



**LUBELSKI
OBSZAR
METROPOLITALNY**

**Podsumowanie przebiegu
strategicznej oceny oddziaływania
na środowisko i konsultacji
społecznych dla projektu Strategii
Rozwoju Ponadlokalnego Lubelskiego
Obszaru Metropolitalnego do roku 2030**

Lublin, 3 października 2023 r.

Spis treści

I. Wstęp.....	2
II. Ramowy przebieg strategicznej oceny oddziaływania na środowisko	2
III. Zapewnienie udziału społeczeństwa	3
IV. Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko	16
V. Wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko	19
VI. Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.....	19
VII. Podsumowanie i uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych	20

I. Wstęp

Podstawę prawną do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, w tym konsultacji społecznych dla Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 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 (t.j. Dz.U. 2023 poz. 1094).

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 (Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego oraz Dyrektora Urzędu Morskiego);
- 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.

Zgodnie z art. 42 ust. 2 ww. ustawy organ opracowujący dokument 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.

Przedmiotem oceny oddziaływania na środowisko był projekt Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030, dla którego opracowano prognozę oddziaływania na środowisko. Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko zostały w pełni odzwierciedlone w zapisach dokumentu strategicznego.

II. Ramowy przebieg strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

Zgodnie z procedurą zawartą w ustawie ooś, na mocy art. 53, dział IV, rozdz. 2, otrzymano uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w Prognozie oddziaływania na środowisko od Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie (pismo znak: WOOŚ. 411.48.2022.AŁ) i Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie (pismo znak: DNS-NZ.7016.127.2022).

Uzgodnienie RDOŚ i PWIS wskazało, że Prognoza powinna w pełnym zakresie odpowiadać wymaganiom wynikającym z art. 51 ust. 2 ustawy ooś z uwzględnieniem wymagań określonych w art. 52 tej ustawy. Podobnie PWIS ustalił, że prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu Strategii, powinna zostać sporządzona zgodnie z art. 51 ust. 2 ustawy ooś, dostosowany odpowiednio do zakreślonego w przedmiotowym dokumencie rodzaju przedsięwzięć i ich przewidywanego oddziaływania na środowisko, w tym na zdrowie ludzi ze szczególnym uwzględnieniem oceny czynników mających wpływ na zdrowie ludzi.

Prognoza oddziaływania na środowisko została opracowana z uwzględnieniem treści wskazanych powyżej pism i zawiera elementy określone w art. 51 ust. 2 ustawy ooś. Informacje zawarte w dokumencie zostały przedstawione stosownie do stanu współczesnej wiedzy i metod oceny oraz dostosowane do zawartości i stopnia szczegółowości projektowanego dokumentu.

W dniu 29.08.2023 r. na podstawie art. 54 ust. 1 ustawy, Stowarzyszenie LOM przekazało projekt dokumentu pn. Strategia Rozwoju Ponadlokalnego Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko do Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, wraz z prośbą o wydanie stosownej opinii.

W dniu 18.09.2023 r. Stowarzyszenie LOM otrzymało informację dotyczącą pozytywnego zaopiniowania projektu Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko przez Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego (pismo z dnia 13 września 2023 r., znak DNS-NZ.7016.96.2023).

Natomiast w dniu 21.09.2023 r. Stowarzyszenie LOM otrzymało informację dotyczącą zaopiniowania projektu Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska wraz z uwagami (pismo z dnia 19 września 2023 r., znak WOOŚ.410.233.2023.ES). Przedmiotowe uwagi dotyczyły:

- Błędnych zapisów w zakresie planów zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000, informując że tylko dwa z obszarów mają pzo. W związku z tym zachodziła wątpliwość, czy uwzględniono w Prognozie zapisy pozostałych planów zadań ochronnych dla obszarów Chmiel, Olszanka i Bystrzyca Jakubowicka.
- Uwzględnienia streszczenia treści prognozy w języku niespecjalistycznym.

Stowarzyszenie LOM uwzględniło otrzymane uwagi, dokonało stosownych poprawek w Prognozie oddziaływania na środowisko i przekazało uzupełniony dokument do RDOŚ w dniu 22.09.2023 r. Natomiast w dniu 27.09.2023 r. otrzymało pismo w sprawie pozytywnego zaopiniowania projektu Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko przez RDOŚ (pismo z dnia 26 września 2023 r., znak WOOŚ.410.233.2023.ES.1).

III. Zapewnienie udziału społeczeństwa – konsultacje społeczne Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko

W nawiązaniu do warunków, o których mowa w art. 54 ust. 2 ustawy, organ opracowujący dokument zapewnił możliwość udziału społeczeństwa zgodnie z przepisami działu III rozdziałów 1 i 3, w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Konsultacje Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko były realizowane w terminie od 23.08.2023 r. do 14.09.2023 r.

Informację o rozpoczęciu procedury udziału społeczeństwa w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko podano do publicznej wiadomości zgodnie z obowiązkiem ustawowym tj.: na stronie internetowej oraz BIP Stowarzyszenia LOM, tablicy ogłoszeń w

siedzibie Stowarzyszenia LOM przy ul. Leszczyńskiego 14 w Lublinie oraz poprzez obwieszczenie w wydaniu internetowym i papierowym Dziennika Wschodniego (czasopismo o zasięgu regionalnym).

Konsultacje były skierowane do mieszkańców miasta Lublin, gmin należących do Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego, gmin sąsiednich, związków gmin, partnerów społecznych i gospodarczych oraz mieszkańców gmin obszaru objętego Strategią. Lokalni interesariusze mogli zapoznać się z dokumentacją sprawy, tj. Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko i wyrazić swoją opinię w formie uwag lub wniosków. Dokumenty dostępne były na stronie internetowej Stowarzyszenia LOM: www.slom.pl oraz wyłożone do wglądu w siedzibie Stowarzyszenia LOM w Lublinie przy ul. Leszczyńskiego 14 (I piętro). Każdy miał prawo składania uwag i wniosków w terminie określonym powyżej. Organem właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków było Stowarzyszenie Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego

Uwagi i wnioski można było składać na formularzu umieszczonym na stronie internetowej lub dostępnym w siedzibie Stowarzyszenia Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego:

- drogą elektroniczną, przesyłając formularz na adres: biuro@slom.pl;
- pisemnie, przesyłając lub dostarczając formularz na adres pocztowy Stowarzyszenia Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego, ul. Leszczyńskiego 14, 20-069 Lublin;
- ustnie do protokołu w siedzibie Stowarzyszenia Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego w Lublinie przy ul. Leszczyńskiego 14 (I piętro), tel. 81-442-14-81 (po uprzednim telefonicznym uzgodnieniu terminu).

Jedną z form konsultacji było również otwarte spotkanie konsultacyjne, które odbyło się w siedzibie Stowarzyszenia Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego w Lublinie przy ul. Leszczyńskiego 14 (I piętro) w dniu 04.09.2023 r. o godz. 10.00. Podczas spotkania omówione zostały najważniejsze postanowienia Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko.

Działania informacyjno-promocyjne miały na celu poinformowanie i zainteresowanie prowadzonymi konsultacjami wszystkich grup interesariuszy (m.in. mieszkańców, przedsiębiorców i przedstawicieli organizacji pozarządowych). Akcje informacyjno-promocyjne prowadzone były z wykorzystaniem następujących kanałów komunikacji:

- ogłoszenie o konsultacjach społecznych na stronie internetowej, BIP oraz profilu Facebook Stowarzyszenia Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego,
- udostępnianie informacji o konsultacjach społecznych przez Partnerów LOM,
- ogłoszenie o konsultacjach społecznych w papierowym oraz internetowym wydaniu Dziennika Wschodniego.

	Dokumentu i część do którego odnosi się uwaga (np. nazwa dokumentu, tytuł rozdziału, podrozdziału)	Nr strony	Treść uwagi lub propozycja zmiany	Uzasadnienie	Odniesienie do uwagi
1.	Strategia Rozwoju Ponadlokalnego Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 (dalej jako jw.)	23	Wnoszę o uzupełnienie wniosku diagnostycznego <i>Najważniejsze działania dla rozwoju systemów komunikacji Lublina uznaje się [...] o zwiększenie ilości podróży odbywanych w formie mobilności aktywnej</i>	Propozycja wynika z odpowiednich zapisów w SUMP dla LOM	Uwaga uwzględniona
2.	jw.	24	Wnoszę o uzupełnienie wniosku diagnostycznego <i>Od 2014 r. na terenie LOM funkcjonuje system Lubelskiego Roweru Miejskiego [...] o informację, iż aktualnie system działa wyłącznie w Lublinie, po wprowadzeniu odpłatności od pierwszej minuty liczba wypożyczeń spadła o 80%. Według portalu samorządowego jest to najdroższy w przeliczeniu na jedno wypożyczenie system roweru publicznego w Polsce. Dodatkowo w opinii użytkowników jest słabo utrzymany,</i>	Zgodność ze stanem faktycznym	Uwaga częściowo uwzględniona, dodano zapis: „Aktualnie system funkcjonuje wyłącznie w Lublinie, po wprowadzeniu odpłatności od pierwszej minuty liczba wypożyczeń spadła.”
3.	jw.	28	Wnoszę o uzupełnienie wniosku diagnostycznego <i>W wyniku prowadzonych prac diagnostycznych dotyczących wdrożenia skutecznych rozwiązań [...] o informację, iż rozwiązanie to budzi spore kontrowersje wśród mieszkańców każdej gminy, gdzie ma się pojawić spalarnia. Dodatkowo trwają prace nad włączeniem spalarni do systemu ETS co znacząco obniży ich opłacalność,</i>	Zgodność ze stanem faktycznym	Uwaga częściowo uwzględniona, dodano zapis: „jednak rozwiązanie to budzi spore kontrowersje wśród mieszkańców co ma wpływ na ewentualną lokalizację tego typu obiektu”
4.	jw.	30	We wnioskach diagnostycznych zapisano, iż : 1) liczba bibliotek jest na stałym poziomie, 2) spada zainteresowanie ich ofertą (nie wiadomo jednak w oparciu o jaki wskaźnik), 3) region lubelski posiada największą w kraju sieć biblioteczną w kraju (nie wiadomo jednak czy chodzi o liczbę placówek czy liczbę placówek na mieszkańca). Te trzy pojęcia stanowią fakty, które wymagają zaprezentowania	Nie wyciągnięto wniosków z przedstawionych faktów, nie wiad	Uwaga w formie komentarza

			danych źródłowych, pogłębionej analizy i wyciągnięcia wniosków – czy biblioteki należy likwidować? Co zmienić w bibliotekach by przyciągnąć czytelników? Czy biblioteki funkcjonują, gdyż jako placówki kultury wymagają mało wysiłku w ich prowadzenie a dużo w ich zlikwidowanie?		
5.	jw. Od zdania: <i>W latach 2016-2019 mimo relatywnie stałej liczby imprez nastąpił przyrost mieszkańców aktywnie uczestniczących w wydarzeniach [...]</i>	30	W treści zapisano, że pandemia COVID-19 wywarła wpływ na sektor kultury w LOM już w 2019 roku. (błąd ten jest potem kilkakrotnie powielany i należy go poprawić). W Polsce COVID-19 zaczął się jednak w 2020 roku. Warto by więc zdiagnozować co takiego wydarzyło się w 2019 roku, że miało wpływ na sektor kultury? Być może przyczyny związane są z reformą podatkową? Jeśli tak to wniosek diagnostyczny powinien odnosić się do tego problemu, oraz jak jemy	Pierwszy przypadek zakażenia koronawirusem stwierdzono 4 marca 2020 w szpitalu w Zielonej Górze. Dwa tygodnie później wprowadzono w Polsce pierwsze obostrzenia. W 2019 roku koronawirus nie miał żadnego wpływu na sytuację kultury w Polsce. Potrzeba przedstawienia właściwej diagnozy dot. sektora kultury	Uwaga uwzględniona. Poprawiono zapisy dotyczące okresu pandemii COVID-19
6.	jw. Zdanie: <i>W latach 2016-2020 liczba organizowanych wystaw stopniowo rosła osiągając moment szczytowy w 2019 z wynikiem 146 wystaw i ekspozycji, co pozwala wnioskować o wzroście zainteresowania taką formą partycypacji w kulturze.</i>	30	Autorzy przedstawili swoją opinią dot. prezentowanych danych, nie poparli jej jednak żadnymi danymi. Pojawiają się pytania: Czy hipotezę autorów potwierdza liczba odbiorców wystaw? Czy może jest to błąd poznawczy i uznanie, że większa liczba wystaw to większe zainteresowanie tą formą sztuki? Może większa liczba wystaw to efekt wzrostu zainteresowania taką formą oferty ze strony placówek?	Autorzy wyciągnęli wnioski, jednak nie poparli ich danymi. Możliwe, że wpadli w typowy błąd poznawczy.	Uwaga w formie komentarza. Dane w niniejszym zakresie znajdują się w dokumencie: Diagnoza sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego
7.	jw. Zdanie: <i>Pomimo znacznie mniejszej liczby organizowanych wydarzeń muzycznych, filharmonia lubelska potrafiła przyciągnąć śr. 772 uczestników na jeden koncert</i>	31	Proszę o weryfikację podanych danych.	Na stronie Filharmonii widnieje informacja, że mieści ona niecałe 550 osób. Nie jest więc możliwy udział śr. 772 uczestników na jeden koncert.	Uwaga uwzględniona. Usunięto nieprawidłowe sformułowanie
8.	jw.	31	We wnioskach diagnostycznych zabrakło wniosku w zakresie dostępności kultury. Ta dostępna jest w dużych miastach.	Zgodność ze stanem faktycznym	Uwaga uwzględniona
9.	jw. 9. Turystyka i rekreacja	31	Z diagnozy nie wynika jakie istotne walory przyrodnicze, o potencjale turystycznym posiada LOM. W mojej opinii LOM nie posiada takich walorów mających wysoki potencjał turystyczny.	Opracowanie GUS z sierpnia 2023 „Walory turystyczne w powiatach i ich otoczeniu” wskazuje, że LOM ma bardzo niski potencjał turystyczny. Badanie „Lubelskie Regionalne Obserwatorium Turystyczne” z 2019 roku wśród	Uwaga w formie komentarza.

				najpopularniejszych miejsc na Lubelszczyźnie w LOM wskazuje: Lublin, Nałęczów, Kozłówek. Żadne z tych miejsc nie jest związane z turystyką przyrodniczą. Pod tym kątem LOM przegrywa zresztą z pobliskimi parkami narodowymi.	
10.	jw.	43	w dalszym ciągu, pomimo uwzględnienia poprzednio złożonej uwagi, Budowa Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego, znajduje się w silnych stronach, zamiast w szansach.	Ponowienie uwagi z poprzednich konsultacji, która teoretycznie została częściowo uwzględniona	Uwaga uwzględniona
11.	jw.	43	W słabych stronach znalazł się brak systemu wypożyczania rowerów dla całego LOM, a w szansach Pełne wykorzystanie istniejącej infrastruktury Lubelskiego Roweru Miejskiego. Pozwolę sobie skopiować treść poprzedniej uwagi: Z rowerów publicznych mało kto korzysta, koszty utrzymania systemu w przeliczeniu na wypożyczenie są droższe niż podróż taksówką! Stanowczo nie należy rozszerzać systemu roweru publicznego na cały LOM. Przede wszystkim dlatego, że ani Lublin ani LOM nie posiada kadry, która umiała by takim projektem zarządzać. Nieliczne doświadczenia we wdrażaniu rowerów metropolitalnych wskazują, że to zadanie arcytrudne. LRM jest zbyt rozproszony, oraz fatalnie nadzorowany, w efekcie czego notorycznie da się wypożyczyć rower niesprawny. Przyczyniło się to do złej renomy LRM wśród mieszkańców Lublina. Liczba przejazdów między Lublinem a Świdnikiem w ramach systemu jest praktycznie zerowa, dodatkowo Świdnik zrezygnował z tego systemu (proszę wyciągnąć z tego wnioski). Sugeruje to, że ludzie wykorzystują rower publiczny na krótkich dystansach, co zresztą wynika ze statystyk jego użytkowania. Dużo efektywniejszym kosztowo działaniem było stworzenie programu wsparcia zakupu rowerów elektrycznych dla osób indywidualnych. Postulujemy usunięcie zapisów dot. LRM i zastąpienie go systemem dotacji na zakup rowerów elektrycznych. Z tej perspektywy jako zagrożenie a nie jako szansę należy odczytywać pomysł tworzenia roweru publicznego dla LOM. Podkreślić przy tym należy, że aktualnie potencjał LRM wykorzystywany jest w pełni, biorąc pod uwagę jego taryfę oraz rozmieszczenie. Odpowiednie diagnozy były przedstawione przez Porozumienie Rowerowe władzom miasta Lublin.	Uzasadnienie w treści uwagi	Uwaga częściowo uwzględniona
12.	jw.	44	Postuluję o dopisanie w zagrożeniach (których zdiagnozowano stosunkowo mało): - Dalsze inwestowanie w rozwój indywidualnego ruchu samochodowego, przekładające się na negatywny wpływ na środowisko, sprzyjający rozlewaniu się rdzenia LOM oraz Lublina, generujące znaczne koszty budowy oraz utrzymania, - Dalsze podejmowanie decyzji w oderwaniu od danych, oraz brak gromadzenia danych dot. mobilności, w szczególności brak kompleksowych badań ruchu w rdzeniu LOM,	Uwagi wynikają z zapisów SUMP dla LOM oraz zdiagnozowanych w literaturze czy przepisach unijnych problemów.	Uwaga częściowo uwzględniona

			<ul style="list-style-type: none"> - Inwestowanie większych środków w rozwój infrastruktury dla indywidualnego transportu osobowego, zamiast w zrównoważoną mobilność, przy jednoczesnym oczekiwaniu zwiększenia się udziału podróży z udziałem mobilności aktywnej, - Dalszy wzrost ruchu samochodów osobowych generujących większe ryzyko zdarzeń drogowych, większe zapotrzebowanie na drogi, - Dalsze rozlewanie się Lublina oraz opresja na zielony pas wokół miasta, które jest napędzane w szczególności przez wygodny i komfortowy dojazd samochodem do Lublina z gmin ościennych, - Brak realizacji zapisów SUMPu dla LOM, - Budowanie infrastruktury rowerowej, która w żadnym stopniu nie sprawia, że rower jest konkurencyjny dla samochodu, - Brak dogodnych warunków dla rozwoju ruchu rowerowego, szczególnie w najbliższej okolicy centrów miast, oraz zmianę w punkcie: „Niska atrakcyjność korzystania z komunikacji publicznej ze względów logistycznych i ekonomicznych” poprzez dopisanie „oraz niskiej częstości kursowania” oraz wykreślenie punktu „Brak odpowiedniej nowoczesnej infrastruktury drogowej w tym dróg szybkiego ruchu hamujące rozwój gospodarczy regionu i ruchu turystycznego”, gdyż zdanie to w kontekście ukończonej S12/17 do Warszawy, S19 do Rzeszowa, oraz w budowie w kierunku Białegostoku nie jest prawdziwe. 		
13.	<p>jw. Zdanie: <i>Przy wielu drogach gminnych czy powiatowych brakuje chodników i ścieżek rowerowych oraz oświetlenia co przyczynia się do wielu tragicznych wypadków.</i></p>	50	<p>Należałoby przedstawić rzeczywiste zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu pieszego i rowerowego. Dodatkowo w diagnozie należałoby wskazać, że w LOM nie ma jednostki zajmującej się BRD oraz zbieraniem i analizą danych w zakresie mobilności. To prowadzi do podejmowania działań oderwanych od danych oraz nie przynoszących zakładanych efektów (kontrskutecznych).</p> <p>Zgodnie z Procedurą opiniowania strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w województwie lubelskim w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027 w strategii należy wskazać rodzaje i wyniki badań (ilościowych i jakościowych) towarzyszących etapowi diagnozy.</p>	<p>Przedstawiona diagnoza jest całkowicie błędna i nie poparta żadnymi danymi. Ze statystyk policji (Informacja Stan Bezpieczeństwa I Porządku W Ruchu Drogowym Na Terenie Woj. Lubelskiego W 2022 Roku) oraz danych SEWIK.PL dla województwa lubelskiego wynika, że w 2022 roku:</p> <ul style="list-style-type: none"> - najczęstsze przyczyny zdarzeń drogowych z udziałem pieszych to Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych, Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu w innych okolicznościach, Nieprawidłowe: omijanie. - do typowego zdarzenia drogowego z udziałem pieszych dochodzi w ciągu dnia, na terenie zabudowanym, przy prędkości dopuszczalnej 50km/h, na przejściu dla pieszych lub jezdni, - na terenie zabudowanym do 	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Na wstępie rozdziału V. Synteza diagnozy obszaru wsparcia przedstawiono dokumenty źródłowe dot. przeprowadzonych analiz</p>

				<p>największej liczby wypadków dochodzi w dzień, w niezabudowanym w nocy (czyli w miejscu, w którym i tak nie zostanie wybudowane oświetlenie uliczne), - na poboczu, którym pieszy jest zobowiązany się poruszać w przypadku braku chodnika, doszło do 5 z 512 zdarzeń drogowych z udziałem pieszych ogółem. Na przejściach dla pieszych doszło zaś aż do 237 zdarzeń!</p> <p>Powyższe wskazuje, że pilniejsza jest poprawa bezpieczeństwa pieszych na przejściach dla pieszych, a nie budowa chodników, dróg rowerowych i oświetlenia. Ogólnie w tym zakresie, mając na uwadze cele FEL jakim jest poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego należałoby przeprowadzić diagnozę problemów z bezpieczeństwem ruchu drogowego na terenie LOM. Podkreślić należy, że NIK w w 2021 w podsumowaniu kontroli „Bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego” wskazywała na problem braku systemu planowania działań mających na celu wzmacnianie bezpieczeństwa ruchu drogowego i analizy efektów podejmowanych w tym celu działań.</p>	
14.	<p>jw. Zdanie: <i>Na obszarach miejskich występuje natomiast duże natężenie ruchu, gdyż większość osób korzysta z własnych samochodów dojeżdżając codziennie do pracy w mieście. Spowolniony ruch aut ze względu na korki skutkuje natomiast</i></p>	50	<p>Poza Lublinem korki de facto nie występują, zaś w samym Lublinie są krótkotrwałe. Dodatkowo nie mają wpływu na przekraczanie norm PM10, gdyż te są przekraczane w sezonie grzewczym i pochodzą z palenisk.</p>	<p>Uzasadnienie w treści uwagi</p>	<p>Uwaga w formie komentarza</p>

	<i>pogorszeniem stanu powietrza na terenach miejskich, gdzie dopuszczalne normy zanieczyszczeń przekraczane są wielokrotnie.</i>				
15.	jw.	51	Wnoszę o zmianę nazwy priorytetu rozwojowego z „Rozwój infrastruktury pieszej i rowerowej” na „Zwiększenie liczby”. Priorytetem Rozwojowym nie powinna być budowa infrastruktury a zwiększenie liczby podróży odbywanych z wykorzystaniem mobilności aktywnej.	Takie sformułowanie priorytetu pozwala lepiej zrozumieć priorytet rozwojowy. Nie jest nim rozwój (jakiegokolwiek) infrastruktury pieszej i rowerowej a zwiększenie liczby podróży pieszych i rowerowych	Uwaga nieuwzględniona. Postulowane „zwiększenie liczby podróży odbywanych z wykorzystaniem mobilności aktywnej” będzie efektem realizacji niniejszego priorytetu inwestycyjnego
16.	jw. pkt 3.2	57	Mając na uwadze poprzednie uwagi wnoszę o zmiany kierunków działań: „Inwestycje wspierające infrastrukturę pieszą i rowerową w centrach miast i ich obszarach funkcjonalnych (np. system roweru miejskiego z infrastrukturą rowerową: stojaki, wiaty rowerowe, stacje samoobsługowej naprawy rowerów; drogi rowerowe, ciągi piesze i ciągi pieszo-rowerowe; przejścia dla pieszych, azyle dla pieszych, chodniki)” poprzez zastąpienie treści w nawiasie treścią: „drogi rowerowe, ciągi piesze i ciągi pieszo-rowerowe, w szczególności w formie skrótów, przejścia dla pieszych, azyle dla pieszych, chodniki, inne urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego” Wnoszę też o dodanie w tym punkcie „Działania informacyjno-promocyjne i edukacyjne promujące mobilność aktywną i bezpieczeństwo ruchu drogowego, w szczególności w formie praktycznej edukacji rowerowej oraz kampanii zachęcających do mobilności aktywnej (rowerowy maj, śniadania rowerowe, naprawy rowerów itp.) jako element szerszego projektu związanego z infrastrukturą rowerową.”	Wykreślenie LRM jest związane z SUMP dla LOM, który dla tego zadania przewiduje niski priorytet oraz konieczność poprzedzenie go analizą zasadności. Mając na uwadze poprzednie uwagi można uznać, że taka analiza została dokonana sama: dwa miasta zrezygnowały z systemu, nastąpił spadek wypożyczeń o 80%, absurdalnie wysokie koszty funkcjonowania w przeliczeniu na wypożyczenie. SUMP dla LOM w celu operacyjnym 6 (wszystkie zapisane tam działania mają przypisany priorytet wysoki) wskazuje na konieczność podejmowania działań edukacyjno-informacyjnych.	Uwzględniono
17.	jw. pkt 3.3	57	Wnoszę o dodanie działania: Inwestycje związane z poprawą bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu (przejścia dla pieszych, przejazdy rowerowe, uspokojenie ruchu)	SUMP dla LOM wskazuje na konieczność podejmowania działań: 2.15 Korzystanie z różnorodnych rozwiązań wpływających na uspokojenie ruchu drogowego,(priorytet wysoki) 2.16 Poprawa bezpieczeństwa	Uwzględniono

				przejsć dla pieszych m.in. poprzez ich lepsze oznakowanie i oświetlenie, w szczególności na terenach wiejskich, (priorytet wysoki) 4.14 Diagnoza miejsc niebezpiecznych w kontekście BRD, (priorytet wysoki)	
18.	jw. zasady i mechanizmy	79	Spośród wymienionych zasad ciężko zgodzić się z: - zasadą partycypacji i partnerstwa, otwartości, transparentności, w sytuacji, w której Komitet Społeczny został wytypowany odgórnie, a zgłoszenie do niego wymaga dobrej woli członka stowarzyszenia, w sytuacji nieangażowania tego komitetu od początku powstawania strategii, czy mając na uwadze słabą promocję ostatniego etapu konsultacji społecznych, organizowania spotkań w godzinach pracy większości osób, dodatkowo materiały źródłowe stanowiące wkład do strategii nie są ogólnodostępne, podobnie jak fiszki projektowe projektów LOM w ramach instrumentu ZIT i POPW,	Uzasadnienie w treści uwagi	Uwaga w formie komentarza
19.	jw. Zasady i tryb wyboru projektów strategicznych/ zintegrowanych/ komplementarnych	90	Z zapisów wynika, że Komitet Społeczny opiniował projekty dopiero na etapie ostatnich konsultacji strategii. Jest to niezgodne z zasadą partnerstwa i wielopoziomowego zarządzania wyrażoną m.in. w art. 8 Rozporządzenie Ogólne.	Uzasadnienie w treści uwagi	Uwaga w formie komentarza
20.	jw. Od zdania: <i>Opisując udział Komitetu Społecznego na poszczególnych etapach prac nad Strategią Rozwoju Ponadlokalnego należy zaznaczyć, że jego Członkowie będą zaangażowani na każdym z nich [...]</i>	101	Wskazać należy, że zastosowany tutaj język nie mówi o zaangażowaniu Komitetu Społecznego, a o sposobie w jaki sposób to prawidłowo opisać. W stanie faktycznym Komitet Społeczny nie był od początku angażowany w prace nad Strategią. Zgodnie z Umową Partnerstwa należy zapewnić taki udział!	Uzasadnienie w treści uwagi	Uwaga w formie komentarza
21.	jw. Zdanie: <i>Komitet Społeczny LOM to umocowane statutowo ciało doradcze Stowarzyszenia Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego składające się z wszystkich właściwych dla obszaru realizacji ZIT partnerów społeczno-gospodarczych.</i>	101	Trudno się zgodzić z takim zapisem. W składzie komitetu nie widać przedstawicieli właściwych podmiotów reprezentujących społeczeństwo obywatelskie. Właściwość oznacza nie tylko właściwość miejscową, ale także tematyczną. Choć Rozporządzenie Ogólne wymienia przykładowy katalog takich partnerów, to nie jest to katalog zamknięty. Mając na uwagę specyfikę LOM wśród partnerów wyraźnie widać np. brak przedstawicieli społeczeństwa-obywatelskiego w zakresie mobilności , która stanowi jeden z celów rozwojowych. Ogólnie nie wiadomo też, który przedstawiciel reprezentuje jaki obszar.	Uzasadnienie w treści uwagi	Uwaga w formie komentarza
22.	jw.	101	Zgodnie z Rozporządzeniem Ogólnym Partnerstwo działa zgodnie z zasadą wielopoziomowego zarządzania i podejściem oddolnym . Komitet Społeczny został zaś powołany dokładnie odwrotnie – odgórnie	Uzasadnienie w treści uwagi	Uwaga w formie komentarza

			<p>przez członków stowarzyszenia. Jednocześnie zapisy dot. równości partnerów pojawiające się w strategii dotyczą wyłącznie równości członków stowarzyszenia LOM, nie zaś podmiotów reprezentujących społeczeństwo obywatelskie. Stanowi to typowy przykład dyskryminacji.</p> <p>Ponadto zgodnie z Procedurą opiniowania strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w województwie lubelskim w perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027 w strategii należy opisać procedurę wyboru interesariuszy wraz ze wskazaniem reprezentatywności i kompletności. Tego w strategii zabrakło.</p>		
23.	jw.	107-108	<p>W pierwszej kolejności wskazać należy, że wskazane projekty w większości nijak nie wskazują czego dotyczą, brak też diagnozy i uzasadnienia dla poszczególnych projektów. Nie mniej postaram się odnieść do ich zakresu, lub czego powinny dotyczyć:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobilność indywidualna zintegrowana z systemem transportu miejskiego na terenie miasta Lublin – w zakresie rozwoju ruchu rowerowego nasza organizacja już 8 lat przedstawiła główne bariery w rozwoju ruchu rowerowego. Są to m.in. brak głównych tras rowerowych dojazdowych do Centrum, brak ułatwień w Centrum oraz niewykorzystanie potencjału dolin umożliwiających prowadzenie ruchu rowerowego z dala od drogowego (szybciej, wygodniej, bezpieczniej). Mając na uwadze wysoką liczbę podróży odbywanych komunikacją miejską, oraz niską liczbę podróży odbywanych rowerem (na poziomie całego LOM) wskazuje to, że zbędne i nieefektywne będzie integrowanie ruchu rowerowego z komunikacją miejską. Lublin, jako miasto kompaktowe (miasto krótkich odległości), ma bardzo duży potencjał na wysoki poziom ruchu rowerowego. • Budowa ciągu pieszo-rowerowego przy drodze powiatowej nr 1524L – w diagnozie nie wskazano czemu miałyby służyć taka inwestycja, mając na uwadze przebieg w większości poza terenem zabudowanym, i potencjalnie obciążenie ruchem pieszym i rowerowym, nie ma uzasadnienia dla budowy chodnika poza terenem zabudowy (piesi mogliby się poruszać po drodze rowerowej) • Budowa chodników lub chodników z dopuszczeniem ruchu rowerowego na terenie gminy Głusk – budowa chodników z dopuszczeniem ruchu rowerowego jest absolutnym substandardem i jako taka nie powinna być dopuszczalna. Należy podkreślić, że gmina Głusk w poprzedniej perspektywie wybudowała jedną z najgorszych infrastruktur rowerowych, które obniżają bezpieczeństwo i komfort jazdy rowerem. • Utworzenie ścieżki rowerowej łączącej BełżyceWojciechów-Nałęczów wzdłuż drogi wojewódzkiej 827 – na odcinku Wojciechów-Nałęczów dużo lepszą alternatywą jest istniejąca droga (Powstańców 1863 roku). Planowany przebieg na tym odcinku prowadzi przez teren mniej zaludnione, wydłuża drogę, oraz uniemożliwia bezpieczny dojazd na 	Uzasadnienie w treści uwagi	Uwaga w formie komentarza

ostatnim odcinku dojazdu do Nałęczowa (DW830 w Nałęczowie nie posiada drogi rowerowej).

- Budowa ścieżki pieszo-rowerowej przy drodze gminnej nr 103370L w Skrobowie-Kolonii o dł. 1963 m wraz z budową energooszczędnego oświetlenia – aktualnie droga ta wyposażona jest w pasy rowerowe (przedłużenie ul. Lipowej i dojazd do Kozłówki to n. Pojawia się pytanie z czego wynika konieczność wykonania tutaj drogi rowerowej? Czy droga rowerowa będzie jednostronna? Jak w tej sytuacji będzie zapewniona obustronna dostępność? Czy w związku z jej budową konieczne będzie wycięcie drzew? To byłoby niezgodne z zasadą DNSH, gdyż wycinka nie znajduje uzasadnienia, a takie działania nie mogą otrzymać dofinansowania UE. Mając na uwadze, że została zlecona dokumentacja na przebudowę tej drogi można odnieść wrażenie, że dofinansowanie unijne ma de facto przenieść część kosztów przebudowy drogi. Przebudowy, która będzie służyła poprawie warunków ruchu samochodowego, co jest niezgodne z zapisami FEL.
- Rozwój infrastruktury rowerowej na terenie gminy Mełgiew – kompletnie nie jest znany zakres oraz uzasadnienie.
- Modernizacja parkingów w formułę "Parkuj i Jedź" (P&R i B&R) wraz z infrastrukturą drogową łączącą parking ze szlakami komunikacyjnymi dla zapewnienia łączności z publicznym transportem zbiorowym – jw.
- Mobilny Lubartów – jw.
- Mobilność LOM w Gminie Jastków – jw.
- Poprawa bezpieczeństwa na terenie gmin powiatu lubelskiego poprzez budowę traktów rowerowo-pieszonych – jw. Diagnoza dla takiego projektu powinna wykazywać, które miejsca są niebezpieczne i realnie wpływać na poprawę bezpieczeństwa rowerzystów.
- Mobilny Świdnik – jw. Przy czym z ostatnich zapowiedzi medialnych wynika, że planuje się budowę infrastruktury rowerowej, która ma na celu poprawę warunków ruchu drogowego. Sytuacja jak w przypadku gminy Lubartów.
- Przebudowa dróg wraz z budową węzłów przesiadkowych Park&Ride i Bike&Ride w Rudniku, w Bystrzycy, w Łuszczowie Drugim, w Świdniku Dużym Pierwszym – zgodnie z FEL przebudowa dróg obłożona jest dodatkowymi warunkami, których spełnienia nie wykazano.
- Zwiększenie ruchu pieszego i rowerowego oraz poprawa dostępności transportu publicznego wzdłuż drogi dz. Nr 958 w Konopnicy z niezbędną infrastrukturą – nie ma takiej drogi. Jeśli chodzi o drogę 106958L, będącą drogą ślepą (m.in. adres Radawczyk Drugi 55) to nie ma racjonalnego uzasadnienia dla budowy tutaj chodnika czy drogi rowerowej. Dodatkowo rozwiązanie takie nie stworzy spójności z istniejącą infrastrukturą, bo takiej w okolicy nie ma.

Dodatkowo dla żadnego z projektów nie określono ich wartości.

Część działań jawi się jako oczywiście błędne, oraz nieefektywne.

24.	jw.	Brak	Dla większej czytelności strategia powinna być uzupełniona o wizualizację kluczowych działań (okalizacja lub orientacyjne rozmieszczenie kluczowych działań określonych w strategii ponadlokalnej z podziałem na wyodrębnione w strategii kategorie).	Pozwala to lepiej zrozumieć zarys planowanych działań, ale także ocenić ich stopień zintegrowania. Zalecenia takie sformułowało Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej w dokumencie „Strategia Rozwoju Ponadlokalnego Poradnik Praktyczny”	Uwaga w formie komentarza
25.	jw.	Brak	<p>W przypadku budowy infrastruktury rowerowej należałoby się kierować zasadami:</p> <ul style="list-style-type: none"> - uzyskiwania najlepszych efektów z danych środków, w szczególności zaś efektywności kosztowej na jednego użytkownika, - tworzenia infrastruktury w miejscach, w których będzie ona obciążona ruchem, co powinno być poprzedzone odpowiednią diagnozą i określeniem generatorów ruchu, - odstępowaniem od budowy infrastruktury rowerowej, w przypadku, gdy jazda po niej w stosunku do jezdni będzie wolniejsza, mniej komfortowa (np. więcej falowań niwelety, nawierzchnia z kostki, przeszkody i zygzakowanie przebiegu), mniej bezpieczna (więcej punktów kolizji) oraz mniej czytelna, - po rozpatrzeniu alternatyw (np. rezygnacja z drogi rowerowej na rzecz uspokojenia ruchu na jednej z dwóch równoległych ulic) oraz w miarę możliwości w oderwaniu od dróg publicznych, jeśli zaoferuje to krótszy czas przejazdu (nawet przy dłuższej trasie). <p>Zamiast budowy długich dróg rowerowych na terenach słabo zurbanizowanych należałoby postawić na budowanie dróg do generatorów ruchu a w szczególności budowanie krótkich odcinków z dużym potencjałem (np. łączenie drogą rowerową ślepych odcinków, wykonanie kładki stanowiącej skrót itd.). Przykładowo w Łęcznej strategicznymi skrótami są piesze kładki przez Świnkę, które pozwalają oszczędzić kilometry w stosunku do podróży autem. Miejscem, gdzie podobne rozwiązanie mogłoby przynieść podobne efekty byłyby kładka przez Krężniczkankę w Bełżycach, przejścia pod torami kolejowymi w Lubartowie (i to co najmniej w dwóch miejscach), kładka przez Gałęzówkę w Bełżycach, kładki przez Czerniejówkę w Głusku itd.</p> <p>Warto wskazać na doświadczenia Krakowa, który budując skróty rowerowe w formie obiektów inżynierskich dla ruchu rowerowego uzyskuje fantastyczne efekty w postaci dużego ruchu rowerowego. Skrócenie trasy w metrach i minutach, omijanie skrzyżowań, wypłaszczenie niwelety, brak problemów z parkowaniem jest czymś co zachęca do dojeżdżania rowerem.</p>	Uzasadnienie w treści	Uwaga w formie komentarza

Co ważne: **nie przy każdej drodze potrzebna jest infrastruktura rowerowa**. Infrastruktury rowerowej nie buduje się wszędzie, gdyż poruszanie się po jezdni drogi lokalnej czy dojazdowej powinno być bezpieczne dla rowerzystów. Standardowo drogami tej klasy są drogi gminne.

Mając na uwadze, że ruch rowerów tradycyjnych odbywa się na dystansach do ok. 4km to w takich odległościach od najważniejszych generatorów ruchu powinny być realizowane trasy rowerowe. Przy czym trasa rowerowa to czytelny i spójny ciąg różnych rozwiązań technicznych, funkcjonalnie łączący poszczególne części miasta i obejmujący: drogi rowerowe, pasy i kontrapasy rowerowe, ulice o ruchu uspokojonym, strefy zamieszkania, łączniki rowerowe, ulice przyjazne dla rowerów, drogi niepubliczne o małym ruchu (w porozumieniu z zarządcą takiej drogi) oraz inne odcinki, które mogą być bezpiecznie i wygodnie wykorzystywane przez rowerzystów. Trasa rowerowa nie musi być drogą rowerową w rozumieniu Prawa o Ruchu Drogowym, może natomiast obejmować odcinki takich dróg. W skład jednej trasy rowerowej mogą wchodzić dwie (lub więcej) drogi rowerowe, biegnące równolegle (np. po dwóch stronach jezdni, rzeki czy linii kolejowej) lub ulice o ruchu uspokojonym.

Doświadczenia LOF z kończącej się perspektywy unijnej pokazały, że powstawała zbędna infrastruktura rowerowa, oferując rowerzystom gorsze warunki ruchu, mniejszy komfort i mniejsze bezpieczeństwo niż jazda po jezdni. Infrastruktura taką łatwo rozpoznać, gdyż do złudzenia przypomina chodnik. Tymczasem infrastrukturę rowerową należy projektować myśląc o rowerze jak o pojeździe (którym zgodnie z przepisami jest).

Pod tym kątem powinien być przeanalizowany **KAŻDY** projekt realizujący strategię ZIT w zakresie mobilności.

W załączeniu dołączam krótki obrazkowy poradnik jak projektować infrastrukturę rowerową, który powinien stanowić wytyczne do oceny każdego ww. projektu. Są tam przykłady z LOF – zarówno dobre, jak i złe.

IV. Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko

W ramach analiz oceniono szczegółowo możliwe oddziaływania wszystkich obszarów wsparcia przewidzianych w Strategii 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 Strategię, jak też i cele dokumentów strategicznych UE oraz Polski. Podstawowe cele ochrony środowiska w Obszarze Metropolitalnym są zbieżne z regionalnymi, krajowymi i europejskimi celami: gospodarki obiegu zamkniętego, adaptacji do zmian klimatu i ograniczania wpływu na środowisko. Wskazane idee mają posłużyć zmniejszeniu zanieczyszczenia środowiska i stworzeniu bardziej samowystarczalnej, oszczędzającej zasoby naturalne gospodarki.

Szczegółowe analizy zostały wykonane dla każdego typu działań, jakie zidentyfikowano w trakcie analizy, które mogą być realizowane w ramach Strategii. Należy podkreślić, że przedstawione hipotetyczne oddziaływania zostały określone tylko w sposób ogólny, a konkretne oddziaływania będą zależały od lokalizacji i charakterystyki danego przedsięwzięcia proponowanego do wsparcia w ramach Strategii LOM. Ze względu na brak konkretnych rozwiązań projektowych, a w związku z tym brak szczegółowych informacji, np. o lokalizacji przedsięwzięć, w Prognozie oddziaływania na środowisko nie rozpatrywano konfliktów przestrzennych w ramach pojedynczych form ochrony przyrody, jednak z uwzględnieniem zasady przezorności wskazano kierunki działań mogące negatywnie wpływać na obszary chronione i korytarze ekologiczne.

Najbardziej niekorzystny wpływ na przyrodę dotyczyć może rozwoju systemu transportu. Wytyczanie tras lub elementów tras (tunele, wiadukty, skrzyżowania) przez tereny do tej pory biologicznie czynne, wiąże się z fragmentacją siedlisk przyrodniczych i tworzeniem barier komunikacyjnych dla wielu gatunków zwierząt, powoduje także zakłócenia w funkcjonowaniu zwierząt i roślin w związku z emisją zanieczyszczeń komunikacyjnych oraz hałasu. Budowa i rozbudowa dróg zwiększa też ryzyko rozprzestrzeniania się gatunków obcych na tereny sąsiednie, np. pola i lasy, które często stanowią poważne zagrożenie dla istniejących tam siedlisk. W przypadku realizacji Strategii LOM może dojść do niekorzystnych przekształceń powierzchni ziemi i gleb w wyniku realizacji zamierzeń inwestycyjnych. Najistotniejszych oddziaływań należy spodziewać się w związku z realizacją działań dotyczących inwestycji w infrastrukturę drogową transportu publicznego. Niezbędna jest w tym wypadku rzetelna analiza dotycząca lokalizacji inwestycji drogowych i unikanie kolizji z obszarami chronionymi konieczności wycinki drzew, ze wskazaniem na zachowanie jak największej ilości zdrowo rosnących drzew i krzewów.

Strategia LOM przewiduje jednak szereg kierunków działań, których realizacji poprzez ogólną poprawę środowiska przyczyni się do poprawy warunków funkcjonowania obszarów chronionych. Ponadto w dokumencie znajdują się kierunki działań bezpośrednio wspierające spójność obszarów chronionych. W związku z realizacją Strategii LOM niewątpliwie wykorzystywane będą zasoby naturalne. Jednak wiele kierunków działań zaproponowanych w tym dokumencie pozwala na stwierdzenie, że zużycie zasobów naturalnych będzie systematycznie ograniczane, dotyczy to w szczególności surowców energetycznych, które zastępowane będą OZE oraz zmniejszane będzie zapotrzebowanie na ciepło.

W ramach realizacji kierunków działań zaplanowanych do realizacji w ramach Strategii LOM nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania na JCWP. Nie prognozuje się także wpływu ustaleń Strategii LOM na nieosiągnięcie zakładanych celów środowiskowych. Zgodnie z ustawą o oś negatywny wpływ na możliwość osiągnięcia przez jednolite części wód celu środowiskowego stanowi przesłankę do odmowy wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a tym samym zgody na realizację przedsięwzięcia. Dlatego też, prowadzona, na etapie realizacji konkretnej inwestycji, ocena oddziaływania inwestycji na środowisko będzie skutecznie eliminować możliwość wystąpienia negatywnych oddziaływań na cele ochrony wód.

Należy jednak podkreślić, że realizacja działań zmierzająca do poprawy stanu infrastruktury drogowej i rozwoju systemu niskoemisyjnej komunikacji nie przyczynią się do pogłębienia już istniejących presji, co więcej przewidywane zmniejszenie udziału indywidualnego transportu samochodowego wpłynie pozytywnie na jakość wód i ułatwi osiągnięcie celów środowiskowych dla JCWP.

W przypadku realizacji Strategii LOM może dojść do niekorzystnych oddziaływań na różnorodność biologiczną, rośliny i zwierzęta w wyniku realizacji zamierzeń inwestycyjnych. Najistotniejszych oddziaływań należy spodziewać się w związku z realizacją kierunku działań „Inwestycje w infrastrukturę drogową transportu publicznego. Nie bez znaczenia pozostają działania z zakresu termomodernizacji, a także montażu ogniw fotowoltaicznych i kolektorów solarnych na budynkach (kierunek działań „Kompleksowa modernizacja energetyczna wielorodzinnych budynków mieszkalnych, w tym: instalacja urządzeń OZE, systemów zarządzania energią, przyłączeniem do ciepła systemowego oraz promowaniem energooszczędności”), które mogą stanowić potencjalne zagrożenie dla chronionych gatunków ptaków i nietoperzy.

W przypadku pozostałych priorytetów rozwojowych i kierunków działań nie przewiduje się tak istotnych oddziaływań. Warto jednak podkreślić, że Strategia LOM zawiera działania bezpośrednio wspierające zachowanie cennych siedlisk i gatunków (Działania ochronne mające na celu zachowanie lub przywrócenie właściwego stanu siedlisk i gatunków).

W wyniku realizacji Strategii należy spodziewać się zarówno negatywnych jak i pozytywnych oddziaływań na krajobraz. Negatywne oddziaływania sprowadzać się będą głównie do wprowadzenia nowych dysonans krajobrazowych (drogi, linie kolejowe) powodujących fragmentację krajobrazu. Jednak szereg kierunków działań zaproponowanych w Strategii LOM doprowadzi do poprawy percepcji krajobrazowej, poprzez poprawę estetyki poszczególnych obiektów czy stworzenie nowych bardziej atrakcyjnych wnętrz krajobrazowych.

Negatywnym wpływem na klimat charakteryzują się tylko kierunki działań związane z zabudową kubaturową i transportem, jednak dzięki zastosowaniu pewnych rozwiązań mogą być one skutecznie minimalizowane. Większość kierunków działań będzie jednak wspierać transformację klimatyczną, czyli przechodzenie na mniej emisyjne źródła ciepła, wykorzystanie OZE do produkcji energii elektrycznej czy ciepłej, ograniczenie energochłonności budynków i transportu. Dzięki Strategii LOM obszar ten będzie również przystosowany do zmieniającego się klimatu dzięki naciskowi na rozwiązania zielono-błękitne.

Działania zawarte w Strategii LOM realizowane zgodnie z zaleceniami i wykorzystując technologie ograniczające hałas powinny w perspektywie długoterminowej pozytywnie oddziaływać na stan klimatu akustycznego. Możliwe negatywne oddziaływania wystąpią głównie na etapie realizacji działań związanych z budową, rozbudową i przebudową infrastruktury transportu publicznego, komunikacji miejskiej, komunikacji rowerowej. Działania

te powinny być realizowane zgodnie z zaleceniami i technologiami ograniczającymi hałas na etapie prac budowlanych.

W związku z realizacją Strategii LOM nie prognozuje się potencjalnych znaczących negatywnych oddziaływań na stan powietrza. Wystąpić mogą jednak oddziaływania negatywne, które wiązać się będą z fazą realizacji inwestycji i dotyczyć będą emisji pyłów zawieszonych, powstających podczas pracy maszyn i urządzeń wykonujących roboty ziemne i naziemne czy w wyniku unosu od poruszających się po drogach pojazdów, a także emisją spalin pochodzących ze spalania paliwa w z silnikach pracujących maszyn i środków transportu (tlenki azotu, dwutlenek siarki, tlenki węgla, węglowodory aromatyczne i alifatyczne, pyły zawieszane). Niemniej realizacja Strategii LOM powinna przyczynić się do poprawy jakości powietrza w związku z dużym naciskiem jaki został położony na ograniczenie emisji zarówno ze źródeł transportu publicznego, zmiany nawyków transportowych, wykorzystania OZE i ograniczenia energochłonności budynków.

W związku z szerokim zakresem Strategii LOM możliwe jest wystąpienie oddziaływań skumulowanych na obszary chronione, korytarze ekologiczne oraz różnorodność biologiczną. Do występowania tego typu oddziaływań może dojść w wyniku nadmiernego rozwoju terenów komunikacyjnych zwłaszcza w pobliżu lub na terenach o wysokich walorach przyrodniczych, w związku ze współoddziaływaniem z istniejącą infrastrukturą lub planowaną w ramach innych dokumentów, a będącą w zbliżonej lokalizacji.

Możliwość wystąpienia oddziaływań skumulowanych wiązać się będzie zarówno z etapem realizacji jak i eksploatacji. Na etapie realizacji do kumulacji oddziaływań może dochodzić w związku z realizacją różnych inwestycji na danym terenie w tym samym przedziale czasu. Oddziaływania te mogą się wiązać z nadmierną zajętością terenu (tereny inwestycji, place budowy, zaplecza budowy), nadmierną imisją hałasu w efekcie prowadzonych robót oraz pracą maszyn i urządzeń. Zróżnicowanie i skala kumulowania się oddziaływań będzie również związana z rodzajem i wielkością prowadzonych inwestycji. Na tym etapie prac nie można jednoznacznie stwierdzić, że wszystkie działania nawet w obrębie Strategii LOM będą realizowane równolegle, w związku z tym zarówno istotność jak i intensywność kumulacji może być różna. Na etapie eksploatacji wystąpienie oddziaływań skumulowanych może wiązać się z fragmentacją siedlisk. Potencjalne oddziaływania powinny być ograniczane i minimalizowane przy zastosowaniu odpowiednich środków i rozwiązań.

W Prognozie nie stwierdza się, że wystąpi znaczące negatywne oddziaływanie skumulowane Strategii LOM. Wybór ostatecznych lokalizacji poszczególnych inwestycji powinien uwzględniać minimalną ingerencję w obszary chronione, cenne przyrodniczo i korytarze ekologiczne oraz uwzględniać ograniczanie niekorzystnych oddziaływań na ludzi np. poprzez unikanie kolizji z istniejącą zabudową.

W przypadku inwestycji mogących znacząco oddziaływać na środowisko konieczne jest przestrzeganie zakresu i rodzaju środków minimalizujących zawartych w decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanych przez właściwe organy, co będzie miało miejsce na kolejnym etapie projektowym. Konieczne jest rozważenie niezbędnych działań minimalizujących i kompensacyjnych w przypadku stwierdzenia nieuniknionych oddziaływań na środowisko.

Powyższe ustalenia zostały sformułowane na podstawie zapisów Prognozy oddziaływania na środowisko dla Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 oraz opinii Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

V. Wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko

Aktem obowiązującym w prawie polskim, który reguluje transgraniczną ocenę oddziaływania na środowisko oraz zasady postępowania w sprawach transgranicznego oddziaływania na środowisko jest ustawa ooś. Konieczność uwzględnienia w dokumencie prognozy, informacji o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko w rozumieniu oddziaływania na obszary leżące poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej jest art. 51 teże ustawy.

Ze względu na położenie obszaru objętego Strategią nie istnieje prawdopodobieństwo wystąpienia oddziaływania transgranicznego działań realizowanych w ramach Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030. Dlatego też, postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko nie było wymagane i nie zostało przeprowadzone na etapie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Strategii LOM. W Prognozie nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

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

Podstawą propozycji monitoringu skutków realizacji Strategii LOM jest art. 51 ust. 2 pkt. 1c ustawy ooś. Proponuje się, aby podstawą do oceny skutków środowiskowych realizacji dokumentu były raporty o stanie środowiska publikowane corocznie przez Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, dane z państwowego monitoringu środowiska, dane statystyczne.

Monitoring powinien być prowadzony w oparciu o ogólnodostępne wyniki monitoringu prowadzonego przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska (GIOŚ) w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska (PMŚ).

Jako rezultat działań związanych z monitorowaniem skutków realizacji Strategii LOM zaleca się przygotowanie raportów monitorujących wpływ dokumentu na stan środowiska. Prowadzenie monitoringu skutków środowiskowych postępu realizacji Strategii LOM na podstawie PMŚ i innych dostępnych danych proponuje się realizować w okresach 5 letnich tj. raz na 5 lat. Jednostkami odpowiedzialnymi za prowadzenie monitoringu realizacji Strategii LOM będą partnerzy LOM, natomiast raporty będą opracowywane przez Stowarzyszenie LOM. Wyniki monitoringu (raporty) będą ogólnodostępne.

Monitorowanie realizacji Strategii LOM ma na celu weryfikację jej skuteczności w zakresie minimalizacji wpływu na środowisko realizowanych celów poprzez inwestycje wskazane w dokumencie. Przedmiotem monitorowania realizacji Strategii LOM będzie zestaw wskaźników pozwalający na śledzenie zmian zachodzących w środowisku na poziomie ustalonych celów. Dodatkowo zestawienie ogólnodostępnych danych z PMŚ lub innych statystyk i danych publicznych (monitoring ogólny) ma na celu weryfikację czy lokalne zmiany środowiska znajdują swoje „odbicie” w trendach stanu poszczególnych komponentów.

Zalecana jest ocena stanu poszczególnych komponentów środowiska w oparciu o monitoring ogólny oparty na wynikach Państwowego Monitoringu Środowiska i innych ogólnodostępnych statystyk. W ramach monitoringu powinno się badać w szczególności:

- jakość gleb (powierzchni ziemi);
- jakość powietrza;
- jakość wód powierzchniowych;
- jakość wód podziemnych;
- stan i zasięg siedlisk przyrodniczych i obszarów chronionych.

W celu zapewnienia spójności w trakcie całego okresu monitorowania wdrażania zamierzeń Strategii LOM zalecane jest wykorzystanie porównywalnych kryteriów i zakresów, będzie to możliwe dzięki wykorzystaniu wskaźników monitoringu ogólnego stanu środowiska, które można zastosować w odniesieniu do analizy skutków środowiskowych realizacji dokumentu. Zaproponowane wskaźniki będą analizowane w odniesieniu do roku bazowego co pozwoli zarówno na uzyskanie obrazu aktualnej sytuacji, jak i zachodzących zmian.

VII. Podsumowanie i uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 była przedmiotem licznych dyskusji i konsultacji. Rozwiązania alternatywne poszczególnych planowanych działań i inwestycji były rozpatrywane na etapie tworzenia dokumentu.

Ustawa ooś (art. 51 ust. 2 pkt. 3b) 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.

Rozwiązania alternatywne mogą dotyczyć:

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

Mając na uwadze powyższe na obecnym etapie prognozy przyjmuje się założenia odnoszące się jedynie do charakteru planowanych działań, bez wskazywania konkretnych rozwiązań dla działań mogących przynieść negatywne oddziaływania. Niektóre działania istotne dla rozwoju obszaru, a mogące potencjalnie negatywnie oddziaływać na środowisko, będą mogły być realizowane pod warunkiem zastosowania odpowiednich działań zapobiegawczych i minimalizujących. Analiza projektu Strategii Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego pozwoliła na stwierdzenie, że dokument ten w dużym stopniu przyczynia się do wdrażania zasady zrównoważonego rozwoju w obrębie całego obszaru metropolitalnego. Najmniej korzystna wydaje się „opcja zerowa” ponieważ brak spójności działań w obrębie poszczególnych gmin przyczyniać się będzie do niespójnego rozwoju, co może prowadzić do powstania konfliktów przestrzennych i presji na środowisko przyrodnicze.

W Strategii LOM nie ma informacji technicznych które pozwoliłyby na przeprowadzenie skutecznej analizy alternatyw w odniesieniu do planowanych kierunków działań. Ze względu na duży poziom ogólności dokumentu, szczegółowe rozwiązania w tym zakresie będą znane dopiero na etapie realizacji inwestycji przyczyniających się do realizacji celów Strategii LOM. Dokumenty strategiczne, o wysokim poziomie ogólności, takie jak Strategia Lubelskiego

Obszaru Metropolitalnego nie zawierające szczegółowych informacji na temat przedsięwzięć nie powinny podlegać wariantowaniu.

Dlatego Prognoza nie formułuje rozwiązań alternatywnych do Strategii LOM uznając, że jej zapisy są najkorzystniejsze, a realizacja inwestycji prowadzących do realizacji poszczególnych kierunków działań, priorytetów rozwojowych i celów tego dokumentu będzie zgodna z przepisami odrębnymi w szczególności dotyczącymi ochrony środowiska.

Ze względu na wpływ na środowisko oraz bardzo szybki rozwój technologii, największe możliwości rozwiązań alternatywnych istnieją w obszarze wyboru najlepszego pod względem oddziaływania na środowisko wariantu technologicznego. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że rozwiązania dobierane do poszczególnych inwestycji będą realizowane w zależności od dostępności zasobów, w tym dofinansowania ze źródeł zewnętrznych.

Precyzyjne rozwiązania alternatywne powinny być wskazane na etapie procedury oddziaływania na środowisko szczegółowych projektów technicznych. W przypadku inwestycji polegających na budowie dróg i linii kolejowych po nowych trasach konieczne będzie rozpatrzenie kilku wariantów alternatywnych.

W ramach podsumowania Prognozy, poniżej zebrano rekomendacje dotyczące dalszych etapów projektowania i realizacji konkretnych działań inwestycyjnych:

- Wariantowanie na etapie oceny oddziaływania na środowisko inwestycji mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.
- Realizacja każdej z inwestycji składowej Strategii LOM powinna odbywać się z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju.
- Wybór ostatecznych lokalizacji poszczególnych inwestycji powinien uwzględniać minimalną ingerencję w obszary chronione, cenne przyrodniczo i korytarze ekologiczne oraz uwzględniać ograniczanie niekorzystnych oddziaływań na ludzi np. poprzez unikanie kolizji z istniejącą zabudową.
- Przestrzeganie zakresu i rodzaju środków minimalizujących zawartych w decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanych przez właściwe organy, co będzie miało miejsce na kolejnym etapie projektowym. Rozważenie niezbędnych działań minimalizujących i kompensacyjnych w przypadku stwierdzenia nieuniknionych oddziaływań na środowisko.
- Realizacja obiektów kubaturowych powinna uwzględniać rozwiązania proekologiczne jak np.: zielone dachy, zielone ściany, panele fotowoltaiczne, retencjonowanie i zagospodarowywanie wód opadowych, wykorzystanie wody szarej itp.
- Ustalenia Strategii LOM, w szczególności model funkcjonalno-przestrzenny, powinny być uwzględnione w dokumentach strategicznych i planistycznych poszczególnych gmin.