

Pisemne podsumowanie SOOŚ dla dokumentu „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia”

Data: Listopad 2018

Wykonawca: Ekovert Łukasz Szkudlarek
Średzka 39/lok.1
54-001 Wrocław

Opracowano na zlecenie Urzędu Miasta Wrocławia

1. Wprowadzenie

Podsumowanie zostało opracowane na podstawie przepisów 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 (t.j. Dz.U. 2017 poz. 1405), zwanej dalej ustawą OOS.

Zawiera informacje dotyczące wyników udziału społeczeństwa w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko przeprowadzonej dla projektu dokumentu „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia”.

PZMM jest planem działań obejmującym wszystkie aspekty mobilności w mieście oraz w jego otoczeniu: ograniczenie ruchu aut, transport publiczny, ruch rowerowy i pieszy – także w powiązaniu z planowaniem przestrzennym, czy aspektami społecznymi. *PZMM* skupia się na potrzebach człowieka, nie tylko w zakresie odpowiedniej infrastruktury dla poruszania się po mieście, ale również na jakości codziennego życia, bezpieczeństwie czy dostępności do usług i miejsc wypoczynku.

W efekcie przeprowadzonego postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu dokumentu w jego ostatecznej wersji uwzględniono zmiany wynikające z wniosków opracowanej dla niego Prognozy OOS, jak również zgłoszonych w toku postępowania z udziałem społeczeństwa uwag, wniosków oraz opinii.

2. Informacje o przebiegu konsultacji społecznych przeprowadzonych w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

Projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej wraz z projektem Prognozy OOS dnia 26.09.2018 r. przesłano do zaopiniowania właściwym organom, tj. Dolnośląskiemu Państwowemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Sanitarnemu oraz Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska.

Postępowanie z udziałem społeczeństwa prowadzono w okresie 02.10.2018 - 05.11.2018 r. Informację o prowadzonych konsultacjach obwieszczone na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego Wrocławia (bip.um.wroc.pl) oraz na tablicy ogłoszeń UM Wrocławia. Informacja została zamieszczona także w prasie o zasięgu lokalnym (Gazeta Wrocławska, Gazeta Wyborcza Wrocław), radiu (Radio Wrocław, Radio Eska) oraz na portalach internetowych (onet.pl, tuwroclaw.pl, pik.wroclaw.pl). Ponadto, informacje o konsultacjach społecznych były rozpowszechniane w mediach społecznościowych i na tablicach w pojazdach MPK.

Niezbędna dokumentacja sprawy została udostępniona w siedzibie Urzędu Miejskiego Wrocławia, w Biurze Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (ul. Świdnicka 53, 50-030 Wrocław, pok. 315) oraz na stronach internetowych Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego Wrocławia (bip.um.wroc.pl). We wspomnianym okresie zapewniono możliwość składania uwag i wniosków zgodnie z wymogami Ustawy OOS tj. w formie pisemnej na adres Urzędu Miasta Wrocławia, Biuro Zrównoważonej Mobilności, ul. Świdnicka 53, 50-032 Wrocław, za pomocą środków komunikacji elektronicznej, na adres bzm@um.wroc.pl oraz ustnie do protokołu w miejscu wyłożenia dokumentów.

W dniach 11.10, 18.10, 25.10.2018 r. w siedzibie Urzędu Miasta Wrocławia przeprowadzono spotkania konsultacyjne, na których zaprezentowano główne założenia projektu dokumentu oraz wnioski z prognozy OOS. W trakcie spotkania była możliwość wnoszenia uwag i wniosków zarówno do PZMM jak i do Prognozy.

3. Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko

Prognoza oddziaływania na środowisko opracowana dla PZMM ocenia potencjalny wpływ na środowisko skutków realizacji założeń Planu odnoszących się do szeroko rozumianej mobilności w mieście. Zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w Prognozie został opracowany zgodnie z art. 51 ust. 1 oraz art. 52 ust. 1 i 2 ustawy OOS, z uwzględnieniem wymogów określonych w opiniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.

Prognoza została opracowana w taki sposób, aby wnioski z przeprowadzonych analiz, propozycje łagodzenia potencjalnych oddziaływań negatywnych, a także rekomendacje były przydatne na wszystkich szczeblach wdrażania projektu PZMM, a w szczególności na etapie ogłaszania przetargów na realizację poszczególnych działań przez Urząd Miasta Wrocławia.

W toku prowadzonych ocen uwzględniano aktualny stan środowiska, najważniejsze problemy środowiskowe oraz identyfikację najważniejszych zagrożeń związanych z realizacją poszczególnych celów szczegółowych określonych z PZMM. W ocenie skupiono się na etapie realizacji i eksploatacji założonych celów szczegółowych.

W toku prowadzonych prac nad Prognozą nie napotkano istotnych trudności związanych z dostępem do wiedzy dotyczącej aktualnego stanu środowiska, potencjalnych możliwych negatywnych oddziaływań czy sposobów minimalizacji. Utrudnieniem był jednak brak szczegółowych informacji nt. lokalizacji i szczegółowych rozwiązań technicznych poszczególnych działań. Spowodowało to, że wnioski na temat przewidywanych oddziaływań zostały odpowiednio zgeneralizowane, a w niektórych aspektach zostały wskazane różnego typu oddziaływania zależne od sposobu ich realizacji.

W Prognozie przeanalizowano zgodność PZMM z celami ochrony środowiska ustanowionymi na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym. Ocena wykazała, iż PZMM poprzez realizację poszczególnych działań będzie dążyć do realizacji tych celów.

Przeprowadzone analizy wykazały także zgodność PZMM ze strategicznymi dokumentami krajowymi, regionalnymi i miejskimi określającymi kierunki rozwoju mobilności, a także z wynikami przeprowadzonych strategicznych ocen oddziaływania na środowisko.

W Prognozie zawarte są szczegółowe oceny częściowe oraz ich uzasadnienie w odniesieniu do poszczególnych komponentów środowiska. Zawarto również katalog rozwiązań minimalizacji potencjalnych negatywnych oddziaływań. Oceny częściowe posłużyły do sporządzenia tabelarycznego bilansu oddziaływań. Z analizy wynikają wnioski wskazujące na skalę i intensywność oddziaływań celów szczegółowych na poszczególne komponenty środowiska. Bilans objął długoterminowe oddziaływania bezpośrednie (wynikające wprost z realizacji działań tj. zajęcie terenu pod budowę nowych przystanków kolejowych) jak również długoterminowe oddziaływania pośrednie (tj. poprawa stanu powietrza atmosferycznego spowodowana obniżeniem natężenia ruchu pojazdów wynikającym z lepszej dostępności do transportu kolejowego). Biorąc pod uwagę strategiczny charakter analizowanego dokumentu w bilansie nie uwzględniano oddziaływań krótkoterminowych, które zazwyczaj są związane z fazą realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych.

Analiza wykonanych ocen wskazała, iż faza realizacji będzie się wiązać głównie z negatywnymi oddziaływaniami o różnej skali istotności. Zidentyfikowano je w odniesieniu do wszystkich komponentów środowiska. Powstawanie negatywnego oddziaływania na etapie budowy implikuje przede wszystkim budowa, rozbudowa, przebudowa parkingów P+R, ścieżek rowerowych oraz tras

tramwajowych. Największa intensywność negatywnego oddziaływania będzie dotyczyła flory, fauny, obszarów o wysokiej wartości przyrodniczej, w tym objętych ochroną. Wiąże się to z istotną zmianą w użytkowaniu terenów i potencjalną koniecznością przeprowadzenia prac polegających na wycince drzew, krzewów i roślinności zielnej, zniszczeniu siedlisk zwierząt i ich płoszenia. Zmiany w dotychczasowym użytkowaniu terenu mogą także skutkować negatywnym oddziaływaniem na glebę oraz powierzchnię ziemi oraz zmieniają walory krajobrazowe. Zagrożone są także zabytki, w szczególności archeologiczne oraz ludzie, w związku z utrudnieniami w ruchu drogowym podczas realizacji części z inwestycji.

Etap eksploatacji przedsięwzięć wynikających z zawartych w PZMM działań będzie wiązał się z mniejszym zakresem oddziaływań negatywnych oraz, co należy w ogólnej ocenie wpływu zamierzeń podkreślić, z szeregiem istotnych oddziaływań pozytywnych. Spodziewane pozytywne oddziaływania bezpośrednie związane będą z poprawą stanu akustycznego, komfortu życia mieszkańców oraz zmniejszeniem presji na zmiany klimatu, a oddziaływania pośrednie wpłyną także pozytywnie na poprawę stanu powietrza atmosferycznego, zdrowie ludzi oraz zabytki.

Korzyści jakie środowisko oraz człowiek osiągną dzięki wdrożeniu działań określonych w PZMM związane będą przede wszystkim z zapewnieniem płynności mobilności w mieście, istotnego dla ludzi w kontekście zapewnienia swobody przemieszczania się. Dzięki planowanemu wzrostowi użytkowania komunikacji miejskiej pośrednie pozytywne oddziaływanie na zmniejszenie się niepożądanego wpływu sektora transportu na stan powietrza. Pozytywne oddziaływanie będzie obserwowane w odniesieniu do zmian klimatu, jak i adaptacji do zmian klimatycznych. Oczekiwane jest zwiększenie niezawodności funkcjonowania infrastruktury transportowej w zmiennych warunkach klimatycznych w ciągu roku.

Należy podkreślić, że wpływ pojedynczych działań na redukcję natężenia ruchu pojazdów osobowych może być niewielki, jednakże realizacja ich wszystkich może znacząco zachęcić mieszkańców Wrocławia do korzystania z alternatywnych środków transportu, a tym samym powinno spowodować widoczną poprawę stanu powietrza.

Ze względu na brak precyzyjnych informacji na temat lokalizacji działań objętych PZMM, na etapie sporządzania prognozy nie było możliwości precyzyjnego określenia czy dane działanie może oddziaływać na obszary chronione i przedmioty ich ochrony. Dlatego dla wszystkich działań, których charakter wskazuje, że mogą wiązać się z możliwością ingerencji w obszary chronione przyjęto, że mogą one potencjalnie oddziaływać na obszary w granicach administracyjnych miasta lub w jego otoczeniu. Dalszy proces wdrażania tych działań powinien być więc poprzedzony właściwymi analizami w celu weryfikacji możliwości ich negatywnego oddziaływania. W przypadku realizacji planowanych działań na terenach chronionych lub w ich pobliżu podkreślono iż należy zadbać, aby wykorzystywane były wszystkie instrumenty prawne chroniące środowisko przyrodnicze. Dotyczy to zwłaszcza procedury oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko sporządzanych na obszarach Natura 2000, które dają możliwość zastosowania znacznej liczby środków mitygujących chroniących środowisko przed potencjalnie negatywnym oddziaływaniem.

W wyniku analiz przeprowadzonych na potrzeby Prognozy nie zidentyfikowano żadnych oddziaływań o charakterze transgranicznym. Te oddziaływania, które zidentyfikowano mają każdorazowo skalę lokalną, która w ujęciu regionalnym jest pomijalnie mała. Z tego względu nie stwierdzono potrzeby przeprowadzenia transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko.

4. Analiza wariantowa

W Prognozie analizie poddano również rozwiązania wariantowe, o których mówi art. 51 ust.2 punkt 3 Ustawy OoŚ. Warianty alternatywne dla PZMM przeanalizowano na następujących płaszczyznach:

1. Wariantowanie zapisów PZMM i kładzenie nacisku na inne formy przemieszczania się w mieście niż te określone w dokumencie,
2. Wariantowanie sposobów wykonania poszczególnych celów i działań określonych w PZMM.

Nawiązując do pierwszej płaszczyzny, Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia przewiduje różne scenariusze możliwego rozwoju transportu miasta. Jednym z nich jest rozwój miasta wykorzystujący szanse stwarzane przez realizację działań określonych w PZMM i oddziaływania z tym związane określone w Prognozie. Drugi ze scenariuszy przedstawia rozwój miasta i terenów do niego przyległych bez zapewnienia wygodnego transportu publicznego, bez dogodnego dostępu do usług podstawowych. Z tego względu najdogodniejsza i naturalną formą transportu staje się auto. Zaczyna to generować większe korki niż dotychczas, przeznaczanie większej ilości czasu na poszukiwania miejsc parkingowych, rośnie presja społeczna na budowę szerszych dróg oraz większą ilość miejsc parkingowych, ograniczenie inwestycji związanych z komunikacją miejską z powodu braku środków finansowych, z których większość została przeznaczona na rozbudowę dróg i parkingów, zmniejsza się powierzchnia terenów zieleni i terenów publicznych. Taki „czarny” scenariusz wiązałby się ze wzrostem presji środowiska miejskiego na środowisko. Zwiększyłaby się emisja spalin emitowanych do powietrza, a tym samym pogorszyłby się stan powietrza atmosferycznego, zwiększyłby się hałas drogowy, doszłoby do redukcji terenów zieleni, a tym samym powierzchni wodoprzepuszczalnych, doszłoby do wzrostu stężeń zanieczyszczeń w ściekach deszczowych odprowadzanych do kanalizacji, a to wszystko negatywnie odbiłoby się na komforcie życia mieszkańców Wrocławia oraz przede wszystkim na ich zdrowiu.

Druga ze wspomnianych płaszczyzn, szczególnie w kontekście przyjętej w Prognozie metodyki, pozwoliła na wskazania realnych, adekwatnych i zasadnych rekomendacji, które prowadzić będą do założonych celów, czyli poprawy stopnia uwzględnienia w dokumencie zasad ochrony środowiska oraz zrównoważonego rozwoju. Dlatego we wnioskach z Prognozy zarekomendowano modyfikację zapisów samego dokumentu, które zostały uwzględnione w ostatecznej wersji dokumentu oraz zaproponowano adekwatny i skuteczny sposób monitoringu jego wdrażania.

Zgodnie z art. 51 ust. 1 punkt 2a obligatoryjnym elementem prognozy jest też analiza potencjalnych zmian stanu środowiska w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu, nazywanym często „wariantem zero”. Analizy takiej dokonano w punkcie 4.9.1 Prognozy, definiując wspomniany „wariant zero” jako brak wdrożenia ustaleń PZMM. Generalny wniosek z tej analizy wskazuje, że brak kompleksowych działań przewidzianych w PZMM będzie prowadził do dalszego umacniania się indywidualnego ruchu samochodowego i związanych z nim negatywnych oddziaływań na wszystkie komponenty środowiska, w tym w szczególności na zdrowie i komfort życia mieszkańców miasta.

5. Opinie organów ochrony środowiska: Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu oraz uwzględnienie uwag i wniosków zgłoszonych w trakcie konsultacji społecznych

Zakres Prognozy, opracowanej zgodnie z zapisami zawartymi w art. 51 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, został uzgodniony z właściwymi organami, o których mowa w art. 57 i 58 ww. ustawy.

Pismem z dnia 30.07.2018 r. Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu postanowił uzgodnić zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływań na środowisko pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych.

Pismem z dnia 17.08.2018 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu uzgodnił zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko ustaleń projektu dokumentu.

Prognoza została wykonana w zakresie zgodnym z uzgodnieniami i przesłana, wraz z projektem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Wrocławia, w dniu 26.09.2018 r. do opinii organów. Oba dokumenty zostały zaopiniowane przez:

- Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego we Wrocławiu – opinia z dnia 02 października 2018 r., opiniująca pozytywnie projekt dokumentu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko;
- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu – opinia z dnia 19 października 2018 r., opiniująca bez uwag projekt dokumentu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

W ramach konsultacji społecznych wpłynął szereg uwag do tekstu projektu dokumentu. W tym czasie nie stwierdzono żadnych uwag do tekstu Prognozy.

Wszystkie uwagi wraz z rozstrzygnięciem i uzasadnieniem zostały przedstawione w załączniku do niniejszego dokumentu.

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

Zgodnie z art. 51.2.c ustawy OOŚ, Prognoza zawiera propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania. Zawarte poniżej propozycje dotyczące metod i częstotliwości obligują Urząd Miasta Wrocławia do realizacji jego postanowień (wg art. 55.5 OOŚ).

Wobec powyższego w Prognozie wprowadzono dwa rodzaje wskaźników monitorujących:

1. Wskaźniki monitorujące realizację PZMM wskazane w dokumencie i odnoszące się do stanu środowiska i poszczególnych jego komponentów, lub tych które w sposób bezpośredni przekładają się na oddziaływania na środowisko;
2. Wskaźniki monitorujące uwzględnienie rekomendacji wskazanych w Prognozie.

Odnosząc się do wskaźników monitorujących realizację PZMM, to dokument wskazuje ich 36 z czego 4 stanowią również mierniki wpływu realizacji działań na poszczególne komponenty środowiska (w tym na człowieka):

- Liczba pasażerów przewożonych rocznie miejską komunikacją zbiorową – komunikacją miejską;
- Liczba pasażerów przewożonych rocznie miejską komunikacją zbiorową - komunikacją podmiejską;
- Liczba wypadków na drogach;
- Udział pojazdów klimatyzowanych w taborze komunikacji miejskiej;

Okres/cykl analizy oraz miernik określone zostały w ocenianym dokumencie - PZMM.

Wskaźniki monitorujące uwzględnienie rekomendacji wskazanych w Prognozie powinny być oceniane zero-jedynkowo (uwzględnione/nieuwzględnione). W poniższej tabeli zostały wskazane rekomendacje, które powinny być wskaźnikami monitorującymi realizację działań określonych w PZMM zgodnie z wytycznymi określonymi w Prognozie.

Nr pytania	Pytanie sprawdzające	Częstość monitoringu	Miernik (pożądana wartość)
1	Czy zmniejszył się poziom zanieczyszczeń z transportu w mieście	Co roku	Spadek wielkości
2	Czy zmniejszyła się liczba mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas komunikacyjny	Co 5 lat (zgodnie z aktualizacją mapy akustycznej Wrocławia)	Spadek ilości osób narażonych na hałas komunikacyjny
3	Czy inwestycja związana z budową P+R, nowych tras tramwajowych uwzględniła zachowanie w maksymalnie możliwym stopniu istniejącą zieleń lub czy wykonane zostały nasadzenia zastępcze	Raz na 5 lat	100% wśród zrealizowanych inwestycji
4	Czy inwestycja związana z budową P+R uwzględniła rozwiązania retencjonujące wodę opadową	Raz na 5 lat	Pozytywny > 90%
5	Czy ścieżki rowerowe zostały odseparowane od ruchu drogowego – w miejscach gdzie jest to przestrzennie możliwe	Raz na 5 lat	Pozytywny > 90%
6	Czy przy budowie/przebudowie torowiska zastosowano technologię tłumiącą hałas	Raz na 5 lat	Pozytywny > 90%