



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W LUBLINIE**

Lublin, dnia 21 października 2024 r.

WOOS.410.258.2024.KKO

Burmistrz Miasta Ryki

Na podstawie art. 54 ust. 1 i art. 57 ust.1 pkt 2 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 r., poz. 1112), w związku z pismem Burmistrza Miasta Ryki znak: WIR.041.7.2023-30 z dnia 23.09.2024 r., (data wpływu 23.09.2024 r.) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie przedstawia opinię w zakresie ochrony środowiska dotyczącą projektu **„Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ryk 2030 z perspektywa 2040” oraz prognozy oddziaływania na środowisko.**

Na podstawie art. 57 ust.1 pkt 2 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 r. poz. 1112), organem właściwym w sprawach opiniowania w ramach strategicznych ocen oddziaływania na środowisko, w przypadku dokumentów innych niż opracowywane i zmieniane przez centralne organy administracji rządowej jest regionalny dyrektor ochrony środowiska. Zgodnie z art. 54 ust.1 ww. ustawy projekt dokumentu podlega opiniowaniu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

System transportowy w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Ryk będzie spójny i zrównoważony, zapewniający sprawną obsługę mieszkańców. Rozwój mobilności będzie powiązany z planowaniem przestrzennym i oparty na współpracy terytorialnej, sprzyjając rozwojowi gospodarczemu i jakości życia mieszkańców.

Cele Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej wskazują charakterystykę oczekiwanych zmian w okresach 10-letnim (cele strategiczne) oraz 3-letnim (cele operacyjne). Projektowane opracowanie obejmuje wszystkie formy przemieszczania oraz interakcje między transportem i zagospodarowaniem przestrzennym, uwzględniając kwestie infrastrukturalne, organizacyjne i operacyjne i obrazując kompleksową logikę zmian, nie ograniczając się jedynie do rozwoju infrastruktury. Plan będzie dążył do obniżenia negatywnego wpływu transportu na środowisko, klimat i ludzi, poprzez zwiększenie udziału przyjaznych środowisku środków transportu (transport publiczny, rower, komunikacja piesza).

Cele strategiczne:

Cel 1. Zwiększenie dostępności przestrzennej i transportowej obszaru funkcjonalnego

Cel 2. Rozwój mobilności aktywnej i przyjaznej dla środowiska

Cel 3. Poprawa jakości życia mieszkańców

Działania inwestycyjne, które mogą wyznaczać ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć, o których mowa w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839, ze zmianami), to:

- Realizacja ciągów pieszo-jezdnych, w tym alejek miejskich i osiedlowych (tzw. "ulice-ogrody", „woonerf”) oraz placów zabaw w wybranych lokalizacjach Ryk oraz Dębłina;
- Modernizacja układu drogowego pod kątem potrzeb transportu zbiorowego i mobilności aktywnej;
- Budowa infrastruktury transportowo-logistycznej dla obsługi terenów inwestycyjnych,
- Budowa wielofunkcyjnych centrów przesiadkowych w Rykach oraz Dęblinie z integracją transportu zbiorowego, rowerowego i miejscami parkingowymi;
- Budowa parkingów P+R, B+R, K+R w tym parkingów w rejonie węzłów drogi ekspresowej S17 na terenie MOF Ryk;
- Budowa i modernizacja sieci tras rowerowych;
- Budowa i modernizacja ciągów pieszych i pieszo rowerowych.

W prognozie oddziaływania na środowisko przeanalizowano wpływ realizacji **Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ryk 2030 z perspektywa 2040** na środowisko przyrodnicze.

Ocena działań wskazanych do realizacji w ramach Planu wykazała, iż nie wystąpi znaczące negatywne oddziaływanie na zasoby przyrodnicze oraz obszary chronione i ich integralność. Zakres działań ujętych w projektowanym Planie w głównej mierze dotyczy inwestycji drogowych lub związanych z rozbudową, modernizacją i budową nowej infrastruktury towarzyszącej, a działania te mogą potencjalnie powodować negatywne oddziaływanie w szczególności na gatunki roślin.

Nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania na walory przyrodnicze oraz obszary objęte ochroną prawną, w tym obszary Natura 2000 na skutek realizacji projektów wskazanych do realizacji w ramach Planu.

Prognozuje się zarówno pozytywny jak i negatywny wpływ planowanych działań na stan wód na terenie MOF Ryk. Możliwe negatywne oddziaływanie na stan wód może być związane z etapem prowadzenia prac budowlanych i modernizacyjnych. Działania związane z systemem transportowym w sposób bezpośredni nie wpływają na jakość wód powierzchniowych oraz podziemnych, jednakże odpowiednio przeprowadzone inwestycje w ramach poszczególnych projektów w dalszej perspektywie przyczynią się do ograniczenia wpływu infrastruktury liniowej na jakość wód na terenie objętym opracowaniem.

Biorąc pod uwagę zakładane inwestycje budowy krótkich odcinków drogowych, remonty nawierzchni, budowę i modernizację ścieżek rowerowych oraz parkingów, a także działania o charakterze organizacyjnym oraz dotyczącym zmian w ruchu miejskim oraz komunikacji publicznej, nie stwierdza się, aby którakolwiek z inwestycji biorąc pod uwagę ich charakter, lokalizację oraz skalę, znacząco negatywnie oddziaływała na wody podziemne, powierzchniowe, GZWP, JCWP oraz cele środowiskowe.

Realizacja inwestycji związanych z budową, przebudową lub remontem infrastruktury drogowej musi być poprzedzona właściwie przeprowadzonym postępowaniem w sprawie uwarunkowań środowiskowych by w maksymalnym stopniu zminimalizować przedostawanie

się zanieczyszczeń do wód i ziemi zarówno na etapie ich realizacji jak i późniejszej eksploatacji.

W przypadku oddziaływania przedsięwzięć na gleby, powierzchnię ziemi i zasoby naturalne prognozuje się bezpośrednie, krótkotrwałe i chwilowe, możliwe negatywne oddziaływanie. Jest ono związane z etapem budowy, podczas którego może dojść do przekształcenia powierzchni ziemi. Ponadto, chwilowe składowanie materiałów budowlanych, czy odpadów rozbiórkowych, a także transport i praca maszyn mogą powodować krótkotrwały negatywny wpływ na powierzchnię ziemi i stan gleb. Oddziaływanie to jednak oceniono jako nieznaczne i charakterze odwracalnym.

Ewentualny negatywny wpływ planowanych działań na stan powietrza atmosferycznego może być związany z etapem budowy/modernizacji i wynikać może z pracy maszyn budowlanych, a także transportu materiałów budowlanych oraz elementów konstrukcyjnych. Prognozuje się bezpośredni, chwilowy, krótkotrwały wpływ działań ujętych w Planie na stan powietrza, niemniej oddziaływanie to będzie nieznaczne. W znacznej mierze jednak, zamierzenia inwestycyjne ujęte w projektowanym dokumencie mają na celu poprawę stanu powietrza w wyniku ograniczenia zużycia paliw transportowych, redukcji emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych na terenie MOF Ryk.

Działania zaproponowane w projektowanym dokumencie będą zmierzać w pierwszej kolejności do poprawy jakości nawierzchni drogowych oraz upłynnienia ruchu, a także promowania komunikacji zbiorowej. Wszystkie te działania wpłyną na poprawę jakości klimatu akustycznego w najbliższej okolicy dróg. Pozytywnych oddziaływań powinniśmy również oczekiwać w miejscowościach, dla których realizowane będą ścieżki rowerowe. Należy przy tym mieć na uwadze, że w obrębie nowych inwestycji poziomy dopuszczalnego hałasu dla poszczególnych stref muszą zostać dotrzymane lub minimalizowane rozwiązaniami technicznymi i organizacyjnymi.

Potencjalne negatywne oddziaływanie na klimat akustyczny związane będzie z etapem budowy, rozbudowy lub modernizacji poszczególnych ciągów komunikacyjnych. Oddziaływania te będą krótkotrwałe i ustąpią po zakończeniu fazy realizacyjnej.

Pozytywne oddziaływanie działań podjętych w ramach Planu dotyczyć będzie poprawy walorów krajobrazowych, wynikających z modernizacji infrastruktury transportowej oraz wzrost atrakcyjności terenów rekreacyjnych.

Wpływ ustaleń projektu Planu na dobra materialne można określić jako pozytywny. Poprawa systemu transportowego (uzupełnienia brakujących odcinków, poprawa spójności) zwykle przyczynia się do wzrostu gospodarczego. Dodatkowo wszelkie działania związane z podniesieniem konkurencyjności systemu komunikacji zbiorowej również przyczyni się wzmocnienie tego typu oddziaływań zarówno w zakresie wartości przedsiębiorstw świadczących usługi, ale także dostępności nowych terenów z ośrodkami miejskimi, a to z kolei ma wpływ na wzrost wartości nieruchomości. Szczególnie istotne wydaje się być tutaj skrócenie czasu przejazdu i poprawa komfortu podróżowania w obrębie Obszaru Funkcjonalnego, ale także usprawnienie dla podróżowania poza granicami regionu, a tym samym podniesieniu spójności gospodarczej, przestrzennej i społecznej.

Jednym z założeń projektu Planu jest poprawa jakości życia mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego.

Realizacja kierunków działań wyznaczonych w ramach projektowanego dokumentu przyczyni się do zwiększenia odstępności infrastruktury transportowej spełniającej wymagania ochrony środowiska, poprawy dostępności miejsc rekreacji i turystyki

(dostępność sieci ścieżek rowerowych), a także wpłynie pośrednio na krajobraz i klimat obszaru.

Potencjalne negatywne oddziaływania na mieszkańców regionu związane będą przede wszystkim z fazą realizacji inwestycji i towarzyszącym im uciążliwościom w postaci hałasu, zwiększonego ruchu pojazdów, zapylenia. Oddziaływania te będą miały charakter odwracalny i krótkotrwały. Wspomniane oddziaływania negatywne można w znacznej mierze minimalizować i ograniczać poprzez, m.in. wprowadzanie zabezpieczeń, a także organizację pracy. Nie prognozuje się, aby eksploatacja zaplanowanych inwestycji w istotny sposób mogła negatywnie wpływać na zdrowie i życie mieszkańców.

Ze względu na charakter uwzględnionych zadań oraz odległość od granicy państwa nie przewiduje się wystąpienia oddziaływania transgranicznego.

Powyższą opinię przedstawiono po zapoznaniu się z projektem **„Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ryk 2030 z perspektywa 2040”** wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Lublinie**

Beata Sielewicz
/podpisano kwalifikowanym
podpisem elektronicznym/

Otrzymują:

1. Burmistrz Miasta Ryki
2. a/a.