

**PODSUMOWANIE STRATEGICZNEJ OCENY
ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO DLA
PROJEKTU PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ
MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIEJSKIEGO
OBSZARU FUNKCJONALNEGO RYK 2030
Z PERSPEKTYWĄ 2040**

SPIS TREŚCI

1.	WPROWADZENIE.....	3
2.	PODSTAWA PRAWNA I ZAKRES PODSUMOWANIA.....	3
3.	PRZEBIEG STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO	4
4.	INFORMACJE O SPOSOBIE UWZGLĘDNIENIA WYNIKÓW STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO W PROJEKCIE PLANU.....	5
4.1.	USTALENIA PROGNOZY OOŚ.....	5
4.2.	OPINIE ORGANÓW WŁAŚCIWYCH W STRATEGICZNEJ OCENIE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO.....	9
4.3.	UWAGI I WNIOSKI ZGŁOSZONE W WYNIKU UDZIAŁU SPOŁECZEŃSTWA	9
5.	UZASADNIENIE WYBORU PRZYJĘTEGO DOKUMENTU W ODNIESIENIU DO ROZPARYWANYCH ROZWIĄZAŃ ALTERNATYWNYCH	10
6.	PROPOZYCJE DOTYCZĄCE METOD I CZĘSTOTLIWOŚCI PRZEPROWADZANIA MONITORINGU SKUTKÓW REALIZACJI POSTANOWIEŃ DOKUMENTU.....	11
7.	WYNIKI POSTĘPOWANIA DOTYCZĄCEGO TRANSGRANICZNEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO 12	
8.	SPIS ZAŁĄCZNIKÓW	12

1. WPROWADZENIE

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu Planu Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ryk 2030 z perspektywą 2040 (zwane dalej Podsumowaniem) zostało opracowane zgodnie z art. 55 ust. 3 ustawy z dnia o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Miejski Obszar Funkcjonalny Ryk swoim zasięgiem obejmuje 3 gminy: Ryki, Dęblin oraz Stężycę.

Organem opracowującym projekt Planu Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ryk 2030 z perspektywą 2040 (zwany dalej Planem) w rozumieniu przepisów 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 (tj. Dz.U. 2024 r. poz. 1112, zwanej dalej Ustawą OOŚ) jest Burmistrz Miasta Ryki. Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ryk 2030 z perspektywą 2040 stanowi dokument, o którym mowa w art. 46 pkt 2 ustawy OOŚ.

2. PODSTAWA PRAWNA I ZAKRES PODSUMOWANIA

Podstawę prawną 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 o ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz.U. 2024 r. poz. 1112).

Zgodnie z art. 55 ust. 3 ww. ustawy 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,
- 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.

Dodatkowo zgodnie z art. 42 ust. 2 i 55 ust.3 Ustawy OOŚ organ opracowujący projekt dokumentu wymagającego udziału społeczeństwa dołącza do przyjętego dokumentu 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. Niniejsze podsumowanie zawiera wymienione uzasadnienie.

3. PRZEBIEG STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko (SOOŚ) zgodnie z definicją art. 3 pkt 14 Ustawy OOŚ, rozumiana jako postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko skutków dokumentu strategicznego, obejmowała w szczególności:

1. uzgodnienie stopnia szczegółowości informacji zawartych w Prognozie oddziaływania na środowisko,
2. sporządzenie prognozy oddziaływania na środowisko,
3. uzyskanie wymaganych ustawą opinii,
4. zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu.

Etap – zgodnie z ustawą OOŚ	Opis wykonanych czynności
Uzgodnienie stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko	Burmistrz Ryk, przy piśmie z dnia 28 sierpnia 2024 r. wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie oraz Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z prośbą o uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu pn.: „Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ryk 2030 z perspektywą 2040”. Zakres prognozy oddziaływania na środowisko został uzgodniony w piśmie: • Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie z dnia 11.09.2024 r. • Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z dnia 11.09.2024 r.
Sporządzenie prognozy oddziaływania na środowisko	Prognoza została opracowana zgodnie z Ustawą OOŚ w pełnym zakresie wynikającym z art. 51 oraz art. 52 ust. 1 i 2, a także na podstawie uzgodnień z organami właściwymi w sprawie SOOŚ.

Uzyskanie wymaganych ustawą opinii	Burmistrz Ryk wystąpił do RDOŚ i PWIS z wnioskami o zaopiniowanie projektu Planu Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ryk 2030 z perspektywą 2040 wraz z Prognozą OOŚ. Opinie zostały wyrażone w pismach: - Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, pismo WOOŚ.410.258.2024.KKO z dnia 21.10.2024 r. - Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego, pismo DNS-NZ.7016.207.2024, z dnia 16.10.2024 r. Przywołane pisma zostały załączone do niniejszego Podsumowania w formie załącznika nr 1.
Zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu	Burmistrz Ryk jako lider Porozumienia, podał do publicznej wiadomości informację o konsultacjach społecznych projektu Planu wraz z Prognozą OOŚ Uwagi i wnioski były przyjmowane do dnia 15.10.2024 r.

4. INFORMACJE O SPOSOBIE UWZGLĘDNIENIA WYNIKÓW STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO W PROJEKCIE PLANU

4.1. USTALENIA PROGNOZY OOŚ

Celem Prognozy była:

- ocena wpływu projektowanego dokumentu na osiągnięcie celów ochrony środowiska,
- ocena oddziaływania na poszczególne elementy środowiska
- wskazanie rozwiązań służących lepszemu wdrożeniu celów środowiskowych lub mających na celu ograniczanie, zapobieganie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko.

OCENA WPŁYWU PROJEKTU PLANU NA OSIĄGNIĘCIE CELÓW OCHRONY ŚRODOWISKA

W Prognozie oddziaływania na środowisko dokonano analizy dokumentów wyższego szczebla pod kątem zgodności wyznaczonych w ramach Planu celów strategicznych, priorytetów i kierunków działań. Określono, że znaczna część tych działań przyczyni się bezpośrednio lub pośrednio do realizacji celów i kierunków wskazanych w dokumentach wyższego szczebla.

Projekt Planu został opracowany zgodnie z dokumentami wyższego szczebla tj.:

1. Dokumentami sporządzonymi na szczeblu krajowym:
 - Krajowa Polityka Miejska 2030
 - Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku
2. Dokumentami o zasięgu regionalnym:
 - Program Strategiczny Rozwoju Transportu Województwa Lubelskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2040 roku)
 - Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu ryckiego
 - Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ryk na Lata 2023-2030.

OCENA WPŁYWU PROJEKTU PLANU NA POSZCZEGÓLNE KOMPONENTY ŚRODOWISKA

W ramach analiz oceniono szczegółowo możliwe oddziaływania wszystkich obszarów wsparcia przewidzianych w projekcie Planu na poszczególne elementy środowiska, w tym na: różnorodność biologiczną, zwierzęta, rośliny, integralność obszarów chronionych, wodę, powietrze, ludzi, powierzchnię ziemi, krajobraz, klimat, zasoby naturalne, zabytki i dobra materialne. Przy ocenie wykorzystano wypracowane kryteria oceny oddziaływania uwzględniające stan i największe problemy środowiska, możliwe negatywne oddziaływania i charakterystykę projektów, które mogą być wsparte przez Plan, jak też i cele dokumentów strategicznych UE oraz Polski.

Ocena oddziaływań na poszczególne elementy środowiska – podsumowanie:

- realizacja dokumentu nie spowoduje ingerencji i przekształceń w środowisku naturalnym o wysokich walorach przyrodniczych, nie wpłynie negatywnie na obszary chronione oraz cenne przyrodniczo,
- negatywne oddziaływanie na środowisko przyrodnicze przedsięwzięć zawartych w projekcie Planu ograniczało się będzie w większości przypadków jedynie do etapu realizacji inwestycji, który wiąże się z podwyższoną emisją hałasu, emisją spalin z maszyn budowlanych, czy też zwiększoną emisją pyłów, będą to oddziaływania krótkotrwałe, odwracalne, o lokalnym charakterze,
- planowane zadania nie będą wiązały się z bezpośrednim zniszczeniem siedlisk ssaków i ptaków, lecz mogą miejscowo wzmocnić efekt bariery, zastosowanie rozwiązań polegających na umożliwieniu migracji pozwoli ograniczać natężenie oddziaływania,
- oddziaływanie na rośliny będzie najintensywniejsze podczas etapu realizacji inwestycji, dla projektów polegających na budowie nowych odcinków ciągów komunikacyjnych czy lokalizacji nowej infrastruktury konieczne może być wykonanie inwentaryzacji przyrodniczej na terenach sąsiadujących z obszarem wykonania prac i zapobieganie nieumyślnemu niszczeniu stanowisk gatunków chronionych,
- wśród oddziaływań na klimat akustyczny wskazano na możliwość lokalnych zmian natężenia hałasu (miejscowe wzmocnienia, a także ograniczenie emisji bądź skierowanie jej na tereny niezabudowane),

- nie stwierdzono ryzyka istotnego wpływu na stan i jakość jednolitych części wód powierzchniowych, podziemnych oraz GZWP, w tym na cele środowiskowe dla nich określone, pod warunkiem właściwej organizacji prac,
- oddziaływanie na powietrze związane jest przede wszystkim z możliwymi zmianami emisji zanieczyszczeń pochodzących ze spalania paliw, ich intensyfikacja może wiązać się ze zwiększeniem natężenia ruchu po realizacji inwestycji; prawdopodobne są również ograniczenia w emisji spowodowane zwiększeniem roli transportu pieszo-rowerowego czy poprawą płynności ruchu,
- oddziaływanie na klimat, ze względu na liczbę inwestycji i ich skalę stwierdzono, że realizacja dokumentu będzie mieć wpływ na ostateczny bilans emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych z transportu.

ROZWIĄZANIA MAJĄCE NA CELU OGRANICZANIE, ZAPOBIEGANIE LUB KOMPENSACJĘ PRZYRODNICZĄ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO

Projektowany Plan przewiduje realizację działań, które będą powodować różne oddziaływania na elementy środowiska naturalnego. Prognoza oddziaływania na środowisko nie przewiduje wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko, a jedynie możliwe negatywne oddziaływanie. Jednak, czy faktycznie one wystąpią, będzie można jednoznacznie stwierdzić na etapie sporządzania dokumentacji dla konkretnych inwestycji po wyborze lokalizacji i technologii. W prognozie przedstawiono możliwe rozwiązania, które pomogą zminimalizować skutki działań o negatywnym charakterze.

Potencjalne negatywne oddziaływanie na środowisko powinno być ograniczane poprzez stosowanie odpowiednich rozwiązań administracyjnych, organizacyjnych bądź technicznych. Najbardziej efektywne są środki administracyjne, gdyż wiążą się z etapem planowania inwestycji przed przystąpieniem do realizacji. Ponadto, ich stosowanie eliminuje konieczność stosowania kosztownych zabiegów technicznych. Komplementarne do środków administracyjnych są działania organizacyjne.

Potencjalne negatywne oddziaływanie realizacji inwestycji na środowisko, można minimalizować poprzez wybór najmniej konfliktowych lokalizacji inwestycji.

Warto wskazać, iż znaczenie przy przekształcaniu środowiska mają uwarunkowania lokalne. Ze względu na szeroki zakres walorów przyrodniczych MOF należy podejmować działania minimalizujące negatywny wpływ na te zasoby, w tym na rośliny i zwierzęta oraz ich siedliska. Z tego względu działania związane z lokalizacją przyszłych inwestycji należy prowadzić w oparciu o dokumenty planistyczne i wybierając warianty najbardziej korzystne dla środowiska. W przypadku konieczności zrealizowania danej inwestycji, ze względu na pozytywne korzyści w perspektywie długookresowej, należy tak prowadzić etap realizacji, aby zminimalizować emisję zanieczyszczeń i hałasu jak również inne uciążliwe oddziaływania. Dotyczy to głównie działań inwestycyjnych w zakresie rozbudowy i modernizacji układu drogowego.

Jako przykład działań organizacyjno-administracyjnych można przytoczyć, m. in.:

- przeprowadzenie procedury oceny oddziaływania inwestycji na środowisko, wraz z przedstawieniem wariantu możliwie najmniej obciążającego środowisko, a jednocześnie ekonomicznie uzasadnionego, zapewniając wysoki poziom merytoryczny oraz biorąc pod uwagę wszystkie możliwe oddziaływania, zwłaszcza na obszary chronione, florę i faunę;
- egzekwowanie zapisów określonych w decyzjach administracyjnych i przepisach prawnych;
- lokalizowanie inwestycji poza terenami przyrodniczo cennymi;
- przeprowadzenie inwentaryzacji przyrodniczej na etapie planowania konkretnego przedsięwzięcia (np. w ramach oceny oddziaływania na środowisko) – szczególnie istotne będzie zastosowanie tego działania w przypadku rozbudowy i modernizacji układu drogowego oraz infrastruktury transportowej;
- uwzględnianie zrównoważonego zagospodarowania przestrzennego przy wyborze lokalizacji i opracowywaniu projektu inwestycji (np. zachowanie terenów zielonych i przyjaznej ludziom przestrzeni publicznej) oraz zachowanie wymogów ochrony krajobrazu;
- zaplanowanie prac modernizacyjno-budowlanych w sposób minimalizujący niszczenie roślinności, terenów zielonych i krajobrazu oraz uwzględniając wykonywanie nowych nasadzeń drzew i krzewów, odtworzenie zniszczonych terenów zielonych w sąsiedztwie inwestycji; w przypadku stanowisk roślin chronionych, jeśli nie będzie możliwości lokalizacji inwestycji poza nimi, należy zastosować przenoszenie okazów w inne korzystne miejsce pod nadzorem botanicznym,
- uwzględnianie w robotach budowlanych zabezpieczeń chroniących wody podziemne.

Zabiegi techniczne, mające na celu ograniczenie negatywnych oddziaływań na środowisko należy stosować, gdy nie ma możliwości uniknięcia lokalizacji danej inwestycji na obszarze cennym przyrodniczo. Powinny być one stosowane na etapie budowy, jak i eksploatacji. Wśród zabiegów technicznych, stosowanych podczas realizacji projektowanych robót można wymienić:

- stosowanie najlepszych dostępnych technik (BAT), pozwalających na ograniczenie negatywnego oddziaływania w trakcie projektowania, budowy i eksploatacji, w tym technologii:
 - niskoemisyjnych, niskoodpadowych, wodooszczędnych i energooszczędnych, ograniczających emisję substancji zanieczyszczających do wód (uszczelnianie procesów przy budowie i po jej zakończeniu, w uzasadnionych przypadkach prowadzenie monitoringu jakości wód, zabezpieczenie przed wyciekami z urządzeń oraz przestrzeganie warunków pozwoleń na budowę),
 - ograniczających emisję substancji do powietrza (stosowanie pojazdów i urządzeń niskoemisyjnych) oraz przestrzeganie zastrzonych warunków pozwoleń na budowę dotyczących odpowiedniego sposobu prowadzenia robót (np. ograniczających pylenie),
- zabezpieczanie terenu budowy przed infiltracją ewentualnych wycieków z maszyn i urządzeń oraz minimalizowanie zużycia kopalin, poprzez prowadzenie efektywnej i racjonalnej gospodarki materiałowej i odpadowej – w celu ochrony powierzchni ziemi, w tym gleb i kopalin,

- sprawna realizacja projektowanych robót i ograniczenie do minimum czasu i zasięgu bezpośredniej ingerencji w środowisko, a tym samym możliwego negatywnego oddziaływania na środowisko,
- racjonalna gospodarka materiałowa przyczyniająca się do ograniczenia ilości powstających odpadów,
- rekultywacja bądź przywrócenie do stanu pierwotnego terenów zdegradowanych w wyniku realizacji inwestycji, w tym uporządkowanie terenu,
- ograniczanie do minimum wycinki drzew i krzewów, a także zapewnienie ochrony drzew przed ewentualnym uszkodzeniem podczas prowadzenia robót budowlanych,
- stworzenie siedlisk zastępczych na okres prowadzenia robót, a także budowa odpowiedniej ilości i jakości przejść dla zwierząt,
- wprowadzenie nasadzeń zieleni wzdłuż dróg,
- w przypadku inwestycji drogowych materiał ziemny wykorzystywany przy pracach wykończeniowych powinien być pochodzenia lokalnego, tak aby nie zawierał bazy nasion gatunków obcych dla tego obszaru,

Ze względu na charakter zaplanowanych działań w ramach Planu, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośredniego, pośredniego, wtórnego, skumulowanego, średnioterminowego, długoterminowego i stałego na istniejące obszary Natura 2000 i ich integralność.

4.2. OPINIE ORGANÓW WŁAŚCIWYCH W STRATEGICZNEJ OCENIE ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Na podstawie art. 57 i 58 Ustawy OOŚ projekt Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ryk 2030 z perspektywa 2040 wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko został zaopiniowany przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie oraz Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.

- W dniu 16 października 2024 r. w piśmie o sygnaturze DNS-NZ.7016.207.2024 zaopiniował pozytywnie projekt Planu wraz z przesłaną prognozą oddziaływania na środowisko.
- W dniu 21 października 2024 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie w piśmie o sygnaturze WOOŚ.410.258.2024.KKO z dnia 21 października 2024 r. zaopiniował projekt Planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, bez uwag.

4.3. UWAGI I WNIOSKI ZGŁOSZONE W WYNIKU UDZIAŁU SPOŁECZEŃSTWA

Mieszkańcy mieli możliwość zapoznania się z projektem Planu oraz Prognozą oddziaływania na środowisko. Każdy zainteresowany miał możliwość zapoznania się z wyłożonymi projektami dokumentów oraz składania do niego wniosków, zastrzeżeń i uwag.

Z projektowanym dokumentem, a także treścią prognozy oddziaływania na środowisko można było zapoznać się:

- w siedzibie Urzędu Gminy Ryki, ul. Karola Wojtyły 29, 08-500 Ryki, w Wydziale Inwestycji i Rozwoju, pokój nr 210 w godzinach pracy Urzędu;
- na stronie internetowej Urzędu Gminy Ryki, pod adresem:
<https://www.ryki.pl/index.php/samorząd/konsultacje-społeczne>

Uwagi i wnioski do Prognozy Oddziaływania na Środowisko mogły być wnoszone zgodnie z art. 39 ust.1 pkt. 4) ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w terminie 21 dni od daty ogłoszenia zawiadomienia, tj. w dniach od 24.09.2024 r. do 15.10.2024 r. Zgodnie z art. 41 ww. ustawy, uwagi i/lub wnioski złożone po upływie tego terminu pozostaną bez rozpatrzenia.

Uwagi/wnioski do dokumentu Prognozy można było zgłaszać:

1. na piśmie poprzez wypełnienie załączonego Urzędu Gminy Ryki, ul. Karola Wojtyły 29, 08-500 Ryki, z dopiskiem „Prognoza dla Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”
2. ustnie do protokołu w budynku Gminy Ryki, ul. Karola Wojtyły 29, 08-500 Ryki a, w godzinach pracy Urzędu;
3. za pomocą środków komunikacji elektronicznej bez konieczności opatrywania ich kwalifikowanym podpisem elektronicznym, w tym drogą elektroniczną poprzez wypełnienie załączonego Formularza Zgłaszania Uwag i wysłanie na adres email: ryki@ryki.pl wpisując w tytule maila: „Prognoza dla Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”.

W ramach udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko, w wyznaczonym terminie, nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.

5. UZASADNIENIE WYBORU PRZYJĘTEGO DOKUMENTU W ODNIESIENIU DO ROZPARYWANYCH ROZWIĄZAŃ ALTERNATYWNYCH

Ustawa nakłada obowiązek przedstawienia w prognozie oddziaływania na środowisko, rozwiązań alternatywnych do rozwiązań zawartych w projekcie dokumentu. Do zaproponowanych rozwiązań należy podać uzasadnienie ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru. Prognoza nie wykazała znaczącego negatywnego oddziaływania jakiegokolwiek z zadań określonych w projekcie Planu.

Możliwe negatywne oddziaływania na środowisko zaproponowanych w projekcie Planu inwestycji, związane są głównie z etapem prowadzenia prac. W końcowym efekcie ich realizacja ma pozytywnie wpłynąć przede wszystkim na poprawę jakości powietrza i całego środowiska na terenie MOF Ryk.

Zawarte w projekcie Planu ustalenia zawierają wiele rozwiązań pozytywnie wpływających na środowisko i sprzyjających zrównoważonemu rozwojowi. W związku z powyższym stwierdza się, że rozwiązania alternatywne dla przedsięwzięć poprawiających walory środowiskowe nie mają uzasadnienia zarówno

z formalnego jak i ekologicznego punktu widzenia. Uznano, że zaproponowane ustalenia są najkorzystniejsze dla środowiska na terenie Obszaru Funkcjonalnego.

Ustalenia analizowanego projektu Planu stanowią kompromis pomiędzy wymogami ochrony środowiska i życia człowieka, a koniecznością rozwoju urbanistycznego, gospodarczego i społecznego obszaru funkcjonalnego. Zaprezentowane rozwiązania są zgodne z krajowym ustawodawstwem, dokumentami obowiązującymi na terenie kraju i województwa oraz wykorzystują instrumenty służące do jego zrównoważonego rozwoju. Ustalenia projektu Planu bezpośrednio nie ingerują w tereny o wysokich walorach przyrodniczych i krajobrazowych oraz zawierają wiele rozwiązań korzystnych dla środowiska na obszarach zurbanizowanych, dlatego prognoza nie prezentuje rozwiązań alternatywnych do proponowanych w ustaleniach Planu uznając, że zaproponowane ustalenia są najkorzystniejsze dla środowiska w kontekście istniejących uwarunkowań na terenie MOF.

Rozwiązania alternatywne mogą dotyczyć:

- innej lokalizacji (warianty lokalizacji);
- innego sposobu prowadzenia inwestycji (warianty konstrukcyjne i technologiczne);
- innego sposobu zarządzania (warianty organizacyjne)
- wariantu niezrealizowania inwestycji, tzw. „opcja zerowa”.

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

Zaproponowane w projekcie Planu cele i kierunki działań nie będą powodować znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko. Jednak, aby móc ocenić wpływ inwestycji, jak również postęp w realizacji założeń określonych w dokumencie i w razie konieczności podejmować na bieżąco działania korygujące, jeśli będą wymagane, należy wdrożyć także system monitoringu.

Wdrażanie rozwiązań przewidzianych w omawianym dokumencie wymaga stałego monitorowania oraz szybkiej reakcji w przypadku pojawiania się rozbieżności pomiędzy projektowanymi rezultatami, a stanem rzeczywistym. Podstawą właściwej oceny wdrażania założeń Planu, a także określenia problemów w osiąganiu założonych celów jest prawidłowy system sprawozdawczości, oparty na zestawie określonych wskaźników. Powinien on zapewnić stałą kontrolę jakości zarządzania środowiskiem planowanych przedsięwzięć inwestycyjnych oraz pozwolić regulować działalność podmiotów, a jednocześnie ułatwiać funkcjonowanie systemu wydawania decyzji, udzielania zezwoleń i egzekucji.

We wdrażaniu Planu istotna jest kontrola przebiegu tego procesu oraz ocena skutków realizacji zadań objętych wsparciem finansowym. Dlatego niezbędne jest opracowanie propozycji metod analizy, która umożliwi dokonywanie ocen procesu wdrażania oraz kontrolę realizacji założonych celów, m.in. poprzez monitorowanie uzyskanych efektów ekologicznych oraz zmian w stanie środowiska. W projekcie Planu zaproponowano szereg wskaźników oceniających postępy realizacji założeń dokumentu. Istotne będą także wyniki rocznych ocen stanu środowiska na podstawie PMŚ, które są udostępniane przez WIOŚ w Lublinie.

7. WYNIKI POSTĘPOWANIA DOTYCZĄCEGO TRANSGRANICZNEGO ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Zawarte w projekcie Planu kierunki działań, będą realizowane na terenie MOF Ryk, zlokalizowanego w województwie lubelskim, a ich zasięg oddziaływania na środowisko będzie miał przede wszystkim charakter lokalny i regionalny. W związku z powyższym, dokument ten nie podlega procedurze transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko.

8. SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

Załącznik 1 – opinie organów właściwych w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.