

PODSUMOWANIE

Procesu Strategicznej Oceny

Oddziaływania na Środowisko projektu

Planu Zrównoważonej Mobilności

Miejskiej dla Gmin Obszaru

Funkcjonalnego Radomia 2030+

Sierpień 2023

Kierownik projektu	mgr inż. Aneta Lochno	
<p>Zespół autorski</p>  <p>Atmoterm SA tel.: +48 661 42 66 72</p> <p>www.atmoterm.pl ul. Łangowskiego 4, 45-031 Opole</p>	mgr inż. Agnieszka Bartocha	
	dr inż. Jacek Jaśkiewicz	
	mgr inż. Aneta Lochno	
	mgr Elżbieta Płuska	
	dr inż. Iwona Rackiewicz	
	mgr inż. Marek Rosicki	
	mgr inż. Ireneusz Sobecki	
	mgr inż. Magdalena Załupka	

SPIS TREŚCI

1. WSTĘP	4
1.1. CEL OPRACOWANIA PROGNOZY	4
2. RAMOWY PRZEBIEG STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO.....	4
2.1. UZGODNIENIE STOPNIA SZCZEGÓŁOWOŚCI INFORMACJI ZAWARTYCH W PROGNOZIE	5
2.2. SPORZĄDZENIE PROGNOZY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO.....	6
2.3. UZYSKANIE WYMAGANYCH OPINII.....	7
2.4. ZAPEWNIENIE UDZIAŁU SPOŁECZEŃSTWA W OPINIOWANIU.....	7
2.5. ANALIZA UWAG I WNIOSKÓW ZGŁOSZONYCH PODCZAS KONSULTACJI SPOŁECZNYCH.....	8
3. PODSUMOWANIE I WNIOSKI Z PRZEBIEGU POSTĘPOWANIA W SPRAWIE STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO	9
3.1. USTALENIA ZAWARTE W PROGNOZIE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO	9
3.2. PROPOZYCJE DOTYCZĄCE METOD I CZĘSTOTLIWOŚCI PRZEPROWADZANIA MONITORINGU SKUTKÓW REALIZACJI POSTANOWIEŃ DOKUMENTU	10
3.3. UZASADNIENIE WYBORU PRZYJĘTEGO DOKUMENTU W ODNIESIENIU DO ROZPATRYWANYCH ROZWIĄZAŃ ALTERNATYWNYCH	
11	

1. WSTĘP

1.1. CEL OPRACOWANIA PROGNOZY

Przedmiotem przeprowadzonego procesu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko był projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gmin Obszaru Funkcjonalnego Radomia 2030+. Celem przeprowadzonej procedury oceny oddziaływania na środowisko była ocena potencjalnych i rzeczywistych skutków oddziaływania realizacji projektu Planu na środowisko w szczególności na każdy z komponentów środowiska.

W szczególności zgodnie z obowiązującymi przepisami i uzgodnieniami przeprowadzona została kompleksowa ocena przewidzianych w Planie działań, ocena możliwości występowania oddziaływań skumulowanych, analiza możliwości zastosowania rozwiązań alternatywnych oraz potrzeb ewentualnych działań kompensacyjnych.

Podstawę prawną do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko stanowią: 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 środowisko¹ [dalej: ustawa ooś] oraz dyrektywa 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko².

Zgodnie z art. 55 ust. 3 ustawy ooś, do przyjętego dokumentu załącza się pisemne podsumowanie, zawierające uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych, a także informację, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione:

- ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko,
- opinie właściwych organów (Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego),
- zgłoszone uwagi i wnioski,
- wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone,
- propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.

2. RAMOWY PRZEBIEG STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Konieczność przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla Planu została stwierdzona na podstawie art. 46 ustawy ooś, ponieważ plan obejmuje działania w zakresie transportu.

Zgodnie z ww. art. Ustawy ooś przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymagane jest dla polityk, strategii, planów lub programów w dziedzinie przemysłu, energetyki,

¹ Tekst jednolity Dz. U. z 2023 r. poz. 1094, 1113.

² Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich L197/30 z dn. 21.07.2001 r.

transportu, telekomunikacji, gospodarki wodnej, gospodarki odpadami, leśnictwa, rolnictwa, rybołówstwa, turystyki i wykorzystywania terenu, opracowywanych lub przyjmowanych przez organy administracji, wyznaczających ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Zgodnie z art. 3 pkt 14 ustawy, postępowanie w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko przebiegało w czterech etapach:

1. Uzgodnienie stopnia szczegółowości informacji zawartych w Prognozie oddziaływania na środowisko z odpowiednimi organami,
2. Sporządzenie Prognozy oddziaływania na środowisko,
3. Uzyskanie wymaganych opinii w procesie opiniowania,
4. Zapewnienie udziału społeczeństwa w postępowaniu w ramach konsultacji społecznych.

2.1. UZGODNIENIE STOPNIA SZCZEGÓŁOWOŚCI INFORMACJI ZAWARTYCH W PROGNOZIE

Zgodnie z art. 53 i 57 ust. 1 pkt 2. ustawy ooś, zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko Planu został ustalony z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Warszawie, pismem znak: WOOŚ-III.411.322.2022.JD z dnia 14 grudnia 2022 r.

Zgodnie z art. 53 i 58 ust. 1 pkt. 2 ustawy ooś, zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko Planu został ustalony z Mazowieckim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym, pismem znak ZS.7040.173.2022 z dnia 17 października 2022 r.

Wytyczne w zakresie Prognozy wskazane przez te organy przedstawione są w niżej zamieszczonej tabeli.

Tabela 1. Uzgodnienia i zalecenia organów właściwych ds. ocen oddziaływania na środowisko.

Nazwa instytucji	Lp.	Treść uwag
RDOŚ	1.	Zakres prognozy powinien być zgodny z art. 51 ust. 2 ustawy ooś
	2.	<p>Prognoza powinna zawierać wpływ realizacji założeń i planowanych przedsięwzięć na wszystkie formy ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, ze szczególnym uwzględnieniem oddziaływania na przyrodę i krajobraz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Obszaru Chronionego Krajobrazu Dolina Kosówki — Uchwała Nr 480/2009 Rady Miejskiej w Radomiu z dnia 23 lutego 2009 r. w sprawie wprowadzenia ochrony w drodze wyznaczenia obszaru chronionego krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 33 poz. 765) • Obszaru Chronionego Krajobrazu Iłża-Makowiec — Rozporządzenie Nr 41 Wojewody Mazowieckiego z dnia 5 maja 2005 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Iłża-Makowiec (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 105 poz. 2948, ze zm.) • oraz zgodność założeń dokumentu z obowiązującymi zakazami w ww. obszarach chronionego krajobrazu, • ze szczególnym uwzględnieniem oddziaływania na przyrodę i krajobraz Kozienickiego Parku Krajobrazowego imienia Profesora Ryszarda Zaręby wraz z otuliną • oraz na przedmioty ochrony obszarów Natura obszaru specjalnej ochrony ptaków Ostoja Kozienicka PLB 140013, • specjalnego obszaru ochrony siedlisk Puszcza Kozienicka PLH140035

Nazwa instytucji	Lp.	Treść uwag
		<ul style="list-style-type: none"> • specjalnego obszaru ochrony siedlisk Pakosław 1PLH140015 • zgodność założeń dokumentu z obowiązującymi zakazami w rezerwach przyrody „Piotrowe Pole”, „Dąbrowa Polańska”, Jedlnia im. Andrzeja Kowalczewskiego”, „Pionki”, • a także pozostałymi formami ochrony przyrody — pomniki przyrody i użytki ekologiczne. <p>Przedmiotowy teren obejmuje gminę miasto Radom oraz miasto i gminę: Iłża, Skaryszew, Jedlnia Letnisko, miasto Pionki, gminy: Gózd, ' Jastrzębia, Jedlińsk, Kowala, Przytyk, Wierzbica, Wolanów, Zakrzew.</p>
	3.	Informacje zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko powinny być opracowane stosownie do stanu współczesnej wiedzy i metod oceny oraz dostosowane do zawartości i stopnia szczegółowości projektowanego dokumentu oraz etapu przyjęcia tego dokumentu procesie opracowywania projektów dokumentów powiązanych z tym dokumentem.
	4.	<p>W prognozie oddziaływania na środowisko uwzględnia się informacje zawarte w prognozach oddziaływania na środowisko sporządzonych dla innych, przyjętych już dokumentów powiązanych z projektem dokumentu będącego przedmiotem postępowania (art. 52 ust. 1 i ust. 2 ustawy ooś).</p> <p>Istotnym jest, że sporządzenie prognozy powinno odpowiadać wymaganiom formalnym zawartym w art. 74a ustawy ooś.</p>
Inspekcja Sanitarna	1.	Wszystkie elementy wymagane w art. 51 ust. 2 ustawy OOŚ powinny zostać przeanalizowane i ocenione w stopniu i zakresie adekwatnym do charakterystyki obszaru objętego opracowaniem z uwzględnieniem oceny efektów działalności środowiskowej.
	2.	<p>Prognoza oddziaływania na środowisko powinna obejmować ocenę:</p> <ul style="list-style-type: none"> • narażenia na hałas, wibracje i zanieczyszczenia powietrza; • zagrożeń dla ujęć i źródeł wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi; • zagrożeń dla wód podziemnych; • oddziaływania na gleby; • zachowania dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie; • zapewnienia odpowiednich standardów jakości powietrza atmosferycznego.
	3.	Zgodnie z art. 52 ust. 1 ustawy ooś, informacje zawarte w prognozie powinny być opracowane stosownie do stanu współczesnej wiedzy i metod oceny oraz dostosowane do zawartości i stopnia szczegółowości projektowanego dokumentu.

2.2. SPORZĄDZENIE PROGNOZY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Przy opracowywaniu Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gmin Obszaru Funkcjonalnego Radomia 2030+, wzięto pod uwagę wymagania odnośnie zakresu i szczegółowości przedstawianych informacji, określone przez ww. organy.

Celem opracowania Prognozy, zgodnie z obowiązującymi przepisami i uzgodnieniami, jest m.in.:

- kompleksowa analiza możliwych oddziaływań na poszczególne elementy środowiska, jakie mogą wystąpić w związku z realizacją przewidzianych w Planie działań,
- ocena występowania oddziaływań skumulowanych,

- analiza możliwości zastosowania rozwiązań alternatywnych oraz potrzeby działań kompensacyjnych.

2.3. UZYSKANIE WYMAGANYCH OPINII

Zgodnie z art. 54. ust. 1 ustawy ooś, Urząd Miasta Radomia przekazał projekt Planu wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko, do zaopiniowania przez:

- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie pismem znak WFU.061.2.2022.SZ z dnia 23.06.2023 r. oraz
- Mazowieckiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego pismem znak WFU.061.2.2022.SZ z dnia 23 czerwca 2023 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska, pismem znak: WOOŚ-III.410.499.2023.JDR z dnia 31.07.2023 r. przedstawił opinię do projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gmin Obszaru Funkcjonalnego Radomia 2030+ oraz do Prognozy oddziaływania na środowisko Planu.

Projekt Planu wraz z Prognozą został zaopiniowany pozytywnie bez uwag.

Mazowiecki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny, pismem znak: ZS.7040.110.2023 z dnia 1 sierpnia 2023 r. zaopiniował pozytywnie bez uwag przedłożone dokumenty Planu wraz z Prognozą.

2.4. ZAPEWNIENIE UDZIAŁU SPOŁECZEŃSTWA W OPINIOWANIU

Zgodnie z art. 54 ust. 2 ustawy ooś, Urząd Miasta Radomia zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w opracowywaniu dokumentów. Prezydent Miasta Radomia zarządzeniem Nr 3896/2022 r. z dnia 20 września 2022 r. zarządził przeprowadzenie konsultacji społecznych. Zarządzenie zostało zmienione Zarządzeniem nr 4527/2023 Prezydenta Miasta Radomia z dnia 22 maja 2023 r. zmieniającym Zarządzenie nr 3896/2022 r. Prezydenta Miasta Radomia z dnia 20 września 2022 r. w sprawie: przeprowadzenia konsultacji społecznych na terenie Miasta Radomia w celu rozpoznania oczekiwań mieszkańców i interesariuszy w sprawie dokumentu – Plan Zrównoważonej Mobilności dla Gmin Obszaru Funkcjonalnego Radomia 2030+.

Proces konsultacji społecznych przeprowadzony został w trzech etapach:

I – rozpoznanie oczekiwań mieszkańców i interesariuszy w sprawie dokumentu;

II – przedstawienie opracowanych pakietów działań (kierunków działań), wypracowanie skutecznych pakietów działań w tym logiki zmian zachowań mobilnościowych;

III – wyłożenie do publicznego wglądu projektu dokumentu wraz z projektem Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko. Na tym etapie przygotowany projekt Prognozy oddziaływania został poddany konsultacjom społecznym.

Konsultacje społeczne trwały od dnia 27.09.2022 r. do 25.07.2023 r.

Zasięg terytorialny oraz podmioty uczestniczące w konsultacjach:

- a) ogólnomiejski – uczestniczyć w nich mogą wszyscy mieszkańcy Radomia,
- b) środowiskowy - dotyczący interesariuszy Planu Zrównoważonej Mobilności dla Gmin Obszaru Funkcjonalnego Radomia 2030+ (czyli osób będących m.in.: użytkownikami infrastruktury

transportowej, przedstawicielami poszczególnych jst, przedstawicielami jednostek zależnych/podległych wydziałów poszczególnych jst, spółek samorządowych w tym osób odpowiedzialnych za transport i planowanie przestrzenne, przedstawicielami publicznego transportu zbiorowego i zarządców infrastruktury, przedstawicielami stowarzyszeń i aktywistów, organizacji pozarządowych, lokalnych grup działania, rad sołectw, rad seniorów, rad młodzieży, lokalnych środowisk naukowych, przedstawicielami szkół, liceów, techników, szkół branżowych pierwszego i drugiego stopnia oraz szkół wyższych, przedstawicielami firm, pracodawców).

Etap III konsultacji obejmował wyłożenie do publicznego wglądu projektu dokumentu wraz z projektem Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko. Konsultacje prowadzone były w formie anonimowego formularza uwag do projektu dokumentu który można było złożyć w terminie 21.06.2023 r. do dnia 25.07.2023 r., czyli 35 dni po wyłożeniu dokumentu, w formie:

- elektronicznej na adres: konsultacje@umradom.pl,
- papierowej w punktach stałych: w Biurze Obsługi Mieszkańca – ul. Kilińskiego 30 (pok. nr 19), wieloosobowym stanowisku ds. komunikacji społecznej, ul. Żeromskiego 53 (pok. 104), Centrum Organizacji Pozarządowych, Rynek 15.

Dokument został udostępniony w Biurze Obsługi Mieszkańca – ul. Kilińskiego 30 (pok. nr 19), wieloosobowym stanowisku ds. komunikacji społecznej, ul. Żeromskiego 53 (pok. 104), Centrum Organizacji Pozarządowych, Rynek 15. oraz na stronach www.konsultacje.radom.pl i bip.radom.pl w zakładce Konsultacje Społeczne.

Wyniki przedmiotowych konsultacji zostały przedstawione w sprawozdaniu, które zostało zamieszczone w terminie do 30 dni od zakończenia konsultacji:

- w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Radomiu,
- na tablicy ogłoszeń Wydziału Komunikacji Społecznej, Promocji Miasta i Turystyki Urzędu Miejskiego w Radomiu,
- na stronie internetowej miasta Radomia – www.konsultacje.radom.pl.

2.5. ANALIZA UWAG I WNIOSKÓW ZGŁOSZONYCH PODCZAS KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

W ramach konsultacji społecznych skierowano również prośbę o wydanie opinii do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie. Wydana została opinia pismem znak: WA.RZP.610.37.2023.WK z dnia 1 sierpnia 2023r.

Wskazano rekomendacje odnośnie uwzględnienia w Prognozie elementów Planu gospodarowania wodami zawartymi w II aktualizacji Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły przyjętej rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023 r. poz.300) zgodnie z którą Gminy Obszaru Funkcjonalnego Radomia znajdują się w zlewni wskazanych jednolitych części wód. Analizując projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gmin Obszaru Funkcjonalnego Radomia 2030+ stwierdzono, że w treści uwzględniono podstawowe informacje dotyczące występowania obszarów szczególnie zagrożenia powodzią.

W ramach konsultacji społecznych nie otrzymano uwag do Prognozy oddziaływania na środowisko Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gmin Obszaru Funkcjonalnego Radomia 2030+.

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

3.1. USTALENIA ZAWARTE W PROGNOZIE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

W Prognozie podano informacje o zawartości Planu, przedstawiono uwarunkowania ochrony środowiska wynikające z przepisów prawa, a także dokonano analizy aktualnego stanu środowiska określając najważniejsze wyzwania ochrony środowiska na obszarze gmin obszaru funkcjonalnego Radomia. Ponadto, na podstawie analiz, stwierdzono zgodność Planu z celami i kierunkami podstawowych dokumentów strategicznych regionalnych, krajowych oraz europejskich.

W wyniku analizy i oceny istniejącego stanu środowiska wskazano na istniejące problemy w poszczególnych komponentach środowiska istotne z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju.

Wskazano, że odstąpienie od realizacji Planu oznaczać będzie osłabienie realizacji celów ochrony środowiska w kontekście szerszej perspektywy postrzegania tej problematyki. Ogólnie oceniając, w przypadku odstąpienia od realizacji Planu nie uzyska się jego wkładu i wsparcia w realizacji celów dokumentów strategicznych miasta, województwa, kraju, UE których celem jest m. in. poprawa stanu środowiska. Cele te mogą być realizowane w ramach innych planów i programów, ale bez optymalizacji wydawanych środków i zapewnienia kompleksowych efektów w przewidywanych w Planie terminach.

Analiza skutków braku realizacji Planu może prowadzić do wniosku, iż niezrealizowanie inwestycji wspieranych w dokumencie wywołać może jedynie skutki negatywne dla środowiska. Niemniej należy zauważyć, że niektóre przedsięwzięcia w zakresie rozbudowy układu transportowego komunikacji, mogą oddziaływać na środowisko również negatywnie, ale kompensowane to powinno być poprawą stanu środowiska w mieście, w szczególności ograniczeniem zanieczyszczenia hałasem, ograniczeniem emisji substancji do powietrza oraz usprawnieniem komunikacji publicznej.

W ramach Prognozy dokonano analizy i oceny znaczących oddziaływań na środowisko. Oceną objęto przede wszystkim takie elementy środowiska jak: przyroda, obszary chronione, różnorodność biologiczna, woda, powietrze, powierzchnia ziemi, krajobraz, klimat i klimat akustyczny zasoby naturalne i zabytki, a także wpływ na ludzi i dobra. Zidentyfikowano oddziaływania na środowisko poszczególnych działań w odniesieniu do ww. elementów, a także oddziaływanie na dobra materialne. Przedstawiono je w formie matrycy pozwalającej na orientacyjną identyfikację oddziaływań na środowisko. Sumaryczna analiza oddziaływań wykazała, że realizacja działań wynikających z Planu będzie miała zdecydowanie pozytywne oddziaływanie na środowisko. Natomiast odnośnie do zidentyfikowanych negatywnych oddziaływań, wskazano podstawowe środki zapobiegające oraz ograniczające negatywne oddziaływanie na środowisko. Możliwe, że realizacja niektórych zadań wymagać będzie dodatkowych badań pod kątem przyrodniczym, a także wykonania działań ograniczających i kompensujących negatywny wpływ (np. nasadzenia zastępcze).

Potencjalne negatywne oddziaływanie na środowisko i krajobraz można ograniczyć do racjonalnego poziomu poprzez dobrze przemyślany wybór lokalizacji oraz odpowiedni dobór rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, ponieważ skala wywoływanych przez nie oddziaływań środowiskowych zależeć będzie w znacznym stopniu od lokalnych uwarunkowań i zastosowanych rozwiązań ograniczających negatywny wpływ na środowisko.

Ocenia się, że Plan, jako całość, będzie pozytywnie oddziaływać na środowisko i sprzyjać rozwiązaniu szeregu problemów dotyczących transportu w mieście Radom oraz gminach obszaru funkcjonalnego. Niemniej niektóre obszary realizacji jak inwestycje związane z prowadzeniem budowy nowych obiektów mogą potencjalnie znacząco negatywnie wpływać na środowisko lub na jego poszczególne elementy. Szczegółowe wnioski w tym zakresie przedstawione są w odpowiednich rozdziałach Prognozy. Trzeba jednak zaznaczyć, że możliwe jest takie ukształtowanie planowanych przedsięwzięć, aby oddziaływania istotnie ograniczyć lub skompensować.

Mając na uwadze cele i zakres Planu na etapie opracowania Prognozy nie zidentyfikowano znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000 oraz inne obszary chronione, w tym na ich integralność i spójność.

Na podstawie analizy celów dokumentów strategicznych UE, stwierdza się, że Plan wpisuje się w realizację celów tych dokumentów.

Na podstawie analiz nie stwierdzono możliwych negatywnych oddziaływań transgranicznych na środowisko zarówno poszczególnych projektów, jak i całego Planu.

Ocena korzyści dla mieszkańców gmin obszaru funkcjonalnego, dla których przewidziano całość działań usprawniających transport w mieście wskazuje duże znaczenie Planu w rozwiązywaniu problemów lokalnych społeczności i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz jakości życia mieszkańców. Bez realizacji Planu, wzrastające stale natężenia ruchu pojazdów przecinających obszary zabudowy powodować będzie coraz większą presję na jakość powietrza, ludzi, dobra materialne, zabytki, przyrodę i inne komponenty.

Należy podkreślić, że Prognoza ma charakter ogólny, natomiast pełna ocena wpływu na środowisko będzie dokonana na poziomie przygotowania do realizacji poszczególnych projektów.

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

Analiza celów projektu Planu obejmuje monitorowanie poziomu realizacji założonych celów w całym okresie realizacji planu mobilności oraz ich aktualność. Przegląd procedur wdrażania odnosi się do harmonogramu realizacji poszczególnych etapów wdrażania planu mobilności. Pozwala na dopasowanie potrzeb informacyjnych do podmiotu zarządzającego realizacją Planu mobilności.

Proponuje się, aby podstawą monitoringu skutków realizacji Planu były zaproponowane wskaźniki związane z charakterem przedsięwzięć uwzględnionych w Planie, a także raporty o stanie środowiska publikowane w województwie mazowieckim, a także dane statystyczne i wyniki monitoringu poszczególnych inwestycji wspieranych poprzez Plan (jeżeli taki monitoring dla nich będzie wymagany).

W projekcie Planu zaproponowano wskaźniki zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI) pozwalające na określenie stopnia realizacji poszczególnych działań. Dla każdego wskaźnika określono sposób pomiaru oraz parametr mierzony a także prognozowane wartości wskaźników. Należy zaznaczyć, że jednym z głównych problemów w skutecznym zarządzaniu dobrej jakości danymi poszczególnych komponentów środowiska jest niespójność danych pochodzących z różnych źródeł oraz często brak ujednoliconej metodyki pozyskiwania danych.

Jeżeli wyniki regularnie prowadzonego monitoringu, prezentowanego w materiałach będą wskazywały na pogorszenie stanu środowiska w regionie, należy zbadać czy nie jest to skutkiem projektów realizowanych w ramach Planu.

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

W Prognozie oddziaływania na środowisko, zgodnie z przepisami Dyrektywy SEA należy przedstawiać rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie biorąc pod uwagę cele i geograficzny zasięg dokumentu, cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru. W Prognozie rozważono możliwość alternatywnego sformułowania Planu. Według przeprowadzonych analiz wariantów alternatywnych zawnioskowano o pozostawienie Planu w kształcie obecnym z szeregiem rekomendacji odnośnie jego realizacji. Jak wyżej wykazano, Plan jako całość będzie oddziaływał pozytywnie na środowisko przyczyniając się do redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza, zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych, zmniejszenia uciążliwości hałasu, a także w zakresie zieleni do ochrony i odbudowy usług ekosystemowych, a także ochrony różnorodności biologicznej.

W Planie wskazane są działania niezbędne dla zapewnienia zrównoważonej mobilności miasta biorąc pod uwagę zarówno środowisko jak i dobro ludzi. Zostały one zhierarchizowane z punktu widzenia ważności realizacji. Z tego względu przedstawianie alternatywnego planu nie ma uzasadnienia. Jediną jego alternatywą może być rezygnacja z jego realizacji lub rezygnacja z realizacji niektórych działań w nim zawartych.

Z punktu widzenia ochrony środowiska działania zaproponowane w Planie przyczyniać się będą do rozwiązania szeregu problemów związanych z wpływem transportu na jakość środowiska. Stanowi wsparcie dla działań, w tym zakresie, prowadzonych ze środków krajowych. Bez Planu postęp w rozwiązywaniu problemów związanych z rozwojem transportu i ograniczaniem jego wpływu na otoczenie następowałby znacznie wolniej.

Biorąc pod uwagę korzyści z realizacji Planu, a szczególnie dla środowiska, proponuje się przyjęcie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gmin Obszaru Funkcjonalnego Radomia.