



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KATOWICACH**

WOOS.410.522.2018.AOK

Katowice, 30 listopada 2018 r.

**Pan Robert Siudak
EKOSTANDARD
Pracownia Analiz Środowiskowych
ul. Wiązowa 1B/2
62-002 Suchy Las**

Odpowiadając na wniosek z 7 listopada 2018 r. (data wpływu: 9 listopada 2018r.) w sprawie zaopiniowania projektu „Studium Transportowego Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” zawierającego „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”, na podstawie art. 54 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018, poz. 2081)

opiniuję pozytywnie

projekt w/w „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” wchodzącego w skład „Studium Transportowego Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Przedmiotowy Plan zakłada realizację celów strategicznych tj. wzrost konkurencyjności transportu zrównoważonego, integrację transportu, ograniczenie kongestii, poprzez przeprowadzenie działań inwestycyjnych i nieinwestycyjnych na obszarze Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego. Większość działań, które zostały wskazane do realizacji ma charakter rekomendacji i kierunków dla rozwoju publicznego transportu zbiorowego, które będą miały wpływ na poprawę jakości środowiska w regionie (organizacyjne, zakupowe, edukacyjne, promocyjne). Działania o charakterze inwestycyjnym odnoszą się głównie do budowy parkingów typu Park&Ride, Bike&Ride, budowy dróg rowerowych oraz modernizacji infrastruktury transportowej. W Planie zakłada się, że rozwój infrastruktury szynowej powinien dotyczyć istniejących korytarzy transportowych, a rozwój sieci drogowej powinien dotyczyć tylko odcinków, które są konieczne dla wprowadzenia ograniczeń ruchu samochodowego na obszarach, na których przewidywana jest ochrona przed skutkami nadmiernego ruchu samochodowego.

Zgodnie z prognozą oddziaływania na środowisko realizacja dokumentu nie spowoduje ingerencji i przekształceń w środowisku naturalnym o wysokich walorach przyrodniczych oraz nie wpłynie negatywnie na obszary chronione oraz cenne przyrodniczo. Możliwe oddziaływania negatywne na środowisko będą wynikały z realizacji planowanych inwestycji, a przede wszystkim z nowych rozwiązań infrastrukturalnych. Ocena wpływu

realizacji i eksploatacji poszczególnych przedsięwzięć na środowisko, w większości przypadków zgodnie z obowiązującymi przepisami, będzie dokonywana w ramach postępowań w celu uzyskania decyzji środowiskowych, zawierających uwarunkowania, które zagwarantują, że w sytuacji stwierdzenia znaczącego negatywnego oddziaływania, wskazane zostaną szczegółowe rozwiązania mające na celu zapobieganie i ograniczenie tych oddziaływań.

Uwzględniając powyższe oraz charakter analizowanego dokumentu opiniuję pozytywnie projekt „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” wchodzący w skład „Studium Transportowego Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”.

Przyjęty dokument wraz z podsumowaniem, zgodnie z art. 55 ust. 4 ww. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko należy przekazać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Katowicach
mgr *Joanna Prończak*

Kopia:
WOOS-ala

KLAUZULA INFORMACYJNA

Na podstawie art. 13 ogólnego Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE o ochronie danych (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016)* zwanego dalej RODO, podaję następujące informacje:

1. Administratorem danych osobowych zgromadzonych w aktach sprawy jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach z siedzibą w Katowicach ul. Dąbrowskiego 22, 40-032 Katowice, tel.: 32 4206801, fax: 32 4206884, e-mail: sekretariat.katowice@rdos.gov.pl.
2. Dane osobowe będą przetwarzane na podstawie art. 6 ust. 1 lit. c RODO oraz ustawy Kodeks postępowania administracyjnego, w związku z ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w celu realizacji zadań Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach wynikających z ww. ustaw tj. w celu wydania opinii.
3. Dane będą udostępniane jedynie podmiotom uprawnionym na podstawie przepisów prawa.
4. Dane będą przetwarzane do momentu ustania celu przetwarzania określonego w pkt. 2, a po tym czasie przez okres oraz w zakresie wymaganym przez przepisy powszechnie obowiązującego prawa w celu archiwizacji.
5. Dane nie będą transferowane do państw trzecich oraz organizacji międzynarodowych.
6. Dane nie będą profilowane.
7. Każdemu przysługuje prawo do żądania dostępu do swoich danych osobowych i prawo do ich sprostowania.
8. Każdemu przysługuje prawo do wniesienia skargi do organu nadzorczego w sprawach ochrony danych osobowych, tj. do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych.
9. Wszelkie informacje związane z danymi osobowymi można uzyskać kontaktując się z Inspektorem Ochrony Danych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach pod adresem e-mail: iod.katowice@rdos.gov.pl.

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady UE 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (Dz. Urz. UE L 119 z 04. 05.2016).

PODSUMOWANIE

strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

**Studium Transportowego Subregionu Centralnego
Województwa Śląskiego**

zawierającego

**Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
Subregionu Centralnego Województwa
Śląskiego**

2018 r.

1. PODSTAWA PRAWNA

Podstawę prawną przeprowadzenia procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko stanowią następujące akty prawne:

1. 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.2018.2081 t.j.)
2. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko (Dz. Urz. WE L 197 z 21.07.2001)
3. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/35/WE z dnia 26 maja 2003 r. przewidująca udział społeczeństwa w odniesieniu do sporządzania niektórych planów i programów w zakresie środowiska oraz zmieniająca w odniesieniu do udziału społeczeństwa i dostępu do wymiaru sprawiedliwości dyrektywę Rady 85/337/EWG i 96/61/WE (Dz. Urz. UE L 156 z 25.06.2003)
4. Dyrektywa Rady 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne (Dz. Urz. WE L 175 z 05.07.1985 z późn. zm.)
5. Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dz. Urz. WE L 206 z 22.07.1992, str. 7, z późn. zm.)
6. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/4/WE z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie publicznego dostępu do informacji dotyczących środowiska i uchylająca dyrektywę Rady 90/313/EWG (Dz. Urz. WE L 41 z 14.02.2003)
7. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U.2018.799 t.j. z późn. zm.),
8. Ustawa z dn. 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz.U. 2018.1614 t.j.).

Art. 55 ust.3 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, określa zakres podsumowania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

2. USTALENIA ZAWARTE W PROGNOZIE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Przedmiotem prognozy oddziaływania na środowisko jest „Studium Transportowe Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” (dalej Studium) zawierające „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” (dalej PZMM) zaktualizowany o rekomendacje, będące wynikiem analiz przeprowadzanych w ramach Studium.

Prognoza oddziaływania na środowisko została wykonana z uwzględnieniem zakresu określonego w art. 51 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko.

Studium stanowi pierwsze kompleksowe opracowanie dotyczące transportu dla obszaru Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, jak i całego Subregionu Centralnego województwa śląskiego. Realizowane jest na zlecenie Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego (ZGiPSCWSL). Celem Studium jest opracowanie koncepcji i kierunków rozwoju systemu transportowego na obszarze Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego.

PZMM to dokument strategiczny, który stanowi plan zaspokojenia potrzeb transportowych występujących w miastach i ich otoczeniu, dla poprawy jakości życia. Celem Planu jest ukierunkowanie mobilności mieszkańców zgodnie z ideą zrównoważonego rozwoju zwiększając

tym samym dostępność centrów ekonomicznych i kulturowych, polepszając jakość życia, zdrowie i bezpieczeństwo, a także zmniejszając negatywny wpływ transportu na środowisko naturalne. Plan kształtuje długofalową wizję rozwoju transportu i mobilności obejmującą wszystkie publiczne i prywatne środki transportu związane z przewozem osób i towarów.

PZMM zawiera zakładane cele strategiczne zrównoważonej mobilności miejskiej, instrumenty równoważenia mobilności miejskiej, rekomendacje dla programowania rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej na obszarze subregionu oraz system wdrażania planu zrównoważonej mobilności miejskiej. PZMM wyznacza wspólny kierunek polityki w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej dla wszystkich jednostek samorządowych subregionu oraz wyznacza ramy dla realizacji działań w zakresie rozwoju mobilności miejskiej.

PZMM stanowi aktualizację II wersji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego (oprac. R. Tomanek z zespołem, Uniwersytet Ekonomiczny Centrum Badań i Ekspertyz, Katowice 2016 r.) przyjętego uchwałą nr 25/2016 Walnego Zebrania Członków ZGiPSCWSL z dn. 24.11.2016 r. W 2018 r., mając na uwadze realizację Studium, na podstawie diagnozy stanu istniejącego i analizy SWOT dokonano kompleksowej aktualizacji PZMM o wyniki i rekomendacje opracowane w ramach Studium oraz doprecyzowano organizację systemu monitoringu i oceny realizacji działań.

Głównym założeniem PZMM jest realizacja wizji opartej na założeniu wzrostu mobilności poprzez wzrost efektywności niskoemisyjnych systemów transportu: zbiorowy ze szczególnym uwzględnieniem szynowego oraz pojazdów drogowych z innowacyjnymi, ekologicznymi napędami. PZMM zakłada, że zrównoważona mobilność możliwa jest dzięki zrównoważonemu transportowi.

Cele strategiczne służące realizacji wizji PZMM zidentyfikowano funkcjonalnie, a nie zadaniowo. Są to:

- Cel 1. Wzrost konkurencyjności transportu zrównoważonego (sustainable transport)
- Cel 2. Integracja transportu
- Cel 3. Ograniczenie kongestii.

Powyższe cele mają być realizowane poprzez następujące działania:

- Cel 1. Wzrost konkurencyjności transportu zrównoważonego (sustainable transport):
 - zakup nowoczesnego, ekologicznego taboru transportu zbiorowego;
 - rozwój car-sharingu
- Cel 2. Integracja transportu:
 - integracja taryfowo-biletowa - powiązanie komunikacyjne wewnątrz- i międzysystemowe (z transportem kolejowym);
 - rozwój centrów (punktów) przesiadkowych, zwłaszcza na styku transport indywidualny (w tym rowery) - transport zbiorowy;
- Cel 3. Ograniczenie kongestii:
 - rozwój systemów ITS zajmujących się zarządzaniem przepływem pojazdów, w szczególności w odniesieniu do najbardziej zurbanizowanego obszaru subregionu.

Za pożądany cel działań rekomendowanych przyjęto zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców Metropolii Górnośląsko-Zagłębiowskiej, skutkującą wzrostem udziału podróży transportem zbiorowym w podróżach pieszych mieszkańców Metropolii. Przyjęto, że pożądany udział podróży transportem zbiorowym powinien wynieść 38,6% (42,5% w podziale transport zbiorowy/transport indywidualny), w podróżach pieszych mieszkańców Metropolii Górnośląsko-Zagłębiowskiej, przy założonym pożądanym udziale podróży rowerowych mieszkańców Metropolii równym 9,2%.

Założenia Studium i PZMM są zgodne z założeniami i celami dokumentów strategicznych szczebla europejskiego, krajowego i regionalnego w dziedzinie polityki transportowej i kreowania zrównoważonej mobilności miejskiej.

Większość proponowanych do realizacji przedsięwzięć w ramach PZMM ma pozytywny wpływ na środowisko i proponowanie rozwiązań alternatywnych nie ma uzasadnienia. Część

kierunków działań ma charakter organizacyjny i proponowanie rozwiązań alternatywnych w tych przypadkach również nie ma uzasadnienia. Poza tym cały dokument cechuje się wysokim stopniem ogólności i w związku z tym na tym poziomie szczegółowości brak jest możliwości precyzyjnego określenia działań alternatywnych dla wskazanych działań.

W ramach opracowania Studium przeanalizowano trzy warianty w odniesieniu do rozwoju sieci Kolei Metropolitalnej: minimalny, mieszany i kolejowy. Jako docelowy rekomendowany jest wariant mieszany. W odniesieniu do stopnia separacji Kolei Metropolitalnej rozważano dwa warianty: wspólny i odseparowany. W zakresie skomunikowania lotniska Pyrzowice wskazano dwa warianty połączenia. Jako warianty alternatywne przedsięwzięć można rozważać warianty lokalizacji, warianty konstrukcyjne, warianty technologiczne, warianty organizacyjne czy wariant nie realizowania inwestycji tzw. wariant „0”. Wariant „0” nie oznacza, że nic się nie zmieni, ponieważ brak realizacji inwestycji może także powodować negatywne konsekwencje środowiskowe. Precyzyjne rozwiązania alternatywne powinny być wskazane na etapie procedury oddziaływania na środowisko szczegółowych projektów technicznych.

Większość działań, które zostały wskazane do realizacji ma charakter rekomendacji i kierunków dla rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Ponadto większość działań ma charakter działań „miękkich” (organizacyjne, zakupowe, edukacyjne, promocyjne), które będą miały wpływ na poprawę jakości środowiska w regionie. Działania o charakterze inwestycyjnym odnoszą się głównie do budowy parkingów typu Park&Ride czy Bike&Ride, budowy dróg rowerowych czy modernizacji infrastruktury transportowej. W dokumentach zakłada się, że rozwój infrastruktury szynowej powinien dotyczyć istniejących korytarzy transportowych, a rozwój sieci drogowej powinien dotyczyć tylko odcinków drogowych, które są konieczne dla wprowadzenia ograniczeń ruchu samochodowego na obszarach, na których przewidywana jest ochrona przed skutkami nadmiernego ruchu samochodowego.

Realizacja dokumentu nie spowoduje ingerencji i przekształceń w środowisku naturalnym o wysokich walorach przyrodniczych, nie wpłynie negatywnie na obszary chronione oraz cenne przyrodniczo.

Możliwe oddziaływania negatywne na środowisko będą miały związek z realizacją planowanych inwestycji, a przede wszystkim z nowymi rozwiązaniami infrastrukturalnymi.

Negatywne oddziaływanie na środowisko przyrodnicze ograniczało się będzie w większości przypadków jedynie do etapu realizacji inwestycji (etapu prac budowlanych), który wiąże się zazwyczaj z podwyższoną emisją hałasu, emisją spalin z maszyn budowlanych, czy też zwiększoną emisją pyłów. Negatywne oddziaływania na środowisko przyrodnicze związane z etapem realizacji inwestycji są oddziaływaniami krótkotrwałymi, odwracalnymi, o lokalnym charakterze.

Należy zauważyć, że realizacja dokumentu pośrednio wpłynie pozytywnie na jakość środowiska. Rozwój systemu transportu publicznego spowoduje zmianę preferencji wyboru środka transportu wśród mieszkańców subregionu. Zwiększenie udziału podróży środkami transportu publicznego kosztem podróży indywidualnych samochodami osobowymi spowoduje zmniejszenie emisji zanieczyszczeń atmosferycznych oraz poprawę klimatu akustycznego. Efektem tych działań będzie również pozytywny wpływ na zdrowie mieszkańców aglomeracji. Brak realizacji zapisów przedmiotowego dokumentu będzie prowadzić do pogarszania się wszystkich komponentów środowiska, a w szczególności jakości powietrza atmosferycznego oraz klimatu akustycznego.

W Prognozie przedstawiono rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko wynikających z realizacji Studium i Planu.

Ze względu na zasięg przestrzenny obszaru objętego opracowaniem i stosunkowo dużą odległość aglomeracji od granic państw ościennych skutki realizacji założeń dokumentu nie będą miały znaczenia transgranicznego. Nie zidentyfikowano oddziaływań skumulowanych wynikających z realizacji innych programów lub planów na tym terenie, w tym samym czasie.

Działania zaproponowane do realizacji w ramach przedmiotowego dokumentu mają na celu integrację systemów transportowych poprzez zwiększenie wykorzystania środków transportu

publicznego, a pośrednio ograniczenie wprowadzania zanieczyszczeń w postaci emisji spalin i hałasu do środowiska i w rezultacie poprawę stanu środowiska. Efektem tych działań będzie również pozytywny wpływ na zdrowie mieszkańców subregionu. Brak realizacji zapisów dokumentu będzie prowadzić do pogarszania się wszystkich komponentów środowiska, a w szczególności jakości powietrza atmosferycznego oraz klimatu akustycznego.

Zaniechanie realizacji PZMM spowoduje:

- Wzrost zatłoczenia i pogorszenie dostępności układów drogowych
- Wzrost emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych, w tym wzrost emisji gazów cieplarnianych oraz pogorszenie jakości powietrza atmosferycznego
- Pogorszenie klimatu akustycznego i zwiększenie liczby mieszkańców narażonych na ponadnormatywne wartości poziomu dźwięku
- Obniżenie jakości życia mieszkańców oraz negatywny wpływ systemu transportowego na ich stan zdrowia
- Wzrost zużycia nieodnawialnych surowców energetycznych
- Pogorszenie jakości wód powierzchniowych i podziemnych - zwiększenie ładunku zanieczyszczeń wprowadzanych do wód
- Degradację gleb
- Zmniejszenie różnorodności biologicznej terenów cennych przyrodniczo
- Zwiększone negatywne oddziaływanie zanieczyszczenia powietrza na dobra kultury.

W przypadku braku realizacji PZMM negatywne trendy będą się pogłębiać, a zanieczyszczenie środowiska wzrastać.

Przeprowadzając analizę potencjalnego oddziaływania Studium i PZMM na środowisko przyrodnicze odniesiono się do planowanych działań w ramach poszczególnych celów PZMM oraz rekomendacji dla rozwoju transportu zbiorowego określonych w ramach Studium. Przeanalizowano potencjalne oddziaływanie przewidywanych działań na środowisko (wody, powietrze atmosferyczne, klimat, klimat akustyczny, powierzchnia ziemi i gleba, faunę, florę, bioróżnorodność, zasoby naturalne, krajobraz). Rozważono także potencjalne oddziaływanie na zdrowie ludzi oraz na obiekty zabytkowe i dobra materialne.

Podsumowanie potencjalnych oddziaływań dla poszczególnych działań przewidzianych w Studium i PZMM na etapie eksploatacji i funkcjonowania wdrożonych projektów przedstawiono w poniższej tabeli.

Tab. 1. Charakterystyka potencjalnych oddziaływań planowanych działań na poszczególne komponenty środowiska na etapie eksploatacji

Komponent środowiska	Oddziaływanie (potencjalne oddziaływanie)	Rodzaj oddziaływania (pozytywne/negatywne)	Skala oddziaływania*	Charakter oddziaływania
Bioróżnorodność, rośliny, zwierzęta	Zachowanie lub poprawa jakości siedlisk na skutek ograniczenia emisji hałasu, spalin i pyłów - w wyniku ograniczenia transportu samochodowego indywidualnego i wymianę taboru transportu zbiorowego na niskoemisyjny	pozytywne	globalna	pośrednie, stałe, długoterminowe
	Presja komunikacji na siedliska w pobliżu nowych inwestycji (hałas, zanieczyszczenia), powstanie efektu bariery dla migracji, fragmentacja ekosystemów, płoszenie zwierząt, kolizje ze zwierzętami - w miejscach lokalizacji parkingów oraz w sąsiedztwie i na nowych odcinkach dróg	negatywne	lokalna	bezpośrednie, stałe
Zdrowie ludzi	Ograniczenie uciążliwości komunikacyjnej - nadmierny hałas, zanieczyszczenie powietrza, drgania/wibracje	pozytywne	globalna	pośrednie, stałe, długoterminowe
	Poprawa bezpieczeństwa na drogach	pozytywne	globalna	bezpośrednie, długoterminowe
	Poprawa standardu podróżowania	pozytywne	globalna	bezpośrednie, długoterminowe
	Rozwój i promowanie transportu rowerowego	pozytywne	globalna	pośrednie, długoterminowe
	Wzrost ruchu pieszych i osób o ograniczonej sprawności	pozytywne	globalna	pośrednie, długoterminowe
Wody	Zwiększony odpływ zanieczyszczonych wód opadowych, wprowadzanie ładunku zanieczyszczeń do wód w miejscach lokalizacji parkingów oraz na nowych odcinkach dróg	negatywne	lokalna	pośrednie, stałe, długoterminowe
	Poprawa jakości wody - w wyniku modernizacji infrastruktury komunikacyjnej i poprawy parametrów w zakresie odwodnienia i kontroli odprowadzanych zanieczyszczeń poprzez instalowanie odpowiednich urządzeń oczyszczających	pozytywne	lokalna	pośrednie, stałe, długoterminowe
Powietrze atmosferyczne	Ograniczenie emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych - w wyniku ograniczenia transportu samochodowego indywidualnego, czy zwiększonego udziału taboru niskoemisyjnego w transporcie zbiorowym	pozytywne	globalna	pośrednie, stałe, długoterminowe
	Emisja zanieczyszczeń gazowych i pyłowych, pogorszenie jakości powietrza - w miejscach lokalizacji parkingów oraz na nowych odcinkach dróg	negatywne	lokalna	bezpośrednie, stałe
Klimat	Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, ograniczanie zjawiska „miejskiej wyspy ciepła” - w wyniku ograniczenia	pozytywne	globalna	pośrednie, stałe,

Komponent środowiska	Oddziaływanie (potencjalne oddziaływanie)	Rodzaj oddziaływania (pozytywne/negatywne)	Skala oddziaływania*	Charakter oddziaływania
	transportu samochodowego indywidualnego, czy zwiększonego udziału taboru niskoemisyjnego w transporcie zbiorowym			długoterminowe
	Emisja gazów cieplarnianych z pojazdów - w miejscach lokalizacji parkingów oraz na nowych odcinkach dróg	negatywne	lokalna	bezpośrednie, stałe
Klimat akustyczny	Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na klimat akustyczny - w wyniku ograniczenia transportu samochodowego indywidualnego, wymiany taboru emitującego niższy poziom hałasu, czy poprawy standardów technicznych dróg i torowisk	pozytywne	globalna	pośrednie, stałe, długoterminowe
	Emisja hałasu i drgań - w miejscach lokalizacji parkingów oraz na nowych odcinkach dróg i zmodernizowanych szlakach kolejowych	negatywne	lokalna	bezpośrednie, stałe
Powierzchnia ziemi i gleba	Zmniejszenie depozycji zanieczyszczeń atmosferycznych - w wyniku ograniczenia transportu samochodowego indywidualnego i wymianę taboru transportu zbiorowego na niskoemisyjny	pozytywne	globalna	pośrednie, stałe, długoterminowe
	Zanieczyszczenie substancjami ropopochodnymi gruntów w miejscach lokalizacji parkingów oraz na nowych odcinkach dróg	negatywne	lokalna	bezpośrednie, stałe, długoterminowe
	Zajmowanie powierzchni ziemi, przekształcanie profilu glebowego w miejscach lokalizacji nowych parkingów oraz nowych odcinków dróg	negatywne	lokalna	bezpośrednie, stałe
	Wpływ odpadów wytwarzanych w wyniku eksploatacji parkingów i nowych dróg	negatywne	lokalna	chwilowe, bezpośrednie, odwracalne
Zasoby naturalne	Zmniejszenie zużycia surowców nieodnawialnych (ropa naftowa) – w wyniku ograniczenia transportu samochodowego indywidualnego i wymianę taboru transportu zbiorowego na niskoemisyjny	pozytywne	globalna	pośrednie, stałe, długoterminowe
Krajobraz i ład przestrzenny	Uporządkowanie otoczenia, Wyeliminowanie parkowania w miejscach do tego nieprzeznaczonych	pozytywne	globalna	pośrednie, stałe, długoterminowe
	Wprowadzenie nowych elementów w krajobrazie	negatywne	lokalna	bezpośrednie, stałe
Zabytki i dobra materialne	Ograniczenie wpływu drgań/wibracji i zanieczyszczeń na budynki - w wyniku ograniczenia transportu samochodowego indywidualnego i wymianę taboru transportu zbiorowego na niskoemisyjny	pozytywne	lokalna	pośrednie i bezpośrednie, stałe, długoterminowe

Komponent środowiska	Oddziaływanie (potencjalne oddziaływanie)	Rodzaj oddziaływania (pozytywne/negatywne)	Skala oddziaływania*	Charakter oddziaływania
	Pozytywny wpływ na stan techniczny i żywotność istniejącej infrastruktury transportowej poprzez jej odciążenie oraz prace modernizacyjne	pozytywne	lokalna	pośrednie i bezpośrednie, stałe, długoterminowe
	Emisja drgań/wibracji i zanieczyszczeń - w miejscach lokalizacji parkingów oraz w sąsiedztwie nowych odcinków dróg	negatywne	lokalna	bezpośrednie, stałe

*Skala oddziaływania:

- globalna – w odniesieniu do całego obszaru opracowania
- lokalna – w odniesieniu do konkretnej lokalizacji/ inwestycji

3. OPINIE WŁAŚCIWYCH ORGANÓW

Zgodnie z art. 53 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko został uzgodniony z właściwymi organami:

- uzgodnienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach - pismo znak: WOOŚ.411.205.2018.AOK z dnia 24.10.2018 r.;
- uzgodnienie Śląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego - pismo znak: NS-NZ.4124.1.2018 z dnia 29.10.2018 r.

Zgodnie z art. 54. ust. 1, w związku z art. 57 ust. 1 pkt 2 i art. 58 ust. 1 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, regionalny dyrektor ochrony środowiska i wojewódzki inspektor sanitarny opiniuje projekty programów przyjmowanych przez organy administracji wraz z prognozą oddziaływania na środowisko. Projekt PZMM wchodzącego w skład Studium wraz z prognozą oddziaływania na środowisko zostały zaopiniowane pozytywnie przez:

- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach pismem znak: WOOŚ.410.522.2018.AOK z dnia 30.11.2018 r.
oraz
- Śląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego pismem znak: NS-NZ.4124.2.2018 z dnia 07.12.2018 r.

Ww. organy zaopiniowały pozytywnie projekt PZMM i Prognozy, bez wniesienia uwag.

4. UWAGI I WNIOSKI ZGŁOSZONE PODCZAS KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Projekt PZMM wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko zostały udostępnione społeczeństwu w celu zapewnienia jego udziału w procedurze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Projekt PZMM oraz projekt Prognozy oddziaływania na środowisko zostały udostępnione do konsultacji na stronie internetowej poświęconej „Studium Transportowemu Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” (dostępnej pod adresem: <http://studiumtransportowe.pl/>). Z projektami dokumentów można było się również zapoznać w siedzibie Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego przy ul. Bojkowskiej 35 A w Gliwicach, w pokoju 102. Uwagi i wnioski można było zgłaszać w terminie od 8 listopada 2018 do 29 listopada 2018 r.:

- za pomocą środków komunikacji elektronicznej, bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym na adres stscwsl@pbs.pl
- poprzez formularz kontaktowy (link do formularza)
- pocztą tradycyjną pisząc na adres
- ustnie do protokołu w siedzibie Związku.

Organem właściwym do rozpatrzenia uwag w ramach konsultacji społecznych był Związek Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego.

W wyniku konsultacji społecznych w ramach procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko zostały zgłoszone uwagi przez Wydział Transportu Urzędu Miasta Katowice. Zestawienie uwag wraz z informacją w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa zamieszczono w tabeli poniżej (Tab. 2).

Ponadto projekt PZMM został poddany konsultacjom społecznym na wcześniejszych etapach tworzenia i opracowania dokumentu. Projekt PZMM konsultowany był z mieszkańcami obszaru objętego Planem, z podmiotami gospodarczymi, jednostkami samorządu terytorialnego oraz innymi podmiotami i osobami zainteresowanymi partycypowaniem w kształtowaniu tego dokumentu. Konsultacje społeczne PZMM zostały poprzedzone kampanią informacyjną o procesie konsultacyjnym w mediach o zasięgu obejmującym cały rdzeniowy obszar metropolitalny Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego (strefa 0).

Tab. 2. Uwagi zgłoszone w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko PZMM

Lp.	Podmiot zgłaszający uwagę	Treść uwagi	Zakres uwzględnienia uwagi	Uzasadnienie
1	Urząd Miasta Katowice Wydział Transportu	Zgodnie z punktem 8 w rozdziale 2.1 na str. 11 w ramach rekomendacji dziedzinowych Studium wskazuje na skomunikowanie lotniska Pyrzowice - dążenie do utworzenia połączenia kolejowego z lotniskiem - rekomenduje się rewitalizację linii kolejowej nr 182 od Tarnowskich Gór, niezależnie od połączenia szynowego rekomenduje się wprowadzenie szybkich połączeń autobusowych Portu Lotniczego Katowice z najważniejszymi węzłami przesiadkowymi w Metropolii. W rekomendacjach dziedzinowych w ramach opracowania Studium Transportowego Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego (ST SC WSL) wpisano również, że w przyszłości wraz z rozbudową sieci Kolei Metropolitarnej wskazana będzie budowa nowego połączenia poprzez Piekary Śląskie (niezastrzeżona jako tylko rozwiązanie alternatywne) - o czym brakuje informacji w Prognozie Oddziaływania na Środowisko (poza rozwiązaniami alternatywnymi). Połączenie to powinno być również wpisane w opisanym w lit. c rozdziału 8 na str. 90 wariantcie „kolejowym”	Nieuwzględniona	Budowa nowego połączenia przez Piekary Śląskie jest wariantem jedynie kierunkowym i nie należy tego rozwiązania traktować jako wariantu alternatywnego dla rozwoju kolei. Pierwsze z rozwiązań tj. rewitalizacja linii kolejowej nr 182 od Tarnowskich Gór wskazywane jest jako wariant realny dla skomunikowanie lotniska Pyrzowice, gdyż znalazł się w planach realizacyjnych na najbliższe lata. Połączenie przez Piekary Śląskie jest połączeniem droższym i nie zostało wpisane do planów realizacyjnych. Opcję połączenia przez Piekary Śląskie należy traktować jedynie jako rozwiązanie w dalszym horyzoncie czasowym (możliwą do zrealizowania wraz z rozbudową sieci Kolei Metropolitarnej) i ze względów ekonomicznych na dzień dzisiejszy mało realną. Ze względu na przeprowadzone analizy wariantów rozwoju kolei metropolitarnej zaleca się utrzymanie obecnie przyjętego wariantu, który zakłada obsługę portu Lotniczego przez Bytom, Radzionków, Tarnowskie góry i miasteczko Śląskie.
2	Urząd Miasta Katowice Wydział Transportu	Weryfikacji wymagają informacje z rozdziału 4 na str. 65 i 66. W zakresie wdrożonych inteligentnych Systemów Transportowych (ITS) zapisano, że KZK GOP wdrożył system ŚKUP i SDIP na terenie miasta Katowice - natomiast systemy te obejmują również inne miasta. Zapisano również, że na terenie Zabrze został wdrożony system ITS obejmujący monitoring wizyjny, system informacji pasażerskiej, aktywne tablice drogowe oraz sygnalizację akomodacyjną na 20 skrzyżowaniach, co sugeruje, że jest to zintegrowany system obejmujący takie funkcjonalności - jeżeli jednak są to elementy ITS w ramach niezintegrowanych systemów (wdrożonych np. przez GDDKiA, KZK GOP, Miasto Zabrze), to informacja powinna być skorygowana. Zapisano, że w gminie Będzin, w Dąbrowie Górniczej, w Gliwicach, w Jaworznie, w Katowicach, w Sosnowcu, w gminie Świerklaniec, w Tarnowskich Górach, w Zabrzu zlokalizowane są tablice dynamicznej informacji pasażerskiej na wybranych przystankach obsługiwanych przez KZK GOP - zamiast „KZK GOP” powinno być „KZK GOP,	Uwaga uwzględniona częściowo	Informacje zamieszczone w rozdz. 4 Prognozy dot. realizacji dotychczasowych działań zostały zaczerpnięte z raportów z opracowania „Studium Transportowego Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”: z raportu z realizacji etapu 1 i z raportu z realizacji etapu 6. W Prognozie na str. 65 znajduje się już zapis, że System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (SDIP) wdrożono na obszarze działalności Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. Zapis został uszczegółowiony - wymieniono ciągi objęte systemem. Uzupełniono informacje dot. tablic dynamicznej informacji pasażerskiej – dopisano, że przystanki obsługiwane są przez KZK GOP oraz innych operatorów,

Lp.	Podmiot zgłaszający uwagę	Treść uwagi	Zakres uwzględnienia uwagi	Uzasadnienie
		MZKP Tarnowskie Góry oraz MZDiM w Jaworznie" Zapisano, że wśród zadań przewidzianych do realizacji w latach 2017-2025 rozpoczęta została m.in. inwestycja Inteligentny System Zarządzania i Sterowania Ruchem w Tychach, natomiast nie wpisano Katowickiego inteligentnego Systemu Zarządzania Transportem czy Linowego Systemu Zarządzania Ruchem na terenie miasta Chorzowa - natomiast Miasto Katowice jest podobnie jak Miasto Tychy na etapie procedury przetargowej dot. zaprojektowania i wdrożenia inteligentnego systemu zarządzania ruchem, natomiast Miasto Chorzów jest już na etapie realizacji analogicznego zamówienia.		w tym MZK Tychy, PKM Jaworzno, MZKP Tarnowskie Góry. Uzupełniono informacje w zakresie zadań przewidzianych do realizacji w latach 2017-2025 – dopisano: Katowicki Inteligentny System Zarządzania Transportem i Linowy System Zarządzania Ruchem na terenie miasta Chorzowa.
3	Urząd Miasta Katowice Wydział Transportu	W rozdziale 6.3.1 na str. 70 i rozdziale 12 na str. 98 zapisano, że rozwój infrastruktury szynowej powinien dotyczyć istniejących korytarzy transportowych (oraz w rozdziale 6.3.2 na str. 71 zapisano, że modernizacja szlaków kolejowych czy torowisk tramwajowych dotyczyć będzie istniejącego śladu; w rozdziale 6.3.13 na str. 81 - tylko „modernizacje istniejących odcinków dróg i linii kolejowych i poprawa ich stanu technicznego”; w rozdziale 7 na str. 87 - „realizacja planowanych inwestycji będzie zlokalizowana głównie w sąsiedztwie już istniejących obiektów [budowa centrów przesiadkowych, parkingów Park&Ride i Bike&Ride] oraz na istniejącym śladzie [modernizacja linii kolejowych, modernizacja dróg]) - co wydaje się niezgodne z rekomendacjami dot. rozwoju metropolitalnych przewozów pasażerskich w transporcie szynowym (w tym w przyszłości w ramach odseparowanych torowisk) - w rekomendacjach dziedzinowych w ramach ST SC WSL odseparowanie jest rekomendowane w przyszłości, a nie tylko wskazane jako alternatywne rozwiązanie, natomiast w Prognozie Oddziaływania na Środowisko wspomniano o nim tylko w rozdziale dot. rozwiązań alternatywnych	Nieuwzględniona	PZMM oraz „Rekomendacje dziedzinowe” zakładają, że separacja kolei powinna się odbywać poprzez budowę dodatkowych torów lub dedykowanie istniejących (tam gdzie to możliwe) wyłącznie dla prowadzenia ruchu tych pociągów. Podobnie przewiduje się wyznaczenie lub wybudowanie nowych platform peronowych wyłącznie dla obsługi Kolei Metropolitalnej i Kolei Śląskiej. Zakłada się jednak, że ww. inwestycje w zakresie separacji kolei będą prowadzone w zasięgu istniejących szlaków kolejowych, poprzez dobudowanie kolejnych torów czy peronów, a nie poprzez wyznaczanie nowych odcinków dla przebiegu tras, czy nowych lokalizacji torów i pozostałej infrastruktury.
4	Urząd Miasta Katowice Wydział Transportu	W rozdziale 8 na str. 91 w lit. a sformułowanie „Kolej Metropolitalna w pełni współdzieli infrastrukturę kolejową z innymi operatorami” powinno zostać skorygowane na np. następujące: „Kolej Metropolitalna w pełni współdzieli infrastrukturę kolejową z przewozami operatorów wykonywanymi na zlecenie innych organizatorów.	Uwzględniona	Zmieniono zapis
5	Urząd Miasta Katowice Wydział Transportu	W piśmie T-1II.7241.9.2017.AS (T-111.KW-000529/18) z dnia 23 listopada 2018 r. zgłoszono uwagi do PZMM (w tym do wskaźników) - w sytuacji uwzględnienia uwag do PZMM należy skorygować również Prognozę Oddziaływania na Środowisko (w tym tab, 24 na str, 93)	Uwzględniona	Skorygowano zapisy dot. wskaźników w Tab. 24.

5. WYNIKI POSTĘPOWANIA DOTYCZĄCEGO TRANSGRANICZNEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO, JEŻELI ZOSTAŁO PRZEPROWADZONE

Postępowanie transgraniczne nie było wymagane i nie zostało przeprowadzone. Ze względu na zasięg przestrzenny obszaru objętego dokumentem i stosunkowo dużą odległość aglomeracji od granic państw ościennych, skutki realizacji założeń projektowanego dokumentu nie będą miały znaczenia transgranicznego.

Organy opiniujące Prognozę oddziaływania (Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska i Wojewódzki Inspektor Sanitarny) nie wniosły w tym zakresie zastrzeżeń.

6. PROPOZYCJE DOTYCZĄCE METOD I CZĘSTOTLIWOŚCI PRZEPROWADZANIA MONITORINGU SKUTKÓW REALIZACJI POSTANOWIEŃ DOKUMENTU

Ocena wdrażania PZMM będzie się opierała na okresowych ocenach wskaźników realizacji dokumentu, które zostały wskazane w PZMM. Rekomenduje się przyjęcie następujących wskaźników oceny:

- wskaźniki produktu – odnoszą się do produktów powstałych w ramach realizacji PZMM, dotyczą podjętych działań oraz wdrożonych rozwiązań. Do wskaźników produktu zaliczamy wartości mierzalne, zgodne z przyjętym harmonogramem. Przykładem wskaźników jest np. liczba powstałych stacji roweru publicznego, liczba powstałych kilometrów dróg dla rowerów, liczba wybudowanych parkingów P+R, itp.;
- wskaźniki rezultatu – odnoszą się do bezpośrednich efektów działań następujących po zakończeniu oraz w wyniku wdrożenia działań, np. liczba osób, które skorzystały z wypożyczalni roweru miejskiego, liczba osób, które wzięły udział w akcjach organizowanych w ramach PZMM, liczba dzieci w szkołach, która skorzystała z akcji promocyjnych, itp.;
- wskaźniki oddziaływania – odnoszą się do trwałych zmian i efektów działań uzyskanych w dłuższej perspektywie czasowej, np. podział zadań przewozowych, liczba wypadków drogowych, itp.

Pełna lista wskaźników została wymieniona w PZMM.

Kontrola i monitoring realizacji celów dokumentu winien obejmować określenie stopnia wykonania poszczególnych działań:

- określenie stopnia realizacji przyjętych celów;
- ocenę rozbieżności pomiędzy przyjętymi celami i działaniami a ich wykonaniem;
- analizę przyczyn rozbieżności.

Ocena wskaźników monitorowania powinna odnosić się do obszaru Subregionu Centralnego.

Przegląd działań oraz stopień ich realizacji powinien odbywać się z częstotliwością co 5 lat, tj. w latach 2020, 2025, 2030.

ŚLĄSKI PAŃSTWOWY WOJEWÓDZKI INSPEKTOR SANITARNY

40 – 074 Katowice ul. Raciborska 39 skrytka pocztowa 591

wsse.katowice@pis.gov.pl

<http://wssekatowice.pis.gov.pl/>

Katowice, dnia 29.10.2018 r.

NS-NZ.4124.1.2018

OPINIA SANITARNA

Na podstawie art. 3 ustawy z dnia 14 marca 1985 r. o Państwowej Inspekcji Sanitarnej (Dz. U. z 2017 r. poz. 1261 z późn. zm.), art. 53 i art. 58 ust. 1 pkt 2 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 2017 r. poz. 1405 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego działającego przez pełnomocnika Pana Roberta Siudaka, właściciela firmy EKOSTANDARD Pracownia Analiz Środowiskowych (upoważnienie z dnia 11.10.2018 r.) z dnia 02.10.2018 r.

Śląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny

s t w i e r d z a , ż e

prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu Studium Transportowego Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego zawierającego Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego powinna uwzględniać wymagania określone w art. 51 ust. 2 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 2017 r. poz. 1405 z późn. zm.).

Elementy te powinny być przeanalizowane oraz ocenione w stopniu i zakresie adekwatnym do charakterystyki obszaru objętego opracowaniem. Analiza powinna obejmować w szczególności informacje, co zostało wykonane oraz czego nie udało się zrealizować z zadań zaplanowanych w dotychczasowych dokumentach, z uwzględnieniem oceny efektów związanych z realizacją tych zadań. Ponadto, prognoza powinna zawierać analizę wpływu zaplanowanych działań na zdrowie ludzi i jakość życia mieszkańców, ze wskazaniem działań, które należy zrealizować w pierwszej kolejności.

UZASADNIENIE

Związek Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego działający przez pełnomocnika Pana Roberta Siudaka, właściciela firmy EKOSTANDARD Pracownia Analiz Środowiskowych (upoważnienie z dnia 11.10.2018 r.) wystąpił wnioskiem z dnia 02.10.2018 r. o uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości prognozy dla projektu Studium Transportowego Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego zawierającego Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego opracowywany w ramach Studium Transportowego Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego ma być dokumentem strategicznym, sporządzonym w formie koncepcji, obrazujący pewien ogólny zakres rozbudowy i poprawy sektora transportu publicznego na terenie subregionu centralnego województwa śląskiego. Analizowany dokument nie będzie zawierał szczegółowych danych o lokalizacji i pełnym zakresie planowanych prac. Ma być jedynie spisem propozycji rozwiązań polegających na usprawnieniu i modernizacji transportu publicznego. W dokumencie zostaną ujęte m.in. uwarunkowania zewnętrzne i wewnętrzne województwa śląskiego, na podstawie których określony zostanie orientacyjny obszar realizacji planowanych projektów, jednak bez wskazania ich dokładnych lokalizacji. Ponadto przeprowadzona zostanie analiza SWOT, w której zidentyfikowane będą silne i słabe strony obecnego systemu oraz szanse i zagrożenia rozwoju w zakresie transportu.

Biorąc powyższe pod uwagę, określono zakres i stopień szczegółowości prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu przedmiotowego dokumentu.

Śląski Państwowy Wojewódzki
Inspektor Sanitarny
Urszula
lek. med. Urszula Mendera-Bożek

Otrzymuje:

Pan Robert Siudak
EKOSTANDARD Pracownia Analiz Środowiskowych
ul. Wiązowa 1B/2, 62-002 Suchy Las