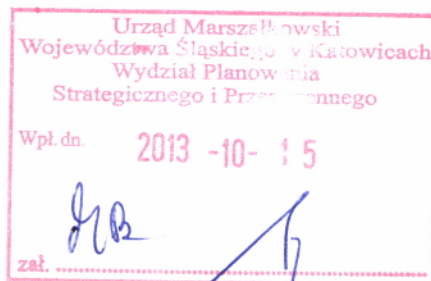




**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W KATOWICACH**

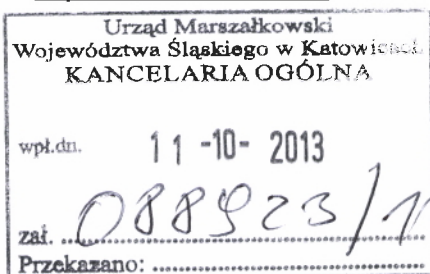


SEKAP



Katowice, 10 października 2013 r.

WOŚ.410.350.2013.MG  
za potwierdzeniem odbioru



**Urząd Marszałkowski  
Województwa Śląskiego  
ul. Ligonia 46  
40-037 Katowice**

Odpowiadając na wniosek znak: SP RCAS.071.00009.2013, SP RCAS.KW-00057/13 z 25.09.2013 r. (wpływ: 30.09.2013 r.), w sprawie zaopiniowania projektu „Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego” – po przeanalizowaniu załączonych do pisma dokumentów, tj. projektu ww. Strategii oraz prognozy oddziaływania na środowisko sporządzonej do tego dokumentu – informuję, że w trybie art. 54 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 (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.)

**opiniuję pozytywnie**

projekt ww. Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego.

Celem przedmiotowej Strategii jest stworzenie w województwie śląskim efektywnego systemu transportu umożliwiającego sprawne przemieszczenie się mieszkańców regionu i przewóz towarów, przy zachowaniu wysokiej jakości usług.

Dokument wyznacza cele i kierunki działań w perspektywie roku 2030, uwzględniając warunki funkcjonowania i prognozy rozwoju dla różnych gałęzi transportu i komunikacji publicznej. Będzie on stanowił podstawę decyzji infrastrukturalnych i organizacyjnych w zakresie rozbudowy systemu transportu w całym regionie przy uwzględnieniu dwóch horyzontów czasowych: bliższego do 2020 (etap I) i dalszego do 2030 roku (etap II). Strategia została opracowana w zgodności z dokumentami programowymi Unii Europejskiej i spójności z Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Śląskiego na lata 2014-2020. Zgodnie z przedstawioną wizją, województwo śląskie w perspektywie 2030 roku ma być regionem o dobrze zorganizowanym systemie transportu, sprawnie i efektywnie zarządzanym oraz bezpiecznym – w wymiarze ekologicznym i technicznym.

Dla osiągnięcia wizji rozwoju wskazano cele i priorytetowe kierunki działań, podzielone w wymiarze terytorialnym na 3 grupy: cele odnoszące się do województwa, jako regionu będącego częścią krajowych i międzynarodowych powiązań transportowych, cele odnoszące się do aglomeracji i związanego z nimi transportu miejskiego oraz cele horyzontalne, które dotyczą zarówno całego regionu jak i obszarów aglomeracyjnych.

W dokumencie wskazano listę 28 dużych przedsięwzięć, o istotnym znaczeniu dla kształtowania procesów rozwoju regionu, podzielonych na następujące kategorie: transport drogowy (13), transport szynowy (6), transport lotniczy (2), transport wodny (1), transport rowerowy (1), transport multimodalny (1), organizacja transportu (4).

Analizując projekt Strategii dostrzega się problematykę negatywnych oddziaływań transportu na środowisko przyrodnicze i zagrożenia, jakie rozwój transportu niesie dla ochrony różnorodności biologicznej. Z treści prognozy wynika, że rozkład przestrzenny obszarów chronionych w województwie oraz przebiegi głównych osi korytarzy transportowych przynajmniej częściowo pokrywają się. Istniejące sieci – drogowa i kolejowa – przecinają obszary chronione, bądź łączące je korytarze ekologiczne. Z tego względu, a także z uwagi na istniejące uwarunkowania prawne należy przyjąć, iż realizacja niektórych celów, kierunków działań i przedsięwzięć zawartych w Strategii potencjalnie może mieć miejsce także na obszarach objętych ochroną prawną na mocy ustawy o ochronie przyrody, bądź na te obszary oddziaływać.

Najsilniejsze potencjalne negatywne skutki dla większości komponentów środowiska będą związane z kierunkami dotyczącymi budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej: 1a *Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej i szynowej, w tym wsparcie kluczowej infrastruktury transportowej sieci TEN-T*, 1d *Rozbudowa i promowanie lotniska regionalnego i lotnisk lokalnych oraz realizowanych przez nie lotów krajowych*, a w mniejszym stopniu 2a *Tworzenie i rozwój multimodalnych węzłów przeładunkowych* oraz 3a *Tworzenie centrów przesiadkowych*.

Planowane w ramach Strategii duże przedsięwzięcia infrastrukturalne i organizacyjne dotyczące systemu transportu mogą oddziaływać negatywnie na korytarze ekologiczne zidentyfikowane na obszarze województwa śląskiego poprzez ograniczenie ich drożności.

W odniesieniu do obszarów specjalnej ochrony ptaków podkreślenia wymagają potencjalne negatywne skutki rozbudowy i modernizacji lotniska w Kaniowie, położonego w obszarze ponadregionalnego korytarza ornitologicznego Dolina Górnej Wisły, łączącego OSO Dolina Górnej Wisły PLB240001 z OSO Stawy w Brzeszczach PLB120009 i Dolina Dolnej Soły PLB120004. Wzrost natężenia ruchu lotniczego (w zależności od skali wzrostu) wpłynie ograniczająco na drożność korytarza i spójność wymienionych obszarów Natura 2000 poprzez płoszenie i potencjalne kolizje statków powietrznych z ptakami.

Negatywne skutki dla środowiska może również przynieść rozbudowa infrastruktury transportowej, która związana jest z zajętością terenu, przekształceniem rzeźby terenu i krajobrazu, zmianami obejmującymi wody powierzchniowe i gleby, niszczeniem siedlisk i populacji gatunków oraz pogarszaniem ich stanu, negatywnymi oddziaływaniami na powietrze, zdrowie człowieka, a nawet dziedzictwo kulturowe.

Z pozytywnymi skutkami dla środowiska może wiązać się sama modernizacja infrastruktury. Ograniczenie wskazanych negatywnych oddziaływań uwzględnione zostało w celu 4 nastawionym na wzrost bezpieczeństwa systemu transportowego, w tym bezpieczeństwa środowiskowego. Realizacja powyższego celu oraz zawartych w nim kierunków działań (zwłaszcza 4d *Projektowanie, budowa i przebudowa infrastruktury zgodnie z zasadami bezpieczeństwa* oraz 4c *Wdrożenie i przestrzeganie procedur*

bezpieczeństwa przewozu) będzie wiązała się z najsilniejszymi pozytywnymi wpływami na środowisko przyrodnicze.

Określone w Strategii cele horyzontalne oraz zasady wdrażania, wyznaczają standardy realizacji przedsięwzięć z uwzględnieniem potrzeb ochrony zasobów przyrody.

Analiza potencjalnych konsekwencji odstąpienia od wdrożenia zapisów Strategii wykazała ryzyko wystąpienia szeregu negatywnych skutków dla większości komponentów środowiska, przewyższających ewentualne zyski, a wynikających z nasilenia się problemów i trendów zidentyfikowanych w obszarze transportu. Realizację dokumentu uznano więc za korzystniejszy środowiskowo wariant, zwłaszcza w przypadku uwzględnienia środków przeciwdziałania, ograniczania i kompensacji potencjalnych negatywnych oddziaływań.

W odniesieniu do zidentyfikowanych negatywnych oddziaływań na środowisko przyrodnicze, kulturowe i zdrowie człowieka, w prognozie zaproponowano rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą.

Realizacja zapisów dotyczących rozwoju systemu transportu w województwie śląskim winna uwzględniać działania zapewniające ochronę zwierząt, ich ostoi i szlaków migracji. Szlaki transportowe, tworzone i eksploatowane z uwzględnieniem potrzeb zwierząt, umożliwią współbywanie ludzi i przemieszczających się zwierząt.

Ostatecznie każde z planowanych przedsięwzięć będzie docelowo podlegało odrębnym procedurom oceny oddziaływania na środowisko na etapie uzyskiwania odpowiednich decyzji administracyjnych. Przy projektowaniu i wykonaniu infrastruktury zostaną uwzględnione uwarunkowania przyrodnicze, a ich negatywne wpływy na przyrodę zostaną ograniczone, w tym poprzez środki ochrony zapobiegające, minimalizujące lub kompensujące zagrożenia.

Biorąc pod uwagę powyższe, stwierdzono, iż zapisy projektu pozwalają wypracować kompromis pomiędzy rozwojem różnych gałęzi transportu na obszarach chronionych województwa, a zachowaniem jego wartości przyrodniczych.

Realizacja postanowień Strategii, z zastrzeżeniem zachowania warunku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, przyczyni się do poprawy warunków życia mieszkańców województwa oraz warunków środowiskowych na przedmiotowym terenie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska  
w Katowicach

  
mgr Bernard Błaszczyk

Do wiadomości:  
WOŚ a/a



# ŚLĄSKI PAŃSTWOWY WOJEWÓDZKI INSPEKTOR SANITARNY

40 – 074 Katowice, ul. Raciborska 39, skrytka pocztowa 591

[wsse.katowice@pis.gov.pl](mailto:wsse.katowice@pis.gov.pl)

Urząd Marszałkowski  
Województwa Śląskiego w Katowicach  
KANCELARIA OGÓLNA

<http://wssekatowice.pis.gov.pl/>

wpl.dn. 2013 -10- 25

Katowice, dnia 17.10.2013 r.

NS-NZ.4124.7.2013.MD

Przekazano: .....

## OPINIA SANITARNA

Na podstawie art. 3 ustawy z dnia 14 marca 1985 r. o Państwowej Inspekcji Sanitarnej (Dz. U. z 2011 r. Nr 212 poz. 1263 z późn. zm.), art. 54 ust 1, w związku z art. 58 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 (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku: Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, ul. Ligon 46, 40-037 Katowice z dnia 25.09.2013 r., znak: SP RCAS.071.00009.2013 SP RCAS.KW-00056/13

**Śląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny**

**o p i n i u j e   p o z y t y w n i e**

**w zakresie wymagań higienicznych i zdrowotnych projekt „Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.**

## UZASADNIENIE

Celem Strategii jest stworzenie w województwie śląskim efektywnego systemu transportu umożliwiającego sprawne przemieszczanie się mieszkańców regionu i przewóz towarów, przy zachowaniu wysokiej jakości usług. Dokument wyznacza cele i kierunki działań w perspektywie roku 2030, uwzględniając warunki funkcjonowania i prognozy rozwoju dla różnych gałęzi transportu i komunikacji publicznej. Będzie on stanowił podstawę decyzji infrastrukturalnych i organizacyjnych w zakresie rozbudowy systemu transportu w całym regionie przy uwzględnieniu dwóch horyzontów czasowych: bliższego do 2020 (etap I) i dalszego do 2030 roku (etap II). Dokument został opracowany w zgodności z dokumentami programowymi Unii Europejskiej i spójności z Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Śląskiego na lata 2014-2020.

W toku prac nad Strategią określono pięć pól strategicznych:

1. Otwartość i spójność
2. Komplementarność
3. Bezpieczeństwo
4. Innowacje
5. Mobilność.

Pierwszym wskazanym polem jest otwartość i spójność umożliwiająca zachowanie wewnętrznej sprawności systemu transportowego województwa w powiązaniu z systemami krajowym i europejskim. Aktywności pozostające w zakresie tego pola obejmują działania planistyczne, organizacyjne i inwestycyjne zmierzające w kierunku zapewnienia wewnętrznej

i zewnętrznej spójności i komplementarności połączeń drogowych, szynowych, wodnych i lotniczych.

Komplementarność w aspekcie kreowania systemu transportowego rozumiana jest przede wszystkim jako współpraca różnych podmiotów realizujących działania w sferze transportu. W ramach wskazanego pola akcent powinien być położony na działania mające na celu integrację różnych gałęzi transportu. Działania te dotyczą zarówno transportu towarowego jak i osobowego. Istotne będą działania dotyczące wykorzystania infrastruktury w postaci węzłów przeładunkowych czy też działań związanych z kooperacją przewoźników i spedytorów. Natomiast w kontekście transportu osobowego działania powinny być ukierunkowane na tworzenie węzłów przesiadkowych oraz integrację czy koordynację przewozów na poziomie regionalnym.

Bezpieczeństwo to istotny czynnik pozwalający zachować wewnętrzną sprawność i efektywność systemu oraz minimalizujący szkody dla otoczenia. Pole to określa działania podejmowane zarówno w celu zapewnienia bezpieczeństwa przejazdu, jak i zapewnienia ochrony dla środowiska społecznego i naturalnego otaczającego szlaki komunikacyjne. Aktywności cechujące to pole będą miały charakter rozwiązań prawnych, organizacyjnych, inwestycyjnych oraz planistycznych.

Kolejne pole stanowią innowacje. Nowoczesne technologie transportowe umożliwiają podniesienie jakości działań w każdym z poprzednio wymienionych pól. Precyzyjnie zaplanowane i zorganizowane działania inwestycyjne wdrażające nowoczesne technologie transportowe wzmocnią osiągnięcie założonych celów strategicznych.

W kontekście coraz większej mobilności ludzi, zależnej zarówno od czynników decydujących o przemieszczaniu jak i warunków wpływających na wybór środka transportu, konieczne jest promowanie rozwiązań, które przyczynią się do zmniejszenia kongestii oraz upłynnienia przewozów pasażerskich na poziomie regionalnym, międzynarodowym oraz lokalnym, przy wykorzystaniu różnych gałęzi transportu. W tym celu konieczne jest promowanie transportu zbiorowego, jako środka komunikacji umożliwiającego szybkie przemieszczanie się w dowolnym kierunku.

Wszystkie wymienione pola przenikają się wzajemnie. Realizacja inwestycji transportowych przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa transportu i w środkach transportu, poprawy wewnętrznej i zewnętrznej spójności i komplementarności systemu oraz będzie umożliwiała zastosowanie nowoczesnych, innowacyjnych technologii. Potraktowanie bezpieczeństwa jako priorytetu, poprzez przyjęcie określonych rozwiązań prawnych, organizacyjnych, inwestycyjnych oraz planistycznych, wpłynie pozytywnie na jakość infrastruktury, przyczyni się do poprawienia integracji oraz będzie motorem wprowadzania innowacji. Dążenie do integracji wymusi stosowanie innowacyjnych rozwiązań, a w konsekwencji wpłynie na jakość infrastruktury i zwiększy bezpieczeństwo zarówno przejazdu jak i środowiska społecznego i naturalnego otaczającego szlaki komunikacyjne. Zastosowane innowacje wzmocnią wysoką jakość infrastruktury, zwiększą bezpieczeństwo oraz ułatwią zachowanie wewnętrznej sprawności systemu transportowego województwa i jego kompatybilności z systemami zewnętrznymi.

Zgodnie z wizją dokumentu, województwo śląskie w perspektywie 2030 roku ma być regionem o dobrze zorganizowanym systemie transportu, sprawnie i efektywnie zarządzanym oraz bezpiecznym – w wymiarze ekologicznym i technicznym. Dla osiągnięcia wizji rozwoju wskazano cele i priorytetowe kierunki działań, podzielone w wymiarze terytorialnym na 3 grupy: cele odnoszące się do województwa, jako regionu będącego częścią krajowych i międzynarodowych powiązań transportowych, cele odnoszące się do aglomeracji i związanego z nimi transportu miejskiego oraz cele horyzontalne, które dotyczą zarówno całego regionu jak i obszarów aglomeracyjnych. W dokumencie wskazano także listę 28

dużych przedsięwzięć, o istotnym znaczeniu dla kształtowania procesów rozwoju regionu, podzielonych na następujące kategorie:

- 1) transport drogowy (13):
  - a) budowa autostrady A1 od Pyrzowic do granicy z województwem łódzkim
  - b) budowa obwodnicy autostradowej Metropolii Górnośląskiej (A4)
  - c) budowa drogi ekspresowej S1
  - d) budowa drogi ekspresowej S11
  - e) budowa drogi ekspresowej S46
  - f) budowa drogi ekspresowej S69
  - g) budowa Drogi Regionalnej Racibórz – Pszczyna
  - h) budowa Drogi Głównej Południowej Rydułtowy – Pawłowice
  - i) budowa Drogowej Trasy Średnicowej (Katowice - Dąbrowa Górnicza)
  - j) budowa Beskidzkiej Drogi Integracyjnej
  - k) przebudowa i modernizacja dróg wojewódzkich
  - l) budowa i modernizacja dróg łączących autostrady z innymi drogami krajowymi i wojewódzkimi
  - m) budowa obwodnic w ciągu dróg klasy DW i DK
- 2) transport szynowy (6):
  - a) budowa linii kolejowej do MPL „Katowice” w Pyrzowicach
  - b) budowa szybkiej kolei regionalnej
  - c) budowa kolei dużych prędkości
  - d) rozbudowa CMK poprawiającej prędkość połączenia między Katowicami a Krakowem
  - e) stworzenie północnej obwodnicy kolejowej Metropolii Górnośląskiej
  - f) rewitalizacja, modernizacja i odtworzenie linii kolejowych łączących miasta aglomeracji, miasta powiatowe oraz ważne węzły kolejowe
  - g) modernizacja i rozbudowa infrastruktury tramwajowej
- 3) transport lotniczy (2):
  - a) rozbudowa Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach
  - b) rozbudowa i modernizacja lokalnych lotnisk i lądowisk dla celów biznesowych
- 4) transport wodny (1):
  - a) modernizacja Kanału Gliwickiego
- 5) transport rowerowy (1):
  - a) budowa spójnej sieci dróg/tras rowerowych o zasięgu ponadlokalnym wg jednolitych standardów
- 6) transport multimodalny (1):
  - a) stworzenie i rozwój sieci multimodalnych centrów logistycznych
- 7) organizacja transportu (4):
  - a) budowa Centrów Przesiadkowych
  - b) stworzenie Regionalnego Centrum Sterowania Ruchem
  - c) rozwój Kart usług publicznych
  - d) edukacja dla bezpieczeństwa.

Dla Strategii sporządzona została prognoza oddziaływania na środowisko, opracowana we wrześniu 2013 r. przez zespół autorski: dr Michał Romańczyk, mgr Renata Bula, mgr Agnieszka Wrońska, mgr Zdzisław Wieland, mgr Katarzyna Skowrońska-Ochmann „Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska”. Ocena wpływu celów Strategii oraz proponowanych kierunków działań na poszczególne komponenty środowiska wskazuje na możliwe zarówno pozytywne, jak i negatywne oddziaływania, o różnym stopniu nasilenia i czasie trwania. Najsilniejsze potencjalne negatywne skutki dla większości komponentów środowiska będą związane z kierunkami dotyczącymi budowy, rozbudowy i modernizacji

infrastruktury transportowej. Sama modernizacja infrastruktury może jednak wiązać się z pozytywnymi skutkami dla środowiska, a ograniczenie wskazanych negatywnych oddziaływań uwzględnione zostało w jednym z celów Strategii nastawionym na wzrost bezpieczeństwa systemu transportowego, w tym bezpieczeństwa środowiskowego. Realizacja powyższego celu oraz zawartych w nim kierunków działań m. in. „Projektowanie, budowa i przebudowa infrastruktury zgodnie z zasadami bezpieczeństwa” oraz „Wdrożenie i przestrzeganie procedur bezpieczeństwa przewozu” będzie wiązała się z najsilniejszymi pozytywnymi wpływami na środowisko przyrodnicze. Najwięcej potencjalnie korzystnie oddziałujących kierunków działań zidentyfikowano w zakresie zdrowia człowieka oraz atmosfery i klimatu.

W odniesieniu do zidentyfikowanych negatywnych oddziaływań na środowisko przyrodnicze, kulturowe i zdrowie człowieka, zaproponowano rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą. Wdrażanie wskazanych rozwiązań powinno mieć miejsce na etapie planowania, przygotowywania bądź realizacji konkretnych przedsięwzięć, a ich doprecyzowanie i uszczegółowienie – wynikać z odrębnych postępowań.

Biorąc pod uwagę, że przewidziane w projektowanym dokumencie działania są ukierunkowane na zminimalizowanie potencjalnego, negatywnego oddziaływania na środowisko oraz na zdrowie ludzi, zaopiniowano go pozytywnie.

Śląski Państwowy Wojewódzki  
Inspektor Sanitarny  
  
mgr. Ryszard Hudzik

**Otrzymuje:**

Urząd Marszałkowski Województw Śląskiego - 40-037 Katowice, ul. Ligonia 46

Wojewódzka Stacja Sanitarno - Epidemiologiczna  
w Katowicach

ul. Raciborska 20, 4-957 KATOWICE  
tel. centr. (032) 351-23-80, fax (032) 351-23-02

OPŁATA POBRANA  
TAXE PERÇUE - POLOGNE  
umowa nr ID 217026/S z Poczta Polska S.A.  
z dnia 31.12.2012. Nadano w PP Katowice S 105



dot.: SPRAS. 071.00009.2013  
SPRAS. KN-00056113

R



(00)659007731772052777



(00)659007731772052777

(00)659007731772052777

Urząd Marszałkowski  
Prok. Słowski  
M. Ligotna, 46  
40-037 Katowice

17A POTWIERDZENIEM ODBIORU

Wyprodukowano w 2013 roku. Termin trwałości kleju 2 lata.

13228

Skład i wykonanie:

**SAMIN** **DRUK** Sp. z o.o.

biuro.bzowa@samindruk.com.pl  
www.samindruk.com.pl