

Załącznik nr 2 do Uchwały
209/484/VI/2024 Zarządu Województwa Śląskiego
z dnia 30 stycznia 2024 r.

Podsumowanie

do Regionalnego Planu Transportowego dla Województwa Śląskiego przyjętego Uchwałą nr 209/484/VI/2024 Zarządu Województwa Śląskiego z dnia 30 stycznia 2024 r. zawierające uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych, a także informację w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jaki sposób zostały uwzględnione:

1. ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko;
2. opinie właściwych organów, o których mowa w art. 57 i 58;
3. zgłoszone uwagi i wnioski;
4. wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone;
5. propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.

Podstawa prawna:

Art. 55 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.) – zwana dalej ustawą.

Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych.

Regionalny Plan Transportowy (RPT) to jeden z kluczowych dokumentów strategicznych o charakterze branżowym szczebla regionalnego. Wskazuje on na najważniejsze cele, działania oraz przedsięwzięcia, które powinny zostać zrealizowane do roku 2030 oraz 2055, tak aby możliwe było osiągnięcie przyjętej w Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego "Śląskie 2030" wizji rozwoju regionu w obszarze transportu, a także celów klimatycznych UE.

Opracowanie RPT stanowi spełnienie warunku podstawowego 3.1. Kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie Celu polityki 3. Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności, określonego w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r.

Na etapie opracowywania RPT przeanalizowano kilka wariantów rozwojowych: Wariant Odniesienia (O), Wariant Kolej++ (K++), Wariant Multimodalny Transport (MT), Wariant Innowacyjny Transport (IT).

Logika budowy wariantów rozwojowych podporządkowana była zdefiniowanym celom. Do najważniejszych z nich należy zaliczyć:

- Ograniczenie poziomu emisyjności systemu transportowego, w tym w szczególności emisji CO₂,
- Zwiększenie dostępności transportowej i likwidacja wykluczenia transportowego,
- Poprawa bezpieczeństwa drogowego,
- Zapewnienie dostępu różnych gałęzi transportu do obszarów inwestycyjnych i turystycznych.

W wyniku analiz powstał wariant Wynikowy oparty na Wariacie Innowacyjny Transport, który zawierał mniejszą listę inwestycji na drogach wojewódzkich i jednocześnie w najwyższym stopniu realizował cele RPT w zakresie ograniczania emisji CO₂, rozwoju transportu zbiorowego, zwiększania dostępności i poprawy bezpieczeństwa na drogach.

Ustalenia zawarte w Prognozie oddziaływania na środowisko

Przedmiotem Prognozy jest ocena wpływu na środowisko RPT Województwa Śląskiego.

Zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko został uzgodniony z:

- Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Katowicach w piśmie z dnia 24 lutego 2021 roku, nr WOOŚ.411.32.2021.AOK,
- Śląskim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Katowicach, pismem z dnia 12 lutego 2021 roku, nr NS-NZ.9022.22.2.2021, zgodnie z wymaganiami art. 53 ustawy.

Przeprowadzając analizę potencjalnego oddziaływania RPT na środowisko odniesiono się do planowanych działań w ramach poszczególnych celów RPT przy uwzględnieniu uwarunkowań wynikających z realizacji zadań przewidzianych w innych dokumentach strategicznych i programowych ustanowionych na poziomie międzynarodowym (w tym wspólnotowym) i krajowym. Przeanalizowano potencjalne oddziaływanie planowanych działań na następujące komponenty środowiska: różnorodność biologiczną, zwierzęta i rośliny, ludzi, wody, powietrze, klimat akustyczny, powierzchnię ziemi i glebę, krajobraz, klimat, zasoby naturalne, zabytki i dobra materialne, obszary i obiekty chronione i korytarze ekologiczne.

Przeprowadzona analiza możliwości wystąpienia potencjalnych negatywnych oddziaływań inwestycji wskazanych w RPT na obszary chronione w województwie śląskim wykazała takie ryzyko w stosunku do niektórych obszarów chronionych. W przeważającej większości przypadków przewiduje się oddziaływania mało lub średnio znaczące. Związane jest to z zakresem, charakterem planowanych inwestycji lub/i ich lokalizacją względem obszaru chronionego – wiele z nich polegać będzie na modernizacji, przebudowie lub odbudowie, w związku z czym realizowane będą w śladzie istniejącej infrastruktury lub w oddaleniu od sieci obszarów chronionych, co znacząco ogranicza ryzyko niekorzystnych wpływów na środowisko.

Część przedsięwzięć inwestycyjnych wskazanych w RPT to inwestycje, dla których oddziaływanie na środowisko zostało już ocenione – wydana została decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (w tym po przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko) – a nawet inwestycje w trakcie realizacji czy już zrealizowane.

Nie zmienia to jednak faktu, że niektóre spośród ocenianych przedsięwzięć mogą potencjalnie oddziaływać negatywnie na konkretne obszary chronione na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. W odniesieniu do obszarów Natura 2000, przy uwzględnieniu ich przedmiotów ochrony oraz celów działań ochronnych określonych w planach zadań ochronnych, stwierdzono możliwość wystąpienia jedynie małych lub średnich potencjalnych negatywnych oddziaływań. Najsilniejsze potencjalne negatywne oddziaływania w zakresie obszarów chronionych mogą wystąpić w związku z realizacją nowej infrastruktury transportowej na obszarach podlegających ochronie prawnej lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie. Nie można również wykluczyć istotnych wpływów w przypadku przebudowy infrastruktury, która sąsiaduje z

formami ochrony niewielkimi pod względem powierzchni czy wrażliwymi ze względu na specyfikę ich walorów przyrodniczych.

W przypadku inwestycji, które oceniono jako mogące potencjalnie oddziaływać na środowisko (a w szczególności znacząco) zaproponowano działania zapobiegawcze oraz sposoby eliminacji lub ograniczenia skali oddziaływań i ich skutków środowiskowych.

Oddziaływania skumulowane mogą wystąpić w przypadku nałożenia się wpływów na środowisko różnych inwestycji istniejących bądź planowanych, zlokalizowanych w sąsiedztwie. Kumulacje oddziaływań mogą wystąpić zarówno na etapie realizacji inwestycji, jak i jej eksploatacji i mogą dotyczyć różnych komponentów środowiska. Oddziaływania skumulowane na etapie realizacji inwestycji najczęściej wynikają z fragmentacji przestrzeni i wprowadzania do środowiska barier oraz obiektów stanowiących przeszkody lub pułapki dla zwierząt, emisji hałasu, emisji zanieczyszczeń do wód, gleb lub powietrza, ruchu pojazdów budowlanych. Do skumulowanego oddziaływania na środowisko dochodzić może również na etapie eksploatacji istniejących i nowo zrealizowanych przedsięwzięć. Problem ten jest istotny zwłaszcza w przypadku liniowych inwestycji komunikacyjnych. Niezwykle istotne jest zatem stosowanie wszelkich możliwych rozwiązań chroniących środowisko w celu minimalizacji oddziaływań skumulowanych. Jednakże realizacja zapisów RPT przyczyni się do zwiększenia udziału transportu publicznego oraz transportu kolejowego w transporcie ogółem. Działania te wpłyną w sposób skumulowany na ograniczenie emisji zanieczyszczeń pochodzących z sektora transportowego i tym samym na poprawę jakości powietrza w regionie i przeciwdziałanie zmianom klimatu, a także ograniczenie hałasu komunikacyjnego, zwłaszcza w obszarach silnie zurbanizowanych.

Biorąc pod uwagę zapisy i zakres ocenianego dokumentu nie stwierdzono ryzyka wystąpienia istotnych negatywnych oddziaływań o charakterze transgranicznym.

Opinie właściwych organów

W odpowiedzi na pismo RR-RCAS.KW-00063/22 z dnia 22 lipca 2022 r. Śląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Katowicach pismem z dnia 25 lipca 2022 r. (znak: NS-NZ.9022.23.19.2022) wydał pozytywną opinię do projektu Regionalnego Planu Transportowego dla Województwa Śląskiego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

Natomiast od dnia 22 lipca 2022 r. trwały uzgodnienia z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Katowicach – RDOŚ (pismo nr RR-RCAS.KW-00064/22), w ramach których RDOŚ wystosował szereg uwag dotyczących pogłębienia szczegółowości opisu wpływu inwestycji na obszary chronione. W efekcie został opracowany nowy dokument Prognozy, który otrzymał opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach pismem z dnia 27 października 2023 r. (znak: WOOŚ.410.541.2023.AOK). W opinii RDOŚ wskazane zostało kilka punktów do uwzględnienia w ostatecznej wersji RPT i Prognozy oddziaływania na środowisko. Punkty wskazane w opinii RDOŚ zostały odpowiednio uwzględnione i naniesione na ostateczną wersję dokumentów.

Uwagi i wnioski zgłoszone podczas konsultacji społecznych

Konsultacje projektu Regionalnego Planu Transportowego dla Województwa Śląskiego wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko, trwały od 21 lipca do 15 sierpnia 2022 roku. Zaproszenie do udziału w konsultacjach obu dokumentów umieszczono:

- na stronie internetowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego (www.slaskie.pl), w tym na stronie BIP-u;
- na stronie internetowej Regionalnego Centrum Analiz i Planowania Strategicznego (www.rcas.slaskie.pl)
- w dzienniku o zasięgu ogólnokrajowym (Gazeta Wyborcza - wydanie ogólnopolskie) i regionalnym na obszarze województwa śląskiego (Dziennik Zachodni);
- na elektronicznej tablicy ogłoszeń Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego.

Przez cały okres konsultacji z dokumentami można było zapoznać się na stronach internetowych Urzędu, jak również osobiście, w ówczesnym Departamencie Rozwoju Regionalnego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, po uprzednim kontakcie telefonicznym.

Do udziału w konsultacjach zaproszono jednostki samorządu terytorialnego województwa śląskiego, w tym związki gmin i powiatów subregionów północnego, centralnego i zachodniego oraz Stowarzyszenie Aglomeracja Beskidzka, przedstawiciele Górnośląsko – Zagłębiowskiej Metropolii, a także Śląskiego Związku Gmin i Powiatów.

Ponadto pisma z prośbą o uwagi skierowano do urzędów marszałkowskich województw ościennych, uczestników warsztatów, które odbyły się w ramach prac nad dokumentem, członków zespołu ds. opracowania RPT (w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Śląskiego).

Dodatkowo dokument podlegał konsultacjom z ekspertami Jaspers oraz z ekspertem zewnętrznym zakontraktowanym w ramach umowy z Województwem Śląskim.

Do projektu Regionalnego Planu Transportowego dla Województwa Śląskiego zgłoszono ponad 296 uwag. Wnioskowano w nich o uruchomienie nowych połączeń komunikacją zbiorową, dokonanie zmian na listach inwestycji drogowych, przerehabilitowanie zapisów w diagnozie i analizie SWOT. Wśród zgłoszonych uwag, trzy dotyczyły prognozy oddziaływania na środowisko - błędów literowych w nazewnictwie zbiorników wodnych. Uwagi uwzględniono, zmieniono w tekście zapisy wg zgłoszonych propozycji.

Pod koniec kwietnia 2023 r. projekt RPT został przekazany do Komisji Europejskiej w celu konsultacji. W ich wyniku Komisja Europejska zgłosiła uwagi odnoszące się do uwzględnienia w RPT inwestycji planowanych w dokumentach szczebla krajowego (w szczególności Krajowego Programu Kolejowego do 2030 r.), wprowadzenia korekt na proponowanych w RPT listach działań (ujętych w tabelach 40 i 41), ujęcia kwestii odnoszących się do rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (w szczególności odpowiedniego uwzględnienia unijnego rozporządzenia AFIR, uwzględnienia właściwego wskaźnika w części dedykowanej systemowi monitoringu realizacji zapisów RPT, przy uwzględnieniu celów wyznaczonych w „Krajowych ramach polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych”). Ponadto Komisja zwróciła uwagę na odpowiednie uzupełnienie RPT o zapisy odnoszące się do bezpieczeństwa ruchu drogowego (wraz z uwzględnieniem odpowiedniego wskaźnika i powiązania z celami Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030).

Wszelkie zgłoszone w trakcie trwania konsultacji uwagi i wnioski zostały rozpatrzone i wraz z ustaleniami z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Katowicach oraz uwagami otrzymanymi z Komisji Europejskiej zostały wykorzystane przy opracowaniu ostatecznej wersji Regionalnego Planu Transportowego dla Województwa Śląskiego.

Wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone

W przypadku Regionalnego Planu Transportowego dla Województwa Śląskiego przeprowadzono analizę dotyczącą możliwego transgranicznego oddziaływania na środowisko, przy szczególnym uwzględnieniu inwestycji i działań wskazanych do realizacji jako ustalenia RPT: rekomendowanych do realizacji z poziomu krajowego, regionalnych, ponadlokalnych (w obu horyzontach czasowych). Wszystkie zadania przytoczone w RPT dla Województwa Śląskiego dotyczą inwestycji przewidzianych do realizacji w granicach Państwa. Niemniej jednak, niektóre z nich realizowane będą w rejonach przygranicznych, co może wiązać się z większym potencjalnym ryzykiem wystąpienia oddziaływania na terytorium sąsiedniego kraju. Należy zaznaczyć, że są to przedsięwzięcia liniowe w postaci dróg szybkiego ruchu i linii kolejowych, które posiadać będą jeden punkt styku z granicą Państwa. Do pewnych oddziaływań dochodzić może na etapie realizacji planowanych inwestycji, jednakże przy zachowaniu odpowiedniej kultury prowadzenia prac i zastosowaniu odpowiednich rozwiązań chroniących środowisko, oddziaływanie to nie będzie istotne.

Analiza możliwości wystąpienia transgranicznego oddziaływania na środowisko powinna zostać podjęta na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla poszczególnych przedsięwzięć inwestycyjnych przedstawionych w RPT, gdy będą znane szczegółowe informacje lokalizacyjne i techniczne.

Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu

System monitoringu Regionalnego Planu Transportowego dla Województwa Śląskiego będzie opierał się przede wszystkim na analizie wskaźnikowej. Wykorzystywane w tym celu będą ogólnodostępne dane statystyczne oraz dane pozyskane z modelu ruchu. Uzupełnieniem monitoringu mogą być przeprowadzone ewaluacje. Monitorowanie wskaźników odbywać się będzie nie rzadziej niż co 2 lata.

Monitoring Regionalnego Planu Transportowego będzie odbywał się na poziomie celów, dlatego wskaźniki zostały tak sformułowane, by w jak najbardziej adekwatny sposób odzwierciedlić stopień ich wykonania. Łącznie w Planie zaproponowano 12 mierników.

Poza wskaźnikami, przygotowanymi w celu ewaluacji wykonania celów RPT, niezbędne jest także monitorowanie zmian zachodzących w poszczególnych komponentach środowiska wywołanych m.in. działaniami zaplanowanymi w RPT. Analiza danych dotyczących aktualnej sytuacji w zakresie jakości i standardów elementów środowiska oraz ich zmian, pozwoli na wcześniejszą ocenę zagrożeń i możliwość podjęcia odpowiednich działań zapobiegawczych. W tym celu w Prognozie oddziaływania na Środowisko wskazano dodatkowe wskaźniki, których monitoring będzie prowadzony w ramach prac nad raportem monitoringowym Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030”. Możliwe będzie również opracowanie osobnego raportu monitoringowego dla RPT, jeżeli będzie taki wymóg w ramach monitorowania realizacji polityki spójności w ramach perspektywy UE 2021-2027.

Prowadzone prace związane z monitorowaniem tj. pozyskiwaniem informacji o realizacji wskaźników oraz zaplanowanych przedsięwzięć będą stanowiły wkład do opracowywanych raportów monitoringowych strategii rozwoju województwa. Ocena wyników monitoringu będzie podstawą do podejmowania decyzji o kontynuacji realizacji zapisów dokumentu i ich ewentualnej modyfikacji.

Zadania związane z monitorowaniem RPT koordynowane będą przez Regionalne Centrum Analiz i Planowania Strategicznego (RCAS), będące komórką działającą przy departamencie właściwym ds. strategii rozwoju (obecnie Departament Rozwoju i Transformacji Regionu).