



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Gmina
Miasto Rzeszów

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Podsumowanie

strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Studium Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego

Rzeszów 2015

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego przyznanych w ramach „**Konkursu dotacji na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych**” ogłoszonego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

Zespół autorski:

mgr inż. Justyna Siudak



ATMOTERM[®] S.A.

Inteligentne rozwiązania, aby chronić środowisko

SPIS TREŚCI

1. Wstęp	4
2. Ramowy przebieg strategicznej oceny oddziaływania na środowisko	4
3. Uzgodnienie stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie	4
4. Sporządzenie prognozy oddziaływania na środowisko	5
5. Uzyskanie wymaganych opinii	5
6. Udział społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko	5
7. Podsumowanie i wnioski z przebiegu postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko	6
7.1 Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko	6
7.2 Zgłoszone uwagi i wnioski	7
8. Wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko	7
9. Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu	7
10. Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych	8

1. WSTĘP

Podstawę prawną do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko stanowią Dyrektywa nr 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko (Dz. Urz. WE L 197 z 21.7.2001, str. 30—37) oraz 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. z 2013 r. poz. 1235, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 55 ust. 3 ww. ustawy do przyjętego dokumentu załącza się pisemne 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 (Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego);
- 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.

Przedmiotem oceny oddziaływania na środowisko był projekt Studium Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego.

2. RAMOWY PRZEBIEG STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Postępowanie w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko przebiegało w czterech etapach:

- uzgodnienie stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko,
- sporządzenie prognozy oddziaływania na środowisko,
- uzyskanie wymaganych opinii,
- zapewnienie udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.

3. UZGODNIENIE STOPNIA SZCZEGÓŁOWOŚCI INFORMACJI ZAWARTYCH W PROGNOZIE

O wymagane uzgodnienie stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie Prezydent Miasta Rzeszowa zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska pismem dnia 30 kwietnia 2015 r. (pismo znak: FP-M.042.2.2013) i Podkarpackiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego pismem z dnia 30 kwietnia 2015 r. (pismo znak: FP-M.042.2.2013).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska mając na względzie uwarunkowania wymienione w art. 48 Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 z późn. zm.) uznał, że projekt Studium rozwoju transportu publicznego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego nie wymaga przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Podkarpacki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny pismem SNZ.9020.2.18.2015.BW z dnia 7 maja 2015 r. uzgodnił zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt. 1 Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Studium rozwoju transportu publicznego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

4. SPORZĄDZENIE PROGNOZY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Do przygotowania Prognozy oddziaływania na środowisko przystąpiono po przygotowaniu projektu Studium rozwoju transportu publicznego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego. Prognoza jest zgodna z art. 51 ust. 2 i art. 52 ust. 1 i 2 Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Prognoza jest zgodna z uzgodnionym zakresem z Podkarpackim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym.

5. UZYSKANIE WYMAGANYCH OPINII

O wymaganą opinię do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Podkarpackiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego wystąpiono pismem z dnia 30 lipca 2015 r. (pismo znak: FP-M.042.2.2013).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w opinii z dnia 11 sierpnia 2015 roku (pismo znak: WOOŚ.410.5.23.2015.AP.2) projekt Studium rozwoju transportu publicznego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko zaopiniował bez wnoszenia uwag. Podkarpacki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w opinii z dnia 7 sierpnia 2015 roku (pismo znak: SNZ.9020.3.29.2015.EP) w zakresie sanitarno-higienicznym zaopiniował pozytywnie projekt Studium rozwoju transportu publicznego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

6. UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA W STRATEGICZNEJ OCENIE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Konsultacje społeczne projektu „Studium rozwoju transportu publicznego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko odbyły się w dniach 31.07.2015 r. – 20.08.2015 r. Obwieszczenie o przystąpieniu do konsultacji społecznych umieszczone zostało w prasie lokalnej (Gazeta Wyborcza- wydanie z dnia 30 lipca 2015 r.), na stronie internetowej Urzędu Miasta Rzeszowa (www.bip.ereszow.pl) oraz na stronach internetowych BIP oraz z w siedzibach Urzędów Gmin i Miast, tworzących Rzeszowski Obszar Funkcjonalny.

Uwagi można było składać za pomocą formularza (do pobrania na stronie BIP Miasta Rzeszowa):

- za pomocą środków komunikacji elektronicznej na adres e-mail sekretariatfp@ereszow.pl, z dopiskiem „Konsultacje społeczne- transport”
- ustnie do protokołu, w siedzibie Wydziału Pozyskiwania Funduszy Urzędu Miasta Rzeszowa ,
- pocztą na adres Wydziału Pozyskiwania Funduszy Urzędu Miasta Rzeszowa (Pl. Ofiar Getta 7, 35-002 Rzeszów).

7. PODSUMOWANIE I WNIOSKI Z PRZEBIEGU POSTĘPOWANIA W SPRAWIE STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

7.1 USTALENIA ZAWARTE W PROGNOZIE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Przedmiotem prognozy oddziaływania na środowisko jest projekt **Studium Rozwoju Transportu Publicznego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego**. Celem projektowanego dokumentu jest zaproponowanie takiego pakietu działań związanych z rozwojem transportu publicznego na obszarze Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego, by przekonać do niego jak największą ilość ludzi.

W ramach prac nad prognozą przeanalizowano potencjalne oddziaływania na środowisko różnych działań, przedstawionych w Studium, na wszystkie elementy środowiska.

Udział transportu drogowego w emisji CO₂ jest znaczny. Rozwój sieci dróg oraz transportu zbiorowego w ROF przyczyni się do poprawy stanu jakości powietrza. Rozbudowa sieci dróg pozwoli na wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenu Rzeszowa. Następstwem ograniczenia poziomu zanieczyszczeń w powietrzu będzie zmniejszenie ich deponowania w wodach oraz glebie, a także poprawa stanu technicznego zabytków. Poprawa stanu jakości powietrza będzie mieć pozytywny wpływ na klimat. Transport substancji w powietrzu determinowany jest przez warunki pogodowe a z kolei obecność zanieczyszczeń w atmosferze wpływa na pogodę i klimat. Inwestycje drogowe oraz poprawa estetyki linii kolejowych i obiektów towarzyszących mogą pozytywnie wpływać na krajobraz ze względu na uporządkowanie terenów zurbanizowanych. Realizacja Studium niewątpliwie pozytywnie wpłynie na poprawę jakości powietrza co przełoży się na polepszenie warunków życia ludzi. „Przeniesienie” emisji zanieczyszczeń z transportu poza Rzeszów poprawi stan zdrowia mieszkańców.

Realizacja założeń Studium będzie mieć również negatywny wpływ na środowisko. Znaczące negatywne oddziaływanie na obszar Natura 2000- „Wisłok Środkowy z Dopływami” (kod obszaru PLH180030) będzie miało zadanie związane z budową drogi wojewódzkiej wraz z mostem na Wisłoku łączącego drogę nr 878 (ul. Sikorskiego) z węzłem S-19 (Rzeszów Płd.) i infrastrukturą TEN-T. Planowany most będzie przecinał zalew na Wisłoku a jego budowa poważnie będzie ingerować w istniejące środowisko. Na etapie prognozy można przyjąć, iż inwestycja może negatywnie oddziaływać na przedmioty ochrony w obszarze oraz integralność tego obszaru.

Budowa nowych dróg, szczególnie ekspresowych o dużym natężeniu ruchu, będzie skutkowałą zwiększeniem śmiertelności zwierzyny leśnej pod kołami samochodów. Nowo powstałe drogi mogą również stanowić barierę na szlaku wędrówek zwierząt. Oddziaływania negatywne będą polegać na zabudowaniu powierzchni ziemi pod nowe inwestycje, usuwaniu wierzchnich warstw gleby, powstawaniu odpadów budowlanych, wzroście wydobycia surowców budowlanych oraz powstawanie nieużytecznych w danym miejscu mas ziemnych. Etap budowy związany jest również z odwodnieniem terenu, co może skutkować czasowym obniżeniem zwierciadła wód gruntowych i zamianą stosunków wodnych. Źródłem negatywnego oddziaływania infrastruktury drogowej jest zarówno jej budowa jak i eksploatacja. Wszelkie negatywne działania na dziedzictwo kulturowe oraz zasoby materialne związane z realizacją inwestycji będą mieć charakter chwilowy i mogą zaistnieć tylko w przypadku bezpośredniej ingerencji w tkankę zabytkową.

W Prognozie przeanalizowano również wpływ działań nieinwestycyjnych określonych w Studium na środowisko. Działania te związane są głównie z reorganizacją systemu transportu publicznego i wytworzeniem pewnych standardów jego funkcjonowania. Do zwiększenia bezpieczeństwa podróży a także pośrednio na poprawę jakości powietrza atmosferycznego wpłynie wzrost roli transportu kolejowego w obsłudze ROF.

Studium zakłada stworzenie modelu organizacji publicznego transportu zbiorowego, który zakłada stworzenie spójności komunikacyjnej ROF. Ograniczenie emisji z transportu wystąpi za sprawą rezygnacji części mieszkańców z transportu indywidualnego i korzystanie z nowopowstałych ekspresowych połączeń, jak i z zakupu nowych autobusów. W związku ze zintegrowaniem sieci transportu w gminach ROF kolejnym

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Studium rozwoju transportu publicznego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego

założeniem Studium jest wprowadzenie wspólnych rozwiązań taryfowych, integrujących ZTM z ZG PKS oraz z transportem kolejowym. Oddziaływania pozytywne będą związane z ujednoczeniem taryf we wszystkich formach transportu publicznego i z udogodnieniami cenowymi. Pozytywny wpływ na jakość powietrza atmosferycznego będzie miała modernizacja taboru a także wymiana starych autobusów na nowe.

7.2 ZGŁOSZONE UWAGI I WNIOSKI

W toku opiniowania oraz konsultacji społecznych zgłoszono następujące uwagi do projektu **Studium rozwoju transportu publicznego Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego**, które przedstawiono w tabeli poniżej.

Tab. 1. Rejestr propozycji projektów i uwag złożonych w trakcie opiniowania i konsultacji społecznych.

Lp.	Instytucja zgłaszająca	Dokument, do którego odnosi się uwaga/propozycja (Studium/Prognoza)	Treść uwagi	Uwzględniona TAK/NIE	Sposób uwzględnienia
1.	Gmina Świlcza Jakub Potyrała	Prognoza	Zmienić zapis dla gminy Świlcza z „jw.” na „Strategia Rozwoju Gminy Świlcza na lata 2015-2020, nowa strategia rozwoju jest obecnie w przygotowywaniu”	TAK	zweryfikowano na nowo zapisy rozdziału nt. powiązań z innymi dokumentami

8. WYNIKI POSTĘPOWANIA DOTYCZĄCEGO TRANSGRANICZNEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Zgodnie z przepisami zawartymi w ustawie z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, z rozdziału 3, działu VI dotyczącego postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w przypadku projektów polityk, strategii, planów i programów, opracowywany dokument nie będzie powodował oddziaływania transgranicznego.

Ustalenia Studium obejmują zadania związane z rozwojem transportu publicznego na terenie Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego, a zasięg ich oddziaływania na środowisko będzie miał przede wszystkim charakter lokalny. Wobec tego, dokument ten nie musi być poddany procedurze transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko.

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

Wdrażanie rozwiązań przewidzianych w omawianej Studium wymaga stałego monitorowania oraz szybkiej reakcji w przypadku pojawiania się rozbieżności pomiędzy projektowanymi rezultatami a stanem rzeczywistym. Podstawą właściwej oceny wdrażania założeń Studium, a także określenia problemów w osiągnięciu założonych celów jest prawidłowy system sprawozdawczości, oparty na zestawie określonych wskaźników. Powinien on zapewnić stałą kontrolę jakości zarządzania środowiskiem planowanych przedsięwzięć inwestycyjnych oraz pozwolić regulować działalność podmiotów, a jednocześnie ułatwiać funkcjonowanie systemu wydawania decyzji, udzielania zezwoleń i egzekucji.

W analizowanym projekcie Studium nie zawarto rozdziału dotyczącego metod monitoringu wprowadzanych rozwiązań. Dlatego też sugeruje się, aby uwzględnić taki opis w Studium. Monitoring rozwoju transportu publicznego z punktu widzenia ochrony środowiska powinien się opierać na takich wskaźnikach jak:

- stężenie substancji, które na etapie wdrażania Studium były ponadnormatywne,
- poziom hałasu komunikacyjnego w miejscach gdzie standardy były przekroczone lub mogą być przekroczone,
- liczba osób lub udział procentowy osób korzystających z transportu zbiorowego,
- kilometrów nowopowstałych dróg i obwodnic,
- liczba zakupionych autobusów o odpowiednich standardach,
- zmniejszenie stref kongestii ruchu.

Ponadto ze względu na możliwość wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania budowy mostu na Wisłoku na przedmioty ochrony Obszaru Natura 2000, powinno się na bieżąco sprawdzać jakość wód w rzece na etapie realizacji inwestycji a także badać jej wpływ na przedmioty ochrony.

10. UZASADNIENIE WYBORU PRZYJĘTEGO DOKUMENTU W ODNIESIENIU DO ROZPATRYWANYCH ROZWIĄZAŃ ALTERNATYWNYCH

Ustawa nakłada obowiązek przedstawienia w prognozie oddziaływania na środowisko, rozwiązań alternatywnych do rozwiązań zawartych w projekcie dokumentu. Do zaproponowanych rozwiązań należy podać uzasadnienie ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru.

Rozwiązania alternatywne mogą dotyczyć:

- innej lokalizacji (warianty lokalizacji),
- innego sposobu prowadzenia inwestycji (warianty konstrukcyjne i technologiczne),
- innego sposobu zarządzania (warianty organizacyjne),
- wariantu niezrealizowania inwestycji, tzw. „opcja zerowa”.

Prognoza dotycząca oddziaływania na środowisko Studium rozwoju transportu publicznego ROF przewiduje możliwość znacząco negatywnego oddziaływania w przypadku budowy mostu na Wisłoku w Obszarze Natura 2000 „Wisłok Środkowy z Dopływami”. Realizacja tej inwestycji będzie bezpośrednio ingerować w przedmioty ochrony Obszaru Natura 2000. Jednak biorąc pod uwagę zapisy stosowanego prawa wspólnotowego, które nie zabrania budowy drogi, która ma niekorzystny wpływ na teren Natura 2000, na etapie prognozy nie proponuje się innej lokalizacji przedsięwzięcia. Zaznacza się jednak, że zgodnie z ww. Dyrektywą w przypadku tym należy przestrzegać formalnych zasad bezpieczeństwa:

- art. 6 ust. 3 dyrektywy 92/43/EWG : „Každy plan lub przedsięwzięcie, które nie jest bezpośrednio związane lub konieczne do zagospodarowania terenu, ale które może na nie w istotny sposób oddziaływać, zarówno oddzielnie, jak i w połączeniu z innymi planami lub przedsięwzięciami, podlega odpowiedniej ocenie jego skutków dla danego terenu z punktu widzenia założeń jego ochrony. [...]władze krajowe wyrażają zgodę na ten plan lub przedsięwzięcie dopiero po upewnieniu się, że nie wpłynie on niekorzystnie na dany teren oraz, w stosownych przypadkach, po uzyskaniu opinii całego społeczeństwa.
- art. 6 ust. 4 dyrektywy 92/43/EWG: „Jeśli pomimo negatywnej oceny skutków dla danego terenu oraz braku rozwiązań alternatywnych, plan lub przedsięwzięcie musi jednak zostać zrealizowane z powodów o charakterze zasadniczym wynikających z nadrzędnego interesu publicznego, w tym interesów mających charakter społeczny lub gospodarczy, Państwo Członkowskie stosuje wszelkie środki kompensujące konieczne do zapewnienia ochrony ogólnej spójności Natury 2000”.

Przy projektowaniu tras komunikacyjnych w obszarach cennych przyrodniczo należy się kierować „Wytycznymi metodycznymi dotyczącymi przepisów Artykułu 6(3) i (4) Dyrektywy Siedliskowej 92/43/EWG”.

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Studium rozwoju transportu publicznego
Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego

W ramach Prognozy nie proponuje się zmiany lokalizacji innych inwestycji komunikacyjnych zakładając, iż osoby planujące, wyznaczyły ich przebieg i lokalizację na podstawie analiz szczegółowych, uwzględniających aspekty środowiskowe.