

**PODSUMOWANIE STRATEGICZNEJ OCENY
ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO PLANU
ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ
SUBREGIONU ZACHODNIEGO WOJEWÓDZTWA
ŚLĄSKIEGO**



**Mobilny
Subregion**



Wykonawca:

VIA VISTULA Sp. z o.o.

ul. Nowowiejska 35/5

30-052 Kraków



Zamawiający:

Związek Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego

Województwa Śląskiego

ul. Rudzka 13C

44-200 Rybnik

Kraków, grudzień 2023



Sfinansowano w ramach reakcji Unii Europejskiej na pandemię COVID-19

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	7
2.1.	Informacja o udziale społeczeństwa w ramach opracowania dokumentu pn. Plan Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego	7
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	8
3.1.	Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko	8
3.2.	Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozwiązań alternatywnych	15
3.3.	Sposób i zakres uwzględnienia opinii właściwych organów	15
3.4.	Sposób i zakres zgłoszonych uwag w ramach konsultacji społecznych	20
3.5.	Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu	20
	Spis tabel	25

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 2023 r. poz. 1094 ze zm.) (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 16 grudnia 2022 roku wystąpiono do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Śląskiego 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:

- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach pismem z dnia 17.04.2023 roku, znak pisma WOOS.411.44.2023.AOK określił zakres i stopień szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko do dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu

Zachodniego Województwa Śląskiego”, zgodnie z art. 51, z uwzględnieniem art. 52 ustęp 1 i 2 ustawy ooś, z uwzględnieniem uwag przytoczonych w piśmie.

- Śląskiego Państwowego Inspektora Sanitarnego, pismem z dnia 05.04.2023 roku r., znak NS-NZ.9022.22.7.2023 uzgodnił zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko zgodnie z art. 51 i 52 ust 1 i 2 ustawy ooś.

Po uzyskaniu stosownych uzgodnień w ramach prac sporządzono Prognozę oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego”.

Następnie zwrócono się do odpowiednich organów z prośbą o wydanie opinii do projektu dokumentu „Plan Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego” wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Uzyskano opinie:

- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach – pismo z dnia 30 listopada 2023 r., znak: WOOS.410.557.2023.AOK– Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach wydał opinię z uwagami do prognozy, które to zostały ujęte,
- Śląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego – pismo z dnia 21 listopada 2023 r., znak: NS-NZ.9022.23.22.2023– z pozytywną opinią projektu dokumentu wraz z prognozą.

Od dnia 03 do dnia 27 listopada 2023 roku zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego” wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko. Obwieszczenie zostało zamieszczone na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego. Informacje o konsultacjach społecznych były dostępne również na stronach internetowych Urzędów Gmin i Powiatów, których plan dotyczy oraz w mediach o zasięgu lokalnym.

W czasie udziału społeczeństwa wpłynęły uwagi dotyczące projektu dokumentu pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego” 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 dla Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego

Zgodnie z art. 54 ust. 2 ustawy, zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w opracowywaniu projektu dokumentu „Plan Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko. Obwieszczenie zostało zamieszczone na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego. Informacje o konsultacjach społecznych były dostępne również na stronach internetowych Urzędów Gmin i Powiatów, których plan dotyczy oraz w mediach o zasięgu lokalnym.

Składanie wniosków i uwag do projektu dokumentu możliwe było od dnia 3 listopada 2023 do dnia 27 listopada 2023 roku:

- pisemnie lub ustnie w siedzibie Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego z siedzibą w Rybniku, ul. Rudzka 13C, 44-200 Rybnik;
- pisemnie lub ustnie w trakcie spotkania konsultacyjnego online, które miało miejsce w dniu 15 listopada 2023 r.;
- za pomocą środków komunikacji elektronicznej, bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym, na adres: mobilnosc@subregion.pl.

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 dla Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego” 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 uwag 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 (Dz.U. 2023 poz. 1094 ze zm.). 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 dla Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego”. W ramach tej procedury określane 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 (Dz. U. 2023 poz. 1094 ze zm.) oraz z wymaganiami nałożonymi przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach oraz Śląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.

Fundamentem Plan Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego 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 dla Subregionu Zachodniego” obejmuje wszystkie aspekty mobilności w obszarze subregionu zachodniego.

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 7 rozdziałów:

Rozdział 1 – Czym jest SUMP?

Rozdział definiuje pojęcie mobilności oraz tłumaczy pojęcie planu zrównoważonej mobilności oraz przyczyny jego opracowania.

Rozdział 2 – Obszar analizy

W niniejszym rozdziale scharakteryzowano obszar, dla którego przeprowadzona została analiza.

Rozdział 3 – Jak dzisiaj wygląda mobilność w Subregionie Zachodnim?

W danym rozdziale przedstawione zostały analizy dotyczące obecnego funkcjonowania transportu w Subregionie Zachodnim, stanowiące streszczenie opracowanego raportu Diagnostyczno – Strategicznego. Diagnoza stanu mobilności w Subregionie Zachodnim stanowiła punkt wyjścia do opracowania „Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla Subregionu Zachodniego województwa śląskiego”. Opracowanie było poprzedzone przeprowadzonymi badaniami FGI oraz IDI, pomiarami natężenia ruchu, pomiarami ruchu rowerowego, pomiarami liczby pasażerów wsiadających i wysiadających w pojazdach transportu publicznego oraz ankietami dotyczącymi szeroko rozumianego transportu i mobilności.

Rozdział 4 – Jak tworzyliśmy SUMP Subregionu Zachodniego?

W rozdziale tym dokonano charakterystykę udziału społecznego, sposób promocji SUMP, zasady udziału interesariuszy, jak również analizę scenariuszy działań oraz określono sposób i kryteria wyboru scenariusza, który będzie najkorzystniejszy dla rozwoju mobilności subregionu.

Rozdział 5 – Jak chcemy żeby wyglądała mobilność w Subregionie?

W rozdziale sformułowano wizję oraz cele horyzontalne rozwoju mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego.

Rozdział 6 – Co chcemy robić?

W rozdziale sformułowano cele rozwoju infrastruktury transportowej Subregionu Zachodniego. Cele te opierają się na założeniu zgodności z celami europejskiej polityki klimatycznej oraz krajowej i regionalnej polityki transportowej oraz potrzebami zrównoważonego rozwoju społeczeństwa i gospodarki regionu oraz możliwości pozyskania finansowego wsparcia zewnętrznego na realizację wynikających z SUMP zadań.

W dokumencie przyjęto dwustopniowy podział celów rozwojowych, zakładający stopniowe zwiększenie poziomu zakresu, od celów horyzontalnych, do celów operacyjnych. Narzędziem realizacji poszczególnych celów będą zadania, którym następnie przypisane zostały priorytety i pogrupowane zostały w pakiety działań, gdzie określone zostały zadania główne i zadania dodatkowe.

Rozdział 7 – Jak będziemy realizować plan?

W rozdziale określono harmonogram czasowy wdrażania wyznaczonych działań, każdemu ze wskazanych działań przypisany został jego właściciel tj. instytucja odpowiedzialna za jego realizację i prowadzenie oraz określono źródła finansowania wyznaczonych w SUMP działań. Ponadto w rozdziale ustalone zostały zasady monitorowania i raportowania wyników.

W rozdziale ustalone zostały zasady monitorowania i raportowania wyników oraz przedstawiony został katalog mierzalnych wskaźników wraz z określeniem początkowych, pośrednich i docelowych wartości wskaźników w wyniku realizacji planu oraz sposobu redukcji ryzyka nieosiągnięcia zakładanych wskaźników.

Uwzględniając projektowane zapisy Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Zachodniego, powstała następująca wizja rozwoju obszaru.

***W 2030 roku mobilność w Subregionie Zachodnim jest spójna i zrównoważona.
Publiczny transport zbiorowy jest zintegrowany przestrzennie, czasowo i taryfowo.
Funkcjonuje kompleksowy system rowerowy, a przestrzenie publiczne są atrakcyjne dla pieszych.***

W celu realizacji polityki mobilności wynikającej z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Zachodniego, kluczowe jest określenie celów horyzontalnych, do których należy dążyć poprzez realizację celów operacyjnych.

Cele horyzontalne są spójne z założeniami dokumentów wspólnotowych, a ponadto dążą do realizacji polityki mobilności na szczeblu krajowym, odpowiadając na główne postulaty określające mobilność w Obszarach Funkcjonalnych w Polsce. Przyjmuje się cele horyzontalne, które opracowano w nawiązaniu do wizji mobilności, a także w oparciu o diagnozę stanu istniejącego w zakresie mobilności w Subregionie i analizę potrzeb

mieszkańców i użytkowników systemu transportowego, zdiagnozowaną na etapie dotychczasowych prac nad dokumentem:



Realizacja celów horyzontalnych jest powiązana z celami operacyjnymi, które przewidują bardziej precyzyjne odniesienie się do konkretnych obszarów interwencji. Są one powiązane z późniejszymi działaniami, tak aby te były dopasowane do poszczególnych elementów systemu transportowego (w tym publicznego transportu zbiorowego, ruchu rowerów, pieszych, bezpieczeństwa ruchu).

Tabela 3.1 Cele horyzontalne i operacyjne

CEL I	ATRAKCYJNY I KONKURENCYJNY TRANSPORT PUBLICZNY
C11	Integracja mobilności na obszarze Subregionu Zachodniego
C12	Zwiększenie dostępności transportu publicznego
C13	Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego
CEL II	MOBILNOŚĆ PRZYJAZNA ŚRODOWISKU
C21	Rozwój i poprawa warunków ruchu mobilności aktywnej
C22	Rozwój elektromobilności
C23	Przestrzeń publiczna przyjazna zrównoważonej mobilności
C24	Ekologiczna logistyka miejska
CEL III	POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA KOMUNIKACYJNEGO
C31	Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego niechronionych uczestników ruchu
C32	Likwidacja miejsc niebezpiecznych
CEL IV	WSPÓLNE ZAANGAŻOWANIE NA RZECZ SUMP
C41	Mieszkańcy świadomi zrównoważonej mobilności
C42	Zrównoważona mobilność w mikro skali
C43	Decyzje o mobilności oparte na danych
C44	Współpraca na rzecz mobilności w Subregionie Zachodnim

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego

Tabela poniżej przedstawia cele operacyjne wraz z ich opisem.

Tabela 3.2 Cele operacyjne SUMP Subregionu Zachodniego

Cel	Opis
C11	Integracja mobilności w Subregionie Zachodnim stanowi niezwykle istotny element przyczyniający się do poprawy konkurencyjności systemu, w szczególności transportu zbiorowego. Powinna ona przyjąć zarówno formę organizacyjną, jak i infrastrukturalną.
C12	Dostępność do transportu zbiorowego powinna być zwiększana, tak aby stanowił on atrakcyjną metodę przemieszczania się w obrębie Subregionu Zachodniego. Obszar posiada dość gęstą sieć przystanków, więc w ramach tego celu proponuje się podjęcie szeregu działań związanych z rozwojem sieci połączeń o nowe kierunki lub zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów. Zakłada się również włączenie nowych obszarów zabudowy w sieć istniejących lub nowych linii komunikacyjnych.
C13	Aby transport publiczny mógł stanowić konkurencję dla transportu indywidualnego konieczne jest podjęcie szeregu działań z zakresu jego uprzywilejowania w ruchu drogowym, a także wykreowania wysokiej jakości jego funkcjonowania.
C21	Realizacja tego celu przyczyni się do rozwoju szeroko pojętej infrastruktury związanej z ruchem pieszych i rowerów na obszarze Subregionu Zachodniego
C22	Elektromobilność jest jednym z trendów we współczesnej mobilności mieszkańców, dlatego dążenie do realizacji celu zwiększanie udziału pojazdów zeroemisyjnych w podróżach powinno być traktowane całościowo w Subregionie. Cel ten można realizować poprzez rozpowszechnianie wykorzystania pojazdów zeroemisyjnych, budowę infrastruktury dla ładowania bądź tankowania pojazdów zeroemisyjnych czy dopłaty np. do zakupu rowerów elektrycznych.
C23	Zrównoważona mobilność to nie tylko inwestycje w środki transportu lecz także poprawa jakości przestrzeni publicznej której charakter wpływa na podjęcie decyzji komunikacyjnej przez mieszkańca. W ramach tego działania postuluje się podjęcie działań z zakresu rewitalizacji przestrzeni publicznych tak by były one bardziej przyjazne ruchowi pieszych i rowerów, a także były ukierunkowane na transport publiczny. Działania te będą prowadziły także do uspokojenia ruchu pojazdów.
C24	Logistyka miejska stanowi istotną składową systemu transportowego miasta. Realizacja dostaw, czy usług komunalnych jest kluczowa dla właściwego funkcjonowania obszaru. Z tego względu niezbędne jest podjęcie działań z zakresu uczynienia jej bardziej przyjazną środowisku.
C31	Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego stanowi jeden z najważniejszych elementów przyczyniających się do zmiany
C32	Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest jednym z kluczowych postulatów Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Należy dążyć do wizji 0, czyli ograniczyć liczbę zmarłych w wypadkach komunikacyjnych do 0 w perspektywie całego Subregionu. Realizować ten cel można poprzez inwestycje w infrastrukturę punktową i liniową bezpieczeństwa, ograniczanie prędkości na sieci drogowej, a także programy

Cel	Opis
	pilotażowe czy poprawę bezpieczeństwa w obszarze szkół, co jest bardzo istotnym elementem działań.
C41	Świadomość mieszkańców w zakresie konieczności zmiany nawyków związanych z przemieszczaniem się stanowi kluczowy element skuteczności podejmowanych innych działań, w tym inwestycyjnych. Realizacja tego celu ma miejsce poprzez działania edukacyjne i promocyjne.
C42	Realizacja niniejszego celu przyczyni się do wdrożenia idei zrównoważonej mobilności w skali lokalnej – ze szczególnym uwzględnieniem planowania przestrzennego i dużych generatorów ruchu. W ramach niniejszego celu powinny być także realizowane gminne dokumenty SUMP uszczegóławiające i rozwijające działania wynikające z niniejszego dokumentu.
C43	Pozyskiwanie danych jest niezbędne dla właściwego utrzymania procesu. Decyzje w zakresie kierunków rozwoju systemu transportowego powinny następować w oparciu o wiarygodne dane, co stanowi także ważny argument w dyskusji z mieszkańcami. Dzięki danym możliwa będzie także ocena procesu wdrażania SUMP w życie i podjęcie decyzji co do dalszych kroków i ewaluacji dokumentu.
C44	Realizacja wspólnych zadań o charakterze ponadgminnym wymaga ścisłej współpracy pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego. Odpowiedzialność za kierunki rozwoju mobilności w Subregionie Zachodnim spoczywa na wszystkich samorządach. Działanie na rzecz mieszkańców wymaga porozumienia się ponad istniejącymi podziałami.

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego

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 2023 poz. 1094 ze zm.), 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 w Katowicach publikacji Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Katowicach, 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 Śląskiego 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 (Dz. U. z 2023 poz. 1094 ze zm.) 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 przeanalizowano 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 (Dz. U. z 2022 poz. 1029 ze zm.) 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 przeanalizowano 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 „Plan Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko został poddany procedurze zaopiniowania przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach oraz Śląskiego 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 w Katowicach – pismo z dnia 30 listopada 2023 r., znak: WOOS.410.557.2023.AOK– Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach wydał opinię z uwagami do prognozy, które to zostały ujęte,
- Śląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego – pismo z dnia 21 listopada 2023 r., znak: NS-NZ.9022.23.22.2023– z pozytywną opinią projektu dokumentu wraz z prognozą.

Sposób uwzględnienia uwag Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach przedstawia poniższa tabela.

Tabela 3.3. Sposób uwzględnienia uwag RDOŚ w Katowicach

Lp.	Uwaga	Odpowiedź na uwagę
1.	<p>W ramach planu mobilności, jak stwierdzono w prognozie oddziaływania na środowisko - żadna z planowanych inwestycji związanych z budową ścieżek rowerowych i pieszych oraz linii kolejowych, nie będzie przebiegać przez obszary chronione Natura 2000. Zwracam uwagę, iż w rozdziale 7 przedłożonej prognozy oddziaływania na środowisko, zatytułowanym „Przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne i skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne, na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko” zostały wskazane obowiązujące plany zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000, jednak nie odniesiono się do konkretnych przedmiotów oraz celów ochrony (jak sugeruje tytuł rozdziału). Informuję również, że dla obszarów Natura 2000; Graniczny Meander Odry PLH240013, Las koło Tworkowa PLH240040 oraz Stawy Wielikąt i Las Tworkowski PLB240003 - obwieszczeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z 25 stycznia 2023 roku przystąpiono do sporządzenia nowych planów zadań ochronnych dla w/w obszarów.</p>	<p>Dla wszystkich wymienionych obszarów Natura 2000 przygotowano korekty w zakresie dokumentów planistycznych.</p>
2.	<p>W prognozie oddziaływania na środowisko (rozdział 4.13. Zasoby przyrodnicze i formy ochrony przyrody – str. 74-75) pokrótce opisano rezerwat przyrody Łęczczok, jednak pominięto nazwę rezerwatu. Dodatkowo, nie wskazano zarządzenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody Łęczczok.</p>	<p>Poprawiono zapisy Prognozy w tym zakresie.</p>

Lp.	Uwaga	Odpowiedź na uwagę
3.	<p>W uzgodnieniu stanowiska w sprawie zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego projektu dokumentu (pismo WOOŚ.411.44.2023.AOK z 17 kwietnia 2023 r.) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach wskazał, iż prognoza oddziaływania na środowisko powinna uwzględniać, analizować i oceniać „funkcjonowanie korytarzy ekologicznych określonych w opracowaniu „Korytarze ekologiczne w województwie śląskim – koncepcja do planu zagospodarowania przestrzennego województwa” (Parusel J.B., Skowrońska K., Wower A. (red.) 2015 CDPGŚ)”. Zgodnie z w/w opracowaniem, przez teren Subregionu Zachodniego przebiegają korytarze migracji ssaków kopytnych oraz ssaków drapieżnych, regionalne i ponadregionalne korytarze ornitologiczne oraz międzynarodowy korytarz spójności obszarów chronionych „Olza – Odra” M33. W przedłożonej prognozie oddziaływania na środowisko wskazano, że przez teren opracowania przebiega m.in. korytarz ekologiczny spójności obszarów chronionych (Rudy Wielkie i Dolina Górnej Wisły)”. Przebieg w/w korytarza ekologicznego (wskazanego w opracowaniu Polskiej Akademii Nauk - Zakładu Badania Ssaków w Białowieży z 2005 r.) nie pokrywa się z przebiegiem międzynarodowego korytarza spójności obszarów chronionych „Olza – Odra”.</p>	<p>Analizę oddziaływań rozbudowano o korytarze ekologiczne opisane w Opracowaniu ekofizjograficznym do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego. Część Prognozy dotycząca diagnozy istniejącego środowiska przyrodniczego również została uzupełniona ww. zakresie.</p>
4.	<p>na str. 13 prognozy oddziaływania na środowisko wskazano „Sporządzony SUMP składa się z 13 rozdziałów”, po czym wymieniono (zgodnie z układem dokumentu) 7 rozdziałów;</p>	<p>Poprawiono</p>
5.	<p>w rozdziale 3.3 Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu regionalnym (na stronach 34 - 37 prognozy oddziaływania na środowisko) dokonano oceny zgodności dokumentów lokalnych z „Polityką gospodarki niskoemisyjnej dla województwa śląskiego. Regionalna polityka energetyczna</p>	<p>Poprawiono</p>

Lp.	Uwaga	Odpowiedź na uwagę
	do roku 2030”. Stwierdzono, że „Cele horyzontalne jak i cele operacyjne projektu SUMP nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne”, jednak przedstawiona analiza zgodności dokumentów lokalnych z polityką gospodarki niskoemisyjnej jest tylko pośrednią analizą zgodności „Planu Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego” z dokumentami lokalnymi	
6.	na mapach przedstawiających inwestycje kolejowe (rys. 7.8, rys. 7.15, rys. 7.18) linie kolejowe oznaczone zostały kolorami, a w legendzie przypisano im kolejne numery (od 1 do 13). W części tekstowej nie odniesiono się do w/w oznaczeń, co utrudnia jednoznaczne ustalenie, do której linii kolejowej odnoszą się opisy i wskazania;	Poprawiono
7.	jak wspomniano wcześniej, w rozdziale 7 przedłożonej prognozy oddziaływania na środowisko, zatytułowanym „Przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne i skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne, na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko” nie odniesiono się do konkretnych przedmiotów oraz celów ochrony obszarów Natura 2000. Podobnie w znikomy sposób odniesiono się (jak sugeruje tytuł rozdziału) do oddziaływań: bezpośrednich, pośrednich, wtórnych i skumulowanych, krótkoterminowych, średnioterminowych i długoterminowych, stałych i chwilowych. W tabeli 7.1. (Ocena ewentualnego oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska i na człowieka zadań przewidzianych do realizacji) określono jedynie, czy oddziaływania są pozytywne (+), negatywne (-), zarówno pozytywne jak i negatywne (+/-) lub wskazano brak zauważalnego oddziaływania (0);	Poprawiono

Lp.	Uwaga	Odpowiedź na uwagę
8.	<p>dokonana w w/w tabeli 7 ocena oddziaływań budzi wątpliwości. Na przykład dla zadania „Budowa i modernizacja linii kolejowych”, w ramach którego planowana jest budowa dwóch nowych linii kolejowych, nie stwierdzono żadnego negatywnego oddziaływania. Dla obszarów Natura 2000 wskazano brak zauważalnego oddziaływania (0), pozytywne oddziaływanie na klimat i jego zmiany, natomiast na pozostałe komponenty środowiska – oddziaływanie zarówno pozytywne jak i negatywne (+/-). W przypadku zadania „Planowanie i rozbudowa sieci oraz modernizacja dróg dla pieszych i rowerów”, w prognozie oddziaływania na środowisko stwierdzono wcześniej, że „w pobliżu obszaru Natura 2000 „Stawy Wielikąt i Las Tworkowski” będzie przebiegać jedna z Subregionalnych tras rowerowych” oraz że „Spośród wszystkich obszarów (chronionych), dwa z nich będą znajdowały się w obrębie planowanych ścieżek rowerowych. Są to: użytek ekologiczny „Meandry rzeki Rudy” oraz Park Krajobrazowy Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich wraz z otuliną”. W tabeli 7 dla w/w zadania oceniono oddziaływania na obszary Natura 2000 jako pozytywne (+), a na pozostałe formy ochrony przyrody jako oddziaływania zarówno pozytywne jak i negatywne (+/-).</p>	Poprawiono

Źródło: Opracowanie własne

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 „Plan Zrównoważonej Mobilności dla Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko. Obwieszczenie zostało zamieszczone na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego. Informacje o konsultacjach społecznych były dostępne również na stronach internetowych Urzędów Gmin i Powiatów, których plan dotyczy oraz w mediach o zasięgu lokalnym.

Składanie wniosków i uwag do projektu dokumentu możliwe było od dnia 3 listopada 2023 do dnia 27 listopada 2023 roku:

- pisemnie lub ustnie w siedzibie Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego z siedzibą w Rybniku, ul. Rudzka 13C, 44-200 Rybnik;
- pisemnie lub ustnie w trakcie spotkania konsultacyjnego online, które miało miejsce w dniu 15 listopada 2023 r.;
- za pomocą środków komunikacji elektronicznej, bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym, na adres: mobilnosc@subregion.pl.

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”.

Łącznie w trakcie konsultacji społecznych wpłynęły uwagi od 14 osób lub instytucji opiniujących dokument. W tabeli stanowiącej załącznik do niniejszego opracowania zestawiono postulaty zgłoszone na poszczególnych spotkaniach oraz w formie elektronicznej wraz z odniesieniem się Wykonawcy co do ich dalszego procedowania w ramach SUMP Subregionu Zachodniego i Prognozy oddziaływania na środowisko.

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

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 ważnym 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 zakłada zastosowanie podstawowych metod monitorowania i oceny jego realizacji. Głównym narzędziem monitorowania realizacji SUMP będą corocznie mierzone wskaźniki, pozyskane z ogólnodostępnych źródeł danych oraz z wykorzystaniem pomiarów własnych.

Konieczność monitoringu wdrażania postanowień SUMP wynika również z ustawy OOS. 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 OOS).

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.

Realizację działań zapisanych w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej ocenia się za pomocą dwóch grup wskaźników: ogólne wskaźniki SUMI – rekomendowane przez Komisję Europejską oraz dedykowane wskaźniki dostosowane do opracowania dotyczącego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Subregionu Zachodniego.

Tabela poniżej przedstawia wybrane cztery główne wskaźniki, które są rekomendowane do stosowania przez Komisję Europejską, a na poziomie krajowym weryfikowane przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT). Są to tzw. wskaźniki zrównoważonej

mobilności miejskiej (SUMI), proponowane przez Komisję Europejską, które powinny być wyznaczane w okresie horyzontu operacyjnego i prognostycznego SUMP.

Tabela 3.4 Wskaźniki zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI)

Wskaźnik SUMI	Opis wskaźnika	Oczekiwany kierunek zmian
Bezpieczeństwo ruchu drogowego	Ofiary śmiertelne w wypadkach komunikacyjnych na obszarze miejskim w ujęciu rocznym	 <p>Spadek liczby ofiar śmiertelnych na sieci drogowej Subregionu Zachodniego</p>
Dostęp do publicznego transportu zbiorowego	Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	 <p>Wzrost liczby mieszkańców z bardzo dobrym i dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego</p>
Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych	Cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w obszarze miejskim	 <p>Utrzymanie poziomu emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu</p>
Jakość powietrza	Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe dla PM _{2,5}) w obszarze miejskim	 <p>Utrzymanie poziomu emisji zanieczyszczeń powietrza</p>

Źródło: metodyka opracowania wskaźników SUMP przez KE/CUPT

Tabela poniżej prezentuje wartości bazowe i oczekiwane wskaźników SUMI.

Tabela 3.5 Wartości bazowe i oczekiwane wskaźników SUMI

Wskaźnik SUMI	Opis wskaźnika	2023	2030	2040
Bezpieczeństwo ruchu drogowego	Ofiary śmiertelne w wypadkach komunikacyjnych na obszarze miejskim w ujęciu rocznym	1,97	1,90	1,80
Dostęp do publicznego transportu zbiorowego	Mieszkańcy z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	36,8 %	39,0 %	42,0 %
Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych	Cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w obszarze miejskim	Scenariusz 0 – CO 19454,447 Mg, NO _x - 4627,95 Mg, TSP - 2939,835 Mg, B(a)P - 0,003 Mg, CO ₂ – 1 077 093,102 Mg	Scenariusz 0 – CO - 18166,67 Mg, NO _x - 2572,47 Mg, TSP - 2872,237 Mg, B(a)P - 0,002534298 Mg, CO ₂ - 718839,818 Mg Scenariusz 1 – CO - 17987,54223 Mg, NO _x - 2602,531337 Mg, TSP - 2872,609 Mg, B(a)P - 0,0025 Mg,	Scenariusz 0 – CO - 18458,676 Mg, NO _x - 2656,31 Mg, TSP - 2874,639 Mg, B(a)P - 0,00258 Mg, CO ₂ - 737291,31 Mg Scenariusz 1 – CO - 18328,531 Mg, NO _x - 2647,351 Mg, TSP - 2874,466 Mg, B(a)P - 0,003 Mg, CO ₂ - 733692,380

Wskaźnik SUMI	Opis wskaźnika	2023	2030	2040
			CO ₂ - 723121,86 Mg Scenariusz 2 - CO - 18345,0474 Mg, NO _x - 2649,042 Mg, TSP - 2874,512 Mg, B(a)P - 0,00257 Mg, CO ₂ - 734241,19 Mg, Scenariusz 3 - CO - 18168,476 Mg, NO _x - 2631,86 Mg, TSP - 2874,047 Mg, B(a)P - 0,00255 Mg, CO ₂ - 728533,153 Mg	
Jakość powietrza	Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe dla PM _{2,5}) w	Scenariusz 0 - 2939,835 Mg	Scenariusz 0 - 2872,24 Mg, Scenariusz 1 - 2872,61 Mg, Scenariusz 2 - 2871,77 Mg, Scenariusz 3 -	Scenariusz 0 - 2874,64 Mg, Scenariusz 1 - 2874,466 Mg, Scenariusz 2 - 2874,51 Mg,

Wskaźnik SUMI	Opis wskaźnika	2023	2030	2040
	obszarze miejskim		2871,39 Mg	Scenariusz 3 - 2874,047 Mg

Źródło: opracowanie własne

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 3.1 Cele horyzontalne i operacyjne.....	11
Tabela 3.2 Cele operacyjne SUMP Subregionu Zachodniego	12
Tabela 3.3. Sposób uwzględnienia uwag RDOŚ w Katowicach	16
Tabela 3.4 Wskaźniki zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI)	22
Tabela 3.5 Wartości bazowe i oczekiwane wskaźników SUMI	23