

PODSUMOWANIE

STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO PRZYJĘTEJ

*Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju
Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa
Wielkopolskiego*

Poznań, grudzień 2020 r.

1. WPROWADZENIE

1.1. Cel i zakres opracowania podsumowania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko prezentuje wpływ przeprowadzonej procedury na ostateczny kształt przyjętej *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego*.

Podsumowanie opracowane zostało w celu realizacji wymogu wskazanego w:

- art. 55 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, stanowiącego o załączaniu pisemnego podsumowania do przyjętego dokumentu;
- art. 55 ust. 4 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, stanowiącego o przekazywaniu przyjętego dokumentu wraz z podsumowaniem właściwym organom;
- art. 43 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, stanowiącego o podawaniu do publicznej wiadomości informacji o przyjęciu dokumentu i o możliwościach zapoznania się z jego treścią oraz uzasadnieniem i podsumowaniem.

Merytoryczny zakres podsumowania wynika z art. 55 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Niniejsze pisemne podsumowanie zawiera 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 (dla przyjętego dokumentu postępowanie takie nie zostało przeprowadzone, wobec niestwierdzenia możliwości znaczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko);
- propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.

1.2. Przebieg strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

Aktualizacja Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego jest dokumentem planistycznym, określającym kluczowe cele i kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego, realizowanego na terenie województwa wielkopolskiego. *Aktualizacja PTWW* dotyczy sieci i połączeń kolejowych wraz z aktualizacją ruchu indywidualnego (za Generalnym Pomiarom Ruchu GPR 2015), jako podstawą do kalibracji modelu. *Aktualizacja* dokumentu dotyczy infrastruktury kolejowej tj. stanu zaawansowania prac nad rewitalizacją i wznowieniem połączeń kolejowych.

W celu dostosowania dokumentu do innych dokumentów strategicznych i planistycznych na szczeblu regionalnym, krajowym, jak i międzynarodowym przyjęto w *Aktualizacji PTWW* koniec zakresu czasowego obowiązywania z 2025 r. na 2030 r. Przyjęto horyzont czasowy zbieżny m.in. ze Strategią rozwoju województwa wielkopolskiego do 2030 roku, Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego 2030, jak również nową perspektywą finansową UE na lata 2021-2027 (w której rok 2029 stanowi koniec możliwości wydatkowania zaplanowanych środków finansowych).

W *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego* zostały dokonane zmiany w następujących obszarach, które uległy w ostatnich pięciu latach (obowiązująca do czasu nowego Planu (...) Uchwała nr XI/307/15 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 26 października 2015 r. w sprawie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego) największym zmianom w stosunku do dokumentu podjętego w roku 2015. W szczególności niniejszy dokument wprowadza:

1. Zmianę końca zakresu czasowego obowiązywania PTWW z 2025 r. na 2030 r.
2. Zmiany w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego („PTZ”) dotyczące funkcjonowania i stopniowego rozszerzania działania Poznańskiej Kolei Metropolitalnej („PKM”) oraz wprowadzenia i również stopniowego rozszerzania zakresu funkcjonowania biletu okresowego Bus – Tramwaj – Kolej („BTK”).
3. Zmiany infrastrukturalne związane z perspektywą do 2030 r., w szczególności plany inwestycyjne i organizacyjne na szczeblu regionalnym.
4. Zmiany w zakresie sieci komunikacyjnej, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym.
5. Finansowanie usług przewozowych w perspektywie do 2030 roku.
6. Analizę nowych trendów/wydarzeń/szans/zagrożeń.
7. Dodatkowe, wydane po 2015 r., akty prawne i dokumenty wpływające na PTZ w województwie wielkopolskim.

Prognoza oddziaływania na środowisko wykonana została do *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (w skrócie: PTWW)*, przyjętego przez Sejmik Województwa Wielkopolskiego w 2015 r. i stanowi ona istotny element strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Aktualizacja PTWW ma na celu wypracowanie spójnego i użytecznego dla mieszkańców województwa wielkopolskiego programu rozwoju publicznego transportu zbiorowego w perspektywie do 2030 roku. Postępowanie w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, jak i sama Prognoza, mają na celu wyeliminowanie – na jak najwcześniejszym etapie – takich propozycji rozwojowych, których realizacja może doprowadzić do pogorszenia stanu środowiska oraz wpłynąć na jakość życia i zdrowia ludzi.

Głównym celem prognozy oddziaływania na środowisko jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony środowiska i przyczynienie się do włączenia problematyki ochrony środowiska w proces przygotowania i przyjmowania *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego*. Cel ten realizowany będzie m.in. poprzez określenie czy zapisy dokumentu uwzględniają i zapewniają prawidłowe funkcjonowanie środowiska przyrodniczego, w tym zachowanie bioróżnorodności i nie naruszają zasady zrównoważonego rozwoju. Prognoza oddziaływania na środowisko ma na uwadze ocenę środowiskowych skutków realizacji projektowanego dokumentu oraz weryfikację, czy przyjęte rozwiązania w dostateczny sposób zabezpieczają przed powstawaniem konfliktów i zagrożeń w środowisku.

Prognoza oddziaływania na środowisko sporządzona została zgodnie z wytycznymi wynikającym z 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. 2020 poz. 283).

W grudniu 2019 r. uzgodniony został zakres i stopień szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego* (pismo Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu nr WOO-III.411.474.2019.AM.1 z dnia 19.12.2019 r. i pismo Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego nr DN-NS.9011.1557.2019 z dnia 9.12.2019r.).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu, uzgadniając pełen zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie, zwrócił szczególną uwagę na to, aby:

- w prognozie określić aktualny stan środowiska obszaru opracowania oraz jego potencjalne zmiany w wyniku realizacji ustaleń projektu **Aktualizacji Planu**, tzn. ocenić wpływ planowanych przedsięwzięć na stan środowiska, w szczególności w zakresie emisji pyłów i gazów do powietrza, emisji hałasu, emisji substancji do wód, gleby i ziemi. Analizę potencjalnych oddziaływań, które mogą być skutkiem realizacji ustaleń projektu **Aktualizacji Planu**, należy przedstawić w formie opisowej wraz z merytorycznym uzasadnieniem i odpowiednimi wnioskami wynikającymi z tej analizy. W przypadku stwierdzenia braku znaczących oddziaływań na wybrane komponenty środowiska prognoza winna zawierać taką informację wraz z odpowiednim uzasadnieniem. W prognozie należy przedstawić rozwiązania mające na celu zapobieganie i ograniczanie negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji ustaleń projektu dokumentu.
- w prognozie, określając aktualny stan powietrza w strefach wyznaczonych w województwie wielkopolskim na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 2 sierpnia 2012 r. w sprawie stref, w których dokonuje się oceny jakości powietrza (Dz. U. z 2012 r., poz. 914), uwzględnić informacje dostępne na stronie internetowej Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Poznaniu, w tym w opublikowanej „Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie wielkopolskim za rok 2018”. W prognozie należy uwzględnić działania naprawcze zawarte w „Programie ochrony powietrza dla strefy wielkopolskiej w zakresie pyłu PM10, PM2,5 oraz B(a)P”, przyjętym uchwałą Nr XXXIII/853/17 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 24 lipca 2017 r. w sprawie określenia Programu ochrony powietrza dla strefy wielkopolskiej w zakresie pyłu PM10, PM2,5 oraz B(a)P (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2017 r. poz. 5320).
- w prognozie należy określić, przeanalizować i ocenić problemy w zakresie ochrony powietrza na obszarze objętym projektem **Aktualizacji Planu**. W prognozie należy określić, przeanalizować i ocenić przewidywane znaczące oddziaływania na stan powietrza. Ponadto, w prognozie należy zaproponować rozwiązania mające na celu zapobieganie i ograniczanie negatywnych oddziaływań na powietrze, mogących być rezultatem realizacji ustaleń projektowanego dokumentu.
- w prognozie określić, przeanalizować i ocenić wpływ realizacji ustaleń projektu **Aktualizacji Planu** na klimat (w tym mikroklimat), w szczególności na kształtowanie się warunków termicznych, anemometrycznych, wilgotnościowych. W prognozie należy również przeanalizować w jaki sposób przewidywane zmiany klimatu (mikroklimatu) wpłyną na pozostałe komponenty środowiska. Określając wpływ realizacji ustaleń projektu **Aktualizacji Planu** na klimat wskazane jest uwzględnienie zaleceń zawartych w opracowaniu „Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” (SPA2020), opublikowanym na stronie internetowej Ministerstwa Środowiska (www.mos.gov.pl). Należy uwzględnić możliwość realizacji działań adaptacyjnych do zmiany klimatu, uwzględniających m.in. ochronę struktur przyrodniczych i terenów biologicznie czynnych, zachowanie spójności i drożności sieci ekologicznej, przeciwdziałanie wzrostowi temperatury i jego skutkom, zwiększenie retencji poprzez wydłużenie czasu obiegu wody i spowolnienie jej odpływu.
- w prognozie określić, przeanalizować i ocenić wpływ realizacji ustaleń projektu **Aktualizacji Planu** na krajobraz, mając na uwadze potrzebę ochrony krajobrazu oraz konieczność prowadzenia działań na rzecz zachowania i utrzymywania ważnych lub charakterystycznych cech krajobrazu tak, aby ukierunkować i harmonizować zmiany, które wynikają z procesów społecznych, gospodarczych i środowiskowych, w myśl Europejskiej Konwencji Krajobrazowej sporządzonej we Florencji dnia 20 października 2000 r. (Dz. U. z 2006 r. Nr 14, poz. 98).

- wskazać jednolite części wód (JCW), w granicach których położony jest obszar objęty projektem Aktualizacji Planu oraz wyznaczone dla nich cele środowiskowe. Ponadto, w prognozie należy określić, przeanalizować i ocenić przewidywane znaczące oddziaływania realizacji ustaleń projektu Aktualizacji Planu na jednolite części wód.
- w prognozie wskazać (wraz z uzasadnieniem), czy realizacja ustaleń projektu **Aktualizacji Planu** może spowodować nieosiągnięcie celów środowiskowych zawartych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”, zatwierdzonym na posiedzeniu Rady Ministrów w dniu 22 lutego 2011 r. przez Prezesa Rady Ministrów (Dz. U. z 2016 r. poz. 1967).
- zapisać odpowiednie zapisy dotyczące lokalizacji obszaru opracowania w strefach ochronnych ujęć wód podziemnych. Przeanalizować zgodność ustaleń projektu dokumentu z przepisami dotyczącymi stref ochronnych, ze szczególnym uwzględnieniem nakazów obowiązujących na terenach ochrony bezpośredniej oraz zakazów, ograniczeń i nakazów obowiązujących na terenach ochrony pośredniej.
- opisać warunki hydrogeologiczne oraz przedstawić rozwiązania mające na celu zapobieganie i ograniczenie negatywnego oddziaływania realizacji ustaleń projektu dokumentu na środowisko gruntowo-wodne. Określić zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem.
- uwzględnić występowanie obszarów chronionych na terenie województwa wielkopolskiego na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody, użytków ekologicznych, pomników przyrody oraz chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów.
- w prognozie ocenić walory przyrodnicze obszaru opracowania, w szczególności wskazać, czy w jego granicach występują gatunki roślin, grzybów i zwierząt objęte ochroną gatunkową, wymienione w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2016 r. poz. 2183), w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r. poz. 1409), w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. z 2014 r. poz. 1408), a także gatunki z załącznika IV Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dz. U. L 206 z 22.7.1992, str. 7) – tzw. Dyrektywy Siedliskowej, oraz gatunki zagrożone wyginięciem (np. znajdujące się na regionalnej czerwonej liście) lub rzadkie.
- w prognozie określić, przeanalizować i ocenić wpływ realizacji ustaleń projektu **Aktualizacji Planu** na rośliny, grzyby i zwierzęta (w tym na gatunki chronione) oraz na różnorodność biologiczną, a także na ww. obszary chronione. Przeanalizować wpływ realizacji ustaleń dokumentu na główne tendencje w zakresie zmiany klimatu i różnorodności biologicznej oraz wpływające na nie czynniki. W prognozie należy także przedstawić rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na rośliny, grzyby i zwierzęta (w tym na gatunki chronione) oraz na różnorodność biologiczną, a także na ww. obszary chronione, mogących być rezultatem realizacji ustaleń projektu **Aktualizacji Planu**.

Z kolei Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny zwrócił szczególną uwagę na to, aby prognoza oddziaływania na środowisko była wykonana ze szczególnym uwzględnieniem:

- analizy i oceny istniejącego stanu środowiska oraz potencjalnych zmian tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu.
- analizy i oceny stanu środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem.

- oceny i analizy istniejących problemów ochrony środowiska istotnych z punktu widzenia projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów chronionych, z uwzględnieniem oddziaływania na zdrowie i życie ludzi.
- analizy i oceny przewidywanego znaczącego oddziaływania na zdrowie i życie ludzi (w tym oddziaływanie: bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe, długoterminowe, stałe i chwilowe, pozytywne, negatywne).
- przedstawienia rozwiązań mających na celu zapobieganie i ograniczenie negatywnych oddziaływań na ludzi.
- przedstawienia rozwiązań alternatywnych do rozwiązań zawartych w dokumencie, ze wskazaniem i uzasadnieniem wyboru.

W dniu 14.10.2020 r. Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny wydał pozytywną opinię do projektu *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego* wraz z prognozą oddziaływania na środowisko (pismo nr DN-NS.9011.1557.2019).

W dniu 29.10.2020 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu wydał pozytywną opinię do projektu *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego* wraz z prognozą oddziaływania na środowisko (pismo nr WOO-III.410.527.2020.AM.1). W piśmie nr WOO-III.410.527.2020.AM.1 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu wskazał pewne braki i uchybienia, które nie miały wpływu na końcową opinię, a które w pełnym zakresie zostały do niniejszego dokumentu wprowadzone.

Działając na podstawie art. 39 ust. 1, art. 40 i art. 54 ust. 2 w związku z art. 46 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 2020 r. poz. 283 ze zm.) Marszałek Województwa zawiadomił o przystąpieniu do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego*.

Poinformował jednocześnie, że uwagi lub wnioski do dokumentów można było składać w terminie od 05.10.2020 r. do 30.10.2020 r., w formach:

1. pisemnej na adres: Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu, Departament Transportu, al. Niepodległości 34, 61-714 Poznań;
2. pisemnej poprzez złożenie w Biurze Podawczym Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu al. Niepodległości 34, 61-714 Poznań;
3. za pomocą środków komunikacji elektronicznej bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym na adres e-mail: ptww-aktualizacja@umww.pl.

Marszałek Województwa Wielkopolskiego poinformował również, że uwagi lub wnioski powinny zawierać dane zgłaszającego. Uwagi i wnioski złożone po upływie ww. terminu pozostawi się bez rozpatrzenia. Organem właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków był Marszałek Województwa Wielkopolskiego.

Wobec konieczności dokonania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Marszałek Województwa Wielkopolskiego przedstawił projekt *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego* Komisjom Sejmikowym Województwa Wielkopolskiego (posiedzenie Komisji Planowania Przestrzennego i Infrastruktury Technicznej oraz posiedzenie Komisji Strategii Rozwoju Regionalnego i Współpracy Międzynarodowej - oba posiedzenia w dniu 16 listopada 2020r.) oraz Sejmikowi Województwa Wielkopolskiego do uchwalenia.

Aktualizacja Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego została uchwalona przez Sejmik Województwa Wielkopolskiego w dniu 30 listopada 2020 r. uchwałą nr XXIV/451/20.

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

Projektowanie transportu zrównoważonego i minimalizacja niekorzystnego oddziaływania na środowisko transportu kolejowego w *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego* odbywać się będzie m.in. poprzez planowane inwestycje na liniach kolejowych, modernizację/rewitalizację linii kolejowych, zwiększenie przepustowości kolei (zmiany liczby par pociągów), zmiany w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, modernizację i „unowocześnienie” taboru kolejowego.

W tym przypadku wariantowanie nie jest wskazane, ponieważ działania te nie powinny być niczym dekretowane – są one funkcją popytu (z odpowiednim apriorycznym marginesem tolerancji), warunków techniczno-ruchowych infrastruktury kolejowej, efektem porozumień i uzgodnień dokonanych z innymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego, dostępnością taboru oraz możliwościami finansowymi województwa wielkopolskiego. Nie ma również możliwości odstąpienia od organizacji przewozów pasażerskim transportem zbiorowym na poziomie regionalnym, ponieważ jest to zadanie obligatoryjne należące do samorządu województwa.

3. USTALENIA ZAWARTE W PROGNOZIE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO - SPOSÓB WZIĘCIA POD UWAGĘ I ZAKRES UWZGLĘDNIENIA W AKTUALIZACJI PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO

Aktualizacja Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego z założenia zawiera dość ogólne zapisy działań, które mogą obejmować szereg przedsięwzięć o charakterze jednostkowym, dotyczących funkcjonowania i rozwoju kolejowego transportu zbiorowego – głównie przy wykorzystaniu istniejącej infrastruktury komunikacyjnej.

Brak jest w dokumencie podstawowych parametrów przedsięwzięć, takich jak szczegółowa ich lokalizacja, przebieg, typ oraz skala, czy też powierzchnia zabudowy, stąd nie ma możliwości określenia natężenia danego oddziaływania na środowisko. Tak sformułowana w projekcie aktualizowanego dokumentu polityka rozwoju pozwala jedynie na dokonanie ogólnej oceny potencjalnych oddziaływań na środowisko. Szczegółowa ocena stopnia i sposobu uwzględnienia wymagań dotyczących ochrony środowiska przez poszczególne inwestycje możliwa będzie dopiero na etapie przygotowania konkretnych inwestycji do realizacji i sporządzenia raportów o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Analiza *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego* pozwoliła na wyszczególnienie wśród planowanych w dokumencie inwestycji: planowane inwestycje na liniach kolejowych, rewitalizację lub modernizację czynnych i nieczynnych linii kolejowych, budowę przepraw mostowych i odcinków torów, aranżację prac/robót na wybranych liniach kolejowych (przebudowa, kontynuacja prac rozpoczętych we wcześniejszym okresie programowania, wykonanie robót wykończeniowych, etc.), dostosowanie linii kolejowych do ruchu pasażerskiego, wzbogacenie województwa wielkopolskiego o nowy tabor kolejowy, planowane zmiany w dotychczasowej pracy przewozowej, zmiany dotychczasowej liczby par pociągów, sporządzenie dokumentacji projektowych dla linii kolejowych, czasowe wprowadzenie autobusowej komunikacji zastępczej na liniach planowanych do uruchomienia wraz z położeniem zintegrowanych węzłów przesiadkowych, których stan nie uległ zmianie od czasu uchwalenia PTWW (2015).

Wszystkie planowane w dokumencie przedsięwzięcia dotyczą transportu kolejowego i w niniejszej prognozie oddziaływania na środowisko będą one podlegały jednej wspólnej ocenie potencjalnych znaczących oddziaływań (chwilowych, krótkoterminowych, średnioterminowych, długoterminowych, stałych, bezpośrednich, pośrednich, wtórnych czy skumulowanych) skierowanych na poszczególne elementy środowiska a także ocenie spodziewanych skutków korzystnych lub niekorzystnych.

Co istotne, w ramach koncepcji Poznańskiej Kolei Metropolitalnej (PKM), jak i wspólnego biletu okresowego „BUS – TRAMWAJ – KOLEJ” nie przewiduje się żadnych potencjalnych znaczących oddziaływań na środowisko. Zaplanowanie sprawnej organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej pomiędzy poszczególnymi JST na obszarze województwa wielkopolskiego jest rozwiązaniem zdecydowanie sprzyjającym środowisku (i wszystkim jego komponentom) oraz jego ochronie. Obie wymienione powyżej koncepcje stanowią działania zdecydowanie pozytywnie oddziałujące na jakość i komfort życia ludzi. Te zmiany natury formalno-organizacyjnej w zakresie dotychczasowej organizacji publicznego transportu zbiorowego nie będą zatem podlegały ocenie potencjalnych znaczących oddziaływań realizacji planu transportowego województwa wielkopolskiego na obszary Natura 2000, a także na poszczególne elementy środowiska w dalszej części prognozy oddziaływania na środowisko.

Oddziaływanie na obszary i obiekty objęte ochroną prawną, w tym obszary Natura 2000, różnorodność biologiczną, świat roślin i zwierząt

Aktualizacja Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego nie przewiduje realizacji przedsięwzięć, które mogą negatywnie oddziaływać na obszary objęte ochroną prawną, w tym szczególnie na obszary Natura 2000, a także istotnie wpłynąć na różnorodność biologiczną, świat roślin i zwierząt.

Jednak przewozy pasażerskie, są i będą realizowane po drogach i szlakach kolejowych, przebiegających przez obszary cenne przyrodniczo objęte ochroną prawną w tym zaliczone do obszarów Natura 2000, stąd oddziaływanie na obszary te może być uzależnione przede wszystkim od wpływu natężenia ruchu – zwiększenia lub zmniejszenia potoków pojazdów w stosunku do stanu obecnego.

Założeniem *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego* jest sprawne funkcjonowanie i rozwój transportu zbiorowego przy wykorzystaniu w jak najszerzym stopniu istniejącej infrastruktury drogowej i kolejowej. Stąd należy wykluczyć możliwość wystąpienia negatywnych (bezpośrednich) oddziaływań na obszary cenne przyrodniczo objęte ochroną prawną, a szczególnie obszary Natura 2000 (przedsięwzięcia te nie będą naruszać celów ochrony obszarów Natura 2000 również tych zawartych w obowiązujących planach ochronnych czy planach zadań ochronnych).

Niestety, istniejąca infrastruktura kolejowa jest w znacznej mierze zdekapitalizowana i nie spełnia nowoczesnych standardów jakości i bezpieczeństwa, a także parametrów technicznych warunkujących pożądaną szybkość przewozów kolejowych. Zagrożeniem dla środowiska będzie zatem budowa lub przebudowa/modernizacja/rewitalizacja infrastruktury kolejowej.

Z kolei zmiany natężenia ruchu, (wzrost lub spadek częstotliwości) będą potencjalnie miały wpływ bezpośredni, pośredni krótko i długookresowy, wtórny czy skumulowany na emisję zanieczyszczeń, bezpośredni na kolizje zwierząt z pojazdami, bezpośredni, pośredni krótko i długookresowy na hałas (natężenie hałasu), bezpośredni, krótko i długookresowy na deponowanie zanieczyszczeń z dróg.

Pomimo spodziewanych, głównie pośrednich wtórnych czy skumulowanych potencjalnych oddziaływań realizacji zapisów *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego* na obszary cenne przyrodniczo, różnorodność biologiczną, świat roślin i zwierząt, pozytywny wpływ na środowisko będzie miała założona w dokumencie zmiana preferencji w wyborze środków komunikacji poprzez zwiększenie udziału przewozów pasażerskich transportem zbiorowym w miejsce indywidualnego. W konsekwencji doprowadzi to także do zmniejszenia obciążenia środowiska przyrodniczego. Zmiana organizacji przewozów pasażerskich mająca na celu polepszenie dostępności komunikacyjnej województwa, zwiększenie konkurencyjności a przede

wszystkim rezygnację przez jak największą liczbę mieszkańców z transportu indywidualnego, będzie wieloaspektowo korzystnie oddziaływać na środowisko. Zmiany te przełożą się bezpośrednio na natężenie ruchu na drogach, co korzystnie wpływa na środowisko. Ograniczenie spływu zanieczyszczeń z dróg do wód, ograniczenie hałasu, zanieczyszczeń powietrza a także mniejsza kolizyjność transportu zbiorowego korzystnie, długoterminowo, bezpośrednio, pośrednio oraz wtórnie i skumulowanie potencjalnie wpływa na różnorodność biologiczną, świat roślin i zwierząt a tym samym na obszary objęte ochroną prawną.

Ze względu na lokalizację zintegrowanych węzłów przesiadkowych w ramach istniejących dworców kolejowych znajdujących się w miastach oraz charakter wyposażenia niezbędnego do funkcjonowania węzłów nie przewiduje się potencjalnych znaczących oddziaływań na różnorodność biologiczną, świat roślin i zwierząt a tym samym na obszary objęte ochroną prawną. Pełna analiza tego zagadnienia będzie rozstrzygnięta na etapie oceny oddziaływania na środowisko konkretnych inwestycji.

Natomiast szereg oddziaływań na środowisko, w tym szczególnie na bioróżnorodność, jest niezależnych od projektowanego dokumentu. **Aktualizacja Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego** nie ma wpływu na techniczne rozwiązania modernizacji dróg, budowę przejść dla zwierząt, jakość nawierzchni, systemy oczyszczania zanieczyszczeń itp.

Realizacja inwestycji pn. „Rewitalizacja linii kolejowej Wągrowiec – Rogoźno – Czarnków” może wpłynąć na ochronę przyrody rezerwatu przyrody „Dębina”, ustanowionego na podstawie zarządzenia Nr 2/09 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 12 lutego 2009 r. w sprawie rezerwatu przyrody „Dębina” (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2009 r. Nr 49, poz. 711, z późn. zm.), dla którego zarządzeniem Nr 4/09 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 17 kwietnia 2009 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Dębina" (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2009 r. Nr 100, poz. 1522) ustanowiono plan ochrony. Zgodnie z § 4 zarządzenia w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Dębina" cały obszar rezerwatu objęty jest ochroną ścisłą. Natomiast zgodnie z § 2 ww. zarządzenia celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych fragmentu lasu o charakterze naturalnym. W związku z powyższym realizacja inwestycji pn. „Rewitalizacja linii kolejowej Wągrowiec – Rogoźno – Czarnków” musi odbywać się w poszanowaniu celu ochrony rezerwatu przyrody "Dębina", z uwzględnieniem planu jego ochrony.

Oddziaływanie na obszary i obiekty objęte ochroną prawną, w tym obszary Natura 2000 może pojawić się także na trasie nowo projektowanej linii kolejowej relacji Turek – Konin, która ma być realizowana w ramach programu Kolej +. W **Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego** nie jest określony szczegółowy jej przebieg (jest to linia prosta), potencjalne oddziaływanie tej linii kolejowej dotyczyć może: Złotogórskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Warty PLB300002, rezerwatu krajobrazowego Złota Góra (gm. Krzymów) ustanowionego zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 26 czerwca 2017 r. w sprawie rezerwatu przyrody „Złota Góra” (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2017 r. poz. 4752), dla którego rozporządzeniem nr 17/07 Wojewody Wielkopolskiego z dnia 20 lipca 2007 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Złota Góra” (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2007 r. Nr 121, poz. 2815, z późn. zm.) ustanowiono plan ochrony, a być może również usytuowanego w najbliższej okolicy planowanej linii obszaru Natura 2000 Ostoja Nadwarciańska PLH300009. zgodnie z § 1 ww. zarządzenia, celem ochrony przyrody w rezerwacie krajobrazowym „Złota Góra”, jest zachowanie elementów krajobrazowych i przyrodniczych wzgórza Złota Góra, o wysokości 191,05 m n.p.m., wraz z siedliskami potencjalnych zespołów kwaśnej i świetlistej dąbrowy oraz grądu środkowoeuropejskiego. W związku z powyższym, realizacja zapisów **Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego**, musi odbywać się z uwzględnieniem celu i planu jego ochrony.

realizacja linii kolejowej relacji Turek – Konin musi odbywać się z uwzględnieniem celów ochrony Żłotogórskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu.

W związku z prawdopodobieństwem występowania na terenie lokalizacji inwestycji gatunków ptaków, będących przedmiotami ochrony obszaru specjalnej ochrony ptaków Dolina Środkowej Warty PLB300002 oraz lokalizacji inwestycji w odległości ok. 1,5 km od siedlisk przyrodniczych będących przedmiotami ochrony obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Ostoja Nadwarciańska PLH300009, realizacja linii kolejowej relacji Turek – Konin musi odbywać się z uwzględnieniem planu zadań ochronnych dla obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Ostoja Nadwarciańska PLH300009, ustanowionego zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 14 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoja Nadwarciańska PLH300009 (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2014 r. poz. 1819, z późn. zm.).

Gleby, powierzchnia ziemi i zasoby kopalin

Oddziaływanie na gleby na skutek realizacji zapisów *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego*, może potencjalnie wystąpić w miejscach, gdzie inwestycja wykracza poza obszar istniejących linii kolejowych, jak budowa dodatkowych torów, czy obiektów lub urządzeń inżynierskich. W obszarze istniejących korytarzy kolejowych już dziś występują gleby silnie przekształcone, a miejscami silnie zanieczyszczone, co zmniejsza ostateczny skutek antropopresji. Zamierzenia modernizacyjne i rewitalizacyjne dokonywane w ramach realizacji zapisów analizowanego dokumentu potencjalnie nie przyczynią się do istotnego zanieczyszczenia powierzchni ziemi i gleby na etapie eksploatacji, mogą natomiast poprawić stan tych komponentów w perspektywie długookresowej. Pozytywnym aspektem modernizacji i rewitalizacji będzie prawdopodobnie m.in. wymiana miejscami uszkodzonej infrastruktury w tym także wodno-ściekowej, dzięki czemu izolacyjność warstwy gruntu ulegnie znacznej poprawie.

Realizacja zapisów *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego* nie będzie miała potencjalnie bezpośredniego wpływu na zmianę powierzchni ziemi czy rzeźbę terenu. Planowane zwiększenie przewozów pasażerskich transportem zbiorowym opiera się na układzie istniejących dróg i linii kolejowych stąd nie przewiduje się przekształcenia naturalnie ukształtowanego terenu, likwidacji gleb, itp. Natomiast budowa nowych odcinków linii kolejowych związana może być z przekształceniami ziemi i rzeźby terenu oraz ze zmianą jakości gleb. W świetle analizowanego dokumentu dotyczy to nowo planowanej linii kolejowej relacji Turek – Konin, realizowanej w województwie wielkopolskim w ramach programu Kolej+.

Organizacja przewozów pasażerskich nie wskazuje na bezpośrednie oddziaływanie na zasoby kopalin. Możliwe jest jedynie potencjalne korzystne oddziaływanie o charakterze długookresowym, związane z faktem użytkowania oszczędniejszego pod względem zużycia paliwa oraz energii elektrycznej taboru kolejowego. Mniejsze zużycie paliwa i energii elektrycznej pozwoli zmniejszenie zapotrzebowania na zasoby kopalin energetycznych z których produkowane są paliwa (ropa naftowa) oraz energia (węgiel kamienny i brunatny).

Wody powierzchniowe i podziemne

Nie przewiduje znaczących oddziaływań bezpośrednich negatywnych na wody powierzchniowe i podziemne w związku z realizacją zapisu *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego*. Można spodziewać się natomiast ograniczenia negatywnego, bezpośredniego i pośredniego wtórnego czy skumulowanego oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne, jakim jest spływ zanieczyszczeń z powierzchni dróg, na skutek zmniejszenia natężenia ruchu oraz wymiany pojazdów na modele o zmniejszonej emisyjności a także na skutek modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych. Realizacja ustaleń dokumentu nie będzie potencjalnie uniemożliwiała spełnienia celów środowiskowych dla jednolitych części wód podziemnych i powierzchniowych właściwych dla województwa wielkopolskiego, określonych w planach

gospodarowania wodami w obszarze dorzecza Odry i Wisły, wynikających z Ramowej Dyrektywy Wodnej tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i chemicznego dla wód powierzchniowych, dobrego stanu chemicznego i ilościowego dla wód podziemnych. W wyniku realizacji zapisów *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego* następować będzie prawdopodobnie stopniowe redukcje zanieczyszczenia substancjami priorytetowymi i stopniowe eliminowanie priorytetowych substancji niebezpiecznych z wód powierzchniowych oraz zapobieganie dopływowi lub ograniczanie dopływu zanieczyszczeń. Należy założyć, że część z planowanych w analizowanym dokumencie przedsięwzięć, w tym przeprawy mostowe, może być położonych w strefach ochronnych ujęć wód podziemnych (obecnie ich przebieg jest schematyczny, orientacyjny). W tym wypadku należy zachować zgodność ustaleń zapisów *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego* z przepisami dotyczącymi stref ochronnych, ze szczególnym uwzględnieniem nakazów obowiązujących na terenie ochrony bezpośredniej oraz zakazów, ograniczeń i nakazów obowiązujących na terenie ochrony pośredniej.

Powietrze atmosferyczne

Proponowane w *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego* przeniesienie popytu z transportu kołowego na zbiorowy transport kolejowy jest wariantem korzystnym ekonomicznie (rozwój zintegrowanej komunikacji publicznej) i ekologicznie. Transport publiczny zdecydowanie potencjalnie korzystniej wpływa na zmniejszenie presji na powietrze i klimat akustyczny. Potencjalnie korzystny długoterminowy, bezpośredni, jak i pośredni oraz wtórny wpływ na jakość powietrza to jedno z najważniejszych oddziaływań na środowisko projektu analizowanego dokumentu. Potencjalne polepszenie parametrów powietrza atmosferycznego wynika z prognozowanego zmniejszenia natężenia pojazdów indywidualnych na skutek rozwoju transportu zbiorowego i tym samym ograniczenia emisji zanieczyszczeń oraz z poprawy jakości technicznej pojazdów.

Na etapie eksploatacji planowanych w *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego* inwestycji nie przewiduje się wzrostu potencjalnie niekorzystnych oddziaływań na powietrze atmosferyczne, nawet przy wzroście natężenia ruchu. Ewentualny wzrost liczby (par) pociągów w przyszłych horyzontach czasowych może jedynie spowodować wzrost zapotrzebowania na energię elektryczną, a co za tym idzie możliwy będzie pośredni wzrost emisji zanieczyszczeń z zakładów wytwarzających energię. Modernizacja/rewitalizacja i rozbudowa linii kolejowych przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych i poprawy jakości powietrza w Wielkopolsce.

Klimat

Zmiany klimatyczne w skali globalnej związane są przede wszystkim z emisją gazów cieplarnianych do atmosfery (głównie dwutlenku węgla i tlenków azotu). Ich źródłem jest m.in. transport. Na skutek realizacji zapisów *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego* nastąpi zdecydowane ograniczenie emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu indywidualnego. Będzie to potencjalne oddziaływanie długookresowe i pozytywne, wtórne czy skumulowane, wpływające nie tylko na jakość powietrza atmosferycznego ale również na klimat. Spalanie paliw jest obecnie coraz mniej uciążliwe dla środowiska, nowe technologie pozwalają na zmniejszenie zużycia paliwa i ograniczenie emisji zanieczyszczeń co związane jest z redukcją gazów cieplarnianych odpowiedzialnych za zmiany klimatyczne. Wspólne działania jednostek samorządu terytorialnego w planowaniu transportu zbiorowego (np. Poznańska Kolej Metropolitalna), wdrażanie systemów zarządzania ruchem, pozwoli w przyszłości na optymalizację wykorzystania infrastruktury oraz na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń. Pomimo że potencjalne oddziaływanie na klimat realizacji *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa*

Wielkopolskiego będzie pozytywne i długookresowe, skala zmian klimatycznych będzie jednak ograniczona przestrzennie (dokument dotyczy jedynie obszaru Wielkopolski). Tylko spójna polityka w ramach całego kontynentu i kraju może być skuteczna w zakresie przeciwdziałaniu zmian klimatu.

Hałas

Transport kolejowy uznawany jest za korzystniejszy z punktu widzenia emisji hałasu do środowiska (np. w porównaniu do transportu kołowego). Wzrost poziomu emisji hałasu pojawia się krótkookresowo, głównie na etapie wykonywania prac remontowych, modernizacyjnych. Na etapie eksploatacji przyjęcie odpowiednich systemów zabezpieczających (np. poprawa stanu technicznego pojazdów poruszających się po liniach kolejowych - wymiana taboru na nowszy, czy modernizacja taboru kolejowego lub też stosowanie amortyzatorów kół oraz izolacji dźwiękowych urządzeń trakcyjnych), może poprawić klimat akustyczny w okolicy modernizowanych sieci (w porównaniu do stanu istniejącego).

Poprawa klimatu akustycznego województwa wynikająca ze zmian w natężeniu ruchu to ruchu to potencjalnie pozytywne oddziaływanie zapisów *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego*. Można się spodziewać, że realizacja projektu analizowanego dokumentu będzie miała potencjalnie pozytywny wpływ na poprawę klimatu akustycznego województwa, wynikającą ze zmian w natężeniu ruchu oraz lepszej jakości torowisk i taboru kolejowego.

Optymalizacja systemu transportowego poprzez redukcję transportu indywidualnego, nowy tabor kolejowy, będzie z pewnością potencjalnie długoterminowo, bezpośrednio, jak i pośrednio oraz wtórnie pozytywnie oddziaływać na środowisko a szczególnie zdrowie i życie ludzi. Hałas komunikacyjny to jeden z najbardziej rozpowszechnionych rodzajów negatywnych oddziaływań, które towarzyszą człowiekowi przede wszystkim w przestrzeniach zainwestowanych. Wszelkie działania służące redukcji emisji hałasu, a takie efekty może potencjalnie przynieść realizacja zapisów *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego*, jest działaniem nie tylko potencjalnie pozytywnym, ale również realizującym politykę ochrony środowiska.

Zmiany systemu transportowego mogą spowodować kumulacje hałasu np. w centrach miast wokół węzłów przesiadkowych ale również wzrost oddziaływań obecnie niezagrożonych emisją hałasu. Oddziaływanie to charakterze potencjalnie negatywnym będzie zredukowane przez zmniejszenie hałasu pochodzącego z transportu indywidualnego. Rezygnacja z przewozów samochodem osobowym na rzecz kolei, to podstawowy czynnik wpływający na redukcję hałasu szczególnie na obszarach koncentracji zabudowy. Linie kolejowe przebiegające w dalszej odległości, w porównaniu do dróg, od terenów mieszkalnych potencjalnie powodować mogą mniejsze oddziaływania niż transport samochodowy. Skumulowany efekt będzie wynikał ze sprawności transportu kolejowego. Modernizacja taboru ale również modernizacja tras kolejowych pozwala na znaczną redukcję hałasu zarówno wewnątrz jak i na zewnątrz pojazdu. Wszystkie te czynniki wpływają na redukcję natężenia hałasu kolejowego i potwierdzają słuszność koncepcji rozwoju transportu zbiorowego zaprezentowaną w *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego*. Monitoring hałasu i działania ograniczające jego oddziaływania (programy ochrony przed hałasem) powodują, że wszelkie potencjalnie negatywne oddziaływania mogą być nie tylko zidentyfikowane ale skutecznie ograniczone.

Gospodarka odpadami

Z funkcjonowaniem transportu zbiorowego potencjalnie związane jest powstawanie odpadów. Problemy z zagospodarowaniem odpadów mogą pojawiać się na etapie prac budowlanych, modernizacyjnych i eksploatacji infrastruktury kolejowej. W wyniku realizacji zapisów *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego* nie przewiduje się jednak zwiększonej ilości deponowanych odpadów na skutek rozwoju transportu zbiorowego. Można spodziewać się mniejszego zaśmiecania poboczy dróg i innych terenów sąsiadujących z drogami, gdyż w

transportie zbiorowym odpady gromadzone są w specjalnie przeznaczonych do tego pojemnikach do segregacji odpadów, a możliwe deponowanie odpadów odbywa się również w sposób segregowany na dworcach kolejowych. Ogranicza to możliwość niekontrolowanego rozprzestrzeniania odpadów, dotyczy to również odpadów powstających przy serwisowaniu pojazdów.

Krajobraz

Nie przewiduje się potencjalnie znaczących oddziaływań na krajobraz w związku z realizacją zapisów *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego*. Inwestycje infrastrukturalne (linie kolejowe), jako trwałe elementy w przestrzeni, wpływają na walory krajobrazowe. Potencjalny niekorzystny wpływ na krajobraz regionu będzie dotyczył w większym stopniu obszarów, na których planowane są nowe odcinki linii kolejowych. Dotyczy to przede wszystkim nowo planowanej linii kolejowej relacji Turek – Konin, realizowanej w ramach programu Kolej+. Większość przebiegów kolejowych jest uwarunkowana historycznie, a wzdłuż linii występują liczne zabytki (dworce, wiadukty itp.). Analizowane odcinki linii kolejowych przebiegają głównie przez tereny rolnicze, antropogenicznie przekształcone oraz obszary w znacznym stopniu zurbanizowane, w tym także przez tereny o obniżonej wartości krajobrazu kulturowego związanego z bliskością kolei oraz innych ciągów komunikacyjnych. Modernizacja, rewitalizacja linii kolejowych może sprzyjać odbudowie i poprawie stanu technicznego obiektów zabytkowych, a także zapewnieniu ich ekspozycyjności. Oznacza to potencjalnie bezpośrednio, pośrednio pozytywny wtórny wpływ na walory krajobrazowe.

Realizacja zapisów *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego* musi uwzględniać potrzeby ochrony krajobrazu oraz konieczność prowadzenia działań na rzecz zachowania i utrzymywania ważnych lub charakterystycznych cech krajobrazu tak, aby ukierunkować i harmonizować zmiany, które wynikają z procesów społecznych, gospodarczych i środowiskowych, w myśl Europejskiej Konwencji Krajobrazowej sporządzonej we Florencji dnia 20 października 2000 r. (Dz. U. z 2006 r. Nr 14, poz. 98).

Dziedzictwo kulturowe

Nie przewiduje się potencjalnie znaczących negatywnych oddziaływań na dziedzictwo kulturowe w związku z realizacją zapisów *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego*. Wpływ realizacji ustaleń dokumentu na zabytki i dobra materialne będzie prawdopodobnie pozytywny. Dotyczy to zarówno potencjalnie oddziaływań bezpośrednich np. poprzez modernizację i rewitalizację linii kolejowych z towarzyszącymi im obiektami kulturowymi, a także potencjalnie pośrednich wynikających ze zmniejszenia negatywnych oddziaływań komunikacji samochodowej na obiekty zabytkowe (zmniejszenie emisji i drgań i wibracji).

Jakość życia i zdrowie ludzi oraz dobra materialne

Poprawa dostępności komunikacyjnej Wielkopolski, rozwój sieci połączeń kolejowych, modernizacja i rewitalizacja linii kolejowych, podnoszenie jakości taboru drogowego i kolejowego, związane z realizacją *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego*, wpłyną niewątpliwie pozytywnie na jakość życia mieszkańców województwa wielkopolskiego. Zapewnienie szybszego i efektywniejszego przemieszczania się ludności, podniesienie estetyki dworców i taboru kolejowego, atrakcyjne ceny przejazdu, oferta Poznańskiej Kolei Metropolitalnej oraz jednego wspólnego biletu komunikacyjnego „BUS – TRAMWAJ – KOLEJ” będą nie tylko korzystną alternatywą dla użytkowników indywidualnych środków transportu, ale także zdecydowanie poprawią stan środowiska. Potencjalnie oddziaływanie to może być widoczne w perspektywie długookresowej bezpośredniej i pośredniej, nie mniej w sposób wyraźny przyczyni się poprawy warunków i jakości życia mieszkańców regionu.

Realizacja zapisów *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego* nie będzie miała natomiast oddziaływań na dobra materialne.

Pozostałe elementy

Nie przewiduje się oddziaływań związku z realizacją zapisów *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego* na generowanie zagrożeń naturalnych czy poważnych awarii. Niezbędna jest natomiast szczegółowa identyfikacja pól elektromagnetycznych w pojazdach szynowych (przebieg w czasie, widmo częstotliwości, zakres dynamiki), w celu właściwego doboru aparatury pomiarowej i interpretacji uzyskiwanych wyników.

Podsumowanie

Analiza potencjalnych znaczących oddziaływań mogących pojawić się na skutek realizacji zapisów *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego* na poszczególne elementy środowiska, pozwala na następujące wnioski:

- realizacja projektu analizowanego dokumentu przyczyni się do poprawy efektywności transportowej województwa, dostępności komunikacyjnej i stworzenia modelu transportu zrównoważonego, realizacja zapisów dokumentu przyczyni się do usprawnienia komunikacji o niskiej szkodliwości dla środowiska naturalnego (o mniejszej emisji pyłu zawieszzonego, tlenków azotu, benzo(a)pirenu itp. zanieczyszczeń), w kontekście emisji zanieczyszczeń do środowiska i ewentualnych presji na jego komponenty nie przewiduje się znaczących negatywnych oddziaływań na zdrowie ludzi na etapie realizacji inwestycji, a tym bardziej funkcjonowania zmodernizowanej kolei Wielkopolski,
- realizacja działań określonych w *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego* będzie miała generalnie pozytywny wpływ na środowisko i będzie sprzyjać rozwiązaniu wielu problemów dotyczących poprawy stanu środowiska. Niemniej, niektóre obszary wsparcia będą mogły wpływać również negatywnie na poszczególne elementy środowiska, w tym w zakresie obszarów Natura 2000 (te wpływy możliwe będą do zdiagnozowania na etapie przygotowania poszczególnych inwestycji do realizacji, należy je jednak oceniać z punktu widzenia nadrzędnego interesu społecznego) – zwłaszcza na etapie budowy/realizacji przedsięwzięcia. Dotyczy to przede wszystkim linii kolejowej relacji Turek – Konin, realizowanej w ramach projektu Kolej +. Największe efekty pozytywne będą możliwe do osiągnięcia w zakresie zmian klimatu i adaptacji do zmian klimatu, klimatu akustycznego, jakości powietrza atmosferycznego oraz oszczędności zasobów w rozumieniu oszczędności energii, kolizyjność planowanych w dokumencie przedsięwzięć z obszarami podlegającymi ochronie, dotyczyć może głównie nowo projektowanej linii kolejowej relacji Turek – Konin, realizowanej w ramach programu Kolej +. W *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego* nie jest określony szczegółowy jej przebieg (jest to linia prosta), potencjalne oddziaływanie tej linii kolejowej dotyczyć może: Żłotogórskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Warty PLB300002, rezerwatu krajobrazowego Żłota Góra (gm. Krzymów), być może również usytuowanego w najbliższej okolicy planowanej linii obszaru Natura 2000 Ostoja Nadwarciańska PLH300009,
- nie przewiduje się potencjalnie znaczących negatywnych oddziaływań na poszczególne komponenty środowiska przyrodniczego, przeważają oddziaływania pozytywne, pośrednie długookresowe,
- szereg elementów środowiska nie będzie w ogóle objętych oddziaływaniem lub będzie ono nieznaczne – niemierzalne, regionalna skala dokumentu oraz strategiczny – ogólny jego charakter powoduje, że szereg pozytywnych oddziaływań uzależnionych będzie od działań podjętych w innych województwach czy w skali całego kraju. Dotyczy to w szczególności zmian klimatu, w dokumencie położony jest nacisk na osiągnięcie trwałego i zrównoważonego rozwoju opartego na harmonijnych relacjach pomiędzy potrzebami społecznymi, działalnością gospodarczą a środowiskiem, realizacja ustaleń projektu *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju*

Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego ma charakter prospołeczny, ukierunkowany na rozwój Wielkopolski, podniesienie dostępności komunikacyjnej a tym samym polepszenie jakości i komfortu życia, wzrost efektywności w transporcie. W ten sposób najefektywniej będą także realizowane cele związane z ochroną środowiska, umożliwiające jego zachowanie dla przyszłych pokoleń, niniejsza prognoza ma charakter ogólny, natomiast pełna ocena wpływu na środowisko powinna być dokonana na poziomie przygotowania do realizacji poszczególnych projektów. Szczegółowa identyfikacja potencjalnych znaczących niekorzystnych oddziaływań oraz określenie sposobów ich łagodzenia możliwe będzie na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach poszczególnych projektów/przedsięwzięć inwestycyjnych.

W przypadku inwestycji o zaawansowanej dokumentacji oraz inwestycji o częściowej dokumentacji każdorazowo powinien być realizowany racjonalny wariant najkorzystniejszy dla środowiska. W przypadku realizacji przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, w rozumieniu zapisów Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019r., poz. 1839), wymagających przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko na podstawie ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020r., poz. 283 ze zm.), należy przestrzegać zapisów zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

4. OPINIE WŁAŚCIWYCH ORGANÓW - SPOSÓB WZIĘCIA POD UWAGĘ I ZAKRES UWZGLĘDNIENIA W AKTUALIZACJI PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO WRAZ Z PROGNOZĄ ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

W dniu 14.10.2020 r. Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny wydał pozytywną opinię (bez uwag) do projektu *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego* wraz z prognozą oddziaływania na środowisko (pismo nr DN-NS.9011.1557.2019).

W dniu 29.10.2020 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu wydał pozytywną opinię do projektu *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego* wraz z prognozą oddziaływania na środowisko (pismo nr WOO-III.410.527.2020.AM.1). W piśmie nr WOO-III.410.527.2020.AM.1 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu wskazał pewne braki i uchybienia, które nie miały wpływu na końcową opinię. Brzmiały one następująco:

1. W rozdziale 9 na str. 58 prognozy w części zatytułowanej „Oddziaływanie na obszary i obiekty objęte ochroną prawną, w tym obszary Natura 2000, różnorodność biologiczną, świat roślin i zwierząt” napisano: „Kolizyjność planowanych i postulowanych przebiegów linii kolejowych z obszarami podlegającymi ochronie, w tym z obszarami Natura 2000 została przedstawiona na ryc. 7. Konflikt ten dotyczyć może nowo projektowanej linii kolejowej relacji Turek – Konin, realizowanej w ramach programu Kolej +”. Następnie napisano, że „nie jest określony szczegółowy jej przebieg (jest to linia prosta), potencjalne oddziaływanie tej linii kolejowej dotyczyć może: Złotogórskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Warty PLB300002, rezerwatu krajobrazowego Złota Góra (gm. Krzymów), być może również usytuowanego w najbliższej okolicy planowanej linii obszaru Natura 2000 Ostoja Nadwarciańska PLH300009”. Linia kolejowa relacji Turek – Konin może przebiegać przez rezerwat przyrody „Złota Góra”, ustanowiony zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia

26 czerwca 2017 r. w sprawie rezerwatu przyrody „Złota Góra” (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2017 r. poz. 4752), dla którego rozporządzeniem nr 17/07 Wojewody Wielkopolskiego z dnia 20 lipca 2007 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Złota Góra” (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2007 r.

2. Nr 121, poz. 2815, z późn. zm.) ustanowiono plan ochrony. Informuję, że zgodnie z § 1 ww. zarządzenia celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie elementów krajobrazowych i przyrodniczych wzgórze Złota Góra, o wysokości 191,05 m n.p.m., wraz z siedliskami potencjalnych zespołów kwaśnej i świetlistej dąbrowy oraz grądu środkowoeuropejskiego. W związku z powyższym w prognozie proszę określić, przeanalizować i ocenić przewidywane znaczące oddziaływania realizacji ww. inwestycji na rezerwat przyrody „Złota Góra” z uwzględnieniem celu i planu jego ochrony. Ponadto w prognozie proszę określić wpływ realizacji linii kolejowej relacji Turek – Konin na cele ochrony Złotogórskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. W związku z prawdopodobieństwem występowania na terenie lokalizacji inwestycji gatunków ptaków, będących przedmiotami ochrony obszaru specjalnej ochrony ptaków Dolina Środkowej Warty PLB300002 oraz lokalizacji inwestycji w odległości ok. 1,5 km od siedlisk przyrodniczych będących przedmiotami ochrony obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Ostoja Nadwarciańska PLH300009 proszę w prognozie określić wpływ inwestycji na przedmioty ochrony ww. obszarów Natura 2000, z uwzględnieniem planu zadań ochronnych dla obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Ostoja Nadwarciańska PLH300009, ustanowionego zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 14 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoja Nadwarciańska PLH300009 (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2014 r. poz. 1819, z późn. zm.).
3. Na rycinie 7 zawartej na str. 64 prognozy przedstawiono „kolizyjność planowanych i postulowanych przebiegów linii kolejowych z obszarami podlegającymi ochronie, w tym z obszarami Natura 2000”. Z oznaczeń na rycinie wynika, że realizacja inwestycji pn. „Rewitalizacja linii kolejowej Wągrowiec – Rogoźno – Czarnków” może wpłynąć na ochronę przyrody rezerwatu przyrody „Dębina”, ustanowionego na podstawie zarządzenia Nr 2/09 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 12 lutego 2009 r. w sprawie rezerwatu przyrody „Dębina” (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2009 r. Nr 49, poz. 711, z późn. zm.), dla którego zarządzeniem Nr 4/09 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 17 kwietnia 2009 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Dębina” (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2009 r. Nr 100, poz. 1522) ustanowiono plan ochrony. Informuję, że zgodnie z § 4 zarządzenia w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Dębina” cały obszar rezerwatu objęty jest ochroną ścisłą. Natomiast zgodnie z § 2 ww. zarządzenia celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych fragmentu lasu o charakterze naturalnym. W związku z powyższym w prognozie proszę określić wpływ realizacji ww. inwestycji na cel ochrony rezerwatu przyrody „Dębina” z uwzględnieniem planu jego ochrony.
4. W prognozie, określając wpływ realizacji zadań wskazanych w projekcie dokumentu, proszę odnieść się do poszczególnych formy ochrony przyrody. W prognozie proszę określić wpływ na cele i przedmioty ochrony poszczególnych obszarów chronionych na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r. poz. 55, z późn. zm.) oraz odnieść się do ograniczeń prawnych obowiązujących na ich terenie.
5. W przypadku inwestycji związanych z lokalizacją liniowych elementów infrastruktury technicznej w prognozie proszę ocenić wpływ realizacji tego typu inwestycji na środowisko, ze szczególnym uwzględnieniem oddziaływania na chronione gatunki roślin, grzybów i zwierząt i ich siedliska, tereny zieleni, zadrzewienia przydrożne itp.
6. Nawiązując do informacji zawartych w rozdziale 5.1 na str. 42 prognozy w części zatytułowanej „Wody podziemne” informuję, że na stronie internetowej Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska (<https://mjwp.gios.gov.pl/wyniki-badan/wyniki-badan-2019.html>) dostępne są

wyniki badań jakości wód podziemnych w punktach monitoringu diagnostycznego wg danych z 2019 roku. W związku z powyższym w prognozie proszę zawrzeć aktualne informacje w tym zakresie.

7. Nawiązując do informacji zawartych w rozdziale 5.1 na str. 42-43 prognozy w części zatytułowanej „Wody powierzchniowe” informuję, że na stronie internetowej Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska (<https://www.gios.gov.pl/pl/stan-srodowiska/monitoring-wod>) opublikowano „Ocenę stanu jednolitych części wód rzek i zbiorników zaporowych w latach 2014-2019 na podstawie monitoringu” oraz „Ocenę stanu jednolitych części wód rzek i zbiorników zaporowych w latach 2014-2019 metodą przeniesienia”. W związku z powyższym w prognozie proszę zawrzeć aktualne informacje w tym zakresie.
8. Nawiązując do informacji zawartych w rozdziale 5.2 na str. 43 prognozy informuję, że na stronie internetowej Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska (<http://powietrze.gios.gov.pl/pjp/publications/card/19100>) opublikowano „Roczną ocenę jakości powietrza w województwie wielkopolskim. Raport wojewódzki za rok 2019”. W związku z powyższym w prognozie proszę zawrzeć aktualne informacje w tym zakresie.
9. Nawiązując do informacji zawartych w rozdziale 5.3 na str. 44-45 prognozy w częściach zatytułowanych „Hałas drogowy, mapy akustyczne” i „Hałas kolejowy” informuję, że na stronie internetowej Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska (<https://www.gios.gov.pl/pl/wielkopolskie>) opublikowano „Ocenę stanu akustycznego środowiska na terenie województwa wielkopolskiego w roku 2019”. W związku z powyższym w prognozie proszę zawrzeć aktualne informacje w tym zakresie.
10. Nawiązując do informacji zawartych w rozdziale 5.4 na str. 46 prognozy informuję, że na stronie internetowej Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska (<https://www.gios.gov.pl/pl/wielkopolskie-pem>) opublikowano „Ocenę poziomu pól elektromagnetycznych w środowisku za lata 2017-2019”. W związku z powyższym w prognozie proszę zawrzeć aktualne informacje w tym zakresie.
11. W prognozie proszę określić cele środowiskowe wyznaczone dla JCWP i JCWPd, w granicach których znajduje się obszar opracowania. Ponadto, w prognozie proszę określić, przeanalizować i ocenić przewidywane znaczące oddziaływania realizacji ustaleń projektu dokumentu, w szczególności nowych szlaków komunikacyjnych, w tym przepraw mostowych na jednolite części wód.
12. W rozdziale 9 na str. 59 prognozy w części zatytułowanej „Wody powierzchniowe i podziemne” napisano: „Realizacja ustaleń projektowanego dokumentu nie będzie potencjalnie uniemożliwiała spełnienia celów środowiskowych dla jednolitych części wód podziemnych i powierzchniowych właściwych dla województwa wielkopolskiego, określonych w planach gospodarowania wodami w obszarze dorzecza Odry i Wisły, wynikających z Ramowej Dyrektywy Wodnej”. Proszę uzasadnić powyższe stwierdzenie.
13. W prognozie proszę wskazać, czy planowane inwestycje, w szczególności nowe szlaki komunikacyjne, w tym przeprawy mostowe, położone są w strefach ochronnych ujęć wód podziemnych. Jeżeli tak, w projekcie dokumentu proszę zawrzeć odpowiednie zapisy w tym zakresie. W prognozie proszę ponadto przeanalizować zgodność ustaleń projektu aktualizacji Planu z przepisami dotyczącymi stref ochronnych, ze szczególnym uwzględnieniem nakazów obowiązujących na terenie ochrony bezpośredniej oraz zakazów, ograniczeń i nakazów obowiązujących na terenie ochrony pośredniej.
14. W rozdziale 9 na str. 60 prognozy w części zatytułowanej „Hałas”, odnosząc się do transportu kolejowego napisano: „Na etapie eksploatacji przyjęcie odpowiednich systemów zabezpieczających może poprawić klimat akustyczny w okolicy modernizowanych sieci (w porównaniu do stanu istniejącego)”. W prognozie proszę wyjaśnić, co rozumie się przez „systemy zabezpieczające” oraz

określić ich skuteczność w zakresie ograniczania ponadnormatywnego hałasu powodowanego eksploatacją linii kolejowych.

15. W tabelach 1, 2 i 3 zawartych w projekcie dokumentu wskazano zadania inwestycyjne polegające na modernizacji/rewitalizacji lub pracach na istniejących liniach kolejowych. W tabeli 2 wskazano zadanie polegające na „budowie drugiej przeprawy mostowej w Obornikach i odcinka torów do stacji Oborniki Wlkp. wraz z mijanką w Parkowie”. W przypadku budowy przeprawy mostowej w Obornikach na str. 8 projektu dokumentu napisano: „Wykonana została dokumentacja przedprojektowa tj. Studium Wykonalności. Podjęta została przez Zarząd PKP PLK S.A. decyzja o wyborze wariantu inwestycyjnego”. W przypadku inwestycji wymienionych w tabelach 1-3 projektu aktualizacji Planu znany jest zakres prac i ich lokalizacja. Mając powyższe na uwadze w prognozie, określając wpływ realizacji zadań na poszczególne elementy środowiska, proszę odnieść się do konkretnych inwestycji. W szczególności proszę wskazać wpływ realizacji poszczególnych inwestycji na klimat akustyczny terenów podlegających ochronie akustycznej, znajdujących się w sąsiedztwie linii kolejowych.
16. W rozdziale 3.2 na str. 9-10 projektu aktualizacji Planu wskazano „planowane inwestycje infrastrukturalne w latach 2020-2030”: „inwestycje o zaawansowanej dokumentacji (inwestycje z opracowaną dokumentacją lub w trakcie jej opracowania)” na liniach kolejowych: Wągrowiec - granica województwa, Śrem - Czempień, Drzymałowo - Wolsztyn, przeprawa mostowa w Obornikach wraz z dobudową drugiego toru na odcinku od posterunku Oborniki Most - Oborniki Wlkp., „inne inwestycje o częściowej dokumentacji” na liniach kolejowych: Rokietnica - Międzychód i Szamotuły - Międzychód, Wągrowiec - Rogoźno Wielkopolskie - Czarnków, „potencjalne inwestycje” na liniach kolejowych: Gniezno Winiary - Sława Wlkp., Gostyń - Kąkolewo, Konin - Turek. W prognozie proszę określić wpływ realizacji ww. zadań na poszczególne elementy środowiska. W przypadku braku szczegółowych informacji na temat planowanych przedsięwzięć, ocena oddziaływania na środowisko powinna mieć charakter prognostyczny, wskazywać możliwe do wystąpienia oddziaływania, uwzględniając różne warianty realizacji przedsięwzięcia, przede wszystkim najbardziej niekorzystne dla środowiska. Pomocne w takiej sytuacji może być korzystanie z informacji dotyczących inwestycji o podobnym charakterze i skali. Informuję, iż analiza potencjalnych oddziaływań, które mogą być skutkiem realizacji zadań powinna być przedstawiona w formie opisowej wraz z merytorycznym uzasadnieniem. Również stwierdzenie braku znaczących oddziaływań na środowisko wymaga odpowiedniego uzasadnienia.
17. Oceniając przewidywane oddziaływanie na klimat, w prognozie proszę odnieść się do kształtowania warunków termicznych, anemometrycznych, wilgotnościowych. W prognozie proszę również przeanalizować w jaki sposób przewidywana zmiana klimatu (mikroklimatu) wpłynie na pozostałe komponenty środowiska. Określając wpływ realizacji ustaleń projektu aktualizacji Planu na klimat wskazane jest uwzględnienie zaleceń zawartych w opracowaniu „Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” (SPA2020), opublikowanym w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Klimatu (pod adresem: <https://bip.mos.gov.pl/strategie-plany-programy/strategiczny-plan-adaptacji-2020/>).
18. Określając, analizując i oceniając przewidywane oddziaływanie na krajobraz, w prognozie proszę odnieść się do potrzeby ochrony krajobrazu oraz konieczności prowadzenia działań na rzecz zachowania i utrzymywania ważnych lub charakterystycznych cech krajobrazu tak, aby ukierunkować i harmonizować zmiany, które wynikają z procesów społecznych, gospodarczych i środowiskowych, w myśl Europejskiej Konwencji Krajobrazowej sporządzonej we Florencji dnia 20 października 2000 r. (Dz. U. z 2006 r. Nr 14, poz. 98).
19. W rozdziale 9 na str. 62 prognozy w części zatytułowanej „Pozostałe elementy” napisano: „Nie przewiduje się oddziaływań w związku z realizacją projektu Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego Województwa Wielkopolskiego na takie elementy środowiska jak

promieniowanie elektromagnetyczne, zagrożenia naturalne czy też poważne awarie”. Proszę zweryfikować powyższe zapisy, gdyż część linii kolejowych jest wyposażona w trakcje elektryczne. Ponadto, z informacji zawartych na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego (<https://www.utk.gov.pl>) wynika, że liniami kolejowymi prowadzi się transport towarów niebezpiecznych, np. ropy i produktów ropopochodnych (benzyny, oleje napędowe), gazów technicznych (głównie propan-butan) i kwasu siarkowego. W prognozie proszę określić wpływ planowanych inwestycji w zakresie emisji pól elektromagnetycznych oraz ich wpływ na ludzi i pozostałe elementy środowiska (w szczególności na wody, powierzchnię ziemi, rośliny i zwierzęta), w przypadku wystąpienia awarii, w tym z udziałem towarów niebezpiecznych. W przypadku możliwości wystąpienia negatywnych oddziaływań proszę zaproponować rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu. Odpowiednie zapisy proszę również zawrzeć w projekcie aktualizacji Planu.

20. W prognozie proszę powołać się na aktualny dziennik ustaw, w którym opublikowano ustawę Prawo ochrony środowiska.
21. Zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt 1 lit. g ustawy o oś w prognozie proszę zawrzeć podpisy członków zespołu autorów prognozy oraz podpis osoby kierującej tym zespołem.
22. W rozdziale 14 prognozy zatytułowanym „Streszczenie w języku niespecjalistycznym” proszę uwzględnić zmiany wprowadzone w poszczególnych rozdziałach prognozy.

Wszystkie uwagi Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu zostały w pełnym zakresie wprowadzone do prognozy oddziaływania na środowisko

5. ZGŁOSZONE UWAGI I WNIOSKI - SPOSÓB WZIĘCIA POD UWAGĘ I ZAKRES UWZGLĘDNIENIA W AKTUALIZACJI PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO WRAZ Z PROGNOZĄ ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Działając na podstawie art. 39 ust. 1, art. 40 i art. 54 ust. 2 w związku z art. 46 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 2020 r. poz. 283 ze zm.) Marszałek Województwa zawiadomił o przystąpieniu do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego* (BIP UMWW, Gazeta Wyborcza wydanie sobota/niedziela, 3-4 października 2020 r.).

Marszałek Województwa Wielkopolskiego poinformował w ogłoszeniu, że uwagi lub wnioski do dokumentów można było składać w terminie od 05.10.2020 r. do 30.10.2020 r., w następujących formach:

1. pisemnej na adres: Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu, Departament Transportu, al. Niepodległości 34, 61-714 Poznań;
2. pisemnej poprzez złożenie w Biurze Podawczym Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu al. Niepodległości 34, 61-714 Poznań;
3. za pomocą środków komunikacji elektronicznej bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym na adres e-mail: ptww-aktualizacja@umww.pl.

Marszałek Województwa Wielkopolskiego poinformował również, że uwagi lub wnioski powinny zawierać dane zgłaszającego. Uwagi i wnioski złożone po upływie ww. terminu pozostawi się bez rozpatrzenia. Organem właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków jest Marszałek Województwa Wielkopolskiego. Do projektu dokumentu i prognozy oddziaływania na środowisko nie złożono żadnych uwag i wniosków.

Aktualizacja Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego uzyskała uzgodnienia województw ościennych, o które Marszałek Województwa Wielkopolskiego wystąpił do tych województw pismem z dnia 31.08.2020r. (znak sprawy DT-I.8050.4.2019). Dokument uzgodniły: województwo lubuskie (bez uwag), opolskie (bez uwag), kujawsko – pomorskie (bez uwag), pomorskie (bez uwag), zachodniopomorskie (z dodatkowymi wnioskami), łódzkie (z uwagami i wnioskami).

Aktualizacja Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego została pozytywnie zaopiniowana (z uwagami) przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w Warszawie (pismo z dnia 22 września 2020r., nr sprawy DPP-WROP.720.3.2020.2.MP).

6. WYNIKI POSTĘPOWANIA DOTYCZĄCEGO TRANSGRANICZNEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO - SPOSÓB WZIĘCIA POD UWAGĘ I ZAKRES UWZGLĘDNIENIA W AKTUALIZACJI PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO WRAZ Z PROGNOZĄ ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Problematykę oddziaływania transgranicznego reguluje Konwencja z Espoo o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym, ratyfikowana przez Polskę w 1997 r. Podstawową zasadą tej procedury jest wprowadzenie obowiązku informowania o planowanym podjęciu działalności, mogącej mieć wpływ na środowisko terytoriów innych państw.

Ponieważ województwo wielkopolskie nie jest położone w obszarze przygranicznym, nie występuje transgraniczne oddziaływanie w rozumieniu powyższej Konwencji, także w rozumieniu 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. 2020 poz. 283).

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

W celu analizy skutków realizacji planowanych działań w *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego*, wpływających na środowisko przyrodnicze niezbędne jest bieżące monitorowanie jego stanu.

Za najważniejsze dla zachowania zasad zrównoważonego rozwoju należy uznać monitorowanie zmian:

W strukturze użytkowania gruntów np. poprzez następujące wskaźniki:

- dynamikę zmian powierzchni gruntów rolnych i leśnych wyłączonych z produkcji na cele rozwoju infrastruktury kolejowej,
- dynamikę zmian w długości eksploatowanej sieci kolejowej,
- gęstość sieci kolejowej w przeliczeniu na jednostkę powierzchni,

W spójności systemu obszarów chronionych np. poprzez następujące wskaźniki:

- dynamikę zmian w powierzchni terenów objętych ochroną prawną spowodowanych rozwojem infrastruktury kolejowej,
- iloraz powierzchni biologicznie czynnej do powierzchni zabudowy i powierzchni zurbanizowanej związanej z infrastrukturą kolejową,
- udział korytarzy ekologicznych przecinanych przez linie kolejowe w całkowitej liczbie korytarzy,
- liczbę przejść dla zwierząt/łączników korytarzy ekologicznych,

W jakości środowiska np. poprzez następujące wskaźniki:

- stopień redukcji zanieczyszczeń emitowanych do powietrza,

- odsetek ludności narażonej na ponadnormatywny poziom hałasu komunikacyjnego (%),
- wielkość całkowitej emisji głównych zanieczyszczeń powietrza (t/rok),

W klimacie akustycznym np. poprzez:

- długość ekranów akustycznych (km).

W celu zapobieżenia negatywnym skutkom realizacji zapisów *Aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego* zaproponowano dokonanie dwukrotnej oceny wpływu na środowisko - w okresie połowy realizacji dokumentu oraz po zakończeniu jego wdrażania na podstawie, głównie, corocznych raportów wojewódzkich inspektorów ochrony środowiska, monitoringu poszczególnych przedsięwzięć realizowanych w ramach analizowanego dokumentu, Państwowego Monitoringu Środowiska oraz innych źródeł.