano przeprowadzone analizy stanu istniejącego i sytuacji mobilnościowej. Analizie poddano trendy w zachowaniach i preferencjach transportowych. W rozdziale określony został stan wejściowy oraz zagrożenia wynikające z obecnego stanu rzeczy. Analizie poddano szanse analizowanego obszaru w kontekście mobilności.

Rozdział 3 – Jakie działania kontynuujemy?

W niniejszym rozdziale charakterystyce poddano zgodność z dokumentami szczebla europejskiego, krajowego, regionalnego i lokalnego.

Rozdział 4 – Na jakich zasadach oparliśmy nasz plan?

W rozdziale tym dokonano analizę scenariuszy działań, modelu systemu oraz określono jaki kształt będzie miał szkielet transportowy.

Rozdział 5 – Do czego i jak dążymy?

W rozdziale sformułowano cele rozwoju infrastruktury transportowej Subregionu Centralnego. Cele te opierają się na założeniu zgodności z celami europejskiej polityki klimatycznej oraz krajowej i regionalnej polityki transportowej oraz potrzebami zrównoważonego rozwoju społeczeństwa i gospodarki regionu oraz możliwości

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

pozyskania finansowego wsparcia zewnętrznego na realizację wynikających z SUMP zadań.

W dokumencie przyjęto dwustopniowy podział celów rozwojowych, zakładający stopniowe zwiększenie poziomu zakresu, od celów strategicznych, do celów operacyjnych. Narzędziem realizacji poszczególnych celów będą zadania, którym następnie przypisane zostały priorytety i pogrupowane zostały w pakiety działań, gdzie określone zostały zadania główne i zadania dodatkowe.

Rozdział 6 – Jak zrealizujemy zadania priorytetowe?

W rozdziale omówiono sposób realizacji działań inwestycyjnych, operacyjnych oraz organizacyjnych, które zostały zebrane w pakiety zadań zgodnie z priorytetami ustalonymi po przygotowaniu analizy SWOT. Poszczególne pakiety zostały przedstawione na kartach, które zostaną uszczegółowione w czasie rozwoju konkretnych projektów.

Rozdział 7 – Jak będziemy sprawdzać postępy prac?

Rozdział prezentuje sposób badań efektów realizacji zadań wyznaczonych w SUMP, wyznaczone zostały w nim wskaźniki i sposób raportowania wyników badań i monitoringu.

Rozdział 8 – Kto tworzył plan?

Rozdział prezentuje zespół autorów i ich udział w opracowaniu dokumentu.

2.2 Wizja oraz główne cele SUMP

Wizja SUMP brzmi następująco: **Zrównoważona mobilność sprzyja wygodnemu życiu mieszkańców.**

Wizja obejmuje zestaw trzech celów strategicznych, wskazujących ramy dla powodzenia interwencji w zakresie zrównoważonej mobilności w subregionie:

- CEL STRATEGICZNY I – Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników,
- CEL STRATEGICZNY II – Redukcja wpływu transportu na środowisko i klimat,

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- CEL STRATEGICZNY III – Ograniczenie wykorzystania samochodu w podróżach codziennych,

W nawiązaniu do celów strategicznych, wyznaczono następujące cele operacyjne:

- CEL OPERACYJNY I – Spójny i dostępny dla wszystkich transport metropolitalny,
- CEL OPERACYJNY II – Bezpieczne obszary śródmiejskie o wysokiej dostępności,
- CEL OPERACYJNY III – Urbanistyka zorientowana na transport zbiorowy i aktywne formy mobilności,
- CEL OPERACYJNY IV – Transport przyjazny środowisku,
- CEL OPERACYJNY V – Metropolitalne laboratorium mobilności.

Cele strategiczne i operacyjne są ze sobą wzajemnie powiązane (nie są one od siebie odseparowane) – przenikają się i powinny być ze sobą zharmonizowane. Zaproponowane cele strategiczne determinują filary interwencji w postaci celów operacyjnych wraz z pakietami działań. Cele główne mają charakter strategiczny i dlatego przyjęto dla nich horyzont czasowy roku 2050. Natomiast dla celów szczegółowych przyjęto horyzont roku 2030 (realizacja zadań priorytetowych), po którym powinna nastąpić ocena skuteczności podjętych działań oraz ewentualna weryfikacja celów.

Narzędziem realizującym wyznaczone cele operacyjne będą następujące zadania:

- CEL OPERACYJNY I – Spójny i dostępny dla wszystkich transport metropolitalny:
 - Zbudujemy infrastrukturę kolei metropolitalnej,
 - Pozyskamy pociągi do obsługi przewozów metropolitalnych,
 - Poprawimy dostępność sieci kolejowej,
 - Przebudujemy sieć lokalnych połączeń transportu zbiorowego,
 - Rozbudujemy i zmodernizujemy sieć tramwajową,
 - Stworzymy lokalne systemy transportu powiatowego,
 - Wdrożymy priorytety dla komunikacji zbiorowej,
 - Stworzymy możliwość prostego korzystania ze wszystkich środków transportu,

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- Wypracujemy system zarządzania ruchem w regionie.
- CEL OPERACYJNY II – Bezpieczne obszary śródmiejskie o wysokiej dostępności:
 - Wdrożymy spójną politykę parkingową,
 - Uzupełnimy i zmodernizujemy sieć drogową.
- CEL OPERACYJNY III – Urbanistyka zorientowana na transport zbiorowy i aktywne formy mobilności:
 - Zintegrujemy politykę przestrzenną z dostępnością transportową terenu,
 - Rozwiniemy sieć przyjaznych ulic w miastach,
 - Zapewnimy bezpieczne dojście uczniów do szkół,
 - Stworzymy warunki do rozwoju komunikacji rowerowej.
- CEL OPERACYJNY IV – Transport przyjazny środowisku:
 - Stworzymy strefy czystego transportu,
 - Pozyskamy nowe tramwaje, trolejbusy i niskoemisyjne autobusy,
 - Będziemy wdrażać technologie zeroemisyjne.
- CEL OPERACYJNY V – Metropolitalne laboratorium mobilności:
 - Rozwiniemy projekt Metropolitalnych Szkół Prototypowania,
 - Opracujemy plan zrównoważonej logistyki miejskiej (SULP) dla Subregionu Centralnego,
 - Opracujemy model ruchu dla Subregionu Centralnego,
 - Przeprowadzimy cykliczne badania społeczne dotyczące nawyków mobilnościowych i badania ruchu,
 - Rozwiniemy technologie bezzałogowe i autonomiczne,
 - Rozwiniemy alternatywne usługi transportowe.

Zaproponowane zadania inwestycyjne, operacyjne i organizacyjne będą realizowane w pakietach i według poniższych priorytetów, które ustalone zostały, w oparciu o analizę SWOT, zawartą w dokumencie pt. Dobra Mobilność — (nie) wykorzystane możliwości, stanowiącą uzupełnienie do SUMP.

Wyznaczono w ten sposób 5 pakietów działań:

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- PAKIET I – KOLEJ METROPOLITALNA - Realizacja tego pakietu służy do wdrożenia kolei metropolitalnej poprzez budowę infrastruktury, zapewnienie taboru i odpowiedniej częstotliwości połączeń, określonej w definicji korytarzy transportowych.

Główne zadania:

- Zbudujemy infrastrukturę kolei metropolitalnej,
- Pozyskamy pociągi do obsługi przewozów metropolitalnych,

Dodatkowe zadania:

- Poprawimy dostępność sieci kolejowej,

- PAKIET II: DOBRY TRANSPORT - Realizacja tego pakietu służy do wykreowania hierarchicznej, funkcjonalnie uporządkowanej i ściśle powiązanej z koleją metropolitalną sieć transportowej, wyposażonej w odpowiednią infrastrukturę liniową i przesiadkową, a także tabor autobusowy, tramwajowy i trolejbusowy

Główne zadania:

- Poprawimy dostępność sieci kolejowej,
- Przebudujemy sieć lokalnych połączeń transportu zbiorowego,

Dodatkowe zadania:

- Zintegrujemy politykę przestrzenną z dostępnością transportową terenu,
- Rozwiniemy sieć przyjaznych ulic w miastach,
- Stworzymy warunki do rozwoju komunikacji rowerowej,
- Pozyskamy nowe tramwaje i bezemisyjne autobusy,
- Przeprowadzimy cykliczne badania społeczne dotyczące nawyków mobilnościowych i badania ruchu.

- PODPAKIET IIa: PRZESIADKI – Realizacja tego podpakietu służy do ustandaryzowania i budowy węzłów przesiadkowych zwiększających dostęp do sieci kolejowej, a także zmniejszających liczbę samochodów wjeżdżających do centrów lokalnych.

Powiązane zadania:

- Poprawimy dostępność sieci kolejowej,
- Przebudujemy sieć lokalnych połączeń transportu zbiorowego,

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- Stworzymy możliwość prostego korzystania ze wszystkich środków transportu,
 - Rozwiniemy alternatywne usługi transportowe,
- PODPAKIET IIb: TRAMWAJE – Realizacja tego podpakietu służy do rozbudowy oraz modernizacji sieci tramwajowej w celu zwiększenia jej sprawności, niezawodności oraz spójności.
- Powiązane zadania:
- Rozbudujemy i zmodernizujemy sieć tramwajową,
 - Przebudujemy sieć lokalnych połączeń transportu zbiorowego,
 - Wdrożymy priorytety dla komunikacji zbiorowej,
- PODPAKIET IIc: POJAZDY – Realizacja tego podpakietu służy do zakupu nowych komfortowych i ekologicznych autobusów, tramwajów i trolejbusów.
- Powiązane zadania:
- Pozyskamy nowe tramwaje, trolejbusy i niskoemisyjne autobusy,
 - Będziemy wdrażać technologie zeroemisyjne,
- PODPAKIET IIId: ROWERY – Realizacja tego podpakietu służy do stworzenia możliwości komfortowego przemieszczania się po miastach i wsiach na rowerze – nie tylko po wydzielonych dla rowerów drogach.
- Powiązane zadania:
- Stworzymy warunki do rozwoju komunikacji rowerowej,
 - Rozwiniemy sieć przyjaznych ulic w miastach,
- PAKIET III: DOBRE CENTRUM - Realizacja tego pakietu służy do przekształcenia obszarów śródmiejskich, zawiera więc działania służące do regulowania ich dostępności i sposobu funkcjonowania pod względem transportowym.
- Główne zadania:
- Wdrożymy spójną politykę parkingową,
- Dodatkowe zadania:
- Rozwiniemy sieć przyjaznych ulic w miastach.
- PAKIET IV: DOBRA DZIELNICA - Realizacja tego pakietu służy do tworzenia przyjaznych dla ruchu pieszego i rowerowego przestrzeni

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

w dzielnicach mieszkaniowych. Priorytetowe znaczenie ma dla nas otoczenie szkół i przedszkoli.

Główne zadania:

- Rozwiniemy sieć przyjaznych ulic w miastach,
- Zapewnimy bezpiecznie dojście dzieci do szkół,

Zadania dodatkowe:

- Stworzymy warunki do rozwoju komunikacji rowerowej.
- PAKIET V: LABORATORIUM MOBILNOŚCI - Realizacja tego pakietu służy do skalowania rozwiązań mobilnościowych, wytwarzania standardów realizacji zadań, rozpoznawania nowych wyzwań i szkolenia urzędników.

3 Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu oraz sposoby w jaki te cele i inne problemy zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu

Zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt. 2 lit. d ustawy ooś prognoza musi określać, analizować i oceniać sposób uwzględnienia w projekcie analizowanego dokumentu celów ochrony środowiska ustanowionych na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotnych z punktu widzenia projektu dokumentu.

Cele SUMP wpisują się w cele dokumentów strategicznych wyższego szczebla i regionalnych. Odpowiadają na zdiagnozowane problemy transportowe subregionu, a ich realizacja wpłynie na jakość życia mieszkańców obszaru, sytuację społeczno – gospodarczą, oraz stan środowiska. Projekt SUMP został sporządzony przy uwzględnieniu spójności z zapisami najważniejszych dokumentów branżowych rangi międzynarodowej i krajowej oraz regionalnej. Szczegółową analizę związku z ramowymi dokumentami odnoszącymi się do kształtowania polityk środowiskowych przedstawiono poniżej.

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Ponadto SUMP jest zgodny z dokumentami strategicznymi i planistycznymi obowiązującymi na terenie powiatów. Cele i działania SUMP zostały wyznaczone na podstawie ustaleń i konsultacji z przedstawicielami Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego, co potwierdza zgodność z ich dokumentami strategicznymi i planistycznymi.

3.1 Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym i wspólnotowym

– **Biała Księga „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu (Bruksela, 2011).** Dokument przedstawia wizję Komisji dotyczącą przyszłości systemu transportowego UE i określa strategię na najbliższe dziesięciolecie. Zdefiniowany w nim program jest elementem strategii EUROPA 2020 i jej inicjatywy przewodniej dotyczącej efektywnego wykorzystania zasobów. Biała Księga za główne cele do osiągnięcia, stawia integrację i ujednoczenie transportu w Europie, znaczne zmniejszenie emisji dwutlenku węgla poprzez rozwój nowoczesnych technologii produkcji silników oraz zwiększenie aktywizacji bardziej ekologicznych i wydajniejszych środków transportu, czyli kolejowego oraz wodnego. Wizja konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportu ma być realizowana między innymi poprzez efektywną sieć multimodalnego podróżowania i transportu między miastami. W ramach tego działania dokument zwraca uwagę, że by doszło do redukcji emisji, konieczna jest konsolidacja znacznej ilości towarów przewożonych na duże odległości. Towarzyszyć ma temu integracja sieci, gdzie lotniska, porty, stacje kolejowe, metra i autobusowe powinny być w coraz większym stopniu połączone i stać się platformami połączeń multimodalnych. Dodatkowo dokument podkreśla, że zapewnienie zmiany strukturalnej niezbędnej do umożliwienia skutecznego konkurowania przez transport kolejowy oraz przejęcia większej proporcji transportu towarów na średnie i dalekie odległości stanowi wyzwanie. Ułatwi to rozwój efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych.

Analizowany SUMP nawiązuje do Białej Księgi poprzez spójność z następującymi celami na rzecz utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu:

- Do 2030 r. 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. kolej lub transport wodny, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50% tego typu transportu. Ułatwi to rozwój efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych. Aby osiągnąć ten cel, musimy rozbudować stosowną infrastrukturę.
 - Stworzenie do 2030 r. w pełni funkcjonalnej ogólnounijnej multimodalnej sieci bazowej TEN-T, zaś do 2050 r. osiągnięcie wysokiej jakości i przepustowości tej sieci, jak również stworzenie odpowiednich usług informacyjnych.
- **Europa w ruchu. Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich** – w którym odnotowano, że w sektorze mobilności zachodzą głębokie przemiany oraz podkreślono, że rewolucja w dziedzinie mobilności cyfrowej powinna doprowadzić do bezpieczniejszego, bardziej innowacyjnego, bardziej zintegrowanego, zrównoważonego, sprawiedliwszego, bardziej konkurencyjnego i czystszej sektora transportu drogowego, który jest połączony z innymi, bardziej zrównoważonymi rodzajami transportu; z zadowoleniem odnosi się do przyjętego w komunikacie podejścia strategicznego zakładającego wypracowanie spójnych ram regulacyjnych dla coraz bardziej złożonej dziedziny transportu drogowego. Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu SUMP nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.
- **Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej** – wyznacza cele w kontekście planów zrównoważonej mobilności miejskiej, do multimodalności i skoordynowanego wykorzystania nisko- lub bezemisyjnego miejsko-regionalnego transportu i logistyki oraz transportu kolejowego, morskiego i rzeczno- wodnego. W szczególności odchodzenie

od transportu drogowego na rzecz innych rodzajów transportu o niższej emisyjności oferowałyby istotne możliwości w dążeniu do niższej emisji. W każdym razie priorytetowo należy traktować rozwiązania w zakresie zmiany transportu w kierunku mobilności niskoemisyjnej, np. poprzez ponowne przemyślenie istniejących ukrytych lub jawnych dotacji dla transportu drogowego. Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu SUMP nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

– **Europejski Zielony Ład** - stanowi fundamentalną obecnie strategię na rzecz wzrostu, której celem jest przekształcenie UE w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto i w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych. Zielony Ład zawiera między innymi:

- bardziej ambitne cele klimatyczne UE na lata 2030 (50-55% redukcji GHG w stosunku do 1990 r.) i 2050 (neutralność klimatyczna);
- dostarczenie czystej, dostępnej cenowo energii;
- zmobilizowanie sektora przemysłu do czystej i o obiegu zamkniętym gospodarki;
- budowanie i remontowanie w sposób oszczędzający energie i zasoby;
- zerowy poziom emisji zanieczyszczeń;
- ochronę i odbudowę ekosystemów i różnorodności biologicznej;
- przyspieszenie przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu SUMP nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

– **Pakiet mobilności miejskiej** - UE współpracuje z miastami i regionami nad zrównoważoną polityką mobilności miejskiej. Celem jest wydajny system transportu publicznego i dobre połączenia z innymi regionami w kraju. UE

dąży również do poprawy jakości życia w miastach poprzez promowanie aktywnej mobilności (ruch pieszy i jazda na rowerze) oraz zapewnienie dojazdu mieszkańcom i osobom dojeżdżającym do pracy. Celem partnerstwa na rzecz mobilności w miastach jest poprawa ramowych warunków mobilności w miastach w całej UE. Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu SUMP nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

– **Rozporządzenie ustanawiające instrument „Łącząc Europę”** - instrument finansowy, który zastąpił program Sieci Transeuropejskie (TEN), ustanowiony przez Parlament Europejski i Radę Unii Europejskiej rozporządzeniem nr 1316/2013[1] do wspierania i realizacji projektów infrastrukturalnych w latach 2014–2020 w dziedzinie transportu, energetyki i telekomunikacji. Fundusz ma się przyczynić do osiągnięcia przez Unię celów Europejskiego Zielonego Ładu (ang. European Green Deal). Ma on pomóc przekształcić UE w nowoczesną, zasobooszczędną i konkurencyjną gospodarkę:

- która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto,
- w której nastąpi oddzielenie wzrostu gospodarczego od zużywania zasobów,
- w której żadna osoba ani żaden region nie pozostaną w tyle.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu SUMP nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne, szczególnie w zakresie kolejnictwa.

– **Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach** - Przedstawiono w nim instrumenty mające sprzyjać zmianie zachowań komunikacyjnych i wzorców mobilności w obszarach zurbanizowanych. Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu SUMP nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

– **Zielona Księga W kierunku nowej kultury mobilności w mieście** - Zgodnie z dokumentem, nowe podejście do mobilności w mieście oznacza

optymalizację wykorzystania różnorodnych środków transportu i tworzenie współmodalności pomiędzy różnymi rodzajami transportu zbiorowego (pociąg, tramwaj, metro, autobus, taksówka) oraz różnymi rodzajami transportu indywidualnego (samochód, motocykl, rower, chodzenie pieszo). Obejmuje ono także realizację wspólnych celów w zakresie dobrobytu gospodarczego, zarządzania popytem na transport, w celu zapewnienia mobilności, odpowiedniego poziomu życia i ochrony środowiska. Ponadto wiąże się z pogodzeniem interesów związanych z transportem towarów i transportem osób bez względu na rodzaj używanego środka transportu. Europejska strategia w zakresie mobilności w mieście odpowiadająca oczekiwaniom społecznym. Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu SUMP nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

– **Zielona Księga Wpływ transportu na środowisko.** Strategia Wspólnoty dla zrównoważonej mobilności - Komisja Europejska zwróciła uwagę m.in. na negatywną rolę transportu w postępującej degradacji środowiska na obszarach zurbanizowanych. Już wtedy dostrzeżono potencjał trakcji elektrycznej w miejskich przewozach pasażerskich i towarowych, wskazując na możliwości obniżenia emisji spalin i hałasu oraz uniezależnienia się od dostaw ropy naftowej. Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu SUMP nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

– **Zrównoważona Europa 2030 - reflection paper** - Nadrzędna strategia UE w zakresie celów zrównoważonego rozwoju kierująca działaniami UE i jej państw członkowskich. Dokument zakłada trzy scenariusze w jaki sposób osiągnąć cele zrównoważonego rozwoju w UE. Te trzy scenariusze ilustrują różne koncepcje oraz mają za zadanie skłonić do debaty i refleksji. Ostateczny rezultat będzie prawdopodobnie stanowił kombinację elementów wszystkich scenariuszy. Trzy scenariusze:

- Nadrzędna strategia UE w zakresie celów zrównoważonego rozwoju, aby kierować działaniami UE i jej państw członkowskich.

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- Kontynuacja włączania przez Komisję celów zrównoważonego rozwoju do wszystkich istotnych polityk UE, bez egzekwowania działań od państw członkowskich.
- Większy nacisk na działania zewnętrzne przy jednoczesnej konsolidacji obecnych ambicji w zakresie zrównoważonego rozwoju na szczeblu UE.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu SUMP nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

– Rezolucja „Przekształcamy nasz świat: Agenda na rzecz Zrównoważonego Rozwoju 2030” - Agenda 2030 to rezolucja przyjęta jednogłośnie przez 193 państw członkowskich Organizacji Narodów Zjednoczonych w 2015 roku. Jest to strategia rozwoju świata definiująca model zrównoważonego rozwoju na poziomie globalnym, której głównym celem jest wyeliminowanie ubóstwa, przy równoczesnej realizacji szeregu celów gospodarczych, społecznych i środowiskowych. Dla jakości środowiska życia człowieka, w tym przestrzeni publicznych w ich miejscach zamieszkania, istotny jest cel 11: zrównoważone miasta i społeczności (uczynić miasta i osiedla ludzkie bezpiecznymi, stabilnymi, zrównoważonymi oraz sprzyjającymi włączeniu społecznemu). Agenda określa 17 celów zrównoważonego rozwoju oraz związanych z nimi 169 zadań, które mają zostać osiągnięte przez świat do 2030 roku.

- Cel 1: Wyeliminować ubóstwo we wszystkich jego formach na całym świecie,
- Cel 2: Wyeliminować głód, osiągnąć bezpieczeństwo żywnościowe i lepsze odżywianie oraz promować zrównoważone rolnictwo,
- Cel 3: Zapewnić wszystkim ludziom w każdym wieku zdrowe życie oraz promować dobrobyt,
- Cel 4: Zapewnić wszystkim edukację wysokiej jakości oraz promować uczenie się przez całe życie,
- Cel 5: Osiągnąć równość płci oraz wzmocnić pozycję kobiet i dziewcząt,

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- Cel 6: Zapewnić wszystkim ludziom dostęp do wody i warunków sanitarnych poprzez zrównoważoną gospodarkę zasobami wodnymi,
- Cel 7: Zapewnić wszystkim dostęp do źródeł stabilnej, zrównoważonej i nowoczesnej energii po przystępnej cenie,
- Cel 8: Promować stabilny, zrównoważony i inkluzywny wzrost gospodarczy, pełne i produktywne zatrudnienie oraz godną pracę dla wszystkich ludzi,
- Cel 9: Budować stabilną infrastrukturę, promować zrównoważone uprzemysłowienie oraz wspierać innowacyjność,
- Cel 10: Zmniejszyć nierówności w krajach i między krajami,
- Cel 11: Uczynić miasta i osiedla ludzkie bezpiecznymi, stabilnymi, zrównoważonymi oraz sprzyjającymi włączeniu społecznemu,
- Cel 12: Zapewnić wzorce zrównoważonej konsumpcji i produkcji,
- Cel 13: Podjąć pilne działania w celu przeciwdziałania zmianom klimatu i ich skutkom,
- Cel 14: Chronić oceany, morza i zasoby morskie oraz wykorzystywać je w sposób zrównoważony,
- Cel 15: Chronić, przywrócić oraz promować zrównoważone użytkowanie ekosystemów lądowych, zrównoważone gospodarowanie lasami, zwalczać pustynnienie, powstrzymać i odwracać proces degradacji gleby oraz powstrzymać utratę różnorodności biologicznej,
- Cel 16: Promować pokojowe i inkluzywne społeczeństwa, zapewnić wszystkim ludziom dostęp do wymiaru sprawiedliwości oraz budować na wszystkich szczeblach skuteczne i odpowiedzialne instytucje, sprzyjające włączeniu społecznemu,
- Cel 17: Wzmocnić środki wdrażania i ożywić globalne partnerstwo na rzecz zrównoważonego rozwoju.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu SUMP nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

– **Nowa Agenda Miejska ONZ** - Nowa Agenda Miejska to dokument, który zwraca szczególną uwagę na wyzwania związane z postępującą urbanizacją. Został on przyjęty w październiku 2016 roku w Quito na konferencji Narodów Zjednoczonych w sprawie mieszkalnictwa i zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich (Habitat III). Nowa Agenda Miejska proponuje możliwe kierunki działań i jednocześnie wzmacnia misję Agendy 2030 w zakresie wspierania zrównoważonej urbanizacji. W dokumencie zarysowana jest wspólna wizja miast dla wszystkich. Wizja odnosząca się do sprawiedliwego użytkowania i korzystania z miast i osiedli ludzkich, starająca się propagować włączenie społeczne i zapewniać, że wszyscy mieszkańcy, obecnego i przyszłych pokoleń, bez żadnej dyskryminacji, mogą zamieszkiwać i tworzyć sprawiedliwe, bezpieczne, zdrowe, dostępne, przystępne, prężne i zrównoważone miasta i osiedla ludzkie, zapewniające wszystkim dobrobyt i wysoką jakość życia. Celem autorów agendy jest osiągnięcie takiego stanu miast i osiedli ludzkich, w których wszyscy ludzie mogą cieszyć się równymi prawami i szansami, jak również podstawowymi wolnościami, kierując się celami i zasadami Karty Narodów Zjednoczonych, w tym pełnym poszanowaniem prawa międzynarodowego. Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu SUMP nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

– **Nowa Karta Lipska (UE)** - wyznacza kierunki rozwoju miast europejskich i jest aktualizacją pierwszej wersji Karty Lipskiej na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich przyjętej przez unijnych ministrów w 2007 roku. Za koniecznością jej aktualizacji ministrowie opowiedzieli się w Deklaracji Bukaresztańskiej w 2019 roku. Nowa Karta Lipska to zbiór strategicznych zasad i kierunków dobrego zarządzania miastami, który określa politykę miejską w Europie po 2020 roku. Postulaty z pierwszej wersji dokumentu są nadal aktualne, natomiast Nowa Karta Lipska mocno podkreśla potrzebę transformacji w kierunku miast sprawiedliwych, zielonych i produktywnych. Cele strategiczne jak i cele

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

operacyjne projektu SUMP nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

3.2 Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu krajowym

– **Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030** - Dokument jest dokumentem planistycznym, który wyznacza najważniejsze kierunki rozwoju transportu w Polsce do 2030 roku i stanowi kluczowy dokument związany ze zbliżającą się perspektywą finansową Unii Europejskiej na lata 2021–2027. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku zastąpiła Strategię Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku). W ramach kierunku interwencji 1 – Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce, wyróżnia cel – Transport lądowy jako element zintegrowanego systemu transportowego. Analizowany SUMP bezpośrednio koresponduje z i wymienionymi w ramach tego celu działaniami do roku 2030.

– **Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO)** - Celem strategicznym Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) jest odbudowa potencjału rozwojowego gospodarki, utraconego w wyniku pandemii oraz wsparcie trwałej konkurencyjności gospodarki i wzrost poziomu życia społeczeństwa w dłuższym horyzoncie czasowym. Realizacja KPO przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska ma na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania gospodarki na środowisko, przy jednoczesnym zapewnieniu konkurencyjności i bezpieczeństwa energetycznego oraz ekologicznego kraju, a także rozwój zrównoważonego, bezpiecznego i odpornego systemu transportowego zapewniającego odpowiednią obsługę potrzeb gospodarki i społeczeństwa. Zaplanowane działania będą skoncentrowane na wdrażaniu odpowiednich reform i inwestycji, przyczyniających się do osiągnięcia wyznaczonego celu.

Priorytety Programu:

- Czyste powietrze i efektywność energetyczna,
- Ułatwienie przedsiębiorstwom energetycznym realizacji obowiązku oszczędności energii,

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- Poprawa warunków dla rozwoju technologii wodorowych oraz innych gazów zdekarbonizowanych,
- Poprawa warunków dla rozwoju odnawialnych źródeł energii,
- Wsparcie inwestycji morskich farm wiatrowych,
- Ramy prawne dla rozwoju magazynów energii,
- Wsparcie rekultywacji środowiska i ochrony przed substancjami niebezpiecznymi,
- Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska,
- Zwiększenie udziału zero i niskoemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu SUMP nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

– **Krajowa Polityka Miejska 2030** - Krajowa Polityka Miejska przyczynia się do zwiększenia efektywności działań wszystkich podmiotów oraz proponuje rozwiązania służące zapewnieniu kompleksowości ich działań. Strategicznym celem polityki miejskiej jest wzmocnienie zdolności miast i obszarów zurbanizowanych do zrównoważonego rozwoju i tworzenia miejsc pracy oraz poprawa jakości życia mieszkańców. Cele szczegółowe dokumentu:

- stworzenie warunków dla skutecznego, efektywnego i partnerskiego zarządzania rozwojem na obszarach miejskich, w tym w szczególności na obszarach metropolitalnych,
- wspieranie zrównoważonego rozwoju ośrodków miejskich, w tym przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom niekontrolowanej suburbanizacji,
- odbudowa zdolności do rozwoju poprzez rewitalizację zdegradowanych społecznie, ekonomicznie i fizycznie obszarów miejskich,
- poprawa konkurencyjności i zdolności głównych ośrodków miejskich do kreowania rozwoju, wzrostu i zatrudnienia,

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- wspomaganie rozwoju subregionalnych i lokalnych ośrodków miejskich, przede wszystkim na obszarach problemowych polityki regionalnej (w tym na niektórych obszarach wiejskich) poprzez wzmacnianie ich funkcji oraz przeciwdziałanie ich upadkowi ekonomicznemu.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu SUMP nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

3.3 Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu regionalnym

- **Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030” Zielone Śląskie** - Zarysowane w dokumencie cele i kierunki wskazują drogę oraz narzędzia pozwalające na istotne zmiany gospodarcze prowadzące do pobudzenia tempa rozwoju gospodarczego regionu w oparciu o dynamicznie rozwijający się sektor przedsiębiorstw innowacyjnych. Strategia „Śląskie 2030” odpowiada również na wyzwania demograficzne stojące przed województwem śląskim. Dotyczą one w głównej mierze starzenia się społeczności regionu oraz malejącej liczby mieszkańców co jest wynikiem ujemnego przyrostu naturalnego oraz procesów migracyjnych.

Główne cele strategii to:

- Cel strategiczny A - Województwo śląskie regionem odpowiedzialnej transformacji gospodarczej:
 - A.1. Konkurencyjna gospodarka,
 - A.2. Innowacyjna gospodarka,
 - A.3. Silna lokalna przedsiębiorczość
- Cel strategiczny B - Województwo śląskie regionem przyjaznym dla mieszkańca:
 - B.1. Wysoka jakość usług społecznych, w tym zdrowotnych,
 - B.2. Aktywny mieszkaniec,

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- B.3. Atrakcyjny i efektywny system edukacji i nauk.
- Cel strategiczny C - Województwo śląskie regionem wysokiej jakości środowiska i przestrzeni:
 - C.1. Wysoka jakość środowiska,
 - C.2. Efektywna infrastruktura,
 - C.3. Atrakcyjne warunki zamieszkania, kompleksowa rewitalizacja, zapobieganie i dostosowanie do zmian klimatu.
- Cel strategiczny D - Województwo śląskie regionem sprawnie zarządzanym:
 - D.1. Zrównoważony rozwój terytorialny,
 - D.2. Aktywna współpraca z otoczeniem i kreowanie silnej marki regionu,
 - D.3. Nowoczesna administracja publiczna.

Projekt SUMP nawiązuje poprzez cele strategiczne i operacyjne do wszystkich czterech celów strategii województwa.

- Program Ochrony Środowiska dla Województwa Śląskiego do roku 2019 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2024 wskazującego jako cel dążenie do sukcesywnej poprawy stanu środowiska w województwie oraz ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko naturalne źródeł zanieczyszczeń, ochronę i rozwój walorów środowiska, a także racjonalne gospodarowanie jego zasobami przy uwzględnieniu konieczności dalszego rozwoju społeczno-gospodarczego. Projekt SUMP nawiązuje do ustaleń Programu bezpośrednio poprzez Cel strategiczny II - Redukcja wpływu transportu na środowisko i klimat. W Programie ujęto następujące obszary interwencji: jakość powietrza i ochrona klimatu, zagrożenie hałasem, pola elektromagnetyczne, gospodarowanie wodami, gospodarka wodno-ściekowa, zasoby geologiczne, gleby, gospodarowanie odpadami i zapobieganie powstawaniu odpadów, zasoby przyrodnicze i zagrożenia poważnymi awariami. SUMP uwzględnia potrzebę w zakresie ochrony i poprawy stanu środowiska, w szczególności poprawy jakości powietrza i ochrony

przed hałasem, zarówno gmin i powiatów subregionu centralnego jak i województwa śląskiego.

– Regionalny Plan Transportowy - Celem głównym opracowania Regionalnego Planu Transportowego dla Województwa Śląskiego jest niskoemisyjny, niezawodny, nowoczesny, zrównoważony system transportowy województwa śląskiego, zapewniający dobre skomunikowanie regionu w układzie powiązań europejskich i wewnętrznych, wysoką jakość życia i bezpieczeństwa mieszkańców oraz odpowiadający na wyzwania i potrzeby zmieniającej się gospodarki regionu. Cel ten ma zostać osiągnięty poprzez realizację następujących celów strategicznych, szczegółowych oraz działań:

- Cel strategiczny 1 – Transport przyjazny środowisku,
 - Cel szczegółowy 1.1. – ograniczenie poziomu emisyjności systemu transportowego, w tym w szczególności emisji CO₂.
 - Cel szczegółowy 1.2. – ograniczenie niekorzystnego wpływu transportu na tereny sąsiadujące z infrastrukturą transportową.
- Cel strategiczny 2 – Transport przyjazny mieszkańcom,
 - Cel szczegółowy 2.1. – Zwiększenie dostępności transportowej.
 - Cel szczegółowy 2.2. – Likwidacja wykluczenia transportowego.
 - Cel szczegółowy 2.3. – Zwiększenie intermodalności systemów transportu osób.
 - Cel szczegółowy 2.4. – Unowocześnienie i zwiększenie atrakcyjności systemu transportu.
 - Cel szczegółowy 2.5. – Minimalizowanie uciążliwości wynikających z funkcjonowania infrastruktury transportowej dla mieszkańców województwa.
- Cel strategiczny 3 – Transport bezpieczny i niezawodny,
 - Cel szczegółowy 3.1. – Poprawa bezpieczeństwa drogowego.

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- Cel szczegółowy 3.2. – Zwiększenie niezawodności transportu i jego odporności na zjawiska kryzysowe.
- Cel strategiczny 4 – Transport dopasowany do transformacji gospodarczej regionu,
 - Cel szczegółowy 4.1. – Zapewnienie dostępu różnych gałęzi transportu do obszarów inwestycyjnych i turystycznych.
 - Cel szczegółowy 4.2. – Zwiększenie innowacyjności transportu.
 - Cel szczegółowy 4.3. – Rozwój powiązań krajowych i europejskich o znaczeniu gospodarczym.
 - Cel szczegółowy 4.4. – Obniżenie kosztów transportu towarów.
- **Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Śląskiego** - Celem głównym regionalnej polityki rowerowej województwa śląskiego jest stworzenie warunków dla rozwoju szeroko rozumianego ruchu rowerowego. Cel regionalnej polityki rowerowej województwa śląskiego osiągnięty będzie poprzez stworzenie spójnego systemu regionalnych tras rowerowych o wysokich walorach komunikacyjnych, rekreacyjnych, turystycznych, o wysokim standardzie, stanowiącego integralną część systemu transportowego województwa śląskiego, który jednocześnie jako element zagospodarowania przestrzennego, będzie miał także wpływ na jakość przestrzeni i krajobrazu. Dokument określa, podstawowe kryteria jakie muszą spełniać regionalne trasy rowerowe. Wskazano tam, główne korytarze ruchu rowerowego, w których powstaną przyszłe regionalne trasy rowerowe.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu SUMP nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

3.4 Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu lokalnym

- **Studium Transportowe Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego** - Wynikiem prac wykonanych w ramach studium jest m.in.

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

model ruchu, który został przekazany Zarządowi Transportu Metropolitalnego. Model ten wykorzystany ma zostać m.in. do budowania siatki połączeń komunikacji miejskiej w regionie. Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu SUMP nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Strategia Rozwoju Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego na lata 2021-2027, z perspektywą do 2030 r. (projekt)** - Konstrukcja celów strategicznych i operacyjnych projektu *Strategii* pozwala na zespolenie celów zawartych w dokumentach strategicznych i zintegrowane podejście do realizacji zasady zrównoważonego rozwoju. Treść projektu *Strategii* odwołuje się w zasadzie bezpośrednio do wszystkich wymiarów zrównoważonego rozwoju.

W Strategii wyznaczono następujące cele:

- Cel strategiczny 1: Subregion Centralny przyjazny środowisku:
 - Cel operacyjny 1.1. Poprawa jakości powietrza,
 - Cel operacyjny 1.2. Zwiększanie odporności miast na zmiany klimatu,
 - Cel operacyjny 1.3. Zrównoważona gospodarka zasobami i ochrona środowiska,
- Cel strategiczny 2: Mobilny Subregion Centralny:
 - Cel operacyjny 2.1. Dostępna i zrównoważona mobilność miejska,
- Cel strategiczny 3: Subregion Centralny sprzyjający rozwojowi społecznemu i gospodarczemu:
 - Cel operacyjny 3.1. Łagodzenie społecznych i gospodarczych skutków transformacji,
 - Cel operacyjny 3.2. Łagodzenie skutków niekorzystnych trendów demograficznych,
 - Cel operacyjny 3.3. Atrakcyjne warunki życia i zamieszkania,

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- Cel operacyjny 3.4. Zintegrowana i atrakcyjna oferta turystyczna.
- Cel strategiczny 4: Centralny sprawnie zarządzany:
 - Cel operacyjny 4.1. Wysoka jakość zarządzania rozwojem Subregionu Centralnego,
 - Cel operacyjny 4.2. Wysoki poziom kompetencji kadr jednostek samorządu terytorialnego w Subregionie Centralnym,
 - Cel operacyjny 4.3. Współpraca z otoczeniem wewnętrznym i zewnętrznym Subregionu Centralnego.
- Dokumenty ustanawiające obszary Natura 2000:
 - Decyzja Wykonawcza Komisji (UE) 2020/100 z dnia 28 listopada 2019 r. w sprawie przyjęcia trzynastego zaktualizowanego wykazu obszarów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na alpejski region biogeograficzny (nr aktu notyfikującego C(2019) 8589)
 - Decyzja Wykonawcza Komisji (UE) 2020/97 z dnia 28 listopada 2019 r. w sprawie przyjęcia trzynastego zaktualizowanego wykazu obszarów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (nr aktu notyfikującego C(2019) 8589),
 - Decyzja Komisji z dnia 10 stycznia 2011 r. w sprawie przyjęcia na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG czwartego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2010) 9669)(2011/64/UE),
 - Decyzja wykonawcza Komisji z dnia 7 listopada 2013 r. w sprawie przyjęcia siódmego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2013) 7358)(2013/741/UE),

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- Decyzja Komisji z dnia 12 grudnia 2008 r. przyjmująca na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG drugi zaktualizowany wykaz terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2008) 8039)(2009/93/WE),
 - Decyzja Komisji z dnia 13 listopada 2007 r. przyjmująca, na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG, pierwszy zaktualizowany wykaz terenów mających znaczenie dla Wspólnoty, składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument C(2007)5043)(2008/25/WE),
 - Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 29 sierpnia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Pustynia Błędownska (PLH120014)
- Plany Zadań ochronnych Obszary Natura 2000:
- Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 27 listopada 2020 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Bagno Bruch koło Pyrzowic PLH240035,
 - Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 6 marca 2019 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Buczyny w Szypowicach i Las Niwiski PLH240034,
 - Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 14 lutego 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Małej Panwi PLH160008 (Dz. Urz. Woj. Śl. poz. 1704 i Dz. Urz. Woj. Op. poz. 500),
 - Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 marca 2020 r. w sprawie ustanowienia

planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Lipienniki w Dąbrowie Górniczej PLH240037,

- Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 22 listopada 2019 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Łąki Dąbrowskie PLH240041,
- Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 22 listopada 2019 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Łąki w Jaworznie PLH240042,
- Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 22 listopada 2019 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Łąki w Sławkowie PLH240043,
- Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Łęgi w lasach nad Liswartą PLH240027,
- Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 17 marca 2022 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoja Kroczycka PLH240032,
- Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 17 grudnia 2021 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoja Środkowojurajska PLH240009,
- Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 24 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie PLH240003,

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 31 lipca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Pustynia Błędowska PLH120014,
- Zarządzenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 6 sierpnia 2015 r. o zmianie zarządzenia w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Suchy Młyn PLH240016,
- Zarządzenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 12 grudnia 2019 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Zbiornik Goczałkowicki – Ujście Wisły i Bajerki PLH240039,
- Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 22 lutego 2018r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Źródła Rajecznicy PLH240033,
- Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001,
- Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie i Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 29 sierpnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Stawy w Brzeszczach PLB120009.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu SUMP nawiązują do celów przyświecających wymienionym dokumentom tj. zachowaniu zasobów przyrody i są z nimi w pełni zgodne, czyli działania zaplanowane w SUMP nie przyczynią się do pogorszenia stanu tych obszarów i fragmentacji siedlisk.

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- Dokumenty ustanawiające Parki Krajobrazowe oraz plany zadań ochronnych:
 - Rozporządzenie nr 181/93 Woj. Katowickiego z 23 listopada 1993 r. w sprawie utworzenia parku Krajobrazowego: "Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich",
 - Rozporządzenie nr 181/93 Woj. Katowickiego z 23 listopada 1993 r. w sprawie utworzenia parku Krajobrazowego: "Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich",
 - Rozporządzenie Nr 18/06 Wojewody Śląskiego z dnia 18 kwietnia 2006 r. w sprawie Parku Krajobrazowego Orlich Gniazd,
 - Rozporządzenie Nr 28/98 Wojewody Częstochowskiego z 21 grudnia 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego "Lasy nad Górną Liswartą",
 - Rozporządzenie Nr 55/08 Wojewody Śląskiego z dnia 25 sierpnia 2008 r. w sprawie Parku Krajobrazowego "Lasy nad Górną Liswartą",
 - Uchwała NR VI/40/3/2022 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 24 stycznia 2022 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla Parku Krajobrazowego „Lasy nad Górną Liswartą,
 - Uchwała nr IV/48/2/2014 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 10 marca 2014r. w sprawie ustanowienia planu ochrony Parku Krajobrazowego „Orlich Gniazd”.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu SUMP nawiązują do celów przyświecających wymienionym dokumentom tj. zachowaniu zasobów przyrody i są z nimi w pełni zgodne, czyli działania zaplanowane w SUMP nie przyczynią się do pogorszenia stanu tych obszarów i fragmentacji siedlisk.

- Zarządzenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach:
 - Zarządzenie Nr 3/2023 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 17 stycznia 2023 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody Rajchowa Góra,

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- Zarządzenie Nr 6/2020 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 6 kwietnia 2020 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody "Cisy koło Sierakowa,
- Zarządzenie Nr 12/2018 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 10 maja 2018 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody "Łęg nad Młynówką",
- Zarządzenie Nr 12/2019 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 3 lipca 2019 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody Cisy nad Liswartą,
- Zarządzenie Nr 27/2022 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 30 grudnia 2022 r., w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody Jeleniak Mikuliny,
- Zarządzenie Nr 5/2020 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 6 kwietnia 2020 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody "Góra Grojec",
- Zarządzenie Nr 18/2022 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 28 lipca 2022 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody "Las Dąbrowa",
- Zarządzenie Nr 25/2021 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 grudnia 2021 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody Las Murckowski,
- Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach Nr 24/2020 z dnia 29 grudnia 2020 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody Ochojec,

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- Zarządzenie Nr 30/2014 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 4 września 2014 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody "Kępina",
- Zarządzenie Nr 11/2021 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 26 marca 2021 r. o zmianie zarządzenia Nr 10/2019 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 17 czerwca 2019 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody „Góra Zborów”,
- Zarządzenie Nr 3/2022 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 28 stycznia 2022 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody Góra Chełm,
- Zarządzenie Nr 8/2018 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 24 kwietnia 2018 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody Smoleń,
- Zarządzenie Nr 5/2022 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 10 lutego 2022 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody "Żubrowisko",
- Zarządzenie Nr 15/2021 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 25 października 2021 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody "Babczyzna Dolina".

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu SUMP nawiązują do celów przyświecających wymienionym dokumentom tj. zachowaniu zasobów przyrody i są z nimi w pełni zgodne, czyli działania zaplanowane w SUMP nie przyczynią się do pogorszenia stanu tych obszarów.

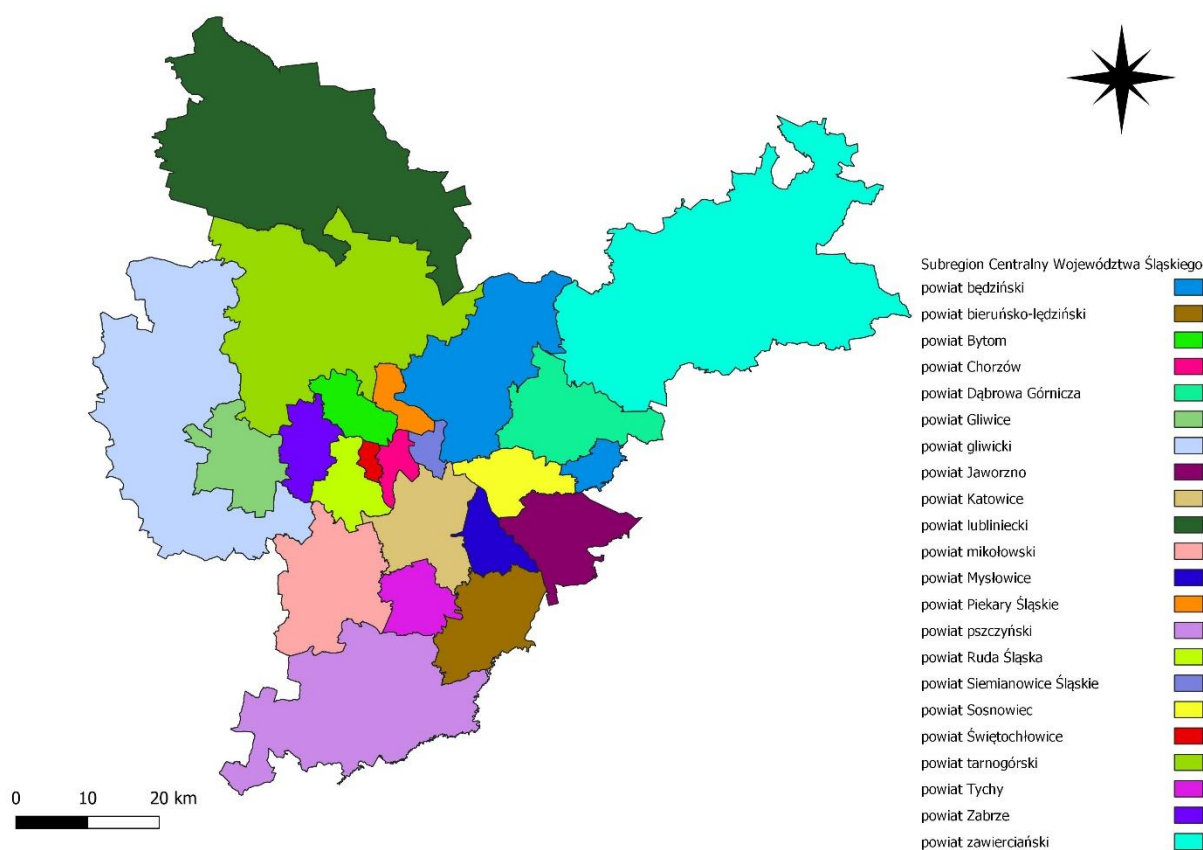
4 Diagnoza istniejącego stanu środowiska

W rozdziale tym analizie poddano aktualny stan wszystkich komponentów środowiska. Dokonując analizy bazowano na danych GUS, Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie śląskim, Raporcie wojewódzkim za rok 2021, publikacji GIOŚ „Stan środowiska w województwie śląskim. Raport 2021”, bazy danych GDOŚ dotyczącej form ochrony przyrody.

4.1 Położenie

Subregion Centralny Województwa Śląskiego znajduje się w południowej części Polski i w całości zawiera się w województwie śląskim. Analizowany obszar, ze względu na swoje położenie znajduje się w zasięgu oddziaływania województw: małopolskiego, świętokrzyskiego, łódzkiego, opolskiego. Lokalizację przedstawiono na poniższym rysunku.

Rysunek 1. Mapa Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego



Źródło: opracowanie własne

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Do Subregionu Centralnego należą następujące jednostki:

Podregion bytomski:

- gminy miejskie: Bytom, Kalety, Lubliniec, Miasteczko Śląskie, Piekary Śląskie, Radzionków, Tarnowskie Góry,
- gminy miejsko-wiejskie: Woźniki
- gminy wiejskie: Boronów, Ciasna, Herby, Kochanowice, Koszęcin, Krupski Młyn, Ożarowice, Pawonków, Świerklaniec, Tworóg, Zbrostawice,
- powiaty: lubliniecki, tarnogórski.

Podregion gliwicki:

- gminy miejskie: Gliwice, Knurów, Pyskowice, Zabrze,
- gminy miejsko-wiejskie: Sośnicowice, Toszek,
- gminy wiejskie: Gierałtowice, Pilchowice, Rudziniec, Wielowieś,
- powiaty: gliwicki.

Podregion katowicki:

- gminy miejskie: Chorzów, Katowice, Mysłowice, Ruda Śląska, Siemianowice Śląskie, Świętochłowice.

Podregion sosnowiecki:

- gminy miejskie: Będzin, Czeladź, Dąbrowa Górnicza, Jaworzno, Mierzęcice, Poręba, Sławków, Sosnowiec, Wojkowice, Zawiercie,
- gminy miejsko-wiejskie: Łazy, Ogrodzieniec, Pilica, Siewierz, Szczekociny,
- gminy wiejskie: Bobrowniki, Irządze, Kroczyce, Psary, Włodowice, Żarnowiec,
- powiaty: będziński, zawierciański.

Podregion tyski:

- gminy miejskie: Bieruń, Kobiór, Imielin, Lędziny, Łaziska Górne, Mikołów, Orzesze, Tychy,
- gminy miejsko-wiejskie: Pszczyzna,
- gminy wiejskie: Bojszowy, Goczałkowice-Zdrój, Chełm Śląski, Miedźna, Ornontowice, Pawłowice, Suszec, Wiry,
- powiaty: bieruńsko-Lędziński, mikołowski, pszczyński.

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Związek Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego (zwany dalej Subregionem Centralnym) liczący 81 jednostek, jest dobrowolnym samorządnym stowarzyszeniem gmin i powiatów, powołanym dla wsparcia idei samorządności lokalnej, ochrony wspólnych interesów, wymiany doświadczeń, promocji osiągnięć oraz realizacji wspólnych przedsięwzięć i inwestycji.

4.2 Ludność

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego na dzień 31 XII 2021 roku na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego mieszkało 2 613 365 osób w tym 1 359 588 kobiet i 1 253 777 mężczyzn. Największy udział liczby mieszkańców był na terenie podregionu katowickiego, który wynosił 24,84%, natomiast najmniejszy podregionu tyskiego, wynoszący 15,08%.

Poniższa tabela przedstawia sytuację demograficzną na analizowanym terenie w 2021 roku.

Tabela 2. Liczba mieszkańców Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego w 2021 r.

Lp.	Podregion	Liczba mieszkańców	Udział	Kobiety	Mężczyźni
		Osoby	%	Osoby	Osoby
1.	Podregion katowicki	701 351	26,84	367 664	333 687
2.	Podregion sosnowiecki	656 003	25,10	343 028	312 975
3.	Podregion gliwicki	442 948	16,95	229 630	213318
4.	Podregion bytomski	419 032	16,03	216 763	202 269
5.	Podregion tyski	394 031	15,08	202 503	191 528
Subregion Centralny Województwa Śląskiego		2 613 365	100,00	1 359 588	1 253 777

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

4.3 Warunki klimatyczne

Zmiany temperatury powietrza w ciągu roku na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego powodowane są różną ilością dopływającej energii słonecznej do powierzchni Ziemi, co bezpośrednio wpływa na zmiany temperatury podłoża. Stosunki termiczne kształtowane są także przez ogólną cyrkulację atmosfery. Istotne znaczenie odgrywa także transformacja powietrza wskutek procesu wymiany energii cieplnej na powierzchni granicznej między atmosferą a jej podłożem. Poza naturalnymi czynnikami klimatycznymi, istotną rolę odgrywa silna antropopresja modyfikująca warunki termiczne.

Warunki klimatyczne cechuje przejściowość, a wpływ na nie mają zarówno masy powietrza oceanicznego z zachodu, jak i kontynentalnego ze wschodu. Średnie roczne sumy opadów są wysokie, ze względu na przeważający wyżynny charakter obszaru, a średnia roczna temperatura waha się w przedziale 7-9°C. Przeważają wiatry zachodnie o średniej prędkości do 2,5 m/s. Na naturalne procesy nakładają się czynniki antropogeniczne, co powoduje powstawanie lokalnych topoklimatów w obrębie terenów zurbanizowanych, różniących się warunkami od obszarów otaczających. Obniżenie między Sudetami a Karpatami zwane Bramą Morawską, znacznie ułatwia transport mas powietrza z południa wprost na środkowo-zachodnią część Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego.

Przedmiotowy obszar charakteryzuje się następującymi cechami:

- średnia roczna temperatura powietrza ok. 9,0°C;
- średnia temperatura powietrza w lipcu ok. 19,1°C;
- średnia temperatura powietrza w styczniu ok. -1,2°C;
- średnia roczna liczba dni z pokrywą śnieżną ok. 58;
- średnia roczna liczba dni z temp. ponad 15°C ok. 25;
- średnia roczna liczba dni z temp. poniżej 0°C ok. 29;
- długość okresu wegetacyjnego ok. 210 dni;
- średnia roczna suma opadów > 650–900 mm.

4.4 Jakość powietrza

W rozumieniu założeń do ustawy Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2022 r. poz. 2556 ze zm.), przygotowywanych w związku z transpozycją do prawa polskiego

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Dyrektywy w sprawie jakości i czystsze powietrza dla Europy przyjmuje się, że od stycznia 2010 r. dla wszystkich zanieczyszczeń uwzględnionych w ocenie, strefę stanowi:

- aglomeracja o liczbie mieszkańców powyżej 250 tysięcy,
- miasto niebędące aglomeracją o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy,
- pozostały obszar województwa, niewchodzący w skład aglomeracji i miast powyżej 100 tys. mieszkańców.

Ocenę jakości powietrza dla roku 2021 w województwie śląskim wykonano dla pięciu stref: aglomeracji górnośląskiej, aglomeracji rybnicko-jastrzębskiej, miasta Bielsko-Biała, miasta Częstochowa oraz dla strefy śląskiej. Subregion Centralny Województwa Śląskiego leży w strefie aglomeracji górnośląskiej, oraz w strefie śląskiej.

W poniższej tabeli przedstawiono klasyfikację aglomeracji górnośląskiej i strefy śląskiej z uwzględnieniem kryteriów określonych w celu ochrony zdrowia.

Prowadzona ocena ma na celu monitorowanie zmian jakości powietrza i ma być podstawą do podjęcia działań powodujących zmniejszenia stężeń zanieczyszczeń w powietrzu przynajmniej do poziomu stężenia dopuszczalnego na terenie kraju w określonym terminie. W tabeli poniżej przedstawione zostały dane za rok 2021.

Tabela 3. Klasyfikacja aglomeracji górnośląskiej oraz strefy śląskiej z uwzględnieniem kryteriów określonych w celu ochrony zdrowia w 2021 roku

Nazwa strefy	Symbol klasy strefy dla poszczególnych substancji											
	NO ₂	SO ₂	CO	C ₆ H ₆	Pył PM _{2,5}	Pył PM ₁₀	B(a)P	As	Cd	Ni	Pb	O ₃
aglomeracja górnośląska	C	A	A	A	C ²	C	C	A	A	A	A	A ¹
strefa śląska	A	A	A	A	C ²	C	C	A	A	A	A	A ¹

Źródło: roczna ocena jakości powietrza w województwie śląskim w 2021 roku

1 – Dla ozonu – poziom celu długoterminowego, strefy uzyskały klasę D2

2 – Dla pyłu zawieszonego PM_{2,5} – poziom dopuszczalny I faza, aglomeracja górnośląska i strefa śląska uzyskała klasę C

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Wynik oceny i klasyfikacji strefy dla danego zanieczyszczenia zależy od stężeń tego zanieczyszczenia występujących na terenie strefy - zwykle w rejonach o najwyższym stopniu zanieczyszczenia daną substancją. Uzyskany wynik przekłada się na określone wymagania w zakresie działań na rzecz poprawy jakości powietrza (w przypadku, gdy nie są spełnione odpowiednie kryteria) lub na rzecz utrzymania tej jakości (jeżeli spełnia ona przyjęte standardy).

Klasa A - poziom stężeń zanieczyszczenia nie przekracza poziomu dopuszczalnego/docelowego

Klasa C - poziom stężeń zanieczyszczenia przekracza poziom dopuszczalny/docelowy

Klasa D1 - poziom stężeń zanieczyszczenia nie przekracza poziomu celu długoterminowego (dotyczy tylko ozonu)

Klasa D2 - poziom stężeń zanieczyszczenia przekracza poziomu celu długoterminowego (dotyczy tylko ozonu)

Zaliczenie strefy do klasy C wynika z wystąpienia przekroczeń odpowiedniej wartości kryterialnej stężeń substancji na określonym obszarze strefy i nie powinno być utożsamiane ze złą oceną jakości powietrza na terenie całej strefy. W strefach zaliczonych do klasy C wymagane jest prowadzenie określonych działań, mających na celu osiągnięcie odpowiednich poziomów dopuszczalnych lub docelowych substancji w powietrzu w wyznaczonym terminie. Należy do nich opracowanie programu ochrony powietrza, o ile program taki nie został opracowany wcześniej i nie jest realizowany w odniesieniu do danego zanieczyszczenia i obszaru.

W rocznej ocenie jakości powietrza dla aglomeracji górnośląskiej oraz strefy śląskiej w 2021 r. z uwzględnieniem kryteriów ustanowionych dla celów ochrony zdrowia, stwierdzono przekroczenia stężeń benzo(a)pirenu, pyłu PM_{2,5} oraz PM₁₀. Ponadto w aglomeracji górnośląskiej stwierdzono przekroczenia stężeń dwutlenku azotu. Należy nadmienić, iż w 2021 roku na żadnej ze stacji nie zarejestrowano przekroczenia średniorocznego stężenia pyłu zawieszonego PM₁₀, jednak wzrosła częstość przekraczania stężeń 24-godzinnych 50 µg/m³ i kształtowała się w przedziale od 9 do 87 dni. Przekroczenia dobowego poziomu dopuszczalnego 35 dni dla pyłu zawieszonego PM₁₀ wystąpiło na stacjach w każdej z 5 stref, więc

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

cały obszar województwa zaliczony został do klasy C, natomiast obszary przekroczeń były mocno zróżnicowane i wynosiły od 38 dni w aglomeracji górnośląskiej (stacja Katowice, ul. Kossutha) do 80 dni w aglomeracji górnośląskiej oraz strefie śląskiej (stacja: Katowice, ul. Plebiscytowa/A4, Pszczyna, ul. Bogedaina).

Rok 2021 był znacznie chłodniejszy w stosunku do roku 2020. Wpłynęło to na zwiększenie emisji pyłów z sektora komunalno-bytowego, co znalazło przełożenie na wyższe stężenia pyłów zawieszonych PM_{2,5} i PM₁₀ oraz zawartego w pyłe PM₁₀ benzo(a)pirenu. W okresie letnim warunki atmosferyczne, tj. wysoka temperatura powietrza, z dużą wilgotnością oraz obecność prekursorów ozonu spowodowała, podobnie jak w latach ubiegłych, że stężenie ozonu przekraczało poziom celu długoterminowego.

W aglomeracji górnośląskiej utrzymuje się obszar przekroczenia średniorocznego poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu, związany z oddziaływaniem transportu drogowego, obejmujący przebiegającą przez Katowice autostradę A4.

Tabela 4. Klasyfikacja z uwzględnieniem parametrów kryterialnych określonych dla SO₂, NO_x oraz O₃ pod kątem ochrony roślin w 2021 roku

Nazwa strefy	Klasa dla obszaru ze względu na poziom dopuszczalny SO ₂	Klasa dla obszaru ze względu na poziom dopuszczalny NO _x	Klasa dla obszaru ze względu na poziom dopuszczalny O ₃	Klasa dla obszaru ze względu na poziom celu długoterminowego dla O ₃ (do roku 2020)
strefa śląska	A	A	A	A (D2)

Źródło: roczna ocena jakości powietrza w województwie śląskim w 2021 roku

Ozon jako substancja zanieczyszczająca środowisko jest problemem ponadregionalnym. Powstaje w wyniku reakcji fotochemicznej z udziałem tlenków azotu, tlenku węgla i węglowodorów. Do wytworzenia się reakcji niezbędna jest energia słoneczna, stąd stężenia ozonu wzrastają w dni słoneczne, wiosenne i letnie. Wysokie stężenie ozonu jest skutkiem takich procesów jak emisja z zakładów przemysłowych, elektrociepłowni, emisja komunikacyjna, napływ zanieczyszczeń

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

spoza granic miasta, a także sprzyjające warunki meteorologiczne do tworzenia ozonu.

Jednym z głównych źródeł zanieczyszczeń na terenie obszaru jest obok emisji z systemów grzewczych, także emisja liniowa pochodząca z transportu samochodowego. Jest to emisja, którą generuje transport prywatny i publiczny. Emisja liniowa powstaje z procesów spalania paliw w pojazdach, w wyniku ścierania nawierzchni dróg, opon, okładzin, a także w związku z unoszeniem się pyłu z dróg. Ze środków komunikacji do powietrza emitowane są głównie: tlenki azotu, pyły, węglowodory aromatyczne, tlenek i dwutlenek węgla oraz metale ciężkie. Wpływają one na pogorszenie jakości powietrza atmosferycznego i powodują wzrost stężenia ozonu w troposferze. Ilość emitowanych zanieczyszczeń zależy od wielu czynników między innymi od: natężenia i płynności ruchu, parametrów technicznych i stanu drogi. Najbardziej zagrożone na emisję liniową są tereny przyległe do ciągów komunikacyjnych, głównie ma to niekorzystny wpływ na uprawy rolne. Nadmienić należy, że szkodliwe substancje związane z komunikacją samochodową stanowią źródło emisji zanieczyszczeń nie tylko do powietrza ale również gleby, a w konsekwencji również wód wskutek wymywania zanieczyszczeń z powierzchni gruntu. Działaniami zmierzającymi do ograniczenia emisji liniowej mogą być remonty dróg w złym stanie, usprawnienie ruchu samochodowego poprzez budowę tras szybkiego ruchu, oraz wyprowadzanie ruchu tranzytowego z ośrodków miejskich, rozbudowa sieci transportu zbiorowego i promocja jej wśród mieszkańców, rozwój elektromobilności oraz rozbudowa sieci infrastruktury rowerowej i pieszej.

Monitoring stężeń zanieczyszczeń powietrza w granicach Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego był prowadzony w 13 lokalizacjach. W 11 lokalizacjach kontynuowane były pomiary na stacjach tła miejskiego, na 1 tła komunikacyjnego (w Katowicach, ul. Plebiscytowa/4A), oraz na 1 tła podmiejskiego (w Goczałkowicach Zdrój, ul. Parkowa).

Roczną ocenę jakości powietrza w województwie śląskim za 2021 rok przeprowadzono dla substancji, które mają określone normy. W przypadku Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego substancje te badane były na 63 stanowiskach obejmujących pomiary wysokiej jakości automatyczne i manualne:

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- na stałych stacjach monitoringu, rozumiane jako pomiary ciągłe, prowadzone z zastosowaniem mierników automatycznych (pa) – 6 stanowisk pomiarowych dwutlenku azotu (NO₂), 8 – dwutlenku siarki (SO₂), 4 – ozonu (O₃), 8 – pyłu PM₁₀, 2 – pyłu PM_{2,5}, 3 – tlenku węgla (CO), 3 – benzenu (C₆H₆),
- manualne (pm): na stałych stacjach monitoringu prowadzone codziennie – 5 stanowisk pyłu PM₁₀, 3 – pyłu PM_{2,5}, 4 – ołowiu (Pb), 4 – kadmu (Cd), 4 – niklu (Ni), 4 – arsenu (As), 5 – benzo(a)pirenu (BaP).

Pomiar jakości powietrza na omawianych obszarach prowadzony jest przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, na 13 stacjach przedstawionych w tabeli poniżej.

Tabela 5. Zestawienie stacji pomiarowych występujących w Subregionie Centralnego Województwa Śląskiego

Lp.	Kod strefy	Nazwa Strefy	Nazwa stacji	Zanieczyszczenie
1	PL2401	Aglomeracja Górnośląska	Dąbrowa Górnicza, ul. Tysiąclecia	As, BaP, Cd, Ni, Pb – PM ₁₀ , PM ₁₀ , CO, NO ₂ , O ₃ , SO ₂
2	PL2401	Aglomeracja Górnośląska	Gliwice, ul. Mewy	C ₆ H ₆ , PM ₁₀ , PM _{2,5} , SO ₂
3	PL2401	Aglomeracja Górnośląska	Katowice, ul. Kossutha	As, BaP, Cd, Ni, Pb – PM ₁₀ , PM ₁₀ , PM _{2,5} , NO ₂ , O ₃ , SO ₂
4	PL2401	Aglomeracja Górnośląska	Katowice, ul. Plebiscytowa/A4	PM ₁₀ , PM _{2,5} , NO ₂ , CO
5	PL2401	Aglomeracja Górnośląska	Sosnowiec, ul. Lubelska	PM ₁₀ , NO ₂ , SO ₂
6	PL2401	Aglomeracja Górnośląska	Tychy, ul. Tołstoja	PM ₁₀ , NO ₂ , SO ₂
7	PL2401	Aglomeracja Górnośląska	Zabrze, ul. M. Curie-Skłodowskiej	PM ₁₀ , CO, NO ₂ , SO ₂ , O ₃
8	PL2405	strefa śląska	Goczałkowice Zdrój, ul. Parkowa	C ₆ H ₆ , PM ₁₀ , PM _{2,5} , SO ₂ , O ₃
9	PL2405	strefa śląska	Knurów, ul. Jedności Narodowej	BaP – PM ₁₀ , PM ₁₀
10	PL2405	strefa śląska	Lubliniec, ul. ks. Szymały	C ₆ H ₆ , PM ₁₀ , SO ₂
11	PL2405	strefa śląska	Pszczyna, ul. Bogedaina	As, BaP, Cd, Ni, Pb – PM ₁₀ , PM ₁₀

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Kod strefy	Nazwa Strefy	Nazwa stacji	Zanieczyszczenie
12	PL2405	strefa śląska	Tarnowskie Góry, ul. Litewska	As, BaP, Cd, Ni, Pb – PM10, PM10, PM2,5,
13	PL2405	strefa śląska	Zawiercie, ul. K. L. Gałczyńskiego	PM10

Źródło: roczna ocena jakości powietrza w województwie śląskim w 2021 roku

4.5 Hałas

Dynamicznie rozwijający się transport drogowy, powoduje powstawanie przekroczeń wartości dopuszczalnych hałasu. Ze względu na szybki wzrost liczby pojazdów samochodowych, w szczególności osobowych, hałas komunikacyjny jest głównym obciążeniem środowiska akustycznego.

Drogi w środkowej części Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego tworzą gęstą sieć m.in. ze względu na zagospodarowanie terenów – w dużej mierze występują tu tereny mieszkaniowe, przemysłowe oraz inne tereny zabudowane. Na omawianym obszarze główną funkcję pełnią autostrady (A1 i A4), droga ekspresowa S1, drogi krajowe (m. in. 11, 40, 44, 46, 86, 91 i 94) oraz drogi wojewódzkie. Drogi powiatowe i gminne tworzą sieć uzupełniających dróg regionalnych i lokalnych.

W ramach monitoringu hałasu drogowego w 2021, na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego zostały przeprowadzone analizy akustyczne dla 10 rejonów badań, na terenie Gminy Pilchowice (podregion gliwicki) oraz Gminy Mikołów (podregion tyski). Uwzględniając podział na kategorie ze względu na funkcje w sieci drogowej, objęte 2021 roku monitoringiem hałasu drogi zakwalifikowane zostały do następujących grup:

- drogi krajowe – 1 odcinek,
- drogi wojewódzkie – 4 odcinki,
- drogi powiatowe – 4 odcinki,
- drogi gminne – 1 odcinek.

Na terenie każdej z analizowanych gmin objętych monitoringiem hałasu drogowego: Pilchowice (podregion gliwicki) oraz Mikołów (podregion tyski)

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

wyznaczono po 5 punktów referencyjnych, z czego w 4 punktach do oceny uciążliwości hałasowej wykorzystano wskaźniki krótkookresowe ($L_{Aeq D}$ i $L_{Aeq N}$) oraz po jednym punkcie, w którym wyznaczono wskaźniki długookresowe (L_{DWN} i L_N).

$L_{Aeq D}$ to równoważny poziom dźwięku A dla pory dnia (rozumianej jako przedział czasu od godz. 6.00 do godz. 22.00), $L_{Aeq N}$ – równoważny poziom dźwięku A dla pory nocy (rozumianej jako przedział czasu od godz. 22.00 do godz. 6.00). Dla terenów, na których stwierdzono przekroczenie poziomów dopuszczalnych opracowuje się programy ochrony środowiska przed hałasem mające na celu dostosowanie poziomów hałasu do obowiązujących norm. Przy tworzeniu wyżej wymienionych programów wykorzystuje się wskaźniki długookresowe oznaczane jako L_{DWN} . Wartość wskaźnika L_{DWN} jest to średni poziom dźwięku wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich dób w roku, z uwzględnieniem pory dnia (rozumianej jako przedział czasu od godz. 6.00 do godz. 18.00), pory wieczoru (od godz. 18.00 do godz. 22.00) oraz pory nocy (od godz. 22.00 do godz. 6.00). Wskaźnik hałasu zewnętrznego L_N jest to długookresowy średni poziom dźwięku A [dB], wyznaczony w ciągu wszystkich pór nocy w roku.

Wskaźniki długookresowe wyznaczono na podstawie badań, który były przeprowadzane w trzech sesjach pomiarowych charakteryzujących kolejne pory roku: wiosna, lato, jesień/zima.

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Tabela 6. Zbiorcze zestawienie wyników badań monitoringowych hałasu drogowego w 2021 roku na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego

Gmina	Region badań		Kategorie dróg	Wskaźnik L _{DWN} [dB]		Wskaźnik L _N [dB]		Wskaźnik L _{Aeq} D [dB]		Wskaźnik L _{Aeq} N [dB]	
				Wynik	Norma	Wynik	Norma	Wynik	Norma	Wynik	Norma
Pilchowice (podregion gliwicki)	PR1	Pilchowice, ul. Dolna Wieś	Powiatowa	63,9	64,0	54,4	59,0	64,9	61,0	55,7	56,0
	PR2	Pilchowice, ul. Gliwicka	Wojewódzka	-	-	-	-	63,3	65,0	54,3	56,0
	PR3	Stanica, ul. Gliwiecka	Wojewódzka	-	-	-	-	65,9	61,0	57,6	56,0
	PR4	Żernica, ul. Górnicza	Powiatowa	-	-	-	-	61,5	61,0	54,5	56,0
	PR5	Nieborowice, ul. Wiosenna	Krajowa					58,8	61,0	53,4	56,0
Mik	PR1	Mikołów,	Wojewódzka	69,6	68,0	61,5	59,0	69,4	65,0	63,9	56,0

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Gmina	Region badań		Kategorie dróg	Wskaźnik L _{DWN} [dB]		Wskaźnik L _N [dB]		Wskaźnik L _{Aeq} D [dB]		Wskaźnik L _{Aeq} N [dB]	
				Wynik	Norma	Wynik	Norma	Wynik	Norma	Wynik	Norma
		ul. ks. Franciszka Górka									
	PR2	Mikołów, ul. Łączna	Wojewódzka	-	-	-	-	54,2	61,0	48,5	56,0
	PR3	Mikołów, ul. Wolności	Powiatowa	-	-	-	-	64,3	65,0	54,0	56,0
	PR4	Mikołów, ul. Krakowska	Powiatowa	-	-	-	-	64,2	61,0	58,2	56,0
	PR5	Mikołów, ul. św. Wojciecha	Gminna	-	-	-	-	63,5	61,0	55,8	56,0

Źródło: Ocena stanu akustycznego środowiska na terenie województwa śląskiego – opracowana na podstawie pomiarów wykonanych w ramach państwowego monitoringu środowiska w roku 2021

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

W oparciu o wyniki badań hałasu drogowego stwierdzono przekroczenie wskaźnika L_{DWN} w 1 punkcie pomiarowym w przedziale od 0-5 dB oraz wskaźnika L_N w punkcie 1. W przypadku oceny przeprowadzonej na podstawie wskaźników krótkookresowych $L_{Aeq D}$ i $L_{Aeq N}$ stwierdzono brak przekroczeń w 4 punktach dla pory dnia i 7 dla pory nocy. Przekroczenia w przedziale do 5 dB wykazano w 6 punktach w porze dnia i 3 w porze nocy. W przedziale przekroczeń od 5 dB do 10 dB, wystąpiło przekroczenie w 1 punkcie w porze nocy. Nie stwierdzono przekroczeń poziomów dopuszczalnych powyżej 10,0 dB.

W 2021 roku badaniami monitoringowymi realizowanymi w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, pod względem oceny uciążliwości hałasowych, objęte były linie kolejowe numer: 131 i 127 na odcinkach przebiegających przez gminę miejską Tarnowskie Góry (podregion bytomski).

Przedmiotowe linie kolejowe zostały objęte pomiarami monitoringowymi hałasu ze względu na ich potencjalnie niekorzystne oddziaływanie akustyczne na zabudowę mieszkaniową znajdującą się w bezpośrednim sąsiedztwie. Uzyskane maksymalne wyniki pomiarów hałasu kolejowego wraz z oceną wyrażoną wskaźnikami krótkookresowymi, zestawiono w kolejnej tabeli.

Tabela 7. Zbiorcze zestawienie maksymalnych wyników badań monitoringowych hałasu kolejowego w 2021 na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego

Rejon badań	Wskaźnik $L_{Aeq D}$ [dB]			Wskaźnik $L_{Aeq N}$ [dB]		
	Wynik	Norma	Przekroczenie	Wynik	Norma	Przekroczenie

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

P1- Tarnowskie Góry, ul. Św. Jana LK 131 i 127	63,8	61,0	2,8	63,0	56,0	7,0
P2- Tarnowskie Góry, ul. Fabryczna LK 131 i 127	47,8	65,0	-	45,2	56,0	-

Źródło: Ocena stanu akustycznego środowiska na terenie województwa śląskiego w roku 2021

Zgodnie z wymogami rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. z 2014 r., poz. 112), dopuszczalne krótkookresowe wartości poziomu hałasu pochodzącego od linii kolejowych wynoszą:

- 61 dB w dzień i 56 dB w nocy dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,
- 65 dB w porze dnia i 56 dB w porze nocy dla terenów mieszkaniowo-usługowych i zabudowy wielorodzinnej.

Na terenie wyżej wymienionych stanowisk pomiarowych stwierdzono przekroczenie dopuszczalnej wartości poziomu hałasu w rejonie P1 – Tarnowskie Góry, ul. Św. Jana LK 131 i 127.

4.6 Pola elektromagnetyczne

Na terenie omawianego terenu jednym ze źródeł pól elektromagnetycznych są linie wysokiego napięcia. Obszar zaopatrywany jest w energię elektryczną poprzez system linii napowietrznych, napowietrze - kablowych i kablowych wysokiego, średniego i niskiego napięcia. Na analizowanym terenie występują linie energetyczne najwyższych, wysokich, średnich i niskich napięć (400 kV, 110 kV, 30 kV, 15 kV, nn).

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Źródłami emisji pól elektromagnetycznych (zwanymi dalej PEM) na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego są również stacje bazowe telefonii komórkowej. Powszechność telefonii komórkowej jest powodem największego oddziaływania na środowisko (stacje bazowe łącznie z antenami).

Ostatnie pomiary poziomu pól elektromagnetycznych w ramach Programu Państwowego Monitoringu Środowiska, na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego były realizowane w 2021 roku. Wyniki zostały przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 8. Wyniki pomiarów poziomu pól elektromagnetycznych w roku 2021

Lp.	Adres	Współrzędne geograficzne punktu (WGS84)		Wynik 0,5 godz. pomiaru (V/m)
		długość	szerokość	
Podregion bytomski				
Miasta w przedziale powyżej 100000 do 200000 mieszkańców				
1.	Bytom, ul. Matki Ewy	18,85075	50,361194	<0,7
2.	Bytom, ul. Plac Jana	18,813389	50,400439	1,4
Miasta w przedziale powyżej 50000 do 100000 mieszkańców				
3.	Tarnowskie Góry, ul. Morcinka	18,824639	50,446833	<0,7
4.	Piekary Śląskie, ul. Piłsudskiego	18,93943	50,379726	1,09
Miasta w przedziale od 20000 do 50000 mieszkańców				
5.	Lubliniec, ul. Paderewskiego	18,68875	50,670917	<0,7
Miasta poniżej 20000 mieszkańców				
6.	Woźniki, ul. Powstańców	19,058861	50,59025	0,7
7.	Radzionków, ul. Długa	18,89262	50,39964	<0,7
Podregion gliwicki				
Miasta w przedziale powyżej 100000 do 200000 mieszkańców				
8.	Gliwice, ul. Jasińskiego	18,669444	50,277639	<0,7
9.	Gliwice, ul. Wrzosowa	18,627056	50,346917	<0,7

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Adres	Współrzędne geograficzne punktu (WGS84)		Wynik 0,5 godz. pomiaru (V/m)
		długość	szerokość	
10.	Zabrze, ul. Sitki	18,791731	50,269939	<0,7
11.	Zabrze, ul. Banachiewicza	18,774556	50,328361	1,2
Miasta w przedziale od 20000 do 50000 mieszkańców				
12.	Knurów, ul. Jedności Narodowej	18,6572	50,232764	<0,7
Miasta poniżej 20000 mieszkańców				
13.	Pyskowice, ul. Rynek	18,627972	50,398222	2,5
Podregion katowicki				
Miasta powyżej 200000 mieszkańców				
14.	Katowice, ul. Panewnicka	18,958722	50,228008	0,8
15.	Katowice, ul. Krzywoustego	18,976542	50,275717	<0,7
16.	Katowice, ul. Kwiatowa	19,071731	50,223031	<0,7
18.	Katowice, ul. Wiązowa	19,034592	50,271297	<0,7
Miasta w przedziale powyżej 100000 do 200000 mieszkańców				
19.	Chorzów, ul. Karłowicza	18,936258	50,271317	<0,7
20.	Chorzów, ul. 3-go Maja	18,945544	50,303047	<0,7
21.	Ruda Śląska, ul. Oświęcimska	18,908981	50,252500	0,7
22.	Ruda Śląska, ul. Energetyków	18,824581	50,242381	<0,7
Miasta w przedziale powyżej 50000 do 100000 mieszkańców				
23.	Mysłowice, ul. Jana Nygi	19,15684	50,22306	<0,7
24.	Siemianowice Śląskie, ul. Wróblewskiego	19,005514	50,298636	1,4
Miasta w przedziale od 20000 do 50000 mieszkańców				
25.	Świętochłowice, ul. Harcerska	18,911308	50,294678	<0,7
Podregion sosnowiecki				

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Adres	Współrzędne geograficzne punktu (WGS84)		Wynik 0,5 godz. pomiaru (V/m)
		długość	szerokość	
Miasta w przedziale powyżej 100000 do 200000 mieszkańców				
26.	Dąbrowa Górnicza, ul. Chopina	19,174278	50,32235	1,3
27.	Dąbrowa Górnicza, ul. Krasickiego	19,221083	50,339361	0,9
28.	Sosnowiec, ul. Będzińska	19,131764	50,293931	<0,7
29.	Sosnowiec, ul. Białostocka	19,189861	50,290319	0,9
Miasta w przedziale powyżej 50000 do 100000 mieszkańców				
30.	Będzin, ul. Skalskiego	19,115867	50,318053	0,7
31.	Jaworzno, ul. ks. A. Mrocza	19,332972	50,222028	<0,7
Miasta w przedziale od 20000 do 50000 mieszkańców				
32.	Czeladź, ul. Szpitalna	19,073531	50,325617	1,7
33.	Zawiercie, ul. Reymonta	19,43305	50,47967	0,7
Miasta poniżej 20000 mieszkańców				
33.	Siewierz, ul. Piaskowa	19,2325	50,471556	<0,7
34.	Łazy, ul. Fabryczna	19,38475	50,427722	<0,7
Podregion tyski				
Miasta w przedziale powyżej 100000 do 200000 mieszkańców				
35.	Tychy, ul. Zaręby	19,000886	50,088339	0,7
36.	Tychy, ul. Dmowskiego	18,980375	50,107972	2,7
Miasta w przedziale powyżej 50000 do 100000 mieszkańców				
37.	Pszczyna, ul. Szymanowskiego	18,935083	49,984472	<0,7
Miasta w przedziale od 20000 do 50000 mieszkańców				
38.	Łaziska Górne, ul. Św. Jana Pawła II	18,842172	50,149444	1,1

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Adres	Współrzędne geograficzne punktu (WGS84)		Wynik 0,5 godz. pomiaru (V/m)
		długość	szerokość	
39.	Orzesze, ul. Gliwicka	18,774111	50,145222	1,4
40.	Mikołów, ul. Słowackiego	18,910322	50,164992	2,0
Miasta poniżej 20000 mieszkańców				
41.	Bieruń, ul. Chemików	19,091872	50,08955	<0,7
42.	Lędziny, ul. Lędzińska	19,105931	50,128233	<0,7

Źródło: Ocena poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku w roku 2021 w województwie śląskim

Dla wszystkich wyżej wymienionych punktów monitoringu nie stwierdzono przekroczenia poziomu dopuszczalnego (7 V/m dla zakresu częstotliwości od 3 MHz do 300 GHz). Wartość <0,70 V/m oznacza, że zmierzony poziom znajduje się poniżej progu czułości sondy pomiarowej. Porównując wyniki pomiarów poziomów pól elektromagnetycznych z tych samych lokalizacji, z cykli pomiarowych z roku 2016, 2018, 2019 i 2020 (źródło: GIOŚ/PMŚ) można zaobserwować stopniowy wzrost promieniowania elektromagnetycznego w środowisku. Wzrost ten spowodowany jest między innymi rozwojem telefonii komórkowej, która jest jedną z najszybciej rozwijających się branż, co wiąże się ze zwiększeniem ilości stacji bazowych telefonii komórkowej (SBTK). Należy zaznaczyć, że zwiększenie ilości SBTK nie musi wiązać się bezpośrednio ze wzrostem poziomu PEM emitowanego do środowiska. Oznacza to, że wraz ze wzrostem liczby stacji bazowych odległości od terminali abonenckich (np. telefonów komórkowych czy routerów) maleją, co pozwala na pracę z mniejszą mocą, w wyniku czego natężenie emitowanego pola elektromagnetycznego zmniejsza się. Należy zaznaczyć, że emisji PEM nie można całkowicie wyeliminować, ponieważ występuje naturalnie w środowisku.¹ Mając na uwadze ciągły rozwój sieci radiokomunikacyjnej oraz aktywowanie się operatorów

¹ Ocena poziomu pól elektromagnetycznych w środowisku w roku 2020 – opracowana na podstawie pomiarów wykonanych przez Inspekcję Ochrony Środowiska, 2021 r.

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

w nowych pasmach, przypuszczać należy, że w kolejnych latach obserwowane będą dalsze wzrosty średnich poziomów PEM na wszystkich rodzajach terenów.²

² Ocena poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku w roku 2020 w województwie śląskim – opracowana na podstawie pomiarów wykonanych przez Inspekcję Ochrony Środowiska, 2021 r.

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

4.7 Gospodarowanie wodami

Zgodnie z art. 113 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz.U.2022 poz. 2625 ze zm.) jednym z dokumentów planistycznych w gospodarowaniu wodami są plany gospodarowania wodami na obszarze dorzecza. Dokumenty te stanowią podstawę podejmowania decyzji kształtujących stan zasobów wodnych i zasady gospodarowania nimi w przyszłości.

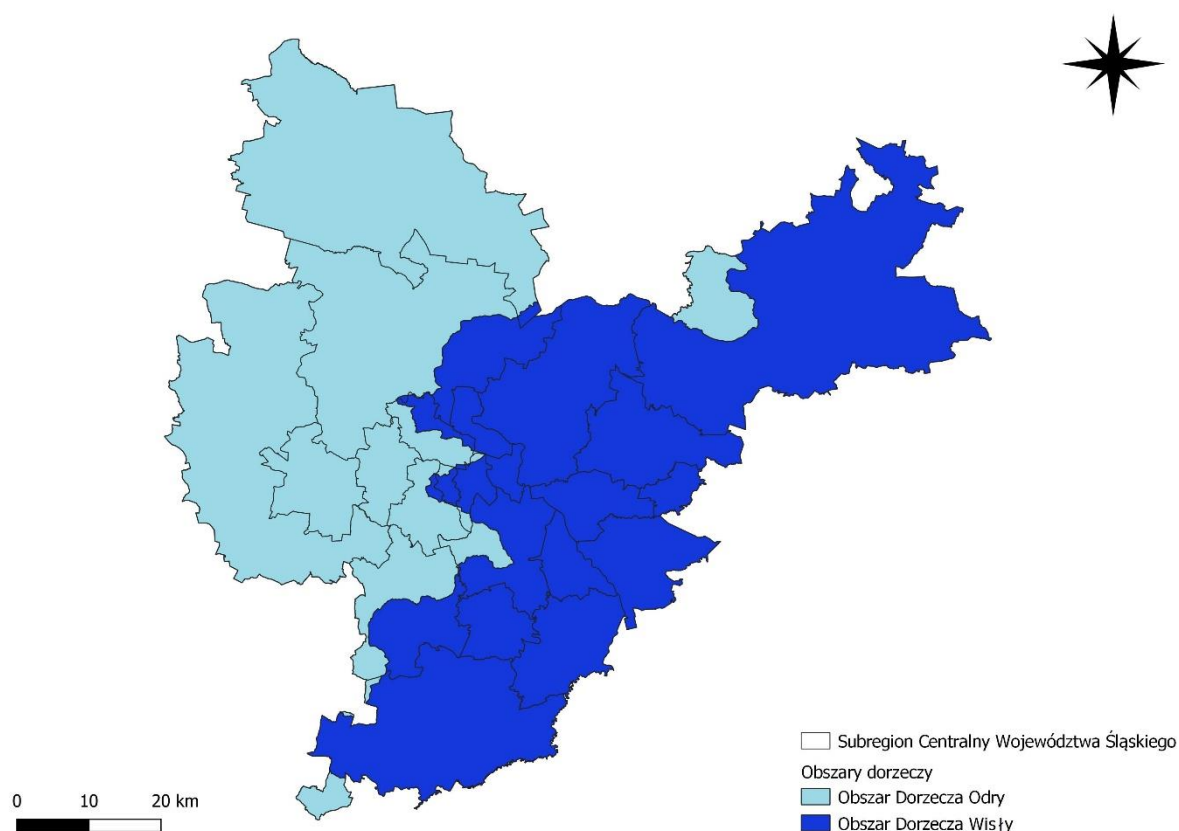
Obecnie obowiązującymi na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego są: Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, Dz.U. 2023 poz. 300) oraz Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, Dz.U. 2023 poz. 335). Dokumenty te wyznaczają cele środowiskowe dla Jednolitych Części Wód Powierzchniowych (zwanymi dalej JCWP), które zostały na podstawie granicznych wskaźników fizyko-chemicznych, biologicznych i hydromorfologicznych określających stan ekologiczny i chemiczny wód zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych oraz środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych.

4.7.1 Wody powierzchniowe

Subregion Centralny Województwa Śląskiego położony jest na obszarze:
dorzecza Odry: region wodny Górnej Odry, Środkowej Odry oraz Warty,
dorzecza Wisły: region wodny Małej Wisły, Środkowej Wisły oraz Górnej Wisły.

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Rysunek 4.1. Dorzecza na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego

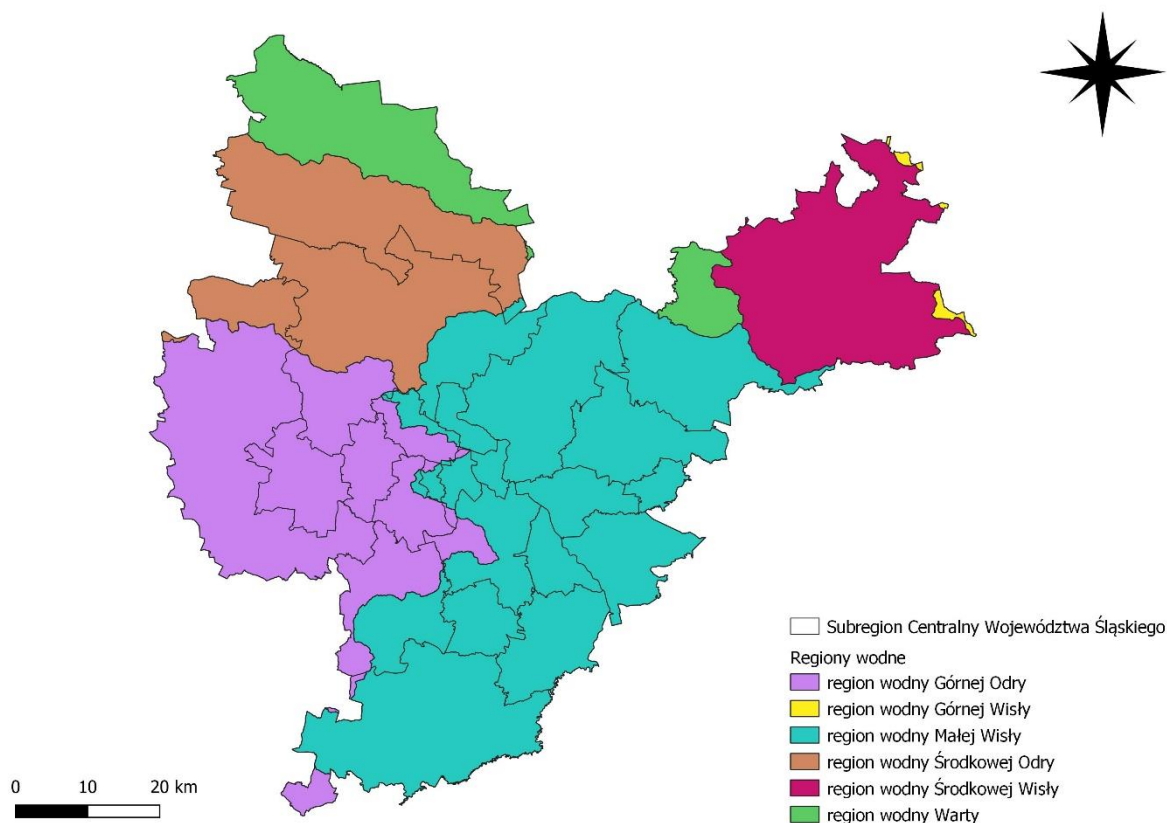


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej (zwanego dalej KZGW)

Zarząd Zlewni w Gliwicach nadzoruje największą część Subregionu (powiaty: gliwicki, tarnogórski, będziński, Piekary Śląskie, Bytom, Chorzów, Zabrze, Gliwice, Ruda Śląska, Katowice, Mysłowice, Tychy, Sosnowiec, Jaworzno, Dąbrowa Górnicza, Siemianowice Śląskie, Jaworzno, Świętochłowice, pszczyński, mikołowski, bieruńsko-lędziński, południowa część powiatu lublinieckiego oraz zawierciańskiego). Północna część powiatu zawierciańskiego znajduje się pod nadzorem RZGW w Warszawie, natomiast obszar północny powiatu lublinieckiego oraz niewielka część zachodniego fragmentu powiatu zawierciańskiego jest zarządzana przez RZGW w Poznaniu. Pod nadzorem RZGW w Krakowie znajduje się bardzo mały wschodni fragment powiatu bieruńsko-lędzińskiego.

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Rysunek 4.2. Regiony wodne na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KZGW

Główne ciekі wodne na terenie Subregionu Centralnego to:

- rzeka Kłodnica (o długości 57,926 km na omawianym terenie),
- rzeka Przemsza (o długości 83,438 km na omawianym terenie),
- rzeka Wisła (o długości 40,174 km na omawianym terenie),
- rzeka Biała Przemsza (o długości 41,005 km na omawianym terenie),
- rzeka Warta (o długości 11,435 km na omawianym terenie),
- rzeka Pilica (o długości 47,922 km na omawianym terenie),
- rzeka Mała Panew (o długości 46,058 km na omawianym terenie),
- rzeka Liswarta (o długości 35,008 km na omawianym terenie).

Najdłuższym ciekim wodnym na terenie Subregionu Centralnego jest rzeka Przemsza, która stanowi lewy dopływ górnej Wisły. Źródła Przemszy znajdują się

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

w Bzowie — dzielnicy Zawiercia. Wypływają one ze szczelin wapiennych górnej jury na wysokości 403 do 405 metrów n.p.m., a wydajność najobfitszego wypływu może dochodzić do 30 l/s.

Rzeka Kłodnica przepływa przez zachodnie i centralne obszary Subregionu, a swoje źródło ma na terenie Zespołu przyrodniczo-krajobrazowego „Źródła Kłodnicy” (część Lasów Murckowskich). Kłodnica jest podstawowym źródłem zasilania Kanału Gliwickiego, który od Łabęd biegnie równoległe z rzeką.

Wisła będąca najdłuższą rzeką w Polsce, na terenie Subregionu Centralnego przepływa przez południową część powiatu pszczyńskiego, a następnie biegnie wzdłuż granicy ww. powiatu oraz powiatu bieruńsko-lędzińskiego. Lewym dopływem Wisły na terenie powiatu pszczyńskiego jest rzeka Pszczyńska.

Rzeka Biała Przemsza swoje źródło ma w Wolbromiu na Wyżynie Krakowsko-Częstochowskiej. Na wysokości ok. 250 m n.p.m. łączy się z Czarną Przemszą tworząc Przemszę (okolice Mysłowice), która ostatecznie wpada do Wisły. Naturalny, meandrujący odcinek rzeki przepływający przez Jaworzno został uznany użytkiem ekologicznym „Zakola Białej Przemszy”.

Warta będąca prawym dopływem Odry oraz trzecią pod względem długości rzeką w Polsce, na terenie Subregionu Centralnego przepływa przez niewielki obszar powiatu zawierciańskiego. Źródło rzeki znajduje się w Kromoławie, na terenie Wyżyny Krakowsko-Częstochowskiej.

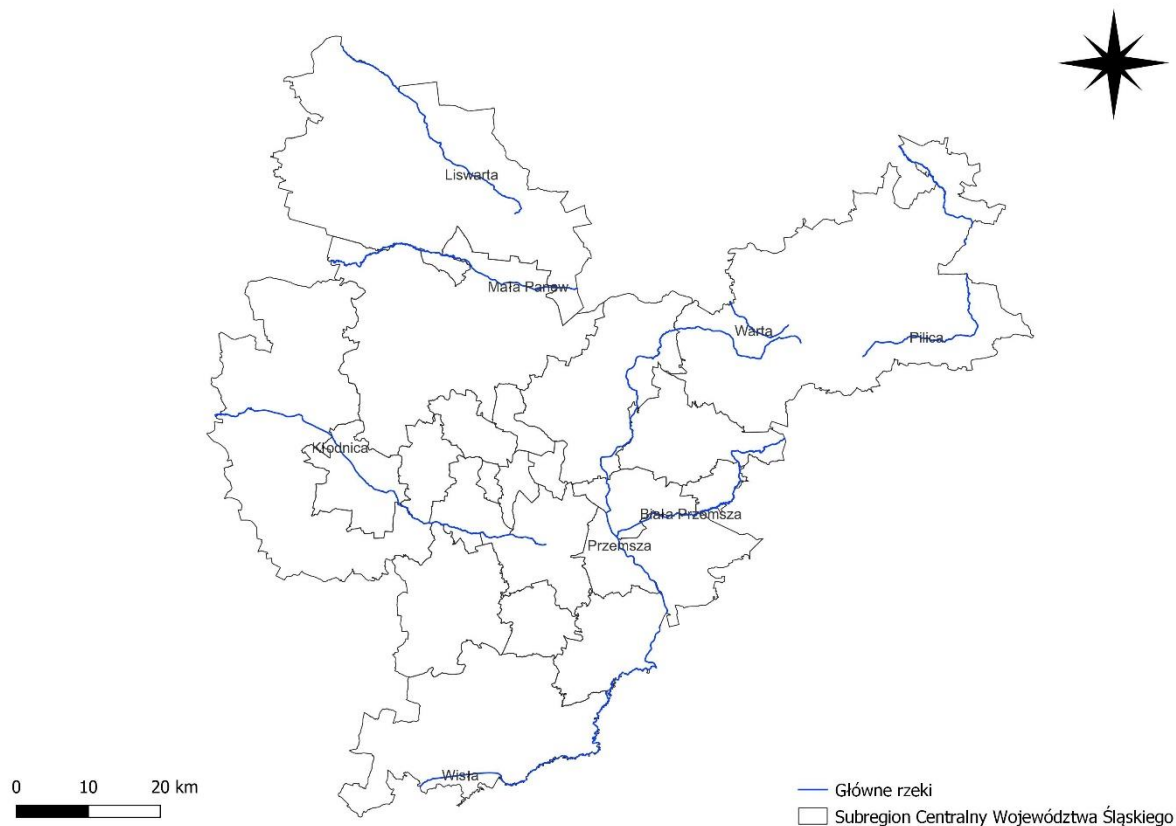
Rzeka Pilica, która stanowi najdłuższy lewostronny dopływ Wisły, przepływa przez północną część Subregionu Centralnego (północna i wschodnia część powiatu zawierciańskiego). Swoje źródło ma w okolicy miasta Pilica (wys. 350 m n.p.m.), natomiast uchodzi do Wisły w okolicy wsi Mniszew (województwo mazowieckie).

Mała Panew jest prawym dopływem Odry, a jej cechą charakterystyczną jest piaszczyste dno oraz meandrujący bieg. Przepływa przez dwa powiaty Subregionu Centralnego: tarnogórski oraz lubliniecki, a uchodzi do Odry w północnej części miasta Opola.

Rzeka Liswarta będąca lewym dopływem Warty, przepływa jedynie przez północną część Subregionu Centralnego (powiat lubliniecki). Jej źródło znajduje się w przysiółku Mzyki (gmina Woźniki, powiat lubliniecki), a jej ujście zlokalizowane jest w miejscowości Kule.

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Rysunek 4.3. Główne rzeki na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KZGW

Na terenie Subregionu Centralnego znajduje się 86 Jednolitych Części Wód Powierzchniowych rzecznych. Ich charakterystyka została opisana w tabeli poniżej, a lokalizacja przedstawiona na mapie.

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Tabela 9. Charakterystyka JCWP rzecznych na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego

Nazwa JCWP (zgodnie z II aktualizacją Planów Gospodarowania Wodami)	Kod JCWP (zgodnie z II aktualizacją Planów Gospodarowania Wodami)	Kod JCWP (przed II aktualizacją Planów)	Dorzecze	Region wodny	RZGW
Młynówka Komorowicka	RW200000211329	RW20000211329	Wisły	Małej Wisły	Gliwice
Brynica od źródeł do zb. Kozłowa Góra	RW200003212639	RW20005212619	Wisły	Małej Wisły	Gliwice
Bolina	RW200003212729	RW20005212729	Wisły	Małej Wisły	Gliwice
Przemsza od zb. Przeczyca do Białej Przemszy	RW20000321279	RW2000821279	Wisły	Małej Wisły	Gliwice
Centuria	RW200003212829	RW20005212829	Wisły	Małej Wisły	Gliwice
Kanał Główny	RW200003212852	RW20000212852	Wisły	Małej Wisły	Gliwice
Bobrek	RW200003212889	RW20005212889	Wisły	Małej Wisły	Gliwice
Biała Przemsza od Dębieszniczy do ujścia	RW20000321289	RW20008212859 RW2000821289 RW20005212869	Wisły	Małej Wisły	Gliwice

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nazwa JCWP (zgodnie z II aktualizacją Planów Gospodarowania Wodami)	Kod JCWP (zgodnie z II aktualizacją Planów Gospodarowania Wodami)	Kod JCWP (przed II aktualizacją Planów)	Dorzecze	Region wodny	RZGW
Byczyńska	RW20000321296	RW2000521296	Wisły	Małej Wisły	Gliwice
Matylda	RW20000321298	RW2000021298	Wisły	Małej Wisły	Gliwice
Biała	RW20000421149	RW200012211499	Wisły	Małej Wisły	Gliwice
Bajerka	RW200006211172	RW20006211172	Wisły	Małej Wisły	Gliwice
Wisła od Bładnicy do zb. Goczałkowice	RW200006211179	RW20009211159 RW20000211179	Wisły	Małej Wisły	Gliwice
Łękawka	RW200006211549		Wisły	Małej Wisły	Gliwice
Dankówka	RW200006211569	RW20006211569	Wisły	Małej Wisły	Gliwice
Potok Tyski	RW200006211869	RW20006211869	Wisły	Małej Wisły	Gliwice
Mleczna	RW200006211889	RW20006211889	Wisły	Małej Wisły	Gliwice
Potok Goławiecki	RW200006211949	RW20006211949	Wisły	Małej Wisły	Gliwice
Przemsza od źródeł do zb. Przeczyce	RW200006212399	RW2000621231 RW20000212399 RW2000621229	Wisły	Małej Wisły	Gliwice

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nazwa JCWP (zgodnie z II aktualizacją Planów Gospodarowania Wodami)	Kod JCWP (zgodnie z II aktualizacją Planów Gospodarowania Wodami)	Kod JCWP (przed II aktualizacją Planów)	Dorzecze	Region wodny	RZGW
Trzebyczka	RW200006212529	RW20007212529	Wisły	Małej Wisły	Gliwice
Pogoria	RW200006212589	RW20000212589	Wisły	Małej Wisły	Gliwice
Potok spod Nakła	RW200006212632	RW20006212632	Wisły	Małej Wisły	Gliwice
Szarlejka	RW200006212669	RW20007212669	Wisły	Małej Wisły	Gliwice
Brynica od zb. Kozłowa Góra do ujścia	RW20000621269	RW2000921269 RW20006212674 RW20006212684 RW20006212689 RW200062126792 RW20006212652	Wisły	Małej Wisły	Gliwice
Strumień Błędowski	RW2000062128329	RW200062128329	Wisły	Małej Wisły	Gliwice
Mierzawa	RW20000621669	RW20006216616	Wisły	Górnej-Zachodniej Wisły	Kraków
Krztyńnia do Białki	RW200006254143	RW200072541449	Wisły	Środkowej Wisły	Warszawa

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nazwa JCWP (zgodnie z II aktualizacją Planów Gospodarowania Wodami)	Kod JCWP (zgodnie z II aktualizacją Planów Gospodarowania Wodami)	Kod JCWP (przed II aktualizacją Planów)	Dorzecze	Region wodny	RZGW
Żebrówka	RW2000062541469	RW200062541469	Wisły	Środkowej Wisły	Warszawa
Białka	RW200006254169	RW200062541714	Wisły	Środkowej Wisły	Warszawa
Pilica do Kanału Kopanka	RW2000062541711	RW20006254133 RW20009254157 RW2000232541392 RW20007254138 RW20006254154 RW20006254152 RW20006254156	Wisły	Środkowej Wisły	Warszawa
Strumień	RW2000092111589	RW200016211158	Wisły	Małej Wisły	Gliwice
Kanał Branicki	RW20000921165529	RW200016211649	Wisły	Małej Wisły	Gliwice
Pszczynka od źródeł zb. Łąka	RW2000092116559	RW200016211653	Wisły	Małej Wisły	Gliwice
Dokawa	RW200010211669	RW200017211669	Wisły	Małej Wisły	Gliwice
Korzenica	RW200010211689	RW200017211689	Wisły	Małej Wisły	Gliwice

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nazwa JCWP (zgodnie z II aktualizacją Planów Gospodarowania Wodami)	Kod JCWP (zgodnie z II aktualizacją Planów Gospodarowania Wodami)	Kod JCWP (przed II aktualizacją Planów)	Dorzecze	Region wodny	RZGW
Gostynia od źródeł do Starej Gostyni wraz ze Starą Gostynią	RW200010211851	RW200017211851 RW2000162118349 RW200017211849 RW200017211852 RW200017211829	Wisły	Małej Wisły	Gliwice
Przemsza od Białej Przemszy do ujścia	RW20001021294	RW200010212999	Wisły	Małej Wisły	Gliwice
Pszczynka od zb. Łąka do ujścia	RW20001121169	RW20001921169	Wisły	Małej Wisły	Gliwice
Gostynia od Starej Gostyni do ujścia	RW200011211899	RW200019211899	Wisły	Małej Wisły	Gliwice
Wisła od zb. Goczałkowice do Przemszy	RW20001121199	RW20001921199 RW20001921139	Wisły	Małej Wisły	Gliwice
Młynówka Oświęcimska	RW2000152115969	RW2000232115969	Wisły	Małej Wisły	Gliwice

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nazwa JCWP (zgodnie z II aktualizacją Planów Gospodarowania Wodami)	Kod JCWP (zgodnie z II aktualizacją Planów Gospodarowania Wodami)	Kod JCWP (przed II aktualizacją Planów)	Dorzecze	Region wodny	RZGW
Krztynia od Białki do ujścia	RW200016254149	RW200024254149	Wisły	Środkowej Wisły	Warszawa
Piotrówka	RW6000061146999	RW600061146999	Odry	Górnej Odry	Gliwice
Ruda od źródeł do zb. Rybnickiego	RW6000061156519	RW60006115651	Odry	Górnej Odry	Gliwice
Bierawka od źródeł do Knurówki wraz z Knurówką	RW600006115835	RW60006115838	Odry	Górnej Odry	Gliwice
Śliwnica	RW600006115849	RW60006115849	Odry	Górnej Odry	Gliwice
Kłodnica od źródeł do Promnej	RW600006116159	RW60006116159 RW60006116149 RW6000611616	Odry	Górnej Odry	Gliwice
Bytomka	RW60000611649	RW6000611649	Odry	Górnej Odry	Gliwice
Kłodnica od Promnej do zb. Dzierżno Duże	RW6000061165739	RW6000911655 RW6000611632 RW6000611634	Odry	Górnej Odry	Gliwice

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nazwa JCWP (zgodnie z II aktualizacją Planów Gospodarowania Wodami)	Kod JCWP (zgodnie z II aktualizacją Planów Gospodarowania Wodami)	Kod JCWP (przed II aktualizacją Planów)	Dorzecze	Region wodny	RZGW
		RW6000611654 RW6000011659			
Drama od źródeł do zb. Dzierżno Małe	RW600006116673	RW60006116669 RW6000911667	Odry	Górnej Odry	Gliwice
Drama od zb. Dzierżno Małe do ujścia	RW60000611669	RW6000011669 RW60006116689	Odry	Górnej Odry	Gliwice
Boży Stok	RW6000061811529	RW600061811529	Odry	Warty	Poznań
Warta do zb. Poraj	RW600006181159	RW600061811529	Odry	Warty	Poznań
Kamieniczka	RW600006181189	RW60006181189	Odry	Warty	Poznań
Jasienica	RW60000644785	RW600061162299 RW6000611629	Odry	Górnej Odry	Gliwice
Wierzbnik	RW600009115669	RW600016115669	Odry	Górnej Odry	Gliwice

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nazwa JCWP (zgodnie z II aktualizacją Planów Gospodarowania Wodami)	Kod JCWP (zgodnie z II aktualizacją Planów Gospodarowania Wodami)	Kod JCWP (przed II aktualizacją Planów)	Dorzecze	Region wodny	RZGW
Toszecki Potok od źródeł do zb. Pławniowice	RW60000911687	RW600016116859	Odry	Górnej Odry	Gliwice
Jaryszowiec	RW600009116929	RW600016116929	Odry	Górnej Odry	Gliwice
Rdzawka	RW6000091171629	RW6000161171629	Odry	Górnej Odry	Gliwice
Poleśnica	RW600009117164	RW600016117164	Odry	Górnej Odry	Gliwice
Stoła od źródła do Kanara	RW600009118163	RW6000181181649	Odry	Górnej Odry	Gliwice
Bielawa	RW600009118166	RW600018118166	Odry	Górnej Odry	Gliwice
Dębinica	RW600009118168	RW600018118168	Odry	Górnej Odry	Gliwice
Stradomka	RW60000918129	RW6000161812399	Odry	Warty	Poznań
Przykopa	RW600010115889	RW600017115889	Odry	Górnej Odry	Gliwice
Babieniczka	RW600010118129	RW600017118129	Odry	Górnej Odry	Gliwice
Zacharowski Rów	RW600010118132	RW600017118132	Odry	Górnej Odry	Gliwice
Zimna Woda	RW600010118134	RW600017118134	Odry	Górnej Odry	Gliwice

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nazwa JCWP (zgodnie z II aktualizacją Planów Gospodarowania Wodami)	Kod JCWP (zgodnie z II aktualizacją Planów Gospodarowania Wodami)	Kod JCWP (przed II aktualizacją Planów)	Dorzecze	Region wodny	RZGW
Dubielski Potok	RW600010118136	RW600017118136	Odry	Górnej Odry	Gliwice
Leśnica	RW600010118149	RW600017118149	Odry	Górnej Odry	Gliwice
Wilczarnia	RW6000101181529	RW6000171181529	Odry	Górnej Odry	Gliwice
Piła	RW600010118189	RW600017118189	Odry	Górnej Odry	Gliwice
Żelazna	RW6000101181949	RW6000171181949	Odry	Górnej Odry	Gliwice
Kanał Hutniczy	RW6000101181989	RW6000171181989	Odry	Górnej Odry	Gliwice
Lublinica	RW60001011829	RW60001711829	Odry	Górnej Odry	Gliwice
Bziniczka	RW600010118349	RW600017118349	Odry	Górnej Odry	Gliwice
Chrząstawa od źródła do Suchej	RW600010118879	RW600017118889	Odry	Górnej Odry	Gliwice
Liswarta do Młynówki Kamińskiej	RW6000101816191	RW6000171816192	Odry	Warty	Poznań
Potok Jeżowski	RW6000101816299	RW6000171816299	Odry	Warty	Poznań
Bierawka od Knurówki do ujścia	RW600011115899	RW600019115899	Odry	Górnej Odry	Gliwice

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nazwa JCWP (zgodnie z II aktualizacją Planów Gospodarowania Wodami)	Kod JCWP (zgodnie z II aktualizacją Planów Gospodarowania Wodami)	Kod JCWP (przed II aktualizacją Planów)	Dorzecze	Region wodny	RZGW
		RW600016115876 RW60001611586			
Kanał Gliwicki do Kłodnicy	RW600011116589	RW6000011659	Odry	Górnej Odry	Gliwice
Kłodnica od Dramy do ujścia	RW600011116999	RW600019116999	Odry	Górnej Odry	Gliwice
Mała Panew od Ligockiego Potoku do Lublinicy	RW600011118199	RW6000201181699 RW600019118199 RW600019118159	Odry	Górnej Odry	Gliwice
Liswarta od Młynówki Kamińskiej do Dopływu spod Przystajni	RW600011181635	RW600019181633	Odry	Warty	Poznań
Mała Panew od źródła do Ligockiego Potoku	RW600015118113	RW6000231181149	Odry	Górnej Odry	Gliwice

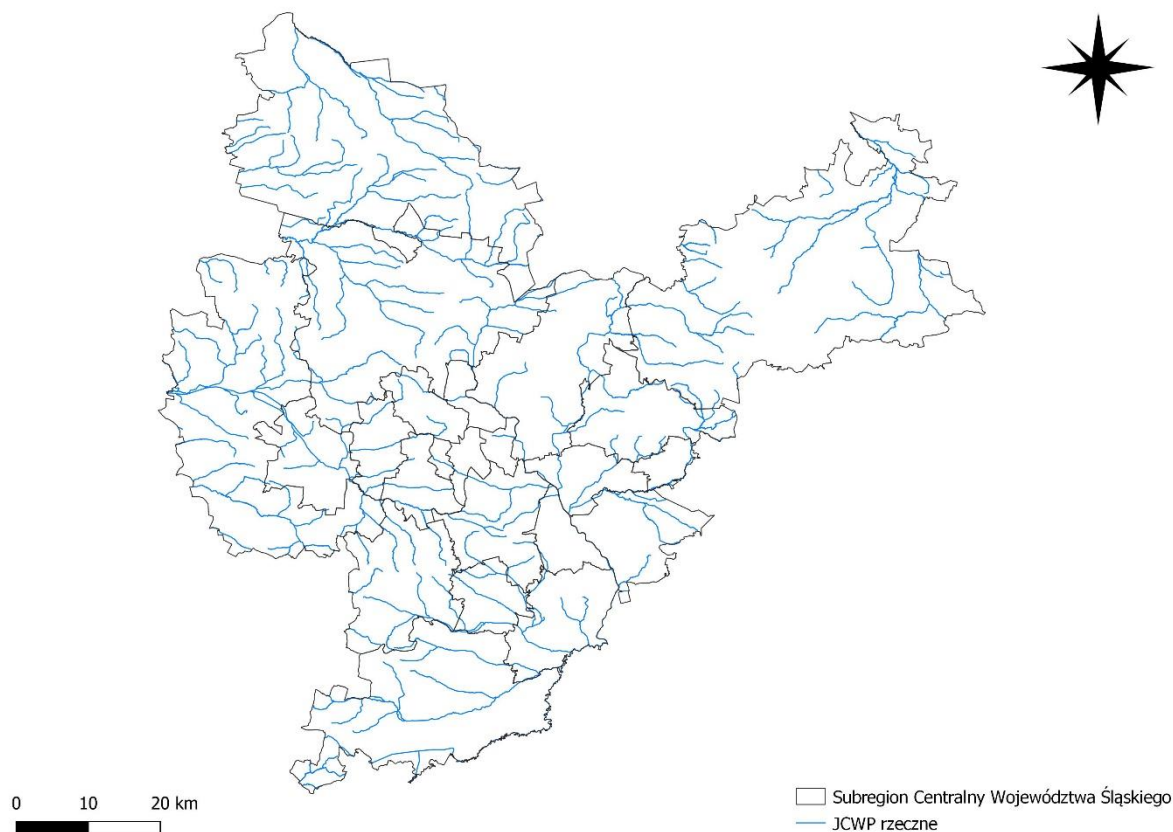
Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nazwa JCWP (zgodnie z II aktualizacją Planów Gospodarowania Wodami)	Kod JCWP (zgodnie z II aktualizacją Planów Gospodarowania Wodami)	Kod JCWP (przed II aktualizacją Planów)	Dorzecze	Region wodny	RZGW
Kanał Gliwicki do ujścia	RW600016117169	RW60000117169	Odry	Górnej Odry	Gliwice

Źródło: Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Rysunek 4.4. JCWP rzecznych na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KZGW

Subregion Centralny Województwa Śląskiego położony jest w obrębie 86 jednolitych części wód powierzchniowych rzecznych. Zgodnie z II aktualizacją planów gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy, zlokalizowane na omawianym terenie kody JCWP rzecznych zostały zastąpione nowymi kodami.

4.7.2 Monitoring jakości wód powierzchniowych

Ocenę stanu wód powierzchniowych wykonuje się w odniesieniu do jednolitych części wód na podstawie wyników państwowego monitoringu środowiska (PMŚ). Stan JCWP ocenia się uwzględniając wyniki klasyfikacji stanu/potencjału ekologicznego i stanu chemicznego. Stan ekologiczny określa się dla wód typu naturalnego, potencjał ekologiczny dla wód uznanych jako sztuczne lub silnie zmienione. Na ocenę stanu/potencjału ekologicznego JCWP składają się elementy biologiczne, wspierające ich ocenę wskaźniki fizykochemiczne wraz z grupą

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

substancji specyficznych i hydromorfologiczne. Klasyfikuje się je na podstawie kryteriów wyrażonych jako wartości graniczne wskaźników jakości wód, z uwzględnieniem typów wód powierzchniowych. Stan ekologiczny JCWP klasyfikuje się przez przypisanie jej jednej z pięciu klas jakości. Potencjał ekologiczny klasyfikuje się poprzez przypisanie JCWP czterech klas jakości (klasy I i II tworzą wspólnie potencjał dobry i powyżej dobrego). Kolejnym osobnym elementem oceny JCWP jest stan chemiczny, klasyfikowany na podstawie wyników badań obecności substancji priorytetowych i innych zanieczyszczeń. Środowiskowe normy jakości dla substancji priorytetowych i innych zanieczyszczeń nie uwzględniają typologii wód. Są to stężenia pojedynczego wskaźnika lub grupy wskaźników w wodzie, osadach wodnych lub w organizmach wodnych, które nie powinny być przekroczone z uwagi na ochronę środowiska i zdrowia ludzi.

W latach 2016-2021 prowadzony był monitoring jakości jednolitych części wód powierzchniowych, uwzględniający klasyfikację i ocenę stanu JCWP. Ostatnie wyniki monitoringu jednolitych części wód powierzchniowych rzecznych znajdujących się na terenie Subregionu Centralnego przedstawione zostały w tabeli poniżej.

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Tabela 10. Klasyfikacja i ocena stanu jednolitych części wód powierzchniowych rzecznych w latach 2016-2021 na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego

Lp.	Kod ocenianej JCWP	Klasyfikacja wskaźników i elementów jakości wód			Stan/potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP
		Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Klasa elementów fizykochemicznych - specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne			
1.	RW200000211329	Brak możliwości klasyfikacji	1 (2019 r.)	-	Brak możliwości klasyfikacji	-	Brak możliwości wykonania oceny
2.	RW200003212639	2 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	2 (2019 r.)	3 – umiarkowany (2019 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Kod ocenianej JCWP	Klasyfikacja wskaźników i elementów jakości wód			Stan/potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP
		Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Klasa elementów fizykochemicznych - specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne			
3.	RW200003212729	5 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	2 (2019 r.)	5 – zły (2019 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
4.	RW20000321279	5 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	5 – zły (2019 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
5.	RW200003212829	2 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	2 (2019 r.)	3 – umiarkowany (2019 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Kod ocenianej JCWP	Klasyfikacja wskaźników i elementów jakości wód			Stan/potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP
		Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Klasa elementów fizykochemicznych - specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne			
6.	RW200003212852	4 (2019 r.)	1 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	4 – słaby (2019 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
7.	RW200003212889	4 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	4 – słaby (2019 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
8.	RW20000321289	3 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	2 (2019 r.)	3 – umiarkowany (2019 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Kod ocenianej JCWP	Klasyfikacja wskaźników i elementów jakości wód			Stan/potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP
		Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Klasa elementów fizykochemicznych - specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne			
9.	RW20000321296	3 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	2 (2019 r.)	3 – umiarkowany (2019 r.)	-	Zły stan wód (2019 r.)
10.	RW20000321298	2 (2019 r.)	1 (2019 r.)	2 (2019 r.)	2 – dobry (2019 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
11.	RW20000421149	4 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	2 (2019 r.)	4 – słaby (2019 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Kod ocenianej JCWP	Klasyfikacja wskaźników i elementów jakości wód			Stan/potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP
		Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Klasa elementów fizykochemicznych - specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne			
12.	RW200006211172	5 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	-	5 – zły (2019 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
13.	RW200006211179	5 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	2 (2019 r.)	5 – zły (2019 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
14.	RW200006211569	5 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	2 (2019 r.)	5 – zły (2019 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Kod ocenianej JCWP	Klasyfikacja wskaźników i elementów jakości wód			Stan/potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP
		Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Klasa elementów fizykochemicznych - specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne			
15.	RW200006211869	3 (2020 r.)	>2 (2020 r.)	1 (2020 r.)	3 – umiarkowany (2020 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
16.	RW200006211889	4 (2020 r.)	>2 (2020 r.)	>2 (2020 r.)	4 – słaby (2020 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
17.	RW200006211949	4 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	4 – słaby (2019 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Kod ocenianej JCWP	Klasyfikacja wskaźników i elementów jakości wód			Stan/potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP
		Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Klasa elementów fizykochemicznych - specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne			
18.	RW200006212399	5 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	2 (2016 r.)	5 – zły (2019 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
19.	RW200006212529	3 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	2 (2019 r.)	3 – umiarkowany (2019 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
	RW200006212589	Brak możliwości klasyfikacji	Brak możliwości klasyfikacji	Brak możliwości klasyfikacji	Brak możliwości klasyfikacji	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Kod ocenianej JCWP	Klasyfikacja wskaźników i elementów jakości wód			Stan/potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP
		Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Klasa elementów fizykochemicznych - specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne			
	RW200006212632	3 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	2 (2019 r.)	3 – umiarkowany (2019 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
	RW200006212669	4 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	2 (2019 r.)	4 – słaby (2019 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
	RW20000621269	4 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	2 (2019 r.)	4 – słaby (2019 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Kod ocenianej JCWP	Klasyfikacja wskaźników i elementów jakości wód			Stan/potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP
		Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Klasa elementów fizykochemicznych - specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne			
	RW2000062128329	3 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	2 (2019 r.)	3 umiarkowany (2019 r.)	– Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
	RW20000621669	3 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	2 (2019 r.)	3 umiarkowany (2019 r.)	– Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
	RW200006254143	2 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	-	3 umiarkowany (2019 r.)	-	Zły stan wód (2019 r.)

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Kod ocenianej JCWP	Klasyfikacja wskaźników i elementów jakości wód			Stan/potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP
		Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Klasa elementów fizykochemicznych - specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne			
	RW2000062541469	3 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	2 (2019 r.)	3 – umiarkowany (2019 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
	RW200006254169	5 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	2 (2019 r.)	5 – zły (2019 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
	RW2000062541711	3 (2020 r.)	>2 (2020 r.)	2 (2020 r.)	3 – umiarkowany (2020 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Kod ocenianej JCWP	Klasyfikacja wskaźników i elementów jakości wód			Stan/potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP
		Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Klasa elementów fizykochemicznych - specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne			
	RW2000092111589	5 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	2 (2019 r.)	5 – zły (2019 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
	RW20000921165529	3 (2020 r.)	>2 (2020 r.)	-	3 – umiarkowany (2020 r.)	-	Zły stan wód (2020 r.)
	RW2000092116559	2 (2020 r.)	>2 (2020 r.)	2 (2020 r.)	3 – umiarkowany (2020 r.)	-	Zły stan wód (2020 r.)

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Kod ocenianej JCWP	Klasyfikacja wskaźników i elementów jakości wód			Stan/potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP
		Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Klasa elementów fizykochemicznych - specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne			
	RW200010211669	4 (2020 r.)	>2 (2020 r.)	-	4 – słaby (2020 r.)	-	Zły stan wód (2020 r.)
	RW200010211689	5 (2020 r.)	>2 (2020 r.)	2 (2019 r.)	5 – zły (2020 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
	RW200010211851	4 (2020 r.)	>2 (2020 r.)	2 (2020 r.)	4 – słaby (2020 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Kod ocenianej JCWP	Klasyfikacja wskaźników i elementów jakości wód			Stan/potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP
		Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Klasa elementów fizykochemicznych - specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne			
	RW20001021294	4 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	4 – słaby (2019 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
	RW20001121169	5 (2020 r.)	>2 (2020 r.)	2 (2020 r.)	5 – zły (2020 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
	RW200011211899	5 (2020 r.)	>2 (2020 r.)	>2 (2020 r.)	5 – zły (2020 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Kod ocenianej JCWP	Klasyfikacja wskaźników i elementów jakości wód			Stan/potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP
		Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Klasa elementów fizykochemicznych - specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne			
	RW20001121199	5 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	2 (2019 r.)	5 – zły (2020 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
	RW2000152115969	4 (2021 r.)	>2 (2021 r.)	2 (2021 r.)	4 – słaby (2021 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
	RW200016254149	4 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	2 (2016 r.)	4 – słaby (2019 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Kod ocenianej JCWP	Klasyfikacja wskaźników i elementów jakości wód			Stan/potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP
		Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Klasa elementów fizykochemicznych - specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne			
	RW6000061146999	4 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	2 (2016 r.)	4 – słaby (2019 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
	RW6000061156519	3 (2021 r.)	>2 (2021 r.)	2 (2021 r.)	3 – umiarkowany (2021 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
	RW600006115835	4 (2021 r.)	>2 (2021 r.)	2 (2021 r.)	4 – słaby (2021 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Kod ocenianej JCWP	Klasyfikacja wskaźników i elementów jakości wód			Stan/potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP
		Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Klasa elementów fizykochemicznych - specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne			
	RW600006115849	3 (2021 r.)	>2 (2021 r.)	-	3 – umiarkowany (2021 r.)	-	Zły stan wód (2021 r.)
	RW600006116159	4 (2021 r.)	>2 (2021 r.)	1 (2021 r.)	4 – słaby (2021 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
	RW60000611649	5 (2021 r.)	>2 (2021 r.)	2 (2021 r.)	5 – zły (2021 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Kod ocenianej JCWP	Klasyfikacja wskaźników i elementów jakości wód			Stan/potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP
		Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Klasa elementów fizykochemicznych - specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne			
	RW6000061165739	4 (2021 r.)	>2 (2021 r.)	2 (2021 r.)	4 – słaby (2021 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
	RW600006116673	2 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	-	3 – umiarkowany (2019 r.)	Dobry (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
	RW60000611669	2 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	-	3 – umiarkowany (2019 r.)	-	Zły stan wód (2019 r.)

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Kod ocenianej JCWP	Klasyfikacja wskaźników i elementów jakości wód			Stan/potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP
		Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Klasa elementów fizykochemicznych - specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne			
	RW6000061811529	5 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	2 (2019 r.)	5 – zły (2019 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
	RW600006181159	5 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	2 (2019 r.)	5 – zły (2019 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
	RW600006181189	3 (2020 r.)	>2 (2020 r.)	-	3 – umiarkowany (2020 r.)	-	Zły stan wód (2020 r.)

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Kod ocenianej JCWP	Klasyfikacja wskaźników i elementów jakości wód			Stan/potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP
		Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Klasa elementów fizykochemicznych - specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne			
	RW60000644785	3 (2021 r.)	>2 (2021 r.)	-	3 – umiarkowany (2021 r.)	-	Zły stan wód (2021 r.)
	RW600009115669	1 (2021 r.)	2 (2021 r.)	-	2 – dobry (2021 r.)	-	Brak możliwości wykonania oceny
	RW60000911687	4 (2021 r.)	>2 (2021 r.)	2 (2021 r.)	4 – słaby (2021 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Kod ocenianej JCWP	Klasyfikacja wskaźników i elementów jakości wód			Stan/potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP
		Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Klasa elementów fizykochemicznych - specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne			
	RW600009116929	4 (2021 r.)	>2 (2021 r.)	2 (2021 r.)	4 – słaby (2021 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
	RW6000091171629	3 (2021 r.)	2 (2021 r.)	-	3 – umiarkowany (2021 r.)	-	Zły stan wód (2021 r.)
	RW600009117164	3 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	-	3 – umiarkowany (2019 r.)	-	Zły stan wód (2019 r.)

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Kod ocenianej JCWP	Klasyfikacja wskaźników i elementów jakości wód			Stan/potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP
		Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Klasa elementów fizykochemicznych - specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne			
	RW600009118163	4 (2021 r.)	>2 (2021 r.)	>2 (2021 r.)	4 – słaby (2021 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
	RW600009118166	1 (2021 r.)	>2 (2021 r.)	-	3 – umiarkowany (2021 r.)	-	Zły stan wód (2021 r.)
	RW600009118168	1 (2021 r.)	>2 (2021 r.)	>2 (2021 r.)	3 – umiarkowany (2021 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Kod ocenianej JCWP	Klasyfikacja wskaźników i elementów jakości wód			Stan/potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP
		Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Klasa elementów fizykochemicznych - specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne			
	RW60000918129	4 (2020 r.)	>2 (2020 r.)	2 (2020 r.)	4 – słaby (2020 r.)	-	Zły stan wód (2020 r.)
	RW600010118129	3 (2021 r.)	2 (2021 r.)	-	3 – umiarkowany (2021 r.)	-	Zły stan wód (2021 r.)
	RW600010118132	3 (2021 r.)	>2 (2021 r.)	2 (2021 r.)	3 – umiarkowany (2021 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Kod ocenianej JCWP	Klasyfikacja wskaźników i elementów jakości wód			Stan/potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP
		Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Klasa elementów fizykochemicznych - specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne			
	RW600010118134	1 (2021 r.)	2 (2021 r.)	-	2 – dobry (2021 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
	RW600010118136	1 (2021 r.)	2 (2021 r.)	-	2 – dobry (2021 r.)	-	Brak możliwości wykonania oceny
	RW600010118149	2 (2021 r.)	2 (2021 r.)	-	2 – dobry (2021 r.)	-	Brak możliwości

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Kod ocenianej JCWP	Klasyfikacja wskaźników i elementów jakości wód			Stan/potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP
		Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Klasa elementów fizykochemicznych - specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne			
							wykonania oceny
	RW6000101181529	1 (2021 r.)	>2 (2021 r.)	-	3 – umiarkowany (2021 r.)	-	Zły stan wód (2021 r.)
	RW600010118189	2 (2021 r.)	>2 (2021 r.)	-	3 – umiarkowany (2021 r.)	-	Zły stan wód (2021 r.)

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Kod ocenianej JCWP	Klasyfikacja wskaźników i elementów jakości wód			Stan/potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP
		Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Klasa elementów fizykochemicznych - specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne			
	RW6000101181949	1 (2021 r.)	>2 (2021 r.)	-	3 – umiarkowany (2021 r.)	-	Zły stan wód (2021 r.)
	RW6000101181989	4 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	4 – słaby (2019 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
	RW60001011829	4 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	4 – słaby (2020 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Kod ocenianej JCWP	Klasyfikacja wskaźników i elementów jakości wód			Stan/potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP
		Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Klasa elementów fizykochemicznych - specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne			
	RW600010118349	2 (2019 r.)	2 (2019 r.)	-	2 – dobry (2020 r.)	-	Brak możliwości wykonania oceny
	RW600010118879	4 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	2 (2016 r.)	4 – słaby (2019 r.)	Dobry (2019 r.)	Zły stan wód (2019 r.)
	RW6000101816191	3 (2020 r.)	2 (2020 r.)	2 (2017 r.)	3 – umiarkowany (2020 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Kod ocenianej JCWP	Klasyfikacja wskaźników i elementów jakości wód			Stan/potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP
		Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Klasa elementów fizykochemicznych - specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne			
	RW6000101816299	5 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	2 (2019 r.)	5 – zły (2019 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
	RW600011115899	5 (2020 r.)	>2 (2020 r.)	>2 (2017 r.)	5 – zły (2020 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
	RW600011116589	Brak możliwości klasyfikacji	Brak możliwości klasyfikacji	2 (2021 r.)	Brak możliwości klasyfikacji	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Kod ocenianej JCWP	Klasyfikacja wskaźników i elementów jakości wód			Stan/potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP
		Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Klasa elementów fizykochemicznych - specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne			
	RW600011116999	5 (2020 r.)	>2 (2020 r.)	>2 (2017 r.)	5 – zły (2020 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
	RW600011118199	3 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	3 – umiarkowany (2019 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)
	RW600015118113	5 (2019 r.)	>2 (2019 r.)	>2 (2016 r.)	5 – zły (2019 r.)	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Kod ocenianej JCWP	Klasyfikacja wskaźników i elementów jakości wód			Stan/potencjał ekologiczny	Klasyfikacja stanu chemicznego	Ocena stanu JCWP
		Klasa elementów biologicznych	Klasa elementów fizykochemicznych	Klasa elementów fizykochemicznych - specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne			
	RW600016117169	Brak możliwości klasyfikacji	1 (2019 r.)	-	Brak możliwości klasyfikacji	Poniżej dobrego (2021 r.)	Zły stan wód (2021 r.)

Źródło: Ocena stanu jednolitych części wód rzek i zbiorników zaporowych w latach 2016-2021 na podstawie monitoringu – tabela

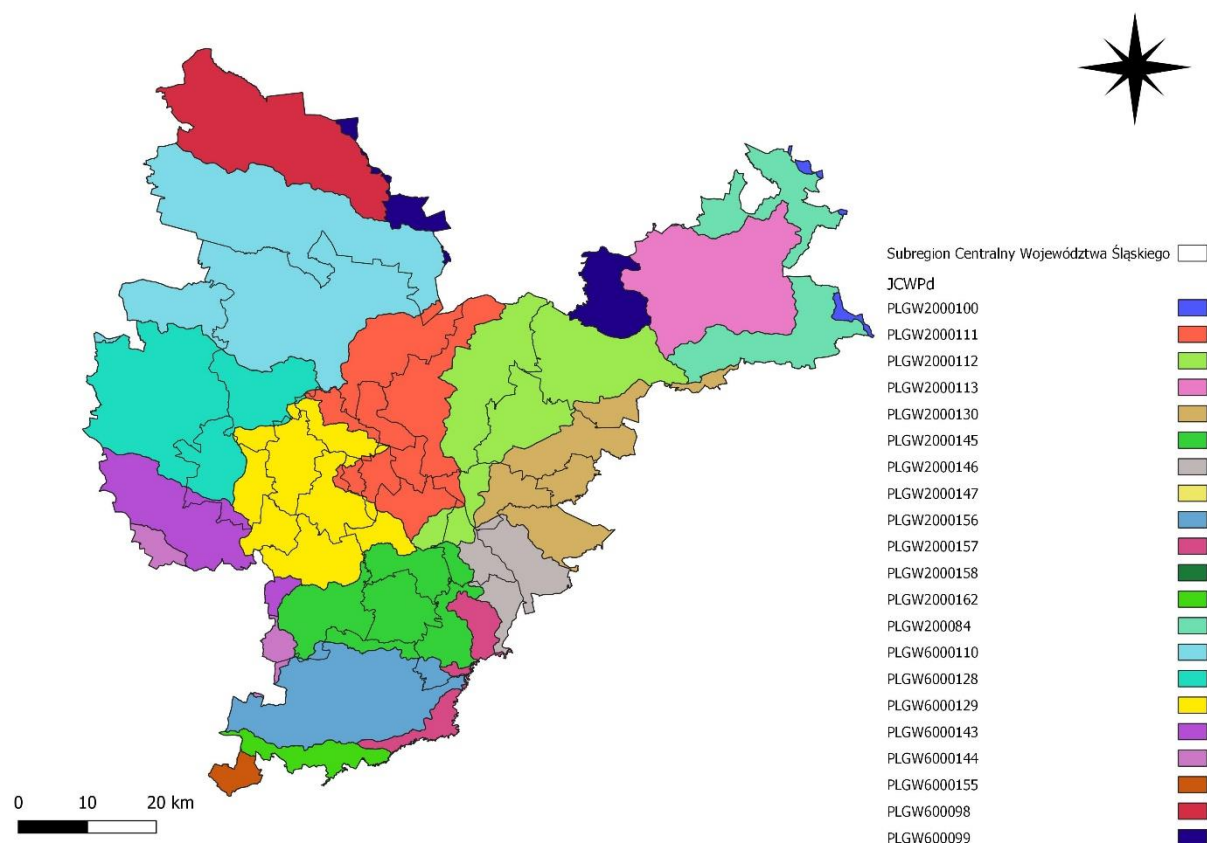
Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Na terenie Subregionu Centralnego w latach 2016-2021 monitoringiem objęto 83 JCWP Rzecznych. Jak wynika z powyższej tabeli stan JCWP rzecznych, znajdujących się na omawianym obszarze jest zły. Klasyfikacja stanu chemicznego wskazała na dobry stan jedynie dla 2 JCWP: Chrząstawa od źródła do Suchej oraz Drama od źródeł do zb. Dzierżno Małe.

4.7.3 Wody podziemne

Subregion Centralny znajduje się w zasięgu dwudziestu jeden Jednolitych Części Wód Podziemnych (zwanymi dalej JCWPd), przedstawionych na rycinie poniżej.

Rysunek 4.5. JCWPd na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PIG-PIB

PLGW2000100: dorzecze Wisły, region wodny: Górnej Wisły, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej (zwany dalej RZGW) w Krakowie, powierzchnia 2221,5 km². Zasilanie warstw wodonośnych odbywa się przez infiltrację opadów atmosferycznych. Moduł infiltracji efektywnej jest bardzo zróżnicowany przestrzennie. Zależy od wielkości opadów i przepuszczalności skał odsłaniających się

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

na powierzchni terenu. Średnia jego wartość jest zbliżona do modułu odpływu podziemnego ze zlewni Nidy i wynosi około $270 \text{ m}^3/\text{d} \cdot \text{km}^2$.

PLGW2000111: dorzecze Wisły, region wodny: Małej Wisły, RZGW w Gliwicach, powierzchnia $497,1 \text{ km}^2$. Struktura JCWPd 111 złożona jest z jednego poziomu wodonośnego, który w części południowej jednostki związany jest z izolowanymi piaskowcowymi przewarstwieniami wśród mułowców i ilowców górnego karbonu, w części środkowej i lokalnie północnej – z węglanowymi utworami retu – wapienia muszlowego, w części północnej – z piaszczysto piaskowcowymi utworami dolnego i środkowego pstrego piaskowca.

PLGW2000112: dorzecze Wisły, region wodny: Małej Wisły, RZGW w Gliwicach, powierzchnia $558,90 \text{ km}^2$. System krążenia wód podziemnych na terenie JCWPd 112 oparty jest o trzy zagregowane piętra wodonośne i rozdzielające je dwa piętra słaboprzepuszczalne. Wszystkie te jednostki nie zachowują ciągłości występowania dla całej JCWPd i wszystkie one zachowują dobry kontakt hydrauliczny.

PLGW2000113: dorzecze Wisły, region wodny: Środkowej Wisły, RZGW w Warszawie, powierzchnia $390,0 \text{ km}^2$. Zasilanie odbywa się przez infiltrację opadów atmosferycznych na wychodniach poszczególnych pięter budujących ośrodek szczelinowokrasowy. Wodonośność i przepływ wód podziemnych w wapieniach J3 odbywa się przede wszystkim: szczelinami, oddzielnościami międzyławicowymi i systemem połączonych kawern krasowych.

PLGW2000130: dorzecze Wisły, region wodny: Małej Wisły, RZGW w Gliwicach, powierzchnia $865,0 \text{ km}^2$. Struktura JCWPd 130 jest złożona z pięciu poziomów wodonośnych strefowo rozdzielonych utworami trudnoprzepuszczalnymi. Wszystkie poziomy są w dobrym kontakcie hydraulicznym ze względu na brak ciągłości warstw rozdzielających oraz liczne strefy uskokowe, a także stare wyrobiska górnicze umożliwiające przepływ wód. Naturalny układ krążenia jest silnie zaburzony przez systemy drenażowe kopalń.

PLGW2000145: dorzecze Wisły, region wodny: Małej Wisły, RZGW w Gliwicach, powierzchnia $344,70 \text{ km}^2$. Zasilanie wód podziemnych odbywa się w wyniku infiltracji wód z opadu atmosferycznego na obszarze wychodni utworów budujących piętra: czwartorzędu, neogenu, triasu i karbonu. Utwory ww. pięter hydrogeologicznych pozostają ze sobą w kontakcie hydraulicznym.

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

PLGW2000146: dorzecze Wisły, region wodny: Małej Wisły, RZGW w Gliwicach, powierzchnia 201,90 km². Zasilanie wód podziemnych odbywa się w wyniku infiltracji wód z opadu atmosferycznego na obszarze przepuszczalnych utworów czwartorzędu (Q), zalegających w nadkładzie pięter wodonośnych triasu (T1,2) i karbonu (C3).

PLGW2000147: dorzecze Wisły, region wodny: Górnej Wisły, RZGW w Krakowie, powierzchnia 484,20 km². Wody podziemne zasilane są głównie poprzez bezpośrednią infiltrację opadów atmosferycznych, a także w niewielkim stopniu poprzez infiltrację wód powierzchniowych oraz dopływ z podłoża. Przepływ wód podziemnych odbywa w kierunku dolin rzecznych, które stanowią bazę drenażu. Ponadto, podstawą drenażu poziomów triasowego i karbońskiego są kopalnie rud i węgla kamiennego.

PLGW2000156: dorzecze Wisły, region wodny: Małej Wisły, RZGW w Gliwicach, powierzchnia 370,30 km². Zasilanie wód następuje w wyniku infiltracji wód z opadu atmosferycznego w obszarze wychodni piętra czwartorzędowego oraz połączonego – czwartorzędowo-neogeńskiego. Kontakt hydrauliczny ww. pięter może następować w obrębie okien hydrogeologicznych (wertykalny) i dolin kopalnych (horyzontalny).

PLGW2000157: dorzecze Wisły, region wodny: Małej Wisły, RZGW w Gliwicach, powierzchnia 359,40 km². Wody podziemne zasilane są głównie poprzez bezpośrednią infiltrację opadów atmosferycznych, a także w niewielkim stopniu poprzez infiltrację wód powierzchniowych oraz dopływ z podłoża. Zasilanie piętra fliszowego zależy przede wszystkim od charakteru litologicznego zwietrzliny i kąta nachylenia stoków. Najdogodniejsze warunki infiltracji istnieją w obrębie dolin rzecznych.

PLGW2000158: dorzecze Wisły, region wodny: Górnej Wisły, RZGW w Krakowie, powierzchnia 1 482,80 km². Wody podziemne zasilane są głównie poprzez bezpośrednią infiltrację opadów atmosferycznych, a także w niewielkim stopniu poprzez infiltrację wód powierzchniowych oraz dopływ z podłoża. Zasilanie piętra fliszowego zależy głównie od charakteru litologicznego zwietrzliny i kąta nachylenia stoków. Najdogodniejsze warunki infiltracji istnieją w obrębie dolin rzecznych oraz Kotliny Żywieckiej.

PLGW2000162: dorzecze Wisły, region wodny: Małej Wisły, RZGW w Gliwicach, powierzchnia 546,0 km². Wody podziemne zasilane są głównie poprzez

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

bezpośrednią infiltrację opadów atmosferycznych, a także w niewielkim stopniu poprzez infiltrację wód powierzchniowych oraz dopływ z podłoża. Zasilanie piętra fliszowego zależy głównie od charakteru litologicznego zwietrzliny i kąta nachylenia stoków. Najdogodniejsze warunki infiltracji istnieją w obrębie dolin rzecznych oraz kotlin.

PLGW200084: dorzecze Wisły, region wodny: Środkowej Wisły, RZGW w Warszawie, powierzchnia 4 233,30 km². Zasilanie odbywa się przez infiltrację opadów atmosferycznych. Naturalnymi strefami drenażu wewnątrz JCWPd są rzeka Pilica i jej dopływy z tym, że dla głębiej położonych warstw wodonośnych jest to głównie rzeka Pilica.

PLGW6000110: dorzecze Odry, region wodny Środkowej Odry, RZGW we Wrocławiu, powierzchnia 2 113,40 km². Struktura JCWPd 110 jest złożona z sześciu użytkowych oraz czterech występujących lokalnie i mających znaczenie podrzędne poziomów wodonośnych rozdzielonych utworami słabo przepuszczalnymi lub lokalnie pozostającymi w więzi hydraulicznej.

PLGW6000128: dorzecze Odry, region wodny Górnej Odry, RZGW w Gliwicach, powierzchnia 691,10 km². W JCWPd nr 128 występuje sześć sekwencji pięter wodonośnych: czwartorzędowo-neogeńsko-triasowe, czwartorzędowo-triasowe, czwartorzędowo-karbońskie, neogeńsko-triasowe, triasowe i karbońskie. Zasilanie bezpośrednio poziomów wodonośnych następuje na wychodniach utworów przepuszczalnych czwartorzędu, neogenu, triasu i karbonu (również poza granicą JCWPd nr 128).

PLGW6000129: dorzecze Odry, region wodny Górnej Odry, RZGW w Gliwicach, powierzchnia 431,60 km². Zasilanie wód podziemnych głównych poziomów użytkowych następuje w wyniku infiltracji wód opadowych w obszarze wychodni pięter czwartorzędowego, triasowego i karbońskiego. Kontakt utworów wodonośnych czwartorzędu, triasu i karbonu może następować w obrębie okien hydrogeologicznych (wertykalnie) oraz w obszarach dolin kopalnych (horyzontalnie).

PLGW6000143: dorzecze Odry, region wodny Górnej Odry, RZGW w Gliwicach, powierzchnia 380,10 km². Wody podziemne głównych poziomów użytkowych są zasilane w wyniku infiltracji wód opadowych w zasięgu występowania piętra

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

czwartorzędowego oraz na wychodniach pięter starszych (piętro neogeńskie i triasowe – poza JCWPd nr 143, piętro karbońskie – w południowo-wschodniej części JCWPd).

PLGW6000144: dorzecze Odry, region wodny Górnej Odry, RZGW w Gliwicach, powierzchnia 410,0 km². Zasilanie poziomów czwartorzędowych następuje w wyniku infiltracji wód opadowych w zasięgu występowania piętra czwartorzędowego, bezpośrednio PPW lub poprzez przesączenie przez warstwy słabo przepuszczalne w zasięgu występowania GPU (Q). Starsze piętra wodonośne bezpośrednio zasilane są na wychodniach (w obszarze i poza obszarem jednolitej części wód podziemnych).

PLGW6000155: dorzecze Odry, region wodny Górnej Odry, RZGW w Gliwicach, powierzchnia 412,70 km². Zasilanie wód podziemnych ma miejsce w wyniku infiltracji wód z opadu atmosferycznego, w granicach rozprzestrzenienia poziomu czwartorzędowego i czwartorzędowo- neogeńskiego oraz na wychodniach poziomów starszych. Dolina Odry na północnym-zachodzie stanowi bazę drenażu dla poziomów wód powierzchniowych, czwartorzędowych i czwartorzędowo-neogeńskich.

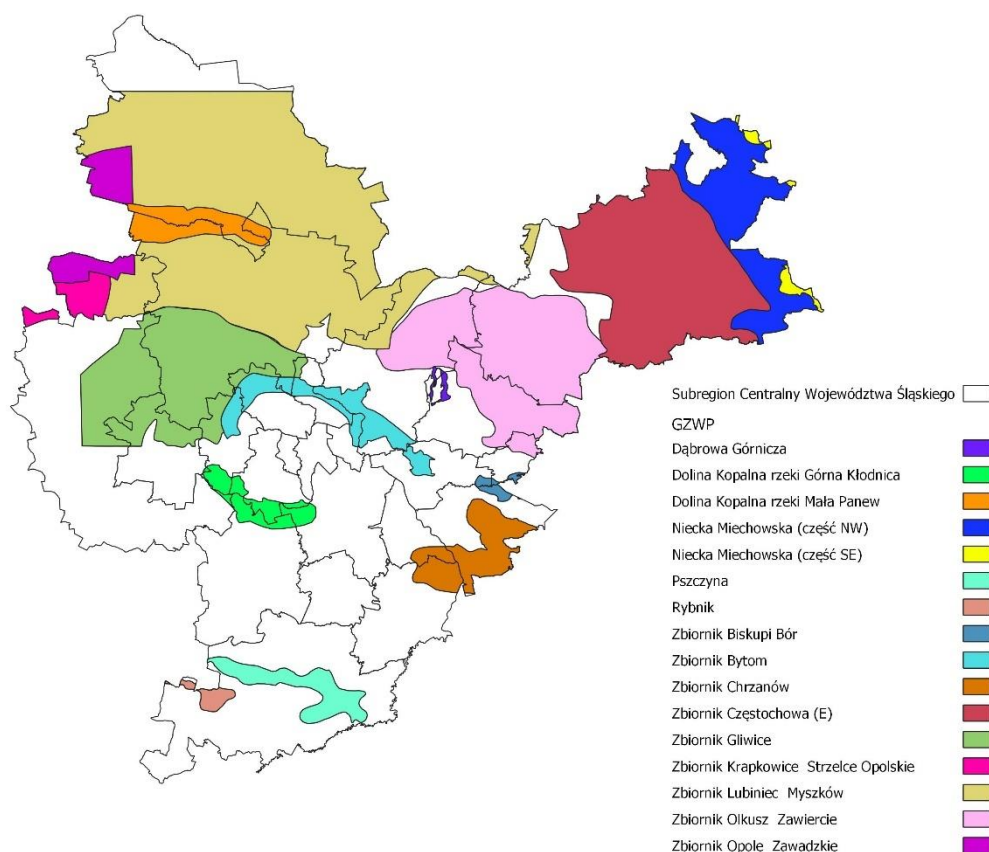
PLGW600098: dorzecze Odry, region wodny Warty, RZGW w Poznaniu, powierzchnia 1 297,40 km². Monoklinalny układ warstw przepuszczalnych, słabo przepuszczalnych i nieprzepuszczalnych, tworzy skomplikowany, wielowarstwowy system wodonośny wód podziemnych, dodatkowo powiązany układem krążenia z wodami powierzchniowymi. Abstrahując od głęboko położonego i odizolowanego utworami nieprzepuszczalnymi poziomu wodonośnego serii węglanowej triasu, najbardziej niezależny od wód powierzchniowych system krążenia wód podziemnych posiada poziom środkowojurajski, który tworzy oddzielny układ krążenia wód podziemnych.

PLGW600099: dorzecze Odry, region wodny Warty, RZGW w Poznaniu, powierzchnia 2 664,60 km². System krążenia wód podziemnych na terenie JCWPd 99 oparty jest o cztery zagregowane piętra wodonośne, jedno rozdzielające je częściowo piętro słaboprzepuszczalne i jedno również słaboprzepuszczalne ograniczające od spągu strefę krążenia wód podziemnych. Wszystkie te jednostki nie zachowują ciągłości występowania dla całej JCWPd i wszystkie one zachowują dobry kontakt hydrauliczny.

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Subregion Centralny Województwa Śląskiego znajduje się na terenie szesnastu Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (zwanymi dalej GZWP), których lokalizacja została przedstawiona na poniższej rycinie.

Rysunek 4.6. GZWP na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PIG-PIB

4.7.4 Monitoring jakości wód podziemnych

W 2021 roku Państwowy Instytut Geologiczny – Państwowy Instytut Badawczy, na zlecenie Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, przeprowadził monitoring operacyjny stanu chemicznego wybranych jednolitych części wód podziemnych. Próbkę wód podziemnych pobrano w 380 punktach pomiarowych.

Wyniki oznaczeń terenowych i laboratoryjnych poddano analizie i wyznaczono klasy jakości wód podziemnych w punktach pomiarowych. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 11 października 2019 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu jednolitych części

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

wód podziemnych (Dz. U. 2019 poz. 2148) klasyfikacja elementów fizykochemicznych stanu wód podziemnych obejmuje pięć klas jakości wód podziemnych.

Badania w zakresie stanu wód podziemnych prowadzone są w ramach monitoringu jakości wód podziemnych, który funkcjonuje jako podsystem Państwowego monitoringu środowiska. Wykonawcą badań, na zlecenie Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, jest Państwowy Instytut Geologiczny – Państwowy Instytut Badawczy, będący z mocy ustawy Prawo wodne państwową służbą hydrogeologiczną zobligowaną do wykonywania badań i oceny stanu wód podziemnych (art. 102 ust.4 i art. 155a ust.5).

W 2021 roku na terenie Subregionu Centralnego były przeprowadzono badania monitoringu wód podziemnych. Szczegółowe dane dotyczące prowadzonych badań zostały przedstawione w tabeli poniżej.

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Tabela 11. Monitoring diagnostyczny jakości wód podziemnych w 2021 r. na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego

Nr JCWPd	Nr. punktu pom. wg MONBADA	Powiat	Gmina	Miejscowość	Dorzecze	Zwierciedło wody	Typ ośrodka wodonośnego	Rodzaj punktu pomiarowego	Użytkowanie terenu	Klasa jakości – końcowa
PLGW2000111	1899	tarnogórski	Świerklaniec (gmina wiejska)	Żyglin	Wisły	Zwierciedło swobodne	szczelinowo-krasowy	piezometr	Lasy	III
	2014	będziński	Mierzęcice (gmina wiejska)	Nowa Wieś		Zwierciedło swobodne	porowo-szczelinowo-krasowy	piezometr	Zabudowa wiejska	III
	2092	tarnogórski	Ożarowice (gmina wiejska)	Zendek		Zwierciedło swobodne	porowo-szczelinowy	piezometr	Grunty orne	III
	2228	będziński	Czeladź (gmina miejska)	Czeladź		Zwierciedło swobodne	szczelinowo-krasowy	stwiercona	Roślinność drzewiasta i krzewiasta	III

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nr JCWPd	Nr. punktu pom. wg MONBADA	Powiat	Gmina	Miejscowość	Dorzecze	Zwierciadło wody	Typ ośrodka wodonośnego	Rodzaj punktu pomiarowego	Użytkowanie terenu	Klasa jakości – końcowa
	2230	będziński	Będzin (gmina miejska)	Będzin		Zwierciadło swobodne	szczelinowo-krasowy	st. wiercona	Roślinność drzewiasta i krzewiasta	III
	2677	tarnogórski	Świerklaniec (gmina wiejska)	Świerklaniec		Zwierciadło swobodne	szczelinowo-krasowy	st. wiercona	Zabudowa miejska luźna	IV
	2684	będziński	Bobrowniki (gmina wiejska)	Dobieszowice		Zwierciadło napięte	porowo-szczelinowy	st. wiercona	Zabudowa wiejska	II
	2686	Katowice	Katowice (gmina miejska)	Katowice		Zwierciadło napięte	porowy	st. wiercona	Tereny przemysłowe	IV
PLGW2000112	1531	będziński	Siewierz (gmina miejsko-wiejska)	Żeliszewice	Wisły	Zwierciadło swobodne	porowo-szczelinowy	st. wiercona	Zabudowa wiejska	III

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nr JCWPd	Nr. punktu pom. wg MONBADA	Powiat	Gmina	Miejscowość	Dorzecze	Zwierciedłowodny	Typ ośrodka wodonośnego	Rodzaj punktu pomiarowego	Użytkowanie terenu	Klasa jakości – końcowa
	1613	Sosnowiec	Sosnowiec (gmina miejska)	Sosnowiec		Zwierciedłowodny swobodny	porowy	piezometr	Zabudowa miejska zwarta	III
	1898	będziński	Siewierz (gmina miejsko-wiejska)	Siewierz		Zwierciedłowodny napięte	szczelinowo-krasowy	st. wiercona	Zabudowa miejska luźna	II
	2000	Dąbrowa Górnicza	Dąbrowa Górnicza (gmina miejska)	Tucznawa		Zwierciedłowodny swobodny	porowo-szczelinowy	st. wiercona	Łąki i pastwiska	III
	2238	Dąbrowa Górnicza	Dąbrowa Górnicza (gmina miejska)	Dąbrowa Górnicza		Zwierciedłowodny napięte	porowo-szczelinowy	st. wiercona	Tereny przemysłowe	IV
	2685	będziński	Psary (gmina wiejska)	Dąbie		Zwierciedłowodny napięte	porowo-szczelinowy	st. wiercona	Grunty orne	II

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nr JCWPd	Nr. punktu pom. wg MONBADA	Powiat	Gmina	Miejscowość	Dorzecze	Zwierciedło wody	Typ ośrodka wodonośnego	Rodzaj punktu pomiarowego	Użytkowanie terenu	Klasa jakości – końcowa
	2716	będziński	Psary (gmina wiejska)	Sarnów		Zwierciedło swobodne	porowo-szczelinowy	st. wiercona	Zabudowa wiejska	III
PLGW2000 130	1229	Jaworzno	Jaworzno (gmina miejska)	Jaworzno	Wisły	Zwierciedło napięte	szczelinowo-krasowy	st. wiercona	Lasy	II
	1286	zawierciański	Łazy (gmina miejsko-wiejska)	Niegowonice		Zwierciedło napięte	szczelinowo-krasowy	st. wiercona	Łąki i pastwiska	III
	2683	Jaworzno	Jaworzno (gmina miejska)	Szczakowa		Zwierciedło napięte	porowo-szczelinowy	st. wiercona	Tereny przemysłowe	II
	2692	Jaworzno	Jaworzno (gmina miejska)	Jaworzno		Zwierciedło napięte	szczelinowo-krasowy	st. wiercona	Lasy	V
PLGW2000 145	1288	bieruńsko-łędziński	Bieruń (gmina miejska)	Bieruń	Wisły	Zwierciedło	porowy	st. wiercona	Tereny przemysłowe	III

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nr JCWPd	Nr. punktu pom. wg MONBADA	Powiat	Gmina	Miejscowość	Dorzecze	Zwierciadło wody	Typ ośrodka wodonośnego	Rodzaj punktu pomiarowego	Użytkowanie terenu	Klasa jakości – końcowa
						swobodne				
	1326	Tychy	Tychy (gmina miejska)	Tychy		Zwierciadło napięte	porowy	piezometr	Zabudowa wiejska	IV
	1436	Tychy	Tychy (gmina miejska)	Tychy		Zwierciadło napięte	porowo-szczelinowy	piezometr	Zabudowa wiejska	III
	1612	Tychy	Tychy (gmina miejska)	Tychy		Zwierciadło swobodne	porowo-szczelinowy	piezometr	Zabudowa miejska luźna	IV
	2688	bieruńsko-łędziński	Łędziny (gmina miejska)	Łędziny		Zwierciadło napięte	porowy	st. wiercona	Tereny przemysłowe	IV
PLGW2000146	1222	Sosnowiec	Sosnowiec (gmina miejska)	Sosnowiec	Wisły	Zwierciadło swobodne	porowy	st. wiercona	Roślinność drzewiasta	III

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nr JCWPd	Nr. punktu pom. wg MONBADA	Powiat	Gmina	Miejscowość	Dorzecze	Zwierciadło wody	Typ ośrodka wodonośnego	Rodzaj punktu pomiarowego	Użytkowanie terenu	Klasa jakości – końcowa
									krzewiast a	
	1223	bieruńsko-łędziński	Imielin (gmina miejska)	Imielin		Zwierciadło napięte	szczelinowo-krasowy	st. wiercona	Łąki i pastwiska	III
	2056	bieruńsko-łędziński	Chełm Śląski (gmina wiejska)	Chełm Śląski		Zwierciadło swobodne	porowy	st. wiercona	Zabudowa miejska luźna	V
	2245	bieruńsko-łędziński	Imielin (gmina miejska)	Imielin		Zwierciadło napięte	szczelinowo-krasowy	st. wiercona	Roślinność drzewiasta i krzewiast a	III
PLGW2000 157	1167	pszczyński	Miedzna (gmina wiejska)	Miedzna	Wisły	Zwierciadło swobodne	porowy	st. wiercona	Zabudowa wiejska	IV

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nr JCWPd	Nr. punktu pom. wg MONBADA	Powiat	Gmina	Miejscowość	Dorzecze	Zwierciedło wody	Typ ośrodka wodonośnego	Rodzaj punktu pomiarowego	Użytkowanie terenu	Klasa jakości – końcowa
PLGW6000 128	902	tarnogórski	Tarnowskie Góry (gmina miejska)	Repty	Odry	Zwierciedło swobodne	szczelinowo-krasowy	st. wiercona	Zabudowa miejska luźna	III
	1285	Gliwice	Gliwice (gmina miejska)	Ostropa		Zwierciedło swobodne	porowy	st. wiercona	Zabudowa miejska luźna	III
	1732	gliwicki	Pyskowice (gmina miejska)	Pyskowice		Zwierciedło napięte	porowy	piezometr	Grunty orne	III
	1840	gliwicki	Rudziniec (gmina wiejska)	Ligota Łabędzka		Zwierciedło napięte	szczelinowo-krasowy	st. wiercona	Zabudowa wiejska	III
	2674	tarnogórski	Zbrostawice (gmina wiejska)	Wieszowa		Zwierciedło swobodne	szczelinowo-krasowy	st. wiercona	Grunty orne	II

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nr JCWPd	Nr. punktu pom. wg MONBADA	Powiat	Gmina	Miejscowość	Dorzecze	Zwierciedło wody	Typ ośrodka wodonośnego	Rodzaj punktu pomiarowego	Użytkowanie terenu	Klasa jakości – końcowa
	2675	gliwicki	Toszek (gmina miejsko-wiejska)	Paczyna		Zwierciedło napięte	szczelinowo-krasowy	st. wiercona	Grunty orne	II
PLGW6000 129	1778	mikołowski	Ornontowice (gmina wiejska)	Ornontowice	Odry	Zwierciedło napięte	porowy	piezometr	Łąki i pastwiska	IV
	2013	Bytom	Bytom (gmina miejska)	Bytom		Zwierciedło swobodne	szczelinowo-krasowy	piezometr	Zabudowa miejska luźna	III
	2233	mikołowski	Mikołów (gmina miejska)	Mikołów		Zwierciedło swobodne	porowo-szczelinowy	st. wiercona	Roślinność drzewiasta i krzewiasta	III
	2673	tarnogórski	Zbroslawice	Szałsza		Zwierciedło napięte	szczelinowo-krasowy	st. wiercona	Łąki i pastwiska	III

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nr JCWPd	Nr. punktu pom. wg MONBADA	Powiat	Gmina	Miejscowość	Dorzecze	Zwierciadło wody	Typ ośrodka wodonośnego	Rodzaj punktu pomiarowego	Użytkowanie terenu	Klasa jakości – końcowa
			(gmina wiejska)							
	2679	Katowice	Katowice (gmina miejska)	Katowice		Zwierciadło napięte	porowy	st. wiercona	Tereny przemysłowe	II
	2680	mikołowski	Mikołów (gmina miejska)	Paniowy		Zwierciadło napięte	porowy	st. wiercona	Grunty orne	II
	2713	Katowice	Katowice (gmina miejska)	Katowice		Zwierciadło napięte	porowy	st. wiercona	Zabudowa miejska luźna	IV
	2715	Ruda Śląska	Ruda Śląska (gmina miejska)	Ruda Śląska		Zwierciadło napięte	porowy	st. wiercona	Tereny przemysłowe	III
PLGW6000143	1115	gliwicki	Sośnicowice (gmina miejsko-wiejska)	Sośnicowice	Odry	Zwierciadło napięte	porowy	st. wiercona	Zabudowa miejska luźna	II

Prognoza oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nr JCWPd	Nr. punktu pom. wg MONBADA	Powiat	Gmina	Miejscowość	Dorzecze	Zwierciedło wody	Typ ośrodka wodonośnego	Rodzaj punktu pomiarowego	Użytkowanie terenu	Klasa jakości – końcowa
	2236	gliwicki	Knurów (gmina miejska)	Knurów		Zwierciedło swobodne	porowy	st. wiercona	Zabudowa miejska luźna	IV

Źródło: 2021 - Klasy jakości wód podziemnych - monitoring jakości wód podziemnych - monitoring operacyjny

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Jak wynika z powyższej tabeli dla wszystkich 45 punktów pomiarowych uzyskano następujące wyniki:

- I klasa (wody bardzo dobrej jakości): brak na terenie Subregionu Centralnego
- II klasa (wody dobrej jakości): 10 punktów monitoringu na terenie Subregionu Centralnego,
- III klasa (wody zadowalającej jakości): 23 punkty monitoringu na terenie Subregionu Centralnego,
- IV klasa (wody niezadowalającej jakości): 10 punktów monitoringu na terenie Subregionu Centralnego,
- V klasa (wody złej jakości): 2 punkty monitoringu na terenie Subregionu Centralnego, zlokalizowane w Jaworznie (JCWPd 130) oraz w Chełmie Śląskim (JCWPd 146).

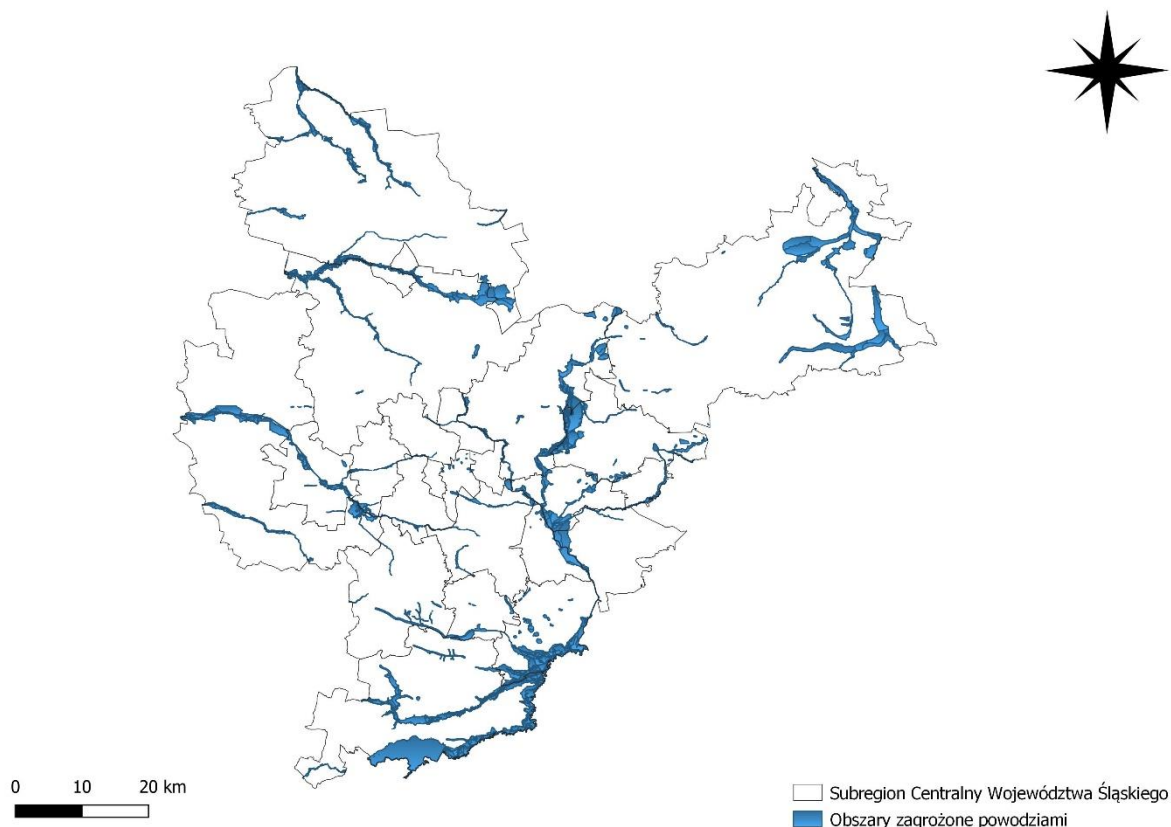
Podsumowując, zgodnie z danymi za rok 2021 na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego dominują wody podziemne o zadowalającej jakości.

4.7.5 Ochrona przed powodzią

Na terenie Subregionu Centralnego zagrożenie powodziowe występuje wzdłuż dolin głównych rzek oraz w okolicach ich dopływów.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Rysunek 4.7. Wstępna ocena ryzyka powodziowego na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ISOK

4.8 Gospodarka wodno – ściekowa

Zaopatrzenie w wodę

W 2021 roku długość sieci wodociągowej na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego wynosiła 12 272,8 km, a 2 639 359 mieszkańców na analizowanym terenie korzystało z sieci wodociągowej. Największa liczba ludności korzystającej z instalacji jest w podregionie katowickim, natomiast najniższa w podregionie bytomskim. Najwięcej awarii stwierdzono w podregionie sosnowieckim, natomiast najmniej w podregionie gliwickim. Szczegółowe wyniki zostały przedstawione w poniższej tabeli.

Szczegółowe dane dotyczące zaopatrzenia w wodę poszczególnych podregionów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego w 2021 r.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Tabela 12. Charakterystyka sieci wodociągowej podregionów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego

Jednostka teryt.	Długość sieci wod. (rozdzielczej i przesyłowej) [km]	Awarie sieci wod. [szt.]	Ludność korzystająca z sieci wod. [os.]	Woda dostarczona gospodarstwom domowym [dam ³]
Podregion bytomski	2 298,2	1 125	426 440	12 679,8
Podregion gliwicki	1 776,2	1 054	451 963	13 913,8
Podregion katowicki	2 109,4	1 371	710 262	24 270,4
Podregion sosnowiecki	3 361,6	2 372	655 866	21 229,8
Podregion tyski	2 727,4	1 999	394 828	12 953,8
Subregion Centralny Województwa Śląskiego	12 272,80	7 921	2 639 359	85 047,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Gospodarka ściekowa

W 2021 roku długość sieci kanalizacyjnej na omawianym terenie wyniosła 8 487,4 km, natomiast 2 278 511 mieszkańców korzystało z sieci kanalizacyjnej. Największy wskaźnik liczby ludności korzystającej z instalacji jest w podregionie katowickim, natomiast najniższy w podregionie tyskim. Szczegółowe wyniki zostały przedstawione w poniższej tabeli.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Tabela 13. Charakterystyka sieci kanalizacyjnej na terenie podregionów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego

Jednostka terytorialna	Długość czynnej sieci kanalizacyjnej [km]	Awarie sieci kanalizacyjnej [szt.]	Ludność korzystająca z sieci kanalizacyjnej [os.]
Podregion bytomski	1 580,8	1 177	370 133
Podregion gliwicki	1 259,5	1 522	391 741
Podregion katowicki	1 423,1	2 827	655 391
Podregion sosnowiecki	2 009,2	1 716	527 908
Podregion tyski	2 214,8	1 076	333 338
Subregion Centralny Województwa Śląskiego	8 487,4	8 318	2 278 511

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

4.9 Zasoby geologiczne

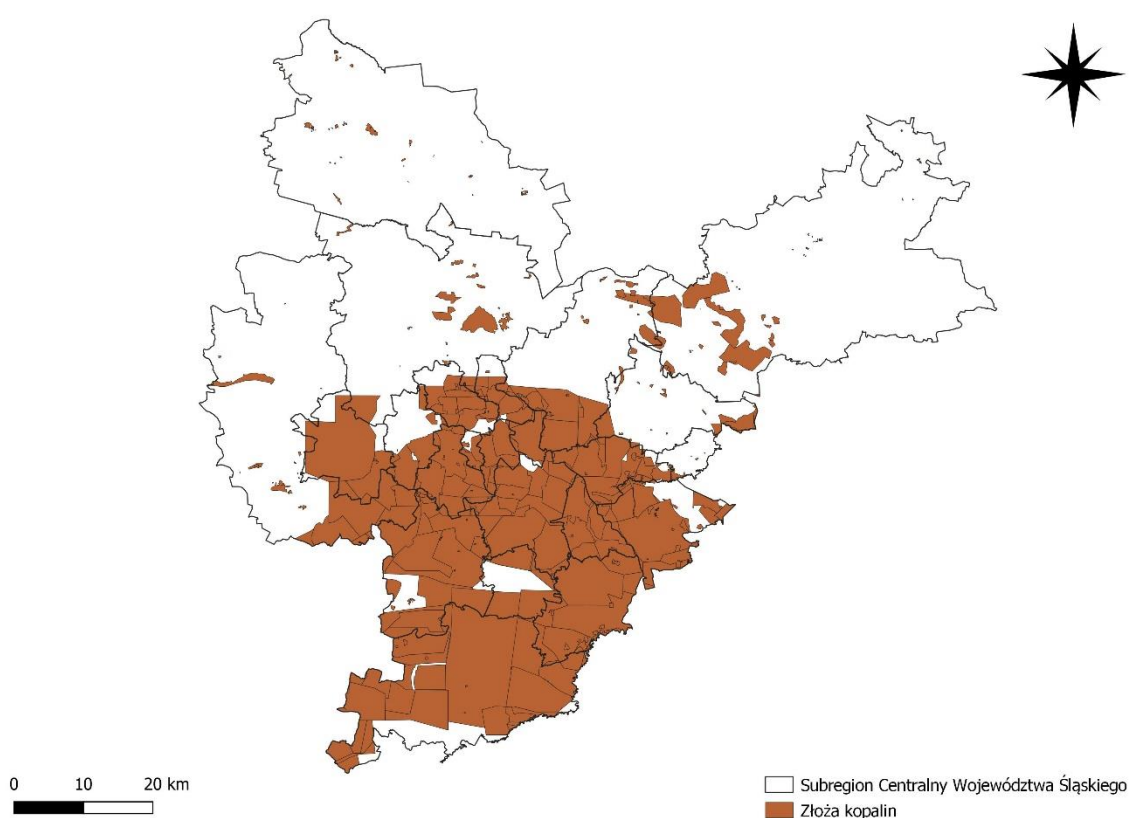
Środkowa część Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego położona jest w jednostce tektonicznej zwanej Niecką Górnośląską. Północno-zachodnia część występuje w platformie szczecińsko-miechowskiej natomiast zachodnia w zachodnioeuropejskiej monoklinie przedsudeckiej. W północnej części Subregionu Centralnego występuje także niewielki pas zapadliska przedkarpackiego.

Zgodnie z ustawą z dnia 9 czerwca 2011 r. Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. 2022, poz. 1072 ze zm.) organami administracji geologicznej są: minister właściwy do spraw środowiska, marszałkowie województw oraz starostowie. Zadania administracji geologicznej wykonuje: minister właściwy do spraw środowiska – przy pomocy Głównego Geologa Kraju, będącego sekretarzem lub podsekretarzem stanu

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

w urzędzie obsługującym ministra, marszałek województwa – przy pomocy geologa wojewódzkiego oraz starosta – przy pomocy geologa powiatowego. Do zadań organów administracji geologicznej należy podejmowanie rozstrzygnięć oraz wykonywanie innych czynności niezbędnych do przestrzegania i stosowania ustawy - Prawo geologiczne i górnicze, w tym udzielanie koncesji na wydobywanie kopalin oraz prowadzenie kontroli i nadzoru nad działalnością górniczą.

Rysunek 4.8. Występowanie złóż kopalin na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MIDAS PIG-PIB

Zgodnie z serwisem Systemu Gospodarki i Ochrony Bogactw Mineralnych Polski MIDAS (zwanym dalej MIDAS) prowadzonym przez Państwowy Instytut Geologiczny - Państwowy Instytut Badawczy na omawianym terenie udokumentowanych zostało 639 złóż kopalin. Najwięcej złóż zostało stwierdzonych w podregionie sosnowieckim (186 szt.). Taką samą ilość stwierdzono w podregionie bytomskim oraz podregionie tyskim (138 szt.), natomiast najmniejsza liczba występuje w podregionie gliwickim (58 szt.).

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

W kolejnej tabeli przedstawiono charakterystykę złóż kopalin udokumentowanych na omawianym terenie.

Tabela 14. Charakterystyka złóż kopalin na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego

Lp.	Jednostka terytorialna	Liczba złóż	Rodzaj kopaliny
1.	Podregion bytomski	144	Piaski i żwiry, węgle kamienne, metan pokładów węgla (MPW), surowce ilaste ceramiki budowlanej, dolomity, kamienie łamane i bloczne, surowce bentonitowe, surowce dla prac inżynierskich, żwirki filtracyjne, gliny ceramiczne kamionkowe, rudy cynku i ołowiu, piaski podsadzkowe, wapień i margle przemysłu wapienniczego
2.	Podregion gliwicki	67	Węgle kamienne, metan pokładów węgla (MPW), surowce ilaste ceramiki budowlanej, piaski i żwiry, piaski podsadzkowe, wapień i margle przemysłu wapienniczego.
3.	Podregion katowicki	119	Surowce ilaste ceramiki budowlanej, węgle kamienne, metan pokładów węgla (MPW), piaski podsadzkowe, surowce bentonitowe, łupki ogniotrwałe, kamienie łamane i bloczne, rudy cynku i ołowiu, piaski i żwiry.
4.	Podregion sosnowiecki	209	Węgle kamienne, surowce ilaste d/p cementu, surowce ilaste ceramiki budowlanej, piaski podsadzkowe, surowce bentonitowe, wapień i margle przemysłu cementowego, wapień i margle

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Jednostka terytorialna	Liczba złóż	Rodzaj kopaliny
			przemysłu wapienniczego, dolomity, rudy cynku i ołowiu, piaski i żwiry, kamienie łamane i bloczne, metan pokładów węgla (MPW), łupki ogniotrwałe, piaski formierskie, siarka, piaski kwarcowe d/p cegły wapienno-piaskowej, rudy żelaza.
5.	Podregion tyski	186	Piaski i żwiry, węgle kamienne, metan podkładów węgla (MPW), łupki ogniotrwałe, wody lecznicze, torfy, łupki ogniotrwałe, kamienie łamane i bloczne, surowce ilaste ceramiki budowlanej, piaski podsadzkowe, wapień i margle przemysłu wapienniczego, sole kamienne.

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych Systemu Gospodarki i Ochrony Bogactw Mineralnych Polski (MIDAS)

Zgodnie z danymi Systemu Osłony Przeciwosuwiskowej na omawianym terenie występują osuwiska. Główną przyczyną powstawania osuwisk są zjawiska meteorologiczno-hydrologiczne, przede wszystkim intensywne lub długotrwałe opady deszczu, połączone z powodzią i wzmożoną erozją boczną rzek oraz gwałtowne topnienie pokrywy śnieżnej wczesną wiosną. Miejsca występowania osuwisk to naturalne stoki i zbocza dolin i zbiorników wodnych, skarpy wykopów i nasypów oraz wyrobisk.

Według bazy danych SOPO (System Osłony Przeciwosuwiskowej) w granicach Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego najwięcej osuwisk oraz terenów zagrożonych ruchami masowymi występuje w powiecie mikołowskim (podregion tyski), powiecie pszczyńskim (podregion tyski) oraz w powiecie gliwickim (podregion gliwicki).

Powiat mikołowski [podregion tyski]

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Powierzchnie 96% osuwisk nie przekraczają 1 ha. W odniesieniu do powierzchni powiatu mikołowskiego 1 osuwisko przypada na 1 km², jednak ich rozmieszczenie na badanym terenie jest nierównomierne. Osuwiska rozpoznane na terenie powiatu mikołowskiego charakteryzują się dość dobrze rozwiniętymi skarpami głównymi i słabo widocznymi skarpami wtórnymi. Czoła zdecydowanej większości z nich nie zachowały się w wyniku erozyjnej działalności cieków powierzchniowych. Osuwiska skupiają się na zboczach dolin w niedalekiej odległości od koryt rzecznych. Miejsca ich rozpoznania charakteryzują się też obecnością wód gruntowych oraz ich wpływów. Na powierzchni koluwiów wielu z rozpoznanych osuwisk występują podmokłości i/lub wysięki wód. W związku z tym należy uznać, że głównymi przyczynami powstawania osuwisk na tym obszarze są podcięcia erozyjne oraz infiltracja wód roztopowych i opadowych. Większość osuwisk w powiecie mikołowskim znajduje się z dala od zabudowań i infrastruktury technicznej. W związku z tym tylko nieliczne stwarzają zagrożenia. Większość z zarejestrowanych w powiecie mikołowskim osuwisk, które zagrażają lub znajdują się поблизу osiedli ludzkich nie wymaga prowadzenia monitoringu wglębnego i powierzchniowego.³

Powiat gliwicki [podregion gliwicki]

Powiat gliwicki należy do obszarów, na których stopień zagrożenia związany z występowaniem ruchów masowych jest relatywnie niski. Osuwiska na terenie powiatu to z reguły osuwiska małe, których powierzchnia nie przekracza 0,5 ha. Największym osuwiskiem na terenie powiatu gliwickiego jest osuwisko w Gierałtowicach o powierzchni ok. 33,8 ha. Prawie wszystkie osuwiska, z wyjątkiem Smolnicy znajdują się poza terenami zamieszkałymi i z dala od dróg, głównie na terenach leśnych. Tym samym nie stwarzają one zagrożenia dla osiedli ludzkich i infrastruktury. Katastrofalne opady deszczu w poprzednich latach powodowały uruchamianie procesów osuwiskowych, w wyniku czego doszło do zniszczenia wielu

³ *Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Mikołowskiego na lata 2021-2026 z perspektywą na lata 2027-2032, 2020, s. 66-67*

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

budynków prywatnych, obiektów użyteczności publicznej, infrastruktury drogowej i przesyłowej. ⁴

Powiat pszczyński [podregion tyski]

W obrębie stromych zboczy doliny Pielgrzymówki oraz lewego zbocza doliny Potoku Golasowickiego stwierdzono występowanie powierzchniowych ruchów masowych gruntu, powstałych z przyczyn naturalnych (infiltracji wód opadowych i roztopowych oraz podcięcia erozyjnego), na obszarach o podłożu podatnym na osuwanie (obecność utworów luźnych i warstw o zróżnicowanej litologii i przepuszczalności). Aktywne osuwiska występujące również w dolinie rzeki Pielgrzymówki mogą stwarzać zagrożenie dla cmentarza przy ul. Sienkiewicza. Rejon osuwisk powinien być kontrolowany podczas roztopów i w okresach większych opadów, zwłaszcza w przypadku osuwisk nie stabilizowanych zwartą pokrywą wielowarstwowej roślinności. ⁵

4.10 Gleby i użytkowanie gruntów

Na omawianym terenie występuje duże zróżnicowanie gleb. Zgodnie z mapą opracowaną przez Instytut Uprawy, Nawożenia i Gleboznawstwa na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego występują następujące rodzaje gleb:

- gleby bielcowe – gleby tworzące się na różnego rodzaju piaskach, dochodzi w nich do procesu wymywania niektórych związków chemicznych tworzących minerały,
- gleby brunatne – powstające na glinach zwałowych oraz piaskach i piaskowcach, można wśród nich wyróżnić:
 - brunatne – kwaśne tworzące się na podłożach bogatych w związki fosforu, potasu, wapnia i magnezu,

⁴ Programu Ochrony Środowiska dla Powiatu Gliwickiego na lata 2022- 2026 z perspektywą do roku 2030, 2022, s. 83

⁵ Gmina Pawłowice - Prognoza Oddziaływania na Środowisko, 2014, s. 14-15

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- brunatne – wyługowane, które cechuje wyługowanie górnej części profilu z kationów zasadowych oraz brakiem zawartości węglanu wapnia, co ogranicza ich żyzność.
- gleby mułowe – gleby te tworzą się na obszarach regularnie zalewanych (stałe lub okresowo), konieczna do ich tworzenie jest okresowa aeracja wspomagająca procesy humifikacji cząstek organicznych, w glebach tego rodzaju zachodzą intensywne procesy biologiczne.
- gleby torfowe – gleby te tworzą się na obszarach o dużej, stałej wilgotności. Zachodzi w nich bagienny proces torfotwórczy związany z przemianami materii organicznej w warunkach beztlenowych i przy dużej wilgotności.
- gleby murszowe – jest to gleba powstająca w wyniku zmurszenia substancji organicznych leżących na mineralnym podłożu, ponad poziomem wody gruntowej w warunkach tlenowych. Jest to gleba typowa dla okresowo zalewanych siedliskach łąkowych.
- rędzina – są na ogół glebami żyznymi jednakże z powodu trudności w uprawianiu są zakwalifikowane jako gleby klas od IIIa do V.
- czarne ziemie – ciemne, żyzne gleby powstałe pod wpływem wód gruntowych. Wilgotne, zasobne w pierwiastki zasadowe (głównie wapń) środowisko sprzyja akumulacji materii organicznej umożliwiając tworzenie się głębokich poziomów próchnicznych.
- gleby antropogeniczne, antrosole – gleby, które powstają w wyniku działalności człowieka bezpośredniej (np. nawapnianie gleby, regulacja stosunków wodnych) lub pośredniej (modyfikacja roślinności, wycinanie lasów).

Na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego dominują gleby zaliczające się do kompleksów przydatności rolniczej: żytniego dobrego, żytniego słabego, zbożowo-pastewnego słabego, żytniego bardzo słabego, pszenno-buraczanego oraz w niewielkiej ilości pszennego bardzo dobrego. W obrębie zabudowy miejskiej gleby są na ogół zdegradowane.

Większość gleb zalicza się do klas bonitacyjnych: IV, IVa, IVb i V, VIa, VIb. Gleby o klasie I i II występują przede wszystkim w podregionie sosnowieckim.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

4.11 Gospodarka odpadami

Na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego znajduje się 81 Punktów Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych. Najwięcej występuje w podregionie sosnowieckim, natomiast najmniej w powiecie gliwickim:

- Podregion bytomski: 18 Punktów Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych,
- Podregion gliwicki: 10 Punktów Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych,
- Podregion katowicki: 11 Punktów Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych,
- Podregion sosnowiecki: 23 Punktów Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych,
- Podregion tyski: 19 Punktów Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych.

Zgodnie z danymi pozyskanymi z Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) na całym analizowanym terenie w 2021 r. zebrano i odebrano 1 113 462,61 t odpadów komunalnych, natomiast średnio na jednego mieszkańca przypadało 199,68 kg odpadów komunalnych.

Tabela 15. Ilość zebranych i odebranych odpadów komunalnych

Lp.	Jednostka terytorialna	Ilość odpadów komunalnych zebranych w roku 2021	Odpady z gospodarstw domowych przypadające na 1 mieszkańca
		[t]	[kg]
1.	Podregion bytomski	179 533,48	222,19
2.	Podregion gliwicki	189 863,01	225,71
3.	Podregion katowicki	296 371,56	179,77
4.	Podregion sosnowiecki	280 032,50	203,10
5.	Podregion tyski	167 662,06	167,65

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Jednostka terytorialna	Ilość odpadów komunalnych zebranych w roku 2021	Odpady z gospodarstw domowych przypadające na 1 mieszkańca
		[t]	[kg]
Subregion Centralny Województwa Śląskiego		1 113 462,61	199,68

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Azbest

Na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego (zgodnie ze stanem na dzień 10.01.2023 r.) pozostało do unieszkodliwienia 118 642 436 kg wyrobów azbestowych. Największa liczba wyrobów azbestowych pozostałych do unieszkodliwienia została stwierdzona w podregionie sosnowieckim. Charakterystyka wyrobów azbestowych została przedstawiona w poniższej tabeli.

Tabela 16. Zinwentaryzowane i unieszkodliwione wyroby zawierające azbest

Jednostka terytorialna	Wyroby pozostałe do unieszkodliwienia [kg]
Podregion bytomski	10 001 681
Podregion gliwicki	9 174 240
Podregion katowicki	13 728 874
Podregion sosnowiecki	74 611 489
Podregion tyski	11 126 152
Razem	118 642 436

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Bazy Azbestowej

4.12 Lasy

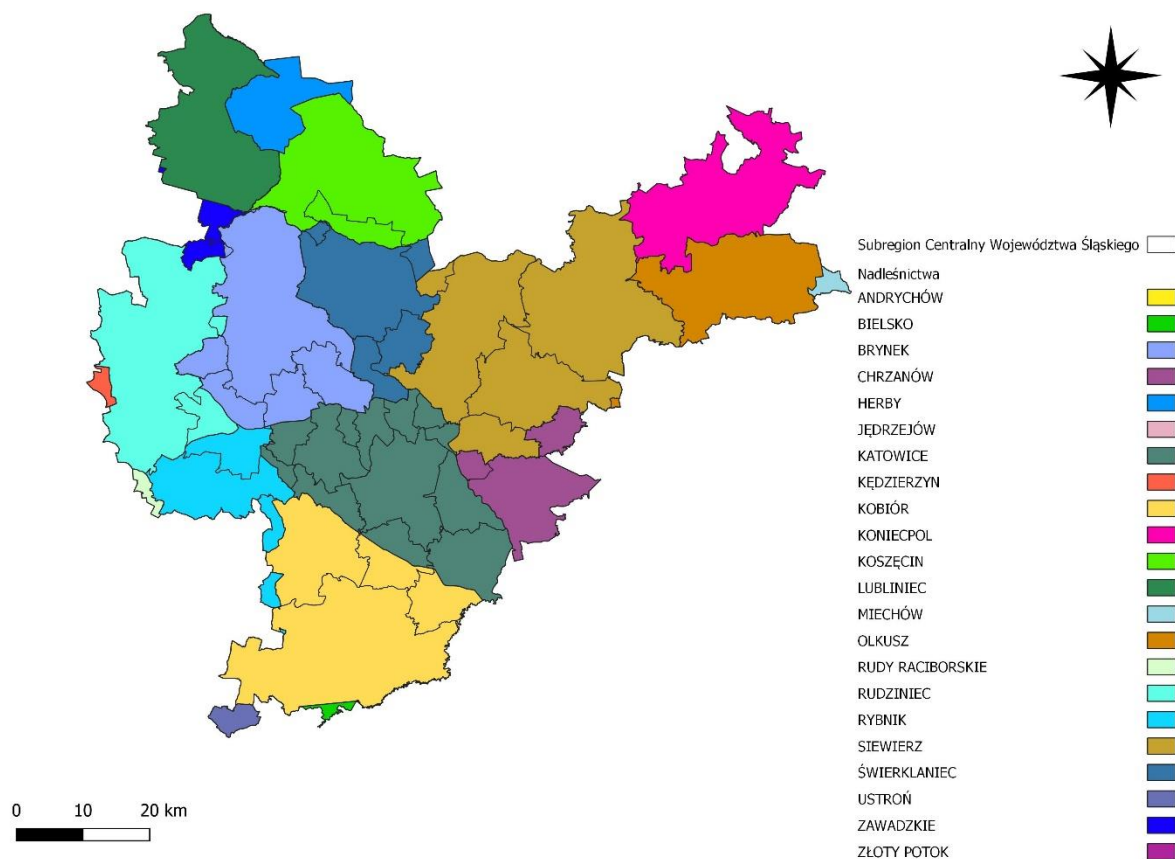
Subregion Centralny Województwa Śląskiego leży w zasięgu Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Katowicach, na terenie następujących nadleśnictw:

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- Andrychów,
- Bielsko,
- Brynek,
- Chrzanów,
- Herby,
- Jędrzejów,
- Katowice,
- Kędzierzyn,
- Kobiór,
- Koniecpol,
- Koszęcin,
- Lubliniec,
- Miechów,
- Olkusz,
- Rudy Raciborskie,
- Rudziniec,
- Rybnik,
- Siewierz,
- Świerklaniec,
- Ustroń,
- Zawadzkie,
- Złoty Potok.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Rysunek 4.9. Nadleśnictwa na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych o Lasach (<https://www.bdl.lasy.gov.pl/portal/>)

W 2021 roku powierzchnia gruntów leśnych na omawianym obszarze wynosiła 190 541,70 ha, z czego największa powierzchnia występuje w podregionie bytomskim, natomiast najmniejsza w podregionie katowickim. Lesistość Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego wynosi 27,16% i jest większa od lesistości Polski (29,6%) oraz Województwa Śląskiego (32,3%). Najwyższa lesistość występuje w podregionie bytomskim, natomiast najniższa w podregionie katowickim.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Tabela 17. Lesistość podregionów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego w 2021 roku

Lp.	Gmina	Grunty leśne ogółem	Lesistość
		[ha]	[%]
1.	Podregion bytomski	76 954,63	45,75
2.	Podregion gliwicki	25 096,64	24,99
3.	Podregion sosnowiecki	51 065,55	24,74
4.	Podregion tyski	26 875,92	24,69
5.	Podregion katowicki	10 548,96	15,65
Subregion Centralny Województwa Śląskiego		190 541,70	27,16
Województwo Śląskie		406 752,96	32,3
Polska		9 467 535,97	29,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

4.13 Zasoby przyrodnicze i formy ochrony przyrody

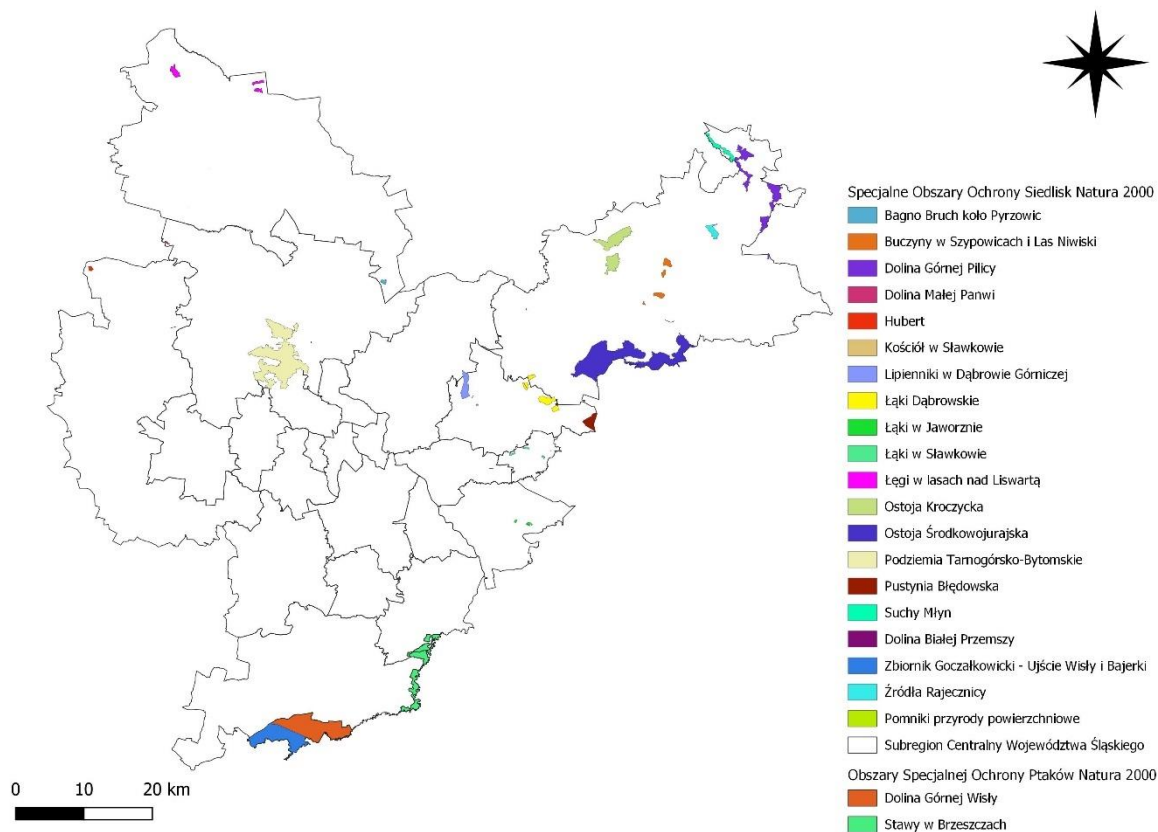
Zgodnie z art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r. poz. 916 ze zm.) elementami środowiska objętymi ochroną na podstawie w/w ustawy są następujące formy ochrony przyrody:

- parki narodowe,
- rezerваты przyrody,
- parki krajobrazowe,
- obszary chronionego krajobrazu,
- obszary Natura 2000,
- pomniki przyrody,
- stanowiska dokumentacyjne,
- użytki ekologiczne,
- zespoły przyrodniczo-krajobrazowe,
- ochrona gatunkowa roślin, zwierząt i grzybów.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Mapy poniżej przedstawiają obszarowe formy ochrony przyrody zlokalizowane na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego.

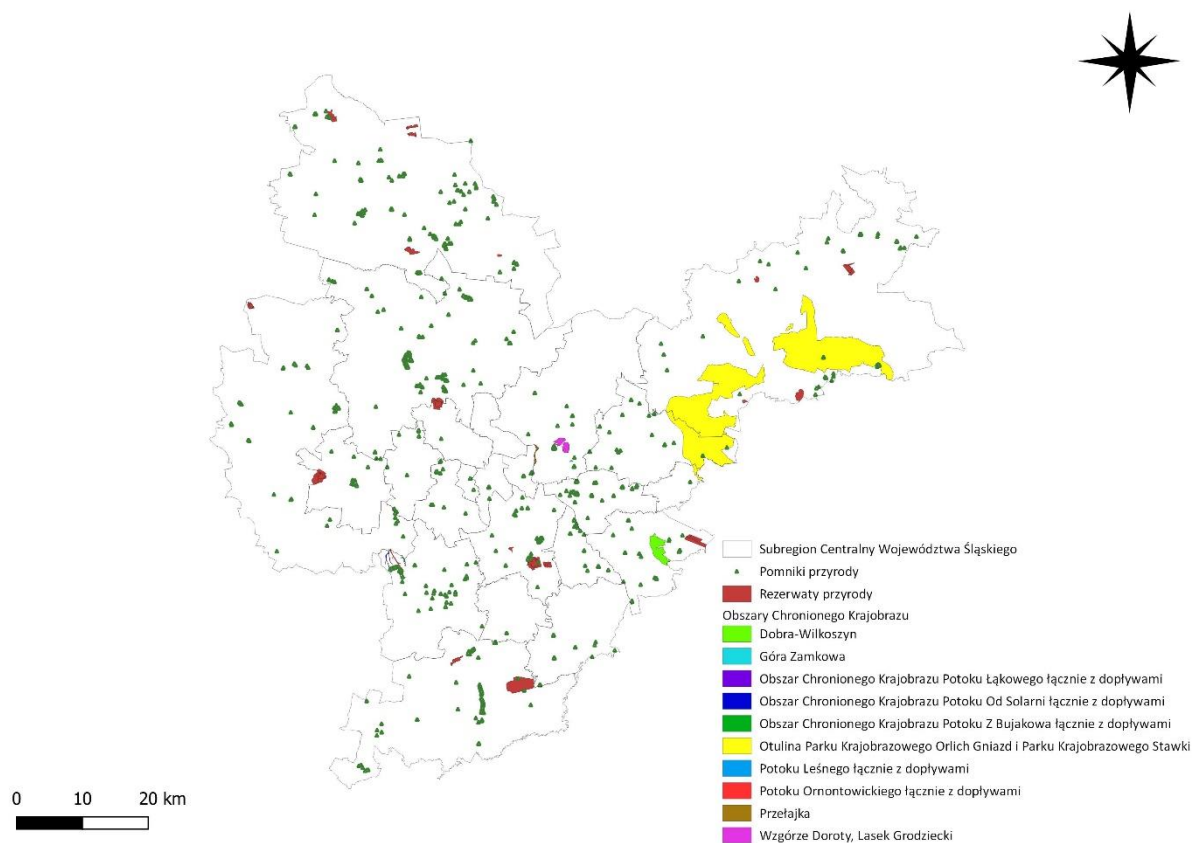
Rysunek 4.10. Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000, Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk Natura 2000 oraz pomniki przyrody powierzchniowe na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego



Źródło: opracowanie własne na podstawie Centralnego Rejestru Form Ochrony Przyrody (zwany dalej CRFOP) <https://crfop.gdos.gov.pl/CRFOP/>

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

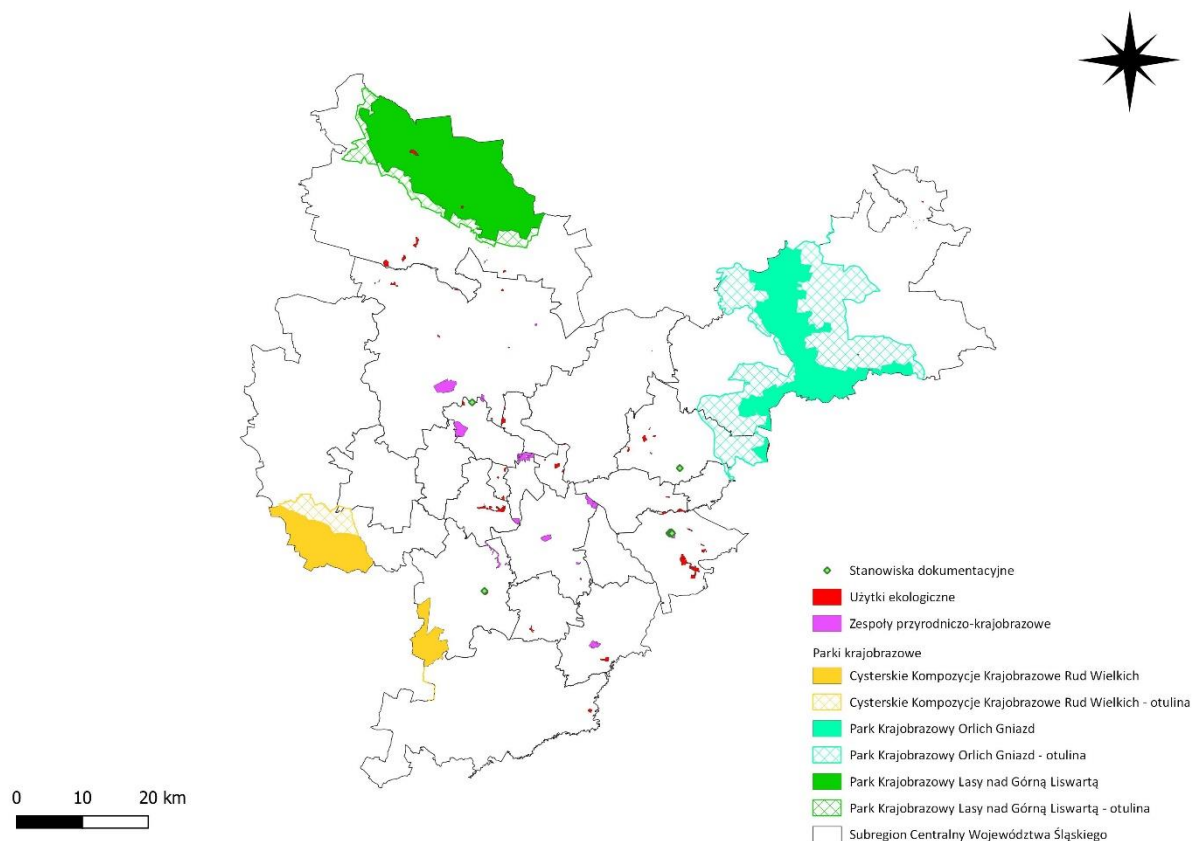
Rysunek 4.11. Obszary Chronionego Krajobrazu, Rezerваты przyrody oraz pomniki przyrody punktowe na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego



Źródło: opracowanie własne na podstawie Centralnego Rejestru Form Ochrony Przyrody (zwany dalej CRFOP) <https://crfop.gdos.gov.pl/CRFOP/>

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Rysunek 4.12. Parki Krajobrazowe, Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, użytki ekologiczne oraz stanowiska dokumentacyjne na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego



Źródło: opracowanie własne na podstawie Centralnego Rejestru Form Ochrony Przyrody (zwany dalej CRFOP) <https://crfop.gdos.gov.pl/CRFOP/>

Parki Narodowe

Na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego nie występują Parki Narodowe.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Tabela 18. Rezerwaty przyrody na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego

Nazwa	Powierzchnia [ha]	Data utworzenia	Plan ochrony	Zadania ochronne	Cel ochrony	Lokalizacja
Rajchowa Góra	10,31	1959-10-10	Nie	Tak (Zarządzenie Nr 3/2023 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 17 stycznia 2023 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody Rajchowa Góra)	Celem ochrony jest zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych lasu mieszanego naturalnego pochodzenia, pozostałego w obniżeniu Liswarty pomiędzy progami Woźnickim i Herbskim	Gmina Boronów
Segiet	92,29	1953-05-12	Tak (Rozporządzenie Nr 63/06 Wojewody Śląskiego z dnia 30 listopada 2006 r.)	Nie	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie ze względów naukowych, dydaktycznych, społecznych i krajobrazowych fragmentu	Gmina miejska Bytom, Gmina miejska Tarnowskie Góry

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nazwa	Powierzchnia [ha]	Data utworzenia	Plan ochrony	Zadania ochronne	Cel ochrony	Lokalizacja
			w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Segiet")		naturalnego lasu bukowego oraz dawnych wyrobisk górniczych (tzw. warpie), wraz z całym bogactwem gatunkowych fauny i flory.	
Cisy koło Sierakowa	8,05	1957-07-02	Nie	Tak (Zarządzenie Nr 6/2020 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 6 kwietnia 2020 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody "Cisy koło Sierakowa)	Rezerwat tworzy się w celu zachowania ze względów naukowych i dydaktycznych naturalnego stanowiska cisa.	Gmina Ciasna

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nazwa	Powierzchnia [ha]	Data utworzenia	Plan ochrony	Zadania ochronne	Cel ochrony	Lokalizacja
Łęg nad Młynówką	126,79	2007-02-09	Nie	Tak (Zarządzenie Nr 12/2018 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 10 maja 2018 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody "Łęg nad Młynówką")	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie ze względów naukowych, przyrodniczych i dydaktycznych biocenoz leśnych, wodnych i bagiennych w postaci naturalnego lasu łąkowego wraz z całym bogactwem gatunkowym flory i fauny.	Gmina Ciasna
Cisy nad Liswartą	53,98	1957-07-02	Nie	Tak (Zarządzenie Nr 12/2019 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 3 lipca 2019 r. w sprawie	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych naturalnego stanowiska cisa pospolitego (<i>Taxus baccata</i> L.).	Gmina Herby

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nazwa	Powierzchnia [ha]	Data utworzenia	Plan ochrony	Zadania ochronne	Cel ochrony	Lokalizacja
				ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody Cisy nad Liswartą)		
Cisy w Łebkach	55,45	1957-06-22	Tak (Zarządzenie Nr 35/2010 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 4 października 2010 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody	Nie	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych naturalnego stanowiska cisa pospolitego (<i>Taxus baccata</i> L.).	Gmina Herby

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nazwa	Powierzchnia [ha]	Data utworzenia	Plan ochrony	Zadania ochronne	Cel ochrony	Lokalizacja
			"Cisy w Łebkach")			
Jeleniak Mikuliny	120,26	1958-01-16	Nie	Tak (Zarządzenie Nr 27/2022 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 30 grudnia 2022 r., w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody Jeleniak Mikuliny)	Celem ochrony jest zachowanie ze względów naukowych śródleśnego torfowiska z pierwotną roślinnością, będącego zarazem miejscem lęgowym żurawi.	Gmina Koszęcin
Góra Grojec	17,53	1996-12-04	Nie	Tak (Zarządzenie Nr 5/2020 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 6	Celem ochrony jest zachowanie ze względów naukowych, dydaktycznych i krajobrazowych drzewostanu z udziałem jawora, buka i	Gmina Woźniki

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nazwa	Powierzchnia [ha]	Data utworzenia	Plan ochrony	Zadania ochronne	Cel ochrony	Lokalizacja
				kwietnia 2020 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody "Góra Grojec")	jodły, rosnących na wapiennym wzgórzu.	
Las Dąbrowa	232,48	2008-08-19	Nie	Tak (Zarządzenie Nr 18/2022 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 28 lipca 2022 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody "Las Dąbrowa")	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie ze względów naukowych, przyrodniczych, dydaktycznych i krajobrazowych różnogatunkowych drzewostanów grądowo-łęgowych wraz z całym bogactwem gatunkowym fauny i flory.	Gmina miejska Gliwice, Gmina Sośnicowice
Hubert	33,74	1958-05-21	Tak (Zarządzenie Regionaln	Nie	Celem ochrony jest zachowanie ze względów naukowych	Gmina Wielowieś

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nazwa	Powierzchnia [ha]	Data utworzenia	Plan ochrony	Zadania ochronne	Cel ochrony	Lokalizacja
			ego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 9 kwietnia 2021 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Hubert”)		i dydaktycznych fragmentu lasu mieszanego o cechach naturalnych, zachowanego wśród lasów zniekształconych gospodarką człowieka.	
Las Murckowski	256,06	1954-01-13	Nie	Tak (Zarządzenie Nr 25/2021 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 grudnia 2021 r. w sprawie ustanowienia	Celem ochrony jest zachowanie ze względów naukowych, dydaktycznych i społecznych fragmentu lasu mieszanego o cechach naturalnych, położonego w bezpośrednim	Gmina miejska Katowice

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nazwa	Powierzchnia [ha]	Data utworzenia	Plan ochrony	Zadania ochronne	Cel ochrony	Lokalizacja
				zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody Las Murckowski)	sąsiedztwie aglomeracji miejskiej.	
Ochojec	25,79	1982-04-15	Nie	Tak (Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach Nr 24/2020 z dnia 29 grudnia 2020 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody Ochojec)	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie ze względów naukowych stanowiska liczydła górskiego (<i>Streptopus amplexifolius</i>).	Gmina miejska Katowice
Kępina	73,37	2005-09-10	Nie	Tak (Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie ze względów naukowych, przyrodniczych i dydaktycznych	Gmina Irządze

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nazwa	Powierzchnia [ha]	Data utworzenia	Plan ochrony	Zadania ochronne	Cel ochrony	Lokalizacja
				w Katowicach z dnia 4 września 2014 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody "Kępina")	naturalnych zbiorowisk roślinnych w postaci niżowego lasu łęgowego, olsu porzeczkowego i ziołorośli wraz z całym bogactwem gatunkowym flory i fauny oraz źródlisk i wywierzysk.	
Dolina Żabnika	47,99	1996-07-20	Tak (Rozporządzenie Nr 67/07 Wojewody Śląskiego z dnia 8 listopada 2007 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu	Nie	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie ze względów naukowych, dydaktycznych i krajobrazowych biocenozy wodnych oraz torfowisk niskich i przejściowych ze stanowiskami gatunków	Gmina miejska Jaworzno

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nazwa	Powierzchnia [ha]	Data utworzenia	Plan ochrony	Zadania ochronne	Cel ochrony	Lokalizacja
			przyrody "Dolina Żabnika")		chronionych i rzadkich.	
Góra Zborów	45,00	1957-09-20	Nie	Tak (Zarządzenie Nr 11/2021 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 26 marca 2021 r. o zmianie zarządzenia Nr 10/2019 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 17 czerwca 2019 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody	Rezerwat tworzy się w celu zachowania ze względów naukowych i krajobrazowych licznych skał wapiennych tworzących najbardziej malowniczą grupę ostańców na Wyżynie Częstochowskiej	Gmina Kroczyce

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nazwa	Powierzchnia [ha]	Data utworzenia	Plan ochrony	Zadania ochronne	Cel ochrony	Lokalizacja
				„Góra Zborów”)		
Góra Chełm	23,52	1957-09-20	Nie	Tak (Zarządzenie Nr 3/2022 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 28 stycznia 2022 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody Góra Chełm)	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych zbiorowisk roślinnych lasu bukowego o charakterze naturalnym, porastającego wzniesienie wapienne na przedpolu krawędzi Wyżyny Krakowsko-Częstochowskiej	Gmina Łazy
Smoleń	4,32	1960-02-13	Nie	Tak (Zarządzenie Nr 8/2018 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska	Celem ochrony jest zachowanie ze względów naukowych, dydaktycznych i turystycznych skupienia	Gmina Pilica

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nazwa	Powierzchnia [ha]	Data utworzenia	Plan ochrony	Zadania ochronne	Cel ochrony	Lokalizacja
				w Katowicach z dnia 24 kwietnia 2018 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody Smoleń)	ostańców jurajskich z ruinami XIV-wiecznego zamku, porośłych lasem bukowo-grabowo-modrzewiowym.	
Ruskie Góry	155,50	2000-11-04	Tak (Rozporządzenie Nr 25/07 Wojewody Śląskiego z dnia 13 czerwca 2007 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Ruskie Góry")	Nie	Celem ochrony jest zachowanie ze względów naukowych, dydaktycznych i krajobrazowych płatów żyznej buczyny sudeckiej i jaworzyny górskiej oraz wychodni, ścian, jaskiń i nisz skalnych.	Gmina Pilica

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nazwa	Powierzchnia [ha]	Data utworzenia	Plan ochrony	Zadania ochronne	Cel ochrony	Lokalizacja
Żubrowisko	744,77	1996-12-04	Nie	Tak (Zarządzenie Nr 5/2022 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 10 lutego 2022 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody "Żubrowisko")	Celem ochrony jest zachowanie ze względów naukowych, dydaktycznych i turystycznych populacji żubra (<i>Bison bonasus</i>).	Gmina Pszczyna, Gmina Bojszowy
Babczyńska Dolina	76,25	2002-02-16	Nie	Tak (Zarządzenie Nr 15/2021 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 25 października 2021 r. w sprawie	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie ze względów naukowych, dydaktycznych i krajobrazowych naturalnych układów biocenotycznych charakterystycznych dla dolin	Gmina Pszczyna, Gmina Suszec

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nazwa	Powierzchnia [ha]	Data utworzenia	Plan ochrony	Zadania ochronne	Cel ochrony	Lokalizacja
				ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody "Babczyna Dolina")	rzecznych położonych w pobliżu wododziału Wisły i Odry, w zachodniej części Kotliny Oświęcimskiej.	

Źródło: opracowanie własne na podstawie CRFOP

Parki Krajobrazowe

Na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego znajdują się 3 parki krajobrazowe, a ich charakterystykę przedstawia poniższa tabela.

Tabela 19. Parki Krajobrazowe na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego

Nazwa	Powierzchnia [ha]	Data utworzenia	Cel ochrony	Lokalizacja
Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich	49 387,04	1994-01-04	Celem utworzenia Parku obejmującego tereny leśne, obszary rzek i stawów, upraw polnych i zabudowań jest zachowanie i ochrona dóbr i walorów przyrodniczych, przyrodniczo-	Gmina miejsko-wiejska Sośnicowice, Gmina Suszec, Gmina Pilchowice, Gmina miejska Knurów,

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nazwa	Powierzchnia [ha]	Data utworzenia	Cel ochrony	Lokalizacja
			kulturowych, kulturowych i rekreacyjnych.	Gmina miejska Orzesze
Park Krajobrazowy Orlich Gniazd	60 807,20	1980-06-20	Szczególne cele ochrony Parku: 1) ochrona wartości przyrodniczych: a) zachowanie charakterystycznych elementów przyrody nieożywionej, b) ochrona naturalnej różnorodności florystycznej i faunistycznej, c) zachowanie naturalnych i półnaturalnych zbiorowisk roślinnych, ze szczególnym uwzględnieniem roślinności kserotermicznej, torfowiskowej oraz wilgotnych łąk, d) zachowanie korytarzy ekologicznych;	Gmina miejska Zawiercie, Gmina miejsko-wiejska Łazy, Gmina miejsko-wiejska Ogrodzieniec, Gmina Żarnowiec, Gmina Włodowice, Gmina miejsko-wiejska Pillica, Gmina miejska Dąbrowa Górnicza, Gmina Kroczyce

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nazwa	Powierzchnia [ha]	Data utworzenia	Cel ochrony	Lokalizacja
			<p>2) ochrona wartości historycznych i kulturowych:</p> <p>a) ochrona tradycyjnych form zabudowy i zespołów wiejskich oraz podmiejskich,</p> <p>b) współdziałanie w zakresie ochrony obiektów zabytkowych i ich otoczenia;</p> <p>3) ochrona walorów krajobrazowych:</p> <p>a) zachowanie otwartych terenów krajobrazów jurajskich,</p> <p>b) ochrona przed przekształceniem terenów wyróżniających się walorami estetyczno-widokowymi;</p> <p>4) społeczne cele ochrony:</p> <p>a) racjonalna gospodarka</p>	

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nazwa	Powierzchnia [ha]	Data utworzenia	Cel ochrony	Lokalizacja
			przestrzenia, hamowanie presji urbanizacyjnej, b) promowanie i rozwijanie funkcji zgodnych z uwarunkowaniami środowiska, w tym szczególnie turystyki, wypoczynku i edukacji.	
Park Krajobrazowy Lasy nad Górną Liswartą	38 731,00	1998-12-21	Szczególnym celem ochrony w Parku Krajobrazowym jest ochrona specyficznej fizjonomii krajobrazu dorzecza Liswarty jako syntezy wartości przyrodniczych i kulturowych, a zwłaszcza zachowanie: 1. właściwego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych, w szczególności siedlisk hydrogenicznych	Gmina Boronów, Gmina Koszęcin, Gmina miejsko-wiejska Woźniki, Gmina Ciasna, Gmina Herby, Gmina Kochanowice

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nazwa	Powierzchnia [ha]	Data utworzenia	Cel ochrony	Lokalizacja
			<p>dorzecza Liswarty, w tym naturalnych cieków wodnych, starorzeczy oraz innych naturalnych i antropogenicznych zbiorników wodnych, torfowisk wysokich i przejściowych, trzęsawisk, obniżeń dolinkowych, mszarów i źródlisk;</p> <p>2. szaty roślinnej, w tym charakterystycznego układu mozaiki leśno-łąkowo-polnej;</p> <p>3. różnorodności flory i fauny;</p> <p>4. walorów krajobrazowych, w tym elementów charakterystycznego krajobrazu kulturowego, z zabytkowymi układami przestrzennymi wsi, zespołami pałacowo-parkowymi,</p>	

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nazwa	Powierzchnia [ha]	Data utworzenia	Cel ochrony	Lokalizacja
			historycznymi elementami zagospodarowania przemysłowego, alejami, zadrzewieniami śródpolnymi i historycznym układem dróg, w celu popularyzacji tych wartości w warunkach zrównoważonego rozwoju.	

Źródło: opracowanie własne na podstawie CRFOP

Dla Parku Krajobrazowego Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich obowiązują następujące akty prawne:

- Rozporządzenie nr 181/93 Woj. Katowickiego z 23 listopada 1993 r. w sprawie utworzenia parku Krajobrazowego: "Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich",
- Rozporządzenie Nr 37/2000 Woj. Śląskiego z 28 września 2000 r. w sprawie zmiany rozporządzenia nr 181/93 Wojewody Katowickiego z 23 listopada 1993 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego "Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich" (Dziennik Urzędowy Województwa Katowickiego nr 15* z 1993 r. poz. 130).

Dla Parku Krajobrazowego Orlich Gniazd obowiązują następujące akty prawne:

- Uchwała nr III/11/80 Woj. Rady Narodowej w Katowicach z 20 czerwca 1980 r. w sprawie utworzenia Zespołu Jurajskich Parków Krajobrazowych w granicach województwa katowickiego (najstarszy akt prawny dla obszaru),

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- Rozporządzenie Nr 12/08 Wojewody Małopolskiego z dnia 2 kwietnia 2008 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie Parku Krajobrazowego Orlich Gniazd (najnowszy akt prawny dla obszaru).

Dodatkowo dla omawianego obszaru został ustanowiony Plan ochrony:
UCHWAŁA NR IV/48/2/2014 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO z dnia 10 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony Parku Krajobrazowego „Orlich Gniazd”.

Dla Parku Krajobrazowego Lasy nad Górną Liswartą obowiązują następujące akty prawne:

- Rozporządzenie Nr 28/98 Wojewody Częstochowskiego z 21 grudnia 1998 r. w sprawie utworzenia Parku Krajobrazowego "Lasy nad Górną Liswartą",
- Rozporządzenie Nr 55/08 Wojewody Śląskiego z dnia 25 sierpnia 2008 r. w sprawie Parku Krajobrazowego "Lasy nad Górną Liswartą",
- Plan ochrony parku krajobrazowego "Lasy nad Górną Liswartą" przyjęty uchwałą nr VI/40/3/2022 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 24 stycznia 2022 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla Parku Krajobrazowego "Lasy nad Górną Liswartą" (Dz. Urz. Woj. Śląskiego z 2022 r. poz. 536).

Obszar Chronionego Krajobrazu

Na analizowanym terenie zlokalizowanych jest 10 obszarów chronionego krajobrazu, a ich charakterystykę przedstawia poniższa tabela.

Tabela 20. Obszary chronionego krajobrazu na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego

Nazwa	Powierzchnia [ha]	Data utworzenia	Wartość przyrodnicza	Lokalizacja
Dobra-Wilkoszyn	706,06	1993-04-29	Obszar leży w obrębie Niecki Wilkoszyńskiej, na dnie wypełnionego piaskami obniżenia.	Gmina miejska Jaworzno

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nazwa	Powierzchnia [ha]	Data utworzenia	Wartość przyrodnicza	Lokalizacja
			Kompleks leśny porastający ten teren tworzą głównie bory i lasy mieszane. Obrzeża kompleksu oraz polany śródleśne zajmują łąki lub na terenach bezleśnych i suchych - murawy piaszczyste. Najcenniejsze fragmenty lasu mają charakter grądowy.	
Góra Zamkowa	6,22	1993-06-23	Fragment krajobrazu o cechach naturalnych w granicach miasta. Obszar ten wyróżnia się szczególnymi walorami przyrodniczo-krajobrazowymi, kulturowymi i historycznymi. Prowadzą przez	Gmina miejska Będzin

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nazwa	Powierzchnia [ha]	Data utworzenia	Wartość przyrodnicza	Lokalizacja
			niego szlaki turystyczne (tzw. szlak Husarii Polskiej oraz Szlak XXV-lecia PTTK).	
OCHK Potoku Łąkowego łącznie z dopływami	b.d.	2003-08-01	b.d.	Gmina Ornontowice
OCHK Potoku Od Solarni łącznie z dopływami	b.d.	2003-08-01	b.d.	Gmina Ornontowice
OCHK Potoku Z Bujakowa łącznie z dopływami	b.d.	2003-08-01	b.d.	Gmina Ornontowice
Otulina Parku Krajobrazowego Orlich Gniazd i Parku Krajobrazowego Stawki	44 834,00	1980-06-20	b.d.	Gmina miejska Zawiercie, Gmina miejsko-wiejska Łazy, Gmina miejska Dąbrowa Górnicza, Gmina miejsko-wiejska Ogrodzieniec, Gmina

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Nazwa	Powierzchnia [ha]	Data utworzenia	Wartość przyrodnicza	Lokalizacja
				Żarnowiec, Gmina Kroczyce, Gmina miejska Sławków, Gmina miejsko- wiejska Pilica
OCHK Potoku Leśnego łącznie z dopływami	b.d.	2003-08-01	b.d.	Gmina Ornontowice
OCHK Potoku Ornontowickiego łącznie z dopływami	b.d.	2003-08-01	b.d.	Gmina Ornontowice
OCHK Przełajka	39,49	1997-02-27	Pas podmokłych łąk w dolinie rzeki Brynicy na granicy dwóch aglomeracji miejskich - Siemianowic Śląskich i Czeladzi.	Gmina miejska Siemianowice Śląskie
OCHK Wzgórze Doroty, Lasek Grodziecki	b.d.	1993-06-23	b.d.	Gmina miejska Będzin

Źródło: opracowanie własne na podstawie CRFOP

Obszary Natura 2000

Na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego znajduje się 21 obszarów Natura 2000 (19 obszarów Specjalnej Ochrony Siedlisk i 2 obszary

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Specjalnej Ochrony Ptaków). Wśród nich znalazły się dwa Obszary zatwierdzone decyzją Komisji Europejskiej (UE) 2023/244 z dnia 26 stycznia 2023 r. i uznany jako obszar mający znaczenie dla Wspólnoty: „Kościół w Sławkowie” oraz „Dolina Białej Przemszy”. Tabela poniżej przedstawia obszary wraz z ich charakterystyką.

Tabela 21. Obszary Natura 2000 na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego

Lp.	Nazwa	Data utworzenia	Pow. [ha]	Kod	Rodzaj ochrony	Lokalizacja
1.	Bagno Bruch koło Pyrzowic	2022-05-07	38,87	PLH240035	Dyrektywa Siedliskowa	Gmina miejsko-wiejska Woźniki
2.	Buczyny w Szypowicach i Las Niwiski	2022-05-13	256,09	PLH240034	Dyrektywa Siedliskowa	Gmina miejsko-wiejska Ogrodzieniec, Gmina miejsko-wiejska Pilica
3.	Dolina Górnej Pilicy	2011-02-08*	11 193,22	PLH260018	Dyrektywa Siedliskowa	Gmina miejsko-wiejska Szczekociny, Gmina Żarnowiec,
4.	Dolina Małej Panwi	2022-09-03	1 138,95	PLH160008	Dyrektywa Siedliskowa	Gmina Krupski Młyn
5.	Hubert	2011-02-08*	33,74	PLH240036	Dyrektywa Siedliskowa	Gmina Wielowieś
6.	Kościół w Sławkowie**	2023-01-26	1,45	PLH240048	Dyrektywa Siedliskowa	Gmina Sławków

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Nazwa	Data utworzenia	Pow. [ha]	Kod	Rodzaj ochrony	Lokalizacja
7.	Lipienniki w Dąbrowie Górniczej	2011-02-08*	334,13	PLH240037	Dyrektywa Siedliskowa	Gmina miejska Dąbrowa Górnicza, Gmina miejsko-wiejska Siewierz
8.	Łąki Dąbrowskie	2022-02-25	384,84	PLH240041	Dyrektywa Siedliskowa	Gmina miejska Dąbrowa Górnicza, Gmina miejsko-wiejska Łazy
9.	Łąki w Jaworznie	2022-05-07	36,45	PLH240042	Dyrektywa Siedliskowa	Gmina miejska Jaworzno
10.	Łąki w Sławkowie	2013-12-21*	50,97	PLH240043	Dyrektywa Siedliskowa	Gmina miejska Sławków
11.	Łęgi w lasach nad Liswartą	2011-02-08*	234,68	PLH240027	Dyrektywa Siedliskowa	Gmina Ciasna, Gmina Herby
12.	Ostoja Kroczycka	2011-02-08*	1 391,16	PLH240032	Dyrektywa Siedliskowa	Gmina miejska Zawiercie, Gmina Kroczyce,

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Nazwa	Data utworzenia	Pow. [ha]	Kod	Rodzaj ochrony	Lokalizacja
						Gmina Włodowice
13.	Ostoja Środkowojurajska	2009-02-13*	5 767,55	PLH240009	Dyrektywa Siedliskowa	Gmina miejsko-wiejska Łazy, Gmina miejsko-wiejska Ogrodzieniec, Gmina miejsko-wiejska Pilica
14.	Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie	2022-05-12	3 490,80	PLH240003	Dyrektywa Siedliskowa	Gmina miejska Bytom, Gmina miejska Radzionków, Gmina miejska Tarnowskie Góry, Gmina Zbrostawice
15.	Pustynia Błędowska	2022-09-30	1 960,53	PLH120014	Dyrektywa Siedliskowa	Gmina miejska Dąbrowa Górnicza
16.	Suchy Młyn	2018-10-20	524,27	PLH240016	Dyrektywa Siedliskowa	Gmina miejsko-wiejska Szczekociny

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp.	Nazwa	Data utworzenia	Pow. [ha]	Kod	Rodzaj ochrony	Lokalizacja
17.	Dolina Białej Przemszy**	2023-01-26	1 403,82	PLH240038	Dyrektywa Siedliskowa	Gmina miejska Sosnowiec
18.	Zbiornik Goczałkowicki – Ujście Wisły i Bajerki	2022-05-26	1 650,26	PLH240039	Dyrektywa Siedliskowa	Gmina Goczałkowice-Zdrój, Gmina miejsko-wiejska Pszczyna
19.	Źródła Rajecznicy	2022-05-25	194,27	PLH240033	Dyrektywa Siedliskowa	Gmina miejsko-wiejska Szczekociny, Gmina Irządze
20.	Dolina Górnej Wisły	2004-11-05	24 740,19	PLB240001	Dyrektywa Ptasia	Gmina Goczałkowice-Zdrój, Gmina miejsko-wiejska Pszczyna
21.	Stawy w Brzeszczach	2008-11-14	3 058,55	PLB120009	Dyrektywa Ptasia	Gmina Miedźna, Gmina miejska Bieruń, Gmina Bojszowy

* data wyznaczenia wyłącznie przez KE

** DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2023/244 z dnia 26 stycznia 2023 r. w sprawie przyjęcia szesnastego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Źródło: opracowanie własne na podstawie CRFOP

W styczniu 2022 r. do Komisji Europejskiej przekazano propozycję powiększenia obszaru PLH240038 – Torfowisko Sosnowiec-Bory mającego Znaczenie dla Wspólnoty. Granice obszaru, zostały zaakceptowane uchwałą RM w sprawie wyrażenia zgody na przekazanie Komisji Europejskiej dokumentu „Lista zmian w sieci obszarów Natura 2000” (M.P. z 2021 r. poz. 45). Tereny włączane w granice obszaru Natura 2000 należy traktować jak proponowane obszary Natura 2000 - są one chronione na podstawie art. 33 ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody i powinny być brane pod uwagę m. in. w trakcie autoryzacji planów i przedsięwzięć. Proponowana była zmiana nazwy obszaru Dolina Białej Przemszy PLH240038 i znaczące powiększenie (1403, 82 ha). Decyzją Komisji Europejskiej (UE) 2023/244 z dnia 26 stycznia 2023 r. zostały zmienione nazwa i granice obszaru Natura 2000 Torfowisko Sosnowiec-Bory PLH240038. Obszar Natura 2000 Dolina Białej Przemszy PLH240038 decyzją Komisji Europejskiej (UE) 2023/244 z dnia 26 stycznia 2023 r. zastąpił i powiększył obszar Torfowisko Sosnowiec-Bory PLH240038.

Proponowany Obszar Natura 2000 Kościół w Sławkowie PLH240048 został zatwierdzony decyzją Komisji Europejskiej (UE) 2023/244 z dnia 26 stycznia 2023 r. i uznany jako obszar mający znaczenie dla Wspólnoty.

Obszar Natura 2000 „Dolina Górnej Wisły” PLB240001 został wyznaczony w związku z wypełnieniem zobowiązań Polski wynikających z Dyrektywy Rady 92/43/EWG z 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory. Obszar ten został wyznaczony Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. Nr 229, poz. 2313). Na omawianym obszarze znajduje się większość rzadkich gatunków ptaków w tym wymienione w Załączniku I Dyrektywy Komisji Europejskiej 79/409/EEC. Plan zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001 powstał w ramach projektu POIS.05.03.00-00-186/09 Opracowanie planów zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000 na obszarze Polski. Na potrzeby sporządzenia Planu wykonano ekspertyzy: Kuczyński M. 2012. „Ekspertyza w zakresie gospodarki stawowej dla OSO Dolina Górnej Wisły. Zaborze”

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

oraz Betleja J. 2011. „Ekspertyza ornitologiczna na potrzeby sporządzenia planu zadań ochronnych dla OSO Dolina Górnej Wisły”.

Obszar Natura 2000 „Stawy w Brzeszczach” PLB120009 został wyznaczony w związku z wypełnieniem zobowiązań Polski wynikających z Dyrektywy Rady 92/43/EWG z 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory. Obszar ten został wyznaczony Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 października 2008 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000. Dla obszaru Natura 2000 „Stawy w Brzeszczach”, Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Krakowie z Regionalną Dyrekcją Ochrony Środowiska w Katowicach w 2014 roku ustanowiła plan zadań ochronnych w formie zarządzenia. W 2017 roku ustanowiono zmianę zarządzenia w sprawie ustanowienia PZO. W 2022 roku ustanowiono drugą zmianę zarządzenia w sprawie ustanowienia PZO.

Obszar Natura 2000 „Bagno Bruch koło Pyrzowic” PLH240035 został wyznaczony 08.02.2011 r. Decyzją Komisji z dnia 10 stycznia 2011 r. w sprawie przyjęcia na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG czwartego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2010) 9669)(2011/64/UE). Plany zadań ochronnych dla omawianego obszaru zostały sporządzone przez Regionalną Dyrekcję Ochrony Środowiska w Katowicach w ramach projektu nr POIS.02.04.00-00-0193/16 „Opracowanie planów zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000”. Na potrzeby sporządzenia planu zadań ochronnych wykonano ekspertyzę: Kucharzyk J., Krajewski Ł., 2019 r., Rozpoznanie przyrodnicze w obszarze Natura 2000 Bagno Bruch koło Pyrzowic PLH240035, Centrum Ochrony Mokradeł, Warszawa – Dąbrowa Górnicza.

Obszar Natura 2000 „Buczyny w Szypowicach i Las Niwiski” PLH240034 został wyznaczony 08.02.2011 r. Decyzją Komisji z dnia 10 stycznia 2011 r. w sprawie przyjęcia na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG czwartego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2010) 9669)(2011/64/UE). Plany zadań ochronnych dla omawianego obszaru zostały sporządzone przez Regionalną Dyrekcję Ochrony Środowiska w Katowicach, a na ich potrzeby

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

przygotowano ekspertyzę: Kulpiński K., Tyc A. 2016. "Występowanie, ocena stanu ochrony, zagrożenia i monitoring siedlisk i gatunków leśnych na obszarze sieci Natura 2000: Buczyny w Szypowicach i Las Niwiski, z uwzględnieniem terenów przyległych".

Obszar Natura 2000 „Dolina Górnej Pilicy” PLH260018 został wyznaczony 08.02.2011 r. Decyzją Komisji z dnia 10 stycznia 2011 r. w sprawie przyjęcia na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG czwartego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2010) 9669)(2011/64/UE). Dla omawianego obszaru nie został sporządzony Plan zadań ochronnych ani Plan ochrony.

Obszar Natura 2000 „Dolina Małej Panwi” PLH160008 został wyznaczony 08.02.2011 r. Komisji z dnia 10 stycznia 2011 r. w sprawie przyjęcia na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG czwartego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2010) 9669)(2011/64/UE). Dla omawianego obszaru obowiązuje Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 14 lutego 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Małej Panwi PLH160008 (Dz. Urz. Woj. Op. poz. 500).

Obszar Natura 2000 „Hubert” PLH240036 został wyznaczony 08.02.2011 r. Decyzją Komisji z dnia 10 stycznia 2011 r. w sprawie przyjęcia na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG czwartego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2010) 9669)(2011/64/UE). Dla omawianego obszaru obowiązuje Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 9 kwietnia 2021 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Hubert”.

Obszar Natura 2000 „Lipienniki w Dąbrowie Górniczej” PLH240037 został wyznaczony 08.02.2011 r. Decyzją Komisji z dnia 10 stycznia 2011 r. w sprawie przyjęcia na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG czwartego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2010) 9669)(2011/64/UE). Plany zadań ochronnych dla tego obszaru zostały sporządzone przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Katowicach w ramach projektu nr POIS.02.04.00-00-0193/16 „Opracowanie planów zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000”. Ekspertyza wykonana na potrzeby sporządzenia planu zadań ochronnych: Kucharzyk J., Krajewski Ł., Kozub Ł., Pawlikowski P., 2017-2018 r., Rozpoznanie przyrodnicze w obszarze Natura 2000 Lipienniki w Dąbrowie Górniczej PLH240037, Centrum Ochrony Mokradeł, Warszawa – Dąbrowa Górnicza.

Obszar Natura 2000 „Łąki Dąbrowskie” PLH240041 został wyznaczony 21.12.2013 r. Decyzją wykonawczą Komisji z dnia 7 listopada 2013 r. w sprawie przyjęcia siódmego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2013) 7358)(2013/741/UE). Plany zadań ochronnych dla tego obszaru zostały sporządzone przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Katowicach w ramach projektu nr POIS.02.04.00-00-0193/16 „Opracowanie planów zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000”. Ekspertyzy wykonane na potrzeby sporządzenia planu zadań ochronnych: Blaik T. 2018 Rozpoznanie przyrodnicze w obszarze Łąki Dąbrowskie.

Obszar Natura 2000 „Łąki w Jaworznie” PLH240042 został wyznaczony 21.12.2013 r. Decyzją wykonawczą Komisji z dnia 7 listopada 2013 r. w sprawie przyjęcia siódmego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2013) 7358)(2013/741/UE). Plany zadań ochronnych dla tego obszaru zostały sporządzone przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Katowicach w ramach projektu nr POIS.02.04.00-00-0193/16 „Opracowanie planów zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000”. Ekspertyzy wykonane na potrzeby sporządzenia planu zadań ochronnych: Blaik T. 2018 Rozpoznanie przyrodnicze w obszarze Łąki w Jaworznie.

Obszar Natura 2000 „Łąki w Sławkowie” PLH240043 został wyznaczony 21.12.2013 r. Decyzją wykonawczą Komisji z dnia 7 listopada 2013 r. w sprawie przyjęcia siódmego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

jako dokument nr C(2013) 7358(2013/741/UE). Plany zadań ochronnych dla tego obszaru zostały sporządzone przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Katowicach w ramach projektu nr POIS.02.04.00-00-0193/16 „Opracowanie planów zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000”. Ekspertyzy wykonane na potrzeby sporządzenia planu zadań ochronnych: Blaik T. 2018 Rozpoznanie przyrodnicze w obszarze Łąki w Sławkowie.

Obszar Natura 2000 „Łęgi w lasach nad Liswartą” PLH240027 został wyznaczony 08.02.2011 r. Decyzją Komisji z dnia 10 stycznia 2011 r. w sprawie przyjęcia na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG czwartego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2010) 9669)(2011/64/UE). Dla omawianego obszaru obowiązuje Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 2 listopada 2021 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Łęgi w lasach nad Liswartą PLH240027.

Obszar Natura 2000 „Ostoja Kroczycka” PLH240032 został wyznaczony 08.02.2011 r. Decyzją Komisji z dnia 10 stycznia 2011 r. w sprawie przyjęcia na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG czwartego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2010) 9669)(2011/64/UE). Dla omawianego obszaru obowiązuje Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 17 marca 2022 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoja Kroczycka PLH240032.

Obszar Natura 2000 „Ostoja Środkowojurajska” PLH240009 został wyznaczony 13.02.2009 r. Decyzją Komisji z dnia 12 grudnia 2008 r. przyjmująca na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG drugi zaktualizowany wykaz terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2008) 8039)(2009/93/WE). Dla omawianego obszaru obowiązuje Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z dnia 17 grudnia 2021 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoja Środkowojurajska PLH240009.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Obszar Natura 2000 „Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie” PLH240003 został wyznaczony 15.01.2008 r. Decyzją Komisji z dnia 13 listopada 2007 r. przyjmująca, na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG, pierwszy zaktualizowany wykaz terenów mających znaczenie dla Wspólnoty, składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument C(2007)5043)(2008/25/WE). Plan zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie PLH240003 powstał w ramach projektu POIS.05.03.00-00-186/09 Opracowanie planów zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000 na obszarze Polski. Ekspertyzy wykonane na potrzeby sporządzenia planu zadań ochronnych:

- Cichocki J., Łupicki D., Ważna A.; 2012. "Ekspertyza na potrzeby sporządzenia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000: Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie - zoologiczna"
- 2. Kulpiński K., Tyc A., Salasa-Orpych A.; 2012. "Ekspertyza na potrzeby sporządzenia planu zadań ochronnych dla obszaru SOO „Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie”. Część 1. Botanika."

Obszar Natura 2000 „Pustynia Błędowska” PLH120014 został wyznaczony 15.01.2008 r. Decyzją Komisji z dnia 13 listopada 2007 r. przyjmująca, na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG, pierwszy zaktualizowany wykaz terenów mających znaczenie dla Wspólnoty, składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument C(2007)5043)(2008/25/WE). Dla omawianego obszaru obowiązuje Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 lipca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Pustynia Błędowska PLH120014 (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z dnia 4 sierpnia 2014 r., poz. 4258).

Obszar Natura 2000 „Suchy Młyn” PLH240016 został wyznaczony 13.02.2009 r. Decyzją Komisji z dnia 12 grudnia 2008 r. przyjmująca na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG drugi zaktualizowany wykaz terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2008) 8039)(2009/93/WE). Dla omawianego obszaru obowiązuje Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

9 lutego 2023 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Suchy Młyn PLH240016.

Obszar Natura 2000 „Zbiornik Goczałkowicki – Ujście Wisły i Bajerki” PLH240039 został wyznaczony 08.02.2011 r. Decyzją Komisji z dnia 10 stycznia 2011 r. w sprawie przyjęcia na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG czwartego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2010) 9669)(2011/64/UE). Plany zadań ochronnych dla tego obszaru zostały sporządzone przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Katowicach w ramach projektu nr POIS.02.04.00-00-0193/16 „Opracowanie planów zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000”. Ekspertyza wykonana na potrzeby sporządzenia planu zadań ochronnych: Klich S., Klich M., Firma Usługowa ECO-HELP, 2018, Rozpoznanie przyrodnicze w obszarze Natura 2000 Zbiornik Goczałkowicki – Ujście Wisły i Bajerki, Tarnów.

Obszar Natura 2000 „Źródła Rajeczniczy” PLH240033 został wyznaczony 08.02.2011 r. Decyzją Komisji z dnia 10 stycznia 2011 r. w sprawie przyjęcia na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG czwartego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2010) 9669)(2011/64/UE). Dla omawianego obszaru obowiązuje Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 22 lutego 2018 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Źródła Rajeczniczy PLH240033. Ekspertyzy wykonane na potrzeby sporządzenia planu zadań ochronnych: Kulpiński K., Tyc A. 2016. "Występowanie, ocena stanu ochrony, zagrożenia i monitoring siedlisk i gatunków leśnych na obszarze sieci Natura 2000: Źródła Rajeczniczy, z uwzględnieniem terenów przyległych".

Pomniki przyrody

Na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego znajdują się 724 pomniki przyrody. Większość z nich stanowią pojedyncze drzewa, natomiast 12 z nich to głazy narzutowe (powiat lubliniecki, powiat tarnogórski, miasto Gliwice, miasto Ruda Śląska, powiat mikołowski oraz powiat pszczyński). Występuje także 6 pomników klasyfikowanych jako skałki, 5 krzewów, 5 źródeł, 1 wywierzysko oraz

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

grupy drzew. Najwięcej pomników przyrody znajduje się w podregionie bytomskim (241), natomiast najmniej w podregionie gliwickim (71).

Tabela 22. Pomniki przyrody na terenie Subregionu Centralnego Województwa

Lp.	Lokalizacja	Liczba pomników przyrody
1.	Podregion bytomski	241
2.	Podregion sosnowiecki	188
3.	Podregion tyski	126
4.	Podregion katowicki	98
5.	Podregion gliwicki	71
Razem		724

Źródło: opracowanie własne na podstawie CRFOP

Użytki ekologiczne

Na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego znajdują się 53 użytki ekologiczne. Łączna ich powierzchnia wynosi 1 004,92 ha. Najwięcej użytków ekologicznych znajduje się w podregionie bytomskim.

Tabela 23. Użytki ekologiczne na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego

Lp.	Jednostka administracyjna	Liczba użytków ekologicznych	Powierzchnia [ha]
1.	Podregion sosnowiecki	22	464,63
2.	Podregion bytomski	18	330,69
3.	Podregion tyski	4	110,30
4.	Podregion katowicki	9	99,30
5.	Podregion gliwicki	0	0,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie CRFOP

Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe

Na omawianym terenie zlokalizowanych jest 16 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych:

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

1. Miechowicka Ostoja Leśna (gmina miejska Bytom), o powierzchni 305,60 ha. Ustanowiony został uchwałą nr XXIII/321/12 Rady Miejskiej w Bytomiu z dnia 25 stycznia 2012 roku. Zespół przyrodniczo - krajobrazowy "Miechowicka Ostoja Leśna" ustanowiony został w celu zachowania fragmentu terenów leśnych, oczek wodnych i polan śródleśnych ze względów naukowych, dydaktycznych i krajobrazowych oraz z uwagi na licznie występujące na tym obszarze siedliska chronionych i rzadkich gatunków roślin i zwierząt.
2. Żabie Doły (gmina miejska Bytom, gmina miejska Chorzów), o powierzchni 227,19 ha. Ustanowiony został uchwałą rozporządzeniem nr 23/97 wojewody katowickiego z dnia 6 lutego 1997 roku. Celem ochrony zespołu przyrodniczo - krajobrazowego " Żabie Doły" jest zachowanie ze względów naukowych, dydaktycznych i krajobrazowych położonego pomiędzy dużymi aglomeracjami miejskimi kompleksu nieużytków, stawów oraz gruntów rolnych stanowiących miejsca gniazdowania wielu gatunków ptaków wodno-błotnych.
3. Dolina Jamny (gmina Miejska Mikołów, gmina miejska Ruda Śląska), o powierzchni 190,45 ha. Ustanowiony został uchwałą nr XXXI/290/96 Rady Miejskiej w Mikołowie z dnia 27 sierpnia 1996 roku. Celem ochrony jest zachowanie wyjątkowo cennych fragmentów krajobrazu naturalnego.
4. Szopienice-Borski (gmina miejska Katowice), o powierzchni 157,00 ha. Ustanowiony został uchwałą nr XVI/220/99 Rady Miejskiej Katowic z dnia 29 listopada 1999 roku. Brak danych o celu ochrony.
5. Góra Chelmecki (gmina miejska Bieruń), o powierzchni 120,20 ha. Ustanowiony został uchwałą nr XI/14/2021 Rady Miejskiej w Bieruniu z dnia 25 listopada 2021 roku. Celem ustanowienia Zespołu przyrodniczo-krajobrazowego „Góra Chelmecki” jest zachowanie walorów przyrodniczych, krajobrazowych i kulturowych, ze względu na bioróżnorodność, cechy estetyczne oparte na układzie licznie występujących polan wyodrębnionych kompleksami zieleni oraz kulturowe wartości związane z rozwojem miasta i zachowaniem jego tożsamości.
6. Źródła Kłodnicy (gmina miejska Katowice), o powierzchni 100,40 ha. Ustanowiony został uchwałą nr XXXIV/453/2001 Rady Miejskiej Katowic z dnia 26 kwietnia 2001 roku. Brak danych o celu ochrony.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

7. Uroczysko Buczyna (gmina miejska Chorzów), o powierzchni 65,32 ha.
Ustanowiony został uchwałą nr XLIX/663/2001 Rady Miasta Chorzów z dnia 27 grudnia 2001 roku. Celem ochrony jest zachowanie bioróżnorodności na obszarze położonym pomiędzy dużymi aglomeracjami. Obszar chroniony obejmuje kwaśną buczynę niżową ze związanymi z nią gatunkami roślin i zwierząt oraz starym drzewostanem z 22 drzewami pomnikowymi. Uznanie za Zespół przyrodniczo-krajobrazowy ma służyć zabezpieczeniu dziedzictwa przyrodniczego regionu. Będzie również ważne ze względów dydaktycznych i naukowych.
8. Suchogórski Labirynt Skalny (gmina miejska Bytom), o powierzchni 19,84 ha.
Ustanowiony został uchwałą nr XXVIII/385/08 Rady Miejskiej w Bytomiu z dnia 27 maja 2008 roku. Celem ochrony Zespołu przyrodniczo-krajobrazowego jest zachowanie ze względów naukowych, dydaktycznych i krajobrazowych terenu, którego powierzchnie tworzą wyrobiska pogórnice i grzędy skalne, gdzie ukształtowały się interesujące zbiorowiska roślinne i zwierzęce.
9. Las Murckowski-Buczyna (gmina miejska Katowice), o powierzchni 13,32 ha.
Ustanowiony został uchwałą nr XXXVII/812/21 Rady Miasta Katowice z dnia 22 lipca 2021 roku. Celem ustanowienia Zespołu przyrodniczo-krajobrazowego, jest ochrona cennych fragmentów krajobrazu ze względu na jego walory przyrodnicze, estetyczne, jak również zachowanie obiektów o walorach kulturowych.
10. Wzgórza Kamionka (gmina miejska Mikołów), o powierzchni 7,74 ha.
Ustanowiony został uchwałą nr XXXVII/565/2005 Rady Miejskiej Mikołowa z dnia 30 sierpnia 2005 roku. Zespół przyrodniczo-krajobrazowy utworzony został w celu ochrony walorów widokowych i estetycznych.
11. Wzgórze Gołonoskie (gmina miejska Dąbrowa Górnicza), o powierzchni 5,20 ha.
Ustanowiony został uchwałą nr LVI/991/2002 Rady Miejskiej w Dąbrowie Górniczej z dnia 22 maja 2002 roku. Celem wyznaczenia zespołu przyrodniczo-krajobrazowego jest ochrona obszaru Wzgórza Gołonoskiego, jako wyjątkowo cennego fragmentu krajobrazu naturalnego i kulturowego, dla zachowania jego wartości estetycznych.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

12. Uroczysko Sadowa Góra (gmina miejska Jaworzno), o powierzchni 0,00 ha.

Ustanowiony został uchwałą nr V/37/2015 Rady Miejskiej w Jaworznie z dnia 26 lutego 2015 roku. Szczególnym celem ochrony jest zachowanie i ochrona czynna istniejących walorów widokowych, estetycznych oraz przyrodniczych.

13. Doły Piekarskie (gmina miejska Tarnowskie Góry), o powierzchni 26,7979 ha.

Ustanowiony Uchwałą Nr LXVI/581/2006 Rady Miejskiej w Tarnowskich Górach z dnia 4 października 2006 r. Celem ustanowienia zespołu przyrodniczo-krajobrazowego jest zachowanie ze względów przyrodniczych i krajobrazowych fragmentu krajobrazu położonego na obszarach powyrobiskowych znajdujących się w południowo-wschodniej części gminy Tarnowskie Góry, w dzielnicy Bobrowniki Śląskie-Piekary Rudne.

14. Park w Reptach i dolina rzeki Dramy (gmina wiejska Zbrostawice, gmina miejska Tarnowskie Góry), o powierzchni 475,51 ha. Ustanowiony Rozporządzeniem nr 31/98 Wojewody Katowickiego z dnia 6 listopada 1998 r. Celem utworzenia zespołu przyrodniczo-krajobrazowego jest zachowanie ze względów przyrodniczo-krajobrazowych fragmentu wielkoprzestrzennej kompozycji krajobrazowej obejmującej park zabytkowy w Reptach wraz z przyległymi gruntami rolnymi.

15. Pasieki (gmina miejska Miasteczko Śląskie), o powierzchni 10,0 ha. Ustanowiony Uchwałą Nr LI/403/10 RADY MIEJSKIEJ W MIASTECZKU ŚLĄSKIM z dnia 29 września 2010 r. w sprawie ustanowienia zespołu przyrodniczo-krajobrazowego "PASIEKI". Zespołem przyrodniczo-krajobrazowym "Pasieki" są zbiorowiska borowe oraz zbiorowiska roślin wodnych z udziałem rzadkich elementów flory i fauny na terenie o atrakcyjnej krajobrazowo rzeźbie, powstałej w wyniku dawnej działalności górniczej (warpie). "Pasieki" cechują się zarówno wysokimi walorami krajobrazu jako całości jak i pojedynczymi jego elementami, do których należą fragmenty naturalnych i półnaturalnych wodnych, łąkowych i łągowych zbiorowisk roślinnych z rzadkimi gatunkami roślin i bogatą fauną płazów. Są cenną ostoją florystyczną i faunistyczną, mającą znaczenie dla zachowania różnorodności biologicznej.

16. Dolina Lipinki (gmina miejska Świętochłowice), o powierzchni 40,8703 ha.

Ustanowiony Uchwałą nr XLI/344/21 Rady Miejskiej w Świętochłowicach z dnia 26 kwietnia 2021 r.. Celem ustanowienia zespołu przyrodniczo-krajobrazowego

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

jest ochrona wyjątkowo cennych fragmentów krajobrazu ze względu na jego walory przyrodnicze, widokowe i estetyczne.

Korytarze ekologiczne

Korytarze ekologiczne to zazwyczaj obszary niezabudowane, które stanowią naturalne ciągi powiązań przyrodniczych pomiędzy obszarami chronionymi, strefami faunistycznymi umożliwiające swobodną migrację roślin i zwierząt (doliny rzeczne, tereny podmokłe, pasma zadrzewień i zarośli śródpolnych, przydrożnych).

Na terenie województwa śląskiego, po uwzględnieniu dostępnych danych dotyczących zabudowy, infrastruktury oraz zasobów przyrodniczych, wyznaczone zostały korytarze: ichtiologiczne, herpetologiczne, ornitologiczne i teriologiczne.⁶

Korytarze ichtiologiczne województwa śląskiego wyznaczono na podstawie danych z historycznych szlaków migracyjnych ryb wędrownych dwu- oraz jednośrodowiskowych, zakładając możliwość przyszłościowego przemieszczania się wszystkich rodzimych gatunków. Wynika to z faktu, iż rzeczne korytarze ekologiczne na omawianym terenie cechują się znaczną fragmentacją w skutek barier utrudniających wędrówki organizmów wodnych. Tak więc na terenie województwa utworzonych zostało 7 ponadregionalnych oraz 15 regionalnych korytarzy ekologicznych z uwzględnieniem 32 gatunków wskaźnikowych ryb. Odra oraz Olza są rzekami ważnymi w kontekście zachowania ciągłości morfologicznej obszaru.

Korytarze ekologiczne dla herpetofany, w tym głównie płazów znajdują się w każdym regionie województwa, gdzie bytują dane gatunki. Wynika to z tego, że płazy wędrują na niewielkie odległości a charakter tych wędrówek jest sezonowy oraz lokalny, natomiast gady preferują osiadły tryb i rzadko oddalają się od swoich siedlisk.

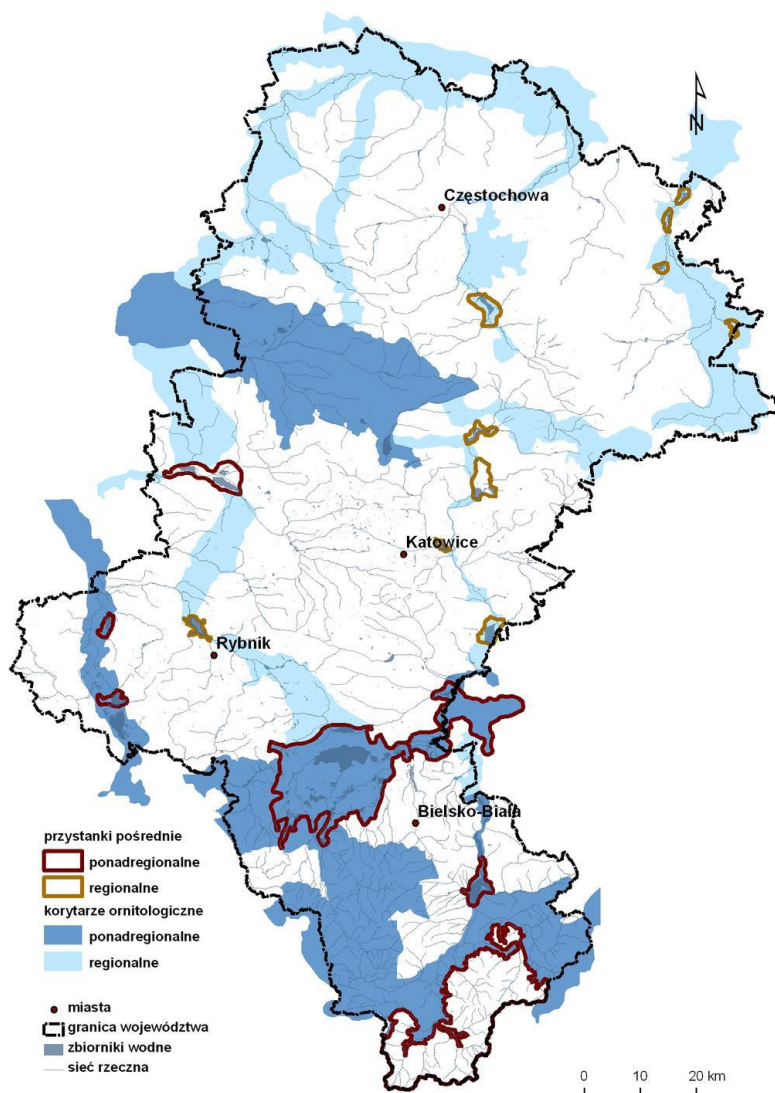
Szlaki migracji ptaków oraz przystanki pośrednie (miejsca odpoczynku i żerowania) tworzą korytarze ornitologiczne województwa. Ich wędrówki odbywają się najczęściej w czterech kierunkach, a punktowe miejsca odpoczynku zlokalizowane są zwykle przy dużych zbiornikach zaporowych, niezamarzających zimą odcinkach rzek oraz małych ciekach wodnych. Łącznie na omawianym terenie wyznaczono: 4 korytarze ekologiczne o znaczeniu ponadregionalnym, 11 korytarzy

⁶ Prognoza oddziaływania na środowisko strategii rozwoju województwa śląskiego „Śląskie 2030”

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

o znaczeniu regionalnym, 7 przystanków pośrednich o znaczeniu ponadregionalnym oraz 11 przystanków pośrednich o znaczeniu regionalnym.

Rysunek 4.13 Korytarze ornitologiczne na terenie województwa śląskiego



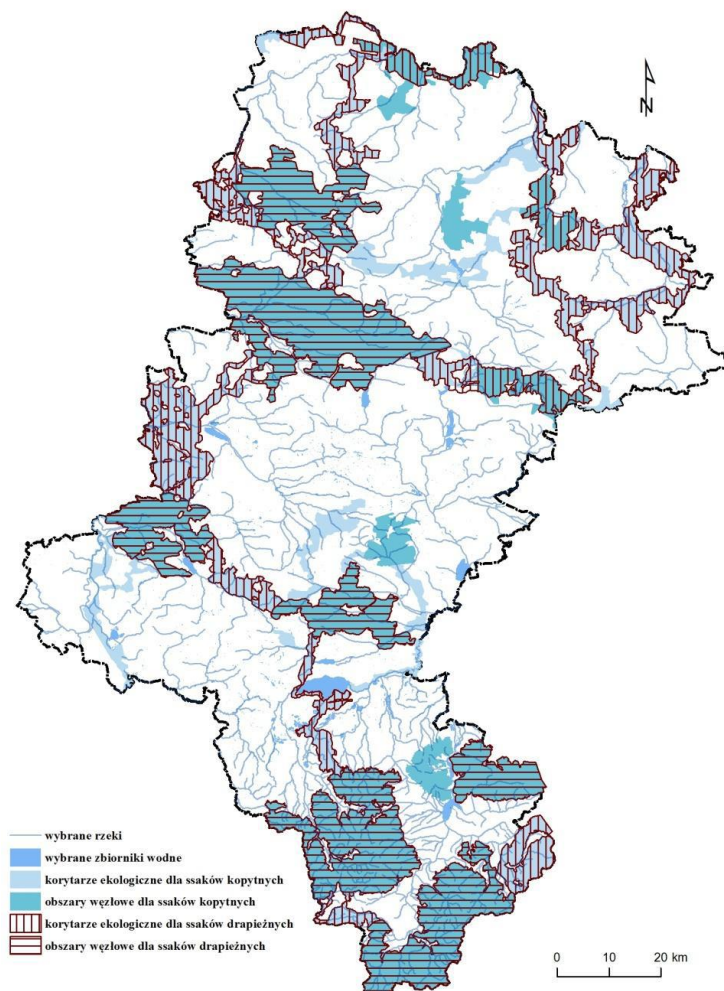
Źródło: *Opracowanie ekofizjograficzne do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego*

Na terenie województwa śląskiego wyznaczono również korytarze ekologiczne dla dużych ssaków, które uwzględniają miejsca bytowania subpopulacji gatunków dużych ssaków leśnych, jak również tereny potencjalnych siedlisk. Przebiegi korytarzy zostały opracowane na podstawie danych o trzech gatunkach wskaźnikowych: wilka, rysia i jelenia, natomiast wykorzystane gatunki pomocnicze to

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

sarna oraz dzik. W taki sposób powstało 12 obszarów węzłowych dla dużych ssaków wraz z łączącymi je 12 korytarzami, a także 25 korytarzy dla ssaków kopytnych.

Rysunek 4.14 Korytarze teriologiczne na terenie województwa śląskiego



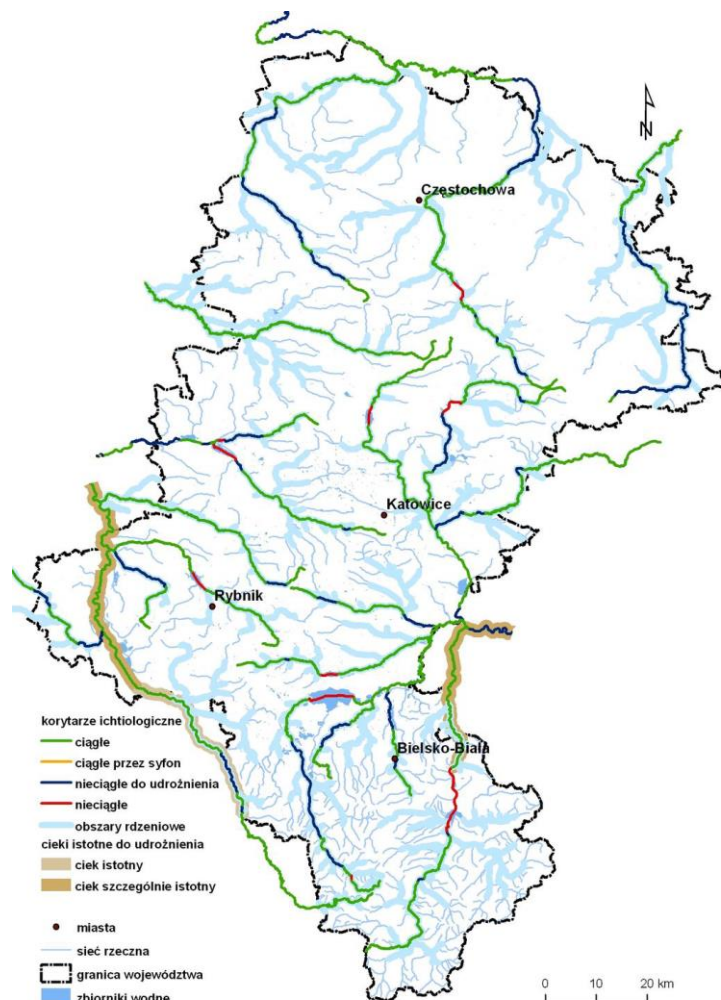
Źródło: Opracowanie ekofizjograficzne do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego

Rzeczne korytarze ekologiczne na terenie województwa charakteryzują się obecnością wielu struktur barierowych, które całkowicie blokują lub ograniczają migrację gatunków wodnych. Dlatego podczas wytyczania korytarzy przyjęto podział na statusy: korytarz ekologiczny ciągły (możliwa swobodna, dwukierunkowa migracja), korytarz ekologiczny częściowo ciągły (wymagający udroźnienia w pierwszej kolejności, możliwa jednokierunkowa migracja) oraz korytarz ekologiczny nieciągły (niemożliwa migracja, zwykle są to zbiorniki retencyjne z licznymi

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

barierami). Na terenie województwa śląskiego zidentyfikowano 32 gatunki ryb wskaźnikowych, co pozwoliło na utworzenie 7 ponadregionalnych i 15 regionalnych korytarzy ekologicznych.

Rysunek 4.15 Korytarze ichtiologiczne na terenie województwa śląskiego



Źródło: Opracowanie ekofizjograficzne do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego

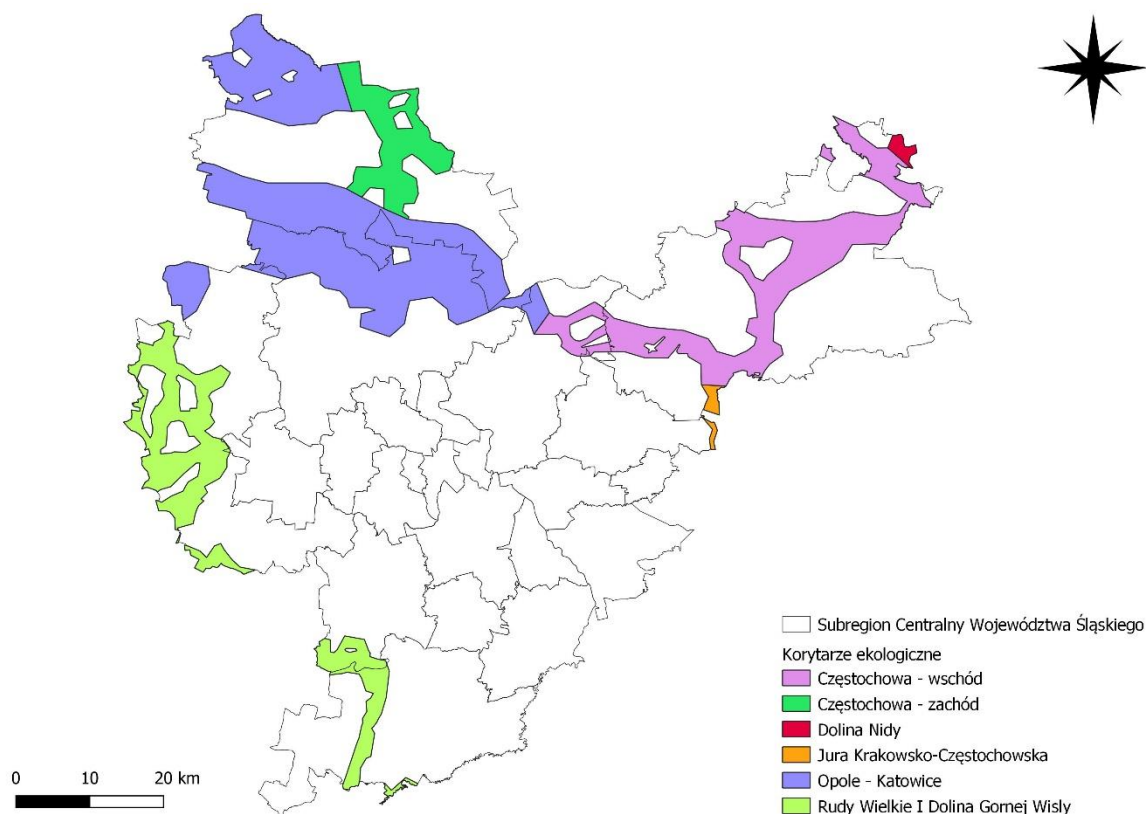
Zgodnie z mapą korytarzy ekologicznych spójności obszarów chronionych (źródło <https://mapa.korytarze.pl/>) na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego występują następujące korytarze ekologiczne, które również zostały zaznaczone na poniższej rycinie:

- Częstochowa – wschód,
- Częstochowa – zachód,
- Dolina Nidy,

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- Jura Krakowsko-Częstochowska,
- Opole – Katowice,
- Rudy Wielkie i Dolina Górnej Wisły.

Rysunek 4.16. Korytarze ekologiczne na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych geoserwis.gdos.gov.pl.

4.14 Obszary posiadające znaczenie dla dziedzictwa kulturowego

Subregion Centralny Województwa Śląskiego stanowi obszar kształtowany przez napływającą ludność o wielu tradycjach i kulturach. Stąd też jest to obszar bogaty pod kątem zabytków związanych z kulturą przemysłową, zabytków architektury mieszkalnej, kompozycji krajobrazowe oraz zabytkową architekturę militarną. Subregion Centralny Województwa Śląskiego jest ponadto ważnym ośrodkiem kulturalnym regionu, są tu takie ośrodki kultury jak: Muzeum Śląskie i Muzeum

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Historii Katowic, Muzeum Zagłębia w Będzinie, Muzeum Górnośląskie w Bytomiu, Muzeum Zamkowe w Pszczynie, Biblioteka Śląska⁷.

Zarząd Województwa Śląskiego utworzył Szlak Zabytków Techniki, które stanowią oryginalne w skali krajowej dziedzictwo kulturowe. Szlak Zabytków Techniki łączy kilkadziesiąt różnego rodzaju industrialnych obiektów. Oddaje specyfikę regionu, w którym jednym z kluczowych elementów tożsamości jest kultura przemysłowa. Gromadzi obecnie 40 obiektów wyselekcjonowanych w aspekcie istotnych walorów turystycznych, historycznych oraz architektonicznych. Szlak jest rozwijany/uzupełniany o nowe obiekty – na przykład: zgodnie z Uchwałą nr 2332/383/VI/2022 Zarządu Województwa Śląskiego z dnia 21. 12. 2022 r.⁸ Wybrane obiekty stanowiące Szlak Zabytków Techniki związane są z tradycją górniczą, hutniczą, energetyką, kolejnictwem, łącznością, włókiennictwem, produkcją wody oraz przemysłem spożywczym¹⁰. Najliczniej zgromadzone atrakcje ulokowane są w Subregionie Centralnym, między innymi takie obiekty jak Kopalnia Guido i Sztolnia Królowa Luiza w Zabrze, browar w Tychach, osiedle górnicze w Nikiszowcu, Muzeum Śląskie w Katowicach, Zabytkowa Kopalnia Srebra i Sztolnia Czarnego Pstrąga w Tarnowskich Górach.

Istotnym zagrożeniem dla elementów dziedzictwa materialnego są katastrofy naturalne, np. pożary, powodzie, wichury, które zwłaszcza w sytuacji złego zabezpieczenia zabytku mogą doprowadzić do fizycznej destrukcji obiektu. Dużym zagrożeniem, mogącym ostatecznie spowodować całkowite zniszczenie zabytku, jest notoryczne zaniedbywanie bieżących napraw i zaniechanie koniecznych remontów, zwłaszcza obiektów znajdujących się w złym stanie technicznym. Powolne, ale długotrwałe pogarszanie się stanu technicznego zabytku prowadzi w nieunikniony sposób do destrukcji substancji zabytkowej i trwałej utraty części lub całości wartości bazowych. Przyczyną utraty wartości zabytków bywają też niefachowo prowadzone

⁷ Ibidem

⁸ https://bip.slaskie.pl/samorzad_wojewodztwa/zarzad_wojewodztwa/uchwaly_zarzadu/uchwala-zarzadu-nr-2332383vi2022-z-dnia-2022-12-21.html (dostęp z dn.: 16.01.2023)

⁹ Prognoza Oddziaływania na Środowisko Projektu Strategii Rozwoju Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego na lata 2021 – 2027, z perspektywą do 2030 r. .

¹⁰ Szlak Zabytków Techniki <https://www.zabytkitechniki.pl/> (dostęp z dn.: 16.12.2022)

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

prace remontowe, adaptacyjne lub rewitalizacyjne. Czasami zabytkowe budynki, choć widać, że poddane zostały pracom remontowym, są zadbane i w dobrym stanie technicznym, jednak w trakcie prac uległy znacznym przekształceniom negatywnie wpływającym na autentyczność obiektu i posiadane wartości. Zmiany te dotyczyć mogą wielu różnorodnych aspektów, np. zubożenie wystroju architektonicznego, zmiany formy i materiału stolarki okiennej i drzwiowej, zmiany pokrycia dachu, zmiany faktury i kolorystyki tynków elewacji. Ingerencje mogą dotyczyć również bryły budynku, np. poprzez zmianę formy dachu, rozbudowy, nadbudowy itp.

W zabytkowych parkach przyczyną degradacji wartości mogą być też zmiany kompozycyjne, np. nowe rozplanowanie ciągów komunikacyjnych lub niedostosowane do charakteru parku elementy małej architektury, a także nowe, wykonane z nieodpowiednich materiałów nawierzchnie dróg i alejek. W przypadku historycznych struktur przestrzennych (zespoły budowlane oraz układy urbanistyczne i ruralistyczne) największe zagrożenia niosą zmiany związane z rozwojem miast czy wsi. Działania inwestycyjne, w wyniku których następują zmiany historycznie ukształtowanych kompozycji, m.in. rozplanowanie placów, przebieg ulic, linie zabudowy, komponowane układy zieleni, przekształcenia brył i gabarytów budynków, a także wprowadzanie w zabytkowy układ przestrzenny nowej, dysharmonijnej zabudowy powodują niekiedy nieodwracalne zmiany i całkowitą utratę wartości tych układów.

Częstym problemem rzutującym na możliwości ochrony zasobów dziedzictwa kulturowego jest nadal nieuregulowana, bądź złożona struktura prawno-własnościowa obiektów zabytkowych.

5 Problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu

Na podstawie diagnozy stanu środowiska Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego i analizy planowanych działań zostały zidentyfikowane najważniejsze problemy ochrony środowiska. Celem analizy tych problemów w kontekście rozwoju dostępności transportowej wyodrębniono wyłącznie te komponenty środowiska, na które transport i działania związane z rozwojem transportu wpływają w sposób

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

bezpośredni. Zarówno budowa, modernizacja, jak i eksploatacja infrastruktury transportowej, oraz wykorzystanie środków transportowych powoduje oddziaływania na środowisko. Największe oddziaływanie będzie w miejscach największego zagęszczenia infrastruktury transportowej, czyli tereny silnie zurbanizowane oraz centra komunikacyjne. W związku z wzrastającą mobilnością ludzi i towarów, rozwój transportu będzie postępował, a tym samym jego presja na środowisko. Główne problemy ochrony środowiska zidentyfikowane zostały w następujących obszarach:

- 1) Klimat i powietrze,
- 2) Klimat akustyczny
- 3) Człowiek
- 4) Przyroda
- 5) Nadzwyczajne zagrożenia środowiska i poważne awarie

Tabela 24. Problemy ochrony środowiska

Obszar analizy	Problem	Charakterystyka problemu	Główne przyczyny występowania problemu
Klimat i powietrze	Zanieczyszczenie powietrza	– Emisja z transportu – tlenek węgla, tlenki azotu, tlenki siarki, aldehydy, ozon oraz węglowodory Poziom emisji zależny jest przede wszystkim od natężenia ruchu. Największym problemem nie jest nawet sam duży ruch w miastach, lecz tworzące się	– brak kompromisu w skali globalnej co do porozumienia w celu redukcji emisji CO ₂ , – osłabienie polityki klimatycznej UE, – utrzymujący się trend wzrostu zużycia energii, – wysoki koszt inwestycji w OZE,

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Obszar analizy	Problem	Charakterystyka problemu	Główne przyczyny występowania problemu
		<p>zatory. W ich obrębie emisja zanieczyszczeń rośnie w związku z częstym ruszaniem i zatrzymywaniem się dużej liczby pojazdów. Zanieczyszczenia te kumulują się, szczególnie w ciągach ulicznych miejskich, gdzie utrudnione jest rozpraszanie.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Dominacja indywidualnych źródeł ogrzewania. <p>Występowanie stężeń benzo(a)pirenu i ozonu przekraczających wartości dopuszczalne biorąc pod uwagę poziom docelowy, Niska efektywność energetyczna</p>	<ul style="list-style-type: none"> – rosnąca ilość pojazdów na drogach, – dominacja pojazdów spalinowych, – niewystarczające regulacje prawne w zakresie kontrolowania osób fizycznych, użytkujących urządzenia do spalania paliw stałych.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Obszar analizy	Problem	Charakterystyka problemu	Główne przyczyny występowania problemu
		starszych budynków mieszkalnych spowodowana zastosowaniem nieodpowiednich materiałów budowlanych, Niewystarczająca liczba instalacji OZE stosowanych na terenie subregionu	
Klimat akustyczny	Emisja hałasu komunikacyjnego	– Duże natężenie hałasu komunikacyjnego spowodowane lokalizacją dróg o dużym natężeniu ruchu oraz linii kolejowej.	<ul style="list-style-type: none"> – wzrost liczby zarejestrowanych pojazdów samochodowych, – wysokie koszty rozbudowy transportu przyjaznego środowisku przyrodniczemu, – stosowanie samochodu osobowego jako podstawowego środka transportu.
Człowiek	Zagrożenie bezpieczeństwa ludzi –	–Występowanie wypadków i przestępstw	– wypadki spowodowane niedostosowaniem

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Obszar analizy	Problem	Charakterystyka problemu	Główne przyczyny występowania problemu
	wykroczenia drogowe		<p>prędkości do warunków ruchu oraz</p> <p>nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu, wypadki z winy pieszych spowodowane nieostrożnym wejściem na jezdnię</p>
Przyroda	<p>Fragmentacja siedlisk, zmniejszenie bioróżnorodności i zmniejszanie populacji zwierząt w wyniku wypadków drogowych oraz barier komunikacyjnych</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Ograniczona ilość terenów dogodnych dla siedlisk fauny i flory, – Tworzenie barier komunikacyjnych utrudniających migrację zwierzyny, – Fragmentacja siedlisk związana z rozwojem zabudowy i przebiegiem ważnych szlaków komunikacyjnych, 	<ul style="list-style-type: none"> – niedostateczna liczba przejść dla zwierząt w miejscach „krzyżujących się” z inwestycjami drogowymi, – lokalizowanie inwestycji liniowych w obrębie korytarzy ekologicznych, – brak działań minimalizujących śmiertelność zwierząt na drogach
	Zagrożenie celów ochrony przyrody		

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Obszar analizy	Problem	Charakterystyka problemu	Główne przyczyny występowania problemu
		<ul style="list-style-type: none"> – Wstępowanie zakładów przemysłowych emitujących zanieczyszczenia, – Skutki fragmentacji siedlisk są tym większe im mniejszy jest ich fragment. 	<ul style="list-style-type: none"> (ogrodzenia ochronne, znaki drogowe z czujnikami, odblaski odstraszające zwierzęta), – brak ogólnodostępnego, spójnego systemu gromadzenia danych o śmiertelności zwierząt na drogach – brak wiedzy o miejscach częstych kolizji
Nadzwyczajne zagrożenia środowiska i poważne awarie	Ryzyko wystąpienia nadzwyczajnych zagrożeń wynikających z przewozu ładunków niebezpiecznych transportem drogowym	– Szczególne zagrożenie środowiska występuje na obszarach gdzie utwory glebowe nie stanowią wystarczającej warstwy izolacyjnej	<ul style="list-style-type: none"> – przewóz ładunków niebezpiecznych transportowanych głównie drogami i kolejami, – wzmożone natężenie ruchu, – wzrost ilości przewożonych

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Obszar analizy	Problem	Charakterystyka problemu	Główne przyczyny występowania problemu
		dla wód gruntowych oraz na mostach i w ich okolicy, – W przypadku kolei zagrożenie to jest większe na stacjach kolejowych i w ich okolicy.	mediów (paliw, kwasów, gazów), – zły stan techniczny dróg i pojazdów, niedostateczne rozwiązania komunikacyjne

Źródło: Opracowanie własne

5.1.1 Wpływ planowanych działań na istniejące problemy ochrony środowiska

Ze względu na stale rosnące zapotrzebowanie na transport, głównie drogowy należy stwierdzić, że działania wpisane do SUMP koncentrują się na zadaniach i inwestycjach zwiększających intermodalność transportu, rozwiązaniach stanowiących alternatywę do transportu samochodowego co odpowiada dynamicznie rosnącym potrzebom tego sektora. Planowane działania mają służyć zaspokojeniu potrzeb wiązanych z odciążeniem obecnej infrastruktury drogowej.

W związku z rozwojem sektora transportu należy spodziewać się eskalacji występujących obecnie problemów:

- Wzrost narażenia ludzi mieszkających w mieście i otoczeniu dróg na hałas komunikacyjny,
- Wzrost narażenia ludzi na ponadnormatywne zanieczyszczenie powietrza,
- Ubożenie bioróżnorodności i wzrost izolacji populacji roślin i zwierząt wykorzystujących zadrzewienia alejowe wzdłuż dróg jako siedlisko bytowania, miejsca lęgowe lub korytarze transportowe, co nastąpi w wyniku wycinania

drzew zwłaszcza starych w sąsiedztwie modernizowanych i przebudowywanych dróg,

- Powstanie efektu barierowego utrudniającego migrację zwierząt oraz wzrost śmiertelności fauny w czasie eksploatacji nowej infrastruktury liniowej (drogowej i kolejowej).

Ryzyko wzrostu skali i natężenia zidentyfikowanych w rozdziale 5 prognozy problemów środowiska można skutecznie ograniczać przez wyprowadzanie części ruchu poza obszar miasta, czyli budowa obwodnic, zachowanie a nawet tworzenie obudowy ekologicznej dróg pozwalających na zachowanie bioróżnorodności oraz rozwój systemu transportu zbiorowego, intermodalnego i działania zmierzające do zwiększenia i popularyzacji rozwoju elektromobilności.

5.1.2 Adaptacja do zmian klimatu oraz ekstremalnych zjawisk pogodowych

Obserwuje się następujące główne tendencje zmian klimatycznych Polski, które dotyczą również Subregionu Centralny Województwa Śląskiego:

- od końca XIX wieku klimat wykazuje systematyczną tendencję do wzrostu temperatury powietrza z znaczącym wzrostem od roku 1989;
- opady nie wykazują jednokierunkowych tendencji i charakteryzują się okresami mniej lub bardziej wilgotnymi; zmieniła się struktura opadów głównie w ciepłej porze roku; opady są bardziej gwałtowne, krótkotrwałe, niszczycielskie powodujące coraz częściej gwałtowne powodzie; zanikają opady poniżej 1 mm/dobę;
- w ciągu ostatnich 60 lat obserwuje się rosnącą częstotliwość zjawiska suszy, w latach 1951– 1981 na terenie Polski susze wystąpiły 6 razy, a w latach od 1982 do 2011 – 18 razy; od początku XXI wieku tj. w latach 2001–2011, susze wystąpiły 9 razy w różnych okresach roku; bezpośrednie przyczyny występowania suszy w Polsce to utrzymujące się przez ponad 10 dni okresy bezopadowe z niską temperaturą powietrza w zimie – przy braku opadów i pokrywy śnieżnej, utrzymywanie się w okresie wiosenno-letnim wysokiej temperatury z silną insolacją słoneczną, brakiem opadów i bardzo słabym wiatrem oraz długimi okresami trwania od 15 do 20 dni;

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- skutkami ocieplania się klimatu jest wzrost występowania groźnych zjawisk pogodowych (susze, wiatry huraganowe i trąby powietrzne oraz grad);
- od 2005 r. wystąpiło w Polsce 11 huraganów, w których prędkości wiatru okresowo przekraczały 30–35 m/s; 28 marca 1997 r. nad Polską przeszła wichura mająca lokalnie charakter huraganu; wiatr silny i porywisty przekraczający 30 m/s zanotowano m.in. w lubuskim; na wiatry huraganowe najbardziej narażona jest wschodnia część Wielkopolski;
- tendencje wzrostowe fal upałów (ciągi dni z maksymalną temperaturą dobową powietrza $\geq 30^{\circ}\text{C}$ utrzymującą się przez co najmniej 3 dni);
- tendencje spadkowe liczby dni mroźnych i bardzo mroźnych (dni z temperaturą maksymalną dobową $\leq 0^{\circ}\text{C}$ i dni z temperaturą maksymalną $\leq -10^{\circ}\text{C}$, odpowiednio).

Wyniki badań naukowych wskazują, że zmiany klimatu stanowią realne zagrożenie dla społecznego i gospodarczego rozwoju wielu krajów, w tym także dla Polski. Dlatego też skutki zmian klimatu stały się przedmiotem zainteresowania społeczności międzynarodowej oraz rządów, które od wielu lat rozważają istotną kwestię odpowiedniego dostosowania się do obecnych i przyszłych skutków tych zmian. Krajowa polityka adaptacyjna opiera się na dokumencie pn. „Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” (SPA 2020). Opracowanie SPA 2020 wpisuje się w działania na rzecz osiągnięcia celu nadrzędnego Białej Księgi - Adaptacja do zmian klimatu: Europejskie ramy działania, COM(2009)147 oraz unijnej strategii adaptacji do zmian klimatu, jakim jest poprawa odporności państw członkowskich na aktualne i oczekiwane zmiany klimatu, w tym lepsze przygotowanie do ekstremalnych zjawisk klimatycznych i pogodowych oraz redukcja kosztów społeczno-ekonomicznych z tym związanych. SPA 2020 wskazuje cele i kierunki działań adaptacyjnych, które należy podjąć w najbardziej wrażliwych sektorach i obszarach w okresie do roku 2020: gospodarce wodnej, rolnictwie, leśnictwie, różnorodności biologicznej i obszarach prawnie chronionych, zdrowiu, energetyce, budownictwie, transporcie, obszarach górskich, strefie wybrzeża, gospodarce przestrzennej i obszarach zurbanizowanych. Wrażliwość tych sektorów została określona w oparciu o przyjęte dla SPA scenariusze zmian klimatu. Zaproponowano

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

cele, kierunki działań oraz konkretne działania, które korespondują z dokumentami strategicznymi, w szczególności Strategią Rozwoju Kraju 2020 i innymi strategiami rozwoju i jednocześnie stanowią ich niezbędne uzupełnienie w kontekście adaptacji. Do podstawowych działań o charakterze horyzontalnym, tj. takich, które powinny być realizowane we wszystkich województwach należą:

- edukacja społeczeństwa w zakresie spodziewanych zmian i ograniczenia ich skutków,
- monitoring zmian wrażliwości gospodarki i społeczeństwa oraz postępu we wdrażaniu strategii adaptacyjnej,
- planowanie przestrzenne na poziomie regionalnym i lokalnym z uwzględnieniem zmian klimatu i adaptacji,
- rozwój usług zdrowotnych ze szczególnym uwzględnieniem wrażliwości mieszkańców na występowanie fal upałów,
- ograniczenie skutków zagrożeń w rolnictwie, lasach i ekosystemach wynikających z pojawiania się inwazyjnych szkodników i chorób, a także uwzględnienie przystosowania gatunkowego lasów do oczekiwanego wzrostu temperatury w procesie zalesień,
- właściwe gospodarowanie na obszarach rolnych, chronionych, górskich (wsparcie technologiczne gospodarstw oraz doradztwo technologiczne uwzględniające aspekty dostosowania budownictwa i produkcji rolnej do zmieniających się warunków klimatycznych),
- modernizacja systemu energetycznego uwzględniająca zwiększone ryzyko występowania zjawisk ekstremalnych,
- uwzględnienie trendów klimatycznych i gospodarczych w procesie projektowania i budowy infrastruktury transportowej,
- uwzględnienie konieczności zapewnienia korytarzy wentylacyjnych w miastach i kotlinach górskich w celu ograniczenia skutków rozwoju wyspy ciepła i wzrostu koncentracji zanieczyszczeń powietrza oraz zwiększania obszarów wodnych i zieleni w miastach.

Jako główne konsekwencje ocieplania klimatu należy wskazać wpływ na wiele sektorów gospodarki i społeczeństwo poprzez oddziaływanie na fizyczne

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

i biologiczne składniki ekosystemów, takie jak: woda, gleba, powietrze i różnorodność biologiczna. Ekstremalne zjawiska klimatyczne powodują znaczne straty społeczne i gospodarcze. Uderzają one w infrastrukturę (budynki, transport, dostawy energii i wody), stwarzając szczególne zagrożenie użytkowania ziemi na gęsto zaludnionych obszarach. Sytuacja ta może ulec pogorszeniu w związku z podnoszeniem się poziomu morza. Wraz ze wzrostem częstotliwości występowania ekstremalnych zjawisk pogodowych może nastąpić wzrost zachorowań i przypadków śmiertelnych związanych z warunkami pogodowymi tj. nadmierna śmiertelność z powodu upałów, występowanie inwazyjnych nosicieli chorób zakaźnych. Zmiany klimatu będą stanowić zagrożenie dla dobrostanu zwierząt, a także wpływać na zdrowie roślin poprzez stwarzanie sprzyjających warunków dla nowych lub migrujących organizmów szkodliwych. Jak podaje portal Klimada, transport – to jedna z najbardziej wrażliwych na zmiany klimatu dziedzin gospodarki. Wrażliwość na warunki klimatyczne należy rozpatrywać z punktu widzenia trzech podstawowych elementów tj. infrastruktura, środki transportu oraz komfort socjalny. Obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa obiektów budowlanych, w tym także obiektów infrastruktury transportowej, jest zapisany w ustawie – Prawo budowlane. We wszystkich rozpatrywanych rodzajach transportu (w tym przede wszystkim drogowego) występują obiekty inżynierskie: zaplecze techniczne i infrastruktura towarzysząca. O ile urządzenia transportowe (w zakresie: rozwiązań materiałowo-konstrukcyjnych, warunków użytkowania, stosowanego paliwa i materiałów eksploatacyjnych) można na bieżąco dostosować do zmieniających się warunków, o tyle w odniesieniu do infrastruktury transportowej, która jest budowana na długi okres funkcjonowania (np. 100 lat), zdefiniowanie wrażliwości na zmiany oraz działania adaptacyjne należy sukcesywnie wprowadzać z dużym wyprzedzeniem.

Jak wskazują analizy prezentowane na portalu Klimada, śnieg, deszcz i wiatr są najważniejszymi czynnikami, które należy brać pod uwagę w przypadku projektowania infrastruktury drogowej, a w następnej kolejności mróz i upał. Silne wiatry powodują między innymi: tarasowanie dróg przez powalone drzewa i słupy energetyczne, zamknięcie dróg, uszkodzenie pojazdów i obiektów budowlanych, utrudnienia w prowadzeniu prac załadunkowych oraz uszkodzenia ekranów przeciwhałasowych. Ulewy i wywołane nimi powodzie dezorganizują funkcjonowanie

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

transportu poprzez: wyłączenie z ruchu tras komunikacyjnych, uszkodzenia infrastruktury drogowej, obsunięcia ziemi, podtopienia terenu, a wraz z nimi, np.: zajezdni, garaży oraz awarie i uszkodzenia urządzeń odwadniających, zniszczenie środków transportowych, a także utrudnienia w komunikacji miejskiej zwłaszcza w wyniku podtopienia tuneli i obniżonych części dróg i ulic, także dojazdów do mostów. Opady śniegu, zwłaszcza mokrego oraz oblodzenie dróg i ulic stanowią poważne utrudnienie dla transportu drogowego, powodując nieprzejezdność dróg przez zasy śnieżne i powalone drzewa, opóźnione lub niezrealizowane kursy (towarowo usługowe), wypadki drogowe, pogorszenie warunków jezdnych poprzez zmniejszenie przyczepności kół do nawierzchni dróg, wzrost kosztów utrzymania przejezdności tras. Jednym z najbardziej dokuczliwych zjawisk są wahania temperatury, w szczególności tzw. przejścia przez temperaturę 0°C, w połączeniu z opadami lub topniejącym śniegiem: sprzyjają zjawisku gołoledzi, a także intensyfikują korozyjne oddziaływanie wody (i soli) na infrastrukturę transportową. Niskie temperatury ujemne są czynnikiem ograniczającym możliwości transportu drogowego. Sprzyjają zwiększeniu awaryjności sprzętu, zmniejszają sprawność działania środków transportu, zmniejszają komfort podróżowania, powodują uszkodzenia nawierzchni drogowej (przełomy zimowe) oraz utrudniają prace przeładunkowe, wydłużając czas załadunku i wyładunku. Równie niekorzystne jest oddziaływanie wysokich temperatur i upałów, szczególnie długotrwałych, które powodują przegrzewanie się silników i innych urządzeń technicznych, zwiększenie podatności nawierzchni bitumicznych na oddziaływania pojazdów, co wymusza konieczność wprowadzenia ograniczenia ruchu ciężkich pojazdów, obniżenie komfortu pracy kierowców i pracowników obsługi, a także pasażerów.

Główne czynniki wpływające na infrastrukturę kolejową, które należy brać pod uwagę to mróz, śnieg, deszcz i wiatr (upały i mgła mają mało istotne znaczenie). Ujemna temperatura sprzyja pękaniu szyn, zamarzaniu rozjazdów, awariom urządzeń wodnokanalizacyjnych obiektów zaplecza technicznego, powoduje oblodzenie i zrywanie sieci trakcyjnych i energetycznych. Wraz z postępującym procesem ocieplenia, silne spadki temperatury będą mieć charakter incydentalny, a przez to mogą być groźniejsze, bo mała częstotliwość występowania nie sprzyja mobilizacji służb do zapobiegania skutkom takich zjawisk i ich usuwania. Intensywne

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

opady śniegu w połączeniu z silnym wiatrem sprzyjają: powstawaniu zasp śnieżnych na torach, zaśnieżeniu układu torowego, trudnościom z przekładaniem rozjazdów, zaśnieżeniu i oblodzeniu nawierzchni peronów. Podobnie jak w wypadku silnych mrozów, zjawiska te będą mieć mniejszą częstotliwość. Deszcze ulewne i nawałne powodują podtopienia i zalanie dróg kolejowych, dojazdów, uszkodzenia infrastruktury kolejowej, miejscowe zalania terenu, tuneli i przejść podziemnych, obsunięcia nasypów, zalewanie rowów odwadniających, awarie i uszkodzenia urządzeń odwadniających i in. Z tego rodzaju opadami związane jest występowanie wyładowań atmosferycznych, które powodują uszkodzenia lub zakłócenia w pracy urządzeń sterowania ruchem kolejowym, uszkodzenia lub zakłócenia w pracy urządzeń energetycznych, urządzeń łączności i uszkodzenia sieci trakcyjnej. Zjawiska takie będą się nasilać i tym samym zwiększać zagrożenie dla tego rodzaju transportu. Silne wiatry i trąby powietrzne powodują uszkodzenia sieci trakcyjnych i linii energetycznych, tarasowanie dróg kolejowych przez powalone drzewa, zrywanie dachów i uszkodzenia budynków zaplecza technicznego. Podobnie jak w wypadku opadów ulewnych - należy oczekiwać zwiększenia częstości występowania takich zjawisk. Wysoka temperatura oddziałuje nie tylko na infrastrukturę poprzez deformację toru, w wyniku wydłużania się szyn i pożary infrastruktury kolejowej, ale przede wszystkim oddziałuje na warunki pracy (stres termiczny) a także przyczynia się do obniżenia komfortu podróży.

Transport lotniczy, ze względu na swoją specyfikę, jest bardziej zależny od chwilowych warunków pogodowych, niż od zmian klimatu. Jego zależność od aktualnej sytuacji meteorologicznej największe znaczenie ma przede wszystkim w momencie startu i lądowania samolotów. Infrastruktura lotnicza podlega takim samym wpływom klimatu, jak każda infrastruktura budowlana i techniczna omówiona wcześniej (budynki, płyty lotniska). Dla samolotów przyziemionych podstawowe zagrożenie stanowi silny wiatr (jego porywy) oraz oblodzenie. Pozostałe zjawiska, jak ulewy czy silny opad śniegu, mogą opóźnić operacje i wpływać negatywnie na regularność transportu, jednak nie stanowią bezpośredniego zagrożenia. Już obecnie transport lotniczy jest przygotowany na działanie w takich warunkach. Brak widoczności z powodu mgły lub emisji pyłu wulkanicznego (zjawisko mało istotne w odniesieniu do pozostałych rodzajów transportu) w wypadku transportu lotniczego

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

może całkowicie wstrzymać realizację funkcji transportowych. Zjawiska takie mają jednak krótki czas trwania, zatem skutkują jedynie opóźnieniami.

Reasumując - największym zagrożeniem dla transportu, mogą być ekstremalne opady deszczu i porywiste wiatry. Jeszcze większego znaczenia nabierze m.in. poprawne określanie światła mostów i przepustów, projektowanie niwelety drogi na dojazdach do mostów, zaistnieje problem osuwisk i zagadnienia związane z odwodnieniem powierzchni transportowych oraz przejść podziemnych i tuneli. Działania dostosowawcze sektora transportu do oczekiwanych zmian klimatu powinny przede wszystkim zabezpieczyć infrastrukturę drogową przed zagrożeniami wynikającym ze wzrostu częstotliwości intensywnych opadów ulewnych. Minimalne światło mostu i przepustu musi zapewniać swobodę maksymalnego przepływu rocznego bez spowodowania nadmiernego spiętrzenia wody w cieku – wywołującego dodatkowe zagrożenia i nieuzasadnione ekonomicznie szkody – oraz bez spowodowania nadmiernych rozmyć koryta cieku, z uwzględnieniem potrzeb ochrony środowiska. Obliczenia hydrologiczne dla odwodnień i obliczenia przepływów w małych zlewniach, bazujące na obserwacjach z okresów dość odległych, powinny być powtórnie przeanalizowane, pod kątem spodziewanych tendencji zmian. Do niezbędnych działań należy także systematyczne oczyszczanie przepustów i małych mostów oraz utrzymywanie koryta odpływowego i rowów przydrożnych we właściwym stanie technicznym. Drugim problemem związanym z silnymi opadami jest zabezpieczenie powierzchni transportowych przed zalewaniem i szybkie odprowadzanie wody z powierzchni nawierzchni i wprowadzenie jej do odbiornika. Deszcze nawalne powodują zatopienia dróg, przeciążenie układów odwadniających, przepustów i mostów na mniejszych ciekach. Istotą takich zjawisk jest ich gwałtowność, bardzo duża intensywność, ale na ogół niewielki zasięg. Ponieważ obciążają one obiekty „małe” w kategoriach ważności, a więc projektowane na niezbyt małe prawdopodobieństwa występowania zjawisk hydrologicznych, bardzo często pociągają za sobą zniszczenia i straty. Fale upałów oceniono jako warunki utrudniające - ograniczające funkcjonowanie sektora. Z tego względu uznano, że działania adaptacyjne w tym obszarze mają mniejsze znaczenie i w perspektywie 2070 r. można je pominąć, zachowując jednak dbałość o monitoring konstrukcji wrażliwych na wzrost temperatury oraz o bieżącą kontrolę warunków pracy i podróży

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

(komfort socjalny). W doborze materiałów i projektowaniu mieszanki mineralno-asfaltowej oraz ocenie jej trwałości należy brać pod uwagę m.in. jej odporność na pękanie w niskiej temperaturze i na deformacje trwałe w wysokiej temperaturze. Zjawiska takie jak mróz i śnieg zmniejszą swoją intensywność, co sugeruje brak potrzeby wprowadzania działań adaptacyjnych. Nie przewiduje się zatem specjalnych zabiegów adaptacyjnych do prognozowanych zmian klimatu.

Proponowane kierunki działań adaptacyjnych dla Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego:

- wzmocnienie ochrony przeciwpowodziowej obszarów położonych na terenach zalewowych,
- rozwój systemów odprowadzania wód opadowych w mieście, a także zwiększenie wykorzystania tych wód dla potrzeb gospodarczych,
- dbałość o małą retencję wodną, ochrona terenów rolniczych i leśnych oraz cennych przyrodniczo przed deficytem wody,
- przygotowanie programów zabezpieczenia w wodę dobrej jakości w warunkach dłuższych okresów suszy i niedoborów wody zwłaszcza na mniejszych rzekach,
- rozwój systemów ochrony bioróżnorodności i lasów przed skutkami ocieplenia (m.in. inwazji obcych gatunków roślin, szkodników i chorób, pożarów lasów), przebudowa gatunkowa lasów.

6 Potencjalne zmiany środowiska w przypadku braku realizacji SUMP

Rozwój branży transportowej jest ściśle powiązany z gospodarką krajową. Powstająca infrastruktura wpływa na zwiększenie mobilności mieszkańców, rozwój gospodarki regionalnej oraz aktywizację gospodarczą. Planowane modernizacje oraz budowy kolei i dróg, a także działania związane z rozwojem sieci rowerowej, komunikacji miejskiej czy nowych metod organizacji transportu wynikają z rosnącego zapotrzebowania na przewóz towarów, wymiany handlowe oraz rozwój turystyki.

Głównym założeniem realizacji działań ujętych w SUMP jest przede wszystkim osiągnięcie spójności transportowej na terenie Subregionu Centralnego. Inwestycje zaplanowane w projekcie SUMP są istotne nie tylko ze względu na potrzeby

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

mieszkańców w zakresie poprawy infrastruktury komunikacyjnej, ale także mając na uwadze jej położenie zapewnienie spójnej sieci połączeń komunikacyjnych w regionie. Działania zaprojektowane w SUMP są też ukierunkowane na ograniczenie wprowadzania zanieczyszczeń w postaci emisji spalin i hałasu do środowiska, co z kolei wpłynie pozytywnie również na zdrowie mieszkańców. Realizacja celów zakładanych w projekcie SUMP będzie pośrednio przyczyniać się do zachowania oraz poprawy walorów środowiskowych – zapewnią to nowoczesne, niskoemisyjne i zaprojektowane w najbardziej korzystny dla środowiska sposób elementy infrastruktury drogowej i kolejowej. Projekt dokumentu zakłada realizację zadań dotyczących poprawy organizacji funkcjonowania transportu publicznego i jakości oferowanych usług, a także standardu taboru, poprawy dostępności komunikacyjnej związanej z dojazdami do pracy (w tym budowy węzłów przesiadkowych czy ścieżek rowerowych). Wdrożenie działań przewidzianych w projekcie SUMP, będzie miało zatem wymiar społeczny i gospodarczy, ale także prośrodowiskowy. Najistotniejszy skutek, który wynikałby z zaniechania realizacji SUMP braku poprawy świadczonych usług transportowych, a tym samym pogorszenia jakości życia i środowiska na terenie Subregionu Centralnego.

Brak realizacji zadań wyznaczonych w SUMP może przyczynić się do wzrostu presji transportu na środowisko. Rozwój transportu nadal będzie realizowany, lecz bez wyznaczonych wcześniej kierunków wpływających na ograniczenie oddziaływania na środowisko. Może mieć to szczególnie wpływ na wzrost zanieczyszczeń emitowanych do atmosfery, a także gazów cieplarnianych powstających w ramach działań transportowych, zwiększoną emisję hałasu do środowiska, jak również zwiększenie zagrożenia dla ludzi i zwierząt – rozwój transportu bez stosowania rozwiązań antykolizyjnych prowadzić może do zwiększenia ilości wypadków z udziałem ludzi i zwierząt. Na poziomie długofalowym negatywne oddziaływanie polegające na wzmożonej emisji zanieczyszczeń do powietrza prowadzi będzie do zaburzenia funkcjonowania środowiska jako całości. Coraz częściej występujące nadzwyczajne zagrożenia środowiska, zmiany klimatu i zdarzenia ekstremalne powodować będą zarówno zmiany funkcjonowania ekosystemów, zmiany stosunków wodnych, tym samym

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

nieodwracalne lub trudno odwracalne zmiany pokrycia terenu, zmiany procesów glebotwórczych (wyjaławianie gleb, stepowienie).

Rezygnacja z realizacji planowanych w SUMP zadań uniemożliwi realizację celu głównego oraz celów szczegółowych, wpłynie to bezpośrednio na zmniejszenie rozwoju gospodarczego regionu oraz dostępności transportowej w obszarze, a co równie ważne nie pozwoli na uwzględnienie negatywnego wpływu transportu na wszystkie komponenty środowiska.

Zaniechanie realizacji SUMP będzie miało wpływ na zwiększenie wykluczenia transportowego osób, które z różnych względów nie mogą korzystać z transportu samochodowego. Ponadto na poziomie poszczególnych miejscowości wchodzących w skład Subregionu Centralnego nie byłoby możliwe zapewnienie dostępności komunikacyjnej dla wielu mieszkańców – np. poprzez zaniechanie budowy ścieżek rowerowych czy odstąpienie od uruchomienia połączeń komunikacji publicznej.

Jednoznacznie można stwierdzić, iż zaniechanie realizacji założeń zawartych w projekcie SUMP, pozwoli uniknąć jedynie chwilowego i odwracalnego negatywnego oddziaływania na środowisko i ludzi niektórych projektów wykazanych w SUMP. Natomiast zupełny brak realizacji zadań wskazanych w SUMP może mieć inne poważniejsze negatywne skutki dla środowiska.

7 Przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne i skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne, na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko

W analizowanym dokumencie pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” kreślono 5 celów operacyjnych oraz odpowiadających im zadań.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Ocena została dokonana na podstawie symulacji i przewidywanych skutków realizacji konkretnych działań na poszczególne elementy:

- 1) Biotyczne elementy środowiska (różnorodność biologiczną, zwierzęta oraz siedliska roślinności, grzybów i porostów),
- 2) Obszary Natura 2000 oraz ich integralność,
- 3) Pozostałe formy ochrony przyrody (Obszary Chronionego Krajobrazu, Rezerваты przyrody, Parki Krajobrazowe, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, użytki ekologiczne, stanowiska dokumentacyjne oraz pomniki przyrody),
- 4) Korytarze ekologiczne,
- 5) Ludzi,
- 6) Wodę,
- 7) Powietrze,
- 8) Powierzchnię ziemi i zasoby naturalne,
- 9) Klimat i jego zmiany,
- 10) Zabytki, dobra materialne i krajobraz.

Analizując zestawienie przedstawione w poniższej tabeli należy pamiętać, że dokonana ocena z uwagi na ogólny charakter analizowanego SUMP w dużej mierze ma charakter czysto teoretyczny – dlatego też przy opisach znaczących oddziaływań celowo używane jest określenie „prawdopodobnie”. W ocenie tej nie wartościowano wielkości poszczególnych oddziaływań tylko analizowano możliwość ich wystąpienia.

Określenie zmian stanu środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem w odniesieniu do zadań inwestycyjnych zapisanych w SUMP przy braku informacji o sposobie i dokładnych miejscach realizacji poszczególnych przedsięwzięć jest bardzo trudne. Biorąc jednak pod uwagę, że niektóre z planowanych zadań inwestycyjnych wymagać będą przeprowadzenia postępowań w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, w odniesieniu do konkretnych warunków środowiskowych przyjęto, że na tym etapie wystarczające będzie omówienie typowych oddziaływań i ich potencjalnych skutków środowiskowych.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Jako oddziaływanie negatywne należy rozumieć takie oddziaływanie, które prowadzi do ujemnych skutków, pomniejsza wartość środowiska i jego składników. Negatywne mogą być zarówno działania legalne jak i nielegalne, powodujące szkody w środowisku oraz te, które stwarzają zagrożenie dla środowiska.

Oddziaływania pozytywne to takie, których realizacja prowadzi do poprawy stanu środowiska.

W niektórych przypadkach oddziaływanie, w zależności od aspektu, jaki się rozważa, może mieć jednocześnie negatywny i pozytywny wpływ na dany element środowiska. Przyznanie takiej oceny nie oznacza, że oddziaływania takie zawsze wystąpią oraz że oddziaływanie pozytywne zawsze będzie miało większą, mniejszą lub taką samą wartość jak oddziaływanie negatywne.

W niniejszej analizie określono również wskaźnik 0 – jako brak zauważalnego oddziaływania.

W rzeczywistości trudno jest znaleźć przypadek, gdy brak jest jakichkolwiek oddziaływań. Zawsze można określić powiązania, które będą wpływać negatywnie lub pozytywnie na dany komponent środowiska. Lecz w celu uproszczenia i przedstawienia braku zauważalnego oddziaływania zaplanowanego zadania na środowisko wprowadzono wskaźnik 0.

Objaśnienia:

+	Oddziaływanie pozytywne
-	Oddziaływanie negatywne
+ / -	Oddziaływanie zarówno pozytywne jak i negatywne
0	Brak zauważalnego oddziaływania

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Tabela 25. Ocena ewentualnego oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska i na człowieka zadań przewidzianych do realizacji

Lp	Opis działania/przedsięwzięcia	Przewidziane znaczące oddziaływanie (pozytywne i negatywne) na poszczególne komponenty									
		Biotyczne elementy	Obszary Natura	Pozostałe formy	Korytarze ekologiczne	Ludzie	Wody	Powietrze	Powierzchnia ziemi i zasobu	Klimat i jego zmiany	Zabytki, dobra materialne
CEL OPERACYJNY I: SPÓJNY I DOSTĘPNY DLA WSZYSTKICH TRANSPORT METROPOLITALNY											
1.	Zbudujemy infrastrukturę kolei metropolitalnej	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-
2.	Pozyskamy pociągi do obsługi przewozów metropolitalnych	+	+	+	0	+	+	+	+	+	+
3.	Poprawimy dostępność sieci kolejowej	+/-	+	+	0	+/-	+	+	+	+	+
4.	Przebudujemy sieć lokalnych połączeń transportu zbiorowego	+	+	+	0	+	+	+	+	+	+

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp	Opis działania/przedsięwzięcia	Przewidziane znaczące oddziaływanie (pozytywne i negatywne) na poszczególne komponenty										
		Biotyczne elementy	Obszary Natura	Pozostałe formy	Korytarze ekologiczne	Ludzie	Wody	Powietrze	Powierzchnia ziemi i zasobu	Klimat i jego zmiany	Zabytki, dobra materialne	
5.	Rozbudujemy i zmodernizujemy sieć tramwajową	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-
6.	Stworzymy lokalne systemy transportu powiatowego	+	+	+	0	+	+	+	+	+	+	+
7.	Wdrożymy priorytety dla komunikacji zbiorowej	+	+	+	0	+	+	+	+	+	+	+
8.	Stworzymy możliwość prostego korzystania ze wszystkich środków transportu	+	+	+	0	+	+	+	+	+	+	+
9.	Wypracujemy system zarządzania ruchem w regionie	+	+	+	0	+	+	+	+	+	+	0

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp	Opis działania/przedsięwzięcia	Przewidziane znaczące oddziaływanie (pozytywne i negatywne) na poszczególne komponenty									
		Biotyczne elementy	Obszary Natura	Pozostałe formy	Korytarze ekologiczne	Ludzie	Wody	Powietrze	Powierzchnia ziemi i zasobu	Klimat i jego zmiany	Zabytki, dobra materialne
CEL OPERACYJNY II: BEZPIECZNE OBSZARY ŚRÓDMIEJSKIE O WYSOKIEJ DOSTĘPNOŚCI											
10.	Wdrożymy spójną politykę parkingową	+	+	+	0	+/-	+	+	+	+	0
11.	Uzupełnimy i zmodernizujemy sieć drogową	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-
CEL OPERACYJNY III: URBANISTYKA ZORIENTOWANA NA TRANSPORT ZBIOROWY I AKTYWNE FORMY MOBILNOŚCI											
12.	Zintegrujemy politykę przestrzenną z dostępnością transportową terenu	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
13.	Rozwiniemy sieć przyjaznych ulic w miastach	+	+	+	0	+/-	+	+	+	+	0

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp	Opis działania/przedsięwzięcia	Przewidziane znaczące oddziaływanie (pozytywne i negatywne) na poszczególne komponenty									
		Biotyczne elementy	Obszary Natura	Pozostałe formy	Korytarze ekologiczne	Ludzie	Wody	Powietrze	Powierzchnia ziemi i zasobu	Klimat i jego zmiany	Zabytki, dobra materialne
14.	Zapewnimy bezpieczne dojście uczniów do szkół	0	+	+	0	+/-	+	+	+	+	0
15.	Stworzymy warunki do rozwoju komunikacji rowerowej	+/-	+/-	+/-	0	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-
CEL OPERACYJNY IV: TRANSPORT PRZYJAZNY ŚRODOWISKU											
16.	Stworzymy strefy czystego transportu	+	+	+	0	+/-	+	+	+	+	0
17.	Pozyskamy nowe tramwaje, trolejbusy i niskoemisyjne autobusy	+	+	+	0	+	+	+	+	+	+
18.	Będziemy wdrażać technologie zeroemisyjne	+	+	+	0	+	+	+	+	+	0
CEL OPERACYJNY V: METROPOLITALNE LABORATORIUM MOBILNOŚCI											

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp	Opis działania/przedsięwzięcia	Przewidziane znaczące oddziaływanie (pozytywne i negatywne) na poszczególne komponenty									
		Biotyczne elementy	Obszary Natura	Pozostałe formy	Korytarze ekologiczne	Ludzie	Wody	Powietrze	Powierzchnia ziemi i zasobu	Klimat i jego zmiany	Zabytki, dobra materialne
19.	Rozwiniemy projekt Metropolitalnych Szkół Prototypowania	+	+	+	0	+	+	+	+	+	0
20.	Opracujemy plan zrównoważonej logistyki miejskiej (SULP) dla Subregionu Centralnego	+	+	+	0	+	+	+	+	+	0
21.	Opracujemy model ruchu dla Subregionu Centralnego	+	+	+	0	+	+	+	+	+	0
22.	Przeprowadzimy cykliczne badania społeczne dotyczące nawyków mobilnościowych i badania ruchu	+	+	+	0	+	+	+	+	+	0

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Lp	Opis działania/przedsięwzięcia	Przewidziane znaczące oddziaływanie (pozytywne i negatywne) na poszczególne komponenty									
		Biotyczne elementy	Obszary Natura	Pozostałe formy	Korytarze ekologiczne	Ludzie	Wody	Powietrze	Powierzchnia ziemi i zasobu	Klimat i jego zmiany	Zabytki, dobra materialne
23.	Rozwiniemy technologie bezzałogowe i autonomiczne	0	0	0	0	+	+	+	+	+	0
24.	Rozwiniemy alternatywne usługi transportowe	+	+	+	+	+	+	+	+	+	0

Źródło: Opracowanie własne

7.1 Oddziaływanie na komponenty środowiska: różnorodność biologiczną (w tym siedlisk roślinności, grzybów i porosty), rośliny, zwierzęta, ludzi, wody powietrze i klimat, powierzchnię ziemi, krajobraz, zasoby naturalne, zabytki i dobra materialne

7.1.1 Oddziaływanie na biotyczne elementy środowiska (różnorodność biologiczną, zwierzęta oraz siedliska roślinności, grzybów i porostów)

CEL OPERACYJNY I: SPÓJNY I DOSTĘPNY DLA WSZYSTKICH TRANSPORT METROPOLITALNY

- **Zbudujemy infrastrukturę kolei metropolitalnej, żeby zagwarantować szybkie i niezawodne połączenie na dłuższych dystansach w osiach rozwojowych**

W ramach tego celu zostanie zbudowana infrastruktura kolei metropolitalnej, która zagwarantuje szybkie i niezawodne połączenia na dłuższych dystansach w poszczególnych osiach rozwojowych. Dzięki opracowanemu Wstępnemu Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej zostały wybrane warianty przebiegu elementów infrastruktury. PKP PLK będzie realizowała zadania polegające na poprawie przepustowości głównych ciągów kolejowych oraz uzupełniona zostanie lokalna i regionalna infrastruktura kolejowa.

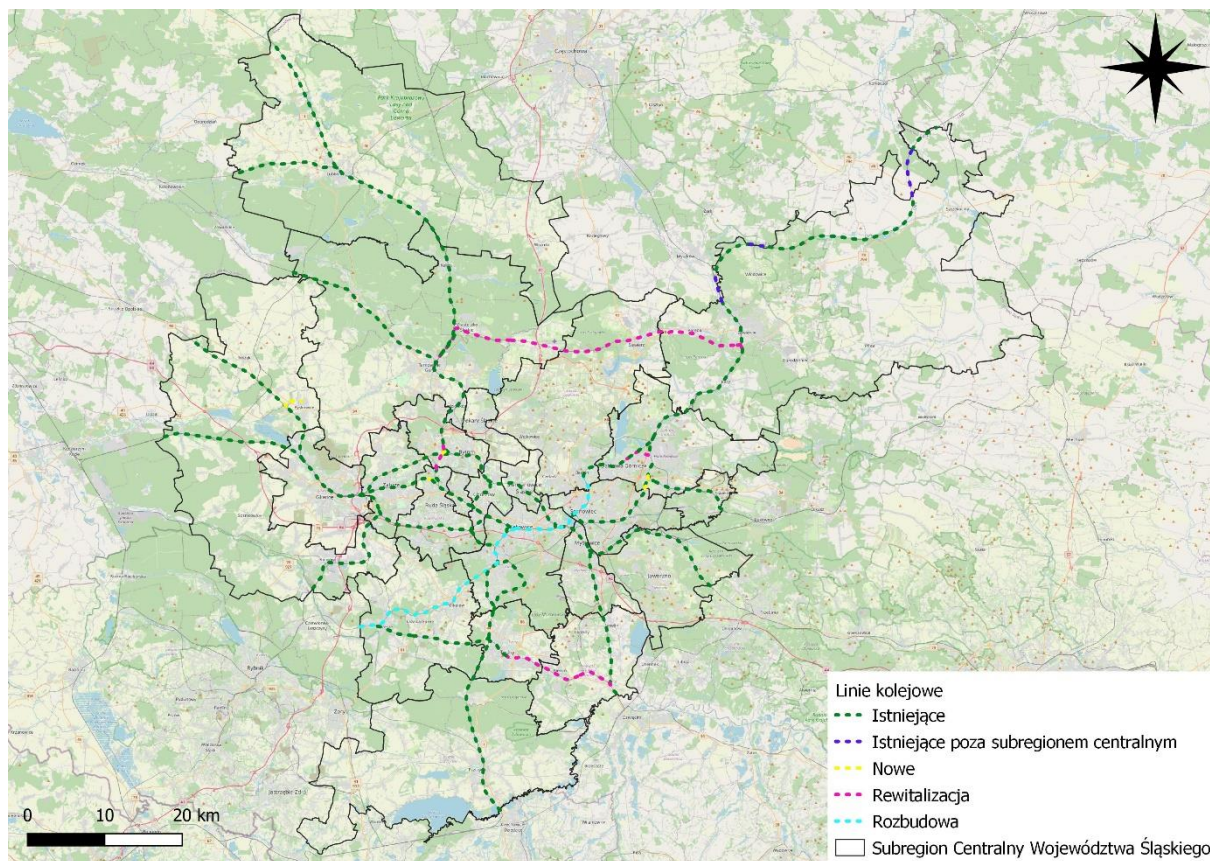
Podczas dokonywania oceny oddziaływań wymienionych zadań na różnorodność biologiczną należy dokonać podziału planowanych inwestycji według zakresu przewidzianych robót. Zadania związane z modernizacjami czyli działaniami nieingerującymi w przebieg linii kolejowej, a jedynie poprawiającymi jej stan, nie będą w żaden sposób oddziaływać na różnorodność biologiczną. Siedliska roślinności, grzybów i porostów znajdujące się w otoczeniu planowanych działań nie będą narażone na ryzyko zniszczenia, ponieważ prace będą wykonywane na terenach już „wysiedlonych”. Rozbudowy, przebudowy czy planowane budowy nowych linii kolejowych mogą oddziaływać negatywnie na różnorodność biologiczną. Tereny przeznaczone pod ww. działania muszą zostać odpowiednio przygotowane tj. przydrożne nasadzenia zostaną usunięte, siedliska roślinności, grzybów i porostów ulegną zniszczeniu a w efekcie dojdzie do fragmentacji siedlisk. Powstanie wielu

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

małych siedlisk wpływa bezpośrednio na zmniejszenie liczebności poszczególnych gatunków, a same siedliska są bardziej podatne na czynniki środowiskowe takie jak pożary. Duże fragmenty lasów, które są wycinane przed rozpoczęciem realizacji inwestycji liniowych, powodują iż obrzeża lasów tracą swój mikroklimat przez co bardziej narażone są na działania wiatru lub rozprzestrzenianie się ognia. Tworzenie nowych szlaków komunikacyjnych lub rozbudowa już istniejących może również zwiększyć prawdopodobieństwo wnikania i rozprzestrzeniania się gatunków inwazyjnych, które stanowią zagrożenie dla lokalnych siedlisk. Podczas prowadzonych prac wykorzystywany jest ciężki sprzęt budowlany, który może powodować chwilowe i odwracalne zanieczyszczenie powietrza, co może być zagrożeniem dla szczególnie wrażliwych na zanieczyszczenia porostów. Podczas planowania przebiegu nowych linii lub rozbudowy czy przebudowy już istniejących szlaków, należy uwzględnić występowanie siedlisk roślinności, grzybów i porostów szczególnie tych zagrożonych i wrażliwych na zanieczyszczenia. Część negatywnych aspektów planowanych do budowy nowych linii kolejowych ustanie w momencie zakończenia prac, lecz niektóre z nich mogą doprowadzić do nieodwracalnych zmian w odniesieniu do biotycznych elementów środowiska. Większość przewidzianych inwestycji dotyczących infrastruktury kolejowej będzie prowadzona z wykorzystaniem istniejących już obiektów lub uwzględnienie tworzenie nowych linii, lecz łączących już te funkcjonujące. Z tego względu nie prognozuje się znaczącego negatywnego oddziaływania planowanych działań na różnorodność biologiczną Subregionu. W pojedynczych przypadkach (podczas tworzenia nowych linii) może dochodzić do powstania negatywnych oddziaływań, lecz będą one ograniczały się jedynie do niewielkiego obszaru wokół placów budów. Prace uwzględniające remonty lub rewitalizacje linii kolejowych będą charakteryzowały się najmniejszym negatywnym oddziaływaniem na różnorodność biologiczną, ponieważ planowane są na małych obszarach, wcześniej wykorzystanych.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Rysunek 7.1. Planowane inwestycje liniowe kolejowe na terenie Subregionu Centralnego



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

- **Pozyskamy pociągi do obsługi przewozów metropolitalnych, żeby zwiększyć częstotliwość połączeń**

W ramach tego celu ustalony zostanie standard taboru służącego do przewozów metropolitalnych, dodatkowo zaplanowano również zakup nowych pociągów, co pozwoli zwiększyć częstotliwość połączeń.

Dokonana ocena oddziaływań zadań zaplanowanych w ramach ww. celu pozwoliła zauważyć, iż w odniesieniu do różnorodności biologicznej nie powstanie bezpośrednie oddziaływanie. Istotne jest jednak to, że nowy tabor zasilany czystą energią będzie w sposób pośredni, lecz pozytywny i długoterminowy pozytywnie oddziaływał na różnorodność. Dostępność alternatywnych, zero lub niskoemisyjnych środków transportu wywoła w ludziach zmianę nawyków komunikacyjnych

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

(stopniowe odchodzenie od przemieszczania się z wykorzystaniem samochodów prywatnych), co będzie pozytywnym aspektem w odniesieniu do roślinności i zwierząt, które również narażone są na hałas oraz zanieczyszczenie powietrza, wywołane wzmożonym ruchem samochodowym.

- **Poprawimy dostępność sieci kolejowej, żeby ułatwić korzystanie z szybkiego transportu**

W ramach ww. celu zaplanowano liczne prace projektowe, które uwzględnią poprawę dostępności elementów uzupełniających sieć kolejową. W głównej mierze opierać się to będzie o rozbudowę węzłów przesiadkowych (tam gdzie sieć tramwajowa będzie przecinać się z siecią kolejową), zwiększenie dostępności stacji oraz przystanków w zakresie ruchu rowerowego. Zaplanowano również wzmocnienie dojść pieszych, rozbudowę sieci parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride, a także wprowadzenie jednego wspólnego biletu na wszystkie środki komunikacji znajdujące się na terenie GZM.

Ocena oddziaływania wymienionych wyżej zadań na różnorodność biologiczną, będzie w dużej mierze zależna od rodzaju zaplanowanych działań. Wszelkie działania polegające na rozbudowie czy budowie węzłów oraz parkingów będą wiązały się z powstaniem chwilowego, negatywnego oddziaływania na roślinność oraz zwierzęta, ponieważ ich realizacja doprowadzi do powstania hałasu, nadmiernego zapylenia oraz zajmowania terenów. Jednakże należy również pamiętać o tym, iż negatywne oddziaływanie będzie krótkoterminowe, wynikające jedynie z prowadzonych prac. Wszelkie niedogodności ustaną w momencie zakończenia prac, a ostateczny efekt realizacji wskazanych zadań będzie pozytywnie, lecz pośrednio oddziaływał na różnorodność biologiczną. Wszelkie działania inwestycyjne w infrastrukturę uzupełniającą sieć kolejową będą prowadzone w sposób oszczędzający istniejące siedliska. Celem realizacji ww. zadań nie jest zniszczenie obszarów o dużym znaczeniu dla różnorodności, lecz nie można wykluczyć pojawienia się nieznacznych, negatywnych oddziaływań podczas prowadzenia prac, które ustaną po zakończeniu robót. Finalnie, poprawa dostępności sieci kolejowej w odniesieniu do różnorodności będzie charakteryzowała się pozytywnym, długoterminowym i stałym oddziaływaniem. W ramach analizowanego celu będą również realizowane zadania, które nie wywołają

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

powstania negatywnego oddziaływania, lecz prawdopodobne jest oddziaływanie pozytywne, choć pośrednie. Będą to wszelkie „ułatwienia” w zakresie wyboru sieci kolejowej, takie jak: wspólny bilet na pociągi i komunikację miejską na terenie GZM oraz doposażenie stacji oraz przystanków w zakresie ruchu drogowego.

- **Przebudujemy sieć lokalnych połączeń transportu zbiorowego, żeby swobodnie przemieszczać się wewnątrz miast i gmin**

W ramach opisanego celu zaplanowano działania uwzględniające przede wszystkim reformę siatki połączeń, wraz ze stworzeniem wytycznych do projektowania takich siatek. Dodatkowo przewidziano również badanie potrzeb mieszkańców, które pozwoli zdecydować o konieczności tworzenia lokalnych, pozakolejowych węzłów przesiadkowych.

Dokonana ocena oddziaływań wymienionych zadań na różnorodność biologiczną wykazała, iż będą to typowe prace projektowe, które nie wywołają negatywnego oddziaływania na siedliska roślin, zwierząt, grzybów ani porostów. Z ich realizacją wiąże się natomiast pozytywne, pośrednie oddziaływanie, które będzie miało charakter stały i długoterminowy. Zapewnienie właściwego rozlokowania lokalnych linii autobusowych na terenach rozproszonych oraz możliwość tworzenia lokalnych węzłów przesiadkowych, to szansa na zmniejszenie wykorzystania prywatnych samochodów w podróżach do centrów miast. Wybór zbiorowego środka transportu to redukcja emisji spalin pochodzących z transportu samochodowego, co jest zjawiskiem pozytywnym, szczególnie dla gatunków silnie wrażliwych na zanieczyszczenia.

- **Rozbudujemy i zmodernizujemy sieć tramwajową**

W ramach opisanego zadania planowane są inwestycje uwzględniające rozwój sieci tramwajowej, która będzie mogła stać się uzupełnieniem transportu kolejowego. Modernizacja istniejących, starych odcinków oraz rozbudowa sieci w kierunkach dotychczas wykluczonych pozwoli na wdrożenie propozycji łatwo dostępnych i szybkich podróży do miejsca pracy oraz zamieszkania.

Planowane nowe trasy tramwajowe przebiegające w ciągach istniejących już dróg będą miały minimalne i mało znaczące negatywne oddziaływanie na biotyczne elementy środowiska, w przypadku gdyby ono powstało. Wykorzystanie istniejących

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

tras drogowych to sposób na eliminację niepożądanych działań takich jak: wycinka drzew i krzewów oraz niszczenie siedlisk roślin, zwierząt, grzybów czy porostów. Jednakże prace prowadzone podczas tworzenia sieci tramwajowej będą związane z wykorzystaniem maszyn i ciężkiego sprzętu budowlanego, który generuje hałas oraz zapylenie. Dodatkowo montaż szyn wymaga przeprowadzenia ingerencji w istniejącą nawierzchnię, co z kolei generuje odpady budowlane i rozbiórkowe, których składowanie w niewłaściwy sposób może negatywnie oddziaływać na znajdującą się w pobliżu roślinność. Tak więc prace przy rozbudowie istniejącej sieci tramwajowej powinny być prowadzone z jak największym poszanowaniem biotycznych elementów środowiska. Nowo powstałe odcinki będą charakteryzowały się pozytywnym choć pośrednim oddziaływaniem na omawiany komponent środowiska, co będzie wynikało z poprawy jakości powietrza w wyniku wyboru zbiorowego środka transportu zamiast samochodu. Dodatkowo można przypuszczać, że spójna sieć tramwajowa pozwoli wyeliminować bądź zmniejszyć problem niszczenia zieleni miejskiej przez samochody parkujące w niedozwolonych miejscach. Turyści również chętniej skorzystają z transportu zbiorowego, który pozwoli dotrzeć w nawet najbardziej odległe rejony, co przełoży się pozytywnie, choć pośrednio na stan powietrza, a tym samym na wrażliwe gatunki roślin, zwierząt, porostów czy grzybów.

- **Stworzymy lokalne systemy transportu powiatowego, żeby zapobiec ich wykluczeniu transportowemu**

Zadanie to zakłada uruchomienie zorganizowanej komunikacji publicznej w miejscach najbardziej oddalonych od centrów dużych miast, które dotychczas charakteryzowały się niskim stopniem skomunikowania.

Główne pozytywne i bezpośrednie oddziaływanie tego zadania będzie odnosiło się do ludzi, lecz należy zauważyć, iż mieszkańcy odległych zakątków wybranych powiatów, którzy będą mieli możliwość wyboru transportu zbiorowego, przyczynią się pośrednio do poprawy jakości powietrza, a co za tym idzie do powstania pozytywnego, choć pośredniego oddziaływania na stan siedlisk roślin, zwierząt, grzybów i porostów. Tereny słabo skomunikowane to zwykle obszary o dużym stopniu udziału powierzchni biologicznie czynnych, dlatego szczególnie tam należy zadbać o istniejące środowiska życia.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- **Wdrożymy priorytety dla komunikacji zbiorowej, żeby była szybka i niezawodna**

Zadanie to uwzględni identyfikację wąskich gardeł sieci drogowej, szczególnie w miejscach gdzie natężenie ruchu zwiększa się w godzinach szczytu, powodując utrudnienia komunikacyjne dla autobusów, tramwajów i trolejbusów.

Po przeprowadzonej analizie przygotowane zostaną odpowiednie narzędzia inżynierii ruchu oraz inwestycji.

Ocena oddziaływania ww. zadania na biotyczne elementy środowiska pozwala stwierdzić, iż powstanie prawdopodobne pośrednie, lecz pozytywne oddziaływanie na omawiany komponent środowiska. Poprzez likwidację wąskich gardeł, dojdzie do upłynnienia ruchu drogowego, co przełoży się na mniejszą koncentrację zanieczyszczeń pochodzących ze spalania paliw w godzinach wzmożonego ruchu. Dodatkowo hałas i pylenie, które powstają podczas zastoju ulicznych, ulegną zmniejszeniu. Wszystkie te skutki realizacji omawianego zadania będą pozytywnie wpływały na biotyczne elementy środowiska.

- **Stworzymy możliwość prostego korzystania ze wszystkich środków transportu, żeby podróż komunikacją zbiorowym była intuicyjna**

Zaplanowane zadanie jest nastawione na uruchomienie intuicyjnego systemu informacji oraz nawigacji pasażerskiej, która ułatwi podróżowanie różnymi, często niskoemisyjnymi środkami transportu.

Jest to kolejne zadanie ukierunkowane na pozytywne oddziaływanie głównie w odniesieniu do ludzi, ale pozwoli pośrednio poprawić warunki życia biotycznych elementów środowiska. Mieszkańcy, którzy w łatwy sposób sprawdzą najbardziej odpowiadający im alternatywny środek transportu, dużo przychylniej podejną do zmiany nawyków komunikacyjnych. Zmniejszona zostanie w ten sposób presja na środowisko, dzięki redukcji emisji gazów cieplarnianych związanych z transportem.

- **Wypracujemy system zarządzania ruchem w regionie, żeby zmniejszyć kongestję i usprawnić przejazdy transportem zbiorowym**

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

W ramach opisanego wyżej zadania planowane jest stworzenie zintegrowanego systemu umożliwiającego zarządzanie siecią drogową oraz środkami transportu zbiorowego. Tylko uzyskując rzeczywiste dane jest szansa na reagowanie we właściwym momencie.

Zadanie to będzie głównie pozytywnie oddziaływało na mieszkańców, lecz w pośredni sposób oddziaływanie to będzie również dotyczyło biotycznych elementów środowiska. Przy właściwie opracowanym systemie zarządzania drogami możliwe będzie zmniejszenie powstawania korków, szczególnie w godzinach szczytu, a to pozwoli na zmniejszenie stężenia zanieczyszczeń w centrach miast. Jest to szczególnie istotne w odniesieniu do roślin oraz porostów wrażliwych na zanieczyszczenia oraz zwierząt bytujących na terenach zieleni miejskiej.

CEL OPERACYJNY II: BEZPIECZNE OBSZARY ŚRÓDMIEJSKIE O WYSOKIEJ DOSTĘPNOŚCI

- **Wdrożymy spójną politykę parkingową, żeby właściwie regulować dostępność centrów miast**

W ramach zadania zaplanowano przede wszystkim tworzenie nowych stref płatnego parkowania oraz rozszerzanie i uszczelnianie istniejących już stref. Równoczesne zwiększanie dostępności transportu zbiorowego oraz uwzględnienie rotacji pojazdów to krok w kierunku stworzenia spójnej polityki parkingowej.

Ocena oddziaływania ww. zadania na różnorodność biologiczną opierała się przede wszystkim na tym, że właściwie opracowana polityka parkingowa to zmniejszenie silnej koncentracji zanieczyszczeń pochodzących z transportu w centrach dużych miast. Powstanie więc prawdopodobnie pozytywne, lecz pośrednie oddziaływanie na siedliska roślin, zwierząt, porostów i grzybów.

- **Uzupelnimy i zmodernizujemy sieć drogową, żeby odciążyc centra miast z ruchu tranzytowego oraz usprawnić istniejące korytarze dla transportu zbiorowego i stworzyć nowe**

Zadanie to uwzględnia budowę nowych odcinków dróg o funkcjach tranzytowych oraz wyprowadzających znaczny ruch z centrów miast i terenów mieszkaniowych. Jednakże należy zauważyć, iż w ramach inwestycji brane będą pod uwagę również

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

istniejące szlaki komunikacyjne transportu innego niż samochodowy, co pozwoli wykluczyć powstanie ewentualnych kolizji z nowymi drogami. Dodatkowo na nowych odcinkach wprowadzone zostaną udogodnienia dla transportu zbiorowego oraz dla infrastruktury pieszej oraz rowerowej. Niektóre z tych inwestycji zostały opisane w ramach Strategii Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2022-2027z perspektywą do 2035 r.

W przypadku ww. zadania należy spodziewać się powstania negatywnych oddziaływań na biotyczne elementy środowiska, co wynika ze specyfiki prac prowadzonych podczas tworzenia inwestycji liniowych.

Skala oddziaływania planowanych inwestycji drogowych na zwierzęta będzie w dużej mierze zależać od zakresu działań podczas ich realizacji. Przebudowy dróg, ich rozbudowy lub tworzenie nowych tras pozwalają na etapie planowania danego działania uwzględnić działania kompensacyjne w odniesieniu do bytujących zwierząt. Tworzenie korytarzy ekologicznych lub innych rozwiązań służących bezpieczeństwu gatunków, pozwoli na utrzymanie siedlisk wielu zwierząt w miejscach będących ich naturalnym środowiskiem życia. Takie możliwości dają jedynie zadania, które uwzględniają tworzenie nowych dróg, ponieważ związane są ściśle z procesami inwestycyjnymi. Jednakże nie należy zapominać o negatywnym oddziaływaniu planowanych inwestycji na zwierzęta, które powstaną zarówno podczas prac modernizacyjnych jak i budowlanych. Duża śmiertelność szczególnie małych ssaków, płazów i gadów na placach budowy, fragmentacja siedlisk naturalnych znajdujących się na trasach inwestycji czy degradacja miejsc bytowania zwierząt to efekt negatywnego oddziaływania planowanych zadań na faunę. Wycięcie krzewów lub drzew znajdujących się na obszarze przewidzianych inwestycji, zmniejszy dostępność pokarmową zwierzętom roślinożernym, a w przypadku ptaków doprowadzi do zniszczenia ich naturalnych siedlisk. Budowa nowych dróg pozwoli na zmniejszenie ruchu na trasach już istniejących co pozwoli zmniejszyć ilość wypadków drogowych z udziałem zwierząt, jednakże nowe ciągi dróg w miejscach wcześniej nie uczęszczanych mogą powodować występowanie wypadków właśnie w tych miejscach. Dlatego właśnie podczas planowania nowych inwestycji drogowych należy uwzględnić odpowiednie środki przeciwdziałania śmiertelności zwierząt na drogach. Są to m.in. przejścia dla zwierząt, sygnalizacja

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

światlna i dźwiękowa odstraszaająca zwierzęta, siatki zabezpieczające montowane przy trasach czy znaki drogowe informujące kierowców o trasach migracji konkretnych gatunków. W związku z hałasem generowanym podczas przejazdów dużej liczby pojazdów, szczególnie na drogach o dużym natężeniu ruchu, część zwierząt może się płoszyć i zmieniać swoje siedliska. Również hałas generowany przez ciężkie maszyny budowlane może negatywnie wpływać na obecność zwierząt, jednak to oddziaływanie będzie chwilowe i wynikające jedynie z prowadzonych prac.

Analizując prawdopodobne oddziaływanie wskazanych zadań na rośliny należy uwzględnić (podobnie jak w przypadku analizy wpływu na zwierzęta) zakres planowanych działań. Wyznaczone zadania związane z tworzeniem nowych tras będą wiązały się z przeprowadzeniem wycinki drzew i krzewów, a ciężki sprzęt budowlany zniszczy pozostałe siedliska roślin. Dodatkowo emisja spalin, która pojawi się w miejscu nowo powstałych ciągów dróg będzie negatywnie wpływała na rośliny szczególnie wrażliwe. Niekorzystne działanie emitowanych pyłów na przeprowadzaną przez rośliny fotosyntezę, pośrednio ograniczy efektywność produkcji roślinnej. Pogorszenie jakości plonów w wyniku zanieczyszczenia gleby metalicznymi pyłami będzie kolejnym negatywnym skutkiem rozbudowy sieci dróg. Należy jednak zauważyć, iż powiększenie ilości dostępnych dróg pozwoli odciążać trasy już istniejące (poprzez przeniesienie części połączeń), co wpłynie na zmniejszenie koncentracji zanieczyszczeń na danym terenie. Emitowane z ruchu drogowego pyły rozłożą się na większych powierzchniach a ich stężenie będzie mniejsze. Jest to szczególnie ważne w odniesieniu do planowanych dróg, które pozwolą na „wyprowadzenie” dużego natężenia ruchu z aglomeracji.

Jak już wcześniej wspomniano, uzupełnienie sieci drogowej będzie opierało się o założenia Strategii Rozwoju GZM, dla której przygotowana została Prognoza oddziaływania na środowisko. W dokumencie tym dokonano analizy ewentualnych negatywnych oddziaływań planowanych inwestycji drogowych na biotyczne elementy środowiska. Ustalenia zawarte w prognozie Strategii Rozwoju GZM są następujące:

- Strategii Rozwoju GZM wskazano konkretne przedsięwzięcia liniowe drogowe, których realizacja będzie wspierana w ramach Priorytet B. Mobilność i dostępność. GZM mobilna, niskoemisyjna, spójna transportowo. Zapisy zawarte w analizowanym dokumencie, wynikają z przyjętych

- dokumentów strategicznych o charakterze regionalnym i subregionalnym, były poddane strategicznym ocenom oddziaływania na środowisko.
- Zgodnie z zapisami prognozy oddziaływania na środowisko Strategii Rozwoju GZM szczegółowa analiza wpływu tych inwestycji na środowisko będzie przeprowadzana przez właściwe organy ochrony środowiska w ramach procedury oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.
 - negatywne oddziaływania, o ile wystąpią, będą miały charakter lokalny, przemijający i krótkotrwały i jest możliwa ich eliminacja lub minimalizacja do poziomu akceptowalnego,
 - Ustalenia Strategii Rozwoju GZM przeanalizowano także pod kątem możliwości wystąpienia zagrożeń dla realizacji celów i utrzymania przedmiotów ochrony rezerwatów przyrody, parków krajobrazowych oraz obszarów Natura 2000 i wdrażania ustalonych dla tych obszarów koniecznych działań ochronnych.
 - W wyniku tej analizy można uznać, że wdrożenie ustaleń dokumentu nie będzie skutkowało wystąpieniem negatywnych oddziaływań na stan przedmiotów ochrony oraz spójność i integralność obszarów Natura 2000. Nie ma także związku pomiędzy ustaleniami Strategii Rozwoju GZM, a możliwością efektywnego przeprowadzenia zaplanowanych działań ochrony czynnej.
 - Brak jest również przesłanek do stwierdzenia, że realizacja zapisów Strategii Rozwoju GZM może skutkować wystąpieniem zagrożeń dla celów ochrony ustalonych w odniesieniu do pozostałych prawnych form ochrony przyrody tj. zespołów przyrodniczo-krajobrazowych, obszarów chronionego krajobrazu, użytków ekologicznych, stanowisk dokumentacyjnych oraz pomników przyrody ożywionej i nieożywionej.
 - Wyniki analizy pod kątem oddziaływań na funkcjonowanie systemu przyrodniczego w skali GZM, biorąc pod uwagę zaproponowane zasady kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej – ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej, w tym w przyrodniczym obszarze funkcjonalnym dają podstawę do stwierdzenia, że wdrożenie ustaleń Strategii Rozwoju GZM, w dłuższej

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

perspektywie czasowej, istotnie pozytywnie wpłynie na stan siedlisk przyrodniczych, populacji gatunków roślin i zwierząt, w tym przedmiotów ochrony w rezerwach przyrody i obszarach Natura 2000, a także na drożność i funkcje korytarzy ekologicznych a tym samym na utrzymanie i odtwarzanie naturalnych procesów przyrodniczych.

CEL OPERACYJNY III: URBANISTYKA ZORIENTOWANA NA TRANSPORT ZBIOROWY I AKTYWNE FORMY MOBILNOŚCI

- **Zintegrujemy politykę przestrzenną z dostępnością transportową terenu, żeby skrócić codzienne podróże**

W ramach opisanego zadania przewiduje się integrację tworzonej polityki przestrzennej konkretnych obszarów z istniejącymi głównymi korytarzami transportowymi.

Zwiększenie intensywnej zabudowy mieszkaniowej i usługowej w miejscach dobrze skomunikowanych, pozwala wykluczyć powstawanie nieefektywnych linii komunikacji miejskiej oraz dodatkowej infrastruktury. Jest to oddziaływanie pośrednie i pozytywne w odniesieniu do różnorodności, ponieważ pozwala zminimalizować konieczność zajmowania terenów biologicznie czynnych pod nowe inwestycje liniowe oraz towarzyszącą im infrastrukturę.

- **Rozwiniemy sieć przyjaznych ulic w miastach, żeby ułatwić poruszanie się pieszo**

W ramach zadania wykonana zostanie inwentaryzacja infrastruktury, w miejscach o wysokim stopniu dostępności komunikacyjnej, aby możliwy był dobór rozwiązań służących uspokojeniu ruchu, a ostatecznie uzyskaniu bezpiecznych ulic dla pozostałych uczestników ruchu.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Ocena oddziaływania opisanego zadania na biotyczne elementy środowiska wykazała, iż odzyskane w wyniku uporządkowania parkowania pojazdów przestrzenie, pozwolą na tworzenie nowych zieleńców i miejsc biologicznie czynnych. Jest to szczególnie istotne właśnie w obszarach o silnej koncentracji komunikacji zbiorowej, gdzie stopień udziału obszarów zielonych bogatych w siedliska roślin, zwierząt, porostów oraz grzybów jest znikomy. Powstanie pozytywne, bezpośrednie oddziaływanie na biotyczne elementy środowiska.

- **Zapewnimy bezpieczne dojście uczniów do szkół, żeby dzieci mogły być bardziej samodzielne**

Bezpieczne dojścia dzieci do szkół będą wdrażane po wykonanych badaniach zachowań komunikacyjnych uczniów, które pozwolą opracować odpowiednie środki bezpieczeństwa. Ruch samochodowy w pobliżu placówek oświatowych zostanie ograniczony, co pozwoli zadbać o bezpieczeństwo uczniów, z jednoczesnym uwzględnieniem funkcjonalności i estetyki przestrzeni publicznej.

Ww. zadanie nie będzie w żaden sposób oddziaływać na biotyczne elementy środowiska Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego.

- **Stworzymy warunki do rozwoju komunikacji rowerowej, żeby wspierać ekologiczne i zdrowe środki transportu**

W ramach zadania zaplanowano rozbudowę spójnej i ciągłej infrastruktury rowerowej wraz z elementami towarzyszącymi, takimi jak parkingi rowerowe oraz środki uspokajania ruchu. Głównym celem opisanego rozwiązania jest upowszechnienie codziennych podróży rowerowych wraz ze zmianą nawyków transportowych.

To jakie oddziaływanie na biotyczne elementy środowiska powstanie będzie w dużej mierze zależało od lokalizacji planowanych szlaków rowerowych. Część projektowanych ścieżek będzie przebiegała wzdłuż istniejących dróg i w takim przypadku jest niewielkie prawdopodobieństwo pojawienia się oddziaływania negatywnego. Miejsca te to tereny już zagospodarowane i dostosowane do znajdujących się wokół siedlisk roślin, zwierząt, grzybów czy porostów. Budowa

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

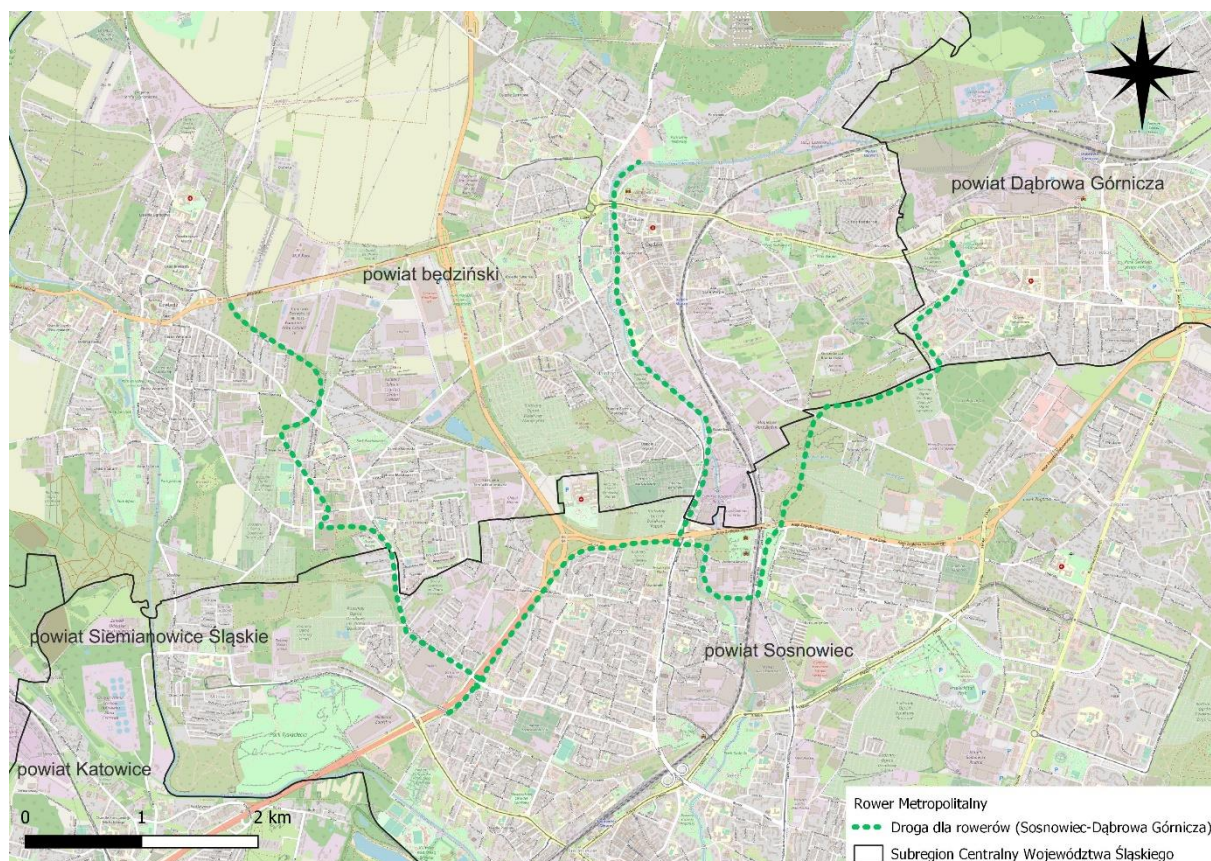
ścieżek w ciągu istniejących szlaków komunikacyjnych to jednocześnie dobra metoda przekonania lokalnej społeczności do wyboru ekologicznego środka transportu jakim jest rower. Będzie to miało pozytywne oddziaływanie na biotyczne elementy środowiska sąsiadujące z istniejącymi drogami. Natomiast w przypadku budowy nowych ścieżek rowerowych na terenach niezagospodarowanych, często leśnych lub biologicznie czynnych, można spodziewać się powstania negatywnego, lecz chwilowego oddziaływania wynikającego z prowadzonych prac budowlanych. Co prawda inwestycje liniowe rowerowe wymagają znacznie mniejszych pokładów sprzętu oraz terenu, niż ma to miejsce w przypadku nowych dróg, jednakże prowadzone prace mogą wywoływać krótkoterminowe niedogodności w odniesieniu do roślin, zwierząt, porostów oraz grzybów. Hałas generowany przez sprzęt budowlany, wzrost zapylenia, chwilowe pogorszenie jakości powietrza oraz zajmowanie terenów, gdzie mogą bytować zwierzęta to główne negatywne skutki prowadzenia prac. Należy jednak zauważyć, iż większość z tych negatywnych skutków przeminie w momencie zakończenia inwestycji, a długoterminowy i stały pozytywny wpływ powstających ścieżek rowerowych na biotyczne elementy środowiska będzie niepodważalny. Oddziaływanie pozytywne będzie pośrednie, lecz wiele inwestycji wywiera właśnie taki wpływ na środowisko, a ich kumulacja pozwala na wywołanie zauważalnego efektu.

Na poniższych rycinach zamieszczono lokalizację planowanych ścieżek w ramach Roweru Metropolitalnego. Są to warianty o maksymalnym zasięgu, tzn. szlaki rowerowe o największym rozbudowaniu na terenie Subregionu Centralnego, które są zaplanowane do wykonania, ale nie wszystkie muszą zostać zrealizowane. Mapy przygotowano, aby zaprezentować sposób przebiegu ścieżek, uwzględniając trasy wzdłuż istniejących dróg, jak również na terenach jeszcze nie zagospodarowanych. Sam oceniany SUMP zakłada jedynie rozszerzenie oferty dla komunikacji rowerowej, w tym rozbudowę systemu dróg rowerowych, ale sam SUMP nie wyznacza przebiegów tras rowerowych. Wskazuje jedynie kierunek działań w obszarze polepszenia komunikacji rowerowej. Natomiast aby dokonać analizy potencjalnych oddziaływań rozwoju infrastruktury rowerowej na terenie Subregionu Centralnego posłużono się założeniami projektu „Roweru Metropolitalnego”, który jest projektem uzupełniającym do SUMP, niemniej jednak zupełnie niezależnym. Sam SUMP nie

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

wyznacza przebiegów tras rowerowych, dlatego przedstawione przebiegi tras rowerowych to założony maksymalny obraz rozwoju infrastruktury rowerowej na terenie Subregionu Centralnego, która może a nie musi zostać zrealizowana.

Rysunek 7.2. Planowana droga dla rowerów (Sosnowiec-Dąbrowa Górnicza)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

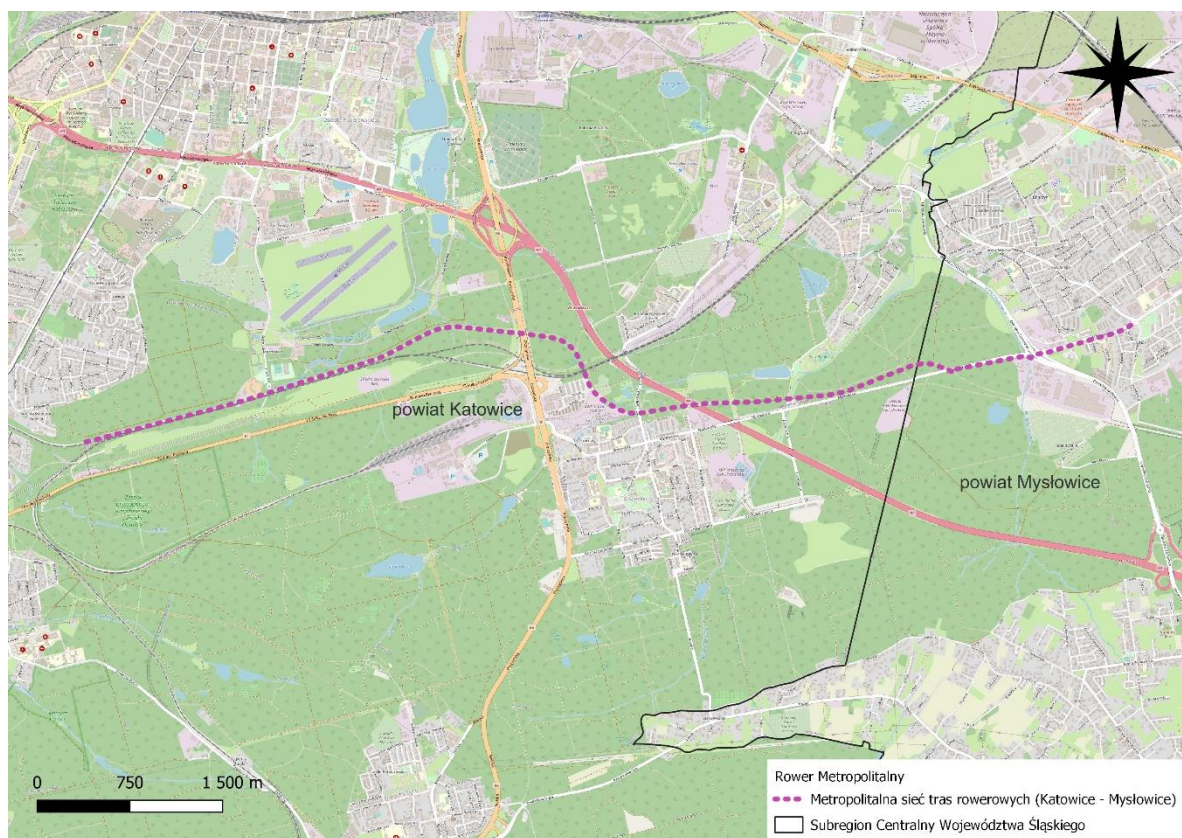
Rysunek 7.3. Planowana Metropolitalna sieć tras rowerowych (Gliwice-Katowice)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

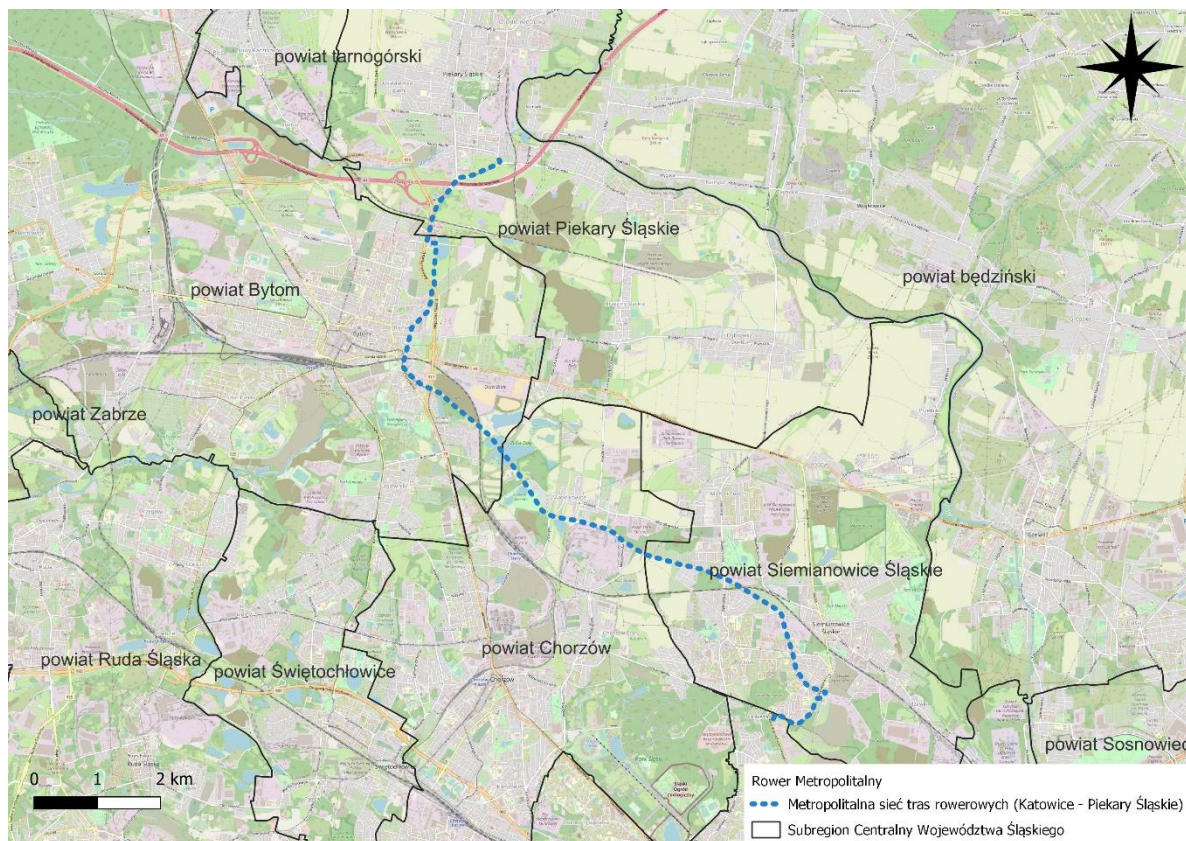
Rysunek 7.4. Planowana Metropolitalna sieć tras rowerowych (Katowice-Mysłowice)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

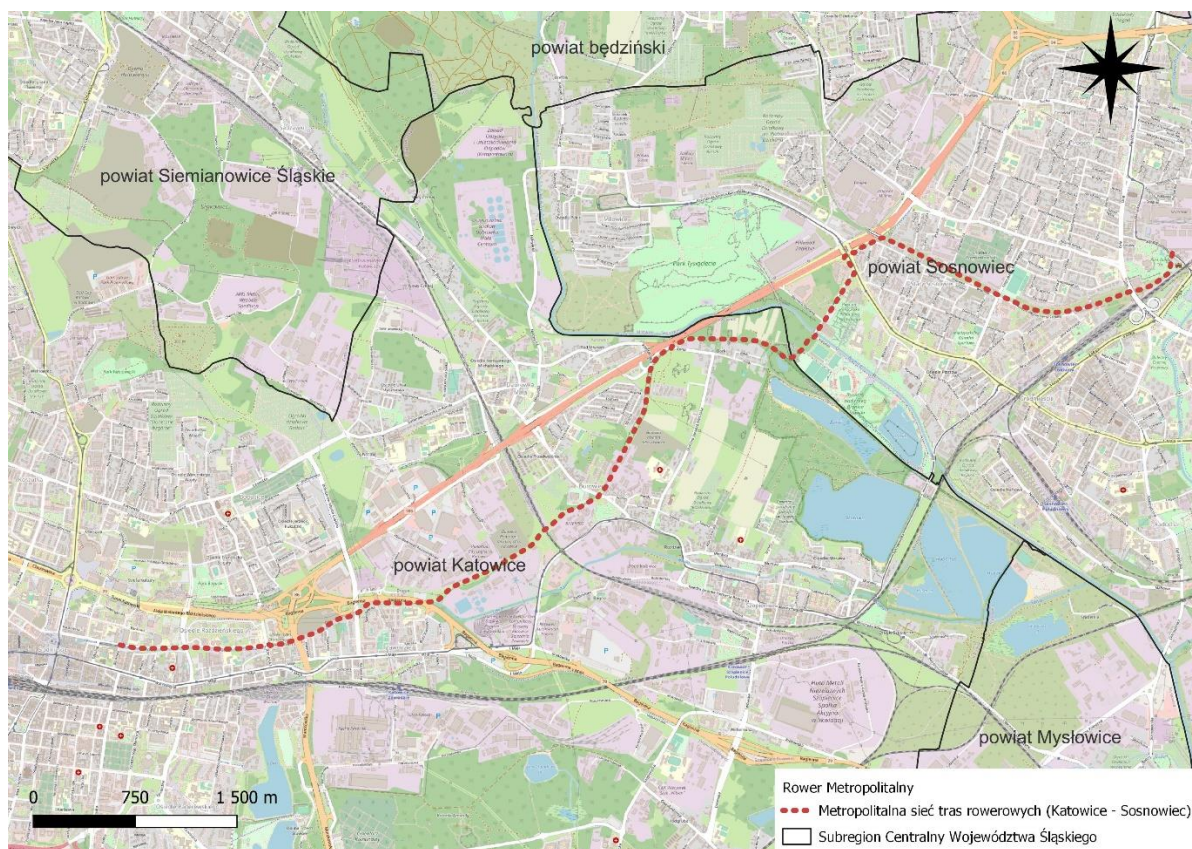
Rysunek 7.5. Planowana Metropolitalna sieć tras rowerowych (Katowice-Piekary Śląskie)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

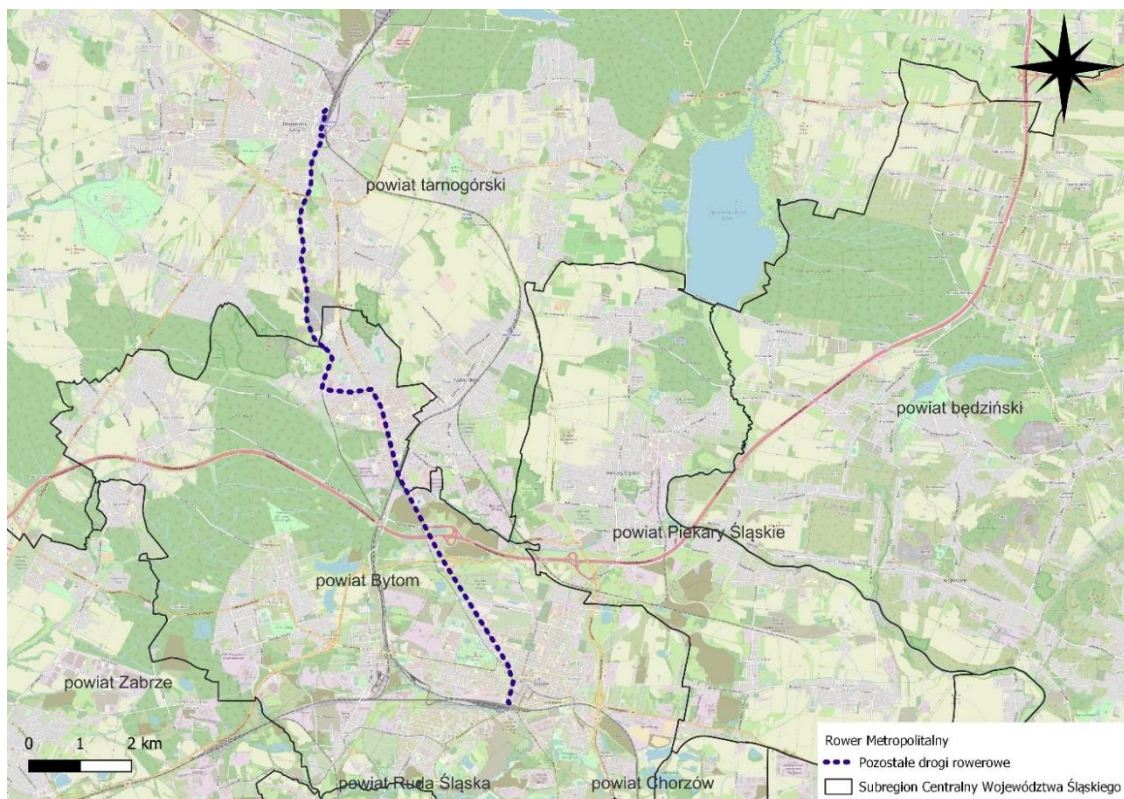
Rysunek 7.6. Planowana Metropolitalna sieć tras rowerowych (Katowice-Sosnowiec)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

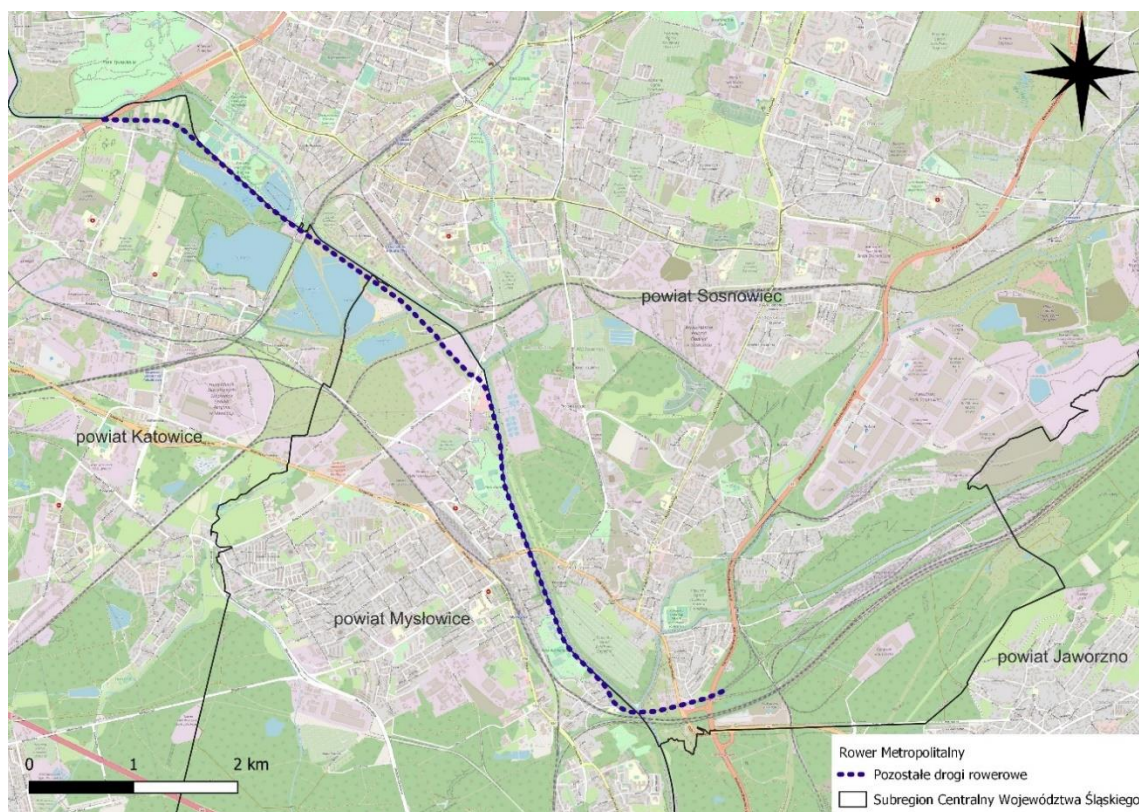
Rysunek 7.7. Planowane pozostałe drogi rowerowe, na terenie powiatu tarnogórskiego oraz powiatu Bytom



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

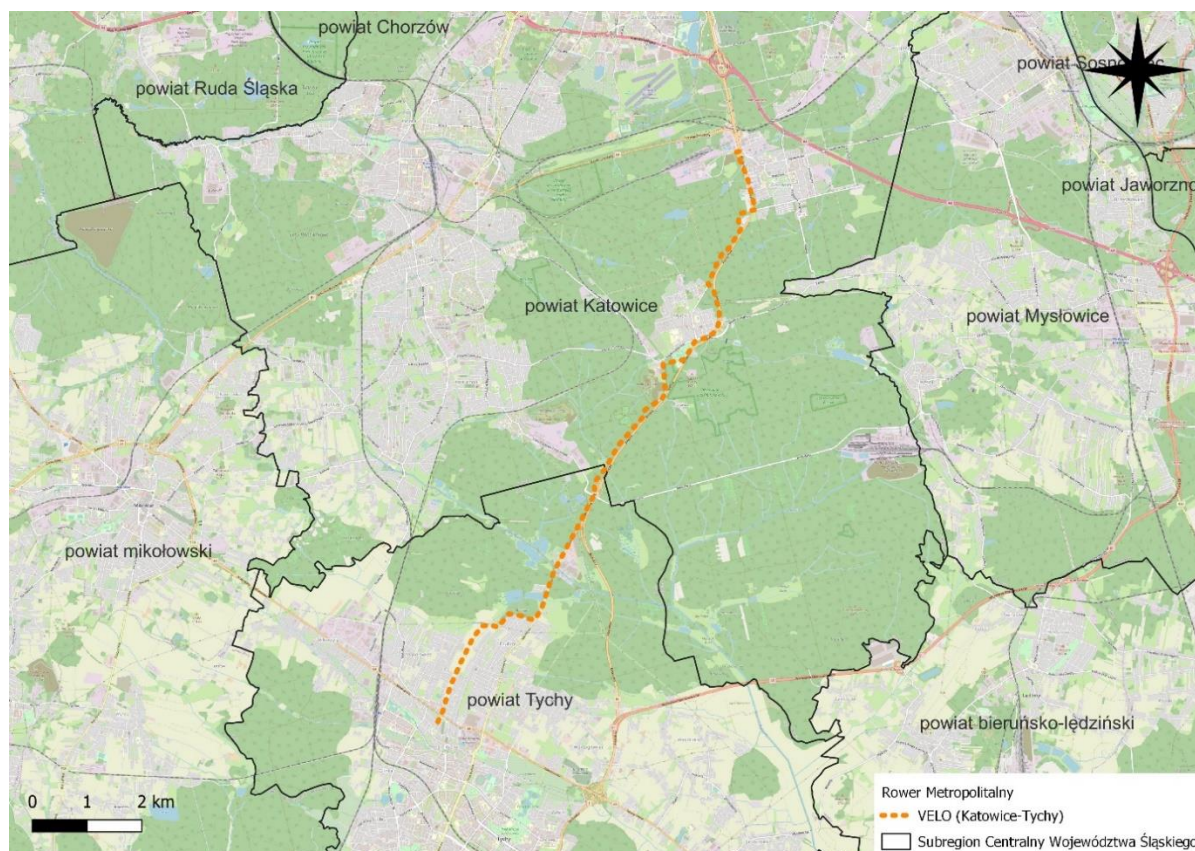
Rysunek 7.8. Pozostałe drogi rowerowe, na terenie powiatu Katowice, Mysłowice oraz Sosnowiec



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Rysunek 7.9. Planowana trasa VELO (Katowice-Tychy)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

CEL OPERACYJNY IV: TRANSPORT PRZYJAZNY ŚRODOWISKU

- **Stworzymy strefy czystego transportu, żeby poprawić jakość powietrza w miastach**

Wprowadzenie pierwszych stref czystego transportu, które zostanie poprzedzone badaniami oraz analizami, pozwoli zapanować nad problemem dużego zanieczyszczenia powietrza w poszczególnych gminach.

Opisane zadanie nie jest typowym działaniem w odniesieniu do zachowania różnorodności biologicznej, jednakże należy zauważyć, iż realizacja tego pomysłu pozwoli na poprawę jakości powietrza, co będzie miało pozytywny wpływ na istniejące siedliska. Oddziaływanie to będzie pośrednie, lecz długoterminowe i stałe.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- **Pozyskamy nowe tramwaje, trolejbusy i niskoemisyjne autobusy, żeby podnieść komfort podróży transportem zbiorowym oraz zmniejszyć szkodliwy wpływ transportu na środowisko**

Zadanie będzie polegało na zakupie nowego niskoemisyjnego taboru tramwajowego oraz autobusowego wraz z montażem odpowiedniej infrastruktury towarzyszącej, co skłoni mieszkańców do patrzenia przychylniejszym okiem na alternatywne środki transportu zbiorowego. Lista niezbędnego do zakupu taboru powstanie na podstawie przeprowadzonej zgodnie z ustawą o elektromobilności analizie kosztów i korzyści wykorzystywania pojazdów elektrycznych w komunikacji miejskiej. Przygotowywana co 3 lata analiza zostanie rozbudowana o zapisy dotyczące: dobrania metod zasilania środków transportu (pod względem efektywności), tworzenia niezbędnej infrastruktury liniowej, wpływu infrastruktury i siatki połączeń na zasięgi pojazdów oraz możliwości kupna zielonej energii do zasilania pojazdów.

Realizacja opisanego zadania nie będzie wiązała się z powstaniem żadnych negatywnych oddziaływań na różnorodność. Natomiast pozytywnym aspektem tej inwestycji komunikacyjnej będzie możliwość ograniczenia do zera emisji szkodliwych substancji pochodzących z transportu zbiorowego oraz zmniejszenie natężenia hałasu komunikacyjnego.

- **Będziemy wdrażać technologie zeroemisyjne, żeby obniżyć emisje transportowe**

W ramach tego zadania zaplanowano wymianę floty pojazdów służbowych na zasilane paliwami alternatywnymi oraz rozbudowę infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, a w przyszłości również wodorowych.

Ocena oddziaływania ww. zadania na biotyczne elementy środowiska to przede wszystkim dbałość o zmniejszenie śladu węglowego, a co za tym idzie poprawa jakości powietrza, co jest szczególnie ważne na obszarach z wysoko rozwiniętą infrastrukturą komunikacyjną. Wyposażenie obszaru w infrastrukturę potrzebną do rozwoju transportu nisko lub zeroemisyjnego to właściwe podejście do rosnącego zapotrzebowania na chęć podróżowania, z jednoczesnym poszanowaniem środowiska. Parlament Europejski zmierza do zakazu produkcji samochodów

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

spalinowych w najbliższej przyszłości, co jest ukłonem w kierunku zmniejszenia emisji zanieczyszczeń wywołanych transportem, dlatego należy odpowiednio szybko zadbać o rozwój infrastruktury przyjaznej ekologicznym środkom transportu, jednocześnie uzyskując pozytywne oddziaływanie dla środowiska już teraz.

CEL OPERACYJNY V: METROPOLITALNE LABORATORIUM MOBILNOŚCI

- **Rozwiniemy projekt Metropolitalnych Szkół Prototypowania, żeby w trybie ciągłym opracowywać, testować i skalować rozwiązania mobilnościowe**

Rozwój Metropolitalnych Szkół Prototypowania to zadanie, które będzie uwzględniało szkolenia oraz kształcenie ustawiczne urzędników, dążąc tym samym do zbudowania silnych powiązań międzyinstytucjonalnych. Dzięki realizacji ww. zadania powstanie możliwość rozwiązywania zagadnień mobilnościowych wskazanych w SUMP oraz tych, których powstanie byłoby obecnie trudne do przewidzenia.

Prawdopodobieństwo powstania jakiegokolwiek oddziaływania ww. zadania na biotyczne elementy środowiska jest niewielkie, natomiast nie można wykluczyć pojawienia się pozytywnego, choć pośredniego efektu na analizowany komponent środowiska. Metropolitalne Szkoły Prototypowania od dłuższego czasu prężnie działają, a ich efekty są zauważane na całym świecie (udział w Corocznym Szczycie Międzynarodowego Programu Współpracy Miejskiej i Regionalnej (IURC Annual Event)). Zrównoważona mobilność miejska to główne zalety realizacji ww. zadania, jednakże należy zauważyć, że tego typu działania bardzo często uwzględniają również dbałość o środowisko naturalne i jego rozwój. Biotyczne elementy środowiska staną się beneficjentem rozwoju Metropolitalnych Szkół Prototypowania, jeśli zadanie to dojdzie do realizacji.

- **Opracujemy plan zrównoważonej logistyki miejskiej (SULP) dla Subregionu Centralnego, żeby rozwiązać problem negatywnych skutków transportu towarów**

W ramach wskazanego zadania prowadzone będą badania, działania partycypacyjne oraz projektowe, które pozwolą opracować diagnozę oraz uwzględnić odpowiednie rozwiązania problemów wynikających z właściwej logistyki miejskiej.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Jest to kolejne zadanie, którego oddziaływanie na biotyczne elementy środowiska będzie pozytywne, lecz pośrednie. Rozwiązania właściwe pod względem inżynierskim i akceptowane społecznie pozwolą odciążyc obszary miejskie narażone na negatywne skutki transportu towarów, co będzie miało przełożenie na jakość powietrza oraz stan środowiska.

- **Opracujemy model ruchu dla Subregionu Centralnego, żeby usprawnić zarządzanie mobilnością**

Zadanie będzie polegało na kalibracji w zakresie transportu zbiorowego istniejącego modelu ruchu.

Ww. zadanie będzie wiązało się z powstaniem pośredniego, lecz pozytywnego efektu w odniesieniu do biotycznych elementów środowiska. Sprawne zarządzanie mobilnością pozwala zminimalizować negatywne skutki różnych gałęzi transportowych na środowisko. Postępująca mobilność jest skutkiem zarówno rozwoju gospodarczego, jak i społecznego, dlatego należy zadbać o właściwy model ruchu dla istniejących tras, aby jego wykorzystanie wiązało się z jak najmniejszym negatywnym wpływem na środowisko.

- **Przeprowadzimy cykliczne badania społeczne dotyczące nawyków mobilnościowych i badania ruchu, żeby na bieżąco kontrolować sytuację transportową Subregionu Centralnego**

Właściwe osadzenie priorytetów w realiach lokalnych to efekt jaki zostanie uzyskany w wyniku realizacji powyższego zadania. Poprzez cykliczne pozyskiwanie informacji o funkcjonowaniu systemów transportowych oraz społecznym podejściu do nawyków mobilnościowych, możliwy będzie właściwy dobór projektów inwestycyjnych oraz organizacyjnych.

Należy zauważyć, że prawidłowa organizacja ruchu uwzględniająca sytuację transportową to jeden z priorytetów zrównoważonej mobilności oraz transportu, ale ostateczny efekt może odbiegać od przyjętych założeń projektowych. Dlatego właśnie konieczne jest prowadzenie badań, aby sprawdzić jak duże rozbieżności powstają między założeniami a realnymi skutkami. Jest to działanie pośrednio, pozytywnie wpływające na biotyczne elementy środowiska, ponieważ uzyskane

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

wyniki prowadzonych badań pozwolą wdrożyć odpowiednie środki, które mogą poprawić stan środowiska, w tym m.in. jakość powietrza. Jest to niezaprzeczalnie ważny element wpływający na zwierzęta, rośliny, porosty oraz grzyby.

- **Rozwiniemy technologie bezzałogowe i autonomiczne, żeby stworzyć metodę prowadzącą do obniżenia kosztów transportu**

Realizacja zadania będzie w pierwszym etapie polegała na przeprowadzaniu testów, demonstracji oraz wdrożeń pilotażowych, co przyczyni się do zwiększenia świadomości mieszkańców oraz urzędników konkretnych instytucji. Integracja ruchu naziemnego z powietrznym to przyszłościowa metoda tworzenia kompleksowych usług (np. transportu krwi) z równoczesnym obniżeniem kosztów transportu i co najważniejsze, zmniejszenia ruchu drogowego i obniżenia zanieczyszczeń powietrza.

Planowane działanie jest dopiero w fazie testów i wymaga sporej ilości czasu, aby możliwe było bezpiecznie korzystanie z tego typu „transportu”. W chwili obecnej wyklucza się więc powstanie jakiegokolwiek oddziaływania na biotyczne elementy środowiska.

- **Rozwiniemy alternatywne usługi transportowe, żeby pomóc w rezygnacji z własnego samochodu**

W ramach opisanego zadania planowane są działania polegające na prowadzeniu badań oraz testów w zakresie: wykorzystania transportu na żądanie, wypożyczaniu samochodów na minuty oraz uzupełnienia systemu transportowego z wykorzystaniem taksówek. Przewidziane analizy pozwolą stwierdzić czy ww. działania mogłyby zmniejszyć zapotrzebowanie na podróże samochodami prywatnymi.

Działania przewidziane do realizacji nie będą w żaden sposób negatywnie wpływać na biotyczne elementy środowiska. Testowanie alternatywnych usług transportowych pozwoli w przyszłości zastosować te działania, które będą skierowane głównie do ludzi, ale z pozytywnym, choć pośrednim wpływem na środowisko.

Podsumowując opisane wyżej zadania zaplanowane do realizacji w ramach celów strategicznych oraz ich oddziaływanie na komponenty środowiska przewidziano prawdopodobne negatywne oddziaływania, które mogą powstać:

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- płoszenie zwierząt na terenach realizacji inwestycji liniowych, wynikające z nadmiernej emisji hałasu,
- nadmierna emisja pyłu pochodząca z prac prowadzonych podczas budowy,
- zagrożenie wyciekami z maszyn budowlanych podczas modernizacji, jako zagrożenie dla gatunków wodnych bytujących w pobliżu,
- zniszczenia siedlisk lub stanowisk gatunków, w wyniku realizowania budowy nowych odcinków dróg, linii kolejowych oraz ścieżek rowerowych,
- duża śmiertelność szczególnie małych ssaków, płazów i gadów na placach budowy,
- likwidacja i fragmentacja ekosystemów wskutek rozbudowy sieci drogowej, kolejowej i rowerowej,
- zwiększone prawdopodobieństwo wnikania i rozprzestrzeniania się gatunków inwazyjnych, które stanowią zagrożenie dla lokalnych siedlisk,
- duże fragmenty lasów, które są wycinane przed rozpoczęciem realizacji inwestycji liniowych, powodują iż obrzeża lasów tracą swój mikroklimat przez co bardziej narażone są na działania wiatru lub rozprzestrzenianie się ognia,
- wycięcie krzewów lub drzew znajdujących się na obszarze przewidzianych inwestycji liniowych, zmniejszy dostępność pokarmową zwierzętom roślinożernym, a w przypadku ptaków doprowadzi do zniszczenia ich naturalnych siedlisk,
- nowe ciągi dróg oraz linii kolejowych i tramwajowych w miejscach wcześniej nieuczęszczanych mogą powodować występowanie wypadków z udziałem zwierząt właśnie w tych miejscach,
- emisja spalin, która pojawi się w miejscu nowo powstałych ciągów dróg i linii kolejowych będzie negatywnie wpływała na rośliny szczególnie wrażliwe,
- niekorzystne działanie emitowanych pyłów na przeprowadzaną przez rośliny fotosyntezę, pośrednio ograniczy efektywność produkcji roślinnej,
- pogorszenie jakości plonów w wyniku zanieczyszczenia gleby metalicznymi pyłami jako negatywny skutek rozbudowy sieci dróg oraz kolei,
- przekształcenie profilu glebowego i ograniczenie powierzchni gleb w związku z budową dróg i kolei - powierzchnia ziemi jako siedlisko życia niektórych gatunków.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Wśród najważniejszych działań minimalizujących oraz zapobiegawczych dla ewentualnych negatywnych oddziaływań wpływających na biotyczne elementy środowiska można wymienić:

- budowę przejść dla zwierząt, w tym w formie estakad i mostów krajobrazowych w miejscach do tego predysponowanych,
- budowę właściwie zaprojektowanych obiektów inżynierskich,
- zapobieganie stałemu odwodnieniu terenów przylegających do inwestycji rowerowych,
- realizację odpowiedniego systemu odwodnienia o wymaganej efektywności oczyszczania z ujęciem ścieków przez rowy, np. z przegrodami poprzecznymi oraz zbiornikami retencyjnymi, retencyjno – infiltracyjnymi,
- wykonanie kanalizacji deszczowej w miejscach, w których konieczny jest kontrolowany dopływ do zbiornika retencyjno – podczyszczającego,
- wyposażenie systemu podczyszczania spływów odprowadzanych do wód w separatory substancji ropopochodnych w miejscach szczególnie wrażliwych,
- właściwą eksploatację, stałą kontrolę, bieżące czyszczenie i konserwację oraz ewentualne naprawy urządzeń systemu odwodnienia,
- zastosowanie odpowiedniej technologii robót (w celu ograniczenia oddziaływań na etapie realizacji),
- dążenie do ograniczania erozji eolicznej,
- w miarę możliwości dążenie do jak najszybszego zabezpieczenia podłoża gruntowego i środowiska wodnego na etapie budowy (wykonanie drenaży, piaskowników, oczyszczalników, itp.),
- realizację nasadzeń zieleni,
- tworzenie zielonych torowisk oraz przystanków,
- szybką stabilizację biologiczną lub techniczną nowo utworzonych skarp w rejonie inwestycji w celu zabezpieczenia przed sufozją,
- dążenie do wyznaczenia terenu pod okresową bazę materiałowo – sprzętową poza obszarami cechującymi się płytkim występowaniem wód gruntowych w dobrze przepuszczalnych utworach, obszarami znajdującymi się w pobliżu

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- cieków oraz systemów melioracyjnych oraz terenami,
w pobliżu których występują skrzyżowania z ciekami powierzchniowymi,
- dostosowanie zakresu prac do wymogów ochrony przyrody – szczególnie w odniesieniu do ekosystemów wodnych, wykorzystując możliwość przeprowadzenia konsultacji przyrodniczych oraz przez zachowanie zgodności z Ramową Dyrektywą Wodną,
 - prowadzenie prac poza sezonem lęgowym ptaków, tarłem ryb, a także migracjami zwierząt,
 - prowadzenie robót budowlanych w sposób gwarantujący ochronę wód,
 - etap planowania i eksploatacji planowanej inwestycji powinien uwzględniać rozwiązania oszczędzające wodę,
 - unikanie emisji substancji pyłowych na etapie budowy lub rozbudowy,
 - przestrzeganie zapisów pozwoleń budowlanych,
 - korzystanie z maszyn i urządzeń o wysokich normach spalin,
 - zraszanie materiałów pylących,
 - zminimalizowanie ilości drzew i krzewów koniecznych do wycinki, a następnie uwzględnienie nowych nasadzeń,
 - stosowanie „czasowych” przejść dla zwierząt na etapie budowy,
 - tworzenie siedlisk zastępczych np. budek dla ptaków, na czas trwania inwestycji.

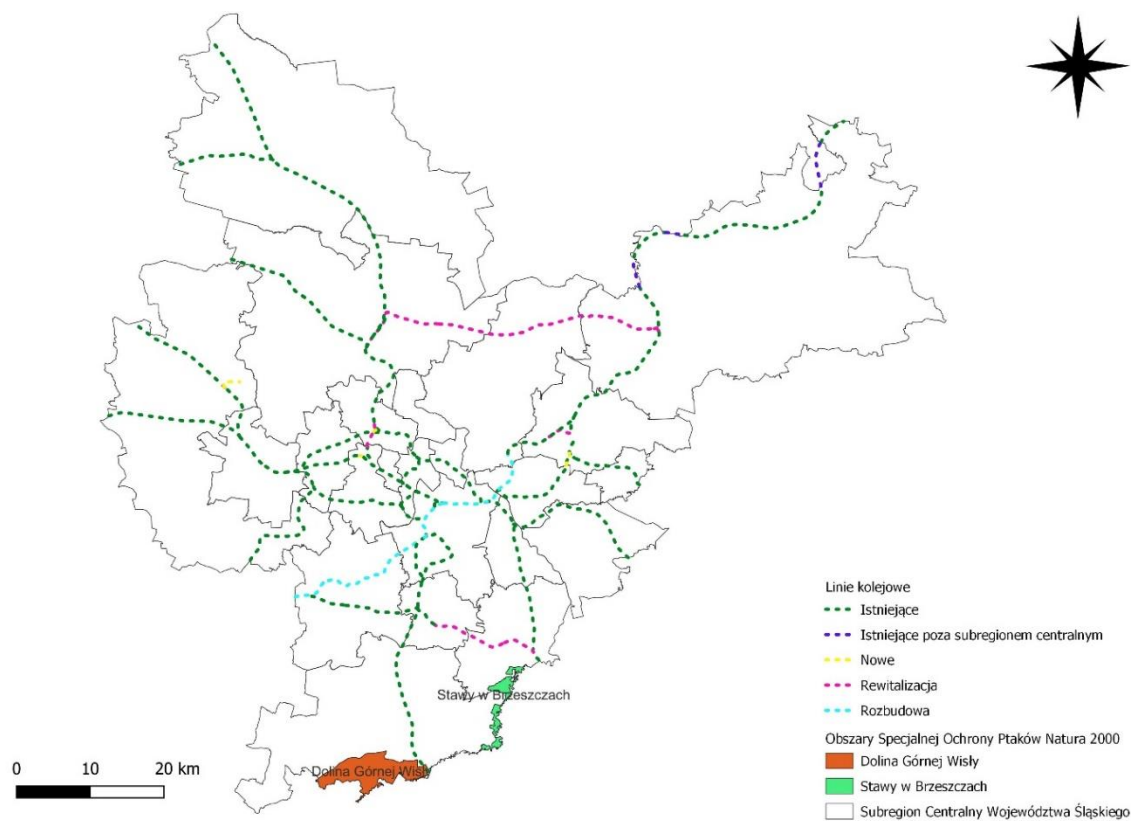
W tym podrozdziale szczegółowo opisano planowane działania, zarówno te inwestycyjne jak i projektowe, dlatego w kolejnych częściach analizy zostaną przedstawione jedynie prawdopodobne pozytywne oraz negatywne oddziaływania zaplanowanych działań na dany komponent środowiska.

7.1.2 Oddziaływanie na cele i przedmiot ochrony obszarów Natura 2000 oraz ich integralność

Na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego zlokalizowane są dwa Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 (OSO): „Dolina Górnej Wisły” oraz „Stawy w Brzeszczach”. Aby w jak najdokładniejszy sposób ocenić możliwość pojawienia się negatywnych oddziaływań na konkretne obszary chronione przygotowano mapy prezentujące planowane działania inwestycyjne w kolej oraz ścieżki rowerowe na tle (OSO) Natura 2000.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Rysunek 7.10. Lokalizacja planowanych inwestycji kolejowych na tle istniejących Obszarów Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 (OSO)



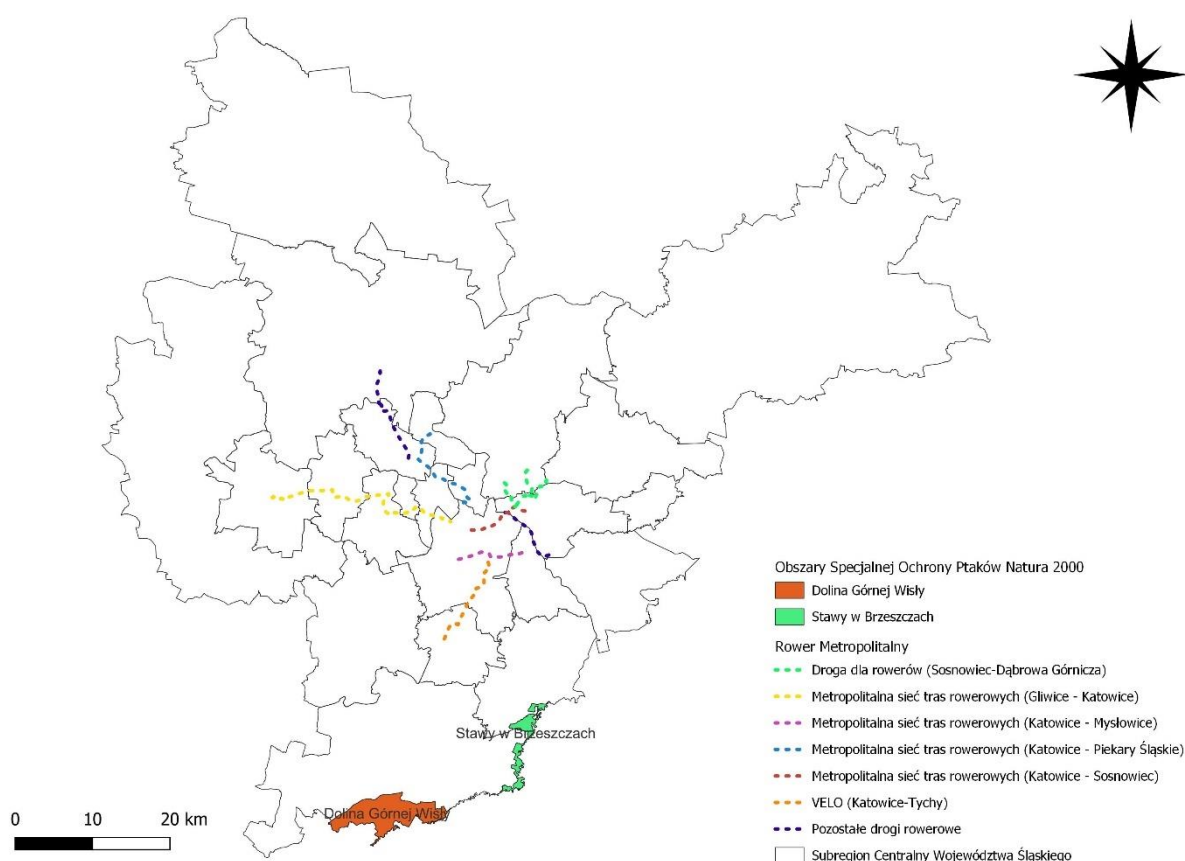
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

W odniesieniu do zaplanowanych inwestycji w rozwój sieci kolejowej, można zauważyć, iż linia kolejowa na terenie powiatu pszczyńskiego przechodzi przez Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Dolina Górnej Wisły”. Niezmiernie istotna jest informacja, że jest to linia już istniejąca, co do której zaplanowano zwiększenie przepustowości. Takie działanie wiąże się zwykle ze zwiększeniem ruchu na danym odcinku linii kolejowej, lecz uwzględniając również inne zaplanowane działania, takie jak np. określenie właściwych standardów oraz zakup odpowiedniego taboru, nie przewiduje się powstania negatywnego oddziaływania na cele i przedmioty ochrony Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków „Dolina Górnej Wisły”. Na podstawie Zarządzenia Nr 37/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 grudnia 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Górnej Wisły PLB240001, nie stwierdza się żeby

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

działania związane ze zwiększeniem przepustowości istniejącej linii kolejowej znalazły się na liście istniejących lub potencjalnych zagrożeń dla zachowania właściwego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt i ich siedlisk będących przedmiotami ochrony. Prawdopodobne jest natomiast powstanie pozytywnego, bezpośredniego oddziaływania na omawiany Obszar Natura 2000, który wynika z wymiany taboru kolejowego na mniej emisyjny, a co za tym idzie charakteryzujący się obniżoną emisją hałasu.

Rysunek 7.11. Lokalizacja planowanych inwestycji rowerowych na tle istniejących Obszarów Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 (OSO)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

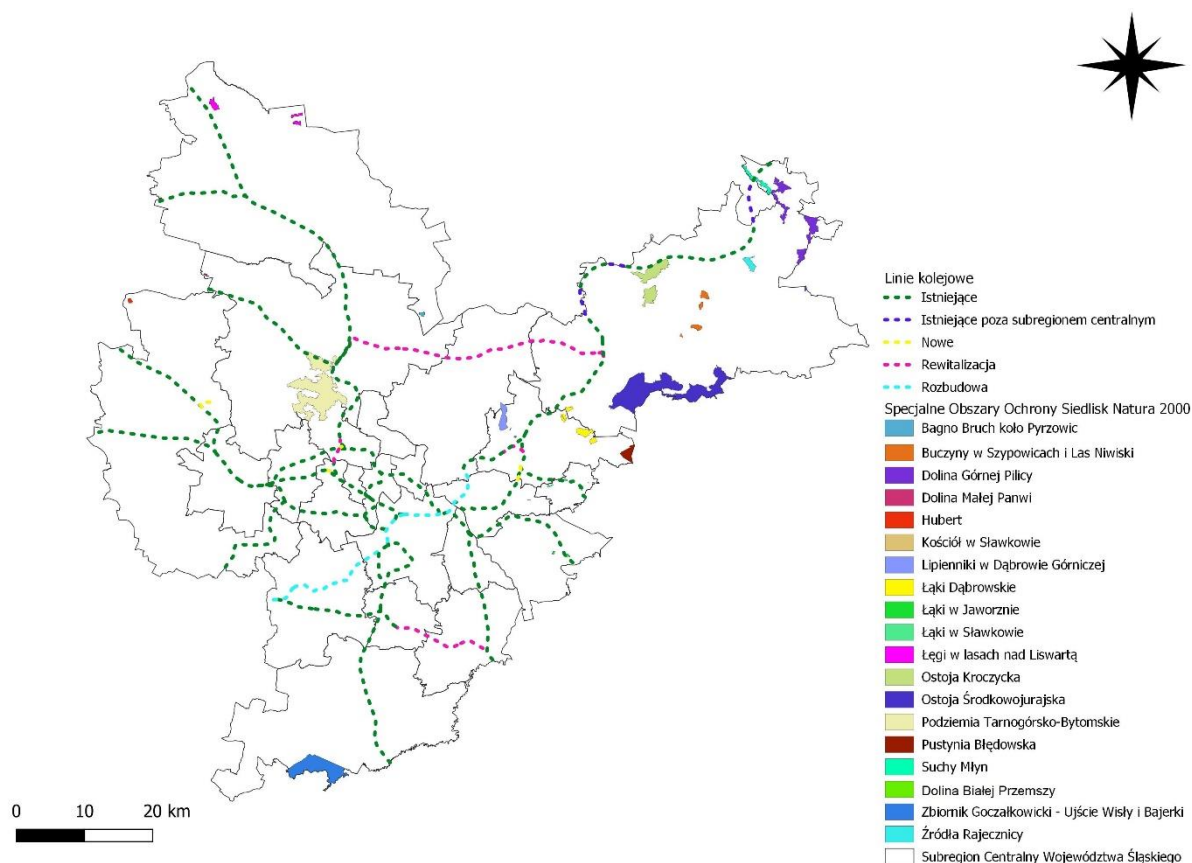
Na podstawie przygotowanych map można zauważyć, że żadna planowana inwestycja z zakresu infrastruktury rowerowej nie będzie przechodziła żaden z wyznaczonych na terenie Subregionu Centralnego, Obszarów Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000, ani w pobliżu żadnego z tych obszarów. Nie zakłada się więc

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

powstania żadnego negatywnego oddziaływania planowanych inwestycji rowerowych na omawiane obszary.

Na terenie Subregionu znajduje się 19 Specjalnych Obszary Ochrony Siedlisk (SOOS) Natura 2000. Celem najdokładniejszej oceny możliwości wystąpienia potencjalnych negatywnych oddziaływań przygotowano mapy prezentujące lokalizację planowanych inwestycji kolejowych oraz rowerowych w odniesieniu do Specjalnych Obszarów Ochrony Siedlisk.

Rysunek 7.12. Lokalizacja planowanych inwestycji kolejowych na tle istniejących Specjalnych Obszarów Ochrony Siedlisk Natura 2000 (SOOS)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Na podstawie przygotowanej mapy stwierdzono, iż linie kolejowe będą przechodziły przez następujące Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk Natura 2000:

- Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie,
- Suchy Młyn,

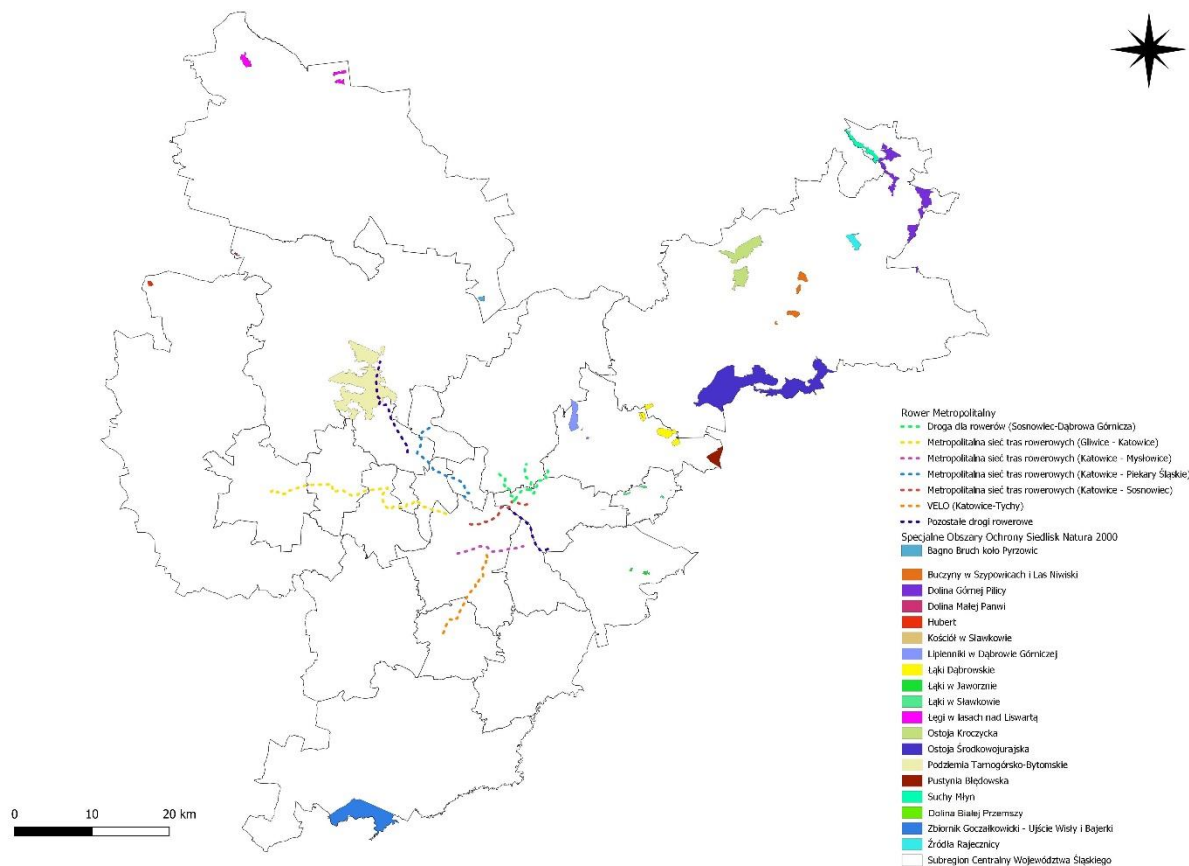
Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- Łąki w Sławkowie,
- Łąki w Jaworznie.

Należy jednak zauważyć, iż wszystkie linie kolejowe, które przechodzą przez ww. obszary, to odcinki już istniejące, dla których planowane jest zwiększenie przepustowości, a nie prace modernizacyjne czy budowlane. Takie działanie wiąże się zwykle ze zwiększeniem ruchu na danym odcinku linii kolejowej, lecz uwzględniając również inne zaplanowane działania, takie jak np. określenie właściwych standardów oraz zakup odpowiedniego taboru, nie przewiduje się powstania negatywnego oddziaływania na cele i przedmioty ochrony ww. obszarów Natura 2000. Dla dwóch obszarów (Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie oraz Suchy Młyn) opracowane zostały Plany ochrony, które nie przewidują, aby zwiększenie przepustowości istniejących linii kolejowych stanowiło zagrożenie istniejące lub potencjalne dla zachowania właściwego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt i ich siedlisk będących przedmiotami ochrony. Prawdopodobne jest natomiast powstanie pozytywnego, bezpośredniego oddziaływania na omawiane Obszary Natura 2000, który wynika z wymiany taboru kolejowego na mniej emisyjny, a co za tym idzie charakteryzujący się obniżoną emisją hałasu.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Rysunek 7.13. Lokalizacja planowanych inwestycji rowerowych na tle istniejących Specjalnych Obszarów Ochrony Siedlisk Natura 2000 (SOOS)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Na rycinie powyżej zamieszczono lokalizację planowanych ścieżek rowerowych w ramach projektu Rower Metropolitalny, na tle istniejących Specjalnych Obszarów Ochrony Siedlisk Natura 2000. Jak można zauważyć jedna z dróg rowerowych będzie prawdopodobnie przebiegała przez Obszar Natura 2000 Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie. Dla opisanego obszaru opracowane zostało Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 24 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Podziemia Tarnogórsko Bytomskie PLH240003. Zgodnie z Planem „Wytyczenie szlaków i ścieżek może sprzyjać osypywaniu się dolomitu w rejonie wlotów w Blachówce Zachodniej i w kamieniołomie Bobrowniki”, co stanowi potencjalne zagrożenie dla populacji Nocka dużego (*Myotis myotis*). W związku z powyższym podczas planowania szczegółowej lokalizacji nowej ścieżki rowerowej, należy

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

uwzględnić opisane w Planie potencjalne zagrożenie i wytyczyć trasę z ominięciem wyszczególnionych terenów.

Planowana budowa ścieżki rowerowej może wiązać się z powstaniem negatywnego, lecz nie znacznego oddziaływania. Tereny przeznaczone pod ww. działanie muszą zostać odpowiednio przygotowane tj. przydrożne nasadzenia zostaną usunięte, siedliska roślinności ulegną zniszczeniu a w efekcie dojdzie do fragmentacji siedlisk. Powstanie wielu małych siedlisk wpływa bezpośrednio na zmniejszenie liczebności poszczególnych gatunków, a same siedliska są bardziej podatne na czynniki środowiskowe takie jak pożary. Tworzenie nowych szlaków komunikacji rowerowej może również zwiększyć prawdopodobieństwo wnikania i rozprzestrzeniania się gatunków inwazyjnych, które stanowią zagrożenie dla lokalnych siedlisk. Podczas prowadzonych prac wykorzystywany jest ciężki sprzęt budowlany, który może powodować chwilowe zanieczyszczenie powietrza, co może być zagrożeniem dla szczególnie wrażliwych na zanieczyszczenia roślin. Podczas planowania przebiegu nowych ścieżek, należy uwzględnić występowanie siedlisk roślinności, szczególnie tych zagrożonych i wrażliwych na zanieczyszczenia. Negatywny wpływ analizowanych zadań ustanie w momencie zakończenia prac, będzie to więc oddziaływanie krótkoterminowe.

Poza inwestycjami w kolej oraz ścieżki rowerowe, dla których przygotowano odpowiednie mapy, zaplanowano również wiele innych działań zmierzających do uzyskania zrównoważonej mobilności na terenie Subregionu. Wśród tych, które mogą wiązać się z powstaniem prawdopodobnego negatywnego, lecz chwilowego oddziaływania na Obszary Natura 2000, można wymienić budowę węzłów przesiadkowych oraz rozwój sieci tramwajowej. Należy jednak mieć na uwadze, że w SUMP nie ma informacji o dokładnych lokalizacjach planowanych inwestycji, jedynie o działaniach w kierunku rozwoju infrastruktury kolejowej, rowerowej, tramwajowej, drogowej i parkingowej. SUMP nie wyznacza konkretnych lokalizacji, częściowo są one wskazane na podstawie danych z innych kompatybilnych z SUMP dokumentów, nie mniej jednak analizowany zakres inwestycji w SUMP to rozważania hipotetyczne. Inwestycje tego typu wiążą się z koniecznością zajęcia znacznych obszarów, gdzie prowadzone będą roboty budowlane. To z kolei wiąże się z powstaniem nadmiernego hałasu, zapylenia oraz wzrostu stężenia zanieczyszczeń

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

w powietrzu. Będą to oddziaływania typowe dla prowadzonych prac, które ustaną w momencie zakończenia robót. Aby zminimalizować ryzyko powstania negatywnych oddziaływań należy zastosować działania kompensacyjne, takie jak:

- prowadzić roboty budowlane w sposób gwarantujący ochronę wód,
- właściwie zabezpieczyć urządzenia przed ewentualnymi wyciekami,
- etap planowania i eksploatacji planowanej inwestycji powinien uwzględniać rozwiązania oszczędzające wodę,
- unikać emisji substancji pyłowych na etapie budowy lub rozbudowy,
- przestrzegać zapisów pozwoleń budowlanych,
- korzystać z maszyn i urządzeń o wysokich normach spalin,
- zraszać materiały pyłące,
- wykonywać „głośne prace” poza porą nocną,
- zminimalizować ilości drzew i krzewów koniecznych do wycinki, a następnie uwzględnić nowe nasadzenia,
- stosować „czasowe” przejścia dla zwierząt na etapie budowy,
- tworzyć siedliska zastępcze na czas trwania inwestycji,
- uwzględniać ochronę wartości przyrodniczych przy planowaniu inwestycji,
- tworzyć zielone torowiska oraz przystanki,
- dostosować termin przeprowadzania prac do okresów lęgowych oraz rozrodczych,
- ograniczyć do minimum strefę bezpośredniej ingerencji,
- materiał ziemny wykorzystywany przy pracach wykończeniowych powinien być pochodzenia lokalnego, tak aby nie zawierał bazy nasion gatunków obcych temu regionów,
- stosować zbiorniki podczyszczające wody spływające z dróg.

Zaplanowane do realizacji pakiety działań nie będą istotnie pozytywnie oddziaływać na obszary Natura 2000, lecz ich przeprowadzenie pozwoli na uzyskanie pośredniego, ale dodatniego efektu ekologicznego. Przede wszystkim należy zauważyć, iż Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej został przygotowany głównie z myślą o utworzeniu dobrze skomunikowanego obszaru, dla którego priorytetem powinna być mobilność dla wszystkich mieszkańców z naciskiem na wykorzystanie ekologicznych, nisko bądź zeroemisyjnych środków transportu.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Zaplanowane inwestycje są ukierunkowane na maksymalnie wysoką dostępność różnych metod podróży, uwzględniając dodatkowo miejsca parkingowe (Bike&Ride, Park&Ride) i udogodnienia (budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych, rozbudowa systemu obsługi pasażerów komunikacji zbiorowej, lokalne węzły przesiadkowe). Wszystkie te działania przyczynią się do poprawy jakości powietrza poprzez obniżenie ładunku zanieczyszczeń emitowanego z transportu samochodowego (prywatnego). Realizacja projektów infrastrukturalnych, które będą uzasadnione korzyściami społecznymi zachęci mieszkańców do wyboru zbiorowego środka transportu lub bardziej ekologicznego (rowery). Zmniejszona emisja spalin będąca następstwem zorganizowania efektywnego i niskoemisyjnego systemu transportowego wywoła mniejszą depozycję zanieczyszczeń (głównie SO_x oraz NO_x) w wodach, które wchłaniane są do gleb. Należy pamiętać, że na woda to siedlisko bytowania wielu gatunków zwierząt, a gleby są środowiskiem rozwoju systemu korzeniowego roślin. Poprawa jakości powietrza, która stanie się faktem po wdrożeniu opisanych w Planie pakietów działań będzie pozytywnym aspektem dla obszarów Natura 2000 zlokalizowanych na terenie Subregionu.

7.1.3 Oddziaływanie na pozostałe formy ochrony przyrody (Obszary Chronionego Krajobrazu, Rezerwaty przyrody, Parki Krajobrazowe, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, użytki ekologiczne, stanowiska dokumentacyjne oraz pomniki przyrody)

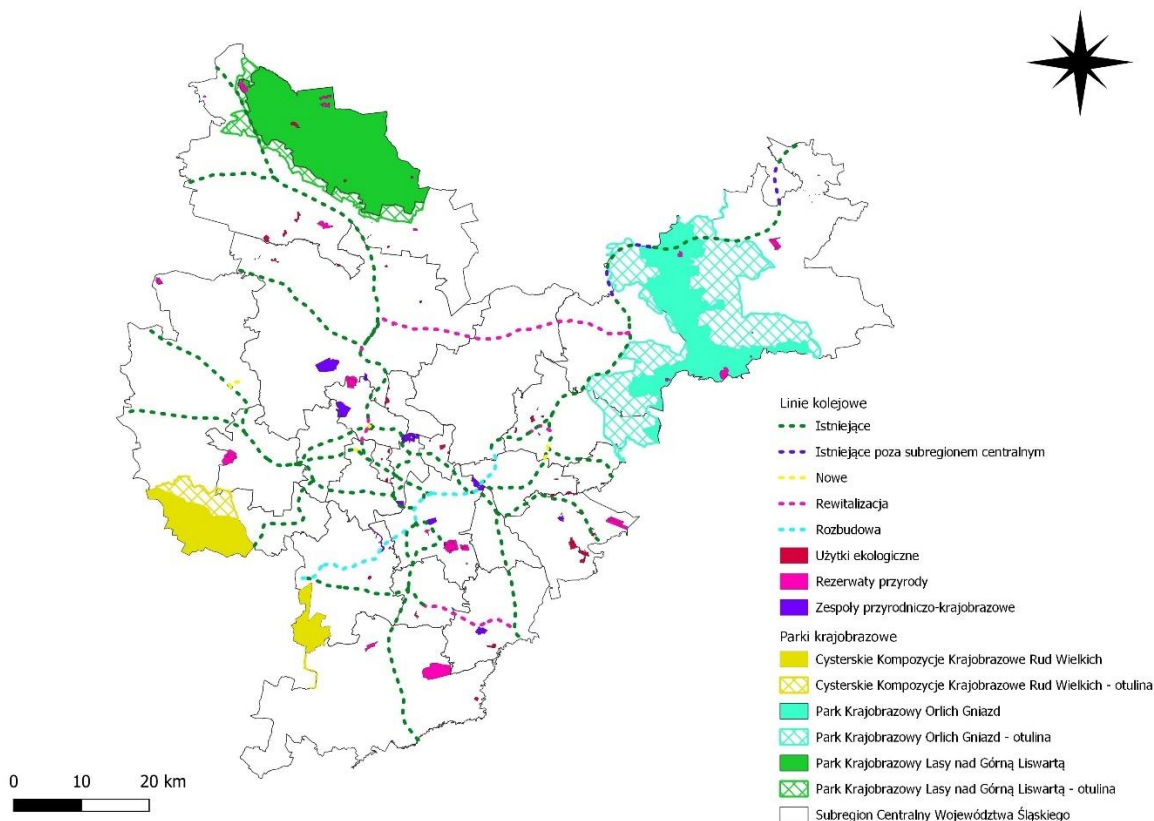
Na terenie Subregionu zlokalizowano:

- 10 Obszarów Chronionego Krajobrazu,
- 20 Rezerwatów przyrody,
- 3 Parki Krajobrazowe,
- 53 użytki ekologiczne,
- 3 stanowiska dokumentacyjne,
- 16 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych,
- 724 pomniki przyrody.

Aby możliwe było precyzyjne określenie możliwości wystąpienia negatywnego oddziaływania planowanych zadań inwestycyjnych na wymienione formy ochrony przyrody przygotowano mapy, które zostały zamieszczone poniżej.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

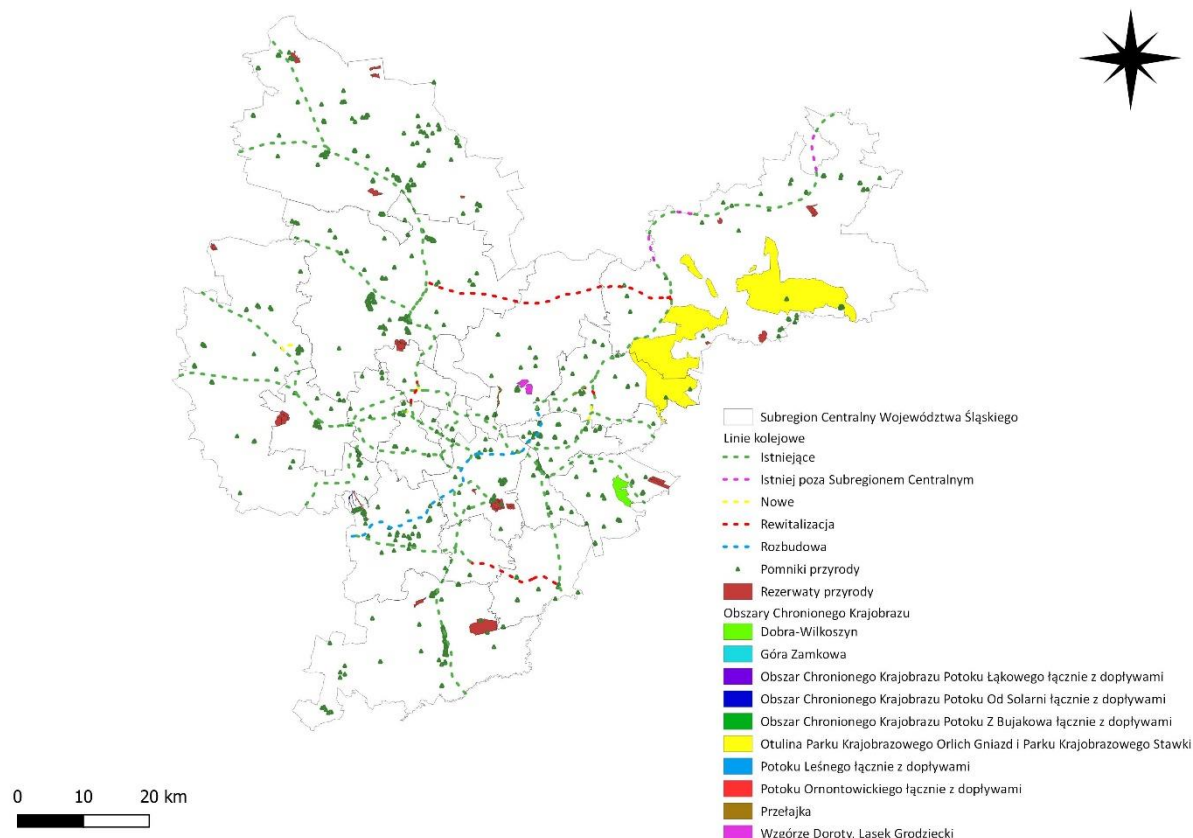
Rysunek 7.14. Lokalizacja planowanych inwestycji kolejowych na tle istniejących form ochrony przyrody (Rezerwaty przyrody, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, Parki Krajobrazowe)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Rysunek 7.15. Lokalizacja planowanych inwestycji kolejowych na tle istniejących form ochrony przyrody (pomniki przyrody, stanowiska dokumentacyjne, Obszary Chronionego Krajobrazu)

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Tabela 26. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji kolejowych w odniesieniu do pozostałych form ochrony przyrody

Formy ochrony przyrody, przez które przechodzą lub będą przechodzić linie kolejowe	Formy ochrony przyrody, w pobliżu których przechodzą lub będą przechodzić linie kolejowe	Formy ochrony przyrody w znacznej odległości od istniejących lub planowanych linii kolejowych
Otulina Parku Krajobrazowego Lasy nad Górną Liswartą	Park Krajobrazowy Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich	Pozostałe 12 Zespołów przyrodniczo-krajobrazowych

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Formy ochrony przyrody, przez które przechodzą lub będą przechodzić linie kolejowe	Formy ochrony przyrody, w pobliżu których przechodzą lub będą przechodzić linie kolejowe	Formy ochrony przyrody w znacznej odległości od istniejących lub planowanych linii kolejowych
Otulina i Park Krajobrazowy Orlich Gniazd	Zespół przyrodniczo-krajobrazowy Uroczysko Buczyzna	Pozostałe 51 Użytków ekologicznych
Zespół przyrodniczo-krajobrazowy Dolina Jamny	Zespół przyrodniczo-krajobrazowy Góra Chełmeczki	20 Rezerwatów przyrody
Zespół przyrodniczo-krajobrazowy Szopienice-Borki	Użytek ekologiczny Łąki w Ciężkowicach	655 pomników przyrody
	Użytek ekologiczny Zakola Białej Przemszy	
	Obszar Chronionego Krajobrazu Otulina Parku Krajobrazowego Orlich Gniazd	3 stanowiska dokumentacyjne
	Obszar Chronionego Krajobrazu Dobra Wilkoszyn	8 Obszarów Chronionego Krajobrazu
Około 69 pomników przyrody		

Źródło: opracowanie własne

W tabeli powyżej zestawiono lokalizację istniejących na terenie Subregionu form ochrony przyrody w odniesieniu do planowanych inwestycji kolejowych. Spośród wszystkich obszarów, 4 z nich będą znajdowały się w obrębie istniejących lub

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

zaplanowanych do rewitalizacji linii kolejowych. Są to: Otulina Parku Krajobrazowego Lasy nad Górną Liswartą, Otulina i Park Krajobrazowy Orlich Gniazd, Zespół przyrodniczo-krajobrazowy Dolina Jamny oraz Zespół przyrodniczo-krajobrazowy Szopienice-Borki. Formy ochrony przyrody, w pobliżu których przechodzą lub będą przechodzić linie kolejowe obejmą 7 obszarów oraz około 69 pomników przyrody. Natomiast 12 Zespołów przyrodniczo-krajobrazowych, 51 Użytków ekologicznych, 20 Rezerwatów przyrody, 3 stanowiska dokumentacyjne, 9 Obszarów Chronionego Krajobrazu oraz 655 pomników przyrody będzie znajdować się poza zasięgiem planowanych inwestycji w kolej.

Otulina to wydzielony obszar ochronny wokół chronionego przyrodniczo terenu (zazwyczaj parków narodowych i krajobrazowych), zabezpieczający go przed zagrożeniami zewnętrznymi wynikającymi z działalności człowieka (definicja według Ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. (Dz.U. z 2022 r. poz. 916). Otulina nie jest - w rozumieniu art. 5 ust. 14 ustawy - formą ochrony przyrody, lecz obszarem, ustanawianym w celu zabezpieczenia przed zagrożeniami zewnętrznymi wynikającymi z działalności człowieka. Ustawa o ochronie przyrody nie wprowadza żadnych ograniczeń ochronnych w stosunku do otulin rezerwatów czy parków krajobrazowych. Dlatego właściwa ocena możliwości powstania negatywnego oddziaływania na obszar otuliny oraz częściowo na Park Krajobrazowy nią otoczony jest niezwykle trudna. Powierzchnia otuliny Parku Krajobrazowego Lasy nad Górną Liswartą zajmują łączną powierzchnię 12 403,00 ha. Przez ten obszar przebiega istniejąca linia kolejowa nr 143 (KALETY - WROCŁAW POPOWICE WP2), będącą linią pierwszorzędną o znaczeniu państwowym. Wdrożenie pakietu uwzględniającego stworzenie kolei metropolitalnej na tym odcinku będzie prawdopodobnie polegało na poprawieniu dostępności sieci kolejowej wraz ze zwiększeniem częstotliwości kursowania pociągów. Cele jakie zostaną osiągnięte w wyniku tych inwestycji to: redukcja wpływu transportu na środowisko i klimat oraz ograniczenie wykorzystania samochodu w podróżach codziennych. Analiza planowanego zadania na formy ochrony przyrody wykazała, że nie przewiduje się powstania negatywnego oddziaływania. Uchwałą Nr VI/40/3/2022 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 24 stycznia 2022 r. ustanowiony został plan ochrony dla Parku Krajobrazowego „Lasy nad Górną Liswartą”, w którym wśród zagrożeń potencjalnych została ujęta

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

„rozbudowa infrastruktury kolejowej i drogowej”. Sposoby eliminacji lub ograniczenia ww. zagrożenia i jego skutków objęły:

- Ograniczenie w jak największym stopniu placu budowy do pasa zajętości, dotyczy to zwłaszcza odcinków na terenach leśnych i łąkach; zaplanowanie baz materiałowych i parków maszynowych oraz innych obiektów zaplecza budowy poza dolinami rzek i poza terenami leśnymi;
- Wykorzystywanie już istniejących dróg do przemieszczania się ciężkiego sprzętu budowlanego;
- Ograniczenie do niezbędnego minimum tworzenia nowych dróg dojazdowych;
- Wykonanie programu odwodnienia z określeniem niezbędnych technologii chroniących środowisko, przy świadomości możliwego wpływu przyjętych rozwiązań na wody powierzchniowe i gruntowe; w fazie budowy należy dążyć do ograniczenia do niezbędnego minimum odwodnienia okresowe;
- Oszczędzanie na etapie budowy, w miarę możliwości zadrzewień i zakrzewień, będących wyspami ekologicznymi w krajobrazie mających wysoki wskaźnik różnorodności gatunkowej flory;
- Przy tworzeniu zieleni towarzyszącej wykorzystywanie rodzimych gatunków drzew liściastych m.in. dąb szypułkowy, lipa drobnolistna, klon zwyczajny, klon jawor.

Park Krajobrazowy Orlich Gniazd obejmuje powierzchnię 60 807,20 ha, natomiast jego otulina wynosi 58 751,90 ha. Uchwałą Nr IV/48/2/2014 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 10 marca 2014 r. ustanowiono plan ochrony Parku Krajobrazowego „Orlich Gniazd”. W planie zostały zidentyfikowane istniejące i potencjalne zagrożenia wewnętrzne i zewnętrzne oraz ich skutki wraz z określeniem sposobów ich eliminacji lub ograniczania. Wśród ewentualnych zagrożeń dla Parku Krajobrazowego Orlich Gniazd nie wskazano na żadne działania wiążące się z infrastrukturą kolejową. Dodatkowo należy zauważyć, że linia kolejowa przechodząca przez omawiany obszar to istniejąca i użytkowana linia nr 4 (GRODZISK MAZOWIECKI – ZAWIERCIE) o znaczeniu państwowym. Wdrożenie pakietu uwzględniającego stworzenie kolei metropolitalnej na tym odcinku będzie prawdopodobnie polegało na poprawieniu dostępności sieci kolejowej wraz ze zwiększeniem częstotliwości kursowania pociągów. Cele jakie zostaną osiągnięte w wyniku tych inwestycji to:

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

redukcja wpływu transportu na środowisko i klimat oraz ograniczenie wykorzystania samochodu w podróżach codziennych. Wśród istniejących i potencjalnych zagrożeń wyznaczonych w planie ochrony wskazano natomiast na „Niekontrolowany ruch pojazdów silnikowych oraz nielegalne miejsca parkingowe, które powodują erozję stoków, dewastację muraw i terenów leśnych, co jest spowodowane ruchem sobotnio – niedzielnym, w tym parkowaniem pojazdów w lasach”. Rozwiązaniem ww. problemu chociaż częściowo może stać się realizacja zadań polegających na zapewnieniu taboru, odpowiedniej częstotliwości połączeń oraz budowie infrastruktury towarzyszącej, która pozwoli na utworzenie korytarzy transportowych. Mieszkańcy oraz turyści, którzy zdecydują się na wycieczkę w rejony Parku Krajobrazowego Orlich Gniazd będą mieli możliwość skorzystania z transportu zbiorowego, co zminimalizuje proceder nielegalnego parkowania samochodów w lesie, który powoduje dewastację obszaru.

Celem ochrony Zespołu przyrodniczo-krajobrazowego Dolina Jamny jest zachowanie wyjątkowo cennych fragmentów krajobrazu naturalnego. Obszar został utworzony na podstawie wykonanej "Waloryzacji przyrodniczej doliny rzeki Jamna". Zgodnie z Uchwałą Nr LVIII/848/2002 Rady Miejskiej Mikołowa z dnia 20 sierpnia 2002 r. w sprawie utworzenia zespołu przyrodniczo-krajobrazowego p.n. "Dolina Jamny", na omawianym terenie zabrania się:

1. Wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem obiektów związanych z zabezpieczeniem przeciwpożarowym.
2. Uszkodzania i zanieczyszczania gleby.
3. Wysypywania, zakopywania i wylewania odpadów lub innych nieczystości.
4. Zaśmiecania obiektu i terenu wokół niego.
5. Dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody i zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz gospodarki rybackiej.
6. Wylewania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia własnych gruntów rolnych.
7. Lokalizacji budownictwa letniskowego poza miejscami wyznaczonymi w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

8. Budowy budynków, budowli, obiektów małej architektury i tymczasowych obiektów budowlanych mogących mieć negatywny wpływ na obiekt chroniony bądź spowodować degradację krajobrazu.

Przez omawiany wyżej obszar przebiega linia kolejowa nr 140 (KATOWICE LIGOTA – NĘDZA), będąca linią pierwszorzędową oraz jednotorową. Zgodnie z Planem, linia ta została wskazana jako planowana do rozbudowy, co prawdopodobnie oznaczać będzie stworzenie drugiego toru dla analizowanej linii, aby zwiększyć przepustowość jazdy pociągów. Zauważyć należy, iż jest to jedynie przypuszczenie, ponieważ na obecnym etapie nie są znane szczegóły planowanych inwestycji. Jednakże poza zakazami, które zostały opisane powyżej, na terenie Zespołów przyrodniczo-krajobrazowych obowiązują również zakazy, które mogą zostać wprowadzone na podstawie art.45 Ustawy o ochronie przyrody. Inwestycje uwzględniające rozbudowę linii kolejowej mogą być związane ze zniszczeniem omawianego obszaru oraz wykonywaniem prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, które są zgodne zarówno z Uchwałą Nr LVIII/848/2002 Rady Miejskiej Mikołowa z dnia 20 sierpnia 2002 r. w sprawie utworzenia zespołu przyrodniczo-krajobrazowego p.n. "Dolina Jamny" oraz Ustawą o ochronie przyrody. Jednakże w Ustawie zostały również wskazane odstępstwa od zakazów, wśród których znalazła się informacja o „realizacji inwestycji celu publicznego w przypadku braku rozwiązań alternatywnych, po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody”. Działania związane z infrastrukturą liniową wpisują się w listę inwestycji celu publicznego, dlatego planowane prace będą dozwolone, jeśli zostaną spełnione odpowiednie wytyczne. Negatywne oddziaływania jakie mogą powstać na etapie wykonawczym będą wiązały się z niedogodnościami takimi jak:

- płoszenie zwierząt na terenach realizacji inwestycji, wynikające z nadmiernej emisji hałasu,
- nadmierna emisja pyłu pochodząca z prac prowadzonych podczas budowy,
- zagrożenie wyciekami z maszyn budowlanych podczas modernizacji, jako zagrożenie dla gatunków wodnych bytujących w pobliżu,
- zwiększona śmiertelność małych zwierząt, ginących dla placu budowy.

Planowana rozbudowa LK nr 140 będzie zlokalizowana na istniejącym nasypie kolejowym, co pozwala przypuszczać, iż nie będą konieczne żadne prace polegające

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

na wycince drzew czy krzewów. Nie dojdzie do zmiany ukształtowania terenu, ponieważ znajdujący się na omawianym obszarze nasyp kolejowy charakteryzuje się szerokością ok. 15 m, co jest wielkością wystarczającą aby poprowadzić tamtędy drugą nitkę kolejową. Wszelkie negatywne oddziaływania jakie prawdopodobnie powstaną podczas realizacji inwestycji będą związane z fazą wykonawczą i ustaną w momencie zakończenia prac.

Zespół przyrodniczo-krajobrazowy Szopienice-Borki to obszar ustanowiony Uchwałą Nr XVI/220/99 Rady Miejskiej Katowic z dnia 29 listopada 1999 roku. W tym samym dokumencie zawarto listę zakazów oraz odstęp od zakazów, które obowiązują na omawianym obszarze. Wśród zakazów znalazły się m.in.: wycinanie, niszczenie i uszkodzanie drzew oraz innych roślin, niszczenie gleby oraz zakłócanie ciszy. Natomiast odstępstwa od zakazów uwzględnili utrzymanie właściwego stanu technicznego istniejących trakcji kolejowych i tramwajowych. W odniesieniu do planowanej rozbudowy jednotorowej linii kolejowej nr 140 (KATOWICE LIGOTA – NĘDZA), która przechodzi przez omawiany Zespół, stwierdza się, iż planowane prace mogą doprowadzić do powstania działań zakazanych na tym terenie. Jednakże należy również zauważyć, że utrzymanie właściwego stanu technicznego infrastruktury kolejowej, może być powiązane z rozbudową istniejącej linii kolejowej. To jak duże negatywne oddziaływanie planowanej inwestycji na omawiany obszar powstanie, będzie w dużej mierze zależało od zakresu prac, rodzaju wykorzystanego sprzętu oraz sposobu ingerencji w otaczające tereny. Jednakże istotny jest również fakt, że przez teren Zespołu przebiega już uczęszczana linia kolejowa, więc możliwe negatywne oddziaływanie nie będzie tak duże, jak gdyby miało to miejsce w przypadku budowy linii na terenach całkowicie pozbawionych infrastruktury. Negatywne oddziaływania jakie mogą powstać na etapie wykonawczym będą wiązały się z niedogodnościami takimi jak:

- płoszenie zwierząt na terenach realizacji inwestycji, wynikające z nadmiernej emisji hałasu,
- nadmierna emisja pyłu pochodząca z prac prowadzonych podczas budowy,
- zagrożenie wyciekami z maszyn budowlanych podczas modernizacji, jako zagrożenie dla gatunków wodnych bytujących w pobliżu,
- zwiększona śmiertelność małych zwierząt, ginących dla placu budowy,

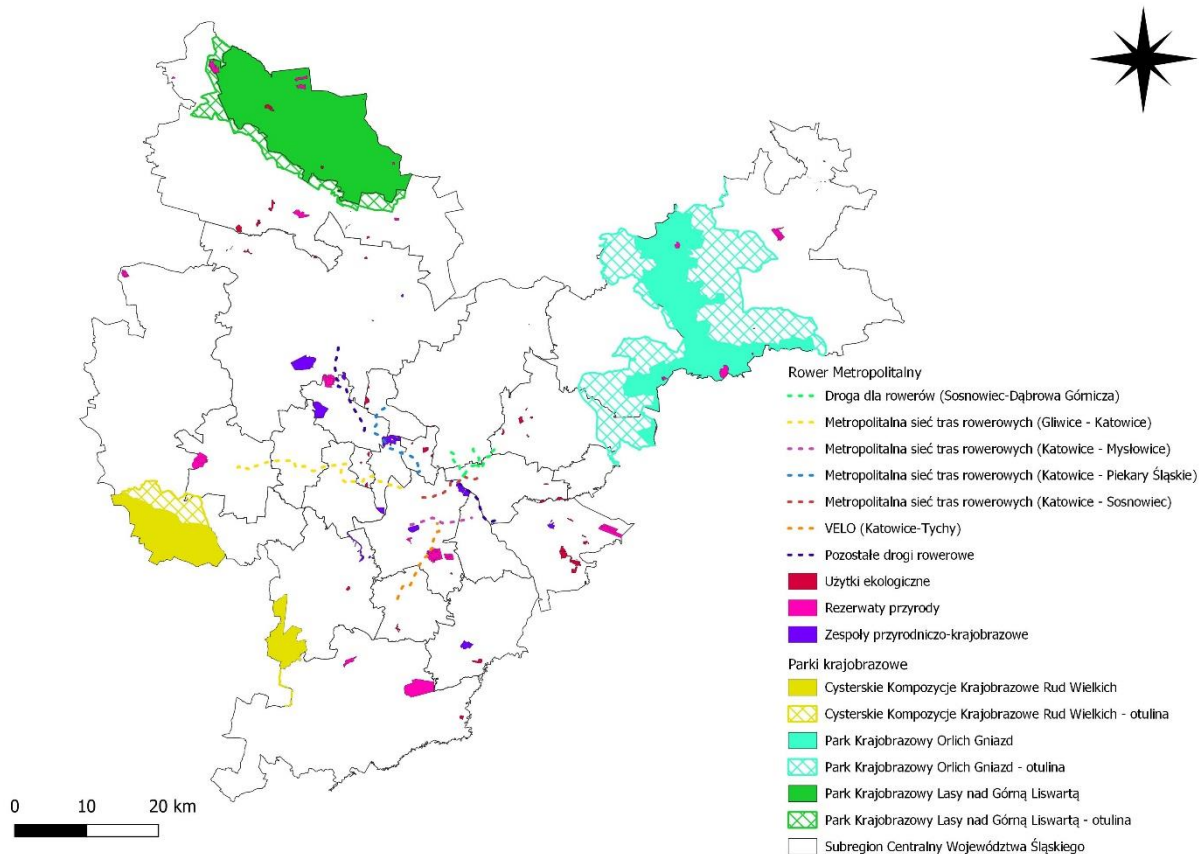
Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

– usuwanie drzew i krzewów podczas realizacji inwestycji.

Jednakże większość opisanych wyżej negatywnych oddziaływań będzie miała charakter przejściowy tzn. krótkoterminowy i nieznaczny, wynikający z prowadzonych prac.

Pozostałe formy ochrony przyrody zlokalizowane na terenie Subregionu Centralnego nie będą narażone na ryzyko pojawienia się znaczących negatywnych oddziaływań, wynikających z planowanych prac przy infrastrukturze kolejowej.

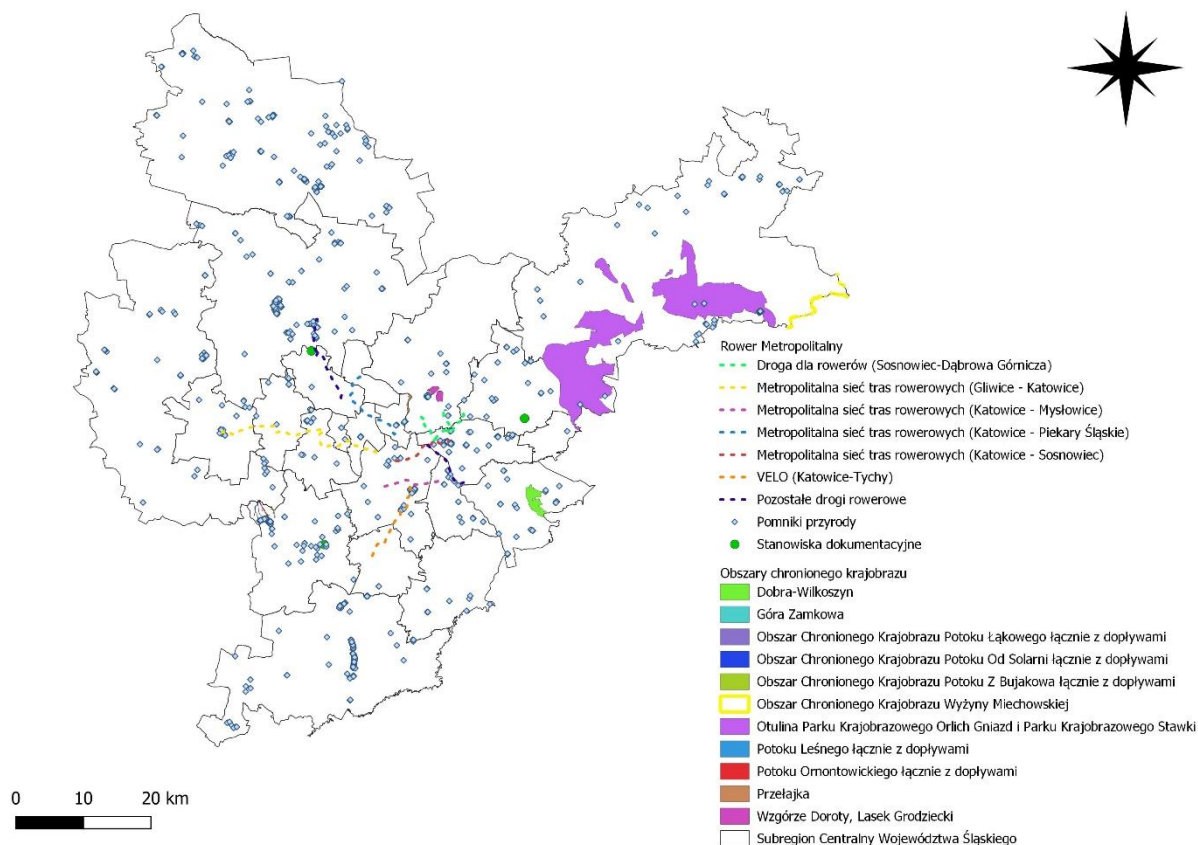
Rysunek 7.16. Lokalizacja planowanych inwestycji rowerowych na tle istniejących form ochrony przyrody (Rezerwaty przyrody, Użytki ekologiczne, Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, Parki Krajobrazowe)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Rysunek 7.17. Lokalizacja planowanych inwestycji rowerowych na tle istniejących form ochrony przyrody (pomniki przyrody, stanowiska dokumentacyjne, Obszary Chronionego Krajobrazu)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Tabela 27. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji rowerowych w odniesieniu do pozostałych form ochrony przyrody

Formy ochrony przyrody, przez które będą przechodzić drogi rowerowe	Formy ochrony przyrody, w pobliżu których będą przechodzić drogi rowerowe	Formy ochrony przyrody w znacznej odległości od planowanych dróg rowerowych
Obszar Chronionego Krajobrazu Góra Zamkowa	23 pomniki przyrody	10 Obszarów Chronionego Krajobrazu
	Stanowisko dokumentacyjne „Kamieniołom piaskowców karbońskich”	
Rezerwat przyrody „Las Murckowski”	Rezerwat „Segiet” (otulina)	18 Rezerwatów przyrody
	Zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Źródła Kłodnicy”	3 Parki Krajobrazowe
Zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Szopienice-Borki”	Zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Suchogórski Labirynt Skalny”	52 Użytki ekologiczne
		2 Stanowiska dokumentacyjne
Zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Żabie Doły”	Użytek ekologiczny „Las na Górze Hugona”	12 Zespołów Przyrodniczo-Krajobrazowych
		701 pomników przyrody

Źródło: opracowanie własne

W tabeli powyżej zestawiono lokalizację istniejących na terenie Subregionu form ochrony przyrody w odniesieniu do planowanych inwestycji rowerowych. Spośród wszystkich obszarów, 4 z nich będą znajdowały się w obrębie planowanych ścieżek rowerowych. Są to: Obszar Chronionego Krajobrazu Góra Zamkowa, Rezerwat przyrody „Las Murckowski”, Zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Szopienice-Borki”,

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Żabie Doły”. Formy ochrony przyrody, w pobliżu których będą przechodzić drogi dla rowerów obejmą: 23 pomniki przyrody, Stanowisko dokumentacyjne „Kamieniołom piaskowców karbońskich”, Rezerwat „Segiet” (otulina), Zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Źródła Kłodnicy”, Zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Suchogórski Labirynt Skalny” oraz Użytek ekologiczny „Las na Górze Hugona”. Natomiast:

- 10 pozostałych Obszarów Chronionego Krajobrazu,
- 18 pozostałych Rezerwatów przyrody,
- 3 Parki Krajobrazowe,
- 52 pozostałe Użytki ekologiczne,
- 2 pozostałe Stanowiska dokumentacyjne,
- 12 pozostałych Zespołów Przyrodniczo-Krajobrazowych,
- 701 pozostałych pomników przyrody,

będzie znajdować się poza zasięgiem planowanych inwestycji w ścieżki rowerowe.

Obszar Chronionego Krajobrazu Góra Zamkowa został ustanowiony na podstawie Uchwały Nr XIII/139/93 Rady Miejskiej w Będzinie z dnia 23 czerwca 1993 r. w sprawie uznania Góry Zamkowej, wzgórze Doroty oraz Lasu Grodzieckiego za obszar chronionego krajobrazu o charakterze wyspowym. Natomiast zgodnie z Uchwałą Nr VI/14/11/2019 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 21 października 2019 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu „Góra Zamkowa”. na omawianym obszarze obowiązują następujące zakazy:

- 1) zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu,
- 2) realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów 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,
- 3) wydobywania do celów gospodarczych skał oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów,

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

4) wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwosuwiskowym lub utrzymaniem, budową, odbudową, naprawą lub remontem urządzeń wodnych,

5) dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody lub zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz racjonalna gospodarka wodna.

Zgodnie ze stanowiskiem GDOŚ realizacja przedsięwzięcia polegającego na budowie ścieżki rowerowej nie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, gdyż nie stanowi ono przedsięwzięcia, które może znacząco oddziaływać na środowisko, niezależnie od sposobu realizacji (samodzielne przedsięwzięcie czy też przebudowa lub rozbudowa) oraz umiejscowienia (w pasie drogowym, poza pasem drogowym, na obiekcie mostowym). Bez wpływu na kwalifikację pozostaje również kwestia surowca, z którego wykonany zostanie ścieżka rowerowa.¹¹

W związku z powyższym zaplanowana do realizacji droga dla rowerów (Sosnowiec-Dąbrowa Górnicza) nie będzie działaniem wpisującym się na listę zakazów obowiązujących na Obszarze Chronionego Krajobrazu Góra Zamkowa.

Budowa nowego odcinka drogi rowerowej może wiązać się z powstaniem negatywnego, lecz nie znacznego oddziaływania. Tereny przeznaczone pod ww. działanie muszą zostać odpowiednio przygotowane tj. przydrożne nasadzenia zostaną usunięte, siedliska roślinności, grzybów i porostów ulegną zniszczeniu, a w efekcie dojdzie do fragmentacji siedlisk. Powstanie wielu małych siedlisk wpływa bezpośrednio na zmniejszenie liczebności poszczególnych gatunków, a same siedliska są bardziej podatne na czynniki środowiskowe takie jak pożary. Tworzenie nowych szlaków komunikacyjnych może również zwiększyć prawdopodobieństwo wnikania i rozprzestrzeniania się gatunków inwazyjnych, które stanowią zagrożenie dla lokalnych siedlisk. Podczas prowadzonych prac wykorzystywany jest ciężki sprzęt budowlany, który może powodować chwilowe zanieczyszczenie powietrza, co może być zagrożeniem dla szczególnie wrażliwych na zanieczyszczenia porostów. Podczas planowania przebiegu nowych ścieżek, należy uwzględnić występowanie

¹¹ Komunikat Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska dotyczący kwalifikacji chodników oraz ścieżek rowerowych w kontekście wymogu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DOOŚ-WAPiS.400.55.2022.MDz)

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

siedlisk szczególnie tych zagrożonych i wrażliwych na zanieczyszczenia. Negatywny wpływ analizowanych zadań ustanie w momencie zakończenia prac, będzie to więc oddziaływanie krótkoterminowe.

Rezerwat przyrody „Las Murckowski” jest leśnym, fitocenotycznym obszarem o powierzchni 141,56 ha, którego celem ochrony jest zachowanie ze względów naukowych, dydaktycznych i społecznych fragmentu lasu mieszanego o cechach naturalnych, położonego w bezpośrednim sąsiedztwie aglomeracji miejskiej. Dla Rezerwatu obowiązuje Zarządzenie Nr 25/2021 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 grudnia 2021 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody Las Murckowski. W Zarządzeniu określone zostały istniejące zagrożenia zewnętrzne, wśród których wymieniono:

- Przeobrażenie szaty roślinnej w wyniku:
 - dyspersji ruchu turystycznego,
 - wkraczania gatunków inwazyjnych, w tym rdestowca ostrokończystego oraz rdestowca pośredniego (*Reynoutria japonica*, *Reynoutria x bohemica*).
- Zniszczenie ekosystemu leśnego na terenie rezerwatu i terenów sąsiednich w wyniku pożaru.

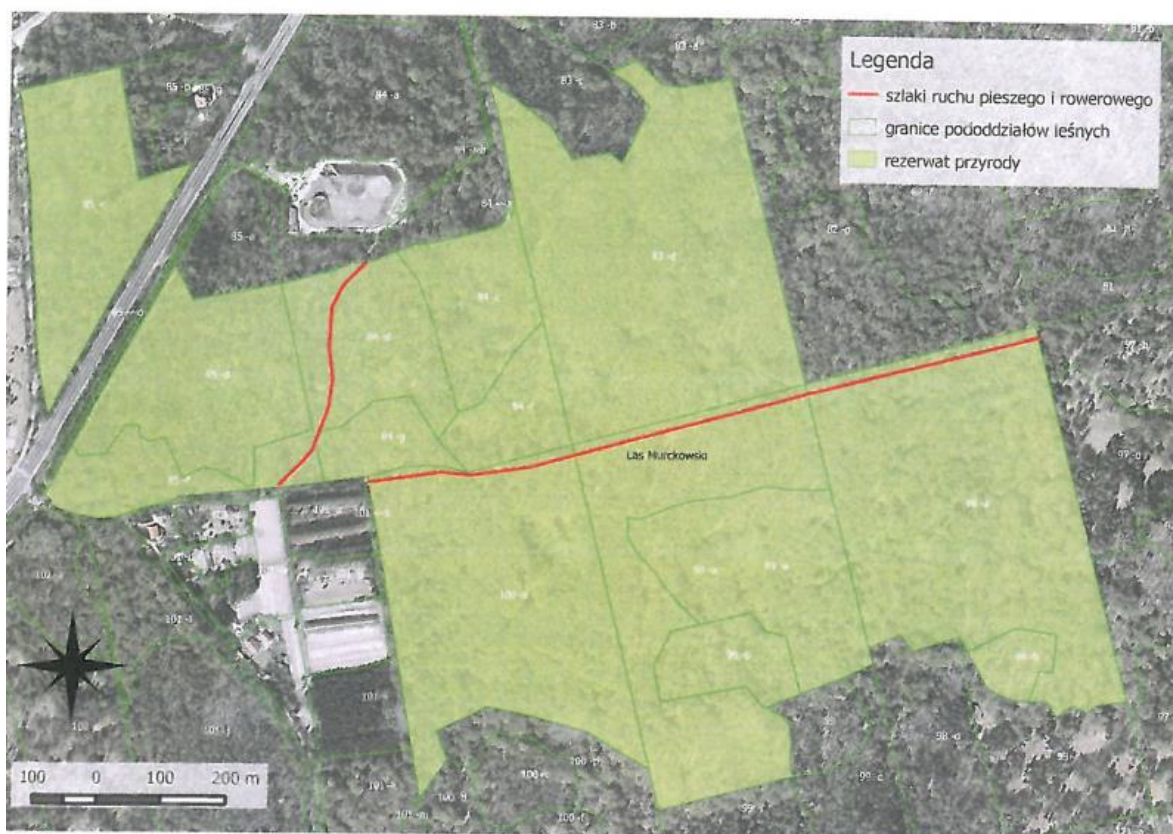
„Rezerwat przyrody Las Murckowski położony jest w silnie zurbanizowanej części miasta Katowice. Ze względu na jego lokalizację jest intensywnie wykorzystywany przez mieszkańców Katowic do spędzania wolnego czasu w kontakcie z naturą oraz dla celów rekreacyjnych. Silna presja turystyczna ujawnia się w gęstej sieci ścieżek pieszych i rowerowych. Niezbędne jest zatem skoncentrowanie ruchu turystycznego i skupienie go do tras, którymi ruch ten nie powoduje zagrożenia dla środowiska przyrodniczego rezerwatu. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach dopuścił ruch pieszy i rowerowy na terenie rezerwatu Zarządzeniem z dnia 30 listopada 2016 r. w sprawie wyznaczenia szlaków ruchu pieszego i rowerowego w rezerwacie przyrody „Las Murckowski”. Zaniechanie utrzymywania drożności wyznaczonych w rezerwacie szlaków ruchu pieszego i rowerowego, skutkuje jego niekontrolowaną dyspersją i w rezultacie negatywnym oddziaływaniem na substancję przyrodniczą tego obiektu. W wyniku niedrożności wyznaczonych tras ruchu poszerzane są obecne lub tworzone są nowe, „dzikie” ścieżki. Dlatego niezbędne jest

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

podejmowanie bieżących działań związanych z utrzymaniem drożności przedmiotowych tras ruchu.”¹²

Poniższa rycina stanowi mapę Rezerwatu przyrody „Las Murckowski” z zaznaczonym przebiegiem szlaków ruchu pieszego i rowerowego.

Rysunek 7.18. Mapa Rezerwatu przyrody „Las Murckowski” z zaznaczonym przebiegiem szlaków ruchu pieszego i rowerowego



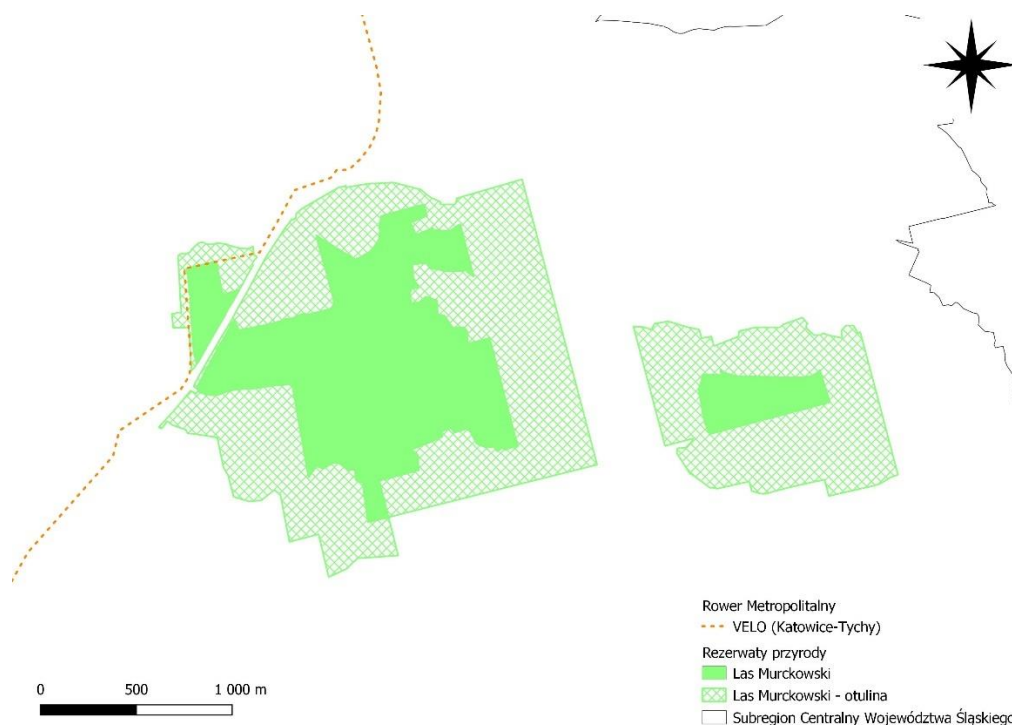
Źródło: Zarządzenie Nr 32/2016 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 30 listopada 2016 r. w sprawie wyznaczenia szlaków ruchu pieszego i rowerowego w rezerwacie przyrody Las Murckowski

Na kolejnym rysunku przedstawiono Rezerwat „Las Murckowski” wraz z otuliną oraz lokalizację planowanej inwestycji polegającej na budowie ścieżki VELO (Katowice-Tychy).

¹² Zarządzenie Nr 25/2021 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 31 grudnia 2021 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody Las Murckowski

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Rysunek 7.19. Planowana ścieżka rowerowa VELO (Katowice-Tychy) w odniesieniu do Rezerwatu przyrody „Las Murckowski”



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii oraz CRFOP

Dzięki przygotowanym rycinom można zauważyć, iż planowana inwestycja polegająca na budowie drogi rowerowej będzie przebiegała przez teren otuliny Rezerwatu przyrody, co oznacza, że nie zostaną naruszone wytyczne określone przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach.

Prace budowlane w zakresie infrastruktury rowerowej zawsze wiążą się z niedogodnościami takimi jak: nadmierna emisja hałasu, pylenie, zmiany w krajobrazie czy generowanie odpadów budowlanych i rozbiórkowych. Jednakże w większości są to zmiany całkowicie odwracalne i chwilowe, które wynikają ze specyfiki prowadzonych działań.

Zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Szopienice-Borki” to obszar ustanowiony Uchwałą Nr XVI/220/99 Rady Miejskiej Katowic z dnia 29 listopada 1999 roku. W tym samym dokumencie zawarto listę zakazów oraz odstęp od zakazów, które obowiązują na omawianym obszarze. Wśród zakazów znalazły się m.in.: wycinanie, niszczenie i uszkodzanie drzew oraz innych roślin, niszczenie gleby oraz zakłócanie

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

ciszy. Zgodnie z art. 45 Ustawy o ochronie przyrody, na terenie Zespołu przyrodniczo-krajobrazowego mogą zostać również wprowadzone następujące zakazy:

1. niszczenia, uszkodzenia lub przekształcania obiektu lub obszaru;
2. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztormowym lub przeciwpowodziowym albo budową, odbudową, utrzymywaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych;
3. uszkodzenia i zanieczyszczenia gleby;
4. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody albo racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej;
5. likwidowania, zasypywania i przekształcania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodno-błotnych;
6. wylewania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia użytkowanych gruntów rolnych;
7. zmiany sposobu użytkowania ziemi;
8. wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu;
9. umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia nor, legowisk zwierzęcych oraz tarlisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką;
10. zbioru, niszczenia, uszkodzenia roślin i grzybów na obszarach użytków ekologicznych, utworzonych w celu ochrony stanowisk, siedlisk lub ostoi roślin i grzybów chronionych;
11. umieszczania tablic reklamowych.

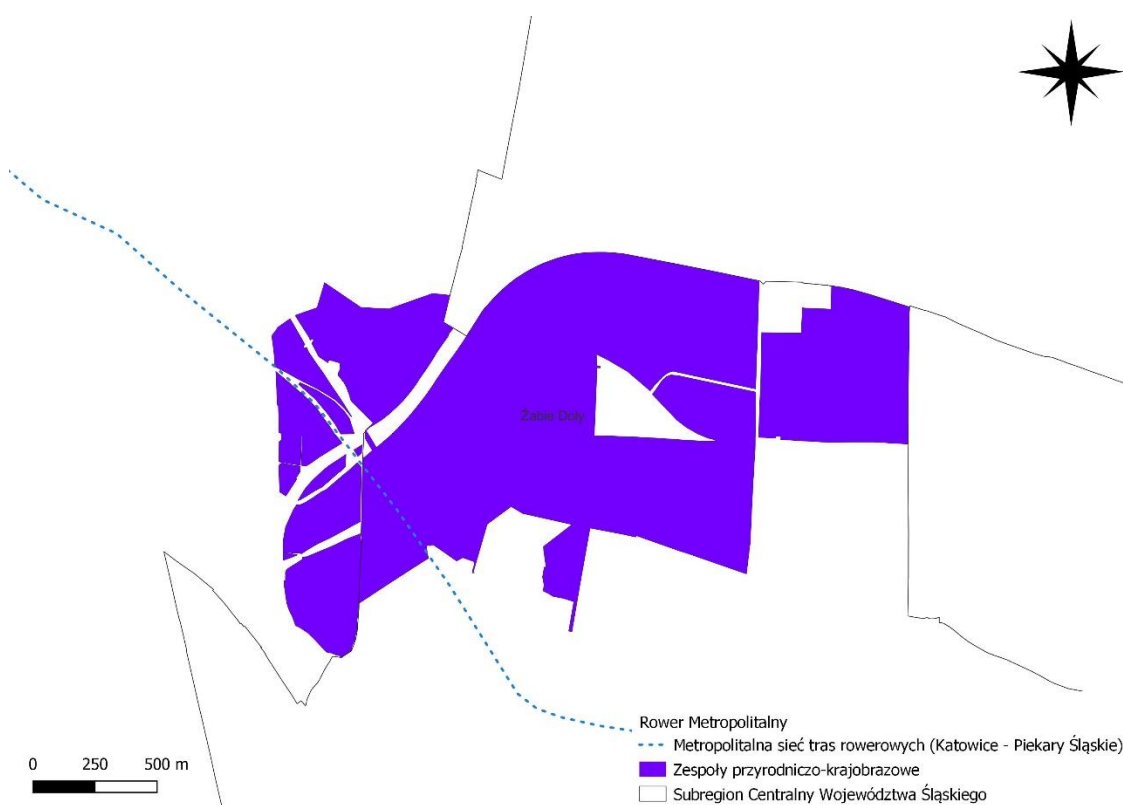
Jednakże ww. Ustawa wprowadza również odstępstwa od zakazów, wśród których znalazła się: „realizacja inwestycji celu publicznego w przypadku braku rozwiązań alternatywnych, po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody”. Budowa drogi rowerowej jest inwestycją celu publicznego, dlatego jej realizacja będzie dozwolona, przy jednoczesnym braku rozwiązań alternatywnych oraz zgodzie organu, który ustanowił obszar.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Negatywne oddziaływania jakie powstaną podczas realizacji inwestycji będą związane głównie z prowadzonymi pracami budowlanymi. Ich charakter będzie w większości przejściowy, nieznaczny i krótkoterminowy.

Zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Żabie Doły” obejmuje obszar nieużytków, stawów, gruntów rolnych, pozostałości infrastruktury kolejowej, w dzielnicy Maciejkowice w granicach administracyjnych miasta Chorzów. Na tym obszarze zaplanowano realizację inwestycji polegającej na budowie ścieżki rowerowej w ramach Metropolitalnej sieci tras rowerowych (Katowice-Piekary Śląskie). Droga dla rowerów, która powstanie na analizowanym obszarze będzie miała około 440 m długości i zostanie zlokalizowana w miejscu przedstawionym na poniższej rycinie.

Rysunek 7.20. Lokalizacja Zespołu przyrodniczo-krajobrazowego „Żabie Doły” w odniesieniu do planowanej inwestycji w ramach Metropolitalnej sieci tras rowerowych



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii oraz CRFOP

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Rozporządzenie Nr 49/2002 Wojewody Śląskiego z dnia 28 października 2002 r. w sprawie uznania za zespół przyrodniczo-krajobrazowy nieużytków, stawów oraz gruntów rolnych w gminie Bytom i Chorzów uwzględnia listę zakazów, które obejmują:

1. niszczenie, uszkodzenie lub przekształcanie obiektu;
2. wykonywanie prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem; obiektów związanych z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym;
3. uszkodzenie i zanieczyszczanie gleby;
4. wysypywanie, zakopywanie i wylwanie odpadów lub innych nieczystości;
5. zaśmiecanie obiektu i terenu wokół niego;
6. dokonywanie zmian stosunków wodnych; jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody
i równoważone wykorzystanie użytków rolnych oraz gospodarki rybackiej;
7. wylwanie gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia własnych gruntów rolnych;
8. lokalizowanie budownictwa letniskowego poza miejscami wyznaczonymi w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego;
9. budowę budynków, budowli obiektów małej architektury i tymczasowych obiektów budowlanych mogących mieć negatywny wpływ na obiekt chroniony lub spowodować degradację krajobrazu;
10. likwidowanie małych zbiorników wodnych, starorzeczy, oraz obszarów wodno-błotnych.

Zgodnie z art. 45 Ustawy o ochronie przyrody, na terenie Zespołu przyrodniczo-krajobrazowego mogą zostać również wprowadzone inne zakazy, lecz ww. Ustawa określa również odstępstwa od zakazów w tym m.in. „realizacja inwestycji celu publicznego w przypadku braku rozwiązań alternatywnych, po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody”. Budowa drogi rowerowej jest inwestycją celu publicznego, dlatego jej realizacja będzie dozwolona, przy jednoczesnym braku rozwiązań alternatywnych oraz zgodzie organu, który ustanowił obszar.

Negatywne oddziaływania jakie powstaną podczas realizacji inwestycji będą związane głównie z prowadzonymi pracami budowlanymi. Ich charakter będzie w większości przejściowy, nieznaczny i krótkoterminowy.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Poza inwestycjami w kolej oraz ścieżki rowerowe, dla których przygotowano odpowiednie mapy, zaplanowano również wiele innych działań zmierzających do uzyskania zrównoważonej mobilności na terenie Subregionu. Wśród tych, które mogą wiązać się z powstaniem prawdopodobnego negatywnego, lecz chwilowego oddziaływania na formy ochrony przyrody, można wymienić budowę węzłów przesiadkowych. Inwestycje tego typu wiążą się z koniecznością zajęcia znacznych obszarów, gdzie prowadzone będą roboty budowlane. To z kolei wiąże się z powstaniem nadmiernego hałasu, zapylenia oraz wzrostu stężenia zanieczyszczeń w powietrzu. Będą to oddziaływania typowe dla prowadzonych prac, które ustaną w momencie zakończenia robót. Aby zminimalizować ryzyko powstania negatywnych oddziaływań należy zastosować działania kompensacyjne, takie jak:

- prowadzić roboty budowlane w sposób gwarantujący ochronę wód,
- właściwie zabezpieczyć urządzenia przed ewentualnymi wyciekami,
- etap planowania i eksploatacji planowanej inwestycji powinien uwzględniać rozwiązania oszczędzające wodę,
- unikać emisji substancji pyłowych na etapie budowy lub rozbudowy,
- przestrzegać zapisów pozwoleń budowlanych,
- korzystać z maszyn i urządzeń o wysokich normach spalin,
- zraszać materiały pyłące,
- wykonywać „głośne prace” poza porą nocną,
- zminimalizować ilości drzew i krzewów koniecznych do wycinki, a następnie uwzględnić nowe nasadzenia,
- stosować „czasowe” przejścia dla zwierząt na etapie budowy,
- tworzyć siedliska zastępcze na czas trwania inwestycji,
- uwzględniać ochronę wartości przyrodniczych przy planowaniu inwestycji,
- tworzyć zielone torowiska oraz przystanki,
- dostosować termin przeprowadzania prac do okresów lęgowych oraz rozrodczych,
- ograniczyć do minimum strefę bezpośredniej ingerencji,
- materiał ziemny wykorzystywany przy pracach wykończeniowych powinien być pochodzenia lokalnego, tak aby nie zawierał bazy nasion gatunków obcych temu regionów,

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

– stosować zbiorniki podczyszczające wody spływające z dróg.

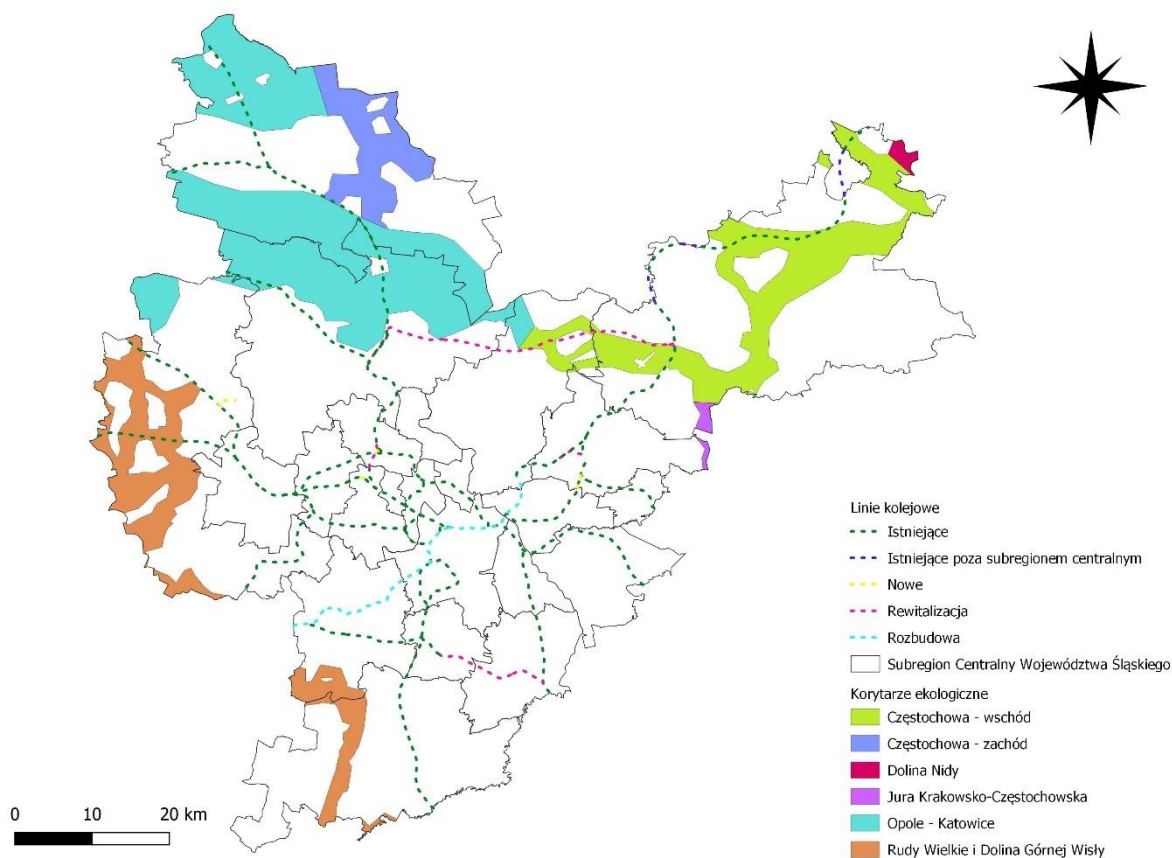
Zaplanowane do realizacji pakiety działań nie będą istotnie pozytywnie oddziaływać na opisane w niniejszym podrozdziale formy ochrony przyrody, lecz ich przeprowadzenie pozwoli na uzyskanie pośredniego, ale dodatniego efektu ekologicznego. Przede wszystkim należy zauważyć, iż Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej został przygotowany głównie z myślą o utworzeniu dobrze skomunikowanego obszaru, dla którego priorytetem powinna być mobilność dla wszystkich mieszkańców z naciskiem na wykorzystanie ekologicznych, nisko bądź zeroemisyjnych środków transportu. Zaplanowane inwestycje są ukierunkowane na maksymalnie wysoką dostępność różnych metod podróży, uwzględniając dodatkowo miejsca parkingowe (Bike&Ride, Park&Ride) i udoskonalenia (budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych, rozbudowa systemu obsługi pasażerów komunikacji zbiorowej). Wszystkie te działania przyczynią się do poprawy jakości powietrza poprzez obniżenie ładunku zanieczyszczeń emitowanego z transportu samochodowego (prywatnego). Realizacja projektów infrastrukturalnych, które będą uzasadnione korzyściami społecznymi zachęci mieszkańców do wyboru zbiorczego środka transportu lub bardziej ekologicznego (rowery). Zmniejszona emisja spalin będąca następstwem zorganizowania efektywnego i niskoemisyjnego systemu transportowego wywoła mniejszą depozycję zanieczyszczeń (głównie SO_x oraz NO_x) w wodach, które wchłaniane są do gleb. Należy pamiętać, że na woda to siedlisko bytowania wielu gatunków zwierząt, a gleby są środowiskiem rozwoju systemu korzeniowego roślin. Poprawa jakości powietrza, która stanie się faktem po wdrożeniu opisanych w SUMP pakietów działań będzie pozytywnym aspektem dla form ochrony przyrody zlokalizowanych na terenie Subregionu.

7.1.4 Oddziaływanie na korytarze ekologiczne

Przez teren Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego przebiega 6 korytarzy ekologicznych spójności obszarów chronionych. Ich lokalizację w odniesieniu do planowanych inwestycji w infrastrukturę kolejową przedstawia poniższa rycina.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Rysunek 7.21. Planowane inwestycje kolejowe na tle korytarzy ekologicznych Subregionu



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Korytarze ekologiczne, przez które będą przebiegać bądź już przechodzą linie kolejowe obejmą:

- **Korytarz ekologiczny Opole-Katowice:** przez ten obszar przebiega istniejąca, dwutorowa LK143 (KALETY - WROCŁAW POPOWICE WP2), istniejąca, jednotorowa LK61 (KIELCE – FOSOWSKIE) oraz istniejąca, dwutorowa LK144 (TARNOWSKIE GÓRY - OPOLE GŁÓWNE),
- **Korytarz ekologiczny Rudy Wielkie i Dolina Górnej Wisły:** przez ten obszar przebiega istniejąca, dwutorowa LK132 (BYTOM - WROCŁAW GŁÓWNY) oraz istniejąca, dwutorowa LK137 (KATOWICE – LEGNICA),

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- **Korytarz ekologiczny Częstochowa - wschód:** przez ten obszar przebiega istniejąca, dwutorowa LK4 (GRODZISK MAZOWIECKI – ZAWIERCIE) oraz planowana do rewitalizacji istniejąca, jednotorowa, niezelektryfikowana LK182 (TARNOWSKIE GÓRY – ZAWIERCIE).

Należy zauważyć, że wszystkie wyżej opisane linie kolejowe, to odcinki już istniejące. Planowane inwestycje na tych liniach obejmą przede wszystkim zwiększenie przepustowości kursowania pociągów poprzez zakup nowego taboru do obsługi przewozów metropolitalnych. Będą to również działania polegające na doposażeniu istniejącej infrastruktury w elementy takie jak: centra przesiadkowe, zwiększenie ilości przystanków czy budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride. Głównym założeniem SUMP jest dostosowanie istniejącej infrastruktury do zapotrzebowania, wynikającego z chęci stworzenia spójnego i dostępnego dla wszystkich transportu metropolitalnego. Linia kolejowa nr 182, która przebiega przez korytarz ekologiczny Częstochowa – wschód zostanie poddana rewitalizacji, co będzie prawdopodobnie związane z odbudową częściowo nieczynnej linii oraz elektryfikacją.

Negatywne oddziaływania jakie mogą powstać podczas rewitalizacji LK182 będą chwilowe, nieznaczne i całkowicie odwracalne, ponieważ nie będą ingerowały w naturalny przebieg korytarza ekologicznego. Prace modernizacyjne mogą jednak wywołać przejściowe, negatywne skutki takie jak: nadmierna emisja hałasu, pylenie, powstawanie odpadów rozbiórkowych i budowlanych oraz chwilowe zajęcia terenów służących do magazynowania sprzętu. Są to typowe zjawiska podczas prac, przy których wykorzystywany jest ciężki sprzęt budowlany.

Wpływ infrastruktury kolejowej na fragmentację środowiska i dziko żyjące zwierzęta jest inny niż w przypadku infrastruktury drogowej, dlatego inny powinien być model i zakres działań ochronnych. Większość obecnie użytkowanych linii kolejowych na terenie kraju to wysłużone odcinki, które dla większości gatunków nie stanowią bariery w przemieszczaniu – zwierzęta się przyzwyczyły i przystosowały do bytowania w ich otoczeniu. Najlepszym rozwiązaniem w odniesieniu do linii kolejowych będzie rezygnacja z budowy ogrodzeń ochronnych, dzięki czemu zostaną zachowane funkcjonujące dotychczas korytarze ekologiczne i szlaki migracyjne zwierząt. Ogrodzenia ochronne powinny być stosowane wzdłuż linii kolejowych

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

jedynie w określonych przypadkach – np. jako element naprowadzający do dużych przejść dla zwierząt. Natomiast dodatkowe, nieco inne działania minimalizujące, będą konieczne w odniesieniu dla gatunków najmniej mobilnych i szczególnie wrażliwych (np. płazów).

Szczególne rozwiązania kolejowe w odniesieniu do ochrony zwierząt powinny uwzględniać:

1. Przejścia pod szynami dla małych zwierząt:

- szczelina pomiędzy stopą szyny a górną krawędzią warstwy tłucznia o wysokości min. 10 cm,
- szczelina pod stopą szyny wraz z dodatkowym usypaniem ścieżek z drobnoziarnistego kruszywa,
- szczelina pod stopą szyny wraz z zastosowaniem półokrągłych lub prostokątnych rynien betonowych, stalowych lub polimerowych.

2. Ograniczenie barierowego oddziaływania sieci odwodnieniowej podtorza.

Najlepsze rozwiązanie to projektowanie rowów ziemnych z pokrywą trawiastą wszędzie, gdzie dopuszczają to przepisy techniczne. W przypadku konieczności wprowadzenia umocnień powinny być stosowane płytkie korytka betonowe, których dno jest zaokrąglone, a nachylenie ścianek bocznych nie większe niż 1:1 – co umożliwia samodzielne wychodzenie zwierząt i przekraczanie odwodnienia liniowego.

W przypadku istniejących linii kolejowych posiadających rowy umocnione przy użyciu głębokich korytek, konieczne jest zastosowanie specjalnych rozwiązań umożliwiających swobodne wychodzenie zwierząt – np. pochylni lub krótkich odcinków rowów o zmniejszonym nachyleniu skarp. Rozwiązania takie powinny być zastosowane na całych odcinkach przebiegu linii przez obszary występowania oraz migracji płazów i małych ssaków – nie rzadziej niż 1 obiekt na 200 m. W przypadku przecinanych szlaków migracji płazów należy zastosować co najmniej 1 obiekt co 30 m.

3. Akustyczne odpłaszczacze UOZ (nowatorskie urządzenia emitujące przed i w trakcie przejazdu pociągu) – nowatorskie urządzenia emitujące (przed i w trakcie przejazdu pociągu) sekwencję ostrzegawczych sygnałów dźwiękowych, mających skłaniać zwierzęta do ucieczki przed nadjeżdżającym

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

pociągiem. Istnieje szereg potencjalnych zagrożeń ekologicznych związanych z funkcjonowaniem urządzeń, które powinny zostać wyeliminowane w toku stosownych badań naukowych – np. istnieje ryzyko trwałych zmian behawioru osobników stale bytujących w otoczeniu torów i degradacji siedlisk fauny sąsiadujących z liniami.¹³

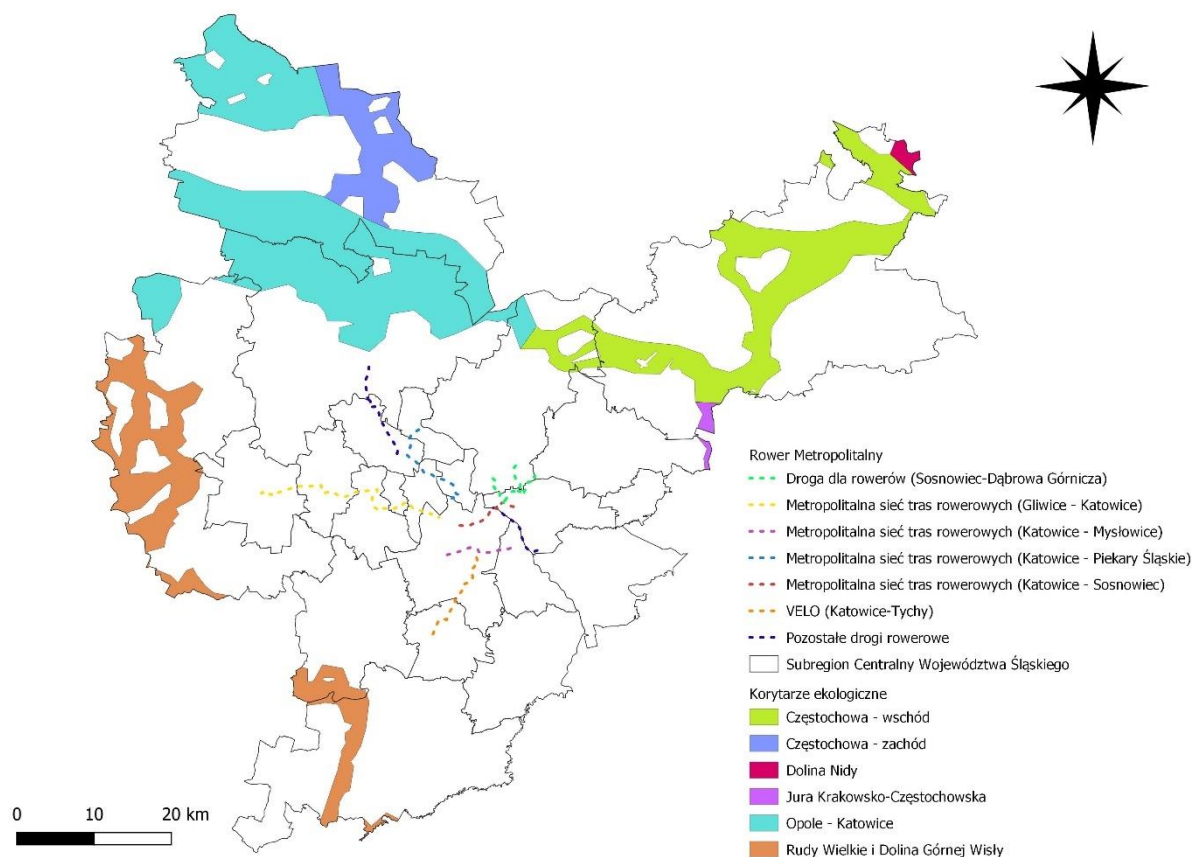
Powyższe rozwiązania kolejowe służące ochronie zwierząt, szczególnie na terenach stanowiących korytarze ekologiczne są przeznaczone głównie dla nowo budowanych odcinków linii kolejowych. Jednakże podczas realizacji zadań rewitalizacyjnych, wskazane byłoby zweryfikowanie czy odpowiednie rozwiązania są wdrożone lub czy możliwe jest ich zastosowanie, aby zminimalizować liczbę prawdopodobnych wypadków z udziałem zwierząt.

Na poniższej rycinie przedstawiono planowane działania uwzględniające budowę ścieżek rowerowych, w odniesieniu do korytarzy ekologicznych znajdujących się na terenie Subregionu.

¹³ <https://korytarze.pl/ochrona-korytarzy/ograniczanie-smiertelnosci-zwierzat-na-liniach-kolejowych>

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Rysunek 7.22. Planowane inwestycje rowerowe na tle korytarzy ekologicznych Subregionu



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Jak można zauważyć na rycinie, żadna z zaplanowanych do budowy ścieżek rowerowych nie będzie przebiegała przez korytarze ekologiczne zlokalizowane na terenie Subregionu, nie przewiduje się więc wystąpienia żadnych oddziaływań.

W ramach zaproponowanych pakietów działań zaplanowano do realizacji liczne inwestycje, wśród których znalazły się zarówno zadania „miękkie”, jak i te bardziej zaawansowane realizacyjnie. Przez pojęcie inwestycje „miękkie” rozumie się wszelkie działania, których realizacja przyczyni się do rozwoju obszaru funkcjonalnego w wyniku procesów udoskonalających, nie wymagających prowadzenia prac budowlanych. Są to głównie zadania takie jak:

- Pozyskanie pociągów do obsługi przewozów metropolitalnych,
- Przebudowa sieci lokalnych połączeń transportu zbiorowego,

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- Stworzenie lokalnych systemów transportu powiatowego,
- Wdrożenie priorytetów dla komunikacji zbiorowej,
- Stworzenie możliwości prostego korzystania ze wszystkich środków transportu,
- Wypracowanie systemu zarządzania ruchem w regionie,
- Wdrożenie spójnej polityki parkingowej,
- Zintegrowanie polityki przestrzennej z dostępnością transportową terenu,
- Rozwój sieci przyjaznych ulic w miastach,
- Zapewnienie bezpiecznego dojścia uczniów do szkół,
- Stworzenie stref czystego transportu,
- Pozyskanie nowych tramwajów, trolejbusów i niskoemisyjnych autobusów,
- Wdrażanie technologii zeroemisyjnych,
- Rozwój projektu Metropolitalnych Szkół Prototypowania,
- Opracowanie planu zrównoważonej logistyki miejskiej dla Subregionu Centralnego,
- Opracowanie modelu ruchu dla Subregionu Centralnego,
- Przeprowadzanie cyklicznych badań społecznych dotyczących nawyków mobilnościowych i badania ruchu,
- Rozwój technologii bezzałogowych i autonomicznych,
- Rozwój alternatywnych usług transportowych

Te działania będą związane z powstaniem pozytywnych oddziaływań na komponenty środowiska (głównie ludzi), ponieważ ich realizacja nie wymaga prowadzenia działań budowlanych, a tym samym możliwości powstania negatywnych skutków są minimalizowane. Natomiast ich wpływ na istniejące korytarze ekologiczne będzie prawdopodobnie niewielki. Drugą grupę działań obejmują wszystkie zadania, których realizacja również pozwoli na dążenie do zintegrowanego rozwoju terytorialnego, ale z ich wykonaniem wiążą się możliwe negatywne lecz nie znaczące oddziaływania na komponenty środowiska. Są to zwłaszcza inwestycje skierowane na poprawę i rozbudowę infrastruktury rowerowej, budowę infrastruktury kolei metropolitalnej, rozbudowę i modernizację sieci tramwajowej oraz uzupełnienie i zmodernizowanie sieci drogowej.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Przeprowadzona powyżej analiza dotyczyła wpływu planowanych działań na sieć krajowych korytarzy ekologicznych, które zostały wyznaczone w celu zachowania spójności obszarów chronionych, w tym również obszarów Natura 2000. Lecz na terenie województwa śląskiego, po uwzględnieniu dostępnych danych dotyczących zabudowy, infrastruktury oraz zasobów przyrodniczych, wyznaczone zostały dodatkowe korytarze: ichtiologiczne, herpetologiczne, ornitologiczne i teriologiczne. Dokonane porównanie lokalizacji planowanych do realizacji inwestycji na tle przebiegów korytarzy województwa śląskiego pozwoliło na stwierdzenie, iż:

- planowane do rozbudowy linie kolejowe będą prawdopodobnie przecinać jeden korytarz ekologiczny ssaków kopytnych;
- planowane do rozbudowy linie kolejowe będą prawdopodobnie przecinać jeden ciągły korytarz ekologiczny ichtiologiczny.

Prawdopodobne negatywne oddziaływania ww. inwestycji na korytarze będą tożsame z opisanymi wcześniej skutkami w odniesieniu do korytarzy spójności obszarów chronionych. Największa skala negatywnych oddziaływań byłaby związana z ewentualnymi przecięciami i fragmentacją istniejących korytarzy, lecz opisane powyżej inwestycje kolejowe będą prowadzone na funkcjonującej już siatce połączeń (z wykorzystaniem istniejących linii kolejowych), dlatego nie dojdzie do nowych kolizji z istniejącymi korytarzami.

Przeprowadzone analizy lokalizacji planowanych inwestycji oraz korytarzy ekologicznych nie wykazały innych potencjalnych kolizji. Dokonana ocena nie uwzględniała korytarzy ornitologicznych, ponieważ w ramach SUMP nie przewiduje się prowadzenia inwestycji, które mogłyby wpłynąć negatywnie na trasy migracyjne ptaków czy „przystanki pośrednie” (głównie zbiorniki zaporowe oraz niezamarzające odcinki dużych rzek czy mniejszych cieków).

7.1.5 Oddziaływanie na ludzi

Mobilność to pojęcie, które uwzględnia zagadnienia odnoszące się do przemieszczania się społeczeństwa wraz ze wszystkimi powiązanymi z nim uwarunkowaniami. Najważniejszą ideą zrównoważonej mobilności jest dobór odpowiednich rozwiązań, dopasowanych do pojedynczej jednostki społecznej. Pomysły dotyczące mobilności nie skupiają się wyłącznie na infrastrukturze, ale

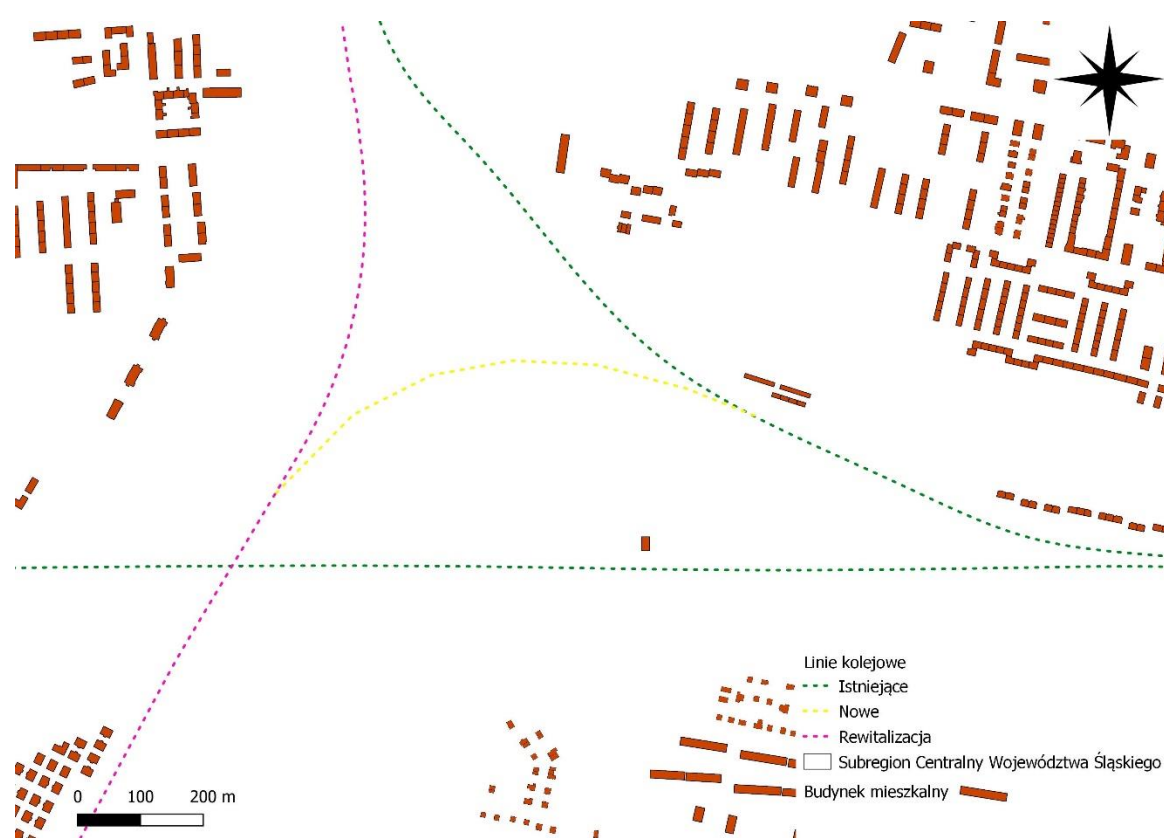
Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

uwzględniają również dziedziny ekonomiczne, psychologiczne i społeczne.

Określone rozwiązania tworzy się w oparciu o doświadczenie człowieka, które wynika z nawyków i dokonanych wyborów. Plan zrównoważonej mobilności miejskiej to odpowiedź na istniejące (opisane wyżej) problemy. Rdzeń Planu tworzą ludzie, a inżynieria ruchu jest jedynie dodatkiem. Dzięki przyjętym założeniom stworzono odpowiednie narzędzie, które pomoże stworzyć obszar o zrównoważonej mobilności z uwzględnieniem funkcjonalnego otoczenia. Tak więc wszelkie działania opisane w SUMP będą pozytywnie oddziaływać na człowieka, mimo że w nielicznych przypadkach mogą wiązać się z powstaniem negatywnych oddziaływań.

Na poniższych rycinach przedstawiono inwestycje, których realizacja może wiązać się z powstaniem chwilowych, negatywnych oddziaływań na człowieka.

Rysunek 7.23. Istniejące, nowe oraz zaplanowane do rewitalizacji linie kolejowe na tle zabudowań mieszkalnych w rejonie Bytomia



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Rysunek 7.24. Istniejące oraz zaplanowane do rewitalizacji linie kolejowe na tle zabudowań mieszkalnych w rejonie Dąbrowy Górniczej (dzielnica Gołonóg)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

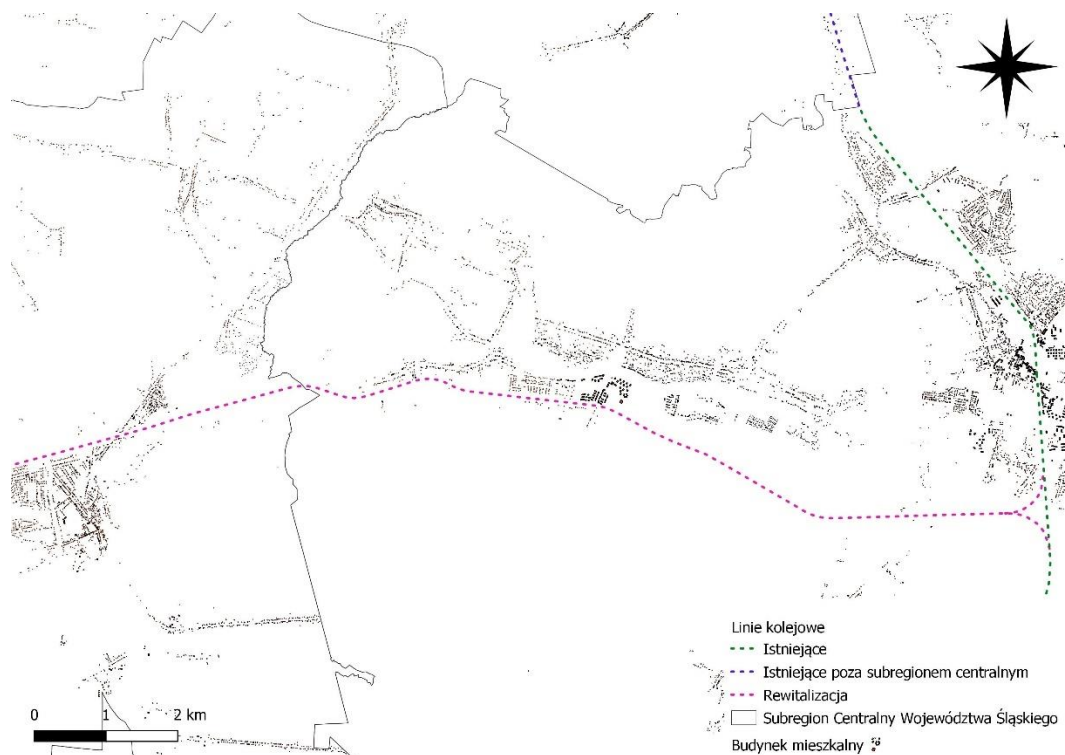
Rysunek 7.25. Istniejące oraz nowe linie kolejowe na tle zabudowań mieszkalnych w rejonie Dąbrowy Górniczej



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

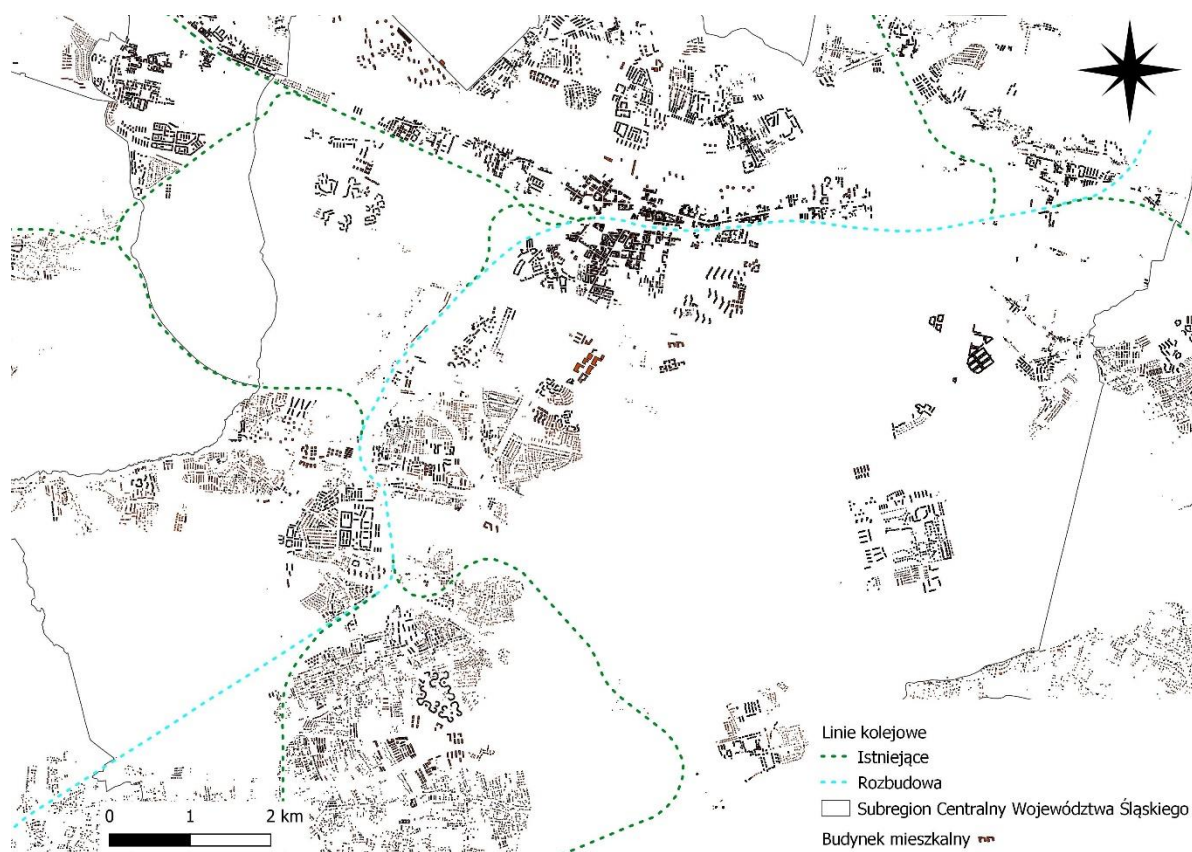
Rysunek 7.26. Istniejące oraz zaplanowane do rewitalizacji linie kolejowe na tle zabudowań mieszkalnych w rejonie miasta Poręba



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Rysunek 7.27. Istniejące oraz zaplanowane do rozbudowy linie kolejowe na tle zabudowań mieszkalnych w rejonie Katowic



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

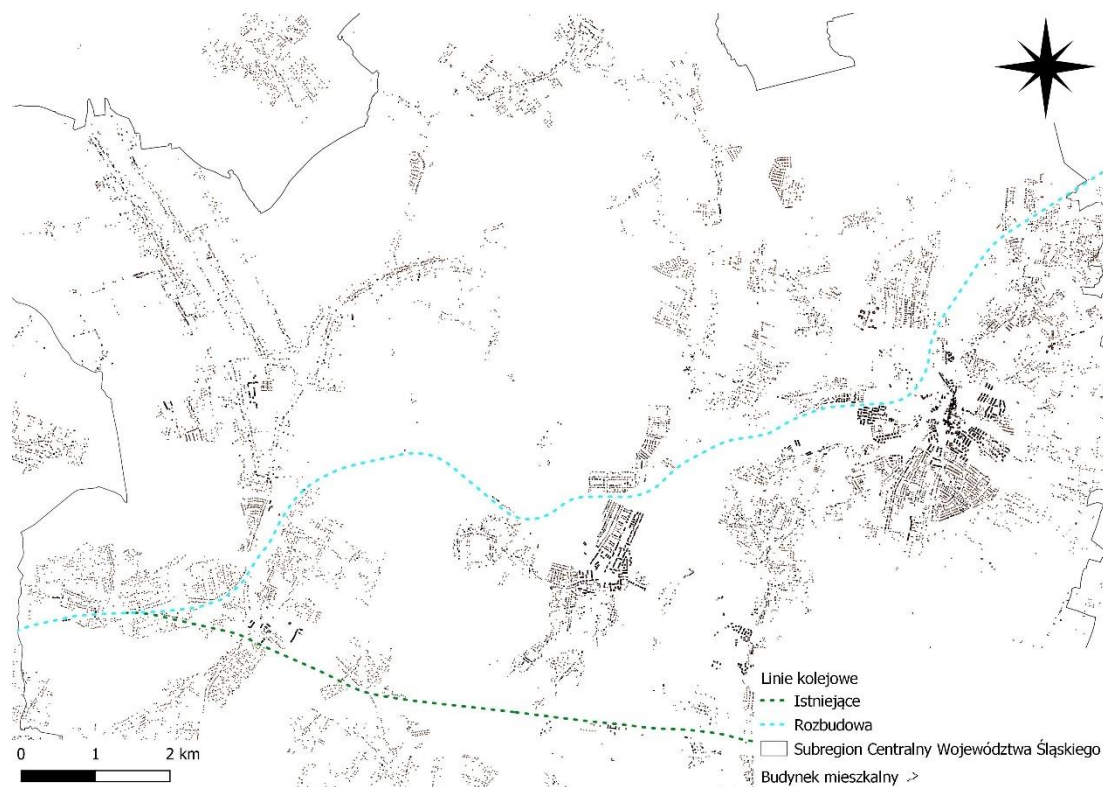
Rysunek 7.28. Istniejące oraz zaplanowane do rewitalizacji linie kolejowe na tle zabudowań mieszkalnych w rejonie Miasteczka Śląskiego



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

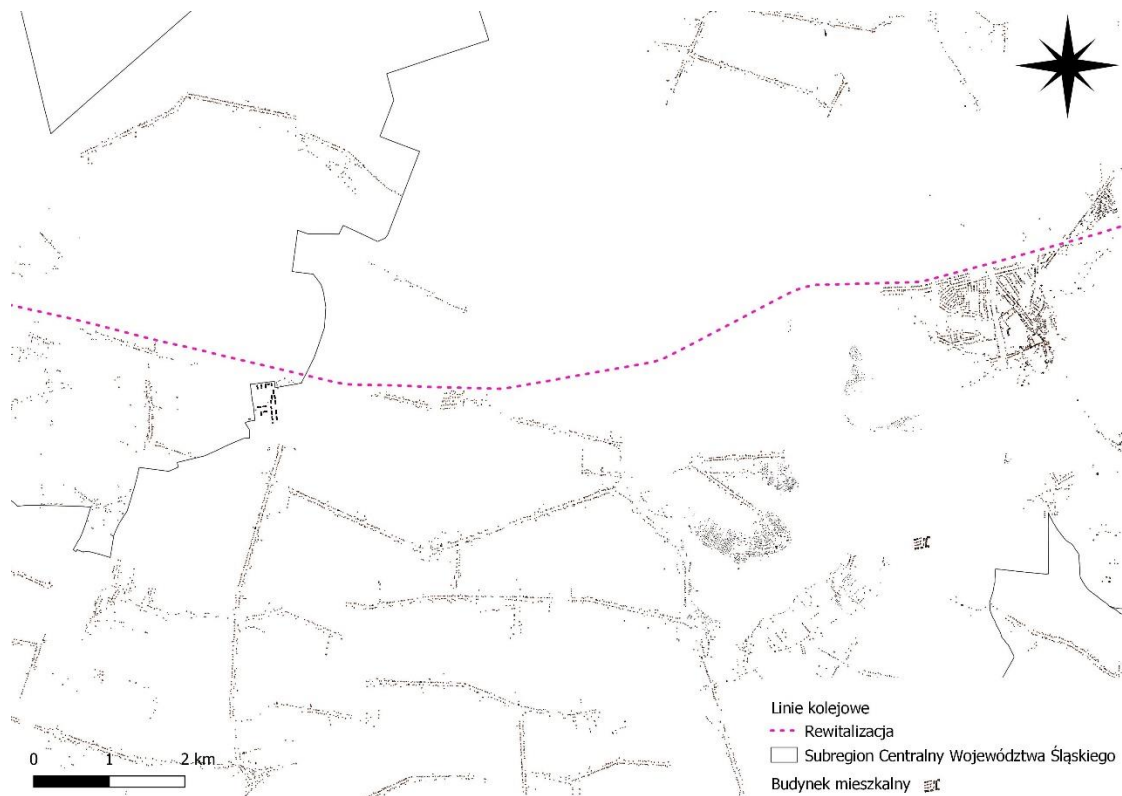
Rysunek 7.29. Istniejące oraz zaplanowane do rozbudowy linie kolejowe na tle zabudowań mieszkalnych w rejonie Mikołowa oraz Łaziska



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

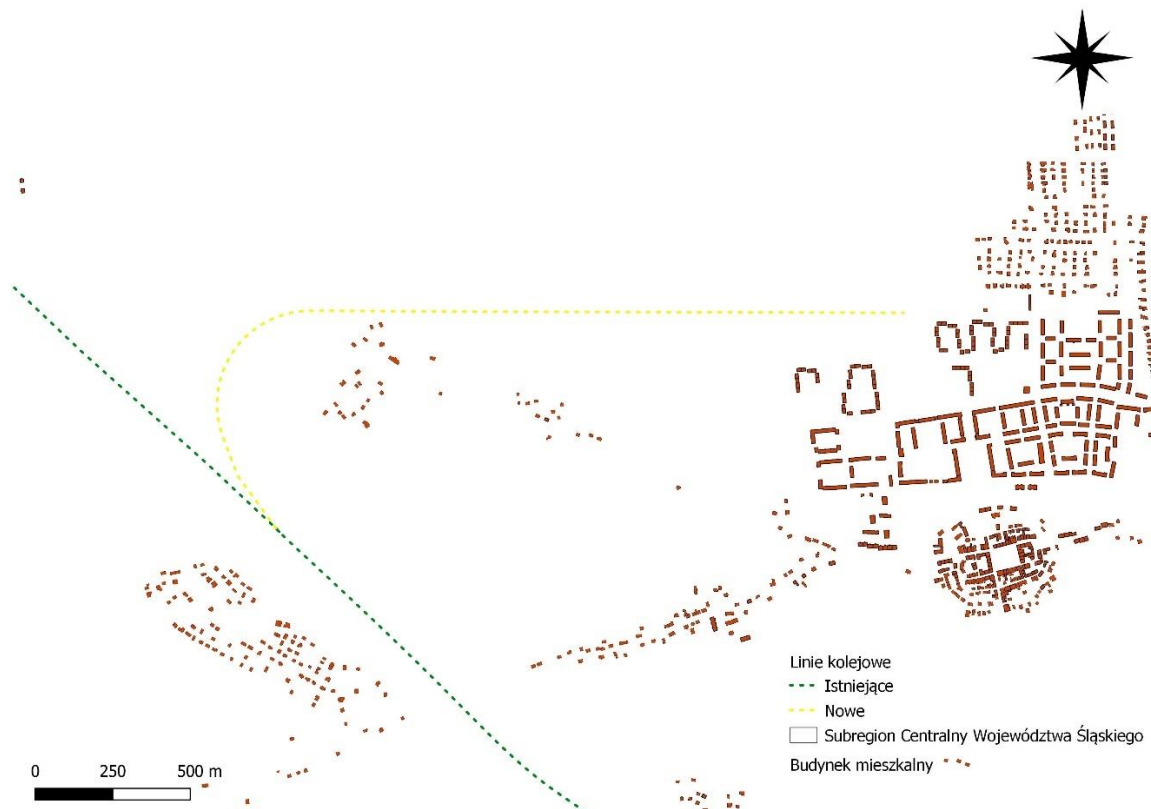
Rysunek 7.30. Zaplanowane do rewitalizacji linie kolejowe na tle zabudowań mieszkalnych w rejonie Pyrzowic



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

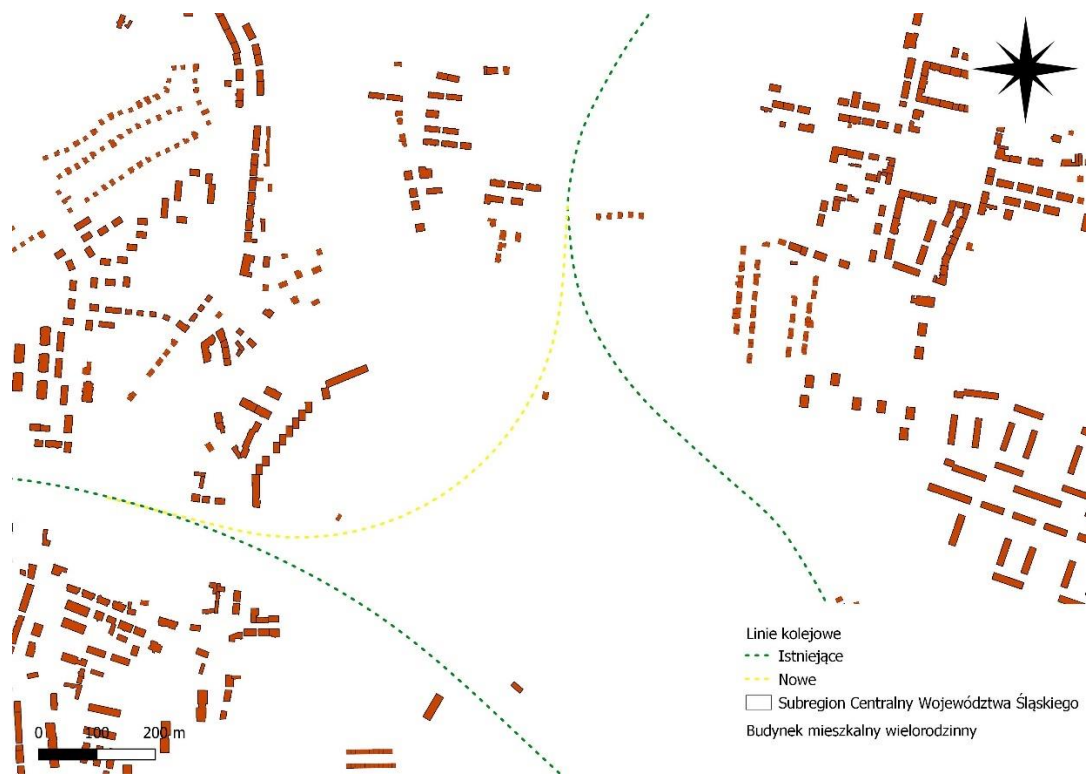
Rysunek 7.31. Istniejące oraz nowe linie kolejowe na tle zabudowań mieszkalnych w rejonie Pyskowic



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

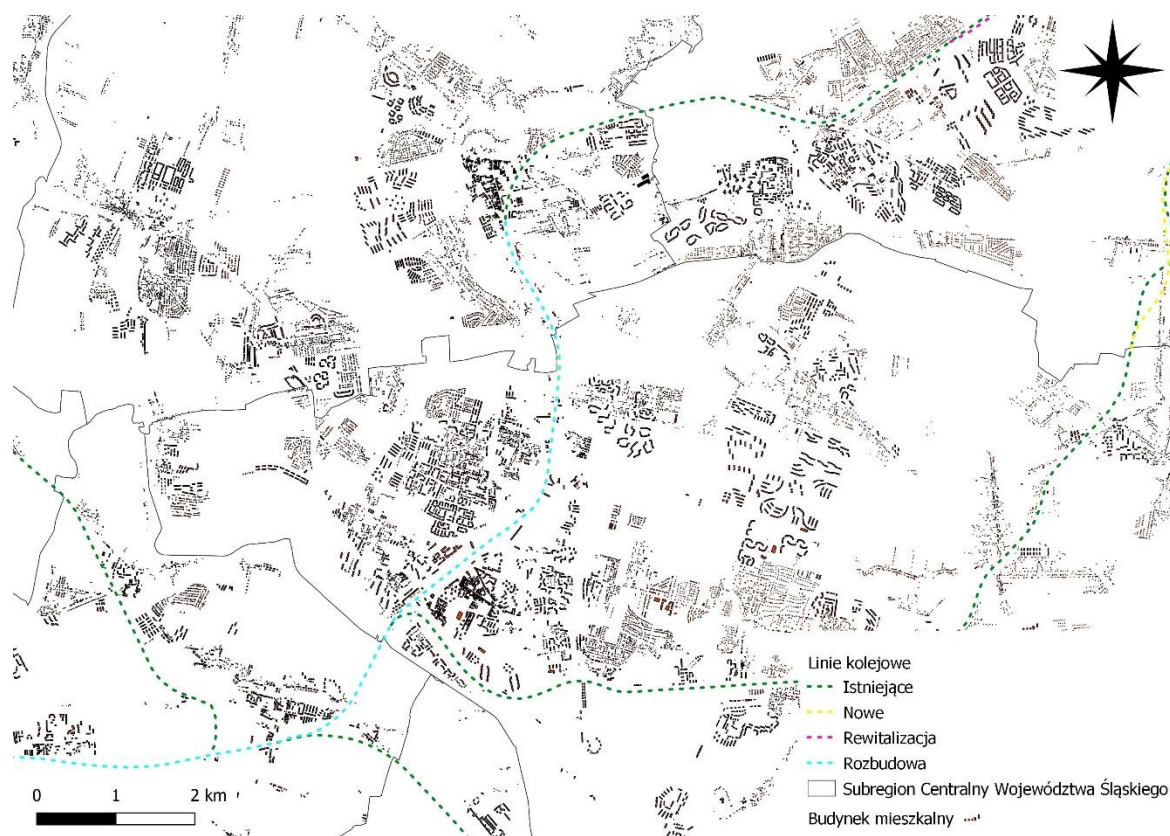
Rysunek 7.32. Istniejące oraz nowe linie kolejowe na tle zabudowań mieszkalnych w rejonie Rudy Śląskiej



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Rysunek 7.33. Istniejące, nowe oraz zaplanowane do rozbudowy i rewitalizacji linie kolejowe na tle zabudowań mieszkalnych w rejonie Sosnowca



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Dla inwestycji polegających na budowie ścieżek rowerowych nie przygotowano rycin, ponieważ większość dróg rowerowych będzie przebiegać wzdłuż istniejących już dróg, a prace związane z ich budową będą charakteryzowały się niewspółmiernie mniejszym zakresem niż ma to miejsce w przypadku inwestycji kolejowych.

W odniesieniu do ludzi zamieszkujących teren Subregionu, wytypowano zadania, które mogą wiązać się z powstaniem negatywnych, nieznacznych oddziaływań:

- Budowa infrastruktury kolei metropolitalnej: w zakresie budowy nowych linii, rewitalizacji oraz rozbudowy istniejących trakcji,
- Poprawa dostępności sieci kolejowej: w zakresie budowy węzłów przesiadkowych oraz parkingów Park&Ride i Bike&Ride,
- Rozbudowa i modernizacja sieci tramwajowej: w zakresie tworzenia nowych linii oraz przebudowy istniejących,

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- Wdrożenie spójnej polityki parkingowej: w zakresie uszczelniania obecnych parkingów oraz tworzenia nowych stref płatnego parkowania,
- Uzupełnienie i modernizowanie sieci drogowej: w zakresie budowy nowych odcinków dróg oraz modernizacji istniejących,
- Rozwój sieci przyjaznych ulic w miastach: w zakresie ograniczenia ruchu samochodowego,
- Zapewnienie bezpiecznych dojazdów uczniów do szkół: w zakresie ograniczenia ruchu samochodowego,
- Stworzenie warunków do rozwoju komunikacji rowerowej: w zakresie budowy infrastruktury rowerowej (drogi dla rowerów, parkingi rowerowe),
- Stworzenie stref czystego transportu: w zakresie ograniczenia ruchu w najbardziej zanieczyszczonych gminach.

Wśród wymienionych wyżej planowanych działań, część z nich będzie negatywnie oddziaływać na ludzi ponieważ będzie wiązać się z prowadzonymi pracami budowlanymi (zmiana organizacji ruchu, hałas, pylenie), natomiast niektóre będą wywoływać negatywne odczucia wynikające np. z ograniczenia dostępności pewnych obszarów dla ruchu samochodowego, czy konieczności opłaty za miejsce parkingowe. Jednakże działania te zaplanowano, aby stworzyć obszar dobrze skomunikowany i spójny, z jednoczesną dbałością o stan środowiska i jego poprawę, co w finalnym efekcie będzie pozytywnym i długoterminowym oddziaływaniem na społeczeństwo.

Negatywne oddziaływanie na ludzi, które powstanie w momencie prowadzenia prac czy to modernizacyjnych czy budowlanych będzie nieuniknione, jednakże w długoterminowym wymiarze będzie charakteryzowało się pozytywnym wpływem na mieszkańców danego regionu. Remonty linii kolejowych, sieci tramwajowych lub dróg zawsze wywołują niedogodności szczególnie w momentach wymuszających prowadzenie prac o dużej emisji hałasu czy pyłu lub w sytuacji gdy konieczne są czasowe wyłączenia poszczególnych linii czy dróg z użytku. Zdarzające się sporadycznie wysiedlenia z miejsc planowanych inwestycji mogą być natomiast powodem konfliktów społecznych. Wszystkie negatywne oddziaływania będą miały charakter przejściowy i będą wiązały się z prowadzonymi pracami. Poprawa stanu technicznego kolei i sieci tramwajowej pozwoli upłynnić ruch, co będzie pozytywnie

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

oddziaływało na klimat akustyczny, a tym samym na zdrowie człowieka. Bezpośredni wpływ na ludzi ma również rosnąca liczba wypadków drogowych, co związane jest z rosnącym natężeniem ruchu i złym stanem technicznym dróg. Zmodernizowane lub nowo powstałe odcinki dróg pozwolą odciążać trasy charakteryzujące się wzmożonym ruchem, co będzie w sposób pozytywny oddziaływało na zdrowie ludzi (poprzez zmniejszenie liczby wypadków). Dodatkowo stosowanie cichych nawierzchni, które pozwalają zredukować emisję hałasu drogowego o 2,5 – 4 dB, umożliwią zareagowanie na rosnącą liczbę pojazdów na drogach, a tym samym pozytywnie wpłyną na mieszkańców. Zadania związane z remontem czy rewitalizacją linii kolejowych i tramwajowych również mogą wpływać zarówno pozytywnie jak i negatywnie na ludzi. Oddziaływanie negatywne będzie krótkoterminowe i bezpośrednie, ale będzie występowało jedynie podczas prowadzenia prac. Remonty linii kolejowych i tramwajowych mogą powodować czasowe zmiany w kursowaniu lub opóźnienia, lecz w długookresowym efekcie społeczeństwo zyska na realizacji tychże zadań. Zmodernizowane linie pozwolą na płynniejsze kursowanie pociągów i tramwajów, czas podróży ulegnie skróceniu a nowe przystanki wpłyną na zwiększenie mobilności szczególnie w regionach wiejskich. Podróże koleją pozwolą zmniejszyć natężenie ruchu na drogach lokalnych, co może zmniejszyć liczbę wypadków komunikacyjnych i emisję pyłów i gazów spalinowych. Również budowa nowych ścieżek rowerowych może wiązać się z powstaniem pewnych negatywnych oddziaływań na ludzi. Będą to głównie skutki prowadzonych prac budowlanych, podczas których może pojawić się nadmierne pylenie, hałas oraz czasowe utrudnienia w ruchu – szczególnie gdy ścieżki będą biegły wzdłuż istniejących dróg. Jednakże pozytywne aspekty budowy ścieżek rowerowych będą niepodważalne i długoterminowe.

Negatywne oddziaływania na ludzi, które również mogą się pojawić, będą związane z budową parkingów, lokalnych węzłów przesiadkowych, wprowadzaniem stref płatnego parkowania oraz stref czystego transportu. W pewnym stopniu zostaną zaburzone przyzwyczajenia ludzi, co może wywołać u nich frustrację oraz niezadowolenie, jednak będą to jedynie odczucia przejściowe, które znikną gdy społeczeństwo zmieni nawyki mobilnościowe. Pewnie ograniczenia w zakresie poruszania się zostaną jednak zrekompensowane poprzez większą dostępność

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

alternatywnych metod transportu na dobrze skomunikowanym i spójnym obszarze, którego model ruchu zostanie dostosowany do istniejących warunków i wymagań mieszkańców. Aby zminimalizować negatywne skutki oddziaływania planowanych zadań na ludzi należy:

- ograniczać zabudowę liniową na obszarach sąsiadujących z obiektami mieszkalnymi,
- stosować w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego i decyzjach o warunkach zabudowy odpowiednie standardy architektoniczno-urbanistyczne,
- prowadzić roboty budowlane w sposób gwarantujący ochronę wód, powietrza, gleb,
- właściwie zabezpieczyć urządzenia przed ewentualnymi wyciekami,
- etap planowania i eksploatacji planowanej inwestycji powinien uwzględniać rozwiązania oszczędzające wodę,
- unikać emisji substancji pyłowych na etapie budowy lub rozbudowy,
- przestrzegać zapisów pozwoleń budowlanych,
- korzystać z maszyn i urządzeń o wysokich normach spalin,
- stosować hermetyzację oraz techniki przeciwpyłowe (np. zraszania),
- wykonywać „głośnie prace” poza porą nocną,
- prowadzić prace z uwzględnieniem możliwie najlepszych technologii zabezpieczających przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do wód i gleby,
- właściwie oznakować miejsca prowadzenia robót.

Pozytywne oddziaływania na ludzi wynikające z zaplanowanych działań będą głównie związane ze stworzeniem zrównoważonego systemu transportowego, który wpłynie jednocześnie na podniesienie bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych w wyniku budowy nowych ścieżek rowerowych. Dodatkowo zaplanowane liczne udogodnienia takie jak centra przesiadkowe i miejsca obsługi rowerów, które sprawią, że mieszkańcy chętniej będą sięgać po zeroemisyjne środki transportu. Rozbudowa ścieżek rowerowych pozwoli stworzyć jednolitą i spójną sieć połączeń,

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

które przysłużą się zarówno mieszkańcom (dojazd do pracy, szkoły, sklepów), jak również turystom (dostęp do terenów cennych przyrodniczo).

Pozostałe zadania będą uwzględniać zwiększenie dostępności alternatywnych nisko lub zeroemisyjnych środków transportu zbiorowego. Węzły przesiadkowe, parkingi Park&Ride oraz Bike&Ride będą ukłonem w stronę mieszkańców, którzy chętnie skorzystaliby z innych metod podróżowania, lecz dotychczas nie mieli ku temu możliwości. Rozbudowany tabor tramwajowy, trolejbusowy, kolejowy oraz autobusowy będzie odpowiedzią na zatłoczoną komunikację zbiorową, co jest zwykle problemem dla dojeżdżających do pracy czy szkoły. Lokalne systemy transportu powiatowego pozwolą na minimalizację wykluczenia transportowego regionów znajdujących się w znacznej odległości od centrów miast. Wprowadzenie priorytetów dla komunikacji zbiorowej wpłynie na jakość podróży, a intuicyjny system informacji oraz nawigacji pasażerskiej pozwoli nawet osobom starszym na korzystanie ze wszystkich środków transportu. Zaplanowane sieci przyjaznych ulic znajdujących się na obszarach o dużym natężeniu komunikacji zbiorowej, pozwolą na zwiększenie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. Samodzielność i bezpieczeństwo młodszego społeczeństwa zostanie odbudowane poprzez ograniczenie ruchu w pobliżu szkół, co jednocześnie wpłynie na poprawę estetyki przestrzeni publicznej.

Większość zadań dotyczących inwestycji infrastrukturalnych bezpośrednio bądź pośrednio, lecz pozytywnie będzie oddziaływać na zdrowie mieszkańców, ponieważ ich realizacja wpłynie na poprawę jakości powietrza. Bezpośredni wpływ na ludzi ma również rosnąca liczba wypadków drogowych, co związane jest z rosnącym natężeniem ruchu i złym stanem technicznym dróg. Nowo wybudowane ścieżki rowerowe pozwolą odciążać trasy charakteryzujące się wzmożonym ruchem samochodowym, co będzie w sposób pozytywny oddziaływało na zdrowie ludzi (poprzez zmniejszenie liczby wypadków). Zwiększenie dostępności alternatywnego transportu oraz stworzenie spójnej infrastruktury również przyczyni się do pośredniej poprawy jakości życia i zdrowia mieszkańców.

Na omawianym terenie zlokalizowane są miejsca, gdzie dominuje zabudowa silnie rozproszona, co w kontekście potrzeby mobilności mieszkańców jest znacznym problemem. Aby Subregion mógł nadal rozwijać się przy jednoczesnym

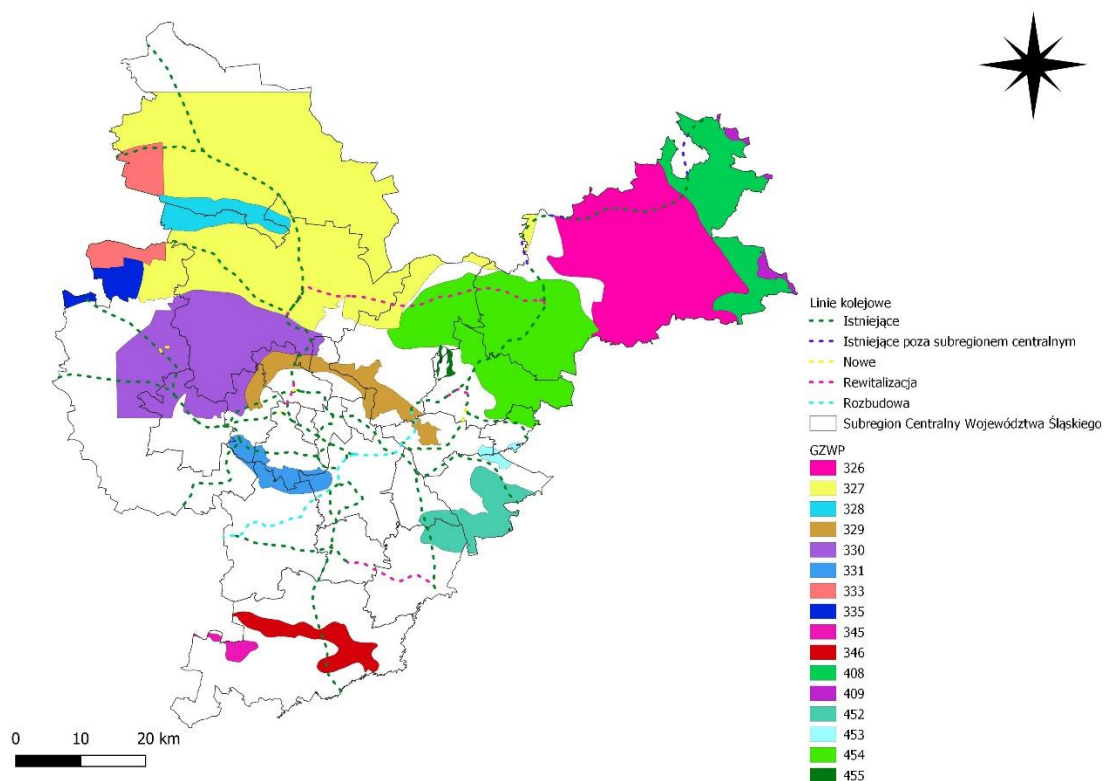
Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

poszanowaniu środowiska, konieczne jest wdrożenie działań uwzględniających oba te aspekty. Naprzeciw temu problemowi wyszły założenia Planu, które proponują: rozwój ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą, rozbudowę i modernizację sieci tramwajowej, budowę centrów przesiadkowych oraz tworzenie nowych linii komunikacji zbiorowej. Są to działania, które na równi traktują wszystkich mieszkańców, zarówno tych mieszkających w miastach, jak i tych którzy osiedlili się na terenach wiejskich.

7.1.6 Oddziaływanie na wody

Na poniższych rycinach przedstawiono planowane inwestycje liniowe (kolejowe oraz rowerowe) w odniesieniu do Głównych Zbiorników Wód Podziemnych oraz głównych rzek na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego.

Rysunek 7.34. Planowane inwestycje kolejowe na tle GZWP Subregionu Centralnego



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii oraz PIG-PIB

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Zaplanowane inwestycje w kolej (rewitalizacja, rozbudowa, budowa linii oraz zwiększenie częstotliwości połączeń na liniach istniejących) będą zlokalizowane na terenach następujących GZWP:

- GZWP nr 327,
- GZWP nr 333,
- GZWP nr 330,
- GZWP nr 331,
- GZWP nr 329,
- GZWP nr 346,
- GZWP nr 452,
- GZWP nr 454,
- GZWP nr 326,
- GZWP nr 408.

Na etapie realizacji inwestycji należy mieć na uwadze również ochronę wód podziemnych, szczególnie w rejonach, gdzie linia kolejowa będzie przebiegała przez obszar Głównych Zbiorników Wód Podziemnych. Wody podziemne ww. zbiorników charakteryzują się bardzo zróżnicowaną jakością (w zależności od ich położenia), co wpływa również na ich podatność na antropopresję oraz stopień potencjalnego zagrożenia. Wpływ zaplanowanych inwestycji na wody podziemne powinno się rozpatrywać pod kątem ilościowym oraz jakościowym. Wpływ ilościowy będzie polegał na ocenie oddziaływania na zasobność poszczególnych warstw wodonośnych. Taka sytuacja będzie możliwa jedynie w miejscu prowadzonych prac i ich najbliższym otoczeniu. Dotyczyć będzie wyłącznie najpłycej położonych warstw wodonośnych (szczególnie warstw czwartorzędowego piętra wodonośnego w dolinach rzek). Zasięg oddziaływania należy określać do odległości równej promieniowi lejki depresji wytworzonymu w trakcie drenażu wód podziemnych.

Prowadzone prace mogą również oddziaływać na wielkość zasilania wód podziemnych na obszarach gdzie prowadzone będą prace ziemne. Będzie to wynikało ze zmiany struktury przypowierzchniowej warstwy skał, a zatem i wielkości infiltracji efektywnej. Biorąc pod uwagę zakres zasilania wód podziemnych w większości przypadków będą to zmiany pozytywne powodujące zwiększenie

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

możliwości zasilania. Jednakże oddziaływaniem negatywnym może być osłabienie izolującej roli warstwy przypowierzchniowej skał, a więc zwiększenie w tych miejscach podatności wód podziemnych na zanieczyszczenie.

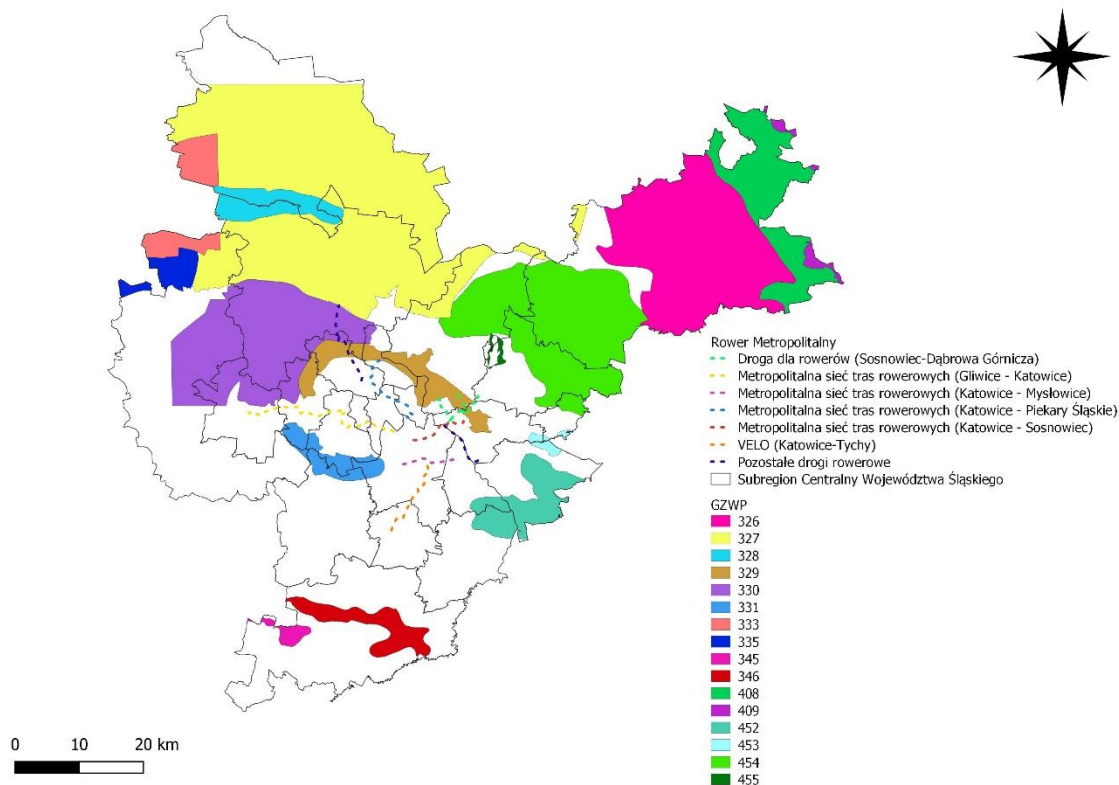
Wpływ jakościowy planowanych inwestycji kolejowych na GZWP będzie obejmował wszystkie działania ingerujące w skład fizyko-chemiczny wód podziemnych. Na etapie realizacji inwestycji zanieczyszczenie wód podziemnych może odbywać się w sposób pośredni w wyniku:

- infiltracji płynnych substancji do warstwy wodonośnej, szczególnie w miejscach charakteryzujących się wysoką przepuszczalnością utworów przypowierzchniowych oraz w obszarach prowadzonych prac ziemnych;
- infiltracji zanieczyszczonych wód opadowych – powierzchniowo ograniczone do zasięgu prac;
- infiltracji zanieczyszczonych wód powierzchniowych – może się odbywać na większym obszarze i będzie uzależnione od zasięgu zanieczyszczenia cieków powierzchniowych.

Szczególną uwagę należy zwrócić na obszary występowania GZWP. Zagrożenia opisanych zbiorników zanieczyszczeniem wód podziemnych są bardzo zróżnicowane, ponieważ niektóre występują na niewielkiej głębokości i pozostają w ścisłej więzi hydraulicznej z dużymi rzekami (w dolinach których zostały wydzielone), natomiast inne znajdują się na znacznej głębokości i prawdopodobnie nie będą wymagać takiej uwagi.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Rysunek 7.35. Planowane inwestycje rowerowe na tle GZWP Subregionu Centralnego

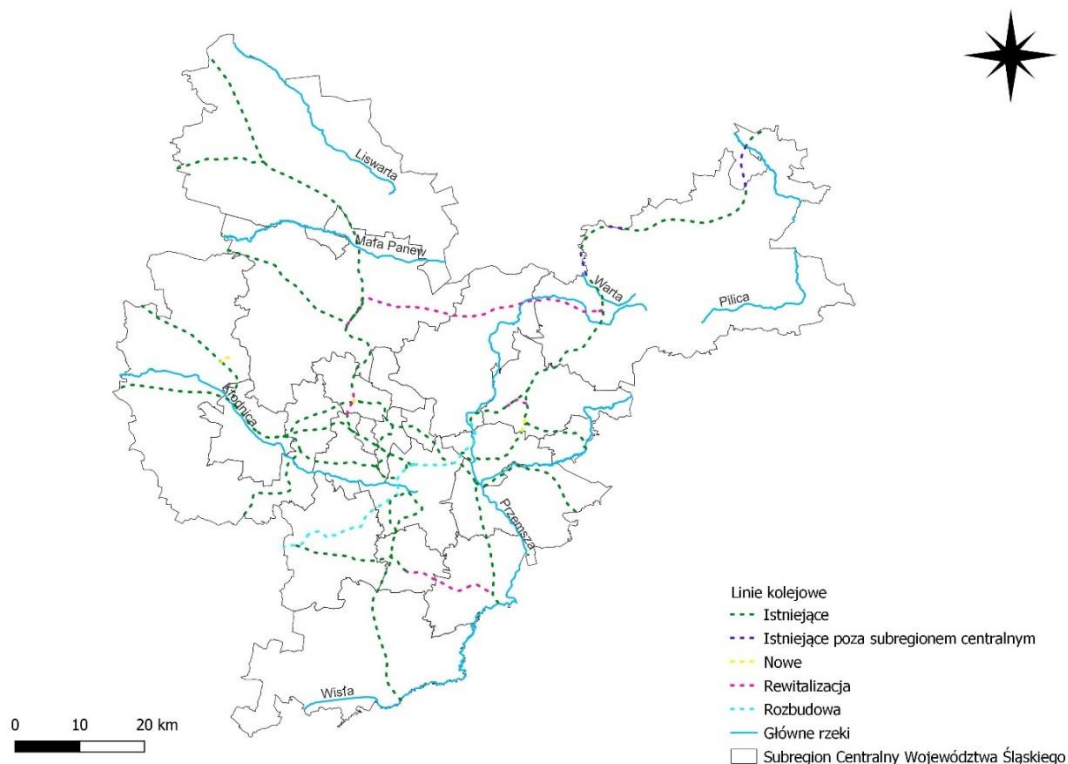


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii oraz PIG-PIB

Na powyższej rycinie przedstawiono lokalizację planowanych inwestycji w infrastrukturę rowerową na tle istniejących GZWP Subregionu Centralnego. Realizacja tychże zadań nie będzie prowadziła do powstania żadnych negatywnych oddziaływań na wody podziemne, ponieważ w tym przypadku prace budowlane będą prowadzone na bardzo niewielkich powierzchniach, przy minimalnym naruszeniu powłoki gleby.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Rysunek 7.36. Planowane inwestycje kolejowe na tle głównych rzek Subregionu Centralnego



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii oraz PGW WP

Rycina powyżej prezentuje położenie głównych rzek Subregionu w odniesieniu do planowanych inwestycji w kolej. W analizie możliwości pojawienia się negatywnych oddziaływań na wody powierzchniowe skupiono się na liniach kolejowych, które zostaną poddane rewitalizacji lub rozbudowie, a także tych, które zostaną wybudowane od podstaw. Pozostałe linie zostaną jedynie poddane działaniom uwzględniającym zwiększenie częstotliwości połączeń, co nie będzie znacząco, negatywnie oddziaływało na wody powierzchniowe.

Stopień negatywnego oddziaływania na wody powierzchniowe linii kolejowych podczas ich modernizacji, a później na etapie eksploatacji zależy od stopnia wrażliwości i podatności środowiska wodnego na zanieczyszczenie i zakłócenie stosunków wodnych. Prace nad modernizacją linii kolejowych mogą negatywnie wpływać na wody powierzchniowe. Prawdopodobne negatywne oddziaływanie należy rozpatrywać pod względem ilościowym oraz jakościowym.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Oddziaływanie ilościowe może polegać na zaburzeniu przepływu w miejscach, gdzie cieki powierzchniowe przepływają przez mosty lub przepusty. Zmiany przepływu będą miały miejsce jedynie na niewielkim obszarze (w rejonie prowadzonych prac), a zakładając, że roboty nie będą prowadzone przy ekstremalnych stanach wód powierzchniowych, nie powinno dojść do znaczącego piętrzenia wody przed obiektem. Potencjalne zmiany stosunków wodnych mogą pojawić się zwłaszcza podczas prac związanych z wykopami, palowaniem w czasie budowy oraz przebudowy wymienionych obiektów inżynierskich. Szczególną uwagę należy zwrócić na mniejsze cieki, aby w trakcie modernizacji czy budowy nowych przepustów, a także prac przy skarpach i nasypach, utworzyć sprawny drenaż oraz odprowadzenie wód cieku poniżej linii kolejowej. Część mostów może wymagać gruntownej modernizacji i przebudowy. Wskutek naruszenia i erozji gruntów w trakcie realizacji prac może pojawić się lokalny wzrost zamulenia rzeki. Zaistniałe oddziaływanie będzie jednak krótkotrwałe i ustanie po zakończeniu prac.

Oddziaływanie jakościowe planowanych inwestycji kolejowych może prowadzić do ingerencji w skład fizyko-chemiczny wód powierzchniowych. Przedostanie się różnych szkodliwych substancji (zanieczyszczeń) do wód powierzchniowych, może mieć miejsce poprzez:

- bezpośredni dopływ substancji do wód powierzchniowych w trakcie realizacji budowy, zwłaszcza przedostawanie się produktów ropopochodnych z pracujących maszyn, środków transportu, urządzeń budowlanych;
- wypłukiwanie substancji z terenu prowadzonych inwestycji przez wody opadowe i ich dopływ do wód powierzchniowych; w tym substancji niebezpiecznych wchodzących w skład materiałów wykorzystywanych przy przebudowie;
- odprowadzanie bezpośrednio do wód nieoczyszczonych ścieków bytowych i technologicznych z baz budowlanych.

W trakcie realizacji inwestycji liniowych trudno jest w 100% ograniczyć dopływ zanieczyszczeń z miejsca prac do wód powierzchniowych. Należy jednak w miarę możliwości ograniczyć ich niekontrolowany odpływ poprzez stworzenie drenażu zabezpieczającego.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Etap eksploatacji inwestycji również będzie związany z negatywnym, choć nieznacznym oddziaływaniem na wody podziemne i powierzchniowe (tzw. liniowe źródło zanieczyszczeń). Należy jednak podkreślić, że ładunek zanieczyszczeń emitowanych przez kolej do środowiska naturalnego jest zdecydowanie niższy niż np. w przypadku transportu drogowego, a większość podróży koleją odbywa się dzisiaj z wykorzystaniem trakcji elektrycznej. Potencjalnego zagrożenia należy się głównie spodziewać w obszarach przecinania przez linię kolejową słabo izolowanych poziomów wodonośnych, zwłaszcza w przebiegu odcinków linii w i nad dolinami rzecznyymi.

Na poniższej rycinie przedstawiono główne rzeki Subregionu w odniesieniu do planowanych inwestycji w infrastrukturę rowerową. Jak można zauważyć planowane do budowy ścieżki rowerowe będą przecinały ciekami wodne takie jak:

- Kłodnica w miejscowości Gliwice (Metropolitalna sieć tras rowerowych Gliwice-Katowice),
- Przemsza w miejscowościach Sosnowiec oraz Będzin (droga dla rowerów Sosnowiec-Dąbrowa Górnicza),
- Przemsza na terenie powiatu Sosnowiec (pozostałe drogi rowerowe).

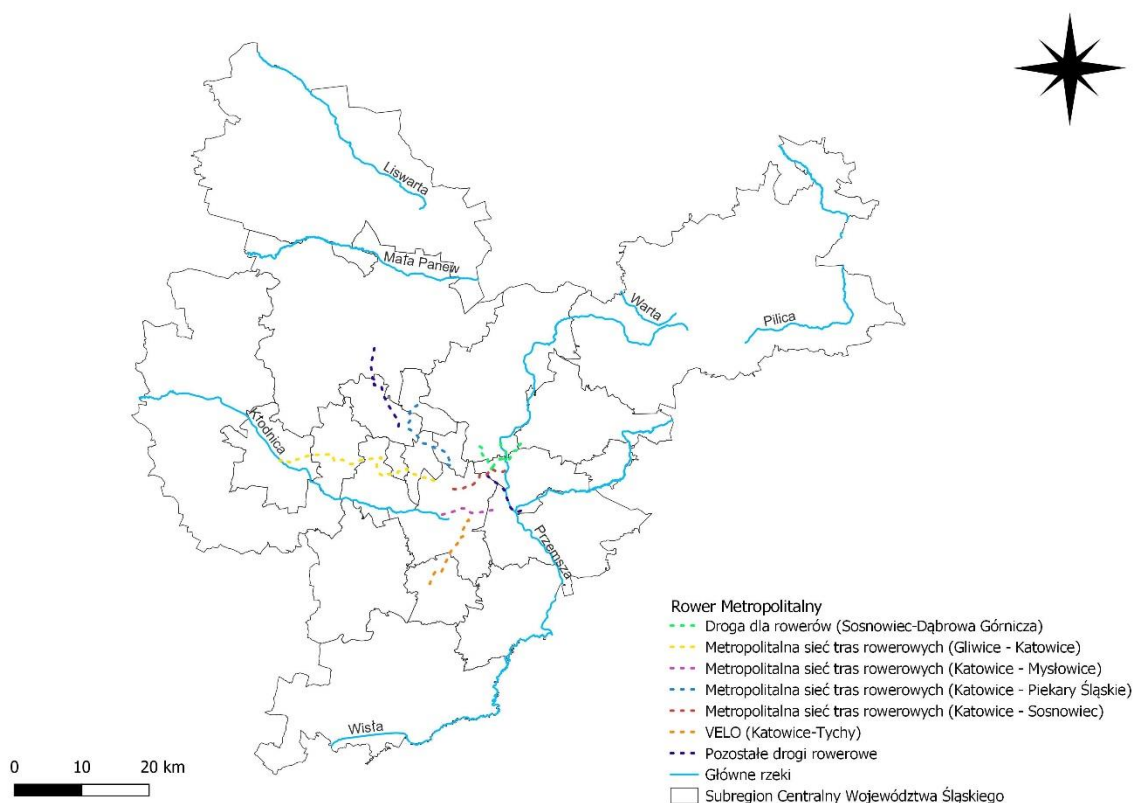
Jednakże niezmiernie ważna jest informacja, iż większość ww. planowanych ścieżek rowerowych zostanie poprowadzona istniejącymi wiaduktami i mostami, co wyeliminuje konieczność budowy nowych obiektów infrastruktury technicznej w pobliżu cieków. Tam gdzie będzie to konieczne, powstaną kładki, lecz w miarę możliwości do przeprowadzenia ścieżki przez rzekę będą wykorzystywane już istniejące obiekty.

Zadania uwzględniające budowę nowych ścieżek rowerowych oraz infrastruktury uzupełniającej mogą powodować powstanie zwykle pośrednich, nieznaczących, negatywnych oddziaływań. Skala oddziaływania będzie uzależniona od zakresu planowanych działań, lecz zagrożenia jakie niosą za sobą nowe inwestycje liniowe mogą pojawić się na każdym etapie prowadzonych prac. Aby zminimalizować negatywne oddziaływanie planowanych inwestycji na wody należy prowadzić prace zgodnie z istniejącym planem budowy, przy wykorzystaniu odpowiedniego sprzętu oraz dostępnej wiedzy i pomocy specjalistów. Na pogorszenie stanu środowiska może mieć również wpływ niewłaściwie zaplanowana baza budowy inwestycji,

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

dlatego na etapie jej planowania należy uwzględnić odpowiednie zabezpieczenia, szczególnie w odniesieniu do infrastruktury wodno – ściekowej. Środowisko wodne to miejsce życia wielu organizmów żywych, również tych wrażliwych na zanieczyszczenia, dlatego kwestię ochrony wód podczas prowadzenia inwestycji należy rozpatrywać również pod względem dbałości o różnorodność biologiczną gatunków wodnych.

Rysunek 7.37. Planowane inwestycje rowerowe na tle głównych rzek Subregionu Centralnego



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii oraz PGW WP

Zadania określone w ramach Planu w sposób pośredni oraz bezpośredni będą wpływały na poprawę stanu wód powierzchniowych oraz podziemnych. Pozytywny wpływ na wody będą miały działania wpływające na minimalizację zanieczyszczeń powietrza, wśród których głównie można wymienić zadania uwzględniające budowę ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Woda wykazuje cechy

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

mobilności w środowisku, co za tym idzie poprawa stanu jakości powietrza wpływa na poprawę stanu jakości wody. Poprawa jakości powietrza wpłynie również na zmniejszenie przedostawania się razem z opadem mokrym i suchym zanieczyszczeń do wód powierzchniowych (bezpośrednio) i podziemnych (pośrednio po infiltracji z gleby). Dodatkowo prognozuje się, iż zadania związane z przebudową parkingów, budową sieci ścieżek rowerowych, modernizacją dróg oraz linii kolejowych uwzględnią również wykonanie rowów odwadniających lub kanalizacji deszczowej wyposażonej w urządzenia oczyszczające (separatory, osadniki, studnie chłonne). W wyniku zastosowania takich rozwiązań, poprawie powinny ulec parametry wód na omawianym terenie.

W wyniku przeprowadzonej analizy stwierdzono, że wszystkie zaplanowane pakiety działań będą w większości w sposób pozytywny, pośredni oraz bezpośredni i długoterminowy oddziaływały na wody podziemne i powierzchniowe na terenie Subregionu Centralnego.

7.1.7 Oddziaływanie na powietrze

Jakość powietrza ma bardzo duży wpływ na wiele sfer życia mieszkańców, począwszy od stanu zdrowia, samopoczucia, po jakość spożywanych pokarmów. Odgrywa również ważną rolę w obserwowanych zmianach klimatycznych, które towarzyszą naszej planecie. Poprawa jakości powietrza jest jednym z głównych aspektów ochrony środowiska. Wiele organizacji, w tym Unia Europejska, prowadzi kampanie na rzecz zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do atmosfery. Ustanowiono wiele regulacji na rzecz poprawy stanu powietrza oraz przy wsparciu funduszami unijnymi zobowiązano wiele państw do ich przestrzegania. Na pogarszający się stan powietrza wpływ ma wiele czynników, jednakże jednym z głównych jest emisja zanieczyszczeń ze spalin silników spalinowych, która nasila się wraz z rosnącym natężeniem ruchu na drogach. W spalinach znajduje się ponad 1500 szkodliwych substancji, lecz na jakość powietrza wpływają głównie tlenki węgla, tlenki azotu, węglowodory (szczególnie WWA), metale ciężkie oraz pyły. Emisja szkodliwych substancji pochodzących z wzmożonego ruchu jest zauważalna zwłaszcza na obszarach silnie zurbanizowanych takich jak centra miast czy dzielnice przemysłowe. Największym zagrożeniem związanym z emisją zanieczyszczeń do powietrza są zatory tworzące się w centrach miast, gdzie zabudowa jest zwarta

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

a zanieczyszczenia kumulują się i ich rozproszenie jest niemożliwe. Jedną z metod zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do powietrza jest właśnie określenie projektów, które zostały opisane w Planie. Żeby precyzyjnie określone zadania zaczęły przynosić oczekiwane efekty potrzebne jest zintegrowane podejście w wymiarze gospodarczym, społecznym i środowiskowym, co zostało szczegółowo zdefiniowane w SUMP.

Wstępna analiza zadań i zaplanowanych inwestycji, pozwala na łatwe wysnuć wniosku, iż wszystkie przewidziane zadania będą w sposób pozytywny oddziaływać na jakość powietrza atmosferycznego. Od ich rodzaju będzie zależało czy będzie to oddziaływanie pośrednie czy bezpośrednie, ale finalny efekt będzie taki sam – poprawa jakości powietrza.

W ramach SUMP zaplanowano wiele inwestycji uwzględniających rozwój systemu ścieżek rowerowych. Działania te rozpisano z dbałością o stworzenie spójnego układu przestrzennego. Nowoczesne społeczeństwo będzie decydowało się na rozwiązania ekologiczne, jeśli planowanie transportowe i przestrzenne będą szły ze sobą w parze. Oznacza to wybór zeroemisyjnego środka transportu, gdy ta alternatywa będzie interesująca ekonomicznie i społecznie. Oddziaływania pozytywne, które się pojawią będą miały charakter długoterminowy.

Mieszkańcy dzielnic podmiejskich, którzy dotychczas mogli przemieszczać się do centrum wykorzystując do tego celu jedynie własny samochód dostaną możliwość wyboru bardziej ekologicznego środka transportu. Ścieżka rowerowa czy linia autobusowa, która pozwoli dotrzeć im do konkretnego celu będzie z pewnością ciekawą alternatywą, której wybór przysłuży się poprawie jakości powietrza. Prognozowane jest zatem zmniejszenie korzystania z samochodów na rzecz podróży rowerem, szczególnie na krótkich odcinkach, takich jak droga prowadząca z obrzeży miasta do centrum.

Wdrożenie priorytetów dla komunikacji zbiorowej to sposób na walkę z powstającymi w godzinach szczytu wąskimi gardłami. Dodatkowo wypracowanie systemu zarządzania ruchem pozwoli zminimalizować problemy wynikające z brakiem płynności ruchu. Badania przeprowadzone w Stanach Zjednoczonych wykazały, że na obszarach zakorkowanych koncentracja zanieczyszczenia wzrastała o 40%, w porównaniu do tych samych miejsc, które zostały poddane badaniom

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

w godzinach o najmniejszym ruchu. Jest to szczególnie istotna informacja w odniesieniu do obszarów o dużym natężeniu ruchu jak np. centra miast czy drogi wylotowe z obszarów silnie zurbanizowanych.

Strefy czystego transportu, które powstaną na terenach charakteryzujących się złą jakością powietrza mogą stać się metodą ograniczenia tego problemu. Transport wraz z sektorem komunalno-bytowym jest głównym źródłem zanieczyszczeń powietrza odpowiedzialnym m.in. za emisję tlenków azotu NO_x (PL – 33,2%), tlenku węgla CO (23,2%) i pyłów: PM₁₀ (9,6%) i PM_{2,5} (16,6%). Wiele europejskich miast w odpowiedzi na ten problem wprowadza ograniczenia wjazdu dla samochodów o niskich normach spalin lub w określonych porach, którymi zwykle są godziny szczytu. Jest to jeden ze sposobów poprawy jakości powietrza, szczególnie na obszarach miejskich, gdzie koncentracja zanieczyszczeń z transportu jest niezwykle wysoka.

Inwestycje w ramach zakupu nowych tramwajów, trolejbusów oraz bezemisyjnych autobusów to głównie ukłon w stronę podniesienia jakości podróży pasażerów, ale jednocześnie jest to kolejny sposób na walkę z negatywnym wpływem transportu zbiorowego na otoczenie. Dodatkowo zadbanie o właściwą infrastrukturę dla pojazdów elektrycznych, a w przyszłości planowane inwestycje w kierunku zakupu zielonej energii dla taboru transportu zbiorowego to bezapelacyjnie działania, które przyczynią się do poprawy jakości powietrza na terenie Subregionu.

Ostatnią analizowaną grupą zadań stały się te, które nie będą bezpośrednio związane z pozytywnym oddziaływaniem na jakość powietrza, lecz w przyszłości pośrednio mogą przyczynić się do jej poprawy. Wśród nich znalazły się m.in.: Rozwój projektu Metropolitalnych Szkół Prototypowania, Opracowanie Planu zrównoważonej logistyki miejskiej dla Subregionu Centralnego, Opracowanie modelu ruchu dla Subregionu Centralnego oraz Przeprowadzanie cyklicznych badań społecznych dotyczących nawyków mobilnościowych i badania ruchu oraz Rozwój alternatywnych usług transportowych.

Podsumowując można z całą pewnością założyć, iż wszystkie zadania wpisane w SUMP przyczynią się w perspektywie długofalowej do poprawy jakości powietrza atmosferycznego.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Główne zamierzenia Planu opierają się na stworzeniu obszaru spójnego, dobrze skomunikowanego oraz dostępnego dla wszystkich członków społeczności, zarówno tych wiejskich jak i miejskich, z jednoczesnym poszanowaniem i chęcią poprawy jakości środowiska. Realizacja wszystkich zadań, przyczyni się do realizacji wyznaczonych celów, a ich „efektem ubocznym” będzie pośrednia bądź bezpośrednia poprawa jakości powietrza. Jednakże w sytuacji powstania niekontrolowanych, długofalowych opóźnień, bądź napotkanych trudności, które uniemożliwią częściową realizację niektórych zadań, może dojść do pogorszenia jakości powietrza. Planowane inwestycje powinny zatem charakteryzować się spójną ciągłością i wzajemnym uzupełnianiem się, co powoli jednocześnie zadbać o skomunikowanie obszarów dotychczas pominiętych, z równoczesnym wykluczeniem tworzenia się „wąskich gardeł”, które prowadzą do powstania zatorów. Przy zadbanie o jednoczesne wdrażanie wszystkich wyznaczonych projektów, negatywne oddziaływania jakie mogą pojawić się podczas prowadzonych prac będą miały charakter krótkotrwały i mało znaczący. Powiązanie będą z prowadzonymi pracami budowlanymi i modernizacyjnymi i zostaną wygaszone w momencie zakończenia prac.

Oddziaływania negatywne, które mogą powstać będą miały charakter przejściowy i będą związane z realizacją planowanych inwestycji. Źródłem negatywnego oddziaływania mogą być głównie zadania związane z infrastrukturą drogową, tramwajową, rowerową oraz kolejową. Faza budowy związana jest z emisją spalin z maszyn budowlanych oraz emisją substancji pyłowych. Charakter tych oddziaływań będzie lokalny i krótkotrwały – ustanie w momencie zakończenia robót budowlanych. Również zadania uwzględniające modernizację istniejących już obiektów mogą wiązać się z powstaniem chwilowych negatywnych oddziaływań, wywołanych pracą maszyn budowlanych (hałas, zapylenie).

Rozwój sieci drogowej i kolejowej może oddziaływać na jakość powietrza atmosferycznego zarówno w sposób pozytywny jak i negatywny. Na pogarszający się stan powietrza wpływ ma wiele czynników, jednakże jednym z głównych jest emisja zanieczyszczeń ze spalin silników spalinowych, która nasila się wraz z rosnącym natężeniem ruchu na drogach. W spalinach znajduje się ponad 1500 szkodliwych substancji, lecz na jakość powietrza wpływają głównie tlenki węgla, tlenki azotu,

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

węglowodory (szczególnie WWA), metale ciężkie oraz pyły. Emisja szkodliwych substancji pochodzących ze wzmożonego ruchu jest zauważalna zwłaszcza na obszarach silnie zurbanizowanych takich jak centra dużych miast czy dzielnice przemysłowe. Największym zagrożeniem związanym z emisją zanieczyszczeń do powietrza są zatory tworzące się w centrach miast, gdzie zabudowa jest zwarta a zanieczyszczenia kumulują się i ich rozproszenie jest niemożliwe. Modernizacja niektórych dróg pozwoli zminimalizować koncentrację emisji zanieczyszczeń na terenach o dużym natężeniu ruchu. Działania zmierzające do modernizacji linii kolejowych wpłyną na płynność i prędkość ruchu kolejowego, co w dalszej perspektywie czasowej pozwoli poprawić efektywność energetyczną. Planowane inwestycje w zakresie elektryfikacji sieci kolejowej również pozytywnie wpłyną na jakość powietrza, a pojawienie się alternatywy dla transportu drogowego będzie sposobem na zmniejszenie natężenia ruchu na drogach lokalnych. Wyświetlone drogi, szczególnie te o charakterze gminnym lub dojazdowym charakteryzują się występowaniem licznych ubytków w asfalcie i kolein, co nie pozostaje bez znaczenia dla jakości powietrza. Pojazdy, które uczęszczają takimi drogami narażone są na szybkie zużywanie klocków hamulcowych i ścieranie opon, a to prowadzi do pylenia wtórnego. Z kolei degradacje dróg o charakterze ponad lokalnym wymuszają na zarządcach tras instalowanie znaków informujących o ograniczeniach prędkości. W związku z tym na drogach o dużym natężeniu ruchu może dochodzić do tworzenia się korków lub odcinkowych zastoju, co negatywnie oddziałuje na stan powietrza.

W ramach przygotowanego SUMP nie przewiduje się wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na jakość powietrza. Wszystkie zaplanowane działania będą w długofalowej perspektywie pozytywnie oddziaływać na powietrze atmosferyczne.

Wśród najważniejszych działań minimalizujących oraz zapobiegawczych dla ewentualnych negatywnych oddziaływań wpływających na powietrze można wymienić:

- unikanie emisji substancji pyłowych na etapie budowy lub rozbudowy,
- przestrzeganie zapisów pozwoleń budowlanych,
- korzystanie z maszyn i urządzeń o wysokich normach spalin,

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- stosowanie hermetyzacji oraz technik przeciwpylowych (np. zraszanie),
- czyszczenie kół pojazdów przez wyjazdem z placu budowy na drogę w celu ograniczenia wtórnego unosu,
- zarządzanie terenami zielonymi wzdłuż dróg transportu liniowego, w tym stosowanie pasów zieleni izolacyjnej z wykorzystaniem gatunków zimozielonych,
- ochrona zieleni, szczególnie miejskiej,
- wybieranie rozwiązań niskoemisyjnych np. w zakresie transportu,
- minimalizowanie emisji zanieczyszczeń na etapie realizacji prac budowlanych poprzez ekonomiczne użytkowanie pojazdów i maszyn: wyłączanie silników podczas załadunku i rozładunku materiałów oraz innych przerw w pracy,
- zakładanie pasów zieleni izolacyjnej.

7.1.8 Oddziaływanie na gleby, powierzchnię ziemi i zasoby naturalne

Projekty zaproponowane w SUMP nie będą w sposób bezpośredni pozytywnie oddziaływać na gleby, powierzchnię ziemi i zasoby naturalne, ale zaplanowane i odpowiednio przeprowadzone inwestycje mogą w przyszłości przysłużyć się do zmniejszenia negatywnego wpływu infrastruktury liniowej na środowisko glebowe. Rozbudowa systemu ścieżek rowerowych oraz dążenie do zmniejszenia wykorzystania prywatnych samochodów podczas podróży do główne czynniki, które mogą pośrednio wpłynąć na zmniejszenie przedostawania się do gleb zanieczyszczeń. Dodatkowo należy zauważyć, że poprawa jakości powietrza wynikająca z realizacji zaplanowanych zadań również pośrednio przyczyni się do poprawy jakości stanu gleb. Mniejsza ilość zanieczyszczeń, która wraz z opadem mokrym bądź suchym przedostaje się do gleby to jeden ze skutków poprawy jakości powietrza.

Nie bez znaczenia dla jakości gleb pozostaną również inwestycje uwzględniające wprowadzenie stref czystego transportu oraz sieci przyjaznych ulic. Odpowiednio dopracowany system zarządzania ruchem w regionie oraz prowadzenie priorytetów dla komunikacji zbiorowej to metody walki z korkami, a także wąskimi gardłami, które sprzyjają pogorszeniu jakości powietrza. Wszystkie zadania, które będą wiązały się

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

z pozytywnym wpływem na jakość powietrza, będą równocześnie pośrednio wpływały na stan gleb.

Podsumowując można przyjąć prognozę, iż zaplanowane działania będą w sposób pośredni, długoterminowy lecz pozytywny oddziaływały na poprawę jakości gleb, degradację powierzchni ziemi oraz zachowanie zasobów naturalnych.

Analiza planowanych działań związanych z realizacją inwestycji będzie w większym bądź mniejszym stopniu prowadziła do naruszenia pokrywy glebowej, co wynika ze specyfiki zadań związanych z inwestycjami liniowymi. Największe negatywne oddziaływania będą występowały podczas prac uwzględniających tworzenie nowych odcinków dróg, linii kolejowych i tramwajowych, parkingów, węzłów przesiadkowych oraz ścieżek rowerowych. Czasowe bądź stałe wykorzystanie konkretnego fragmentu powierzchni ziemi będzie związane z koniecznością wyłączenia danego obszaru z jego funkcji rolniczej bądź leśnej. Podczas realizacji inwestycji mogą pojawić się negatywne oddziaływania na powierzchnię gleby takie jak zakwaszenie gleb w pobliżu powstających ciągów, co będzie wynikało z emisji gazów o charakterze kwasotwórczym. Tereny zaplecza budowlano – magazynowego, które powstaną w pobliżu planowanych inwestycji mogą stać się źródłem niekontrolowanych przepływów zanieczyszczeń do gleb np. pochodzących z rozszczelnienia się mobilnego węzła sanitarnego. Dodatkowym zagrożeniem są pracujące maszyny i sprzęt budowlany, który podczas nieprzewidzianej awarii może wywołać przepływ substancji szkodliwych np. oleju w głąb gleby. Najmniejszym negatywnym oddziaływaniem na powierzchnię ziemi będą charakteryzować się działania inwestycyjne związane jedynie z pracami modernizacyjnymi czy przebudową. Specyfika takich zadań nie wymaga ingerencji w powierzchnię ziemi, co nie oznacza iż negatywne oddziaływanie nie może powstać. W dużej mierze będzie to zależało od dbałości o jakość prowadzonych prac i sprzęt wykorzystywany podczas modernizacji.

Stopień negatywnego oddziaływania planowanych inwestycji na zasoby naturalne będzie zależał głównie od skali prowadzonych prac. Działania związane z modernizacjami czy przebudową nie będą w żaden sposób oddziaływały na zasoby, ponieważ będą miały miejsce w terenach już zagospodarowanych. Poza tym nie będą wymagały naruszenia powierzchni ziemi, co może być zagrożeniem

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

szczególnie dla złóż odkrywkowych. Nieco inaczej mogą oddziaływać zadania uwzględniające budowę nowych odcinków dróg, ścieżek rowerowych czy linii kolejowych i tramwajowych. Wydobycie złóż znajdujących się pod ziemią może doprowadzić do zniekształcenia fragmentów nowo wybudowanych tras poprzez tworzenie się kolein i wybojów. Wykorzystanie terenu pod inwestycje liniowe lub w związku z pracami przy tworzeniu parkingów może utrudnić dostępność do złóż, dlatego na etapie planowania inwestycji należy uwzględnić występowanie miejsc wydobywania zasobów naturalnych. Ze względu na specyfikę planowanych inwestycji, nie należy zapominać, że do rozbudowy i modernizacji infrastruktury liniowej wykorzystywane są surowce naturalne takie jak: kruszywa, masy bitumiczne i materiały budowlane.

Wśród najważniejszych działań minimalizujących oraz zapobiegawczych dla ewentualnych negatywnych oddziaływań wpływających na gleby, powierzchnię ziemi i zasoby naturalne można wymienić:

- prowadzenie robót budowlanych w sposób gwarantujący ochronę gleb,
- właściwe zabezpieczenie urządzeń przed ewentualnymi wyciekami,
- unikanie emisji substancji pyłowych na etapie budowy lub rozbudowy,
- przestrzeganie zapisów pozwoleń budowlanych,
- prowadzenie prac z uwzględnieniem możliwie najlepszych technologii zabezpieczających przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do gleb,
- ograniczanie do minimum strefy bezpośredniej ingerencji robót remontowo-budowlanych,
- minimalizowanie terenów przeznaczonych dla obiektów zaplecza budowy i zabezpieczanie powierzchni składowej i postojowej przed awaryjnym wyciekiem paliwa i smarów,
- odpowiednie przygotowanie materiałów neutralizujących na wypadek ewentualnych wycieków lub awarii zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji,
- odpowiednie przygotowanie szczelnych miejsc do czasowego gromadzenia odpadów wytwarzanych w wyniku prac rozbiórkowych i podczas prac budowlanych,
- poruszanie się maszynami budowlanymi i środkami transportowymi po ściśle wytyczonych drogach dojazdowych,

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- odpowiednie składowanie gruntów zanieczyszczonych, warstw ziemi i humusu,
- rekultywowanie miejsc zdegradowanych w czasie prowadzonych robót,
- wykorzystanie zabezpieczonej w czasie budowy wierzchniej warstwy gleby,
- stosowanie technologii ograniczającej zasięg prowadzonego odwodnienia roboczego,
- prowadzenie utrzymania dróg wodnych z uwzględnieniem zapobiegania i zwalczania zanieczyszczeń powierzchni ziemi.

7.1.9 Oddziaływanie na klimat i jego zmiany

Zgodnie ze „Strategicznym planem adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” transport został uznany za sektor wrażliwy na zmiany klimatu. Pogłębiające się zjawiska związane ze zmianami klimatu wpływają na sektor transportu powodując głównie zaburzenia płynności ruchu. Oprócz tego obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa obiektów budowlanych, w tym także obiektów infrastruktury transportowej, jest zapisany w ustawie – Prawo budowlane.

Jeden z elementów wpływających na klimat danego obszaru to stopień zanieczyszczenia powietrza. Dlatego wraz z polepszeniem jakości powietrza poprawie ulega klimat, jeśli inne czynniki zbyt dominująco i negatywnie na niego nie oddziałują.

Pozytywne oddziaływanie na warunki klimatyczne pojawi się w związku z ograniczeniem emisji do atmosfery dwutlenku węgla, który jest jednym z gazów pochodzących m.in. z transportu. Sprzyjać temu będą wszystkie zaproponowane w projekcie SUMP działania, które uwzględniają: rozwój komunikacji publicznej i jej integracji z ruchem indywidualnym, a także transportu rowerowego, szynowego i elektromobilności. Ponadto korzystnie wpłyną na ograniczenie emisji gazów cieplarnianych działania usprawniające zarządzanie ruchem.

Oddziaływanie negatywne na klimat będą wynikało z emisji gazów cieplarnianych na etapie wykonawczym - budowy (emisja z maszyn i urządzeń budowlanych), a także na etapie eksploatacji (ze spalania paliw w silnikach, z infrastruktury towarzyszącej). Negatywnie na mikroklimat będzie wpływać także zajmowanie oraz

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

uszczelnienie powierzchni ziemi, która dotąd stanowiła powierzchnię biologicznie czynną.

Niekorzystnym zjawiskiem pojawiającym się w dużych miastach, jest powstawanie tzw. „miejskiej wyspy ciepła”. Zmniejszenie ładunku zanieczyszczeń emitowanych do powietrza pozwoli ograniczyć niekorzystne zjawiska termiczne (wzrost temperatury) oraz wilgotnościowe (obniżenie wilgotności powietrza na terenie zabudowanym), a także poprawi mikroklimat miast.

Zgodnie ze SPA 2020 działania adaptacyjne powinny obejmować monitoring elementów infrastruktury transportowej, który da podstawę do opracowania właściwych zasad konstrukcyjnych a także zarządzanie szlakami komunikacyjnymi w warunkach zmian klimatu. Zachodzące zmiany klimatyczne będą zauważalne w perspektywie długookresowej, dlatego też przy projektowaniu infrastruktury transportowej należy brać pod uwagę zagrożenia klimatyczne mogące wystąpić w przyszłości. Infrastrukturę transportową buduje się na dłuższy okres – rzędu 70-100 lat, dlatego też przyszłe zmiany klimatyczne należy uwzględniać w bardziej odległych horyzontach czasowych.

Do najważniejszych środków zapobiegawczych lub minimalizujących negatywne oddziaływania na powietrze i klimat należą:

- ograniczenie ruchu pojazdów ciężkich (promocja transportu multimodalnego),
- projektowanie pasów zieleni przydrożnej i izolacyjnej (wielopiętrowej),
- wykorzystanie ekranów akustycznych jako powierzchni biologicznie czynnych,
- prowadzenie dróg w tunelach w obrębie obszarów o największej gęstości zaludnienia,
- optymalne kształtowanie niwelety drogi (unikanie dużych pochyleń podłużnych),
- na etapie prowadzenia prac budowlanych korzystanie z maszyn i urządzeń o wysokich normach spalin czy zraszanie materiałów pyłących,
- budowa elementów infrastruktury podnoszącej bezpieczeństwo wspieranej z odnawialnych źródeł energii (np. panele fotowoltaiczne) oraz oświetlenie automatycznie dopasowujące parametry działania do warunków (np. ograniczenie natężenia światła w przypadku braku przechodniów),
- stosowanie zapisów promujących ochronę powietrza w dokumentach przetargowych.

7.1.10 Oddziaływanie na zabytki, dobra materialne i krajobraz

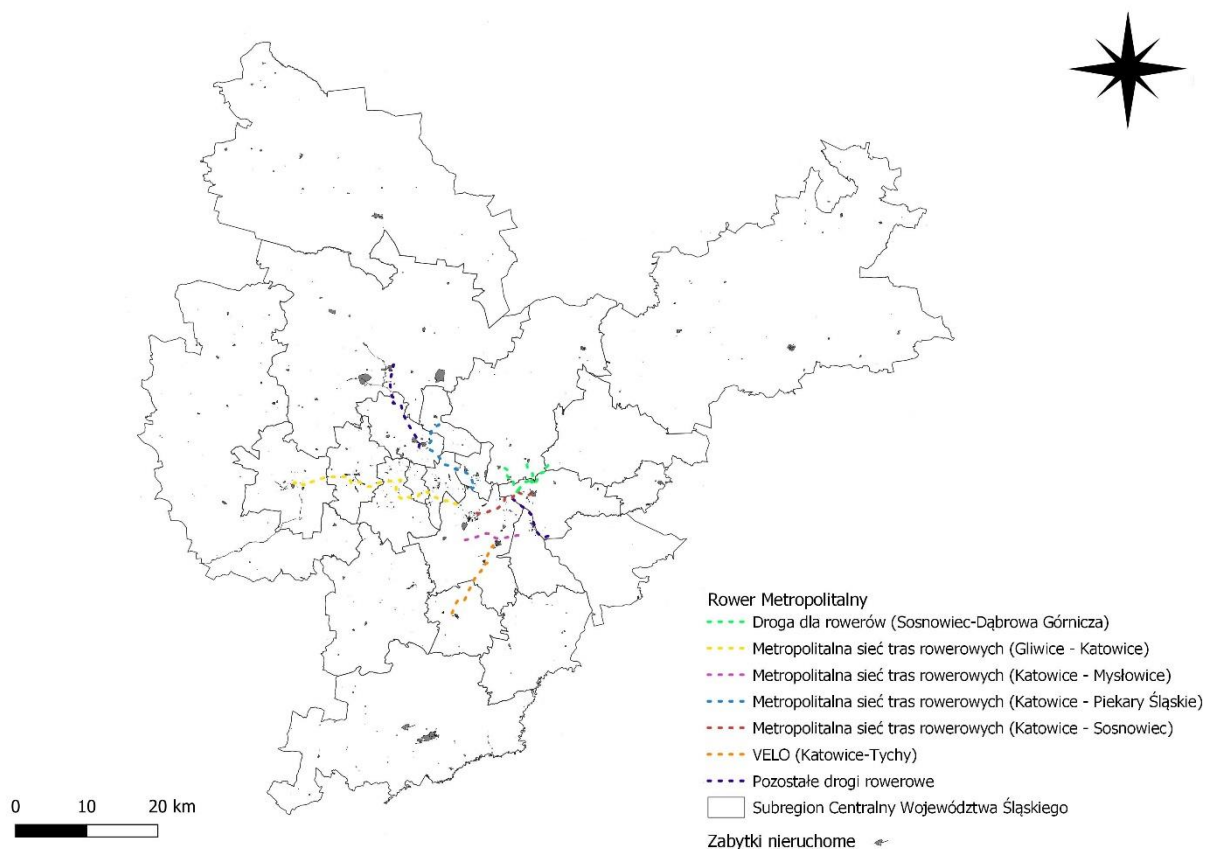
Oddziaływanie planowanych działań na zabytki może mieć charakter zarówno pozytywny jak i negatywny. Negatywne oddziaływanie, jeśli powstanie będzie związane głównie z etapem realizacyjnym, co będzie wynikało z konieczności użytkowania ciężkiego sprzętu budowlanego. Drgania i zanieczyszczenia generowane przez maszyny mogą prowadzić do postępu degradacji obiektów zabytkowych znajdujących się w pobliżu. Skala negatywnego oddziaływania będzie zależała od rodzaju planowanych prac - budowa bądź przebudowa będzie wymagała użycia większej ilości ciężkiego sprzętu niż zadania polegające na modernizacji czy rewitalizacji. Należy również uwzględnić negatywny wpływ emisji gazowych ze spalin o kwasotwórczym charakterze, które mogą przyczynić się do degradacji zabytków o konstrukcji stalowej lub posiadających elementy z piaskowca i wapieni. Jednakże planowane inwestycje w zakresie rozbudowy linii kolejowych, w większości zlokalizowane są z dala od obiektów zabytkowych, dlatego wystąpienie negatywnego oddziaływania jest minimalne. Nowe linie tramwajowe mogą natomiast wiązać się z ponadnormatywnym oddziaływaniem na konstrukcje budynków, szczególnie tych zabytkowych. Pod uwagę brany jest zwłaszcza niekorzystny wpływ drgań, które powstają podczas przejazdu tramwaju. Aby ograniczyć negatywne oddziaływania komunikacji tramwajowej na zabytki, należy stosować wibroizolację podczas budowy konstrukcji torowiska. Montaż wibroizolacji powinien zostać poprzedzony obliczeniami symulacyjnymi, które pozwolą dobrać odpowiednie parametry mat. Wpływ na skuteczność stosowanych wibroizolacji mogą mieć: modele taboru tramwajowego, warunki gruntowo-wodne oraz konstrukcje budynków zlokalizowane w pobliżu torowisk.¹⁴ Podczas wykonywania wykopów pod przyszłe inwestycje możliwe jest natrafienie na nowe stanowiska archeologiczne, co będzie oddziaływaniem pozytywnym i pośrednim. Rozwój infrastruktury drogowej i kolejowej pozwala na zwiększenie dostępności miejsc cennych historycznie, a tym samym wpływa na zwiększenie ruchu turystycznego i rozwój lokalnej kultury.

¹⁴ Wybrane wyniki badań wpływu drgań tramwajowych na budynki w Krakowie. Krzysztof Stypuła, Tadeusz Tatara (Politechnika Krakowska)

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Na poniższych rycinach przedstawiono planowane inwestycje kolejowe oraz rowerowe w odniesieniu do zabytków nieruchomości zlokalizowanych na terenie Subregionu Centralnego.

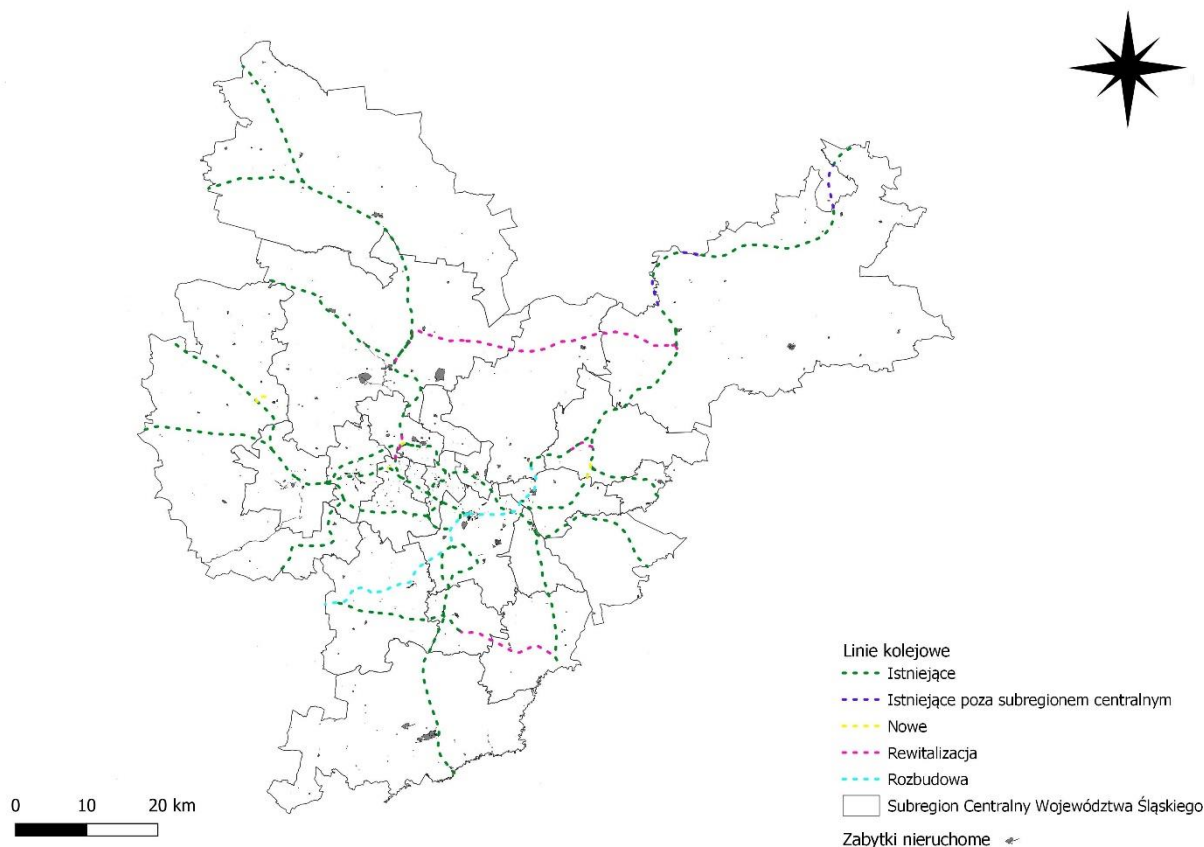
Rysunek 7.38. Planowane inwestycje w infrastrukturę rowerową na tle zabytków nieruchomości Subregionu



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii oraz NID

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Rysunek 7.39. Planowane inwestycje w infrastrukturę kolejową na tle zabytków nieruchomości Subregionu



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii oraz NID

7.1.11 Oddziaływanie skumulowane

Przeprowadzenie analizy oddziaływania skumulowanego inwestycji powinny być przedmiotem analiz w ramach oceny oddziaływania na środowisko konkretnej inwestycji. W chwili obecnej brak wiedzy na temat ostatecznej listy inwestycji, które realnie zostaną zrealizowane. W Planie oraz w Prognozie przedstawiono maksymalny zakres inwestycji, to czy i kiedy będą one realizowane zależy od warunków organizacyjnych i finansowych w przyszłej perspektywie. Znana jest lokalizacja poszczególnych projektów, która pozwala przypuszczać, że fizyczne odległości pomiędzy inwestycjami nie spowodują wystąpienia efektów skumulowanych.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Podczas realizacji przedsięwzięć może dojść do lokalnych utrudnień i krótkotrwałych kumulacji niekorzystnego oddziaływania – np. utrudnienia w ruchu drogowym czy komunikacji miejskiej. Oddziaływania te jednak będą lokalne, krótkotrwałe i ustąpią w momencie zakończenia prac.

8 Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru

W poprzednim rozdziale zostały wskazane działania, które mogą wywoływać negatywne skutki dla środowiska. Podstawowym sposobem minimalizacji ewentualnych negatywnych oddziaływań związanych z realizacją SUMP jest przestrzeganie przy realizacji poszczególnych zadań obowiązujących przepisów.

SUMP jest co do zasady narzędziem służącym ograniczeniu presji transportu i mobilności osób i towarów na środowisko, w związku z czym należy uznać, że środkami zapobiegającymi prawdopodobnemu negatywnemu oddziaływaniu na środowisko przyrodnicze i krajobraz są między innymi rozwiązania zaproponowane w projekcie tego dokumentu.

Przy realizacji niektórych zadań inwestycyjnych, dotyczących budowy czy modernizacji infrastruktury drogowej, rowerowej i parkingowej należy również pamiętać o szeregu działań organizacyjno – administracyjnych pozwalających zapobiegać lub ograniczać oddziaływania planowanych zadań na środowisko. Do działań tych należą:

- ścisły nadzór merytoryczny nad prawidłową realizacją *SUMP* oraz systematyczny monitoring stanu środowiska, o analizie wyników i podejmowaniu adekwatnych działań do otrzymanych wyników,
- egzekwowanie i przestrzeganie zapisów wynikających z wydanych decyzji administracyjnych, regulaminów i przepisów prawnych,

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- ścisłej współpracy z innymi instytucjami dysponującymi danymi na temat stanu środowiska (m.in. WIOŚ, Urząd Marszałkowski, Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny),
- prowadzenie szkoleń dla pracowników administracji samorządowej,
- edukacja ekologicznej społeczności,
- wzmocnienie funkcji kontrolnej służb ochrony środowiska,
- przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięć na środowisko wraz z przedstawieniem wariantu możliwie najmniej obciążającego środowisko, a jednocześnie ekonomicznie uzasadnionego, zapewniającej wysoki poziom merytoryczny oraz biorącej pod uwagę wszystkie możliwe oddziaływania, zwłaszcza na obszary chronione (jeśli będzie wymagana),
- sprawne egzekwowanie zapisów określonych w decyzjach administracyjnych i przepisach prawnych,
- przeprowadzenie inwentaryzacji przyrodniczej lub monitoringu na etapie planowania konkretnego przedsięwzięcia (np. w ramach oceny oddziaływania na środowisko),
- uwzględnianie zrównoważonego zagospodarowania przestrzennego przy wyborze lokalizacji i opracowywaniu projektu inwestycji (np. zachowanie terenów zielonych i przyjaznej ludzom przestrzeni publicznej) oraz zachowanie wymogów ochrony krajobrazu,
- uwzględnienie zasady turystyki zrównoważonej - infrastruktura turystyczna powinna w jak najmniejszym stopniu obciążać środowisko, uwzględniać występowanie chronionych gatunków i siedlisk oraz zakładać właściwą gospodarkę odpadami, wodno-ściekową oraz emisję hałasu,
- dostosowanie terminu przeprowadzania prac remontowych oraz budowlanych do okresów lęgowych i rozrodczych zwierząt, głównie ptaków, płazów, nietoperzy i ryb lub stworzenie siedlisk zastępczych (tj. budki lęgowe, skrzynki dla nietoperzy),
- zaplanowanie prac remontowo-budowlanych w sposób minimalizujący niszczenie roślinności, terenów zielonych i krajobrazu oraz uwzględniający wykonywanie nowych nasadzeń drzew i krzewów, odtworzenie zniszczonych terenów zielonych w sąsiedztwie inwestycji,

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- dostosowanie rodzaju i zakresu prac do wymogów ochrony przyrody – zwłaszcza w przypadku ekosystemów wodnych i podmokłych (np. przy realizacji inwestycji hydrotechnicznych) poprzez prowadzenie konsultacji przyrodniczych oraz poprzez zachowanie zgodności z Ramową Dyrektywą Wodną,
- uwzględnianie celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych.

Do przedsięwzięć realizowanych w ramach *SUMP* podczas realizacji których może pojawić się chwilowe, krótkotrwałe negatywne oddziaływania na środowisko należą inwestycje z zakresu przebudowy dróg oraz infrastruktury kolejowej, parkingowej i rowerowej. Inwestycje te powodować będą negatywne oddziaływanie na środowisko tylko na etapie budowy, następnie przyczynią się do poprawy stanu środowiska na analizowanym terenie i będą na nie oddziaływać pozytywnie. Największą skalą negatywnego oddziaływania będą natomiast charakteryzować się inwestycje polegające na budowie nowych obiektów infrastruktury liniowej (drogowej i kolejowej). Często prowadzą one do fragmentacji siedlisk, tworzenia efektu barierowego dla migrujących gatunków oraz nieodwracalnych zmian krajobrazowych. Niejednokrotnie są to działania o skali ponadlokalnej, konieczne do wykonania z uwagi na rosnącą presję transportowo-komunikacyjną. Z tego względu opracowywane są dokumenty takie jak *SUMP*, które łączą w sobie rozwój mobilności (poprzez zaplanowane inwestycje) z jednoczesnym poszanowaniem istniejących walorów środowiskowych. Inwestycje te w zdecydowanej większości, z uwagi na swój charakter podlegać będą procedurze oddziaływania na środowisko, w której szczegółowo analizowane będzie oddziaływanie na poszczególne komponenty środowiska. W ramach procedury uwzględniane będą również analizy dotyczące minimalizacji bądź kompensacji możliwych oddziaływań. W efekcie ocenie zostanie poddany poziom znacznosci poszczególnych oddziaływań. W procedurze oceny oddziaływania na środowisko powinni być zaangażowani projektanci, administracja samorządowa, służby ochrony przyrody, środowisko naukowe i organizacje społeczne.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Potencjalne negatywne oddziaływania, które mogą wystąpić przy realizacji zaplanowanych zadań inwestycyjnych można ograniczyć poprzez stosowanie zabiegów technicznych z uwzględnieniem następujących praktyk:

- odpowiednio dobrze przemyślany wybór lokalizacji inwestycji (a w przypadku inwestycji liniowych ich przebiegu) uwzględniający lokalne uwarunkowania, walory przyrodnicze i występowanie zabytków,
- odpowiednio staranne przygotowanie projektu, przy uwzględnieniu potrzeby ochrony środowiska zarówno na etapie budowy jak i w fazie eksploatacji inwestycji,
- odpowiednie zabezpieczenie techniczne sprzętu i placu budowy, w szczególności w sąsiedztwie obszarów szczególnie wrażliwych na negatywne oddziaływanie, obiektów zabytkowych oraz siedzib ludzkich,
- stosowanie odpowiednich technologii, materiałów, rozwiązań konstrukcyjnych i organizacji pracy ograniczających wpływ na środowisko w fazie budowy, oraz eksploatacji tj. stosowanie najlepszych dostępnych technik (BAT), pozwalających na ograniczenie negatywnego oddziaływania w trakcie budowy, w tym technologii: niskoemisyjnych, niskoodpadowych, wodooszczędnych i energooszczędnych, tj.:
 - ograniczających emisję substancji zanieczyszczających do wód (uszczelnianie procesów przy budowie i po jej zakończeniu, zabezpieczenie przed wyciekami z urządzeń oraz przestrzeganie warunków pozwoleń na budowę),
 - ograniczających emisję substancji do powietrza (stosowanie pojazdów i urządzeń niskoemisyjnych) oraz przestrzeganie zaostrzonych warunków pozwoleń na budowę dotyczących odpowiedniego sposobu prowadzenia robót (np. ograniczających pylenie),
- dostosowanie terminów prac do terminów rozrodu, wegetacji, okresów lęgowych, maskowanie (wkomponowywanie w otoczenie) elementów dyszarmijnych dla krajobrazu,
- zabezpieczanie terenu budowy przed infiltracją ewentualnych wycieków z maszyn i urządzeń oraz ograniczanie do minimum zużycia kopalin poprzez

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- prorowadzenie efektywnej i racjonalnej gospodarki materiałami i odpadami – w celu ochrony powierzchni ziemi, w tym gleb i zasobów naturalnych (kopalin),
- sprawna realizacja prac i ograniczenie do minimum strefy bezpośredniej ingerencji w środowisko w celu skrócenia czasu i zasięgu możliwego negatywnego oddziaływania na środowisko,
 - racjonalne gospodarowanie materiałami ograniczające ilość powstających odpadów,
 - rekultywacja bądź przywrócenie do stanu sprzed realizacji inwestycji terenów zdegradowanych w wyniku realizacji inwestycji,
 - ograniczanie do minimum wycinki drzew i krzewów oraz zapewnienie ochrony drzew przed ewentualnym uszkodzeniem podczas prowadzenia prac,
 - stworzenie siedlisk zastępczych (tj. budki lęgowe, skrzynki dla nietoperzy) na okres prowadzenia prac,
 - w przypadku prowadzenia inwestycji przez stanowiska roślin chronionych, jeśli nie można uniknąć takiego wariantu, należy stosować przenoszenie okazów w inne korzystne miejsce pod nadzorem botanicznym.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

9 Rozwiązania alternatywne

Zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt.3 lit. b ustawy ooś (Dz. U. z 2023 poz. 1094 ze zm.) prognoza oddziaływania na środowisko dla SUMP powinna przedstawiać rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie.

W ramach Prognozy dokonano analizy wariantu podstawowego, którego planowane działania zostały poddane szczegółowej analizie. W rozdziale nr 6 przeanalizowano również skutki tzw. „wariantu 0” – polegającego na niezrealizowaniu SUMP oraz jego potencjalne skutki zarówno dla stanu mobilności w subregionie, jak również skutki środowiskowe (podwyższone koszty środowiskowe).

Wariant alternatywny polegać będzie na zmniejszeniu maksymalnego zakresu realizacji projektów wskazanych w SUMP. Wariant alternatywny zakłada zmniejszenie ilości realizowanych projektów w wyniku dostępności środków w ramach Polskiego Ładu, w ramach Funduszy Europejskich Województwa Śląskiego 2021-2027 oraz środków własnych. Wariant ten zakłada zmniejszenie realizacji działań planowanych do wykonania w ramach Planu do 30% najbardziej efektywnych inwestycji. W związku z tym, że przedsięwzięcia w ramach wariantu alternatywnego wybierane byłyby wg największej efektywności inwestycji rozumianej jako maksymalne efekty dla systemu transportowego przy określonych, kryteriach źródeł finansowania nakładach finansowych, trudno w chwili obecnej określić, które to 30% planowanych w SUMP miałyby być realizowanych. Tym samym trudno przeanalizować wariant alternatywny pod względem lokalizacji poszczególnych przedsięwzięć. Dokładna analiza oddziaływania wykonywana jest na etapie raportów oddziaływania na środowisko poszczególnych przedsięwzięć. Rekomendowany jest jednak zwrot w kierunku odciążania z ruchu samochodowego centrum miasta, w związku z czym, preferowana może być budowa obwodnic oraz wdrożenie działań organizacyjnych z zakresu zarządzania ruchem i wdrażaniem transportu rowerowego, uatrakcyjnienie transportu zbiorowego.

10 Transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Rozważenie możliwości transgranicznego oddziaływania na środowisko planowanych przedsięwzięć jest obowiązkiem wynikającym z Konwencji o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście trans-granicznym, sporządzonej w Espoo w dniu 25 lutego 1991 r. (Dz. U. 1999 nr 96, poz. 1110). Specjalnej analizie powinny podlegać inwestycje zlokalizowane blisko granic państwa, a także te realizowane dalej, ale ze względu na rozmiar przedsięwzięcia mogące powodować znaczące emisje lub zmiany w środowisku.

Wszystkie zaplanowane w dokumencie przedsięwzięcia realizowane będą w obrębie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego. Realizowane w ramach projekty, biorąc pod uwagę ich zakres oraz charakter oddziaływań nie będą negatywnie oddziaływać poza granicami państwa. Wobec powyższych wniosków, nie stwierdzono konieczności poddania projektu SUMP procedurze transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko.

11 Napotkane trudności i luki w wiedzy

Transport jest jedną z najbardziej rozwiniętych, a równocześnie najbardziej dynamicznych dziedzin gospodarki. Inwestycje w zakresie infrastruktury transportowej są powszechne, w związku z tym poziom wiedzy na temat ich realizacji jest również wysoki. Tym samym również aspekt oddziaływań na środowisko jest bardzo dobrze zbadany. Brak jest więc zasadniczych niedostatków technik i luk w wiedzy na etapie realizacji i eksploatacji projektów transportowych. Z kolei zrównoważona mobilność miejska jest zagadnieniem stosunkowo nowym. Zrównoważenie priorytetów mobilności miejskiej z kierunkami zmian zachodzącymi w obszarze funkcjonalnym i potrzebami transportowymi subregionu było dla autorów opracowania złożonym zadaniem.

Jednakże, w kontekście inwestycji ich lokalizacja przestrzenna, lokalne warunki zastane w konkretnym miejscu realizacji danego projektu stwarzają ryzyko wystąpienia różnorodnych oddziaływań oraz ich kumulowania się. W związku ze specyfiką SUMP nie zostały wymienione konkretne lokalizacje prezentowanych zadań, a jedynie fakt, że wszystkie będą ulokowane na obszarze Subregionu Centralnego.

Poza zmiennością środowiskową mogącą mieć wpływ na aspekty realizacji projektów transportowych, ryzyko konieczności dostosowania wskazanych w SUMP działań i konieczność przewidywania zmiennych oddziaływań związane jest również z faktem, że SUMP opracowywany dla dłuższej perspektywy czasu. Równolegle na poziomie krajowym jak i regionalnym opracowywane są inne dokumenty i strategie z zakresu rozwoju transportu, których postanowienia mogą powodować zmiany warunków lokalnych a tym samym zmiany oddziaływań zakładanych w analizowanym dokumencie działań.

Niniejsza prognoza zawiera informację zarówno o stanie i warunkach środowiskowych, jak i warunkach społeczno - gospodarczych, rozwoju systemu transportowego wg stanu na 20.10.2023 r., czyli momentu przekazania dokumentacji Zamawiającemu.

Na obecnym etapie wiedza autora Prognozy ogranicza się do wskazanej w SUMP informacji o proponowanych celach i pakietach działań. Brak wiedzy co do opracowanej

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

dokumentacji technicznej, ponadto w SUMP częściowo tylko wskazana została lokalizacja inwestycji – zawężająca się do terenu Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego. Ponadto brak w chwili obecnej wiedzy o latach i kolejności przeprowadzenia planowanych inwestycji. Należy mieć również na uwadze, że prognoza zawiera ocenę oddziaływania zakresu maksymalnego planowanych inwestycji, możliwe, że nie wszystkie przedstawione przedsięwzięcia zostaną zrealizowane. Równocześnie brak wiedzy o projektach ponadregionalnych, które będą realizowane w okresie 2021 – 2030, których realizacja może wpływać na realizację wyznaczonych w SUMP zadań i wzajemnie na nie oddziaływać.

Z tego powodu, wyciągnięcie precyzyjnych wniosków dotyczących faktycznych oddziaływań i ewentualnych kumulacji na wysokim poziomie szczegółowości nie jest na tym etapie możliwe. Należy zaznaczyć, że tak szczegółowa analiza przeprowadzana jest na etapie oceny oddziaływania na środowisko konkretnego przedsięwzięcia. Jeśli rodzaj inwestycji będzie tego wymagał, przed przystąpieniem do realizacji uzyskana zostanie decyzja środowiskowa.

Jednym z problemów z punktu widzenia perspektywy opracowania SUMP, czyli roku 2030 i roku 2050, są również dynamiczne zmiany warunków środowiskowych, zmiany zagospodarowania terenu czy też mogące kolidować z przedsięwzięciami wynikającymi z SUMP zapisy dokumentów planistycznych. Utrudnia to analizę oddziaływań, ponieważ przyszłe zmiany np. w sposobie zagospodarowania mogą powodować wzrost natężenia prognozowanych oddziaływań.

12 Przewidywane metody analizy skutków realizacji SUMP

Ustala się, iż *Prognoza* powinna obejmować obszar całego subregionu wraz z ujęcie wraz z obszarami pozostającymi w zasięgu oddziaływania, wynikającego z realizacji zadań *SUMP*. W związku z tym obszar objęty prognozą nie może być mniejszy od obszaru będącego przedmiotem tego dokumentu, co jest konieczne zważywszy na wzajemne powiązania poszczególnych elementów środowiska.

W celu dokonania obiektywnej weryfikacji i modyfikacji celów i zadań proponowanych w ramach *SUMP* konieczne jest prowadzenie monitoringu, który dostarczy danych niezbędnych do realizacji tych działań. Ocena ta będzie bazą do ewentualnej korekty celów i strategii ich realizacji.

Nadrzędną zasadą realizacji niniejszego opracowania powinna być realizacja wyznaczonych zadań przez określone jednostki, którym poszczególne zadania przypisano.

Monitoring jest ważny elementem procesu wdrażania *SUMP*, umożliwiającym systematyczne zbieranie, analizowanie, przetwarzanie i wykorzystywanie danych związanych z realizacją projektów. Systematycznie i prawidłowo prowadzony monitoring pozwala na bieżące określenie stopnia realizacji projektów, stopnia realizacji celów *SUMP*, wykrycie nieprawidłowości, zapewniając stabilny i prawidłowy standard wdrażania.

SUMP posiada charakter dokumentu strategicznego, dlatego zapewnia podstawy dla określonych działań, nie określając ich jednak szczegółowo. Oznacza to, że nie pokazuje dokładnego sposobu, w jaki dane działanie będzie realizowane, lecz wyznacza ogólny kierunek działań zmierzających do osiągnięcia oczekiwanych efektów.

Proces monitoringu wykorzystuje narzędzia, do których zalicza się między innymi:

- zbiór informacji opisowych poszczególnych elementów niniejszego dokumentu;
- dane statystyczne dostępne w opracowaniach GUS;

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- zbiór wskaźników, wraz z określonymi wartościami bazowymi, częstotliwościami pomiaru i źródłami danych, określonych dla poszczególnych działań;
- budżety jednostek samorządu terytorialnego, plany transportowe, wieloletnie programy inwestycyjne i rozwojowe, procedury, polityki, samorządowe dokumenty strategiczne, etc.

Aktualizacja biblioteki dokumentów będzie prowadzona w sposób opisany poniżej. Dodatkowo natomiast zostaną stworzone plany mobilności dla osi rozwojowych uwzględnionych w pakiecie Dobry Transport. Dzięki zaplanowanym działaniom, możliwe będzie w przyszłości wyciągnięcie odpowiednich wniosków wspólnych dla wszystkich osi rozwojowych oraz doprecyzowanie szczegółów w planie mobilności dla Subregionu i Metropolii.

Raz na rok — począwszy od 2024 r. — będą sprawdzane postępy w realizacji zadań, dzięki obliczeniu bieżącej wartości wskaźników produktu. Kalkulacja będzie dokonywana w oparciu o dane dostarczone przez przedstawicieli instytucji będących liderami lub członkami zespołów odpowiedzialnych za wdrożenie poszczególnych pakietów. Informację uzupełniającą zapewnią wywiady ze wskazanymi osobami na temat źródła ewentualnych opóźnień i niepowodzeń. Wyniki weryfikacji będą analizowane w trakcie spotkań ze wszystkimi samorządami. Na podstawie uzyskanych danych będą aktualizowane pakiety zadań, w szczególności wartości wskaźników produktu.

Raz na 5 lat — począwszy od 2030 r. — będą sprawdzane postępy w realizacji planu. Stopień realizacji planu — osiągnięcia celów operacyjnych — będzie oceniany dzięki obliczeniu bieżącej wartości wskaźników rezultatu. Kalkulacja będzie dokonywana w oparciu o dane pochodzące z wykonanych badań ankietowych nawyków mobilnościowych oraz zaktualizowanego modelu ruchu.

Raz na 10 lat – począwszy od 2030 r. – będzie aktualizowany cały plan. Aktualizacja zostanie poprzedzona wykonaniem ww. badań oraz przeprowadzeniem nowej diagnozy uwzględniającej wszystkie zagadnienia.

Wyniki weryfikacji będą analizowane w trakcie spotkań ze wszystkimi samorządami. Na podstawie uzyskanych danych będzie rewidowana możliwość

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

osiągnięcia wskaźników rezultatu w wartościach założonych w planie mobilności. Jeżeli zajdzie taka potrzeba, będą aktualizowane cele operacyjne i — co za tym idzie — również wszystkie ustalenia operacyjne planu mobilności.

W SUMP wyznaczono następujące grupy wskaźników: wskaźniki rezultatu oraz wskaźniki produktu.

Tabela 28. Wskaźniki rezultatu

Wskaźniki rezultatu	Wartość bazowa (2018)	Wartość docelowa (2050)
Udział podróży realizowanych wyłącznie samochodem w ogólnej liczbie podróży	44% łącznie, 58% do pracy źródło: Studium Transportowe Subregionu Centralnego	22% łącznie, 29% do pracy źródło: badania ankietowe nawyków mobilnościowych
Łączna emisja dwutlenku węgla pochodząca ze środków transportu	3 Mt CO ₂ rocznie źródło: Studium Transportowe Subregionu Centralnego	0 źródło: model ruchu
Liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych	127 źródło: SEWiK	0 źródło: SEWiK

Źródło: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Tabela 29. Wskaźniki produktu

Wskaźniki produktu	Wartość bazowa (2022)	Wartość docelowa (2030)
Liczba mieszkańców w promieniu 1 km od stacji kolei metropolitalnej	około 20% mieszkańców Subregionu Centralnego <i>Źródło: szacunki własne</i>	około 30% mieszkańców Subregionu Centralnego <i>źródło: szacunki własne</i>
Liczba pociągokilometrów rocznie na terenie Metropolii GZM	~ 3 miliony (2021 r.) <i>źródło: szacunki własne</i>	~ 6 milionów <i>źródło: szacunki własne</i>
Liczba planów mobilności dla korytarzy transportowych	0	4
Powierzchnia stref płatnego parkowania w miastach tworzących Metropolię GZM	3,3 km ² <i>źródło: szacunki własne</i>	10 km ² <i>źródło: szacunki własne</i>
Liczba zrealizowanych projektów dla otoczenia szkół i przedszkoli	0	10
Liczba przeprowadzonych	5	12

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Wskaźniki produktu	Wartość bazowa (2022)	Wartość docelowa (2030)
Metropolitalnych Szkół Prototypowania		

Źródło: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”

Konieczność monitoringu wdrażania postanowień SUMP wynika również z ustawy ooś. Zawarte w Prognozie propozycje dotyczące metod i częstotliwości jego prowadzenia będą elementem podsumowania postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (zgodnie z art. 55. ust. 3 pkt. 5 ustawy ooś).

13 Streszczenie w języku niespecjalistycznym

Prognoza wykonana została w ramach procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, którą reguluje ustawa 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. 2023 poz. 1094 ze zm.). Celem tej procedury jest przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu dokumentu.

Procedura strategicznej oceny oddziaływania na środowisko stanowi formalny proces oceny oddziaływania na środowisko projektu SUMP. W ramach tej procedury określone jest jak realizacja zapisów analizowanego dokumentu wpłynie na środowisko. Należy przy tym mieć na uwadze, że SOOŚ nie jest odrębnym dokumentem a procedurą, w trakcie której powstają ściśle określone dokumenty, w tym prognoza oddziaływania na środowisko.

Zakres Prognozy jest zgodny z art. 51 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2023 poz. 1094 ze zm.) oraz z wymaganiami nałożonymi przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i WSSE.

Przy sporządzaniu prognozy posłużono się metodą analityczno-syntetyczną. Wykorzystano materiały kartograficzne, opracowania archiwalne i planistyczne z zakresu badań środowiska przyrodniczego na omawianym terenie oraz cele i pakiety zadań SUMP. Zastosowana w niniejszym opracowaniu metoda sporządzenia prognozy polegała na kompleksowej analizie oddziaływania poszczególnych grup zadań zapisanych w harmonogramie dokumentu, porównaniu obecnego stanu środowiska przyrodniczego na terenie województwa i symulacji wpływu realizacji zadań na poszczególne komponenty środowiska oraz środowiska jako całości.

Dla przeprowadzenia *Prognozy* wykorzystano następujące dane:

- wyniki i analizy dokumentów dotyczące stanu środowiska na terenie województwa śląskiego przeprowadzone przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska,

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, który dokonuje oceny jakości powietrza,
- Głównego Urzędu Statystycznego (GUS),
- dane literaturowe,
- obowiązujące normy prawne w zakresie ochrony środowiska.

SUMP obejmuje wszystkie aspekty mobilności terenie subregionu centralnego.

Za podstawowe cele opracowania SUMP przyjęto:

- zminimalizowanie konieczności odbywania podróży w celu zaspokojenia podstawowych potrzeb;
- ograniczanie indywidualnego ruchu samochodowego na rzecz podróży zbiorowych oraz niesamochodowych;
- pozytywny wpływ na atrakcyjność i jakość środowiska miejskiego z korzyścią dla mieszkańców, gospodarki oraz społeczności jako całości;
- zapewnienie wszystkim obywatelom takich opcji transportowych, które umożliwiają dostęp do celów podróży i usług;
- poprawę stanu bezpieczeństwa;
- przyczynianie się do redukcji zanieczyszczenia powietrza i hałasu, redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz konsumpcji energii;
- poprawę wydajności i efektywności kosztowej transportu osób i towarów.

Fundamentem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej było wypracowanie spójnej koncepcji mobilnościowej dla całego obszaru, czyli racjonalnej wizji rozwoju. Następnie wskazane zostały priorytety i wymierne cele, które wyznaczają kierunki działań na najbliższe lata.

Niniejsza Prognoza zawiera więc ocenę oddziaływania poszczególnych projektów przypisanych do realizacji w ramach określonego pakietu działań.

W przypadku infrastruktury drogowej, inwestycje ukierunkowane są na modernizację i rozbudowę istniejących dróg, skrzyżowań, infrastruktury dla elektromobilności oraz parkingów. W przypadku transportu rowerowego inwestycje ukierunkowane są na wyposażenie miasta w infrastrukturę rowerową oraz zakup sprzętu.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Poza tym uwzględniono działania organizacyjne ukierunkowane na rozwój nowoczesnych technologii stosowanych w transporcie oraz nowoczesną obsługę pasażerską, uspokajanie i poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Kluczową część analizy Prognozy stanowiła matryca oceny oddziaływania na środowisko i kierunków działań w poszczególnych celach operacyjnych SUMP (przyjęty stopień analizy odpowiadający poziomowi szczegółowości dokumentu jako całości). W matrycy przyporządkowano każdej grupie wskazanych kierunków działań kategorię potencjalnego oddziaływania na środowisko. Następnie, zgodnie z zapisami 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 2022 poz. 1029 ze zm.), poddano poszczególne kierunki działań ocenie poszerzonej obejmującej rodzaj, skalę i charakter oddziaływania na poszczególne elementy środowiska. W trakcie prac nad Prognozą przeanalizowano również liczne dokumenty strategiczne dotyczące rozwoju sektora transportu, powiązane z SUMP, a także dokumenty strategiczne wyższego szczebla wyznaczające cele ochrony środowiska oraz inne prognozy oddziaływania na środowisko powiązanych dokumentów strategicznych. Informacje na temat lokalnych uwarunkowań środowiskowych województwa oraz stanu i jakości środowiska czerpano z danych Rocznika Statystycznego GUS, publikacji Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska, publikacji Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, publikacji GEOSERWISU (Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska), publikacji Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, publikacji specjalistycznej literatury eksperckiej w zakresie oddziaływania i zagrożeń dla stanu środowiska związanych z rozwojem sektora transportu.

Potencjalne negatywne oddziaływania, które mogą wystąpić przy realizacji zaplanowanych zadań inwestycyjnych można ograniczyć do racjonalnego poziomu poprzez:

- odpowiednio dobrze przemyślany wybór lokalizacji inwestycji (a w przypadku inwestycji liniowych ich przebiegu) uwzględniający lokalne uwarunkowania, walory przyrodnicze i występowanie zabytków,

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

- odpowiednio staranne przygotowanie projektu, przy uwzględnieniu potrzeby ochrony środowiska zarówno na etapie budowy jak i w fazie eksploatacji inwestycji,
- odpowiednie zabezpieczenie techniczne sprzętu i placu budowy, w szczególności w sąsiedztwie obszarów szczególnie wrażliwych na negatywne oddziaływanie, obiektów zabytkowych oraz siedzib ludzkich,
- stosowanie odpowiednich technologii, materiałów, rozwiązań konstrukcyjnych i organizacji pracy ograniczających wpływ na środowisko w fazie budowy, oraz eksploatacji,
- dostosowanie terminów prac do terminów rozrodu, wegetacji, okresów lęgowych, maskowanie (wkomponowywanie w otoczenie) elementów dyszarmicznych dla krajobrazu.

Zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt.3 lit. b ustawy ooś (Dz. U. z 2023 poz. 1094 ze zm.) prognoza oddziaływania na środowisko dla SUMP powinna przedstawiać rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie.

W ramach Prognozy dokonano analizy wariantu podstawowego, którego planowane działania zostały poddane szczegółowej analizie. W rozdziale nr 6 przeanalizowano również skutki tzw. „wariantu 0” – polegającego na niezrealizowaniu programu oraz jego potencjalne skutki zarówno dla stanu sektora transportu, jak również skutki środowiskowe (podwyższone koszty środowiskowe).

Wariant alternatywny polegać będzie na zmniejszeniu maksymalnego zakresu realizacji projektów wskazanych w SUMP. Wariant alternatywny zakłada zmniejszenie ilości realizowanych projektów w wyniku dostępności środków w ramach Polskiego Ładu, w ramach Funduszy Europejskich Województwa Śląskiego 2021-2027 oraz środków własnych.

Zaplanowane przedsięwzięcie będą oddziaływać lokalnie, nie ma więc potrzeby przeprowadzenia transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko.

SUMP zakłada zastosowanie podstawowych metod monitorowania i oceny jego realizacji. Podstawowym narzędziem monitorowania realizacji SUMP będą corocznie mierzone, na podstawie pomiarów własnych oraz pozyskane od beneficjentów,

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

wskazniki wskazane w Funduszach Europejskich Województwa Śląskiego 2021-2027.

Konieczność monitoringu wdrażania postanowień SUMP wynika również z ustawy ooś. Zawarte w Prognozie propozycje dotyczące metod i częstotliwości jego prowadzenia będą elementem podsumowania postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (zgodnie z art. 55. ust. 3 pkt. 5 ustawy ooś.

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

14 Spis tabel

Tabela 1. Etapy SOOŚ projektu dokumentu pn. „Dobra Mobilność 30/50 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”	15
Tabela 2. Liczba mieszkańców Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego w 2021 r.....	50
Tabela 3. Klasyfikacja aglomeracji górnośląskiej oraz strefy śląskiej z uwzględnieniem kryteriów określonych w celu ochrony zdrowia w 2021 roku	52
Tabela 4. Klasyfikacja z uwzględnieniem parametrów kryterialnych określonych dla SO ₂ , NO _x oraz O ₃ pod kątem ochrony roślin w 2021 roku	54
Tabela 5. Zestawienie stacji pomiarowych występujących w Subregionie Centralnego Województwa Śląskiego	56
Tabela 6. Zbiorcze zestawienie wyników badań monitoringowych hałasu drogowego w 2021 roku na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego	59
Tabela 7. Zbiorcze zestawienie maksymalnych wyników badań monitoringowych hałasu kolejowego w 2021 na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego	61
Tabela 8. Wyniki pomiarów poziomu pól elektromagnetycznych w roku 2021	63
Tabela 9. Charakterystyka JCWP rzecznych na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego	73
Tabela 10. Klasyfikacja i ocena stanu jednolitych części wód powierzchniowych rzecznych w latach 2016-2021 na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego	86
Tabela 11. Monitoring diagnostyczny jakości wód podziemnych w 2021 r. na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego	122
Tabela 12. Charakterystyka sieci wodociągowej podregionów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego	134
Tabela 13. Charakterystyka sieci kanalizacyjnej na terenie podregionów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego	135
Tabela 14. Charakterystyka złóż kopalin na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego	137
Tabela 15. Ilość zebranych i odebranych odpadów komunalnych	142

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Tabela 16. Zinventaryzowane i unieszkodliwione wyroby zawierające azbest	143
Tabela 17. Lesistość podregionów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego w 2021 roku	146
Tabela 18. Rezerwy przyrody na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego	150
Tabela 19. Parki Krajobrazowe na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego	163
Tabela 20. Obszary chronionego krajobrazu na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego	169
Tabela 21. Obszary Natura 2000 na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego	173
Tabela 22. Pomniki przyrody na terenie Subregionu Centralnego Województwa... ..	184
Tabela 23. Użytki ekologiczne na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego	184
Tabela 24. Problemy ochrony środowiska	195
Tabela 25. Ocena ewentualnego oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska i na człowieka zadań przewidzianych do realizacji	213
Tabela 26. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji kolejowych w odniesieniu do pozostałych form ochrony przyrody	257
Tabela 27. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji rowerowych w odniesieniu do pozostałych form ochrony przyrody	266
Tabela 28. Wskaźniki rezultatu	331
Tabela 29. Wskaźniki produktu.....	332

15 Spis rysunków

Rysunek 4.1. Dorzecza na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego	69
Rysunek 4.2. Regiony wodne na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego	70
Rysunek 4.3. Główne rzeki na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego	72
Rysunek 4.4. JCWP rzecznych na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego	84
Rysunek 4.5. JCWPd na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego	115
Rysunek 4.6. GZWP na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego	120
Rysunek 4.7. Wstępna ocena ryzyka powodziowego na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego	133
Rysunek 4.8. Występowanie złóż kopalin na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego	136
Rysunek 4.9. Nadleśnictwa na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego	145
Rysunek 4.10. Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000, Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk Natura 2000 oraz pomniki przyrody powierzchniowe na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego	147
Rysunek 4.11. Obszary Chronionego Krajobrazu, Rezerваты przyrody oraz pomniki przyrody punktowe na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego .	148
Rysunek 4.12. Parki Krajobrazowe, Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, użytki ekologiczne oraz stanowiska dokumentacyjne na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego	149
Rysunek 4.13 Korytarze ornitologiczne na terenie województwa śląskiego	189
Rysunek 4.14 Korytarze teriologiczne na terenie województwa śląskiego	190
Rysunek 4.15 Korytarze ichtiologiczne na terenie województwa śląskiego	191
Rysunek 4.16. Korytarze ekologiczne na terenie Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego	192

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Rysunek 7.1. Planowane inwestycje liniowe kolejowe na terenie Subregionu Centralnego	221
Rysunek 7.2. Planowana droga dla rowerów (Sosnowiec-Dąbrowa Górnicza)	233
Rysunek 7.3. Planowana Metropolitalna sieć tras rowerowych (Gliwice-Katowice)	234
Rysunek 7.4. Planowana Metropolitalna sieć tras rowerowych (Katowice-Mysłowice)	235
Rysunek 7.5. Planowana Metropolitalna sieć tras rowerowych (Katowice-Piekary Śląskie).....	236
Rysunek 7.6. Planowana Metropolitalna sieć tras rowerowych (Katowice-Sosnowiec)	237
Rysunek 7.7. Planowane pozostałe drogi rowerowe, na terenie powiatu tarnogórskiego oraz powiatu Bytom	238
Rysunek 7.8. Pozostałe drogi rowerowe, na terenie powiatu Katowice, Mysłowice oraz Sosnowiec	239
Rysunek 7.9. Planowana trasa VELO (Katowice-Tychy)	240
Rysunek 7.10. Lokalizacja planowanych inwestycji kolejowych na tle istniejących Obszarów Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 (OSO).....	248
Rysunek 7.11. Lokalizacja planowanych inwestycji rowerowych na tle istniejących Obszarów Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 (OSO).....	249
Rysunek 7.12. Lokalizacja planowanych inwestycji kolejowych na tle istniejących Specjalnych Obszarów Ochrony Siedlisk Natura 2000 (SOOS)	250
Rysunek 7.13. Lokalizacja planowanych inwestycji rowerowych na tle istniejących Specjalnych Obszarów Ochrony Siedlisk Natura 2000 (SOOS)	252
Rysunek 7.14. Lokalizacja planowanych inwestycji kolejowych na tle istniejących form ochrony przyrody (Rezerваты przyrody, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, Parki Krajobrazowe).....	256
Rysunek 7.15. Lokalizacja planowanych inwestycji kolejowych na tle istniejących form ochrony przyrody (pomniki przyrody, stanowiska dokumentacyjne, Obszary Chronionego Krajobrazu).....	256
Rysunek 7.16. Lokalizacja planowanych inwestycji rowerowych na tle istniejących form ochrony przyrody (Rezerваты przyrody, Użytki ekologiczne, Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, Parki Krajobrazowe).....	264

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Rysunek 7.17. Lokalizacja planowanych inwestycji rowerowych na tle istniejących form ochrony przyrody (pomniki przyrody, stanowiska dokumentacyjne, Obszary Chronionego Krajobrazu).....	265
Rysunek 7.18. Mapa Rezerwatu przyrody „Las Murckowski” z zaznaczonym przebiegiem szlaków ruchu pieszego i rowerowego	270
Rysunek 7.19. Planowana ścieżka rowerowa VELO (Katowice-Tychy) w odniesieniu do Rezerwatu przyrody „Las Murckowski”	271
Rysunek 7.20. Lokalizacja Zespołu przyrodniczo-krajobrazowego „Żabie Doły” w odniesieniu do planowanej inwestycji w ramach Metropolitalnej sieci tras rowerowych	273
Rysunek 7.21. Planowane inwestycje kolejowe na tle korytarzy ekologicznych Subregionu	277
Rysunek 7.22. Planowane inwestycje rowerowe na tle korytarzy ekologicznych Subregionu	281
Rysunek 7.23. Istniejące, nowe oraz zaplanowane do rewitalizacji linie kolejowe na tle zabudowań mieszkalnych w rejonie Bytomia.....	284
Rysunek 7.24. Istniejące oraz zaplanowane do rewitalizacji linie kolejowe na tle zabudowań mieszkalnych w rejonie Dąbrowy Górniczej (dzielnica Gołonóg).....	285
Rysunek 7.25. Istniejące oraz nowe linie kolejowe na tle zabudowań mieszkalnych w rejonie Dąbrowy Górniczej	286
Rysunek 7.26. Istniejące oraz zaplanowane do rewitalizacji linie kolejowe na tle zabudowań mieszkalnych w rejonie miasta Poręba	287
Rysunek 7.27. Istniejące oraz zaplanowane do rozbudowy linie kolejowe na tle zabudowań mieszkalnych w rejonie Katowic	288
Rysunek 7.28. Istniejące oraz zaplanowane do rewitalizacji linie kolejowe na tle zabudowań mieszkalnych w rejonie Miasteczka Śląskiego	289
Rysunek 7.29. Istniejące oraz zaplanowane do rozbudowy linie kolejowe na tle zabudowań mieszkalnych w rejonie Mikołowa oraz Łaziska.....	290
Rysunek 7.30. Zaplanowane do rewitalizacji linie kolejowe na tle zabudowań mieszkalnych w rejonie Pyrzowic	291
Rysunek 7.31. Istniejące oraz nowe linie kolejowe na tle zabudowań mieszkalnych w rejonie Pyskowic	292

Prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Rysunek 7.32. Istniejące oraz nowe linie kolejowe na tle zabudowań mieszkalnych w rejonie Rudy Śląskiej.....	293
Rysunek 7.33. Istniejące, nowe oraz zaplanowane do rozbudowy i rewitalizacji linie kolejowe na tle zabudowań mieszkalnych w rejonie Sosnowca	294
Rysunek 7.34. Planowane inwestycje kolejowe na tle GZWP Subregionu Centralnego	299
Rysunek 7.35. Planowane inwestycje rowerowe na tle GZWP Subregionu Centralnego.....	302
Rysunek 7.36. Planowane inwestycje kolejowe na tle głównych rzek Subregionu Centralnego.....	303
Rysunek 7.37. Planowane inwestycje rowerowe na tle głównych rzek Subregionu Centralnego.....	306
Rysunek 7.38. Planowane inwestycje w infrastrukturę rowerową na tle zabytków nieruchomych Subregionu.....	318
Rysunek 7.39. Planowane inwestycje w infrastrukturę kolejową na tle zabytków nieruchomych Subregionu.....	319