



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA WE WROCŁAWIU

AL. JANA MATEJKI 6
50-333 WROCŁAW

Wrocław, dnia 5 stycznia 2021 r.

WSI.410.547.2021.HL

Prezydent Wrocławia
Biuro Zintegrowanych Inwestycji
Terytorialnych Wrocławskiego
Obszaru Funkcjonalnego
ul. Komuny Paryskiej 39-41
50-451 Wrocław
-ePUAP-

Na podstawie art. 57 ust. 1 pkt 2 i art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 2373 ze zm.) w odpowiedzi na wniosek Prezydenta Wrocławia znak: BIT-ZPR.042.20.2021 z dnia 6 grudnia 2021 r. (data wpływu: 8 grudnia 2021 r.), w sprawie zaopiniowania projektu dokumentu pn. *Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia (PZM MOFW)* wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, przedstawiam poniżej swoje stanowisko.

Przedmiotowy projekt *Planu* to dokument, który obejmuje wszystkie aspekty mobilności, w obszarze gmin zlokalizowanych w województwie dolnośląskim (37 gmin) oraz jednej gminy z województwa opolskiego (gmina Brzeg). Łącznie przedmiotowy obszar zajmuje powierzchnię 5 434 km².

Jak wynika z przedłożonej dokumentacji, opracowanie to stanowi plan działań obejmujący wszystkie aspekty mobilności w mieście oraz w jego otoczeniu, m.in.: ograniczenie ruchu aut, transport publiczny, ruch rowerowy i pieszy, w powiązaniu z planowaniem przestrzennym oraz aspektami społecznymi. Projekt *Planu* skupia się na potrzebach człowieka, nie tylko w zakresie odpowiedniej infrastruktury dla poruszania się, ale również na jakości codziennego życia, bezpieczeństwie czy dostępności do usług i miejsc wypoczynku.

Projekt *Planu* zawiera 3 cele nadrzędne, które tworzą ramy dla powodzenia interwencji w zakresie zrównoważonej mobilności w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Wrocławia (MOFW), są to:

- harmonizacja struktur zarządzania,

- optymalizacja przestrzenna,
- poprawa dostępności transportowej.

W ramach przedmiotowego dokumentu wyznaczono 5 celów szczegółowych, tj.:

1. Rozszerzenie zakresu współpracy międzygminnej oraz instytucjonalnej na rzecz budowania spójności MOFW.
2. Zwiększenie konkurencyjności transportu niesamochodowego w codziennych przemieszczeniach w obszarze MOFW.
3. Polepszenie warunków zamieszkiwania w obszarze MOFW.
4. Zmniejszenie uciążliwości transportowej dla ludzi i środowiska wraz z poprawą bezpieczeństwa i jakości infrastruktury.
5. Promowanie i rozwój nowych form i usług z zakresu mobilności.

W ramach wyżej wskazanych celów wskazano pakiety działań dotyczące, m.in.:

- struktury zarządzania transportem, drogami i planowaniem przestrzennym w aglomeracji,
- wizji rozwoju funkcjonalno-przestrzennego, rezerwacji ciągów komunikacyjnych,
- zagospodarowania terenów zamkniętych,
- działań promocyjnych, szkoleń, monitoringu procesów rozwoju,
- integracji transportu publicznego,
- sieci parkingów Park&Ride,
- aglomeracyjnej sieć dróg rowerowych,
- cyfryzacji transportu,
- budowy centrów lokalnych,
- nisko lub zeroemisyjności w transporcie,
- wykorzystaniu rzek,
- rozwiązań dla kurierów.

W przedłożonej prognozie oddziaływania na środowisko w sposób ogólny przeanalizowano wpływ ww. pakietów działań na poszczególne komponenty środowiska (w tym różnorodność biologiczną, zwierzęta, rośliny, obszary chronione, powietrze atmosferyczne, klimat akustyczny). W prognozie wskazano iż możliwe natywne oddziaływania odznaczać się będą głównie poprzez zwiększony hałas oraz zanieczyszczenia powietrza związane z budową i modernizacją układów komunikacyjnych, nasilonym ruchem samochodów oraz innymi pracami budowlanymi. Oddziaływania te mają charakter chwilowy i krótkotrwały. Ponadto określono rozwiązania minimalizujące powyższe potencjalne negatywne oddziaływania polegające na m.in.: dobraniu i zastosowaniu odpowiednich zabiegów techniczno-projektowych.

Z analizy przedłożonej prognozy oddziaływania wynika, iż nie wystąpi znaczące negatywne oddziaływanie na zasoby przyrodnicze oraz obszary chronione i ich integralność. Jednak większość z zaplanowanych działań w ramach projektu dokumentu dotyczy inwestycji drogowych lub związanych z rozbudową, modernizacją i budową nowej infrastruktury

towarzyszącej (np. parkingi), a działania te mogą potencjalnie powodować negatywne oddziaływanie w szczególności na gatunki roślin. Najczęstszym negatywnym oddziaływaniem w tym zakresie będzie usuwanie drzew i krzewów w pasach drogowych – przy modernizowanych lub nowopowstających odcinkach dróg, ścieżek rowerowych lub pod powierzchnie nowopowstających obiektów – węzły przesiadkowe, parkingi. Należy zwrócić uwagę, iż często drzewa przydrożne stanowią ważny element liniowy ekosystemów (np. w przypadku żerowisk nietoperzy) oraz są siedliskiem cennych gatunków bezkręgowców (np. pachnicy dębowej *Osmoderma eremita*), a także ptaków. W przypadku przebiegu inwestycji o charakterze liniowym identyfikuje się także niekorzystne oddziaływania dotyczące przecięcia kompleksów leśnych. Wiąże się z tym niekorzystne dla drzewostanów ich odsłonięcie. Brak strefy ekotonowej pomiędzy siedliskami leśnymi, a drogą czy linią kolejową może powodować nadmierne prześwietlanie drzewostanu, przenikanie gatunków obcych w głąb siedlisk oraz osłabienie drzewostanów położonych najbliżej tych linii. Prawdopodobne negatywne oddziaływanie na etapie prowadzenia prac budowlanych związane będzie także z zajmowaniem stanowisk roślin chronionych. Negatywne oddziaływania na gatunki zwierząt będą możliwe w trakcie realizacji projektów, ze względu na emitowany hałas i ryzyko płoszenia. Na etapie eksploatacji ryzyko negatywnych oddziaływań dotyczyć będzie zakłócenia drożności korytarzy migracyjnych zwierząt oraz również ich płoszenia. Oddziaływanie nie powinno być jednak istotne, ponieważ większość inwestycji liniowych dotyczyć będzie obszarów zurbanizowanych lub istniejących szlaków komunikacyjnych. Niemniej jednak niezbędne będzie wprowadzanie rozwiązań dotyczących budowy przejść dla zwierząt. W przypadku zwiększonego ruchu na liniach kolejowych prognozowane jest także zwiększenie śmiertelności zwierząt na tych odcinkach – w szczególności dużych ssaków. W tym względzie omawiane niekorzystne zjawisko może być również ograniczane poprzez stosowanie urządzeń, które odstraszą zwierzęta przed nadjeżdżającym pociągiem. Budowa oraz poszerzanie dróg wiąże się także z ryzykiem zwiększenia śmiertelności gatunków nietoperzy. Oświetlenie uliczne i drogowe powodują wabienie owadów, co z kolei przyciąga żerujące osobniki. W ten sposób są one narażone na ryzyko kolizji z pojazdami. Należy zwrócić uwagę, iż każda inwestycja będzie wymagała odpowiedniej dokumentacji, a w przypadku stwierdzenia chronionych gatunków – oceny wpływu danej inwestycji na daną formę ochrony przyrody. W przypadku wystąpienia chronionych gatunków w danej lokalizacji i gdy nie będzie możliwe obranie innego wariantu lokalizacyjnego, niezbędne będą do podjęcia działania kompensacyjne (np. odpowiednie zabezpieczenie siedlisk zwierząt, budowa przejść dla zwierząt i płazów w przypadku inwestycji drogowych, w przypadku gatunków roślin – przenoszenie okazów w inne dogodne miejsce pod nadzorem botanicznym). Istotne w przypadku gatunków zwierząt będzie również obranie odpowiedniego terminu realizacji inwestycji (np. poza terminami rozrodu, lęgów, tarła lub hibernacji).

Odnosząc się natomiast do danych będących w posiadaniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu wynika, iż niewielka część terenu gminy Brzeg znajduje się w granicach Stobrawskiego Parku Krajobrazowego, względem którego obowiązujące zakazy zawarte w *rozporządzeniu Nr 0151/P/19/06 Wojewody Opolskiego z dnia 8 maja 2006 r. w sprawie Stobrawskiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. Op. Nr 33, poz. 1136)*. Dla przedmiotowego parku krajobrazowego ustanowiony został także plan ochrony (*rozporządzenie Nr 0151/P/8/07 Wojewody Opolskiego z dnia 19 stycznia 2007 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony Stobrawskiego Parku Krajobrazowego – Dz. Urz. Woj. Op. z 2007 r., poz. 76*). Ponadto niewielka część objęta ustaleniami przedmiotowego dokumentu znajduje się w granicach Obszaru Natura 2000 „Grądy Odrzańskie” o kodzie PLB020002, dla którego ustanowiono plan zadań ochronnych (*zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu z dnia 14 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Grądy Odrzańskie PLB020002 (Dz. Urz. Woj. Op. z 2014, poz. 1101 i Dz. Urz. Woj. Dol. z 2014, poz. 1944)*). W ww. akcie prawnym zidentyfikowano istniejące i potencjalne zagrożenia dla zachowania właściwego stanu ochrony gatunków ptaków i ich siedlisk będących przedmiotami ochrony oraz zidentyfikowano cele działań ochronnych.

Analizując przedmiotową dokumentację ustalono, że zapisy przedłożonego dokumentu nie będą miały wpływu na ww. formy ochrony przyrody, ze względu na niewielki obszar jaki zajmują w granicach gminy Brzeg, a ponadto nowe zadania wyznaczone w Planie nie obejmują terenów chronionych. W odniesieniu do Obszaru Natura 2000 „Grądy Odrzańskie” ustalono, iż w granicach gminy Brzeg i przedłożonego dokumentu nie odnotowano siedlisk chronionych gatunków ptaków będących przedmiotami ochrony w omawianym obszarze.

Ponadto, z danych będących w posiadaniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu wynika, iż w granicach gminy Brzeg występują siedliska chronionych gatunków roślin i zwierząt, tj. centuria nadobna *Centaurium pulchellum*, modrzewnica zwyczajna *Andromeda polifolia*, śnieżyczka przebiśnieg *Galanthus nivalis*, salwinia pływająca *Salvinia natans*, kruszczyk szerokolistny *Epipactis helleborine*, obrazki plamiste *Arum maculatum*, czosnek kątowaty *Allium angulosum*, cis pospolity *Taxus baccata*; pachnica dębowa *Osmoderma eremita*, kumak nizinny *Bombina bombina*, traszka grzebieniasta *Triturus cristatus*, dzięcioł zielonosiwy *Picus canus*, dzięcioł czarny *Dryocopus martius*, dzięcioł średni *Dendrocopos medius*, bączek *Ixobrychus minutus*, łabędź niemy *Cygnus olor*, perkoz dwuczuby *Podiceps cristatus*, potrzos *Emberiza schoeniclus*, muchołówka białoszysza *Ficedula albicollis*, trzcinniczek *Acrocephalus scirpaceus*, perkozek *Tachybaptus ruficollis*, pustułka *Falco tinnunculus*, myszołów *Buteo buteo*, sieweczka rzeczna *Charadrius dubius*, przepiórka *Coturnix coturnix*, wydra *Lutra lutra*, bóbr europejski *Castor fiber*, piskorz *Misgurnus fossilis*, a także ich siedliska. Zadania wyznaczone w projekcie Planu nie ingerują w siedliska chronionych gatunków, gdyż są to głównie zadania polegające na modernizacji istniejących dróg i rozwoju

systemu tras rowerowych i pieszych. Siedliska chronionych gatunków roślin i zwierząt występują na terenach leśnych, zadrzewionych, łąkowych i rolniczych oraz wzdłuż doliny rzeki Odry. Tereny te nie podlegają modyfikacjom w ustaleniach przedmiotowego dokumentu, gdyż wyznacza on nowe sieci tras rowerowych w ciągu istniejących dróg.

Dodatkowo, obszar objęty ustaleniami przedłożonego projektu *Planu* znajduje się w granicach międzynarodowego korytarza ekologicznego „Odra” i korytarza ekologicznego „Dolina Odry Środkowej” o kodzie KPdC-19A. Analizując przedmiotową dokumentację stwierdzono, że ze względu na charakter inwestycji (modernizacja dróg i rozwój systemu tras rowerowych i pieszych) nie będą one tworzyły nowej bariery na trasach migracji zwierząt. Ustalenia projektu *Planu* pozostaną bez wpływu na ww. korytarze ekologiczne, gdyż obszar, przez który przebiegają jest doliną rzeki Odry, wzdłuż której znajdują się obszary leśne, łąkowe oraz rolnicze, gdzie zwierzęta mają możliwość migracji. Mając powyższe na uwadze uznano, iż zapisy przedłożonego dokumentu nie spowodują zmian w funkcjonalności wspomnianych korytarzy ekologicznych, a pierwotne szlaki migracji zwierząt nie ulegną zmianie.

Na niewielkim obszarze gminy Brzeg znajdują się tereny o szczególnie wysokich walorach fizjonomicznych krajobrazu, zgodnie z zapisami dokumentu pn. *Waloryzacja krajobrazu naturalnego województwa opolskiego wraz z programem czynnej i biernej ochrony* (K. i K. Badora, Opole 2006 r.). Ocenia się, że przedłożony projekt *Planu* nie będzie miał negatywnego wpływu na ochronę krajobrazu, gdyż w obszarze o szczególnie wysokich walorach fizjonomicznych krajobrazu nie zaplanowano żadnych działań.

Działania określone w projekcie *Planu* zakładają realizację wielu przedsięwzięć, które kwalifikują się do inwestycji celu publicznego. Wymienić tu można przede wszystkim zaplanowane do realizacji w ramach projektowanego dokumentu inwestycje drogowe oraz kolejowe. Zgodnie z art. 17 ust. 2 pkt. 4 *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody* (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 1098 ze zm.) istnieje odstępstwo od zakazów wymienionych dla realizacji wspomnianych inwestycji celu publicznego na terenie parków krajobrazowych. Podobnie w obszarach chronionego krajobrazu art. 24 ust. 2 pkt. 3. ww. ustawy przewiduje się odstępstwa od ustanowionych w nich zakazów. W celu precyzyjnego przeanalizowania wpływu na przedmioty ochrony w obszarach oraz ich cele, spójność oraz integralność, należy przeanalizować przebiegi/lokalizacje przyszłych inwestycji pod kątem występowania siedlisk i gatunków. Autorzy prognozy ocenili, że działania zawarte w projekcie *Planu*, nie powinny wywierać znacząco negatywnego oddziaływania na formy ochrony przyrody, cele ochrony w nich określone oraz stan zachowania przedmiotów ochrony.

Mając zatem na uwadze ogólny charakter planowanych działań uznano, że realizacja zadań przedstawionych w przedmiotowym dokumencie, przy wyborze właściwej lokalizacji i technologii oraz zachowaniu wymogów ochrony środowiska wynikających z przepisów odrębnych, nie powinna znacząco negatywnie wpłynąć na środowisko, w tym na środowisko przyrodnicze, jak również na obszary chronione zlokalizowane na obszarze opracowania.

Wskazuję przy tym, że o możliwości, zakresie i sposobach realizacji inwestycji, dla których ramy wyznacza przedmiotowy projekt *Planu*, mogących znacząco oddziaływać na środowisko przesądzi ewentualna procedura oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, przeprowadzona na zasadach określonych w *ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie (...)*.

Jednocześnie informuję, że treść prognozy, należy uzupełnić o informacje wskazane w piśmie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu znak: WSI.411.241.2021.KM z dnia 9 lipca 2021 r, dotyczące występowania na terenie objętym zapisami dokumentu, obszarów potencjalnych historycznych zanieczyszczeń powierzchni ziemi.

Dodatkowo nadmieniam, że zgodnie z przepisami art. 55 ust. 3 i 4 *ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie (...)*, organ opracowujący projekt dokumentu, po jego przyjęciu sporządza pisemne podsumowanie, które wraz z przyjętym dokumentem przekazuje właściwym organom, o których mowa w art. 57 i 58 ww. ustawy.

Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska we Wrocławiu
Agnieszka Pawliszak-Czarnecka
Naczelnik Wydziału
Zapobiegania i Naprawy Szkód w Środowisku
oraz Informacji o Środowisku i Zarządzania Środowiskiem
*/podpisano kwalifikowanym
podpisem elektronicznym/*

*Sprawę prowadzi: Hanna Lesiewicz, tel. (71)747-93-00,
w zakresie przyrodniczym: Aleksander Petraniuk, tel. (71)747-93-00.*