

**PODSUMOWANIE STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA
NA ŚRODOWISKO PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI
MIEJSKIEJ LEGNICKO – GŁOGOWSKIEGO OBSZARU
FUNKCJONALNEGO 2030, Z PERSPEKTYWĄ 2040 - ELEMENTY**



Dokument przygotowany przez:



Terra Legis Katarzyna Helińska

ul. Gdyńska 3/2

71-534 Szczecin

e-mail: k.helinska@terralegis.pl

www.terralegis.com

Dokument zawiera:

- Uzasadnienie, zawierające informacje o udziale społeczeństwa w postępowaniu oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa,
- Podsumowanie, zawierające uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych, a także informację, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione: ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko, opinie właściwych organów, zgłoszone uwagi i wnioski, wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone oraz propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.

Spis treści:

1.	WPROWADZENIE	5
1.1.	Podstawy prawne.....	5
1.2.	Przebieg prac nad dokumentem	5
2.	UZASADNIENIE	6
2.1.	Informacja o udziale społeczeństwa w ramach opracowania dokumentu pn. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Legnicko – Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030 z perspektywą do 2040 - elementy	6
2.2.	Informacja o sposobie i zakresie uwzględniania uwag i wniosków zgłoszonych w związku z udziałem społeczeństwa w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko	7
3.	PODSUMOWANIE.....	7
3.1.	Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko	7
3.2.	Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozwiązań alternatywnych	13
3.3.	Sposób i zakres uwzględnienia opinii właściwych organów	14
3.4.	Sposób i zakres zgłoszonych uwag w ramach konsultacji społecznych	14
3.5.	Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.....	29
	Spis tabel	31

1. WPROWADZENIE

1.1. Podstawy prawne

Podstawę prawną przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko stanowi Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1112) (zwana dalej ustawą ooś). Obowiązek sporządzenia niniejszego podsumowania wynika z w/w ustawy i obejmuje:

- uzasadnienie, o którym mowa w art. 42 pkt. 2 ustawy, zawierające informacje o udziale społeczeństwa w postępowaniu oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa;
- podsumowanie, o którym mowa w art. 55 ust. 3 ustawy, zawierające uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych, a także informację, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione:
 - ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko,
 - opinie właściwych organów, o których mowa w art. 57 i 58 ustawy,
 - zgłoszone uwagi i wnioski,
 - wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone,
 - propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.

1.2. Przebieg prac nad dokumentem

Zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, w dniu 11 czerwca 2024 roku wystąpiono do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z wnioskiem o uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla opracowywanego dokumentu, niezbędnych do przeprowadzenia procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Uzyskano uzgodnienia:

- Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu pismem z dnia 3 lipca 2024 roku, znak pisma WSI.411.176.2024.HL uzgodnił zakres i stopień szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko do dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Legnicko – Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030 z perspektywą do 2040 - elementy”, zgodnie z art. 51 ust. 2 ustawy ooś.
- Również Dolnośląski Państwowy Inspektor Sanitarny, pismem z dnia 18 czerwca 2024 roku r., znak ZNS.9022.4.55.2024. MŚ uzgodnił zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko zgodnie z art. 51 ust. 2.

Po uzyskaniu stosownych uzgodnień w ramach prac sporządzono Prognozę oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Legnicko – Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030 z perspektywą do 2040 - elementy”.

Następnie zwrócono się do odpowiednich organów z prośbą o wydanie opinii do projektu dokumentu „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Legnicko – Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030 z perspektywą do 2040 - elementy” wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Uzyskano opinie:

- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu – pismo z dnia 28 sierpnia 2024 r., znak: WSI.410.253.2024.HL. – Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu wydał opinię do prognozy oddziaływania na środowisko.
- Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego – pismo z dnia 18 czerwca 2024 r., znak: ZNS.9022.4.55.2024. MŚ – z pozytywną opinią projektu dokumentu wraz z prognozą.

Od dnia 30.07.2024 r. do dnia 20.08.2024 r. zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Legnicko – Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030 z perspektywą do 2040 - elementy” wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko. Informacje o konsultacjach społecznych zamieszczone zostały na stronach BIP Gminy Legnica - Lidera ZIT LGOF oraz jednostek samorządu terytorialnego ZIT LGOF oraz w prasie o zasięgu ponadlokalnym.

W czasie udziału społeczeństwa wpłynęły uwagi dotyczące projektu dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Legnicko – Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030 z perspektywą do 2040 - elementy” oraz prognozy oddziaływania na środowisko. Informacja o treści uwag oraz o sposobie i zakresie ich uwzględnienia w dokumencie znajduje się w części 3.4. „Sposób i zakres uwzględnienia zgłoszonych uwag i wniosków”.

2. UZASADNIENIE

2.1. Informacja o udziale społeczeństwa w ramach opracowania dokumentu pn. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Legnicko – Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030 z perspektywą do 2040 - elementy

Zgodnie z art. 54 ust. 2 ustawy, zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w opracowywaniu projektu dokumentu „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Legnicko – Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030 z perspektywą do 2040 - elementy” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

Od dnia 30.07.2024 r. do dnia 20.08.2024 r. zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Legnicko – Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030 z perspektywą do 2040 - elementy” wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko. Informacje o konsultacjach społecznych zamieszczone zostały na stronach BIP Gminy Legnica - Lidera ZIT LGOF oraz jednostek samorządu terytorialnego ZIT LGOF oraz w prasie o zasięgu ponadlokalnym.

Informacja o treści wniosków i uwag oraz o sposobie i zakresie ich uwzględnienia w dokumencie znajduje się w części 3.4. „Sposób i zakres uwzględnienia zgłoszonych uwag i wniosków”.

2.2. Informacja o sposobie i zakresie uwzględniania uwag i wniosków zgłoszonych w związku z udziałem społeczeństwa w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

W trakcie prac nad dokumentem „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Legnicko – Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030 z perspektywą do 2040 - elementy” zapewniona została możliwość zgłaszania zarówno uwag do uwzględnienia w dokumencie, jak i wniosków do projektu dokumentu. Szczegółowa informacja o sposobie i zakresie ich uwzględnienia w dokumencie i jego aktualizacji znalazła się w części 3.4. „Sposób i zakres uwzględnienia zgłoszonych uwagi i wniosków”.

3. PODSUMOWANIE

3.1. Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko

Prognoza wykonana została w ramach procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, którą reguluje ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. 2024 poz. 1112). Celem tej procedury jest przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu dokumentu.

Procedura strategicznej oceny oddziaływania na środowisko stanowi formalny proces oceny oddziaływania na środowisko projektu „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Legnicko – Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030 z perspektywą do 2040 - elementy”. W ramach tej procedury określone jest jak realizacja zapisów analizowanego dokumentu wpłynie na środowisko. Należy przy tym mieć na uwadze, że SOOŚ nie jest odrębnym dokumentem a procedurą, w trakcie której powstają ściśle określone dokumenty, w tym prognoza oddziaływania na środowisko.

Zakres Prognozy jest zgodny z art. 51 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. 2024 poz. 1112) oraz z wymaganiami nałożonymi przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska e Wrocławiu oraz Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.

Fundamentem „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Legnicko – Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030 z perspektywą do 2040 - elementy” było wypracowanie spójnej koncepcji mobilnościowej dla całego obszaru, czyli racjonalnej wizji rozwoju. Następnie wskazane zostały priorytety i wymierne cele, które wyznaczają kierunki działań na najbliższe lata.

Niniejsza Prognoza zawiera więc ocenę oddziaływania poszczególnych projektów przypisanych do realizacji w ramach określonego pakietu działań.

Dokument pn.: „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Legnicko – Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030 z perspektywą do 2040 - elementy” obejmuje wszystkie aspekty mobilności w obszarze subregionu północnego.

Za podstawowe cele SUMP należy przyjąć:

- obniżanie emisji z transportu;
- wspieranie rozwoju mobilności;
- wykorzystanie technologii informacyjnych w transporcie;
- rozwój multimodalnego transportu towarów i pasażerów;
- integracja form transportu;
- dbałość o odpowiednie zagospodarowanie przestrzenne;
- regulacja opłat związanych z infrastrukturą transportową (logistyka);
- ograniczenia ruchu pojazdów osobowych;
- zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- programowanie właściwej polityki parkingowej.

Fundamentem SUMP było wypracowanie spójnej koncepcji mobilnościowej dla całego obszaru, czyli racjonalnej wizji rozwoju. Następnie wskazane zostały priorytety i wymierne cele, które wyznaczają kierunki działań na najbliższe lata.

Sporządzony SUMP składa się z 6 rozdziałów:

- 1) Wstęp,
- 2) Analiza SWOT,
- 3) Obszary interwencji,
- 4) Wizja, cele, działania,
- 5) Źródła finansowania,
- 6) Monitoring.

Wizja SUMP brzmi następująco: **„Legnicko-Głogowski Obszar Funkcjonalny w 2030 roku cechuje się zrównoważoną mobilnością, która sprzyja przepływowi ludzi i towarów, minimalizując jednocześnie negatywny wpływ na środowisko naturalne. Obszar ten rozwija się w oparciu o różnorodne sposoby przemieszczania się, obejmujące korzystanie z transportu publicznego, rowerów, hulajnóg, pieszych przemieszczeń oraz samochodów zero- i niskoemisyjnych.”**

Wyartykułowana wizja rozwoju mobilności w LGOF ma szansę ziścić się poprzez osiągnięcie odpowiednio dobranych celów strategicznych, które powinny zostać osiągnięte w roku 2030 (co najmniej w zakresie działań mniejszych i łatwiejszych) oraz horyzontalnie, w roku 2040 (w zakresie działań dużych i złożonych).

Cele strategiczne wyznaczone w SUMP LGOF:

- **Cel Strategiczny nr 1: Poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego,**
- **Cel Strategiczny nr 2: Rozwój mobilności aktywnej w LGOF,**
- **Cel Strategiczny nr 3: Obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat,**
- **Cel Strategiczny nr 4: Zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników,**

- **Cel Strategiczny nr 5: Zintegrowana polityka transportowa LGOF,**
- **Cel Strategiczny nr 6: Społeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności.**

Kluczowym zamierzeniem *SUMP LGOF* jest realizacja każdego z sześciu ww. Celów Strategicznych, co powinno przyczynić się zarówno do zminimalizowania negatywnego wpływu transportu na środowisko, jak i do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Każdy z tych celów został rozwinięty i doprecyzowany poprzez przypisanie odpowiedniego zakresu działań. Wynikają one z dążenia do poprawy jakości życia mieszkańców LGOF oraz ograniczenia zanieczyszczenia powietrza poprzez przyspieszony rozwój czystych, bezpiecznych, spójnych, funkcjonalnych i efektywnych form transportu publicznego oraz niezmotoryzowanego transportu indywidualnego, a także poprawę spójności przestrzennej LGOF.

Osiągnięcie wskazanych w *SUMP LGOF* celów strategicznych oraz urzeczywistnienie wizji *SUMP LGOF*, wymaga zrealizowania przez *JST LGOF* szeregu działań ukierunkowanych na zrównoważenie mobilności w *LGOF*. Stanowią one zestawy działań możliwych do realizacji w perspektywie czasowej do 2030 roku oraz w horyzoncie do roku 2040.

W ramach każdego z celów strategicznych wskazane zostały specyficzne działania do wykonania przez *JST LGOF* przynależne do poszczególnych *Obszarów Interwencji SUMP LGOF*.

1. Działania Celu Strategicznego nr 1 poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego w perspektywie do 2030 roku:
 - Wypracowanie standardu obsługi transportem kolejowym i autobusowym dla całego LGOF,
 - Zwiększanie częstotliwości kursowania połączeń autobusowych oraz kolejowych na obszarze LGOF,
 - Zwiększanie dostępności do autobusowych linii ptz na obszarze LGOF poprzez zwiększanie gęstości przystanków,
 - Opracowanie zasad lokalizowania i minimalnego wyposażenia różnych kategorii węzłów przesiadkowych w LGOF, z uwzględnieniem zasad projektowania uniwersalnego,
 - Budowa węzłów przesiadkowych i punktów przesiadkowych w LGOF,
 - Współpraca *JST LGOF* przy uruchomieniu Kolei Aglomeracyjnej Zagłębia Miedziowego,
 - Współpraca *JST LGOF* na rzecz wykorzystania potencjału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich w LGOF,
2. Działania Celu Strategicznego nr 1 poprawa spójności i dostępności do publicznego transportu zbiorowego w horyzoncie do roku 2040:
 - Umożliwienie zaplanowania podróży po całym LGOF za pomocą jednej aplikacji mobilnej,
 - Zintegrowanie systemów opłat za parkowanie z biletami komunikacji publicznej na obszarze LGOF,
 - Integracja taryfowo-biletowa linii publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na obszarze LGOF,
 - Stosowanie jednolitych standardów informacji pasażerskiej w LGOF w oparciu o projektowanie uniwersalne,

3. Działania Celu Strategicznego nr 2 rozwój mobilności aktywnej w LGOF w perspektywie do 2030 roku:
 - Doprowadzanie dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów do węzłów przesiadkowych,
 - Budowa i przebudowa tras rowerowych na obszarze LGOF,
 - Uzupełnianie luk w istniejących przebiegach tras rowerowych w LGOF,
 - Budowa zadaszonych wiat rowerowych przy szkołach w LGOF,
4. Działania Celu Strategicznego nr 2 rozwój mobilności aktywnej w LGOF w horyzoncie roku 2040:
 - Budowa parkingów rowerowych, w szczególności przy ważnych celach podróży w LGOF,
 - Współpraca JST LGOF ze spółdzielniami i wspólnotami mieszkaniowymi w zakresie budowy parkingów rowerowych,
 - Porządkowanie i przywracanie przestrzeni miejskiej pieszym, w tym na obszarach centralnych miast i miejscowości w LGOF,
 - Tworzenie stref przyjaznych dla pieszych z ograniczeniem lub zamknięciem ruchu pojazdów,
5. Działania Celu Strategicznego nr 3 obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat w perspektywie czasowej do 2030 roku:
 - Wymiana taboru obsługującego linie ptz w LGOF na zero- i niskoemisyjny,
 - Rozwój infrastruktury do obsługi i utrzymania pojazdów ptz, w tym pojazdów zero- i niskoemisyjnych,
 - Wprowadzanie błękitno-zielonych rozwiązań przystankach ptz oraz na węzłach przesiadkowych w LGOF,
 - Stosowanie błękitno-zielonych rozwiązań w pasach drogowych i kolejowych w ramach remontów, przebudowy, rozbudowy i budowy infrastruktury transportowej,
 - Zwiększenie udziału pojazdów elektrycznych we flotach użytkowanych w zadaniach dotyczących usług komunalnych JST LGOF.
6. Działania Celu Strategicznego nr 3 obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat w horyzoncie roku 2040:
 - Rozbudowa i rozwój sieci stacji ładowania samochodów zeroemisyjnych przy węzłach przesiadkowych,
 - Rozwój systemów pojazdów współdzielonych do realizowania podróży w Gminach LGOF i pomiędzy nimi,
 - Zazielenianie nowych oraz istniejących dróg dla pieszych, dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów,
 - Planowanie rozwoju zagospodarowania przestrzennego z wykorzystaniem w jak największym stopniu obszarów już przekształconych,
 - Stworzenie w LGOF systemu monitorowania emisji z transportu.
7. Działania Celu Strategicznego nr 4 zwiększanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników w perspektywie czasowej do 2030 roku:
 - Wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych i zmian organizacji ruchu drogowego poprawiających poziom brd, w tym likwidowanie miejsc niebezpiecznych,

- Budowa, uzupełnianie i przebudowa oraz likwidowanie barier na drogach dla pieszych oraz na drogach dla pieszych i rowerów,
 - Współpraca JST LGOF z zarządcami dróg krajowych i dróg wojewódzkich na rzecz budowy obwodnic oraz obwodnic śródmiejskich w celu wyprowadzania ruchu tranzytowego z miast i miejscowości lub z ich centrów.
8. Działania Celu Strategicznego nr 4 zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników w horyzoncie roku 2040:
- Stworzenie wspólnego systemu monitoringu stanu brd na całym obszarze LGOF,
 - Tworzenie stref ruchu uspokojonego w miastach i miejscowościach w LGOF,
 - Ograniczanie nielegalnego parkowania w LGOF.
9. Działania Celu Strategicznego nr 5 zintegrowana polityka transportowa LGOF w perspektywie czasowej do 2030 roku:
- Koordynacja międzygminna przy opracowywaniu suikzp i mpzp oraz pomiędzy wszystkimi JST LGOF w ramach pozostałych dokumentów strategicznych,
 - Wdrożenie w LGOF wojewódzkich standardów dla infrastruktury rowerowej,
 - Opracowanie zasad ograniczeń tonażowych ruchu ciężarowego w LGOF,
 - Opracowanie standardów polityki zrównoważonego zagospodarowania przestrzennego na całym obszarze LGOF,
 - Współpraca międzysamorządowa JST LGOF przy realizacji projektów transportowych na obszarze LGOF, zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego,
 - Wypracowanie standardów zapisów w suikzp dotyczących przeciwdziałania suburbanizacji oraz niwelowania wykluczenia komunikacyjnego,
 - Uwzględnianie w mpzp zapisów suikzp dot. niwelowania wykluczenia komunikacyjnego oraz tworzenia „obszarów krótkich odległości” oraz „miast 15-minutowych,
 - Rozwój obecnych oraz budowa nowych obszarów zabudowy w ramach idei TOD,
 - Analiza formy prawnej wspólnej organizacji, zarządzania i utrzymania transportu zbiorowego w LGOF.
10. Działania Celu Strategicznego nr 5 zintegrowana polityka transportowa LGOF w horyzoncie do 2040 roku:
- Opracowanie wspólnej polityki parkingowej na obszarze LGOF,
 - Wykorzystanie wysokiego udziału gruntów komunalnych w powierzchni ogółem w LGOF do rezerwowania terenów w dokumentach strategicznych JST LGOF oraz do realizacji działań mobilnościowych,
 - Rewitalizowanie przestrzeni publicznych w centrach miast i miejscowości w LGOF,
 - Zachowanie rezerw terenowych w mpzp pod infrastrukturę transportu publicznego oraz rowerowego i pieszego,
 - Organizowanie szkoleń dla decydentów, urzędników i mieszkańców, dot. korzyści z planowania przestrzennego w LGOF zorientowanego na zrównoważoną mobilność,
 - Organizowanie dla urzędników JST LGOF szkoleń dot. potrzeby podnoszenia poziomu brd infrastruktury transportowej w LGOF,

- Organizowanie dla urzędników JST LGOF kampanii informacyjnych i edukacyjnych dot. korzyści wynikających z wdrażania rozwiązań przyczyniających się do obniżenia emisji z transportu,
- Organizowanie dla decydentów oraz urzędników JST LGOF szkoleń i kampanii informacyjnych wykazujących korzyści ze współpracy przy planowaniu i wdrażaniu zrównoważonej mobilności w LGOF.

11. Działania Celu Strategicznego nr 6 społeczna akceptacja dla zrównoważonej mobilności – działania ciągłe:

- Zwiększanie wśród mieszkańców LGOF partycypacji społecznej w ramach planowania i rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w LGOF,
- Edukacja i promowanie wykonywania krótkich podróży w LGOF bez używania samochodu,
- Edukowanie i promowanie innych niż samochodem sposobów przemieszczania się, kierowana do przedszkolaków, uczniów i studentów,
- Organizowanie kampanii informacyjnych i edukacyjnych dot. korzyści wynikających z podróży codziennych realizowanych transportem zbiorowym,
- Organizowanie kampanii informacyjnych i edukacyjnych dot. korzyści wynikających z wprowadzania stref uspokojonego ruchu.

Kluczową część analizy stanowiła matryca oceny oddziaływania na środowisko planowanych inwestycji i działań. W matrycy przyporządkowano każdej grupie wskazanych kierunków działań kategorię potencjalnego oddziaływania na środowisko. Następnie, zgodnie z zapisami 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 2024 poz. 1112), poddano poszczególne kierunki działań ocenie poszerzonej obejmującej rodzaj, skalę i charakter oddziaływania na poszczególne elementy środowiska. W trakcie prac nad Prognozą przeanalizowano również liczne dokumenty strategiczne dotyczące rozwoju sektora transportu, a także dokumenty strategiczne wyższego szczebla wyznaczające cele ochrony środowiska oraz inne prognozy oddziaływania na środowisko powiązanych dokumentów strategicznych. Informacje na temat lokalnych uwarunkowań środowiskowych miasta oraz stanu i jakości środowiska czerpano z danych Rocznika Statystycznego GUS, publikacji Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska we Wrocławiu publikacji Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu, publikacji GEOSERWISU (Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska), publikacji Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, publikacji specjalistycznej literatury eksperckiej w zakresie oddziaływania i zagrożeń dla stanu środowiska związanych z rozwojem sektora transportu. Przeanalizowano również treść uchwał Sejmiku Województwa Dolnośląskiego, dotyczących ochrony przed hałasem oraz programów ochrony powietrza. Sporządzono mapy obrazujące usytuowanie transportowej na tle wielkoobszarowych form ochrony przyrody, obszarów Natura 2000, korytarzy ekologicznych.

Potencjalne negatywne oddziaływania, które mogą wystąpić przy realizacji zaplanowanych zadań inwestycyjnych można ograniczyć do racjonalnego poziomu poprzez:

- odpowiednio dobrze przemyślany wybór lokalizacji inwestycji (a w przypadku inwestycji liniowych ich przebiegu) uwzględniający lokalne uwarunkowania, walory przyrodnicze i występowanie zabytków,

- odpowiednio staranne przygotowanie projektu, przy uwzględnieniu potrzeby ochrony środowiska zarówno na etapie budowy jak i w fazie eksploatacji inwestycji,
- odpowiednie zabezpieczenie techniczne sprzętu i placu budowy, w szczególności w sąsiedztwie obszarów szczególnie wrażliwych na negatywne oddziaływanie, obiektów zabytkowych oraz siedzib ludzkich,
- stosowanie odpowiednich technologii, materiałów, rozwiązań konstrukcyjnych i organizacji pracy ograniczających wpływ na środowisko w fazie budowy, oraz eksploatacji,
- dostosowanie terminów prac do terminów rozrodu, wegetacji, okresów lęgowych, maskowanie (wkomponowywanie w otoczenie) elementów dysharmonijnych dla krajobrazu.
- Zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt.3 lit. b ustawy ooś (t.j. Dz. U. z 2024 poz. 1112.) prognoza oddziaływania na środowisko dla SUMP powinna przedstawiać rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie.
- W ramach Prognozy dokonano analizy wariantu podstawowego, którego planowane działania zostały poddane szczegółowej analizie. W rozdziale nr 6 przelizowano również skutki tzw. „wariantu 0” – polegającego na niezrealizowaniu programu oraz jego potencjalne skutki zarówno dla stanu sektora transportu, jak również skutki środowiskowe (podwyższone koszty środowiskowe). Wariant alternatywny polegać będzie na zmniejszeniu maksymalnego zakresu realizacji projektów wskazanych w SUMP.
- Zaplanowane przedsięwzięcie będą oddziaływać lokalnie, jedynie niektóre z nich mogą sporadycznie wykraczać poza obszar miasta i obszaru funkcjonalnego miasta.
- Wszystkie zaplanowane w dokumencie przedsięwzięcia realizowane będą w obrębie granic Państwa, nie zachodzi potrzeba analizy oddziaływania transgranicznego.

3.2. Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozwiązań alternatywnych

Zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt.3 lit. b ustawy ooś (t.j. Dz. U. z 2024 poz. 1112) prognoza oddziaływania na środowisko dla SUMP powinna przedstawiać rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie.

W ramach Prognozy dokonano analizy wariantu podstawowego, którego planowane działania zostały poddane szczegółowej analizie. W rozdziale nr 6 przelizowano również skutki tzw. „wariantu 0” – polegającego na niezrealizowaniu programu oraz jego potencjalne skutki zarówno dla stanu sektora transportu, jak również skutki środowiskowe (podwyższone koszty środowiskowe). Wariant alternatywny polegać będzie na zmniejszeniu maksymalnego zakresu realizacji projektów wskazanych w SUMP.

3.3. Sposób i zakres uwzględnienia opinii właściwych organów

Projekt „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Legnicko – Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030 z perspektywą do 2040 - elementy” wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko został poddany procedurze zaopiniowania przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu oraz Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego, zgodnie z art. 57 i 58 Ustawy ooŚ.

Oba organy wydały opinie do projektu dokumentu SUMP i ustaleń zawartych w Prognozie, które zostały przekazane następującymi pismami:

- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu – pismo z dnia 28 sierpnia 2024 r., znak: WSI.410.253.2024.HL. – Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu wydał opinię do prognozy oddziaływania na środowisko. Wszystkie uwagi RDOŚ zostały przyjęte i naniesione.
- Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego – pismo z dnia 18 czerwca 2024 r., znak: ZNS.9022.4.55.2024. MŚ – z pozytywną opinią projektu dokumentu wraz z prognozą.

3.4. Sposób i zakres zgłoszonych uwag w ramach konsultacji społecznych

Zgodnie z art. 54 ust. 2 ustawy, zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w opracowywaniu projektu dokumentu „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Legnicko – Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030 z perspektywą do 2040 - elementy” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

Od dnia 30.07.2024 r. do dnia 20.08.2024 r. zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Legnicko – Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030 z perspektywą do 2040 - elementy” wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko. Informacje o konsultacjach społecznych zamieszczone zostały na stronach BIP ZIT LGOF oraz jednostek samorządu terytorialnego ZIT LGOF oraz w prasie o zasięgu ponadlokalnym.

Informacja o treści wniosków i uwag oraz o sposobie i zakresie ich uwzględnienia przedstawiona została w poniższej tabeli.

Tabela 1. Odniesienie się do uwag złożonych w ramach konsultacji społecznej w procedurze SOOŚ dla „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Legnicko – Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030 z perspektywą do 2040 - elementy” wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko

Lp.	Wnoszący uwagę	Dokument, do którego odnosi się uwaga (SUMP/ Prognoza oddziaływania na środowisko)	Część dokumentu, do której odnosi się uwaga (rozdział, punkt, numer strony)	Obecny zapis	Uwaga/ propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Odniesienie do uwag
1.	Instytut Rozwoju Terytorialnego ul. J. Wł. Dawida 1a 50-527 Wrocław	Raport diagnostyczno-strategiczny	2.3 KONTEKST REGIONALNY - Dolnośląska Cyklostrada	Przez obszar LGOF przebiega pięć tras: Trasa Via Regia, Trasa Kamienna, Trasa Miedziana, BLUEVELO – Odrzańska Trasa rowerowa (trasa o wskazanym w koncepcji priorytecie realizacyjnym), Trasa Dolina Baryczy.	Dodanie zapisu: Przez obszar LGOF przebiega również sieć wojewódzkich tras rowerowych pn. „Kolej na rowery”, wytyczonych w większości po nieczynnych torowiskach kolejowych. Jest to część Dolnośląskiej Cyklostrady.	Pominięto w tekście osobną kategorię tras zapisaną w Dolnośląskiej Cyklostradzie – „Kolej na rowery”.	Uwaga uwzględniona Na str. 25 dodano zapis: Przez obszar LGOF przebiega również sieć wojewódzkich tras rowerowych pn. „Kolej na rowery”, wytyczonych w większości po nieczynnych torowiskach kolejowych. Jest to część Dolnośląskiej Cyklostrady.
2.	Instytut Rozwoju Terytorialnego ul. J. Wł. Dawida 1a 50-527 Wrocław	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej LGOF	2 ANALIZA SWOT „Kluczowe mocne strony mobilności w LGOF”	Ustalenie przebiegów najważniejszych tras rowerowych w obowiązujących dokumentach szczebla wojewódzkiego (<i>Koncepcja sieci głównych tras rowerowych województwa dolnośląskiego – Dolnośląska Cyklostrada</i>) i lokalnego (<i>Koncepcja Miedzianego Szlaku Rowerowego</i>) oraz rozpoczęcie realizacji pierwszych planowanych odcinków tras rowerowych	Usunięcie zapisu.	Zarówno <i>Koncepcja Dolnośląskiej Cyklostrady</i> , jak i <i>Miedzianego Szlaku Rowerowego</i> są opracowaniami dotyczącymi głównie rekreacji i turystyki rowerowej. Traktowanie ich jako mocnej strony w kontekście rozwoju mobilności LGOF jest błędne, gdyż nie rozróżnia się tu funkcji turystycznej od transportowej. Choć	Uwaga nieuwzględniona Za mocną stronę uznano ustalenie przebiegów najważniejszych tras rowerowych w obowiązujących dokumentach szczebla wojewódzkiego i lokalnego. Przytoczone <i>Koncepcja sieci głównych tras rowerowych województwa dolnośląskiego –</i>

Lp.	Wnoszący uwagę	Dokument, do którego odnosi się uwaga (SUMP/ Prognoza oddziaływania na środowisko)	Część dokumentu, do której odnosi się uwaga (rozdział, punkt, numer strony)	Obecny zapis	Uwaga/ propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Odniesienie do uwag
						<p>obie koncepcje mogą być na konkretnych fragmentach (czyli tam, gdzie faktycznie spełniają parametry i mają uzasadnienie) wykorzystywane do codziennych dojazdów (funkcja komunikacyjna), to nie należy traktować obecności tych dokumentów jako mocnych stron mobilności LGOF. Mocną stroną w tym wypadku byłby plan połączeń rowerowych premiujących względem ruchu samochodowego. Takie opracowanie nie istnieje – stąd jest to SŁABA strona mobilności LGOF.</p>	<p><i>Dolnośląska Cyklostrada</i> oraz <i>Koncepcja Miedziolego Szlaku Rowerowego</i> są tylko przykładowymi dokumentami. Nie można z pola widzenia stracić także opracowań na poziomie lokalnym (np. Legnica), którymi dysponuje część JST, a które w swoich założeniach co do przebiegu tras wykraczają poza sferę turystyczną, proponując połączenia z transportem zbiorowym czy obiektami użyteczności publicznej. Nadto, wytyczenie sieci głównych tras rowerowych województwa dolnośląskiego, pomimo głównego założenia turystycznego, odnosi się również do komunikacji. Jest o tym mowa chociażby we wstępie do <i>Koncepcji sieci</i></p>

Lp.	Wnoszący uwagę	Dokument, do którego odnosi się uwaga (SUMP/ Prognoza oddziaływania na środowisko)	Część dokumentu, do której odnosi się uwaga (rozdział, punkt, numer strony)	Obecny zapis	Uwaga/ propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Odniesienie do uwag
							<p><i>głównych tras rowerowych województwa dolnośląskiego.</i></p> <p>Za najważniejsze generatory ruchu rowerowego uznano w tym dokumencie miejskie jednostki osadnicze z dworcami kolejowymi i autobusowymi jako ważnymi węzłami transportu zbiorowego. Sama koncepcja prezentuje jakże istotne korytarze głównych tras rowerowych na Dolnym Śląsku – tzw. szkielet, który jest podstawą do opracowania szczegółowych rozwiązań budowlanych i z pewnością oddziaływał będzie nie tylko na funkcje turystyczne ale również komunikacyjne LGOF.</p>
3.	Instytut Rozwoju Terytorialnego	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej LGOF	2 ANALIZA SWOT „Kluczowe zagrożenia	Brak zapisu	Dodanie zapisu w „Kluczowe zagrożenia mobilności w LGOF”: brak przepisów umożliwiających budowę	Ze względu na długotrwałość procedury realizacja celów związanych z rozwojem	<p>Uwaga uwzględniona</p> <p>Na str. 11 dodano zapis:</p>

Lp.	Wnoszący uwagę	Dokument, do którego odnosi się uwaga (SUMP/ Prognoza oddziaływania na środowisko)	Część dokumentu, do której odnosi się uwaga (rozdział, punkt, numer strony)	Obecny zapis	Uwaga/ propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Odniesienie do uwag
	ul. J. Wł. Dawida 1a 50-527 Wrocław		mobilności w LGOF”		samodzielnych dróg dla rowerów poza pasem drogowym w trybie specustawy drogowej (ZRID), tzw. Specustawy rowerowej.	infrastruktury rowerowej powinna się odbywać na podstawie Ustawy o gospodarce nieruchomościami (postępowanie wyłączeniowe). „Specustawa rowerowa” to ważne narzędzie do realizacji inwestycji rowerowych niezwiązanych z pasem drogowym (inwestycji innych niż poszerzenie pasa drogowego – co można dziś robić w oparciu o procedurę ZRID). Brak tych przepisów utrudnia efektywne wydatkowanie środków publicznych, skutecznie niweczy plany budowy tras szybkiego ruchu rowerowego („velostrad”), czy wskazaną w rozdz. 4.3.2 / działanie 2.2 „realizację, szczególnie poza obszarem zabudowy, dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych	„brak przepisów umożliwiających budowę samodzielnych dróg dla rowerów poza pasem drogowym w trybie specustawy drogowej (ZRID), tzw. Specustawy rowerowej.”

Lp.	Wnoszący uwagę	Dokument, do którego odnosi się uwaga (SUMP/ Prognoza oddziaływania na środowisko)	Część dokumentu, do której odnosi się uwaga (rozdział, punkt, numer strony)	Obecny zapis	Uwaga/ propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Odniesienie do uwag
						i rowerów poza pasem drogowym (w tym na przebiegach przez tereny rolne, zielone, atrakcyjne turystycznie i krajobrazowo)".	
4.	Instytut Rozwoju Terytorialnego ul. J. Wł. Dawida 1a 50-527 Wrocław	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej LGOF	2 ANALIZA SWOT „Kluczowe słabe strony mobilności w LGOF”:	Brak spójnej i wystarczająco rozbudowanej infrastruktury pieszej i rowerowej, szczególnie w miastach (brak infrastruktury w ogóle lub niewystarczająca ich liczba, luki w przebiegach, występujące przeważnie poza miastami), skutkujące brakiem możliwości zwiększenia mobilności aktywnej mieszkańców LGOF w dojazdach do pracy, urzędów, szkół, ośrodków handlowo-usługowych, ośrodków zdrowia.	Brak planów komunikacyjnych połączeń rowerowych (i pieszych) na terenach miejskich i pomiędzy miejscowościami, uwzględniających trend elektryfikacji środków transportu oraz premiujących rowery (i pieszych) względem ruchu samochodowego. Brak spójnej i spełniającej odpowiednie parametry infrastruktury pieszej i rowerowej, szczególnie w miastach (brak infrastruktury w ogóle lub złe jej zaplanowanie i wykonanie – błędne przebiegi, złe rozwiązania techniczne, etc.), skutkujące brakiem możliwości zwiększenia mobilności	Braki planistyczne oraz błędne założenia przyjęte dla już wybudowanej infrastruktury skutkują tworzeniem dróg i trwałych przeszkód dla rozwoju mobilności aktywnej na terenie LGOF.	Uwaga częściowo uwzględniona Na str. 10 skorygowano zapisy w następujący sposób: Brak spójnej i wystarczająco rozbudowanej infrastruktury pieszej i rowerowej, szczególnie w miastach (brak infrastruktury w ogóle lub niewystarczająca ich liczba, luki w przebiegach, występujące przeważnie poza miastami) oraz jedynie cząstkowe pokrycie planami komunikacyjnymi połączeń rowerowych w LGOF, skutkujące brakiem możliwości zwiększenia

Lp.	Wnoszący uwagę	Dokument, do którego odnosi się uwaga (SUMP/ Prognoza oddziaływania na środowisko)	Część dokumentu, do której odnosi się uwaga (rozdział, punkt, numer strony)	Obecny zapis	Uwaga/ propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Odniesienie do uwag
					aktywnej mieszkańców LGOF w dojazdach do pracy, urzędów, szkół, ośrodków handlowo-usługowych, ośrodków zdrowia.		mobilności aktywnej mieszkańców LGOF w dojazdach do pracy, urzędów, szkół, ośrodków handlowo-usługowych, ośrodków zdrowia.
5.	Instytut Rozwoju Terytorialnego ul. J. Wł. Dawida 1a 50-527 Wrocław	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej LGOF	4.3.2 Działania realizujące Cel Strategiczny 2: rozwój mobilności aktywnej w LGOF	Brak zapisu (działanie to powinno znajdować się na początku tabeli).	Sporządzenie planu komunikacyjnych połączeń rowerowych na obszarze LGOF premiujących względem ruchu samochodowego, uwzględniających trend elektryfikacji ruchu rowerowego oraz łączących z węzłami kolejowymi. Plan podstawowych tras komunikacyjnych (w tym „velostrad” spełniających parametry opisane w opracowaniu „Mobilność zeroemisyjna w dojazdach codziennych” (IRT, 2022), winien wskazywać także priorytety realizacyjne.	Większość działań opisanych w rozdz. 4.3.2. nie znajduje podstaw, czyli planu („budowa kolejnych odcinków dróg dla rowerów w LGOF” – gdzie? Jak? W jakiej kolejności?). Stwierdzenia: „realizacja w pierwszej kolejności sieci dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów w przebiegach umożliwiających szybkie, komfortowe i bezpieczne powiązania komunikacyjne do punktów przesiadkowych oraz do węzłów przesiadkowych” są zawieszane w próżni, gdyż nie ma planu takich tras, ani wskazań, co mają oznaczać użyte tam przymiotniki. Podobnie	Uwaga częściowo uwzględniona Na str. 21-23 w opisie działań od 2.1 do 2.5 dodano zapisy: Sporządzenie planu / planów komunikacyjnych połączeń rowerowych na obszarze LGOF premiujących względem ruchu samochodowego, uwzględniających trend elektryfikacji ruchu rowerowego oraz łączących z węzłami kolejowymi (z uwzględnieniem działań od 2.1 do 2.5)”

Lp.	Wnoszący uwagę	Dokument, do którego odnosi się uwaga (SUMP/ Prognoza oddziaływania na środowisko)	Część dokumentu, do której odnosi się uwaga (rozdział, punkt, numer strony)	Obecny zapis	Uwaga/ propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Odniesienie do uwag
						<p>zapis, że działaniem ma być: „systematyczne uzupełnianie w pierwszej kolejności luk w dojazdach do punktów przesiadkowych i węzłów przesiadkowych” – również nie odnosi się do planów, jak owe tras powinny przebiegać. Łączenie źle wytrasowanych odcinków skutkować będzie tylko spójnym przebiegiem źle poprowadzonej trasy. Wyjątkiem jest zapis odnoszący się do „realizacji tras rowerowych Dolnośląskiej Cyklostrady oraz Miedzioowego Szlaku Rowerowego” – lecz sieci te, jak wskazano w uwagach powyżej, odnoszą się głównie do rekreacji/turystyki.</p>	

Lp.	Wnoszący uwagę	Dokument, do którego odnosi się uwaga (SUMP/ Prognoza oddziaływania na środowisko)	Część dokumentu, do której odnosi się uwaga (rozdział, punkt, numer strony)	Obecny zapis	Uwaga/ propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Odniesienie do uwag
6.	Instytut Rozwoju Terytorialnego ul. J. Wł. Dawida 1a 50-527 Wrocław	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej LGOF	4.3.2 Działania realizujące Cel Strategiczny 2: rozwój mobilności aktywnej w LGOF 2.2 Budowa i przebudowa tras rowerowych na obszarze LGOF	Realizacja tras rowerowych w LGOF o wysokich parametrach w ramach Dolnośląskiej Cyklostrady oraz Miedziowego Szlaku Rowerowego	Należy stworzyć osobne działanie odnoszące się do budowy rowerowych tras rekreacyjnych/turystycznych – i tam umieścić działanie dotyczące budowy Dolnośląskiej Cyklostrady, czy Miedziowego Szlaku Rowerowego.	Jak wskazano powyżej oba opracowania dotyczą tras rekreacyjnych/ turystycznych – należy to wyraźnie odróżnić w zapisach / działaniach. Nie jest jasne co oznacza zapis: „w wysokich parametrach”? To sformułowanie należy wypełnić odniesieniem do Standardów projektowych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego, a także Wytycznych projektowania infrastruktury dla rowerów, rekomendowanych przez Min. Infrastruktury.	Uwaga częściowo uwzględniona Skorygowano opis działania w następujący sposób (str. 21): Realizacja tras rowerowych w LGOF z uwzględnieniem Standardów projektowych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego, a także Wytycznych projektowania infrastruktury dla rowerów, rekomendowanych przez Min. Infrastruktury, w tym w ramach Dolnośląskiej Cyklostrady oraz Miedziowego Szlaku Rowerowego
7.	Instytut Rozwoju Terytorialnego ul. J. Wł. Dawida 1a	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej LGOF	4.3.2 Działania realizujące Cel Strategiczny 2: rozwój mobilności aktywnej w LGOF	Stosowanie jednolitych standardów nawierzchni w LGOF dla dróg dla rowerów oraz dla dróg dla pieszych i rowerów w ramach	Stosowanie na każdym etapie inwestycji (PFU, SIWZ, etc.) Standardów projektowych i wykonawczych dla	Wskazanie jednolitego standardu nawierzchni odnośnie całego spektrum zagadnień technicznych związanych z budową dróg	Uwaga częściowo uwzględniona Na str. 21 zmodyfikowano zapis:

Lp.	Wnoszący uwagę	Dokument, do którego odnosi się uwaga (SUMP/ Prognoza oddziaływania na środowisko)	Część dokumentu, do której odnosi się uwaga (rozdział, punkt, numer strony)	Obecny zapis	Uwaga/ propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Odniesienie do uwag
	50-527 Wrocław		2.2 Budowa i przebudowa tras rowerowych na obszarze LGOF		infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego, a także Wytucznych projektowania infrastruktury dla rowerów, rekomendowanych przez Min. Infrastruktury.	dla rowerów wymaga przeanalizowania.	Stosowanie Standardów projektowych I wykonawczych dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego, a także Wytucznych projektowania infrastruktury dla rowerów, rekomendowanych przez Min. Infrastruktury dla dróg dla rowerów oraz dla dróg dla pieszych I rowerów w ramach budowy nowych oraz remontu, przebudowy I rozbudowy istniejących tras, w ramach inwestycji drogowych lub inwestycji dedykowanych, rekomendowanych przez Min. Infrastruktury.
8.	Instytut Rozwoju Terytorialnego ul. J. Wł. Dawida 1a 50-527 Wrocław	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej LGOF	4.3.2 Działania realizujące Cel Strategiczny 2: rozwój mobilności aktywnej w LGOF Działanie 2.3 Uzupełnianie luk	Systematyczne uzupełnianie luk pomiędzy istniejącymi odcinkami dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów w LGOF, szczególnie na połączeniach międzygminnych	Do usunięcia.	Jak wskazano powyżej, istniejące trasy rowerowe nie są oparte na planie, który by spełniał określone parametry. W efekcie istniejąca i planowana (do połączenia)	Uwaga nieuwzględniona Opis działania wzbogacono treść zgodną z uwagą nr 5. Nadto, nie wszystkie luki, np. w miastach wymagają dedykowanego

Lp.	Wnoszący uwagę	Dokument, do którego odnosi się uwaga (SUMP/ Prognoza oddziaływania na środowisko)	Część dokumentu, do której odnosi się uwaga (rozdział, punkt, numer strony)	Obecny zapis	Uwaga/ propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Odniesienie do uwag
			w istniejących przebiegach tras rowerowych w LGOF			infrastruktura będzie skutkować wytworzeniem dróg i trwałych przeszkód dla rozwoju mobilności aktywnej na terenie LGOF. Łączenie źle wytrasowanych odcinków skutkować będzie tylko spójnym przebiegiem źle poprowadzonej trasy. Należy rozpocząć od sporządzenia planu, a następnie dopasować do tego konkretne działania, nie na odwrót.	planowania. Ich występowanie może być spowodowane uwarunkowaniami historycznymi istniejącej infrastruktury, barierami finansowymi w realizacji zadań, koniecznością zawarcia kontaktu społecznego pomiędzy użytkownikami ruchu, itp. Systematyczne uzupełnianie tych luk nie zawsze musi wynikać z planu, tym bardziej, że często stanowi oczywisty kierunek działań wynikający z doświadczeń, potrzeb oraz historycznie ukształtowanych funkcjonalności terenu.
9.	Instytut Rozwoju Terytorialnego ul. J. Wł. Dawida 1a 50-527 Wrocław	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej LGOF	4.3.2 Działania realizujące Cel Strategiczny 2: rozwój mobilności aktywnej w LGOF Działanie 2.4, 2.5, 2.6		Agregacja działań.	Poświęcenie 3 osobnych działań kwestii budowy parkingów rowerowych sugeruje, iż jest to działanie co najmniej równoważne z budową tras rowerowych. Sugerujemy zmienić te akcenty, agregując	Uwaga nieuwzględniona Podział został zastosowany między innymi dlatego, że poszczególne działania będą realizowane na innych Obszarach Interwencji określonych w SUMP LGOF.

Lp.	Wnoszący uwagę	Dokument, do którego odnosi się uwaga (SUMP/ Prognoza oddziaływania na środowisko)	Część dokumentu, do której odnosi się uwaga (rozdział, punkt, numer strony)	Obecny zapis	Uwaga/ propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Odniesienie do uwag
						zagadnienie parkingów do jednego działania, nakreślając jednocześnie wymagania (techniczne, ilościowe, lokalizacyjne) dot. wiat, garaży rowerowych i mp dla rowerów.	
10.	Instytut Rozwoju Terytorialnego ul. J. Wł. Dawida 1a 50-527 Wrocław	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej LGOF	4.3.3 Działania realizujące Cel Strategiczny 3: obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat Działanie 3.5	Brak zapisu.	- Wprowadzenie (także w formie pilotażu) oferty wynajmu długoterminowego rowerów elektrycznych; - Wprowadzenie (także w formie pilotażu) systemu dopłat do zakupu lub leasingu rowerów elektrycznych.	W przewidzianych działaniach zupełnie brakuje wsparcia dla e-mobilności rowerowej. Wynajem długoterminowy oraz dotacje do zakupu/leasingu rowerów wspomaganych elektrycznie wpisują się idealnie w „działania bezpośrednio wpływające na spadek poziomu zanieczyszczeń komunikacyjnych”, i, jak pokazują doświadczenia, mają dużą szansę powodzenia.	Uwaga nieuwzględniona Zaproponowane rozwiązania nie są obecnie priorytetowe dla JST LGOF a ich wdrożenie kosztochłonne. Zadanie mieści się w obszarze działalności podmiotów prywatnych.
11.	Instytut Rozwoju Terytorialnego ul. J. Wł. Dawida 1a	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej LGOF	4.3.3 Działania realizujące Cel Strategiczny 3: obniżenie wpływu transportu	Brak zapisu.	Stosowanie przy wszystkich inwestycjach w infrastrukturę rowerową „Standardów projektowych i wykonawczych	Pozwoli to w pewnym stopniu zachować wysoki poziom skuteczności wydatkowania publicznych pieniędzy oraz korzystny	Uwaga nieuwzględniona Działania dedykowane są miastom LGOF. Z uwagi na zabudowę historyczną

Lp.	Wnoszący uwagę	Dokument, do którego odnosi się uwaga (SUMP/ Prognoza oddziaływania na środowisko)	Część dokumentu, do której odnosi się uwaga (rozdział, punkt, numer strony)	Obecny zapis	Uwaga/ propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Odniesienie do uwag
	50-527 Wrocław		na środowisko i klimat Działanie 3.8		kształtowania oraz ochrony zieleni w otoczeniu tras rowerowych” (IRT, 2021)	dla klimatu wpływ powstającej infrastruktury rowerowej.	miast, ich układ urbanistyczny, obligatoryjne stosowanie Standardów przy wszystkich inwestycjach w infrastrukturę rowerową nie jest możliwe.
12.	Instytut Rozwoju Terytorialnego ul. J. Wł. Dawida 1a 50-527 Wrocław	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej LGOF	4.3.3 Działania realizujące Cel Strategiczny 3: obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat	Brak zapisu.	Wpisanie w działania (4.3.3 Działania realizujące Cel Strategiczny 3: obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat) - utworzenie Stref Czystego Transportu.	Dokument nie odnosi się do kwestii związanych ze Strefami Czystego Transportu. W przypadku przekroczenia przez Legnicę liczby 100 000 mieszkańców, prawdopodobnie STC będzie obowiązkowa. Ponadto, STC można wprowadzić bez obowiązku ustawowego – patrz Cel Strategiczny nr 3: Obniżenie wpływu transportu na środowisko i klimat. Takie działanie nigdzie nie zostało przewidziane.	Uwaga nieuwzględniona Obecne trendy demograficzne nie wskazują na wzrost liczby mieszkańców Legnicy w najbliższych latach do poziomu 100 tys. mieszkańców. Wprowadzanie Stref Czystego Transportu jest natomiast zagadnieniem wymagającym zawarcia swoistego rodzaju kontraktu społecznego, gdyż pomimo korzyści środowiskowych, budzą one nadal obawy i wątpliwości wśród JST w kraju.

Lp.	Wnoszący uwagę	Dokument, do którego odnosi się uwaga (SUMP/ Prognoza oddziaływania na środowisko)	Część dokumentu, do której odnosi się uwaga (rozdział, punkt, numer strony)	Obecny zapis	Uwaga/ propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Odniesienie do uwag
13.	Instytut Rozwoju Terytorialnego ul. J. Wł. Dawida 1a 50-527 Wrocław	Raport diagnostyczno-strategiczny	5.3 RUCH PIESZY I ROWEROWY	W LGOF w roku 2023 funkcjonowało około 191,5 km dróg dla rowerów, z czego średnią wynoszącą 27,3 km na JST LGOF, przekraczały: Legnica, powiat głogowski i powiat lubiński. Aż w połowie Gmin LGOF nie ma jeszcze dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów.	Ujęcie w opisie statystycznym stref ruchu uspokojonego /stref zamieszkania, a także pasów i kontrapasów rowerowych.	Statystyki nie odnoszą się z żaden sposób do innych niż droga dla rowerów („droga lub część drogi niebędąca jezdnią”) form infrastruktury rowerowej. Podawane zaś długości dróg dla rowerów nie są miarodajne dla określenia stopnia „przyjazności” dla ruchu rowerowego (patrz: M. Hyła, „Polityka rowerowa polskich miast”, Badania Obserwatorium Polityki Miejskiej).	Uwaga nieuwzględniona Raport został przygotowany zgodnie z przyjętą metodologią, w oparciu o dostępne dane statystyczne.
14.	Instytut Rozwoju Terytorialnego ul. J. Wł. Dawida 1a 50-527 Wrocław	Raport diagnostyczno-strategiczny	5.3 RUCH PIESZY I ROWEROWY	Ścinawski Rower Miejski oraz Szprychy – Polkowicki Rower Miejski	Dla obu systemów należy podać liczbę wypożyczeń i zestawień z kosztami operacyjnymi systemu.	Podane liczby nie przynoszą odpowiedzi na pytanie o opłacalność funkcjonowania systemu: jaki jest pojedynczy koszt wypożyczenia roweru?	Uwaga nieuwzględniona Analizy ekonomiczno-finansowe nie są przedmiotem opracowania dokumentu.
15.	Urząd Miasta Legnica Wydział Środowiska i Gospodarowania wodami	Prognoza oddziaływania na środowisko	4.14. Zasoby przyrodnicze i formy ochrony przyrody	Użytki ekologiczne zidentyfikowane na terenie miasta Legnicy	Wskazanie aktualnych i uzupełnionych danych dla użytkowników ekologicznych znajdujących się na terenie miasta Legnicy	Aktualizacja liczby użytkowników ekologicznych na terenie miasta Legnicy (jeden został zniesiony w zeszłym roku), uzupełnienie danych dot. istniejących użytkowników.	Uwaga uwzględniona Zaktualizowano liczbę użytkowników oraz informacje dot. użytkowników na terenie miasta Legnicy.

Lp.	Wnoszący uwagę	Dokument, do którego odnosi się uwaga (SUMP/ Prognoza oddziaływania na środowisko)	Część dokumentu, do której odnosi się uwaga (rozdział, punkt, numer strony)	Obecny zapis	Uwaga/ propozycja zmiany	Uzasadnienie uwagi	Odniesienie do uwag
	Główny Specjalista – P. Katarzyna Jastrzębska						

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

Ustala się, iż *Prognoza* powinna obejmować obszar całego analizowanego obszaru wraz z ujęciem wraz z obszarami pozostającymi w zasięgu oddziaływania, wynikającego z realizacji zadań *SUMP*. W związku z tym obszar objęty prognozą nie może być mniejszy od obszaru będącego przedmiotem tego dokumentu, co jest konieczne zważywszy na wzajemne powiązania poszczególnych elementów środowiska.

W celu dokonania obiektywnej weryfikacji i modyfikacji celów i zadań proponowanych w ramach *SUMP* konieczne jest prowadzenie monitoringu, który dostarczy danych niezbędnych do realizacji tych działań. Ocena ta będzie bazą do ewentualnej korekty celów i strategii ich realizacji.

Nadrzędną zasadą realizacji niniejszego opracowania powinna być realizacja wyznaczonych zadań przez określone jednostki, którym poszczególne zadania przypisano.

Monitoring jest ważny elementem procesu wdrażania *SUMP*, umożliwiającym systematyczne zbieranie, analizowanie, przetwarzanie i wykorzystywanie danych związanych z realizacją projektów. Systematycznie i prawidłowo prowadzony monitoring pozwala na bieżące określenie stopnia realizacji projektów, stopnia realizacji celów *SUMP*, wykrycie nieprawidłowości, zapewniając stabilny i prawidłowy standard wdrażania.

SUMP posiada charakter dokumentu strategicznego, dlatego zapewnia podstawy dla określonych działań, nie określając ich jednak szczegółowo. Oznacza to, że nie pokazuje dokładnego sposobu, w jaki dane działanie będzie realizowane, lecz wyznacza ogólny kierunek działań zmierzających do osiągnięcia oczekiwanych efektów.

Proces monitoringu wykorzystuje narzędzia, do których zalicza się między innymi:

- zbiór informacji opisowych poszczególnych elementów niniejszego dokumentu;
- dane statystyczne dostępne w opracowaniach GUS;
- zbiór wskaźników, wraz z określonymi wartościami bazowymi, częstotliwościami pomiaru i źródłami danych, określonych dla poszczególnych działań;
- budżety jednostek samorządu terytorialnego, plany transportowe, wieloletnie programy inwestycyjne i rozwojowe, procedury, polityki, samorządowe dokumenty strategiczne, etc.

Wyniki weryfikacji będą analizowane w trakcie spotkań ze wszystkimi samorządami. Na podstawie uzyskanych danych będzie rewidowana możliwość osiągnięcia wskaźników rezultatu w wartościach założonych w planie mobilności. Jeżeli zajdzie taka potrzeba, będą aktualizowane cele operacyjne i — co za tym idzie — również wszystkie ustalenia operacyjne planu mobilności.

W *SUMP* wyznaczono wskaźniki realizacji celów *SUMP*, których analiza może dać informację dla oceny środowiskowych skutków realizacji postanowień *SUMP*. Monitoring wskaźników realizacji celów strategicznych *SUMP LGOF* powinien być realizowany cyklicznie, co trzy lata:

- pierwsze badanie powinno nastąpić w 2025 roku (raporty za 2024 rok),
- kolejne w roku 2028 (za rok 2027, będący także horyzontem realizacji *Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2021-2027*),

- ostatni cykl monitorowania w 2031 roku (raporty za 2030 rok), jako podsumowanie całego cyklu realizacji *SUMP LGOF*.

Zakłada się, że wszystkie cele strategiczne będą zrealizowane do końca 2030 roku na poziomie oceny co najmniej bardzo dobrej (5). W przypadku, kiedy wartości wskaźników realizacji *SUMP LGOF* wskazywać będą na brak lub na niewystarczający postęp w realizacji celów strategicznych i działań, należy odpowiednio: albo wzmocnić ich poziom realizacyjny albo zaktualizować *SUMP LGOF* w przypadku braku możliwości przeciwdziałania, nadając wskaźnikom nowe wartości.

Wskaźniki planowane do oceny SUMP, mające przełożenie na ocenę środowiskowych skutków realizacji SUMP LGOF to:

- mieszkańcy LGOF z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego,
- mieszkańcy Czwórmieścia LGOF z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego,
- mieszkańcy 7 Miast LGOF (bez Czwórmieścia LGOF) z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego
- mieszkańcy Obszaru bazowego LGOF (bez Miast LGOF) z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego,
- mieszkańcy Pozostałego obszaru LGOF (bez Miast LGOF) z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego,
- udział sołectw objętych samorządowym publicznym transportem zbiorowym w dzień roboczy szkolny,
- liczba Gmin LGOF objętych pasażerskim transportem kolejowym w dzień roboczy szkolny,
- roczna liczba pasażerów przewiezionych autobusowym publicznym transportem zbiorowym w Czwórmieście LGOF,
- roczna liczba pasażerów przewiezionych transportem kolejowym w LGOF,
- liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych w LGOF,
- liczba parkingów P+R w LGOF,
- liczba parkingów B+R w LGOF,
- długość wydzielonych pasów ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego w Czwórmieście LGOF,
- długość dróg dla rowerów w LGOF,
- długość turystycznych tras rowerowych w LGOF,
- roczna liczba rowerzystów korzystających z dróg dla rowerów w LGOF,
- udział szkół wyposażonych w zadane parkingi dla rowerów,
- udział mieszkańców Czwórmieścia LGOF narażonych na hałas drogowy LDWN ≥ 55 dB,
- udział zakupionych autobusów zero- i niskoemisyjnych do obsługi linii ptz w Czwórmieście LGOF,
- udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla Czwórmieścia LGOF,
- udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla JST LGOF (bez Czwórmieścia LGOF),
- udział parkingów P+R wybudowanych na terenach już przekształconych,

- udział nowych inwestycji transportowych w Czwórmieście LGOF wymagających pozwolenia na budowę, w których uwzględniono błękitno-zielone rozwiązania,
- liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w LGOF,
- liczba osób rannych w wypadkach komunikacyjnych w LGOF,
- długość dróg w strefach uspokozonego ruchu w Miastach LGOF,
- liczba Gmin LGOF z obowiązującymi suikzp, uwzględniającymi zasady planowania zorientowanego na zrównoważoną mobilność,
- udział powierzchni zabudowanej w obszarze planowania przestrzennego zorientowanego na transport zbiorowy (TOD) w LGOF,
- liczba międzysamorządowych działań dot. integracji publicznego transportu zbiorowego w LGOF,
- liczba międzysamorządowych działań dot. integracji sieci tras rowerowych w LGOF,
- udział JST LGOF z przyjętymi standardami pieszymi,
- udział JST LGOF z przyjętymi standardami rowerowymi,
- udział szkół zaangażowanych w danym roku w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością w LGOF,
- liczba kampanii informacyjno-promocyjno-edukacyjnych w danym roku związane ze zrównoważoną mobilnością organizowanych przez JST LGOF.

Konieczność monitoringu wdrażania postanowień SUMP wynika również z ustawy ooś. Zawarte w Prognozie propozycje dotyczące metod i częstotliwości jego prowadzenia będą elementem podsumowania postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (zgodnie z art. 55. ust. 3 pkt. 5 ustawy ooś).

SPIS TABEL

Tabela 1. Odniesienie się do uwag złożonych przez Instytut Rozwoju Terytorialnego we Wrocławiu w procedurze SOOŚ dla „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Legnicko – Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego 2030 z perspektywą do 2040 - elementy” wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko	15
---	-----------