

**Podsumowanie przebiegu Strategicznej
oceny oddziaływania na środowisko dla
dokumentu „Dobra Mobilność 30/50 - Plan
Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla
obszaru Związku Gmin i Powiatów
Subregionu Centralnego Województwa
Śląskiego” wraz z prognozą oddziaływania
na środowisko**

Dokument zawiera:

- Uzasadnienie, zawierające informacje o udziale społeczeństwa w postępowaniu oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa,
- Podsumowanie, zawierające uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych, a także informację, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione: ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko, opinie właściwych organów, zgłoszone uwagi i wnioski, wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone oraz propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.

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



Gliwice, 2023 r.

Spis treści

1. Wprowadzenie	4
1.1. Podstawa prawna	4
1.2. Przebieg prac nad dokumentem.....	4
2. Uzasadnienie	9
2.1. Informacja o udziale społeczeństwa w ramach opracowania dokumentu pn. „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”	9
2.2. Informacja o sposobie i zakresie uwzględnienia uwag i wniosków zgłoszonych w związku z udziałem społeczeństwa w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko	12
3. Podsumowanie	13
3.1. Ustalenia zawarte w Prognozie oddziaływania na środowisko	13
3.2. Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozwiązań alternatywnych	20
3.3. Sposób i zakres uwzględnienia opinii właściwych organów	21
3.4. Sposób i zakres uwzględnienia zgłoszonych uwag i wniosków	22
3.5. Sposób i zakres uwzględnienia wyników postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko	38
3.6. Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.....	38

1. Wprowadzenie

1.1. Podstawa prawna

Podstawę prawną przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko stanowi Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.) (zwana dalej ustawą ooś). Obowiązek sporządzenia niniejszego podsumowania wynika z w/w ustawy i obejmuje:

- uzasadnienie, o którym mowa w art. 42 pkt. 2 ustawy, zawierające informacje o udziale społeczeństwa w postępowaniu oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa;
- podsumowanie, o którym mowa w art. 55 ust. 3 ustawy, zawierające uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych, a także informację, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione:
 - ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko,
 - opinie właściwych organów, o których mowa w art. 57 i 58 ustawy,
 - zgłoszone uwagi i wnioski,
 - wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone,
 - propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.

1.2. Przebieg prac nad dokumentem

Zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Województwo
Śląskie

ocenach oddziaływania na środowisko, w dniu 16 grudnia 2022 roku wystąpiono do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Śląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z wnioskiem o uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla opracowywanego dokumentu, niezbędnych do przeprowadzenia procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Uzyskano uzgodnienia:

- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach – pismo z dnia 9 stycznia 2023 r., znak: WOOŚ.411.258.2022.PB,
- Śląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego – pismo z dnia 11 stycznia 2023 r. znak: NS-NZ.9022.22.21.2022.

Po uzyskaniu stosownych uzgodnień w ramach prac sporządzono Prognozę 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” (zwany dalej SUMP).

Następnie zwrócono się do odpowiednich organów z prośbą o wydanie opinii do projektu dokumentu „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Uzyskano opinie:

- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach – pismo z dnia 7 kwietnia 2023 r., znak: WOOŚ.410.117.2023.AOK – Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach nie zgłosił żadnych zastrzeżeń do projektu dokumentu ani do prognozy oddziaływania na środowisko,
- Śląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego – pismo z dnia 19 kwietnia 2023 r., znak: NS-NZ.9022.23.4.2023 – z pozytywną opinią projektu dokumentu wraz z prognozą.

Od dnia 20 marca 2023 r. do dnia 11 kwietnia 2023 r. zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Województwo
Śląskie

dokumentu pn. „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko. Ogłoszenie informujące o konsultacjach społecznych opublikowano w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego <https://subregioncentralny.pl> oraz na stronie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii w Biuletynie Informacji Publicznej pod adresem: <https://metropoliagzm.pl/>. Ponadto w ramach konsultacji społecznych projektu dokumentu wraz z prognozą odbyły się 4 spotkania otwarte – 2 w formie zdalnej oraz 2 w formie stacjonarnej. Jedno z nich odbyło się w siedzibie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii w Katowicach, a drugie w siedzibie Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego w Gliwicach.

W czasie udziału społeczeństwa wpłynęły uwagi dotyczące projektu dokumentu pn. „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” oraz prognozy oddziaływania na środowisko. Informacja o treści uwag oraz o sposobie i zakresie ich uwzględnienia w dokumencie znajduje się w części 3.4. „Sposób i zakres uwzględnienia zgłoszonych uwag i wniosków”.

W wyniku opiniowania i konsultacji projektu dokumentu został on zaktualizowany, a tym samym w prognozie oddziaływania na środowisko naniesione zostały zmiany.

Aktualizacja projektu dokumentu „pn. „Dobra Mobilność 30/50 – Plan Zrównoważonej mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego oraz prognozy oddziaływania na środowisko wynika z:

- wprowadzenia zmian wynikających z raportu z zakończonych 10.04.2023 konsultacji społecznych,



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Województwo
Śląskie

- implementacji Guidance Note N2 Inicjatywy Jaspers z dnia 28.08.2023, która została stworzona na bazie analizy inwestycji zawartych w uchwale Walnego Zebrania Członków Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego „w sprawie zaopiniowania listy projektów zintegrowanych planowanych do realizacji w ramach instrumentu ZIT realizujących cele Strategii Rozwoju Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego na lata 2021-2027, z perspektywą do 2030 r.” z dnia 18.04.2023.

Zmiany w dokumencie nie zawierają nowych ustaleń. Precyzują jedynie niektóre zapisy, a także pokazują typy inwestycji, które będą wynikały z planu mobilności w okresie najbliższych lat (bez wskazywania inwestycji z nazwy).

Najważniejsze zmiany w dokumencie głównym:

- wydzielenie osobnego zadania dotyczącego rozwoju sieci tramwajowej,
- wydzielenie planu implementacji z pakietami zadań jako nowego rozdziału,
- dodanie opisu sposobu wynikania potencjalnych inwestycji z pakietów zadań,
- podzielenia pakietu Dobry Transport na cztery podpakiety realizacyjne (przesiadki, tramwaje, rowery, pojazdy),
- opisu sposobu aktualizacji planu mobilności na podstawie szczegółowych planów dla osi rozwojowych.

Następnie zwrócono się do odpowiednich organów z prośbą o ponowne wydanie opinii do projektu dokumentu „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Uzyskano opinie:

- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach – pismo z dnia 23 listopada 2023 r., znak: WOOS.410.556.2023.AOK – Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach nie zgłosił żadnych zastrzeżeń do projektu dokumentu ani do prognozy oddziaływania na środowisko,

- Śląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego – pismo z dnia 28 listopada 2023 r., znak: NS-NZ.9022.23.21.2023 – z pozytywną opinią projektu dokumentu wraz z prognozą.

Od dnia 03 listopada 2023 r. – 24 listopada 2023 r. ponownie zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko dokumentu pn. „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko. Ogłoszenie informujące o konsultacjach społecznych opublikowano w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego <https://subregioncentralny.pl> oraz na stronie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii w Biuletynie Informacji Publicznej pod adresem: <https://metropoliagzm.pl/>.

W czasie udziału społeczeństwa wpłynęły uwagi dotyczące projektu dokumentu pn. „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” oraz prognozy oddziaływania na środowisko. Informacja o treści uwag oraz o sposobie i zakresie ich uwzględnienia w dokumencie znajduje się w części 3.4. „Sposób i zakres uwzględnienia zgłoszonych uwag i wniosków”.



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Województwo
Śląskie

2. Uzasadnienie

2.1. Informacja o udziale społeczeństwa w ramach opracowania dokumentu pn. „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”

Zgodnie z art. 54 ust. 2 ustawy, zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w opracowywaniu projektu dokumentu „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko. Informacje nt. opracowania projektu dokumentu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, o jego przedmiocie, możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją oraz składania uwag i wniosków, w tym sposobie i miejscu ich składania, organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków zostały zamieszczone na stronie internetowej <https://subregioncentralny.pl>, na stronie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii w Biuletynie Informacji Publicznej <https://metropoliagzm.pl/> oraz w prasie o zasięgu ponadlokalnym, ogłoszenie ukazało się w numerze 68.10260.1 Gazety Wyborczej, dnia 22 marca 2023 roku. Wycinek z prasy potwierdzający ogłoszenie o konsultacjach społecznych zamieszczony został na kolejnej stronie.

Od dnia 03 listopada 2023 r. – 24 listopada 2023 r. ponownie zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko dokumentu pn. „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko. Ogłoszenie informujące o konsultacjach społecznych opublikowano w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego <https://subregioncentralny.pl> oraz na stronie Górnośląsko-



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Województwo
Śląskie

Zagłębiowskiej Metropolii w Biuletynie Informacji Publicznej pod adresem:
<https://metropoliagzm.pl/> oraz w prasie.



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Województwo
Śląskie



Fundusze Europejskie
Pomoc Inteligentna



Rzeczpospolita
Polska



Związek Gmin i Powiatów
Subregionu Centralnego
Województwa Śląskiego



Unia Europejska
Fundusze Europejskie

Związek Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego

wraz z



Górnśląsko-Zagłębiowską Metropolią

na podstawie art. 30, art. 39 ust. 1 i ust. 2 oraz art. 40 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 2021 r. poz. 247 z późn. zm.), informuje o:

rozpoczęciu konsultacji społecznych projektu dokumentu „Dobra Mobilność 30/50 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko.

Konsultacje zapisów projektu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko mają charakter otwarty. Zapraszamy do aktywnego udziału w tym procesie m.in. jednostki samorządu terytorialnego, środowiska społeczne, gospodarcze, naukowe, organizacje pozarządowe, jak również mieszkańców naszego subregionu.

Wnioski i uwagi do projektu dokumentu „Dobra Mobilność 30/50 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” oraz Prognozy oddziaływania na środowisko można składać w terminie od dnia 20 marca 2023 r. do dnia 11 kwietnia 2023 r.:

- elektronicznie na adres e-mail: mobilnosc@metropoliagzm.pl;
- w formie pisemnej: na adres Górnśląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, ul. Barbary 21A, 40-053 Katowice;
- bezpośrednio do siedziby Górnśląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, ul. Barbary 21A, 40-053 Katowice;
- ustnie do protokołu w miejscu wyłożenia dokumentów – Górnśląsko-Zagłębiowska Metropolia, ul. Barbary 21A, 40-053 Katowice.

Wnioski i uwagi powinny być składane na formularzu dostępnym na stronie internetowej Górnśląsko-Zagłębiowskiej Metropolii pod adresem: <https://bip.metropoliagzm.pl/art/ku/31846/130102/plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-sump-konsultacje-spoeczne>

Zapraszamy do udziału w otwartych spotkaniach konsultacyjnych, zgodnie z poniższym harmonogramem:

- 28 marca 2023 r., godz. 10:00 – spotkanie on-line
https://teams.microsoft.com/l/meetup-join/19%3ameeting_ZDk5NGZiOTctZDc0Ni00NDE3LThkYTAtMjYxMTQyMjRlNDAw%40thread.v2/0?context=%7b%22Tid%22%3a%22296a94bc1-2217-4af5-82df-a379226e417c%22%2c%22Oid%22%3a%22216340b24-d2d8-4773-88a5-2d570d9ae4fc%22%7d
- 30 marca 2023 r., godz. 18:00 – spotkanie w siedzibie Górnśląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, ul. Barbary 21A, Katowice
- 31 marca 2023 r., godz. 10:00 – spotkanie w Biurze Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego, ul. Wincentego Pola 16, Gliwice
- 5 kwietnia 2023 r., godz. 18:00 – spotkanie on-line
https://teams.microsoft.com/l/meetup-join/19%3ameeting_MWJhNTgyMjktMjM4ZS00ZjJlTkxM2Q1ZjUxY2RkZDlyZDQ5%40thread.v2/0?context=%7b%22Tid%22%3a%22296a94bc1-2217-4af5-82df-a379226e417c%22%2c%22Oid%22%3a%2220e42194e-a6ed-4693-ad9d-1fcadaeb1d43%22%7d

UWAGA: Wszystkie uwagi, wnioski i opinie zgłoszone w trakcie konsultacji zostaną szczegółowo przeanalizowane. Uwagi, wnioski i opinie złożone po terminie nie będą rozpatrywane. Organem właściwym do rozpatrzenia uwag, wniosków i opinii jest Górnśląsko-Zagłębiowska Metropolia.

Informacja o zakresie uwzględnienia uwag, wniosków i opinii zostanie podana do publicznej wiadomości w terminie 30 dni od upływu terminu składania uwag.

34242406



Fundusze Europejskie
dla Śląskiego



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Województwo
Śląskie

Składanie wniosków i uwag do projektu dokumentu możliwe było:

- elektronicznie na adres e-mail: mobilnosc@metropoliagzm.pl;
- w formie pisemnej:
 - na adres Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, ul. Barbary 21A, 40-053 Katowice;
 - bezpośrednio do siedziby Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, ul. Barbary 21A, 40-053 Katowice;
- ustnie do protokołu w miejscu wyłożenia dokumentów – Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, ul. Barbary 21A, 40-053 Katowice.

Wnioski i uwagi do projektu dokumentu „Dobra Mobilność 30/50 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” oraz Prognozy oddziaływania na środowisko można było składać w terminie od dnia 20 marca 2023 r. do dnia 11 kwietnia 2023 r. oraz ponownie po aktualizacji projektu SUMP oraz prognozy oddziaływania na środowisko od dnia 03 listopada 2023 r. – 24 listopada 2023 r.

Informacja o treści wniosków i uwag oraz o sposobie i zakresie ich uwzględnienia w dokumencie znajduje się w części 3.4. „Sposób i zakres uwzględnienia zgłoszonych uwag i wniosków”.

2.2. Informacja o sposobie i zakresie uwzględnienia uwag i wniosków zgłoszonych w związku z udziałem społeczeństwa w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

W trakcie prac nad dokumentem „Dobra Mobilność 30/50 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” zapewniona została możliwość zgłaszania zarówno uwag do uwzględnienia w dokumencie, jak i wniosków do projektu dokumentu. Szczegółowa informacja o sposobie i zakresie ich uwzględnienia w dokumencie



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Województwo
Śląskie

i jego aktualizacji znalazła się w części 3.4. „Sposób i zakres uwzględnienia zgłoszonych uwag i wniosków”.

3. Podsumowanie

3.1. Ustalenia zawarte w Prognozie oddziaływania na środowisko

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. 2022 poz. 1029 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 dokumentu „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”. 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 ooś oraz z wymaganiami nałożonymi przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach oraz Śląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.

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

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



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Województwo
Śląskie

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,
- 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:



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Województwo
Śląskie

- Zbudujemy infrastrukturę kolei metropolitalnej,
 - Pozyskamy pociągi do obsługi przewozów metropolitalnych,
 - Poprawimy dostępność sieci kolejowej,
 - Przebudujemy sieć lokalnych połączeń transportu zbiorowego,
 - Stworzymy lokalne systemy transportu powiatowego,
 - Wdrożymy priorytety dla komunikacji zbiorowej,
 - Stworzymy możliwość prostego korzystania ze wszystkich środków transportu,
 - 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 bezemisyjne 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,



Fundusze Europejskie
dla Śląskiego



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Województwo
Śląskie

- Opracujemy model ruchu dla Subregionu Centralnego,
- Przeprowadzimy cykliczne badania społeczne dotyczące nawyków mobilnościowych i badania ruchu,
- Rozwiniemy technologie bezzałogowe i autonomiczne.

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:

- 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.
- 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 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.

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 w infrastrukturę rowerową oraz zakup sprzętu.

Poza tym uwzględniono działania organizacyjne ukierunkowane na rozwój nowoczesnych technologii stosowanych w transporcie oraz nowoczesną obsługę pasażerską, uspokojenie 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 o oś 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



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Województwo
Śląskie

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,
- 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 2022 poz. 1029 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 przedsięwzięcia 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, wskaźniki wskazane w Funduszach Europejskich Województwa Śląskiego 2021-2027.

3.2. Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozwiązań alternatywnych

Zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt.3 lit. b ustawy ooś (Dz. U. z 2022 poz. 1029 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



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Województwo
Śląskie

zmniejszenie ilości realizowanych projektów w wyniku dostępności środków w ramach Polskiego Ładu, w ramach Funduszy Europejskich Województwa Śląskiego 2021-2027 oraz środków własnych.

3.3. Sposób i zakres uwzględnienia opinii właściwych organów

Projekt dokumentu „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko został poddany zaopiniowaniu przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach oraz Śląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego, zgodnie z art. 57 i 58 Ustawy ooś. Uzyskano opinie:

- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach – pismo z dnia 7 kwietnia 2023 r., znak: WOOŚ.410.117.2023.AOK – Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach nie zgłosił żadnych zastrzeżeń do projektu dokumentu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko,
- Śląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego – pismo z dnia 19 kwietnia 2023 r., znak: NS-NZ.9022.23.4.2023 – z pozytywną opinią projektu dokumentu wraz z prognozą.

W ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko otrzymano następujące opinie:

- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach – pismo z dnia 23 listopada 2023 r., znak: WOOŚ.410.556.2023.AOK – Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach nie zgłosił żadnych zastrzeżeń do projektu dokumentu ani do prognozy oddziaływania na środowisko,
- Śląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego – pismo z dnia 28 listopada 2023 r., znak: NS-NZ.9022.23.21.2023 – z pozytywną opinią projektu dokumentu wraz z prognozą.

3.4. Sposób i zakres uwzględnienia zgłoszonych uwag i wniosków

Składanie wniosków i uwag do projektu dokumentu możliwe było:

- elektronicznie na adres e-mail: mobilnosc@metropoliagzm.pl;
- w formie pisemnej:
 - na adres Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, ul. Barbary 21A, 40-053 Katowice;
 - bezpośrednio do siedziby Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, ul. Barbary 21A, 40-053 Katowice;
- ustnie do protokołu w miejscu wyłożenia dokumentów – Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, ul. Barbary 21A, 40-053 Katowice.

Wnioski i uwagi do projektu dokumentu „Dobra Mobilność 30/50 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego” oraz Prognozy oddziaływania na środowisko można było składać w terminie od dnia 20 marca 2023 r. do dnia 11 kwietnia 2023 r.

Ponowne konsultacje społeczne miały miejsce w dniach 03 listopada 2023 r. – 24 listopada 2023 r.

Wszystkie uwagi i wnioski, które wpłynęły w powyższym terminie, zostały przeanalizowane. Sposób, w jaki uwzględniono uwagi opisano w tabeli poniżej.



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Województwo
Śląskie

Tabela 1. Uwagi w ramach konsultacji społecznych i sposób ich rozpatrzenia

Lp.	Zgłaszający	Opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi i sposób jej rozpatrzenia
1.	Gmina Pilchowice	projekt Prognozy, str. 61, tabela 6	w wierszu PILCHOWICE - PR3: powinno być "Stanica, ul. Gliwicka"	literówka, jest "ul. Gliwiecka", powinno być "ul. Gliwicka" – uwaga przyjęta i poprawiona w Prognozie ooś
2.	Gmina Pilchowice	projekt Prognozy, str. 61, tabela 6	w wierszu PILCHOWICE - PR5: powinno być "Nieborowice, ul. Rybnicka"	ul. Wiosenna jest drogą wewnętrzną, która znajduje się w rejonie (poniżej) wiaduktu, przez który przebiega droga krajowa nr 78; ul. Wiosenna nie krzyżuje się z drogą krajową; jeżeli pomiary były prowadzone przy drodze krajowej, to była to ul. Rybnicka - uwaga przyjęta i poprawiona w Prognozie ooś
3.	UMWSL	str. 38 OOŚ	Cel strategiczny 1, w obecnym projekcie RPT planowanym do przyjęcia przez Zarząd, brzmi: Transport przyjazny środowisku i łagodzenie zmian klimatu	Zmiana w RPT nastąpiła w wyniku konsultacji społecznych i uwag zgłoszonych przez ekspertów Jaspers - uwaga przyjęta i poprawiona w Prognozie ooś

Lp.	Zgłaszający	Opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi i sposób jej rozpatrzenia
4.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego - Departament Komunikacji Regionalnej	Projekt Prognozy SOOŚ str. 19 - zdanie "Sporządzony SUMP składa się z jedenastu rozdziałów"	Wskazanie nieprawidłowej liczby rozdziałów w dokumencie SUMP	Projekt dokumentu SUMP składa się z siedmiu rozdziałów - uwaga przyjęta i poprawiona w Prognozie ooś
Uwagi które wpłynęły w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko i ponownych konsultacji społecznych				
1.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	Prognoza, Rozdział 4.7. Gospodarowanie wodami, str. 74	W rozdziale podaje się nieaktualną informację dotyczącą obowiązujących planów gospodarowania wodami w dorzeczu Wisły i Odry.	W tekście jako aktualne dokumenty wymienione są: Plan gospodarowania wodami dla obszaru dorzecza Wisły (przyjęty Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, Dz.U. 2016 poz. 1911) oraz Plan gospodarowania wodami dla obszaru dorzecza Odry (przyjęty Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18



Fundusze Europejskie dla Śląskiego



Rzeczpospolita Polska

Dofinansowane przez Unię Europejską



Województwo Śląskie

Lp.	Zgłaszający	Opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi i sposób jej rozpatrzenia
				<p>października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, Dz.U. 2016 poz. 1967). W 2023 roku weszły w życie zaktualizowane dokumenty tj. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz.U. 2023 poz. 335) oraz Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie Planu Gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz.U. 2023 poz. 300)</p> <p>Poprawiono obowiązujące akty prawne</p>
2.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	Prognoza, Rozdział 4.13 Zasoby przyrodnicze	Rysunek 12 wymaga korekty ze względu na brak niektórych obszarów chronionych.	Na rysunku 12 nie uwzględniono 4 stanowisk dokumentacyjnych w Jaworznie oraz użytków ekologicznych Verona w Bytomiu oraz Dolina Kochłówki w Rudzie Śląskiej.



Fundusze Europejskie dla Śląskiego



Rzeczpospolita Polska

Dofinansowane przez Unię Europejską



Województwo Śląskie

Lp.	Zgłaszający	Opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi i sposób jej rozpatrzenia
		i formy ochrony przyrody, str. 157		Mapa została poprawiona.
3.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	Prognoza, Rozdział 4.13 Zasoby przyrodnicze i formy ochrony przyrody, str.178; Rozdział 7.1.3 Oddziaływanie na pozostałe formy ochrony przyrody, str. 274	W rozdziałach brak informacji o planie ochrony parku krajobrazowego "Lasy nad Górną Liswartą"	Plan ochrony parku krajobrazowego "Lasy nad Górną Liswartą" został 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) W rozdziale 4.13 Zasoby przyrodnicze dopisano brakującą informację. Natomiast w rozdziale 7.1.3 opisano metody eliminacji i ograniczenia zagrożeń wynikających z prac przy liniach kolejowych (zgodnie z planem ochrony dla PK).



Fundusze Europejskie
dla Śląskiego



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Województwo
Śląskie

Lp.	Zgłaszający	Opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi i sposób jej rozpatrzenia
4.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	Prognoza, Rozdział 4.13 Zasoby przyrodnicze i formy ochrony przyrody, Rys. 11 (str. 156), Tab. 20 (str. 181), str. 179; Rozdział 7.1.3 Oddziaływanie na pozostałe formy ochrony przyrody (str. 270, rys. 28, tab. 26)	W prognozie uwzględnia się obszar chronionego krajobrazu Wyżyny Miechowskiej jako istniejący na obszarze Subregionu Centralnego	<p>Obszaru chronionego krajobrazu Wyżyny Miechowskiej zgodnie z obowiązującymi aktami prawnymi funkcjonuje wyłącznie w granicach gmin województwa małopolskiego (przecięcie z granicą województwa śląskiego jest wynikiem niepoprawnej geometrii danych przestrzennych).</p> <p>Z wymienionych map usunięto OChK Wyżyny Miechowskiej. Poprawiono również liczbę istniejących OChK na terenie Subregionu.</p>



Fundusze Europejskie dla Śląskiego



Rzeczpospolita Polska

Dofinansowane przez Unię Europejską



Województwo Śląskie

Lp.	Zgłaszający	Opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi i sposób jej rozpatrzenia
5.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	Prognoza, Rozdział 4.13. Zasoby przyrodnicze i formy ochrony przyrody, str. 200-201; Rozdział 7.1.4. Oddziaływanie na korytarze ekologiczne	W prognozie uwzględnia się wyłącznie przebieg korytarzy ekologicznych opracowany przez Zakład Badania Ssaków PAN w Białowieży w 2005 r, mimo że opracowanie to zostało uzupełnione w 2011 r. Nie odniesiono się również do regionalnej sieci korytarzy ekologicznych określonych w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+, uchwalonym uchwałą Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 29 sierpnia 2016r. (Dz. Urz. Woj. Śl. z dnia 13.09.2016 r., poz. 4619)	Opracowanie PAN z 2005 r. obejmuje sieć korytarzy dla obszarów Natura 2000 z uwzględnieniem potrzeb ochrony kluczowych gatunków dużych ssaków. Dostępne jest bardziej aktualne opracowania dotyczące przebiegu korytarzy ekologicznych, bowiem w 2011 r. Zakład Badania Ssaków PAN w Białowieży we współpracy z Pracownią na rzecz Wszystkich Istot opracował kompletną mapę korytarzy istotnych dla populacji dużych ssaków leśnych oraz spójności siedlisk leśnych i wodno-błotnych w skali krajowej i regionalnej. Z kolei regionalne korytarze ekologiczne zostały wyznaczone dla zapewnienia odpowiednich warunków migracji zwierząt w województwie śląskim i stanowią ważny komponent obszaru funkcjonalnego cennego przyrodniczo, określonego w Planie



Fundusze Europejskie dla Śląskiego



Rzeczpospolita Polska

Dofinansowane przez Unię Europejską



Województwo Śląskie

Lp.	Zgłaszający	Opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi i sposób jej rozpatrzenia
				<p>Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+. Korytarze wyznaczono z uwzględnieniem specyfiki poszczególnych grup gatunków: korytarze ichtiologiczne dla ryb, korytarze ornitologiczne dla ptaków, korytarze teriologiczne dla ssaków drapieżnych i ssaków kopytnych, korytarze chiropterologiczne dla nietoperzy oraz korytarze spójności. Ponieważ Plan "Dobra Mobilność 30/50" obejmuje wiele inwestycji liniowych, których przebieg może kolidować z korytarzami regionalnymi, w Prognozie należy wskazać możliwe kolizje przestrzenne oraz potencjalne oddziaływania na drożności i spójność korytarzy regionalnych na etapie realizacji lub/i eksploatacji planowanych inwestycji.</p>



Fundusze Europejskie dla Śląskiego



Rzeczpospolita Polska

Dofinansowane przez Unię Europejską



Województwo Śląskie

Lp.	Zgłaszający	Opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi i sposób jej rozpatrzenia
				<p>W prognozie odniesiono się do przebiegu korytarzy ekologicznych z roku 2005, ponieważ jedynie takie pliki SHP udostępniła GDOŚ. Przedstawiona mapa z 2011 roku (https://mapa.korytarze.pl/) nie pozwala na dokładną analizę ewentualnego "krzyżowania się" planowanych inwestycji z korytarzami, dlatego wykorzystano dostępne pliki (te z 2005 roku). Korytarze wyznaczone w 2005 roku mają niemal takie same zasięgi (na terenie Subregionu), co te z roku 2011. Jedynie na terenie powiatu pszczyńskiego są one bardziej rozbudowane, lecz na tym obszarze nie są planowane żadne nowe inwestycje liniowe, które mogłyby naruszyć ich drożność. Prognozę uzupełniono natomiast o opis oraz analizę ewentualnych oddziaływań na regionalne korytarze ekologiczne w województwie śląskim. Była to analiza</p>



Fundusze Europejskie dla Śląskiego



Rzeczpospolita Polska

Dofinansowane przez Unię Europejską



Województwo Śląskie

Lp.	Zgłaszający	Opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi i sposób jej rozpatrzenia
				mało szczegółowa, z uwagi na brak plików SHP z korytarzami regionalnymi, które można by było zestawić z planowanymi inwestycjami. Analiza opierała się jedynie na mapach zamieszczonych w "Opracowaniu ekofizjograficznym do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego".
6.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	Prognoza, Rozdział 5. Problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego	W tabeli 24, dla obszaru analizy "Przyroda" nie opisano problemu, jakim jest występowanie barier komunikacyjnych utrudniających migrację zwierzyny. Wskazano również jako główną przyczynę występowania problemu brak korytarzy ekologicznych "krzyżujących się" z inwestycjami drogowymi.	Problem wstępowania barier komunikacyjnych został poruszony w kontekście śmiertelności osobników w wyniku wypadków drogowych. Dodatkowo wątpliwym jest stwierdzenie, iż brak korytarzy krzyżujących się z inwestycjami drogowymi jest przyczyną problemu, bowiem wiele z istniejących tras rozcina obszary pełniące funkcję korytarzy ekologicznych. Problem stanowi lokalizowanie tego typu inwestycji w obrębie korytarzy ekologicznych



Fundusze Europejskie dla Śląskiego



Rzeczpospolita Polska

Dofinansowane przez Unię Europejską



Województwo Śląskie

Lp.	Zgłaszający	Opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi i sposób jej rozpatrzenia
		dokumentu, Tab. 24		oraz niedostateczna ilość przejść dla zwierząt na obszarach "pociętych" inwestycjami. Dopracowano i uzupełniono problemy, ich charakterystykę oraz przyczyny w obszarze "przyroda"
7.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	Prognoza, Rozdział 5.1.1. Wpływ planowanych działań na istniejące problemy ochrony środowiska, str. 210	Wśród zagrożeń nie wymieniono wzrostu śmiertelności fauny w czasie eksploatacji nowej infrastruktury drogowej i kolejowej.	Wprowadzenie nowej infrastruktury transportowej wiąże się z ograniczeniem drożności korytarzy ekologicznych (efekt barierowy), a także śmiertelnością zwierząt podejmujących próbę przekroczenia bariery. Dopisano wskazane zagrożenie.



Fundusze Europejskie dla Śląskiego



Rzeczpospolita Polska

Dofinansowane przez Unię Europejską



Województwo Śląskie

Lp.	Zgłaszający	Opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi i sposób jej rozpatrzenia
8.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	Prognoza, Rozdział 5.1.2. Adaptacja do zmian klimatu oraz ekstremalnych zjawisk pogodowych, str. 217-218	W rozdziale zapisano, iż zmiana klimatu wpływa korzystnie na funkcjonowanie żeglugi śródlądowej (poprzez ocieplenie, skrócenie okresu temperatur ujemnych oraz zmniejszenie dni zalegania śniegu).	Wobec zwiększającej się częstotliwości występowania suszy zmiany klimatu nie są zjawiskiem korzystnym dla żeglugi śródlądowej, a jednym z czynników wpływających negatywnie na żeglugę jest zmniejszenie liczby dni z zalegającą pokrywą śnieżną (wymienione w rozdziale jako pozytywny aspekt zmian klimatu z punktu widzenia żeglugi). Usunięto zapis dotyczący żeglugi śródlądowej, ponieważ de facto żadne zaplanowane działania w ramach SUMP nie będą związane z żeglugą.
9.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	Prognoza, Rozdział 7.1.1. Oddziaływanie na biotyczne	W tekście wskazano, iż rozbudowa, przebudowa czy planowana budowa nowych linii kolejowych może oddziaływać pozytywnie i negatywnie na różnorodność biologiczną.	W rozdziale nie opisano, na czym polegać będą potencjalne oddziaływania pozytywne budowy nowych linii kolejowych. Zagadnienie wymaga



Fundusze Europejskie
dla Śląskiego



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Województwo
Śląskie

Lp.	Zgłaszający	Opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi i sposób jej rozpatrzenia
		elementy środowiska (Cel operacyjny I, przedsięwzięcie 1) str. 230-231		<p>wyjaśnienia, w tym określenia skali czasowej oddziaływań i ich zasięgu.</p> <p>Dopracowano analizę ewentualnych oddziaływań na biotyczne elementy środowiska.</p>
10.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	Prognoza, Rozdział 7.1.3 Oddziaływanie na pozostałe formy ochrony przyrody, str. 275-277	Z opisu oddziaływań związanych z rozbudową infrastruktury kolejowej w obrębie ZPK "Dolina Jamny" nie wynika jednoznacznie, iż istnieje ryzyko wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań, choć potencjalnie mogą one wystąpić.	<p>Biorąc pod uwagę cel ochrony ZPK Dolina Jamny, jakim jest zachowanie wyjątkowo cennych fragmentów krajobrazu naturalnego, wprowadzenie dodatkowej infrastruktury kolejowej oraz związane z tym prace powodujące zmianę ukształtowania terenu mogą prowadzić do utraty walorów krajobrazowych części obszaru.</p> <p>Uzupełniono analizę ewentualnych oddziaływań. W związku z tym, że planowana rozbudowa będzie prowadzona na istniejącym już nasypie (w miejscu</p>



Fundusze Europejskie dla Śląskiego



Rzeczpospolita Polska

Dofinansowane przez Unię Europejską



Województwo Śląskie

Lp.	Zgłaszający	Opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi i sposób jej rozpatrzenia
				zagospodarowanym infrastrukturalnie) nie przewiduje się znaczących negatywnych oddziaływań. Natomiast te które powstaną będą przejściowe - wynikające z fazy realizacji inwestycji.
11.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	Prognoza, Rozdział 7.1.3 Oddziaływanie na pozostałe formy ochrony przyrody, str. 282	W rozdziale podano, iż OCHK Góra Zamkowa został ustanowiony w 2019 r. Faktycznie obszar istnieje od 1993 roku.	Obszar został utworzony uchwałą Nr XIII/139/93 Rady Miejskiej w Będzinie z dnia 23 czerwca 1993 r. w sprawie uznania Góry Zamkowej, wzgórza Doroty oraz Lasu Grodzieckiego za obszar chronionego krajobrazu o charakterze wyspowym. Wymieniona w prognozie uchwała nr VI/14/11/2019 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 21 października 2019 r. miała na celu dostosowanie dotychczasowych zapisów w części dotyczącej obszaru Góry Zamkowej do wymogów aktualnego brzmienia ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.



Fundusze Europejskie dla Śląskiego



Rzeczpospolita Polska

Dofinansowane przez Unię Europejską



Województwo Śląskie

Lp.	Zgłaszający	Opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi i sposób jej rozpatrzenia
				Poprawiono zgodnie z zapisaną uwagą.
12.	Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	"Prognoza, Rozdział 8 Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszaru	W rozdziale oceniono, iż inwestycje z zakresu budowy i przebudowy dróg oraz infrastruktury drogowej będą się wiązać z wystąpieniem oddziaływań negatywnych tylko w czasie budowy, a następnie przyczynią się do poprawy stanu środowiska i będą oddziaływać pozytywnie. Istnieje również ryzyko wystąpienia oddziaływań negatywnych długotrwałych.	<p>Inwestycje tego typu wiążą się z występowaniem oddziaływań negatywnych także w fazie eksploatacji (oddziaływania bezpośrednie, lokalne, długotrwałe) na skutek np. zajęcia terenu, przekształcania powierzchni terenu czy przerwania lub ograniczenia drożności korytarzy ekologicznych.</p> <p>Rozbudowano rozdział o opis ewentualnych negatywnych oddziaływań wynikających z zaplanowanych nowych inwestycji infrastrukturalnych.</p>



Fundusze Europejskie dla Śląskiego



Rzeczpospolita Polska

Dofinansowane przez Unię Europejską



Województwo Śląskie

Lp.	Zgłaszający	Opiniowany fragment (treść, nr strony itp.)	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi i sposób jej rozpatrzenia
		Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, str. 342"		



Fundusze Europejskie dla Śląskiego



Rzeczpospolita Polska

Dofinansowane przez Unię Europejską



Województwo Śląskie

3.5. Sposób i zakres uwzględnienia wyników postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania 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.

Zaplanowane przedsięwzięcie będą oddziaływać lokalnie, jedynie niektóre z nich mogą sporadycznie wykraczać poza analizowany obszar.

Tym samym postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko nie zostało przeprowadzone.

3.6. Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu

Prognoza oddziaływania na środowisko powinna obejmować obszar całego Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego. 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 działań 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 ważnym 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;
- 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.

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.

Wyniki weryfikacji będą analizowane w trakcie spotkań ze wszystkimi samorządami. Na podstawie uzyskanych danych będzie rewidowana możliwość osiągnięcia wskaźników rezultatu w wartościach założonych w planie mobilności. Jeżeli znajdzie taka potrzeba, będą aktualizowane cele operacyjne i — co za tym idzie — również wszystkie ustalenia operacyjne planu mobilności.

W SUMP wyznaczono następujące grupy wskaźników: wskaźniki stanu docelowego oraz wskaźniki trendu.

Tabela 2. Wskaźniki rezultatu

Wskaźniki rezultatu	Wartość bazowa (2018)	Wartość docelowa (2050)
Udział podróży realizowanych wyłącznie samochodem w ogólnej liczbie podróży	44% łącznie, 58% do pracy <i>źródło: Studium Transportowe Subregionu Centralnego</i>	22% łącznie, 29% do pracy <i>źródło: badania ankietowe nawyków mobilnościowych</i>
Łączna emisja dwutlenku węgla pochodząca ze środków transportu	3 Mt CO ₂ rocznie <i>źródło: Studium Transportowe Subregionu Centralnego</i>	0 <i>źródło: model ruchu</i>
Liczba śmiertelnych ofiar	127 <i>źródło: SEWiK</i>	0

Wskaźniki rezultatu	Wartość bazowa (2018)	Wartość docelowa (2050)
wypadków drogowych		

Źródło: „Dobra Mobilność 30/50 - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”

Tabela 3. Wskaźniki produktu

Wskaźniki produktu	Wartość bazowa (2018)	Wartość docelowa (2050)
Liczba mieszkańców w promieniu 1 km od stacji kolei metropolitalnej	470 000	670 000 źródło: szacunki własne
Liczba pociągokilometrów rocznie na terenie Metropolii GZM	~ 3 miliony (2022 r.) źródło: szacunki własne	~ 6 milionów źródło: szacunki własne
Liczba planów mobilności dla korytarzy transportowych	0	4
Powierzchnia stref płatnego parkowania w miastach tworzących Metropolię GZM	3,3 km ² źródło: szacunki własne	10 km ² źródło: szacunki własne
Liczba zrealizowanych projektów dla otoczenia szkół i przedszkoli	0	10
Liczba przeprowadzonych	5	12

Wskaźniki produktu	Wartość bazowa (2018)	Wartość docelowa (2050)
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).



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Województwo
Śląskie