



## UZASADNIENIE

odstąpienia od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu aktualizacji **Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Aktualizacja nr 2 PTWW)**, przyjętego przez Sejmik Województwa Wielkopolskiego Uchwałą nr XI/307/15 z dnia 26 października 2015r. i zaktualizowanego przez Sejmik Województwa Wielkopolskiego Uchwałą nr XXIV/451/20 z dnia 30 listopada 2020r., zawierające informacje o uwarunkowaniach, o których mowa w art. 48 pkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023r. poz. 1094 ze zm.).

### 1. Charakter działań przewidzianych w dokumencie.

- a. **Stopień, w jakim dokument ustala ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć, w odniesieniu do usytuowania, rodzaju i skali tych przedsięwzięć.**

Ogólnym celem projektu aktualizacji **Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Aktualizacja nr 2 PTWW)** jest kontynuacja zrównoważonego podejścia do organizacji publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa wielkopolskiego, poprzez zapewnienie jak największej liczbie mieszkańców Wielkopolski dostępu do publicznych usług transportowych, kształtując odpowiednio ofertę przewozową. Dokument określa cele, priorytety i działania w obszarze transportu kolejowego do realizacji w latach 2021-2030, przy wykorzystaniu Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz określa zasady, które obiektywizują i wspomagają proces decyzyjny w zakresie wskazywania potrzeb inwestycji transportowych w Wielkopolsce. Perspektywa aktualizacji PTWW do 2030 roku dotyczy w szczególności planów inwestycyjnych i organizacyjnych na szczeblu regionalnym.

Projekt aktualizacji **Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Aktualizacja nr 2 PTWW)** określa zmiany w zakresie sieci komunikacyjnej, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie kolejowym.

Niniejsza aktualizacja projektu **Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Aktualizacja nr 2 PTWW)** dotyczy wyłącznie jednego przedsięwzięcia, polegającego na uruchomieniu przejazdów pociągów z prędkością do 40 km/h, na istniejącym już odcinku o długości 4,297 km Powodowo – Wolsztyn linii kolejowej nr 357 Powodowo – Luboń. W związku z powyższym zmianie ulegają wybrane tabele i rysunki zawarte w aktualizacji **Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Aktualizacja nr 2 PTWW)** tj.:

- Tabela nr 4. Linie komunikacyjne,
- Rysunek nr 4. Sieć komunikacyjna w województwie wielkopolskim dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- Rysunek nr 6. Prognoza pracy przewozowej w latach 2020-2030 (Planowana liczba par pociągów 2029/2030),
- Załącznik graficzny (wyłącznie dwa rysunki: Sieć komunikacyjna w województwie wielkopolskim dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz Planowana liczba par pociągów 2029/2030).

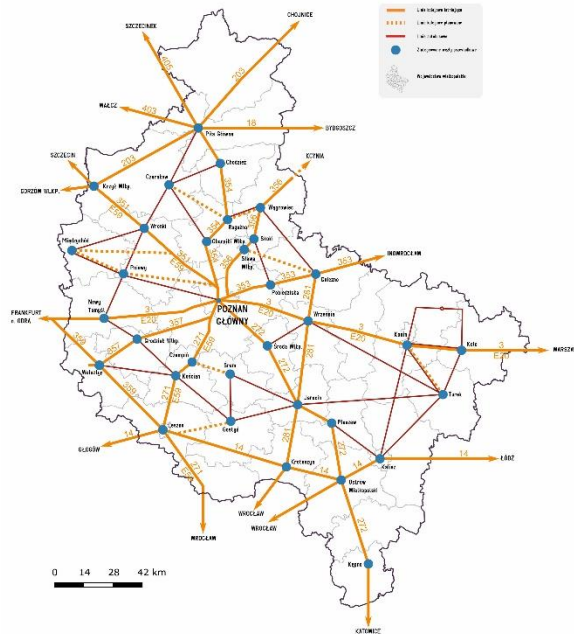
Przyjmują one formę, jak poniżej.

**Tab. 4. Linie komunikacyjne \***

Nr linii komunikacyjnej	Nr linii kolejowej	Linia komunikacyjna
K01	281	Gniezno – Września – Jarocin – Krotoszyn – Zduny
K02	3, 807, 808	Poznań Gł. – Września – Konin – Kłodawa – gr. województwa – Krzewie
K03	14	Leszno – gr. województwa – Wschowa
K04	14, 815, 816	Leszno – Krotoszyn – Ostrów Wlkp.
K05	359, 3	Leszno – Wolsztyn - Zbąszyń – gr. województwa – Zbąszynek
K06	14, 355	Błaszki – gr. województwa – Kalisz – Ostrów Wlkp. – gr. województwa – Międzybórz Sycowski
K07	18	Piła Gł. – Białośliwie - Wyrzysk-Osiek
K08	203	Piła Gł. – Złotów - Lipka Krajeńska
K09	403	Piła Gł. – gr. województwa – Wałcz
K10	3, 353	Poznań Gł. – Gniezno – gr. województwa – Wydartowo
K11	272	Poznań Gł. – Jarocin – Ostrów Wlkp. – Kępno – gr. województwa – Kostów
K12	351	Poznań Gł. – Szamotuły – Wronki – Krzyż – gr. województwa – Drawiny
K13	271	Poznań Gł. – Kościan – Leszno – Rawicz
K14	351, 354, 405	Poznań Gł. – Oborniki Wlkp. – Rogoźno – Piła Gł. – gr. województwa – Turowo Pomorskie
K15	3, 356	Poznań Gł. – Murowana Goślina – Skoki – Wągrowiec – Gołańcz – gr. województwa – Kcynia
K16	271, 357	Poznań Gł. – Grodzisk Wlkp. – Wolsztyn - Powodowo
K17	3	Poznań Gł. – Opalenica – Nowy Tomyśl – Zbąszyń – gr. województwa – Zbąszynek
K18	369	Śrem – Czempień
K19	360, 14	Gostyń – Kąkolewo – Leszno
K20	203	Piła Gł. – Trzcianka – Krzyż
K21	235, 390	Wągrowiec – Rogoźno Wlkp. – Bzowo Goraj – Czarnków
K22	363/368	Rokietnica/Szamotuły – Międzychód
K23	-	Turek – Konin
K24	377	Gniezno Winiary – Sława Wielkopolska

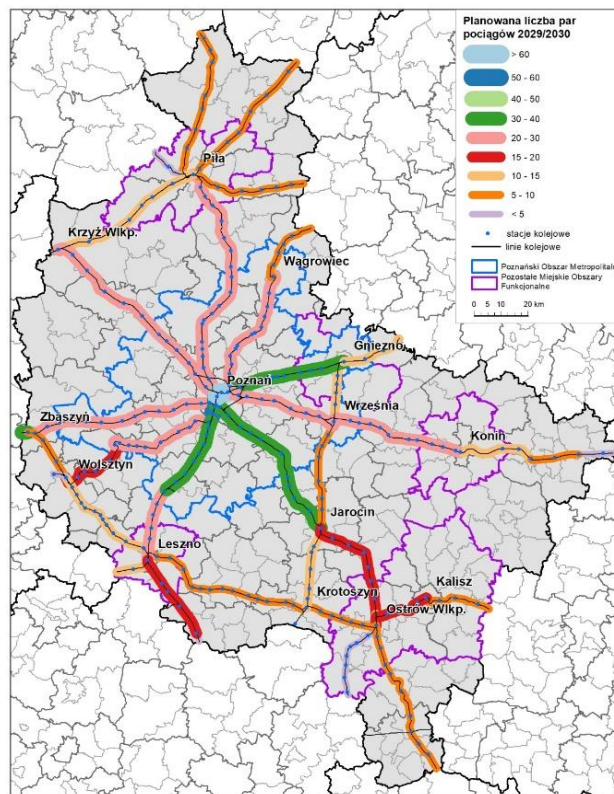
\*Na liniach komunikacyjnych nr K18, K19 nadal nie są prowadzone przewozy pasażerskie. Linie komunikacyjne nr K21, K22, K23 i K24 to nowe linie planowane do uruchomienia w perspektywie do 2030r.

Rys. 4. Sieć komunikacyjna w województwie wielkopolskim dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej.



Źródło: Departament Transportu UMWW.

Rys. 6. Prognoza pracy przewozowej w latach 2020-2030.



Źródło: Departament Transportu UMWW.

**Załącznik graficzny (Sieć komunikacyjna w województwie wielkopolskim dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz Planowana liczba par pociągów 2029/2030).** Zmianie uległy dwa rysunki z tego załącznika graficznego tj. Sieć komunikacyjna w województwie wielkopolskim dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz Planowana liczba par pociągów 2029/2030 (rysunki przedstawione zostały powyżej).

**b. Powiązania z działaniami przewidzianymi w innych dokumentach.**

**Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (PTWW)** został opracowany w oparciu o przepisy prawa, wymienione poniżej. Do czasu aktualizacji projektu **Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Aktualizacja nr 2 PTWW)** nie zmieniły się znacząco przepisy prawa, zaś ich ewentualna nowelizacja nie wpłynęła na ogólne założenia i kształt dokumentu.

- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016r. zmieniająca dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową; Dz. U. L 352 z 23.12.2016.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego Tekst mający znaczenie dla EOG Dz. U. L 343 z 14.12.2012,
- Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70; Dz. U. L 315 z 3.12.2007,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. Nr 117, poz. 684),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz.U. 2020 poz. 2328),
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2023r. poz. 2778),
- Ustawa z dnia 16 maja 2019r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2020r. poz. 875),
- Ustawa z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2023r. poz. 1786 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2020r. poz. 283),
- Ustawa z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym (z 2020r. 875, 1087).

Projekt aktualizacji **Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Aktualizacja nr 2 PTWW)** zawiera determinanty kształtujące rozwiązania w zakresie publicznego transportu zbiorowego, wynikające z uregulowań na poziomie międzynarodowym, krajowym i regionalnym. Projekt aktualizacji **Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa**

**Wielkopolskiego (Aktualizacja nr 2 PTWW)** został opracowany przy uwzględnieniu polityk, dokumentów międzynarodowych, krajowych i regionalnych. Zapisy dokumentu odnoszą się do celów przedstawionych w tych politykach i dokumentach i są ich realizacją czy transpozycją ze szczebla wyższego do poziomu regionalnego. W dokumencie uwzględnione zostały również cele strategiczne zawarte w najważniejszych dokumentach przyjętych przez Samorząd Województwa Wielkopolskiego. Większość z przedstawionych poniżej dokumentów i polityk odnosi się bezpośrednio do celów rozwojowych publicznego transportu zbiorowego.

### ***Polityki i dokumenty międzynarodowe***

#### **Biała Księga Transportu**

W marcu 2011 roku Komisja Europejska opublikowała Białą Księgę dotyczącą transportu. Dokument ten ma charakter strategiczny i przedstawia ocenę polityki transportowej z ostatnich lat i wyniki badań w zakresie wyzwań długookresowych. Pozwala zidentyfikować cele, do jakich należy dążyć w ciągu najbliższych 40 lat, tj. do roku 2050, oraz definiuje szczegółowe warunki ramowe dla działań z zakresu polityki komunikacyjnej w przeciągu najbliższych 10 lat. Aby w obliczu rosnącego zapotrzebowania społeczeństwa na mobilność, osiągnąć redukcję uwarunkowanej komunikacyjnie emisji zanieczyszczeń o 60%, Biała Księga definiuje kryteria zarówno w odniesieniu do polityki komunikacyjnej, jak i oceny postępu. Projekt aktualizacji **Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Aktualizacja nr 2 PTWW)** realizuje założenia cytowanego dokumentu.

### ***Polityki i dokumenty krajowe***

**Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030r. przyjęta uchwałą Nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019r. (M.P. 2019 poz. 1054).**

Głównym celem krajowej polityki transportowej przedstawionej w Strategii (...) jest zwiększenie dostępności transportowej kraju oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego na poziomie krajowym, europejskim i globalnym. Osiągnięcie tego celu pozwoli na rozwijanie dogodnych warunków, sprzyjających stabilnemu rozwojowi gospodarstwu kraju. Realizacja celu głównego w perspektywie do 2030r. wymaga podjęcia następujących działań:

- budowy zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;
- poprawy sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
- zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności (chodzi m.in. o promocję transportu zbiorowego);
- poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;
- ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko;
- poprawy efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

Wdrożenie tych działań wynika z potrzeby nadrobienia zaniedbań z przeszłości oraz wpisania się w nowe trendy technologiczne oraz gospodarcze w Europie i na świecie, a także z konieczności uniknięcia pułapek rozwojowych.

W pierwszej kolejności wysiłki inwestycyjne będą skoncentrowane głównie na nadrobieniu zaległości infrastrukturalnych dotyczących zwiększenia dostępności transportowej w Polsce (drogi, koleje, lotniska, śródlądowe drogi wodne, porty morskie i śródlądowe) i na zorganizowaniu podstawowej infrastruktury zintegrowanego systemu transportowego.

Chodzi o to, aby etapowo – do 2030r. – możliwe było zwiększenie dostępności transportowej kraju, zapewnienie zrównoważonego rozwoju poszczególnych gałęzi transportu oraz poprawienie warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów.

W dokumencie zawarto konkretne projekty strategiczne mające na celu stworzenie spójnej sieci autostrad, dróg ekspresowych i linii kolejowych o wysokim standardzie, rozwiniętej sieci lotnisk, portów morskich i żeglugi śródlądowej oraz systemów transportu publicznego. Założono realizację 22 projektów strategicznych wynikających ze Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju i nowych projektów, kluczowych dla rozwoju systemu transportowego Polski.

Dokument wskazuje także na nowoczesne rozwiązania ułatwiające funkcjonowanie całego sektora transportowego, zmniejszające jego negatywny wpływ na środowisko i klimat, tak aby możliwe było stworzenie zrównoważonego systemu transportowego kraju do 2030r.

Projekt aktualizacji **Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Aktualizacja nr 2 PTWW)** realizuje założenia cytowanego dokumentu.

**Krajowy Program Kolejowy zmodyfikowany uchwałą Nr 110/2019 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019r.**

Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku (KPK) jest programem wieloletnim, obejmującym inwestycje na liniach kolejowych, które dofinansowane są przez ministra właściwego do spraw transportu. Dokument ten realizuje strategię przyjęte przez Radę Ministrów, w tym „Strategię Rozwoju Kraju 2020” oraz „Strategię Rozwoju Transportu do 2020 z perspektywą do 2030 roku”. Krajowy Program Kolejowy obowiązuje do roku 2023, czyli do momentu, w którym kończy się możliwość dofinansowania projektów w ramach perspektywy finansowej Unii Europejskiej na lata 2014-2020. Dokument określa wielkość i źródła finansowania (w tym środki z UE oraz środki krajowe), a także stanowi podstawę dla zapewnienia finansowania inwestycji zgodnie z ustawą o finansach publicznych. Projekt aktualizacji **Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Aktualizacja nr 2 PTWW)** realizuje założenia cytowanego dokumentu.

**Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 przyjęta uchwałą nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019r. (M.P. 2019 poz. 1060).**

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 rozwija postanowienia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030r.), określone w filarze rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony. KSRR jest podstawowym dokumentem strategicznym polityki regionalnej państwa w perspektywie do 2030r. Kierując się przyjętym przez Strategię modelem odpowiedzialnego rozwoju i uwzględniając aktualne uwarunkowania i wyzwania rozwojowe, które wynikają z procesów demograficznych, globalizacji oraz nowej perspektywy finansowej UE, KSRR identyfikuje cele polityki regionalnej i działania, jakie dla ich osiągnięcia powinien podjąć rząd, samorząd terytorialny oraz pozostałe podmioty uczestniczące w realizacji tej polityki. Dokument określa systemowe ramy prowadzenia polityki regionalnej przez rząd wobec regionów, jak i wewnątrzregionalne, ich zadania, dokumenty programowe, sposób monitorowania i oceny efektów realizacji, formy wsparcia finansowego oraz źródła finansowania polityki regionalnej.

Transportowi publicznemu poświęcone jest w cytowanym dokumencie Wyzwanie 5. Rozwój infrastruktury podnoszącej konkurencyjność, atrakcyjność inwestycyjną i warunki życia w regionach 5.1. Infrastruktura transportowa. Tym samym projekt aktualizacji **Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Aktualizacja nr 2 PTWW)** realizuje założenia cytowanego dokumentu.

#### **Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym**

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego powszechnie określany mianem „krajowego planu transportowego”, formułuje podstawowe zasady funkcjonowania międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, wykonywanych jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej w ramach publicznego transportu zbiorowego na rynku objętym zasadami konkurencji regulowanej, jak również ich finansowanie ze środków publicznych, sposób świadczenia, prognozowanie zapotrzebowania oraz potencjalne kierunki rozwoju. Projekt aktualizacji **Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Aktualizacja nr 2 PTWW)** realizuje założenia cytowanego dokumentu poprzez tworzenie warunków dla rozwoju transportu zbiorowego.

#### **Krajowa Polityka Miejska**

Narzędziem dedykowanym realizacji celów strategicznych w odniesieniu do miast jest Krajowa Polityka Miejska 2023, przyjęta przez Radę Ministrów 20 października 2015 roku. Celem strategicznym jest wzmocnienie zdolności miast i miejskich obszarów funkcjonalnych do tworzenia zrównoważonego rozwoju, miejsc pracy i poprawy jakości życia mieszkańców. Odnosi się do 10 głównych tematów. Są nimi rozwój przestrzenny, partycypacja społeczna, demografia, transport i mobilność miejska, niskoemisyjność i efektywność energetyczna, rewitalizacja, polityka inwestycyjna, rozwój gospodarczy, ochrona środowiska i adaptacja do zmian klimatu oraz zarządzanie obszarami miejskimi. Projekt aktualizacji **Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa**

**Wielkopolskiego (Aktualizacja nr 2 PTWW)** realizuje założenia cytowanego dokumentu poprzez tworzenie warunków dla rozwoju transportu zbiorowego.

### ***Polityki i dokumenty regionalne***

#### **Regionalne programy ochrony powietrza**

Dokumenty wykonywane są w świetle dyrektywy 2008/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 maja 2008r. w sprawie jakości powietrza i czystsze powietrze dla Europy (CAFE). Oceny te realizowane są w strefach według dwóch kryteriów: ustanowionych ze względu na ochronę zdrowia ludzi i ustanowionych ze względu na ochronę roślin. Zakres oceny jakości powietrza w strefach jest dodatkowo poszerzany o zanieczyszczenia objęte dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/107/WE z dnia 15 grudnia 2004 roku w sprawie arsenu, kadmu, rtęci, niklu wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych w otaczającym powietrzu. Projekt aktualizacji **Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Aktualizacja nr 2 PTWW)** realizuje założenia programów ochrony powietrza poprzez tworzenie warunków dla rozwoju transportu zbiorowego.

**Plan Zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego wraz z Planem zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania, Uchwała Sejmiku Województwa Wielkopolskiego Nr V/70/19 z 25 marca 2019 roku, Dz. Urz. Woj. Wlkp. z dnia 15 kwietnia 2019r., poz. 4021.**

W celu zapewnienia aktualności kierunków zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego, dostosowania ich do nowych celów rozwoju kraju i regionu oraz określenia obszarów terytorializacji polityki rozwoju, konieczne stało się przyjęcie nowego Planu zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego. Wielkopolska 2020+.

Na mocy uchwały nr V/70/19 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 25 marca 2019r. uchwalony został Plan zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego wraz z Planem zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Poznania.

Przyjęty dokument określa najistotniejsze uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego województwa, model rozwoju przestrzennego, politykę przestrzenną i rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, obejmujące wszystkie zagadnienia istotne dla planowania przestrzennego.

Nowym wymiarem polityki przestrzennej jest także wprowadzenie planowania funkcjonalnego na obszarach charakteryzujących się wspólnymi uwarunkowaniami i celami rozwoju. Wyznaczenie granic obszarów funkcjonalnych oraz określenie zasad ich zagospodarowania służyć będzie przede wszystkim koordynacji działań podejmowanych przez różne podmioty na obszarach występowania szczególnych zjawisk i problemów przestrzennych.



Podstawowym celem Planu zagospodarowania przestrzennego województwa wielkopolskiego. Wielkopolska 2020+ jest stworzenie podstaw dla zachowania lub przywracania ładu przestrzennego i zapewnienia zrównoważonego rozwoju Wielkopolski.

Projekt aktualizacji **Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Aktualizacja nr 2 PTWW)** realizuje założenia cytowanego dokumentu poprzez tworzenie warunków dla rozwoju transportu zbiorowego poprzez zapisy dotyczące zwiększenia dostępności komunikacyjnej obszarów położonych wokół ośrodków miejskich – realizacja inwestycji drogowych i kolejowych oraz rozwój systemów komunikacji zbiorowej.

**Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2030r. przyjęta uchwałą nr XVI/287/20 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 27 stycznia 2020r.**

W Strategii wskazuje się model funkcjonalny rozwoju regionalnego. Został on tak zaprojektowany, aby zapewnić rozwój naszego województwa jako społecznie, gospodarczo i terytorialnie zrównoważony oraz, dzięki któremu efektywnie będą rozwijane i wykorzystywane miejscowe zasoby i potencjały wszystkich obszarów województwa.

W oparciu o zidentyfikowane w dokumencie wyzwania, określone zostały cele rozwojowe województwa uwzględniające podejście koncentracji tematycznej. Interwencje podejmowane w ramach Strategii mają zapewnić: Cel 1. Wzrost gospodarczy wielkopolski bazujący na wiedzy swoich mieszkańców, Cel 2. Rozwój społeczny wielkopolski oparty na zasobach materialnych i niematerialnych regionu, Cel 3. Rozwój infrastruktury z poszanowaniem środowiska przyrodniczego Wielkopolski, Cel 4. Wzrost skuteczności wielkopolskich instytucji i sprawności zarządzania regionem. Projekt aktualizacji **Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Aktualizacja nr 2 PTWW)** realizuje założenia cytowanego dokumentu poprzez Cel 3. Rozwój infrastruktury z poszanowaniem środowiska przyrodniczego Wielkopolski.

Projekt aktualizacji **Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Aktualizacja nr 2 PTWW)** uwzględnia również ustalenia polityki przestrzennej poszczególnych gmin województwa, zawarte w Studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin.

- c. **Przydatność w uwzględnieniu aspektów środowiskowych, w szczególności w celu wspierania zrównoważonego rozwoju, oraz we wdrażaniu prawa wspólnotowego w dziedzinie ochrony środowiska.**

Polska jest zobowiązana, jako członek Unii Europejskiej, do wypełniania jej wymogów prawnych w aspekcie ochrony środowiska naturalnego. Wskazuje to przede wszystkim art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej: *Rzeczpospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju.*

Zrównoważony rozwój ujęty w projekcie aktualizacji **Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Aktualizacja nr 2 PTWW)** jest fundamentem, na którym opierają się krajowe i regionalne dokumenty strategiczne, w odniesieniu do wszelkich dziedzin społecznych i gospodarczych funkcjonowania kraju i jego poszczególnych regionów.

Planowane działanie, polegające na uruchomieniu przejazdów pociągów z prędkością do 40 km/h, na istniejącej już trasie Wolsztyn – Powodowo (4,297-kilometrowy odcinek linii kolejowej nr 357 Powodowo – Luboń), będące jednocześnie elementem rozwoju transportu publicznego, wpisuje się w unijną politykę transportową, której założeniem jest m.in. redukcja emisji gazów cieplarnianych z sektora transportu.

#### **d. Powiązania z problemami dotyczącymi ochrony środowiska.**

Projekt aktualizacji **Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Aktualizacja nr 2 PTWW)** ma zadanie usprawnić regionalny system transportowy, jak również, w jak największym stopniu zwiększyć udział przewozów pasażerskich transportem zbiorowym w ogólnym bilansie przewozów. Za najważniejsze problemy środowiskowe dla realizacji zapisów aktualizacji **Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Aktualizacja nr 2 PTWW)**, w związku z planowanym wdrożeniem dodatkowych przewozów uznano:

- szybsze, niż przeciętnie w kraju tempo przyrostu terenów zabudowanych oraz wyłączania gruntów z produkcji rolnej i leśnej, odbywające się kosztem terenów rolniczych i biologicznie czynnych. Nowe tereny zabudowy mieszkaniowej wymagają skomunikowania poprzez rozwój sieci połączeń pasażerskich transportem zbiorowym,
- występowanie obszarów zagrożonych negatywnym oddziaływaniem hałasem a w szczególności hałasem drogowym, kolejowym i lotniczym,
- postępujące zanieczyszczenia powietrza emitowane przez transport drogowy. Transport samochodowy jest istotnym źródłem zanieczyszczeń powietrza w aglomeracjach miejskich. Redukcja emisji zanieczyszczeń przez zaostreżenie norm spalin, inteligentny transport, w tym przede wszystkim transport publiczny, są najistotniejszymi wyzwaniami na najbliższe lata.

Realizacja działania polegającego na uruchomieniu przejazdów pociągów na istniejącej już trasie Wolsztyn – Powodowo linii kolejowej nr 357 Powodowo – Luboń, przyczyni się do popularyzacji transportu publicznego, który jest jednym ze sposobów na zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza z transportu drogowego.

## **2. Rodzaj i skala oddziaływania na środowisko.**

### **a. Prawdopodobieństwo wystąpienia, czas trwania, zasięg, częstotliwość i odwracalność oddziaływań.**

Pociągi są uważane za jedno z najbardziej ekologicznych środków transportu. Nowoczesne spalinowe zespoły trakcyjne, a także nowe i zmodernizowane wagony czy lokomotywy są

projektowane z myślą o ochronie środowiska naturalnego. Uruchomienie przejazdów pociągów z prędkością do 40 km/h na istniejącej już trasie Wolsztyn – Powodowo (4,297-kilometrowy odcinek linii kolejowej nr 357 Powodowo – Luboń), prawdopodobnie nie będzie wiązało się z oddziaływaniami mogącymi mieć negatywny wpływ na komponenty środowiska przyrodniczego.

Uruchomienie przejazdów pociągów na istniejącej już trasie Wolsztyn – Powodowo (linia kolejowa nr 357 Powodowo – Luboń) będzie natomiast niewątpliwym atutem dla młodzieży dojeżdżającej z Wolsztyna do Zespołu Szkół Rolniczych w Powodowie, do którego uczęszcza codziennie blisko 700 uczniów.

**b. Prawdopodobieństwo wystąpienia oddziaływań skumulowanych lub transgranicznych.**

Nie przewiduje się możliwości wystąpienia skumulowanego oddziaływania na środowisko w trakcie realizacji, jak i eksploatacji jedynego lokalnego przedsięwzięcia, wpisanego w projekt aktualizacji **Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Aktualizacja nr 2 PTWW)**. Działanie planowane w dokumencie ma zasięg lokalny, na skutek realizacji planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się oddziaływań transgranicznych.

**c. Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka dla zdrowia ludzi lub zagrożenia dla środowiska.**

Realizacja działania określonego w projekcie aktualizacji **Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Aktualizacja nr 2 PTWW)**, polegająca na uruchomieniu przejazdów pociągów z prędkością do 40 km/h na istniejącej już trasie Wolsztyn – Powodowo (4,297-kilometrowy odcinek linii kolejowej nr 357 Powodowo – Luboń), najprawdopodobniej nie będzie związana z możliwością wystąpienia ryzyka dla środowiska przyrodniczego, w tym dla życia i zdrowia ludzi. Potencjalnie, z uwagi na przebieg linii Wolsztyn-Powodowo w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej MN, mogłoby dochodzić do oddziaływania hałasu na ludzi, jednak z uwagi na prawdopodobną niewielką liczbę kursów pociągów i niewielką ich prędkość, zapewniona zostanie ochrona mieszkańców sąsiadujących terenów przed ponadnormatywnym hałasem.

Aby zapewnić jak najmniejszą potencjalną ingerencję w środowisko, w trakcie funkcjonowania przedsięwzięcia muszą być przestrzegane obowiązujące normy i przepisy w zakresie ochrony środowiska przyrodniczego oraz przepisy BHP, a także musi być zapewniona ochrona dla osób oraz własności publicznej poprzez unikanie oddziaływań, skażenia środowiska i oddziaływań akustycznych czy wibracji.

Planowane działanie polegające na uruchomieniu przejazdów pociągów na trasie Wolsztyn-Powodowo linii kolejowej nr 357 Powodowo – Luboń będzie związane z przejazdem na tym odcinku spalinowych zespołów trakcyjnych, które kursują na linii Wągrowiec-Poznań-Wolsztyn. W związku z powyższym na odcinku tym ruch pociągów może w następujący sposób potencjalnie oddziaływać na poszczególne komponenty środowiska:

- na środowisko gruntowo - wodne poprzez potencjalny wyciek paliw lub innych substancji ze spalinowych zespołów trakcyjnych. Z uwagi na systematycznie przeprowadzane przeglądy i naprawy okresowe nie przewiduje się tego typu wycieków podczas bieżącej eksploatacji tych pojazdów. Toalety we wszystkich spalinowych zespołach trakcyjnych wykonane są w układzie zamkniętym, co minimalizuje niekorzystne oddziaływanie tego taboru na środowisko naturalne. Na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia prawdopodobnie nie wystąpią zagrożenia dla gruntów, nie wystąpi ich zanieczyszczanie i przekształcanie, tj. wymiana czy zmiana składu.
- na powietrze i hałas. Należy zaznaczyć, że bardzo niewielki odsetek emisji CO<sub>2</sub> z transportu, pochodzi z transportu kolejowego, ponadto obecnie dąży się do jego całkowitej bezemisyjności. Realizacja przedsięwzięcia prawdopodobnie nie będzie oddziaływała negatywnie na klimat i nie będzie przyczyniała się do niekorzystnych jego zmian. Dzięki zastosowaniu nowoczesnych zespołów napędowych i hamulcowych w spalinowych zespołach trakcyjnych, spełniających europejskie normy ekologiczne, pojazdy te mogą emitować znacznie mniej substancji szkodliwych i hałasu, niż inne eksploatowane obecnie pojazdy kolejowe (np. lokomotywy spalinowe z wagonami).
- ze względu na istniejącą już lokalizację tej linii kolejowej, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na zwierzęta, ich liczebności i różnorodność gatunkową. Teren przedsięwzięcia jest zlokalizowany poza granicami korytarzy ekologicznych. Nie jest on zlokalizowany na potencjalnych szlakach migracji płazów i gadów, nie ma on szczególnego znaczenia dla ochrony ssaków. Z uwagi na niewielką przyjętą średnią prędkość ruchu pojazdów na tej linii oraz prawdopodobną niewielką częstotliwość kursowania spalinowych zespołów trakcyjnych, należy przyjąć że nie będzie dochodziło do kolizji ze zwierzyną.

Generalnie przyjąć należy, że z uwagi na niewielką skalę planowanego przedsięwzięcia (krótki odcinek trasy, prawdopodobną niewielką częstotliwość kursowania pociągów i niewielką ich prędkość), nie spowoduje ono znaczących oddziaływań na środowisko przyrodnicze, nie doprowadzi do pogorszenia obecnych standardów jakości środowiska na tym terenie.

### **3. Cechy obszaru objętego oddziaływaniem na środowisko.**

#### **a. Obszary o szczególnych właściwościach naturalnych lub posiadające znaczenie dla dziedzictwa kulturowego, wrażliwe na oddziaływania, istniejące przekroczenia standardów jakości środowiska lub intensywne wykorzystywanie terenu.**

Zasoby dziedzictwa kulturowego mają zasadniczy wpływ na atrakcyjność turystyczną Wielkopolski. Obowiązek uzgadniania wszelkich prac inwestycyjnych w otoczeniu najcenniejszych elementów środowiska kulturowego, ze służbami Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, na etapie planowania przedsięwzięcia wyeliminuje możliwość wystąpienia negatywnego wpływu podejmowanych działań na zachowanie dziedzictwa kulturowego regionu.

Przedsięwzięcie, które będzie realizowane w ramach aktualizacji **Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Aktualizacja nr 2 PTWW)** (uruchomienie przejazdów pociągów z prędkością do 40 km/h na

istniejącej już trasie Wolsztyn – Powodowo/4,297-kilometrowy odcinek linii kolejowej nr 357 Powodowo – Luboń), będzie przeprowadzone w sposób nie wywierający wpływu na zasoby dziedzictwa kulturowego Wielkopolski, gdyż dotyczy istniejącej już linii kolejowej.

**b. Formy ochrony przyrody w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody oraz obszary podlegające ochronie zgodnie z prawem międzynarodowym.**

Projekt aktualizacji **Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Aktualizacja nr 2 PTWW)** nie przewiduje realizacji przedsięwzięć, które mogą negatywnie oddziaływać na obszary objęte ochroną prawną, w tym szczególnie na obszary Natura 2000 (planowane przedsięwzięcie nie będzie naruszać celów ochrony obszarów Natura 2000 również tych zawartych w obowiązujących planach ochronnych czy planach zadań ochronnych), a także mogących istotnie wpłynąć na różnorodność biologiczną, świat roślin i zwierząt.

Przedsięwzięcie, które będzie realizowane w ramach projektu aktualizacji **Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Aktualizacja nr 2 PTWW)**, przecinać będzie obszar chronionego krajobrazu „Pojezierze Sławskie, Pradolina Obry i Rynna Zbąszyńska”. Obszar ten powstał na podstawie uchwały Wojewódzkiej Rady Narodowej Nr VII/49/85 w Zielonej Górze z dnia 21 czerwca 1985r. (Dz. Urz. Woj. Ziel. Nr 7, poz. 188). Drugim aktem powołującym ten OCHK było Rozporządzenie Nr 6 Wojewody Zielonogórskiego z dnia 10 lipca 1996r. w sprawie wyznaczenia obszarów chronionego krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Ziel. Nr 12, poz. 117), zmienione Rozporządzeniem Nr 10 Wojewody Zielonogórskiego z dnia 10 lipca 1998r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wyznaczenia obszarów chronionego krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Ziel. Nr 12, poz. 109). Obszar chronionego krajobrazu utworzono w celu ochrony i zachowania obszarów o cechach środowiska zbliżonych do naturalnego oraz zapewnienie społeczeństwu warunków do wypoczynku, turystyki i regeneracji sił. Przewiduje się, że przedsięwzięcie polegające na uruchomieniu pociągów z prędkością do 40 km/h na istniejącej już trasie Wolsztyn – Powodowo (linia kolejowa nr 357 Powodowo – Luboń), będzie dla celów ochrony obszaru chronionego krajobrazu „Pojezierze Sławskie, Pradolina Obry i Rynna Zbąszyńska” nieistotne. Uruchomienie odcinka linii kolejowej Wolsztyn - Powodowo do przewozów pasażerskich nie będzie negatywnie oddziaływać na cele, dla ochrony których wyznaczono ten OCHK, planowane działanie nie ma charakteru inwestycyjnego.

Założeniem projektu aktualizacji **Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Aktualizacja nr 2 PTWW)** jest sprawne funkcjonowanie i rozwój transportu zbiorowego przy wykorzystaniu w jak najszerszym stopniu istniejącej infrastruktury kolejowej. Stąd należy wykluczyć możliwość wystąpienia negatywnych (bezpośrednich) oddziaływań na obszary cenne przyrodniczo objęte ochroną prawną, a także obszary Natura 2000.

## Podsumowanie

Aktualizacja **Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Aktualizacja nr 2 PTWW)** obejmować będzie jedno przedsięwzięcie, polegające na uruchomieniu przejazdów pociągów z prędkością do 40 km/h na istniejącej już trasie relacji Wolsztyn – Powodowo (4,297-kilometrowy odcinek linii kolejowej nr 357 Powodowo – Luboń). W projekcie aktualizacji **Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Aktualizacja nr 2 PTWW)** nie przewiduje się realizacji żadnych działań, które mogą zostać zakwalifikowane do grupy przedsięwzięć mogących zawsze znacząco lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

W przypadku projektu aktualizacji **Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Aktualizacja nr 2 PTWW)** odstąpienie od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko może mieć uzasadnienie w art. 48 pkt 4 traktującym o zmianie, stanowiącej niewielką modyfikację przyjętego już dokumentu. W związku z wyżej przedstawionym uzasadnieniem, wnioskuję o możliwość odstąpienia od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu aktualizacji **Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Aktualizacja nr 2 PTWW)**.

Informuję jednocześnie, że Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu (pismem nr WOO-III.410.43.2024.PW.1 z dnia 20.02.2024 r.) oraz Wielopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny (pismem nr DN-NS.9011.236.2024 z dnia 1 marca 2024 r.) uzgodnili odstąpienie od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu aktualizacji „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego”.

**Marszałek Województwa Wielkopolskiego**