

PODSUMOWANIE

strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla dokumentu „Strategia rozwoju miasta Piły do 2035 roku – aktualizacja”

1. Wstęp

Zgodnie z art. 46 pkt 1 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. 2022 poz. 1029 z późn. zm.), zwanej dalej OOŚ, przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymagają projekty studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy oraz planu zagospodarowania przestrzennego, wyznaczający ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, a także koncepcji rozwoju kraju, strategii rozwoju, programu, polityki publicznej i dokumentu programowego, z zakresu polityki rozwoju, wyznaczający ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Celem prognozy jest ustalenie, czy zapisy aktualizowanej Strategii rozwoju miasta Piły do 2035 roku nie naruszają zasad prawidłowego funkcjonowania środowiska przyrodniczego. Prognoza ma również ułatwić identyfikację możliwych do określenia skutków środowiskowych spowodowanych realizacją w przyszłości postanowień ocenianego dokumentu oraz określić, czy istnieje prawdopodobieństwo powstawania w przyszłości konfliktów i zagrożeń w środowisku.

Procedowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu „Strategii rozwoju miasta Piły do 2035 roku - aktualizacja” obejmowało następujące działania:

1. Uzgodnienie stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko:

- Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu pismem WOO-III.411.409.2022.AM z dnia 14 listopada 2022 roku uzgodnił zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko projektu „Strategii rozwoju miasta Piły do 2035 roku – aktualizacja”. Wskazał, że prognoza powinna być sporządzona w pełnym zakresie.
- Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny pismem z dnia 28 października 2022 roku (nr DN-NS.9011.1253.2022) wskazał, że prognoza oddziaływania na środowisko winna być sporządzona w pełnym zakresie, o którym mowa w art. 51 ust. 2 oraz art. 52 ust. 1 i 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.

2. Sporządzenie prognozy oddziaływania na środowisko.

3. Zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu (podanie stosownych informacji o SOOŚ do publicznej wiadomości, zapewnienie możliwości zapoznania się z dokumentacją, zapewnienie możliwości składania uwag i wniosków).

4. Uzyskanie wymaganych prawem opinii:

- opinia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu (pismo z dnia 22.12.2022 roku, znak: WOO-III.410.1057.2022.PW.1) – opinia pozytywna,
- opinia Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego (pismo z dnia 22.12.2022 roku, znak: DN-NS.9011.1253.2022) – opinia pozytywna.

Według art. 55 ust. 3 ww. ustawy, do przyjętego dokumentu załącza się pisemne podsumowanie zawierające uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych, a także informację, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione:

- ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko,
- opinie właściwych organów,
- zgłoszone uwagi i wnioski,
- wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone,
- propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.

W związku z powyższym do „Strategii rozwoju miasta Piły do 2035 roku - aktualizacja” dołącza się niniejsze podsumowanie.

2. Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko

„Strategia rozwoju miasta Piły do 2035 roku – aktualizacja” jest kluczowym dokumentem z punktu widzenia rozwoju Gminy. Jest to dokument o charakterze strategicznym, nadrzędnym dla szeregu polityki szczebla lokalnego, stanowiący uzupełnienie dokumentów o charakterze planistycznym, w szczególności Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Piły.

Założenia aktualizacji Strategii rozwoju miasta Piły wskazują na kontynuowanie procesów rozwoju. Dotyczą one integracji m. in. przestrzennej, społecznej i wykorzystania atutów lokalizacyjnych dla rozwoju aktywności gospodarczej. W toku prac nad aktualizacją dokumentu w 2022 roku zdiagnozowano przede wszystkim nowe zadania i projekty, nie zmieniła się struktura celów, w tym również zapisy odnoszące się do wizji i misji.

Strategia jest spójna z zapisami dokumentów odnoszących się do zagospodarowania przestrzennego. Na szczeblu lokalnym najważniejszym dokumentem kształtowania zagospodarowania przestrzennego jest Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Piły (Uchwała Nr XXX/316/20 Rady Miasta Piły z dnia 29 września 2020 r. w sprawie zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Piły, z późniejszymi zmianami).

Strategia rozwoju miasta Piły wpisuje się w założenia dokumentów ponadlokalnych i regionalnych. Jest elementem systemu programowania przygotowywanego na różnych poziomach. Jej treść uwzględnia ustalenia dokumentów wyższego rzędu, w szczególności zapisy projektów dokumentów wspólnotowych dotyczących polityki spójności po 2020 roku czy strategii krajowych.

Strategia rozwoju miasta Piły obejmuje zestaw celów oraz podporządkowane im zadania i projekty. Analizując oddziaływania na środowisko dokonano przeglądu projektów, czyli najbardziej szczegółowych zapisów dokumentu. Należy przy tym podkreślić, że przedmiotowa Strategia co do zasady jest dokumentem w pewnym zakresie ogólnym. Pomimo wskazania listy projektów inwestycyjnych, nie zawiera informacji nt. sposobu ich wdrażania, zastosowanych metod, etc. Wskazuje jednak przy tym lokalizację większości projektów, co jest ważne w kontekście ustalenia interakcji z obszarami wrażliwymi przyrodniczo lub chronionymi.

Informacje nt. stanu środowiska na terenie Piły wskazują na występowanie kilku obszarów problemowych i potencjalnych konfliktów przestrzennych.

Miasto Piła położone jest w obrębie i w sąsiedztwie obszarów chronionych. Wśród nich znajdują się rezerwy przyrody „Kuźnik” oraz „Nietoperze w Starym Browarze”, obszary chronionego krajobrazu („Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy”), obejmujące fragmenty północnej i wschodniej części miasta, „Dolina Noteci” obejmująca fragmenty południowo-wschodnich krańców miasta), a także Obszary Natura 2000 („Puszcza nad Gwdą” i „Ostoja Pilska”) oraz użytki ekologiczne „Zakole”.

Ważnym elementem systemu przyrodniczego miasta jest rzeka Gwda. Stanowi ona oś miasta, dzieląc ją na część wschodnią i zachodnią. Przez miasto przepływa również rzeka Ruda, będąca prawym dopływem Gwdy oraz inne cieki wodne, m.in. Kanał Motylewski, Kotuń (Kotunianka), Młynówka, Rów Graniczny czy Farbiarska Struga. Na Gwdzie i Rudej zlokalizowane są zbiorniki zaporowe o funkcjach retencyjnych i rekreacyjnych, a w północnej części miasta na rzece Gwdzie – „Elektrownia Wodna Koszyce”. Stan jednolitych części wód powierzchniowych rzecznych (JCWP) na terenie Piły charakteryzował się złą oceną. Część z badanych JCWP zagrożona była nieosiągnięciem celu środowiskowego (dot. JCWP Krępica oraz Gwda od Piławy do ujścia).

Na terenie miasta Piły występują obszary zagrożenia powodziowego. Zlokalizowane są one w północnej i południowej części gminy. Związane są z układem rzeczonym Gwdy i jej dopływów.

Niemal cały obszar Piły znajduje się w granicach jednolitej części wód podziemnych – JCWPd26. Jedynie południowo-zachodnie krańce miasta znajdują się w zasięgu jednolitej części wód podziemnych – JCWPd34. Stan ilościowy wód jest dobry. W przypadku JCWPd nr 34 wskazano na zagrożenie nieosiągnięcia celów środowiskowych oraz słaby stan jakościowy.

Szczególnym wymiarem polityk rozwoju lokalnego oraz ponadlokalnego będzie przeciwdziałanie suszy. Wg danych Planu przeciwdziałania skutkom suszy¹, obszar miasta Piły należy do obszarów słabo zagrożonych suszą na terach rolnych i leśnych, do obszaru umiarkowanie zagrożonych suszą hydrologiczną, słabo zagrożonych suszą hydrologiczną w odniesieniu do wód podziemnych. Łączna ocena zagrożenia suszą wskazuje na silne zagrożenie.

Analiza danych przedstawionych w raporcie Ocena jakości powietrza za 2020 rok na terenie województwa wielkopolskiego pozwala wnioskować, że jakość powietrza w strefie wielkopolskiej, obejmującej miasto Piłę jest na ogół dobra. Zanieczyszczenia gazowe takie jak: SO₂, NO₂, Benzen i CO w szczególności charakteryzują się niskimi notowanymi wartościami stężeń w stosunku do poziomów dopuszczalnych. Wartości średnioroczne wspomnianych zanieczyszczeń od kilku lat są na podobnym poziomie i obecnie nie można mówić o zagrożeniu wystąpienia przekroczeń poziomów dopuszczalnych. Lokalnie mogą występować sytuacje niekorzystne dla zdrowia mieszkańców, np. w miejscu o zwiększonej emisji spalin samochodowych, zanieczyszczeń przemysłowych, zanieczyszczeń powstających przy niepełnym spalaniu paliw stałych. Niekorzystną dla zdrowia jakość powietrza mogą potęgować ciasna zabudowa miejska oraz rzeźba terenu.

Na obszarze miasta Piły największe i podstawowe zagrożenie hałasem występuje ze strony komunikacji, głównie wzdłuż największych szlaków drogowych (szczególnie na odcinkach dróg krajowych). Piła położona jest w miejscu krzyżowania się dróg krajowych w układzie północ-południe – droga krajowa nr 11 i wschód-zachód – droga krajowa nr 10. Piłę zasadniczo charakteryzuje zrównoważony i dobrze funkcjonujący wewnętrzny układ komunikacyjny oraz docelowo poprawiona zewnętrzna dostępność komunikacyjna.

Źródłem hałasu w Pile może być także hałas przemysłowy. Piła jest znaczącym ośrodkiem gospodarczym.

W Pile nie diagnozuje się zagrożeń związanych z polem elektromagnetycznym. Na terenie miasta prowadzona jest gospodarka odpadami. Nie zdiagnozowano również problemów związanych z zanieczyszczeniem powierzchni ziemi.

Miasto Piła posiada bardzo czytelny układ elementów przyrodniczych, z wyróżnieniem doliny rzeki Gwdy oraz znacznych obszarów pokrytych lasami, tworzącymi naturalne granice przestrzeni zurbanizowanej. Historyczne kształtowanie zabudowy miasta podporządkowane było istniejącym elementom układu hydrograficznego oraz formom rzeźby terenu. Wymogiem ochrony krajobrazu kulturowego jest zachowanie i ochrona struktury przyrodniczej miasta.

Należy stwierdzić, iż stan środowiska na poszczególnych obszarach miasta może się różnić, a istotną determinantą stanu środowiska jest oddalenie od terenów przemysłowych (hałas, zanieczyszczenie powietrza) oraz głównych ciągów komunikacyjnych (hałas, zanieczyszczenia powietrza). W przypadku terenów zamieszkałych problemem może być ponadto niska emisja.

W Strategii rozwoju miasta Piły można zauważyć następujące kluczowe problemy rozwoju związane z aspektem środowiskowym:

¹ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2021 r. w sprawie przyjęcia Planu przeciwdziałania skutkom suszy

- Dalszy rozwój funkcji komunikacyjnej oraz gospodarczej, skutkujący presją na środowisko przyrodnicze.
- Rozwój funkcji mieszkaniowej, w tym również zagrożenie suburbanizacją.
- Konieczność dostosowania przestrzeni miasta do zmian wynikających z kryzysu klimatycznego.
- Rosnące obciążenie układu komunikacyjnego miasta.
- Problemy z jakością powietrza, generowane głównie przez tzw. niską emisję.
- Hałas, którego źródłem jest przede wszystkim komunikacja i transport.
- Zły stan wód powierzchniowych.
- Zagrożenie suszą.

Jednocześnie Piła posiada atuty, które pozwalają na kompensację negatywnych oddziaływań, jak też wpływają pozytywnie na stan środowiska:

- Dobrze rozwinięta infrastruktura sieciowa, pozwalająca świadczyć usługi komunalne na wysokim poziomie.
- Zrównoważony i dobrze funkcjonujący wewnętrzny układ komunikacyjny.
- Rosnąca rola ścieżek rowerowych w systemie komunikacyjnym Piły.
- Współpraca ponadlokalna ukierunkowana na rozwiązywanie problemów środowiskowych, w tym w zakresie mobilności miejskiej, gospodarki odpadami, ochrony wód powierzchniowych i podziemnych.

Strategia rozwoju miasta Piły zwraca uwagę na zagadnienia problemowe związane ze środowiskiem, m. in. kwestie związane z dążeniem do ochrony przed zmianami klimatu, na gospodarkę odpadami, gospodarkę wodno-kanalizacyjną, rozwój OZE, edukację ekologiczną, zachowanie ładu przestrzennego.

W Strategii przewidziano realizację działań, które przyczyniać się będą do poprawy stanu środowiska. Wynika to przede wszystkim z ujęcia działań o charakterze inwestycyjnym, które mogą bezpośrednio i częściowo pośrednio oddziaływać na środowisko.

Poziom szczegółowości działań na rzecz środowiska określony został w zadaniach i projektach, które stanowią bezpośrednie rozwinięcie celów operacyjnych. Oznacza to, że realizacja wybranych zamierzeń rozwojowych określonych w Strategii charakteryzować się będzie oddziaływaniem na środowisko.

Próbując dokonać analizy oddziaływania postanowień dokumentu na środowisko przeanalizowano jego zapisy w do odniesieniu do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839).

Do działań ujętych w Strategii, które mogą negatywnie oddziaływać na środowisko należą w szczególności:

- Działania związane z rozwojem i modernizacją infrastruktury wodno-kanalizacyjnej, w tym sieci kanalizacji deszczowej, sanitarnej oraz wodociągowej, rozwój tej infrastruktury związany jest z rozwojem funkcji mieszkaniowej oraz gospodarczej na terenie miasta (tereny inwestycyjne).
- Działania związane z rozwojem i modernizacją infrastruktury drogowej, w tym powstanie w obrębie Piły nowego układu komunikacyjnego opierającego się na drogach ekspresowych oraz zachodniej obwodnicy miasta. Ponadto w mieście zakłada się rozwój „lokalnych” układów

drogowych w związku z tworzeniem stref zamieszkania, jak też obszarów aktywności gospodarczej.

- Działania związane z rozwojem funkcji gospodarczej, które oprócz rozwinięcia stosownej infrastruktury technicznej, wymagają zajęcia powierzchni ziemi.
- Działania związane z rozwojem funkcji mieszkaniowej, które zakładają powstanie nowych osiedli mieszkaniowych. Oznacza to rozwój stosownej infrastruktury sieciowej, w tym drogowej, jak też zajęcia powierzchni terenu.
- Działania związane z rozwojem funkcji turystycznej w oparciu o rzekę Gwdę, które zakładają tworzenie infrastruktury pozwalającej na turystyczne wykorzystanie rzeki, w tym slipów, jazów, przystani.
- Działania związane z uruchomienie lotniska.

W Strategii ujęte są działania, które również wpływać będą negatywnie na środowisko, jednocześnie skala tych oddziaływań będzie niewielka:

- Dotyczy to praktycznie większości działań inwestycyjnych, w tym związanych z budową nowej infrastruktury społecznej (sportowej, kultury, oświatowej), jak też modernizacją istniejących zasobów infrastruktury miejskiej oraz infrastruktury mieszkaniowej.

W Strategii ujęte są działania, które pozytywnie wpływać będą na środowisko:

- Działania związane z mobilnością miejską, pozwalające na zorganizowanie sposobu przemieszczania się w obrębie miasta i poza nim w sposób bardziej zrównoważony, w oparciu o niskoemisyjną komunikację publiczną.
- Działania sprzyjające oszczędności energii, w tym także o charakterze wzorcowym, jak na przykład projekt „Zielone Wzgórza”, czyli zeroemisyjne osiedle mieszkaniowe. Do tej kategorii zaliczyć należy projekty z zakresu modernizacji energetycznej, rozwoju sieci ciepłowniczej, jak też poprawiające parametry energetyczne obiektów użyteczności publicznej.
- Działania na rzecz rozwoju odnawialnych źródeł energii.
- Działania na rzecz poprawy jakości i ilości zasobów wodnych na terenie miasta, w tym związanych ze zwiększaniem retencyjności.
- Działania na rzecz rozwoju terenów zielonych.
- Działania podnoszące standardy zasobów mieszkaniowych, w tym również w zakresie estetyki przestrzeni.
- Działania edukacyjne na rzecz ochrony środowiska i przyrody.

Wybrane działania charakteryzować się będą różnym rodzajem oddziaływań oraz różną skalą oddziaływań. W Strategii ujęte są działania, które mogą potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Dotyczą infrastruktury komunikacyjnej, tj. modernizacji dróg gminnych, lokowania nowych działalności gospodarczych na terenie gminy (tereny inwestycyjne), rozwoju OZE, rozwoju i modernizacji infrastruktury komunalnej liniowej, w tym sieci kanalizacyjnej, rozwoju stref zamieszkania. Są to przedsięwzięcia, które ujęto na liście przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco lub zawsze znacząco oddziaływać na środowisko.

W odniesieniu do inwestycji drogowych należy podkreślić, iż w okresie do 2035 roku zrealizowanych zostanie szereg prac modernizacyjnych, polegających na rozbudowie, przebudowie i modernizacji nawierzchni istniejących już dróg gminnych. Oznacza to, że pomimo wystąpienia oddziaływań na

środowisko, będą one miały charakter tymczasowy. Inwestycje charakteryzować się będą umiarkowaną skalą i nie powinny naruszać lokalnego układu środowiskowego i przyrodniczego.

Jednocześnie na terenie Piły powstaną nowe szlaki komunikacyjne, w tym drogi ekspresowe S10 i S11, jako inwestycje realizowane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Planuje się również utworzyć tzw. zachodnią obwodnicę Piły, która częściowo biegnąc będzie po istniejącym układzie komunikacyjnym a częściowo wymaga budowy nowych dróg.

Inwestycje związane z lokowaniem nowych przedsiębiorstw związane będą z już istniejącymi terenami inwestycyjnymi, będącymi w posiadaniu Gminy. Miasto Piła jest w posiadaniu zasobów terenów inwestycyjnych, predysponujących do lokowania nowych przedsiębiorstw. Jednocześnie należy zaznaczyć, iż struktura przestrzenna na terenie gminy jest już ukształtowana i nie prognozuje się zasadniczych i dużych zmian w tym zakresie. Rozwój istniejących terenów inwestycyjnych polegać będzie na odpowiednim rozwoju infrastruktury, w tym sieciowej oraz drogowej. Tereny inwestycyjne zlokalizowane są w przestrzeni zurbanizowanej miasta, poza obarami chronionymi.

W Strategii przewiduje się wspieranie rozwoju OZE na terenie gminy. Zakłada się m. in. budowę instalacji wytwórczej energii elektrycznej opartej na ogniwach fotowoltaicznych. W Strategii nie wskazano przy tym lokalizacji tej inwestycji.

Strategia obejmuje działania mające na celu rozwój terenów mieszkaniowych. Zakłada się wspieranie i moderowanie procesów wpływających na rozwój budownictwa mieszkaniowego, w tym utworzenie modelowego, innowacyjnego, ekologicznego Osiedla „Zielone Wzgórza”, zlokalizowanego pomiędzy ulicami Bydgoską i Wawelską w Pile (wschodnia część miasta) oraz przygotowanie terenów pod budownictwo mieszkaniowe zgodnie z zapisami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.

W Strategii przewidziano realizację działań związanych z infrastrukturą wodno-kanalizacyjną, w tym dotyczące zwiększania potencjału retencyjnego. Prowadzenie takich działań może również powodować negatywne skutki dla środowiska. Inwestycje realizowane będą na obszarach miasta, które wykazują się deficytami w zakresie infrastruktury sieciowej lub wymagają jej rozwoju w związku z dużą dynamiką inwestycji, zarówno mieszkaniowych, jak też gospodarczych.

W Strategii ujęte są również działania, których oddziaływanie może mieć charakter pozytywny jak również negatywny na środowisko. Bezpośredni negatywny charakter oddziaływań związany jest głównie z procesem inwestycji (np. rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej). Pośredni charakter oddziaływań dotyczyć będzie skutków zrealizowanych przedsięwzięć. Negatywny wpływ może być związany z nowymi działalnościami gospodarczymi i ogólnie zwiększoną aktywnością gospodarczą na terenie gminy (np. działalności logistyczne), jak też funkcjonowaniem nowych ciągów komunikacyjnych, w szczególności dróg ekspresowych. Skutkować to może nie tylko zajęciem terenu (który faktycznie jest przeznaczony docelowo pod funkcje gospodarcze), ale zwiększoną presją na środowisko, w tym poprzez emisję zanieczyszczeń, obsługę logistyczną, dojazdy do pracy. Zajęte trwale tereny mogą być istotną barierą w przemieszczaniu się zwierząt.

Część działań będzie miała również pośrednio pozytywny charakter oddziaływań dla środowiska. Dotyczyć one będą aspektów związanych z komunikacją (zmodernizowane, bezpieczniejsze drogi),

ochroną powietrza i klimatu (rozwój odnawialnych źródeł energii, modernizację systemów grzewczych), zachowaniem zasobów wodnych (zwiększenie retencyjności).

Analizując działania przewidziane do realizacji w Strategii w odniesieniu do skali i lokalizacji należy zwrócić uwagę, że działania, które mogą wpływać na środowisko realizowane będą zasadniczo w przestrzeni zurbanizowanej. Nie można jednocześnie wykluczyć wpływu tych inwestycji na system przyrodniczy miasta, w szczególności w kontekście rozwoju nowych układów komunikacyjnych opartych na drogach ekspresowych S10 i S11. Wybrane działania mogą wpływać na wybrane komponenty środowiska przyrodniczego, w tym bioróżnorodność. Związane są z inwestycjami, które prowadzone są w obrębie występowania wybranych gatunków roślin i zwierząt, np. dotyczą termomodernizacji, zajęcia powierzchni gruntu, generowania hałasu, przedostawania się zanieczyszczeń do wód powierzchniowych.

Warto również zauważyć, iż realizacja poszczególnych działań musi przejść stosowne procedury środowiskowe. W przypadku realizacji inwestycji dróg ekspresowych S10 i S11 stosowne procedury realizowane będą poza zakresem kompetencji Miasta Piły, tj. przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad.

Należy stwierdzić, że realizacja zadań ujętych w Strategii rozwoju miasta Piły, z dużym lub umiarkowanym prawdopodobieństwem spowoduje oddziaływanie na środowisko. Dużego prawdopodobieństwa wystąpienia negatywnych oddziaływań należy oczekiwać w odniesieniu do powietrza atmosferycznego, powierzchni ziemi, wód powierzchniowych oraz hałasu. Umiarkowanego prawdopodobieństwa wystąpienia negatywnych oddziaływań należy oczekiwać w odniesieniu do oddziaływania na bioróżnorodność, w tym podlegających ochronie gatunków roślin, grzybów i zwierząt, utrzymanie dobrej jakości gleb, zagospodarowanie odpadów, przestrzeń i walory krajobrazowe oraz klimat. Prawdopodobieństwo wystąpienia oddziaływań wynika z faktu, że powiązane jest ono w dużym stopniu z procesami inwestycyjnymi, w tym dot. inwestycji wielkopowierzchniowych (zabudowa przemysłowa, mieszkaniowa) lub liniowych. W przypadku realizacji inwestycji niemal pewne jest, że wystąpią chwilowe negatywne oddziaływania na środowisko, niepewna jest natomiast skala tych oddziaływań. Mniej pewne jest natomiast prawdopodobieństwo oddziaływań pośrednich, wywołanych przez powstałe w wyniku realizacji inwestycji zmiany (utworzone obiekty przemysłowe, usługowe, zwiększona przepustowość dróg i szlaków komunikacyjnych, zwiększony ruch turystyczny, etc.). Jak pokazują doświadczenia, wzrost gospodarczy przyczynia się do pogorszenia jakości powietrza. Trudno jest natomiast precyzyjnie określić prawdopodobieństwo wystąpienia negatywnych oddziaływań na obszarze Piły, m. in. ze względu na brak wiedzy co do przyszłej wielkości przedsięwzięć, choć zakłada się, że mogą one wystąpić.

Jako umiarkowane prawdopodobieństwo wystąpienia negatywnych oddziaływań na środowisko należy przewidzieć w stosunku do obszarów chronionych. Wpływ ten możliwy jest w odniesieniu do obszarów chronionego krajobrazu, obszaru Natura 2000 i jednego z rezerwatów. Związany jest z budową dróg ekspresowych. Należy więc przewidzieć, iż wpływ na obszary chronione dot. będzie jakości krajobrazu oraz związany będzie z powstaniem bariery ekologicznej.

Jednocześnie warto w tym miejscu zwrócić uwagę na potrzebę budowania spójności przestrzennej terenów ważnych dla bioróżnorodności i środowiska naturalnego. Potencjalny konflikt z tymi

założeniami dotyczy rozwoju właśnie przestrzeni miasta przeciętej przez projektowany układ komunikacyjny.

Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, iż realizacja Strategii rozwoju miasta Piły może potencjalnie spowodować wystąpienie znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko. Dokument definiuje plany rozwojowe, więc należy uznać, że wyznacza ramy także dla przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Nie określa natomiast szczegółowych rozwiązań dla późniejszych realizacji mogących znacząco oddziaływać na środowisko. W związku z tym realizowane przedsięwzięcia wynikające bezpośrednio ze Strategii wymagać powinny przeprowadzenia osobnych procedur związanych z oceną oddziaływania na środowisko.

Analizując planowane działania w odniesieniu do skali i lokalizacji należy zwrócić uwagę, że część z nich może być realizowana na obszarach chronionych lub w ich sąsiedztwie. Kwestia lokalizacji projektowanego układu drogowego może kolidować z koncepcją spójności korytarzy ekologicznych. Konieczne jest zatem, przy projektowaniu układu komunikacyjnego, przeprowadzenie badań dot. zachowania spójności korytarzy ekologicznych i zaprojektowanie ewentualnych działań kompensujących negatywny wpływ powstałej infrastruktury.

Realizacja założeń Strategii przy tym faktycznie wykorzystanie szans na przyspieszenie rozwoju społeczno-gospodarczego na terenie Piły, także w odniesieniu do wymiaru środowiskowego. Strategia porządkuje bowiem sposób prowadzenia działań rozwojowych i otwiera dodatkowe możliwości i ścieżki finansowania polityki rozwoju lokalnego. Pozwala przede wszystkim uporządkować logikę interwencji rozwojowych. Jest narzędziem koniecznym do tego, aby samorząd mógł sięgać po fundusze zewnętrzne, co związane jest m. in. z założeniami polityki rozwoju regionalnego, zdefiniowanymi na poziomie europejskim, krajowym i regionalnym.

Brak realizacji założeń Strategii rozwoju gminy skutkować będzie przede wszystkim brakiem możliwości realizacji interwencji na rzecz wzmocnienia potencjału gospodarczego i społecznego, częściowo również środowiskowego.

Zaniechanie realizacji zaplanowanych w Strategii działań utrudni kształtowanie mobilności miejskiej, opierającej się na niskoemisyjnych rozwiązaniach. Nie pozwoli w odpowiednim zakresie kształtować odporności miasta na czynniki kryzysowe. Mieszkańcy centralnych rejonów miasta narażeni będą na duży ruch komunikacyjny i hałas.

Brak realizacji Strategii wpłynie również na aspekty związane z mieszkalnictwem. W mieście nadal dominować będą rozwiązania nieefektywne pod względem oszczędzania energii. Nie dojdzie do skutku szereg działań modernizacyjnych infrastruktury miejskiej, które służyć będą ochronie środowiska, m. in. związanych z rozwojem sieci ciepłowniczej, rozwojem odnawialnych źródeł energii.

Nie dojdzie do skutku realizacja działań na rzecz poprawy jakości i ilości zasobów wodnych, nie zostanie zwiększona retencyjność. Nie powstaną również nowe tereny zielone. Miasto nie będzie również realizować programów edukacji ekologicznej.

3. Opinie organów zaangażowanych w przebieg SOOŚ

Prezydent Piły zwrócił się do odpowiednich organów administracji publicznej z wnioskiem o wyrażenie opinii w ramach SOOŚ. Organy te przedstawiły opinie wobec projektu Strategii i wobec prognozy oddziaływania na środowisko; opinie te były wyrażone w następujących dokumentach:

- opinia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu (pismo z dnia 22.12.2022 roku, znak: WOO-III.410.1057.2022.PW.1) – opinia pozytywna,
- opinia Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego (pismo z dnia 22.12.2022 roku, znak: DN-NS.9011.1253.2022) – opinia pozytywna.

4. Zgłoszone uwagi i wnioski

Prezydent Miasta Piły w prowadzonym postępowaniu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu ww. dokumentów zapewnił możliwość udziału społeczeństwa przeprowadzając konsultacje społeczne w okresie 21 dni tj. od 23 listopada 2022 r. do 14 grudnia 2022 r. Wgląd w projekty dokumentów zapewniono poprzez zamieszczenie ich na stronie internetowej miasta Piły w Biuletynie Informacji Publicznej oraz w Urzędzie Miasta Piły.

W trakcie prowadzonych konsultacji nie wniesiono uwag i wniosków do projektu Strategii.

Projekt dokumentu przekazano również do zaopiniowania Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu i Wielkopolskiemu Państwowemu Inspektorowi Sanitarnemu w Poznaniu. Został on pozytywnie zaopiniowany przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (pismo WOO-III.410.1057.2022.PW.1 z 22 grudnia 2022 r.) oraz przez Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego (pismo DN-NS.9011.1253.2022 z 22 grudnia 2022 r.).

Jednocześnie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu wskazał na konieczność uzupełnienia lub rozwinięcia zapisów prognozy.

I. Opinie i uwagi zgłoszone przez Regionalną Dyrekcję Ochrony Środowiska:

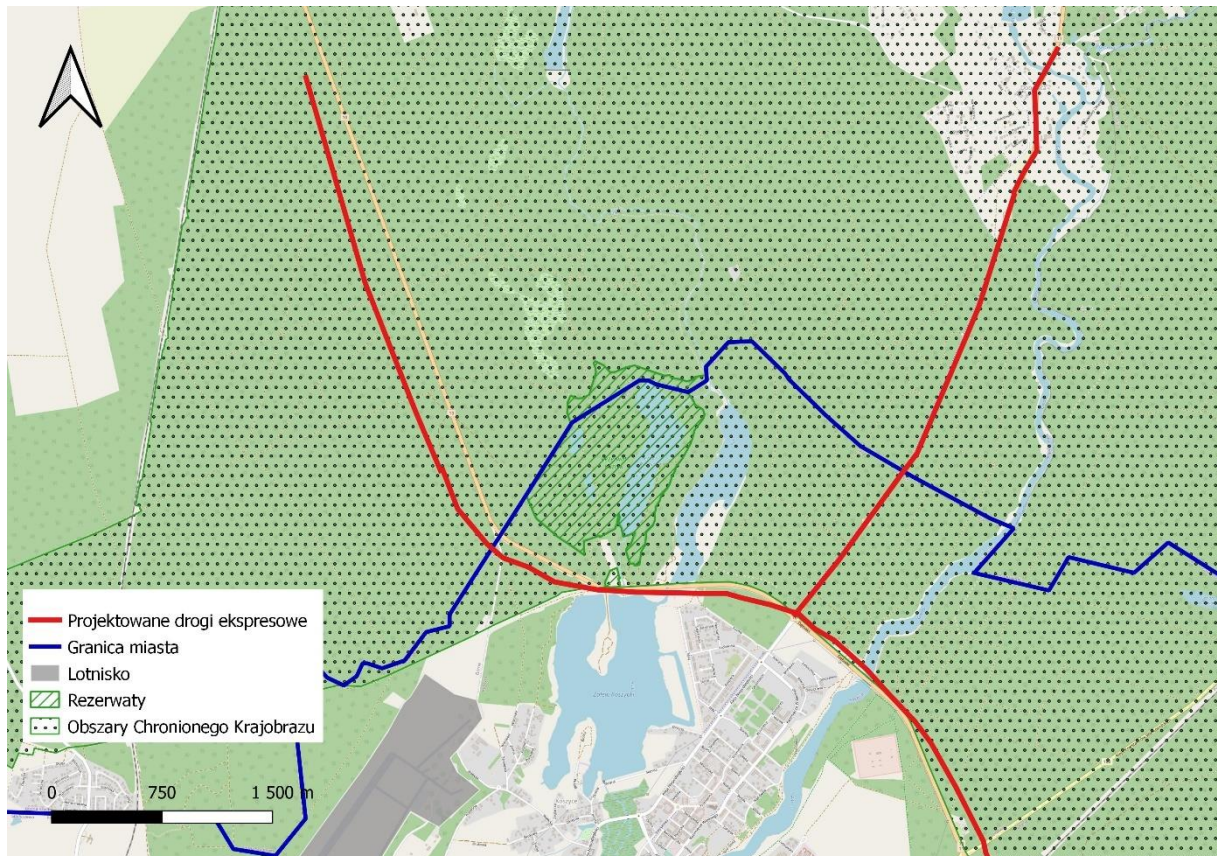
Uwaga nr 1. W prognozie proszę określić, przeanalizować i ocenić wpływ realizacji ustaleń projektowanego dokumentu na cele ochrony rezerwatów przyrody „Kuźnik” oraz „Nietoperze w Starym Browarze”. W prognozie proszę również przedstawić rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczenie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na cele ochrony ww. rezerwatów przyrody.

Odpowiedź: w prognozie uzupełniono treść odnoszącą się do rezerwatów przyrody „Kuźnik” oraz „Nietoperze w Starym Browarze”.

Rezerwat przyrody „Kuźnik” został utworzony w 1959 r. o powierzchni 96 ha. Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie ze względów naukowych, dydaktycznych i krajobrazowych fragmentu lasu różnicowanego pod względem siedliskowym wraz z otaczającą roślinnością i rzadkimi gatunkami zwierząt. Szczególnie wyróżnia się tu kompleks ekosystemów tworzący typowy krajobraz pojezierny, z jeziorami o różnicowanej trofii, lasami różnych typów, źródłiskami i torfowiskami.

Bezpośrednim i pośrednim zagrożeniem dla celów ochrony rezerwatu „Kuźnik” jest budowa dróg ekspresowych. W bezpośrednim sąsiedztwie południowej i południowo-zachodniej granicy rezerwatu przebiegać będzie korytarz drogi ekspresowej S10. W odległości około 1,5 km od granicy wschodniej rezerwatu przebiegać będzie korytarz drogi ekspresowej S11. Powyższe oznacza powstanie istotnej bariery dla migracji zwierząt, jak też zwiększonego poziomu hałasu. Nie przewiduje się wpływu na świat roślin i grzybów.

Mapa 12. Lokalizacja rezerwatu przyrody Kuźnik na tle granic miasta Piły



Źródło: opracowanie własne

Projektowana droga ekspresowa S10 powstanie w bezpośrednim sąsiedztwie rezerwatu Nietoperze w Starym Browarze. Rezerwat został utworzony w 2015 r. o powierzchni 0,953 ha. Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie miejsca zimowania nietoperzy. Zakazy i zalecenia w odniesieniu do tej grupy zwierząt koncentrować się powinny więc na zabezpieczeniu ich zimowych i letnich schronień oraz bazy pokarmowej.

W przypadku budowy drogi ekspresowej w bezpośrednim sąsiedztwie rezerwatu można przewidzieć:

- śmiertelności na skutek kolizji z pojazdami,
- izolację populacji i terenów siedliskowych fauny,
- ograniczenia możliwości wykorzystywania areałów osobniczych zwierząt – poprzez zahamowanie migracji związanych ze zdobywaniem pożywienia, szukaniem bezpiecznego schronienia, dostępem do miejsc rozrodu,
- zahamowania lub ograniczenia migracji i wędrówek dalekiego zasięgu oraz rozprzestrzeniania się gatunków i kolonizacji nowych siedlisk,

- ograniczenia przepływu genów i obniżenia zmienności genetycznej w ramach populacji, - zamierania lokalnych populacji i w efekcie obniżenia różnorodności biologicznej obszarów przeciętych drogami (Kurek 2007, Bohatkiewicz 2008).

Mając na uwadze powyższe zagrożenia zakazy i ograniczenia powinny obejmować:

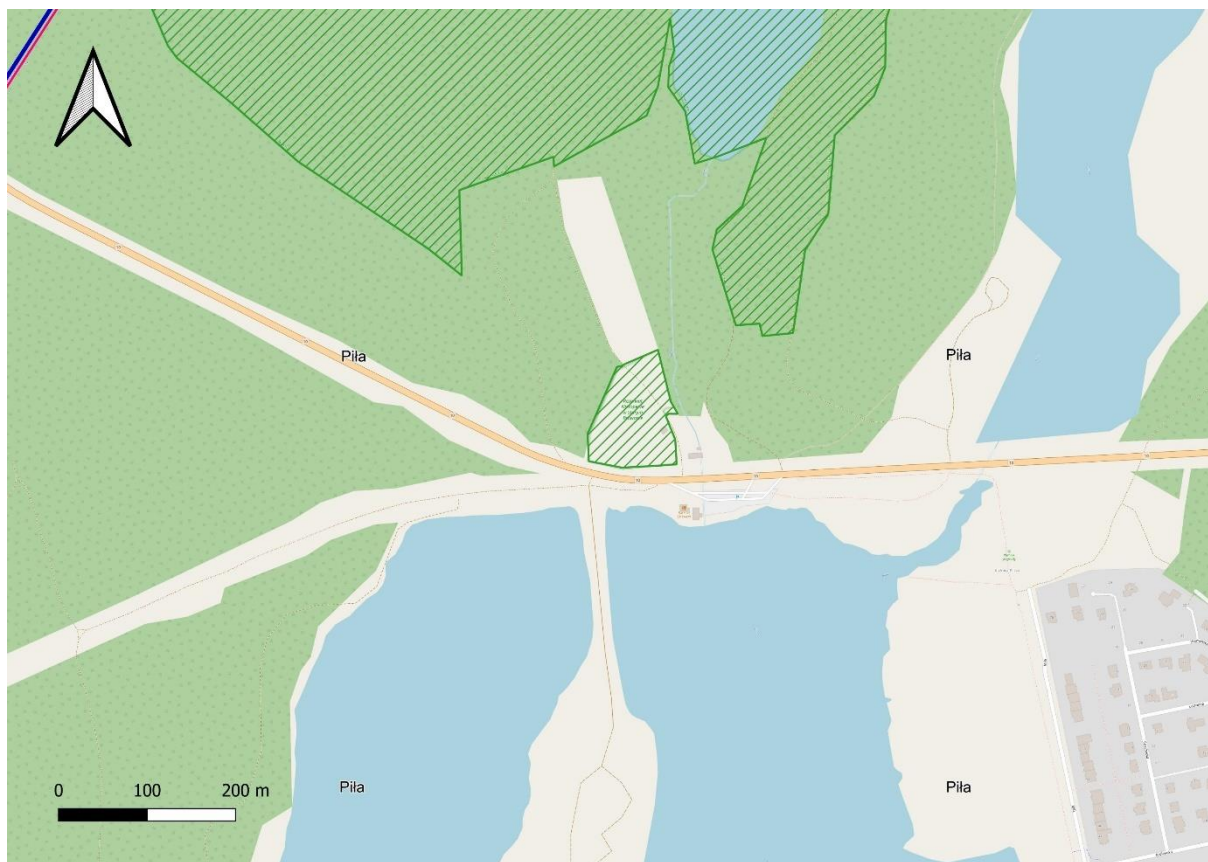
- zakaz penetracji i ruchu w zasiedlonych przez nietoperze miejscach w okresie ich hibernacji;
- zakaz działań powodujących zmiany warunków mikroklimatycznych w zimowych schronieniach nietoperzy, takich jak osuszanie podziemi, oraz zamurowywanie lub szczelne zamykanie otworów wlotowych, wywołujące zaburzenia cyrkulacji powietrza;
- zakaz wycinania starych dziuplastych drzew i roślinności wzdłuż cieków wodnych;
- zakaz stosowania toksycznych środków ochrony drewna w budynkach będących letnimi schronieniami nietoperzy;
- zakaz szczelnego zamykania otworów okiennych strychów, na których znajdują się letnie kolonie nietoperzy;
- ograniczanie stosowania chemicznych środków ochrony roślin;
- ograniczanie zanieczyszczania zbiorników wodnych, nad którymi zlokalizowane są żerowiska.

Powyższe aspekty powinny być brane pod uwagę w kontekście procesu realizacji inwestycji (w trakcie trwania), jak też w odniesieniu do sposobu funkcjonowania inwestycji.

Badania pod kątem śmiertelności nietoperzy na istniejących drogach w Polsce prowadzono w kilku zaledwie miejscach. Nasuwa się z nich teza, że istotnym czynnikiem mającym wpływ na poziom śmiertelności ma bezpośrednie otoczenie, w którym droga przebiega oraz prędkość pojazdów (Lesiński et al. 2011). Z kolei czynnikami, które odpowiadają za tworzenie efektu bariery ekologicznej jest natężenie ruchu pojazdów i generowany przez nie hałas (Siemers i Schaub 2011). Obecnie wymaga się, by budowane drogi były oceniane pod kątem wpływu na gatunki roślin, zbiorowiska jakie tworzą i zwierząt, w tym na nietoperze (Bohatkiewicz 2008). Okazuje się, że ruch kołowy na drogach może powodować istotną śmiertelność nietoperzy.²

² Na podstawie: BUDOWA DRÓG W POLSCE A OCHRONA NIETOPERZY – PRZYKŁADY DOBRYCH I ZŁYCH ROZWIĄZAŃ ORAZ MONITORING PRZED- I POREALIZACYJNY - Grzegorz Gołębnik, Przegląd Przyrodniczy XXIII, 3 (2012): s. 136-152

Mapa 13. Lokalizacja rezerwatu przyrody Nietoperze w Starym Browarze w Piłi



Źródło: opracowanie własne

Uwaga nr 2. W prognozie proszę określić, przeanalizować i ocenić wpływ realizacji ustaleń projektowanego dokumentu na cele ochrony obszarów chronionego krajobrazu „Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy” oraz „Dolina Noteci”. W prognozie proszę również przedstawić rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczenie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na cele ochrony ww. obszarów chronionego krajobrazu.

Odpowiedź: w prognozie uzupełniono treść odnoszącą się do obszarów chronionego krajobrazu „Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy” oraz „Dolina Noteci”.

Obszar chronionego krajobrazu Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy zajmuje pow. 58 375 ha. Bogactwo walorów krajobrazowych stanowią: urozmaicona rzeźba terenu z rozległymi kompleksami leśnymi, malownicze głęboko wcięte doliny licznych rzek, moreny czołowe i doliny rynnowe z licznymi jeziorami, miejsca lęgowe i ostoje rzadkich i ginących zwierząt, m.in. tracza nurogęsi, orła bielika, orlika krzykliwego, żubra i bobra, oraz miejsca zlotów i przelotów żurawi, gęsi i kaczek. Obszar wyróżnia się znaczną ilością obiektów objętych różnymi formami ochrony. Często spotykane są pomniki przyrody. Obszar chronionego krajobrazu Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy obejmuje swoim zasięgiem północną i wschodnią część obszaru miasta Piły.

Obszar chronionego krajobrazu Dolina Noteci obejmuje tereny chronione ze względu na wyróżniający się krajobraz o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem, a także pełnioną funkcją korytarzy ekologicznych. Obejmuje swoim zasięgiem południową część Piły.

Mając na uwadze powyższe wpływ na cele ochrony tego obszaru będą mieć zasadniczo inwestycje związane z budową dróg ekspresowych S10 i S11. W Pile przebiegać one będą bezpośrednio przy wschodniej i północnej granicy ww. obszarów chronionego krajobrazu oraz przecinać je będą w północnej części (droga S11 kierunek Piła – Dobrzyca, droga S10 kierunek Piła – Śmiłowo). Oznacza to fragmentację i podział siedlisk oraz korytarzy ekologicznych. Oznacza to również zajęcie powierzchni siedlisk roślin, grzybów i zwierząt, jak też utrudnienie migracji zwierząt.

Drogi ekspresowe wywołują szereg negatywnych oddziaływań na środowisko, w tym:

- niszczenie roślinności wzdłuż szlaków transportowych i poszerzanie się strefy bezleśnej w celu zmniejszenia ryzyka wystąpienia pożarów;
- drogi mogą zakłócać proces spływu powierzchniowego wody, są przyczyną wzmożonego zamulania rzek i wód, widoczny jest negatywny wpływ na gatunki zwierząt wodnych i większe zagrożenie powodziowe,
- wykopy i nasypy, np. poprowadzone w poprzek stoku, są przyczyną destabilizacji gruntu,
- z budową dróg związane są drastyczne zmiany w użytkowaniu ziemi wywołane przemieszczaniem się ludności i osadnictwem w ich sąsiedztwie,
- drogi mogą stanowić dopełnienie planowanych przedsięwzięć gospodarczych, takich jak tworzenie nowych terenów inwestycyjnych,
- istotnymi skutkami zmian w środowisku są: zanieczyszczenia powietrza, zaburzenia w obiegu wody i pożary,
- zwierzęta cierpią z powodu utraty naturalnych miejsc schronienia, wiele z nich ginie,
- skutki zmian w środowisku dotyczą ludzi mieszkających w pobliżu szlaków komunikacyjnych, ludzie odczuwają skutki hałasu, zanieczyszczenia, wibracji i niekorzystnych zmian w krajobrazie.

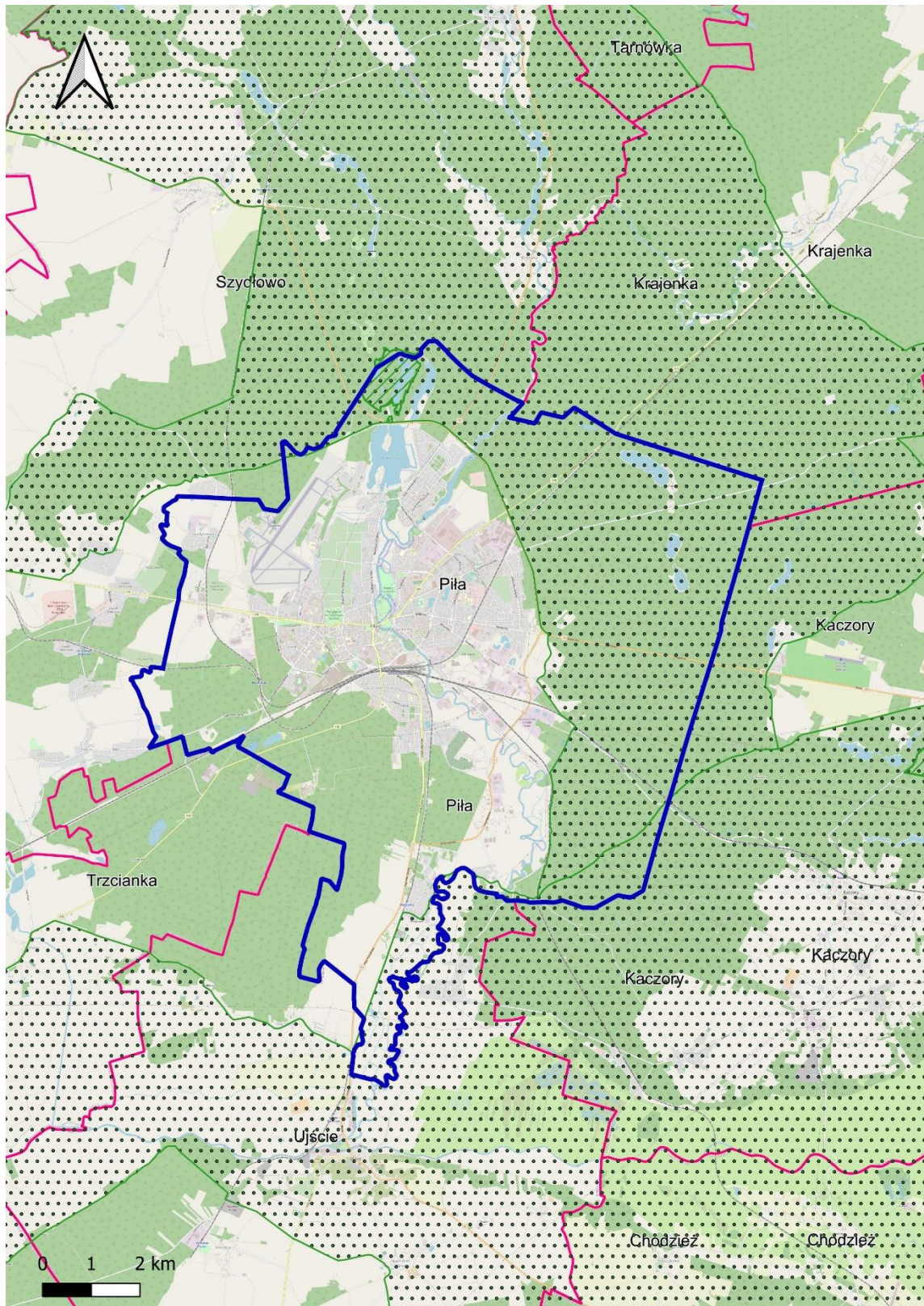
Mając na uwadze powyżej przedstawione negatywne skutki budowy dróg ekspresowych, należy stwierdzić, że w przypadku Piły, możliwe jest wystąpienie praktycznie wszystkich wyżej wymienionych. Wątpliwe jest oczywiście wystąpienie w granicach miasta Piły na obszarach leśnych wzmożonego osadnictwa oraz budowy wielkopowierzchniowej infrastruktury gospodarczej. Niemniej powstanie w Pile skrzyżowania dwóch dróg ekspresowych może wpłynąć na dynamikę inwestycji na istniejących terenach inwestycyjnych. Możliwe są ponadto skutki wzmożonego osadnictwa poza granicami miasta, na obszarach wiejskich.

Kluczowe oddziaływania na cele ochrony obszarów chronionego krajobrazu związane będą przede wszystkim z fragmentacją siedlisk, pojawieniem się istotnej bariery dla migracji gatunków. Drogi ekspresowe wraz z infrastrukturą taką jak przepusty, mosty, węzły – są istotnym komponentem krajobrazu. Wpłynie to negatywnie na jakość krajobrazu.

W przypadku budowy dróg ekspresowych do działań kompensujących należy zaliczyć działania ochronne, takie jak przejścia dla zwierząt, adaptacje istniejących obiektów (np. miejsc ochrony), budowę ogrodzeń i odstraszenie zwierząt, monitoring biologiczny. W przypadku oddziaływania

związanego z hydrologią kluczowe będą rozwiązania infrastrukturalne takie jak kanały odwadniające, przepusty wodne, mosty, rozwiązania kompensujące ubytek wody – np. w postaci małej retencji.

Mapa 2. Granice miasta Piły na tle obszarów chronionego krajobrazu



Źródło: opracowanie własne

Uwaga nr 3. W prognozie proszę określić, przeanalizować i ocenić przewidywane oddziaływanie inwestycji związanych z budową paneli/ elektrowni fotowoltaicznych na florę (kwestia zajęcia dużej powierzchni, fragmentacja siedliska) oraz na faunę, w tym oddziaływanie na ptaki (efekt „tafli wody”, zajęcie potencjalnych siedlisk i żerowisk). Ponadto proszę w prognozie przedstawić rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań mogących być skutkiem realizacji ww. inwestycji.

Odpowiedź: w prognozie uzupełniono treść odnoszącą się do oddziaływania inwestycji związanych z budową paneli/ elektrowni fotowoltaicznych na florę (kwestia zajęcia dużej powierzchni, fragmentacja siedliska) oraz na faunę.

W „Strategii rozwoju miasta Piły do 2035 roku – aktualizacja” przewidziano do realizacji działania związane z rozwojem odnawialnych źródeł energii, w tym dotyczące budowy elektrowni fotowoltaicznych. Wpływ farm fotowoltaicznych na środowisko wiąże się przede wszystkim z zajęciem powierzchni, negatywnym oddziaływaniem na krajobraz oraz zagrożeniem dla gatunków zwierząt, w tym ptaków (m. in. tzw. efekt tafli wody, tj. imitacja środowiska wodnego). Ponadto farma fotowoltaiczna będzie źródłem hałasu wytwarzanego przez generatory.

Wpływ na środowisko gruntowo-wodne w czasie budowy i likwidacji farmy fotowoltaicznej związany jest przede wszystkim z potencjalnym zanieczyszczeniem substancjami w wyniku awarii używanych maszyn oraz funkcjonowaniem zaplecza socjalnego. Zasadniczo panele fotowoltaiczne są montowane punktowo do gruntu, bez budowy płyt fundamentowych, nie zmniejszają filtracji wód opadowych. Nie ograniczają retencji powierzchniowej.

Kluczowe oddziaływania na środowisko przyrodnicze związane jest z wyłączeniem powierzchni terenu pod budowę elektrowni fotowoltaicznej. Może dojść do potencjalnego konfliktu lokalizacyjnego z miejscami żerowania lub odpoczynku ptaków – co oznaczać może zakłócenie wędrówek ptaków oraz ograniczyć dostęp do miejsc lęgowych. W tym celu należy przeprowadzić monitoring biologiczny, w celu stwierdzenia znaczenia danego miejsca dla ptaków. Zagrożeniem może być również tzw. efekt tafli wody – tj. panele mogą imitować powierzchnię wody, co powodować może zderzenia ptaków z instalacjami. Kluczowe w tym przypadku jest zastosowanie ogniw fotowoltaicznych pokrytych powłoką antyrefleksyjną w celu wyeliminowania „efektu olśnienia” oraz posadowienie paneli fotowoltaicznych w szeregach z zachowaniem pomiędzy nimi odstępów w celu uniemożliwienia tworzenia się monolitycznej powierzchni podobnej do tafli lustra wody.

Praca zespołu farm fotowoltaicznych powoduje emisję niejonizującego promieniowania elektromagnetycznego. Źródłem promieniowania elektromagnetycznego niejonizującego są układy wytwarzania, przesyłania i rozdziału energii elektrycznej, a także jej odbiorniki. Mając na uwadze powyższe kluczowa jest odpowiednia lokalizacja (tj. oddalenie od terenów mieszkaniowych).

Warto dodać, iż w trakcie realizacji inwestycji wytwarzane są odpady typowe dla fazy budowy, takie jak między innymi: odpady złomu, kabli, odpady komunalne. Zakłada się przy tym, że inwestycje podporządkowane zostaną gospodarce odpadami prowadzonej na terenie miasta Piły.

Z uwagi na wysokość paneli (np. rzędu około 4-5 m), zakłada się, że nie stanowią one dominanty krajobrazowej. Nie mniej elementy elektrowni fotowoltaicznej powinny być malowane neutralnymi kolorami, pozwalającymi na ich wkomponowanie się w otoczenie, bez stwarzania uczucia dysharmonii.

W przypadku otwarcia widokowego, w bliskim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej stosowane są pasy zieleni.

Uwaga nr 4. Nawiązując do oceny oddziaływania na środowisko działań wyznaczonych w projekcie Strategii zawartej w prognozie, w szczególności tabeli 13 prognozy zatytułowanej „Opis oddziaływań na środowisko w odniesieniu do poszczególnych kierunków działań”, informuję, iż analiza potencjalnych oddziaływań, które mogą być skutkiem realizacji ustaleń projektu Strategii powinna być przedstawiona w formie opisowej wraz z merytorycznym uzasadnieniem i odpowiednimi wnioskami wynikającymi z tej analizy w odniesieniu do wszystkich komponentów środowiska wymienionych w art. 51 ust. 2 pkt 2 lit. e ustawy ooś, w tym na ludzi. Również w przypadku stwierdzenia braku znaczących oddziaływań lub oddziaływań pozytywnych na wybrane komponenty środowiska prognoza winna zawierać taką informację wraz z odpowiednim uzasadnieniem. W związku z tym, proszę uzupełnić informacje zawarte w prognozie, w szczególności w zakresie uzasadnienia braku znaczących oddziaływań na wybrane komponenty środowiska wskazane w tabeli 13 prognozy.

Odpowiedź: w prognozie uzupełniono treść odnoszącą się do wszystkich komponentów środowiska wymienionych w art. 51 ust. 2 pkt 2 lit. e.

Promieniowanie elektromagnetyczne

Przewidziane do realizacji działania mogą generować powstawanie pól elektromagnetycznych, co związane jest przede wszystkim z podłączeniem do zasilania energetycznego tworzonych obiektów infrastruktury produkującej energię elektryczną na bazie OZE.

Skala tych oddziaływań będzie zasadniczo niewielka. Potwierdzają to dostępne wyniki badań wykonanych w przypadku instalacji związanych z OZE. Wykazano, że narażenie pracowników jest w granicach wymagań prawa pracy.

Zasoby naturalne

W Strategii nie przewidziano realizacji działań, które bezpośrednio dotyczą gospodarowania lub zużywania zasobów naturalnych. W Strategii przewidziano realizację działań inwestycyjnych, np. modernizację dróg. Te działania spowodują zużycie zasobów naturalnych, takich jak kruszywa drogowe, paliwo do pojazdów. Niemniej jednak skala inwestycji prowadzonych bezpośrednio przez miasto Piła nie spowoduje znaczącego wpływu na stan tych zasobów. Realizacja dużych inwestycji drogowych realizowana będzie poza kompetencjami miasta Piły. Ponadto nie przewiduje się zużycia zasobów naturalnych występujących na terenie miasta Piły.

Zabytki

Mając na względzie niedużą skalę działań, które mają charakter inwestycyjny i dotyczą obiektów zabytkowych oraz fakt, że przedsięwzięcia realizowane przez Gminę ograniczają się do infrastruktury zarządzanej przez nią, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na obiekty zabytkowe.

Dobra naturalne

Realizacja Strategii nie będzie miała wpływu na zasoby dóbr materialnych. Inwestycje realizowane przez Gminę związane będą z już istniejącym układem funkcjonalnym. Nie zakłada się zajmowania

terenów, przestrzeni, które powodować będą ubytki lub straty w dobrach materialnych. Także skutki prowadzonych działań inwestycyjnych nie spowodują szkód w dobrach materialnych.

Ludzie

Realizacja założeń Strategii co do zasady pozytywnie wpłynie na mieszkańców miasta. Poprawi się przede wszystkim jakość i dostępność usług publicznych, w tym związanych z opieką zdrowotną i pomocą społeczną. Zakłada się ponadto realizację działań na rzecz ochrony środowiska, w tym przeciwdziałania zmianom klimatu. Negatywny wpływ na ludzi związany będzie z procesami inwestycyjnymi, powodujący chwilowe negatywne oddziaływania. Należy również założyć, iż zwiększy się presja układów komunikacyjnych związanych z drogami ekspresowymi. Wpłynie to m. in. na klimat akustyczny.

Uwaga nr 5. Mając na uwadze pkt 4 niniejsze opinii, proszę uzupełnić informacje zawarte w prognozie dotyczące przewidywanego oddziaływania na środowisko wynikającego z realizacji zadań „Rozbudowa wewnętrznego układu komunikacyjnego miasta”, „Działania na rzecz poprawy infrastruktury kolejowej i drogowej, w tym budowa S10 i S11” oraz „Uruchomienie i zagospodarowanie lotniska, w tym do wykorzystania komunikacyjnego, w szczególności w zakresie realizacji projektów: „Budowa zachodniej obwodnicy miasta - aleja Poznańska, ul. Cicha, ul. Henryka Siemiradzkiego, ul. Pomorska, ul. Podgórna – I i II etap”, „Wspieranie działań na rzecz poprawy infrastruktury kolejowej oraz budowy dróg ekspresowych S10 i S11” oraz „Uruchomienie lotniska GA (General Aviation), z zagospodarowaniem terenu”. Informacje zawarte w prognozie w tym zakresie są niewystarczające, uwzględniając charakter planowanych inwestycji oraz znane lokalne uwarunkowania środowiskowe i przestrzenne obszarów, na których będą one realizowane.

Odpowiedź: w prognozie uzupełniono treść odnoszącą się do przewidywanego oddziaływania na środowisko wynikającego z realizacji zadań „Rozbudowa wewnętrznego układu komunikacyjnego miasta”, „Działania na rzecz poprawy infrastruktury kolejowej i drogowej, w tym budowa S10 i S11” oraz „Uruchomienie i zagospodarowanie lotniska, w tym do wykorzystania komunikacyjnego, w szczególności w zakresie realizacji projektów: „Budowa zachodniej obwodnicy miasta - aleja Poznańska, ul. Cicha, ul. Henryka Siemiradzkiego, ul. Pomorska, ul. Podgórna – I i II etap”, „Wspieranie działań na rzecz poprawy infrastruktury kolejowej oraz budowy dróg ekspresowych S10 i S11” oraz „Uruchomienie lotniska GA (General Aviation), z zagospodarowaniem terenu”.

W „Strategii rozwoju miasta Piły do 2035 roku – aktualizacja” przewidziano do realizacji kluczową infrastrukturę komunikacyjną. Ze względu na charakter i skalę inwestycji może ona powodować wystąpienie znaczących oddziaływań na środowisko.

Budowa zachodniej obwodnicy miasta - aleja Poznańska, ul. Cicha, ul. Henryka Siemiradzkiego, ul. Pomorska, ul. Podgórna – I i II etap – zakłada powstanie układu drogowego, który usprawni komunikację w zachodniej części miasta. Układ ten jest ważny ze względu na lokalizację w zachodniej części Piły obszarów aktywności gospodarczej. Obwodnica zachodnia pozwoli odciążyć centrum miasta, jak też pozwoli połączyć układ drogowy z siecią dróg ekspresowych. Powyższe oznaczać będzie korzyści ekonomiczne i ekologiczne w odniesieniu do całego układu miejskiego. Niemniej jednak wytyczenie nowego układu komunikacyjnego wpłynie na lokalne uwarunkowania przyrodnicze. Obwodnica zachodnia przebiegać będzie m. in. przez tereny leśne zlokalizowane w południowo-zachodniej części miasta lub w sąsiedztwie tych granic. W zachodniej części miasta przebiegać będzie

w części w rejonie terenów zamieszkałych, tj. w rejonie osiedla Gładyszewo i rejonie ulicy Szarych Szeregów (około 500 do 1000 m). W północno-zachodniej części miasta przebiegać będzie wzdłuż zachodniej granicy lotniska, łącząc się z projektowanym układem drogi ekspresowej S10 w rejonie Zalewu Koszyckiego.

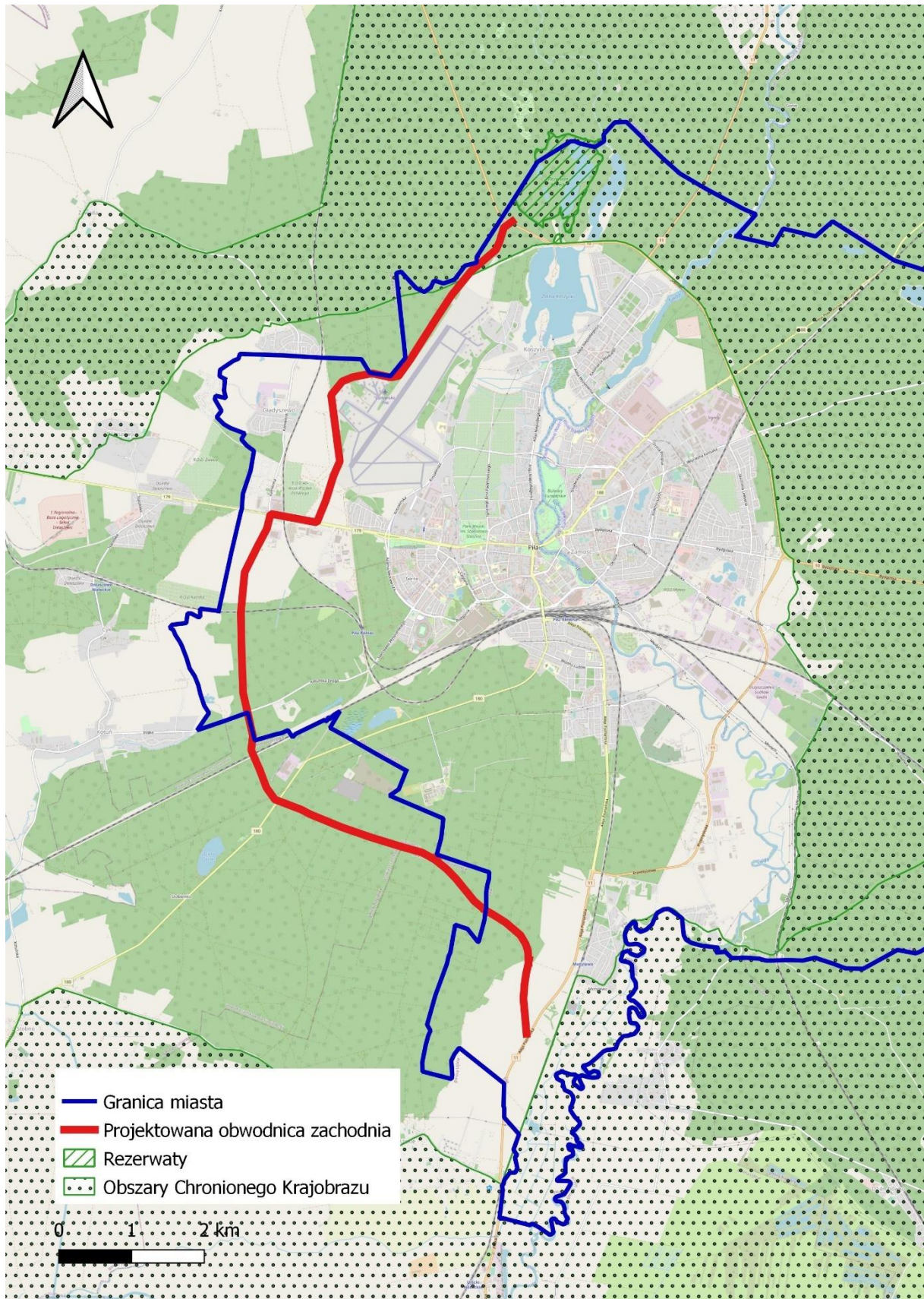
Utworzenie zachodniej obwodnicy wymusza częściowo wytyczenie zupełnie nowego korytarza komunikacyjnego, w szczególności w południowej części przebiegu trasy. Oznacza to bezpowrotne zajęcie powierzchni do tej pory użytkowanej w postaci lasu, częściowo również środowiska łąkowego. Głównym czynnikiem negatywnego oddziaływania dróg na zwierzęta jest hałas generowany przez poruszające się samochody. Hałas jest tym większy, im większe natężenie ruchu pojazdów i im szybciej się one poruszają. Oddziaływania takie dotyczyć będą zarówno środowiska przyrodniczego (m. in. leśnego), jak też ludzi (strefy zamieszkania w środkowej części przebiegu planowanego układu komunikacyjnego). Obwodnica zachodnia nie będzie tak znaczącą barierą jak układ dróg ekspresowych we wschodniej i północnej części Piły. Niemniej jednak droga ta może być barierą lub zagrożeniem dla zwierząt, w tym ssaków, płazów i gadów.

W ślad za rozwojem sieci drogowej postępuje skokowy wzrost obecności ludzi na terenach przylegających do drogi. Tereny położone w pobliżu dróg są częściej odwiedzane przez ludzi poruszających się pieszo niż tereny odległe od dróg. Będzie to wpływać na płoszenie zwierząt.

Drogi są ogromnym źródłem zanieczyszczeń dla zbiorników wodnych i cieków położonych w ich pobliżu. Wszystkie płynne i stałe zanieczyszczenia chemiczne, generowane przez przejeżdżające pojazdy (np. smary, oleje, paliwo, płyny hamulcowe, ścierające się drobiny opon, okładzin hamulcowych itd.) są splukiwane z powierzchni drogi do otoczenia. Warto tu zwrócić uwagę, że w odległości do 2 km od planowanego przebiegu drogi znajdują się zbiorniki wodne: jezioro Leśne, jezioro Piaszczyste oraz Zalew Koszycki.

Drogi są również bardzo silnym motorem, często nieodwracalnych przekształceń krajobrazu w skali wykraczającej daleko poza pas drogowy. Podstawowym negatywnym skutkiem budowy nowych dróg jest bardzo szybko postępująca zabudowa terenów przylegających do dróg. W tym przypadku trudno ocenić w jakiej skali i w jakim zakresie wpłynie to na zainwestowanie terenów mieszkaniowych. Zakłada się jednak, iż budowa drogi wpłynie na podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej istniejących terenów aktywności gospodarczej oraz terenów w obrębie pilskiego lotniska.

Mapa 15. Projektowany przebieg obwodnicy zachodniej na tle granic miasta Piły

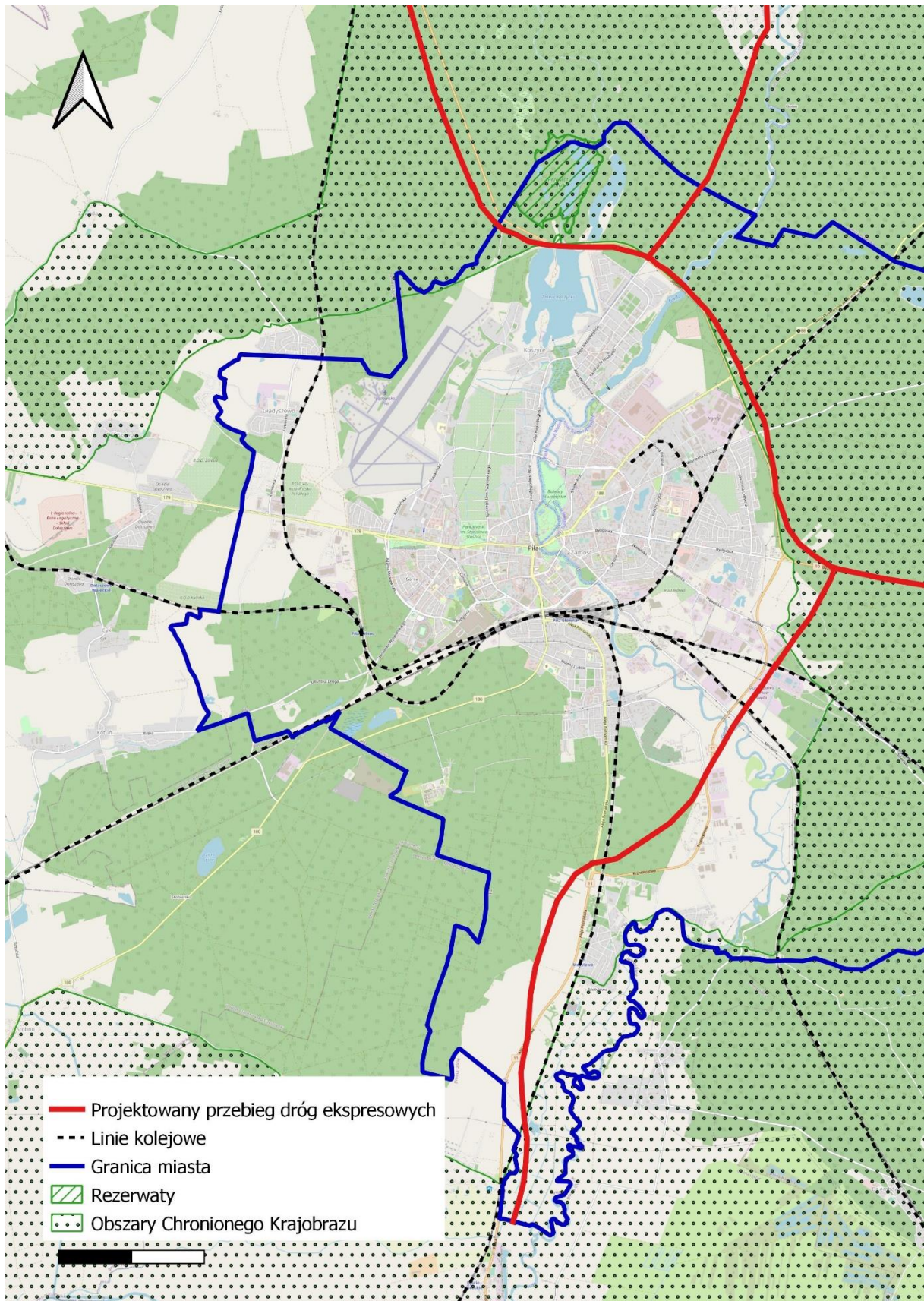


Źródło: opracowanie własne

Wspieranie działań na rzecz poprawy infrastruktury kolejowej oraz budowy dróg ekspresowych S10 i S11 zmieni w znaczącym zakresie atrakcyjność inwestycyjną oraz dostępność komunikacyjną Piły. Powstanie dróg ekspresowych wpłynie na sposób funkcjonowania miasta i związane będzie z wymiarem gospodarczym oraz sposobem przemieszczania się mieszkańców. Będzie mieć wpływ również na aspekty przyrodnicze i krajobrazowe. Aspekty związane z wpływem budowy dróg ekspresowych opisano szerzej w kontekście oceny wpływu na obszary chronionego krajobrazu. Drogi ekspresowe przetną istniejący układ przyrodniczy, staną się przy tym istotną barierą ekologiczną. Należy zwrócić uwagę na to, że drogi ekspresowe przebiegać będą przez dolinę rzeki Gwdy. Oznacza to budowę mostów i innych obiektów inżynierskich. Przecięcie drogi ekspresowej S11 z doliną rzeki Gwdy zlokalizowane będzie w rejonie ul. Młodych oraz w północnej części miasta (ul. Dębiaki). Ponadto droga ekspresowa przebiegać będzie w bezpośrednim sąsiedztwie rezerwatu Nietoperze w Starym Browarze. Drogi ekspresowe wpływać mogą negatywnie na strefy zamieszkania, w tym w rejonie osiedla Podlasie (rejon ulicy Joachima Lelewela) oraz północną część miasta (rejon alei Niepodległości). Droga ekspresowa przebiegać będzie również względnie blisko osiedla Motylewo. W tych rejonach miasta możliwe jest pogorszenie klimatu akustycznego.

W mniejszej skali należy oczekiwać negatywnych oddziaływań na środowisko oraz ludzi, inwestycji związanych z siecią kolejową. Wynika to z tego, że inwestycje nie zakładają budowy nowych nitek infrastruktury kolejowej a jedynie usprawnienie i modernizację istniejącego układu. Docelowo może to wpłynąć na zwiększenie ruchu kolejowego, choć należy zaznaczyć, iż negatywne oddziaływania związane z hałasem kolejowym dotyczyć będą względnie niedużej liczby mieszkańców Piły.

Mapa16. Układ kolejowy i projektowany przebieg dróg ekspresowych na tle granic miasta Piły

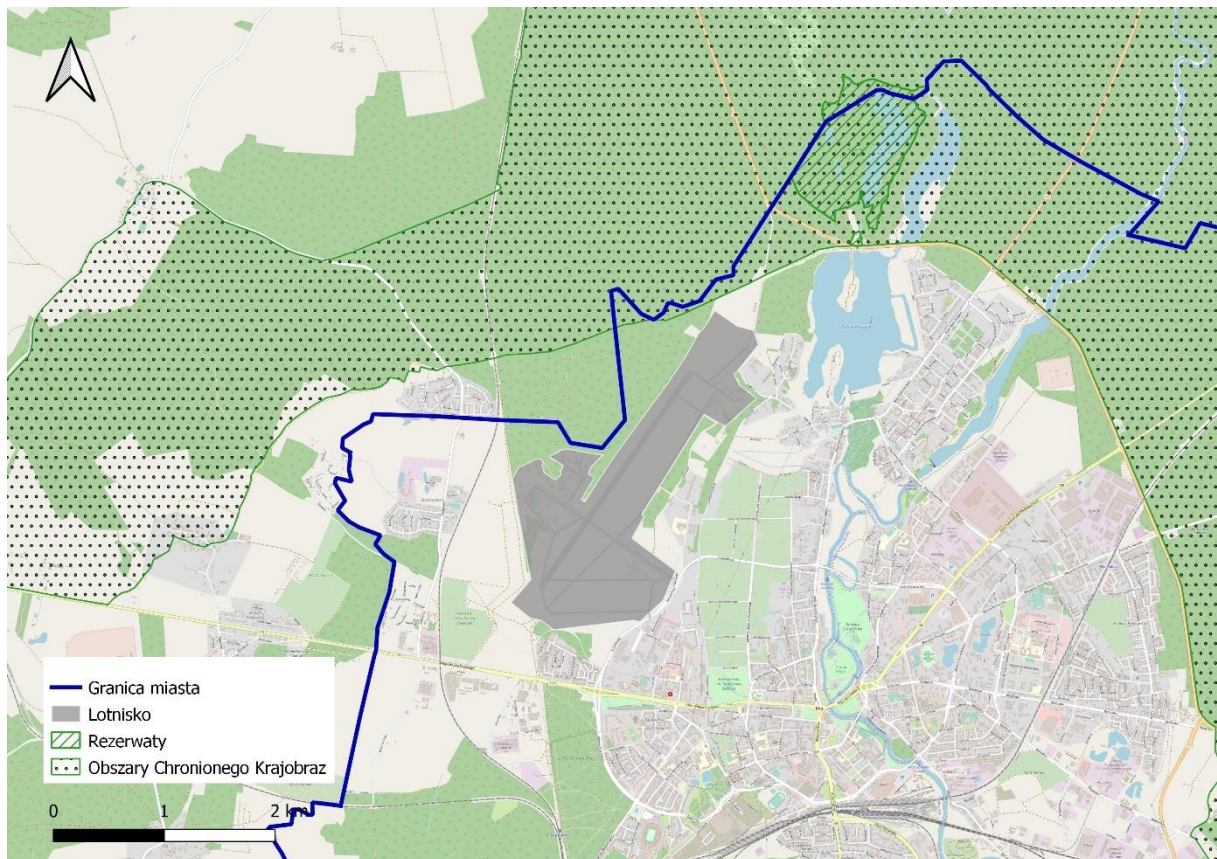


Źródło: opracowanie własne

W „Strategii rozwoju miasta Piły do 2035 roku – aktualizacja” przewidziano uruchomienie lotniska GA (General Aviation) wraz z zagospodarowaniem terenu. Wpływ lotniska na środowisko i ludzi związany jest w znacznym stopniu z hałasem. Ponadto lotnictwo i żegluga powietrzna dostarczają do powietrza duże ilości zanieczyszczeń, w tym tlenki azotu, tlenki siarki oraz pyły. W przypadku Piły nie zakłada się znacznej intensywności ruchu lotniczego. Oznacza to, że wpływ na środowisko, w tym na zwierzęta oraz ludzi będzie sporadyczny.

W ramach planowanych działań w obrębie lotniska w Pile zakłada się zagospodarowanie terenów pod działalność gospodarczą, w tym usługową. Oznacza to, że w obrębie lotniska i w jego sąsiedztwie zwiększy się ruch pojazdów drogowych. Warto również zwrócić uwagę, iż w tej części miasta docelowo powstanie zachodnia obwodnica. Oznacza to, że zachodnie rejony Piły charakteryzować się będą większą presją urbanizacyjną, inwestycyjną oraz komunikacyjną. Może to zwiększyć negatywne oddziaływania związane m. in. z liczbą pojazdów, hałasem drogowym i lotniczym w obrębie terenów mieszkaniowych sąsiadujących, w tym z osiedlami Gładyszewo i Koszyce, rejonem ulicy Szarych Szeregów.

Mapa 17. Lokalizacja lotniska na tle granic miasta Piły



Źródło: opracowanie własne

Uwaga nr 6. Nawiązując do informacji zawartych w tabeli 11 prognozy informuję, że sformułowania typu „skala oddziaływania na środowisko będzie nieduża” są niezrozumiałe i nieprecyzyjne. Proszę zweryfikować i uzupełnić zapisy prognozy w tym zakresie.

Odpowiedź: Przeformułowano treść zapisu na następującą: „Nie przewiduje się znaczących oddziaływań na środowisko, mając na uwadze skalę określoną dla przedsięwzięć mogących zawsze znacząco i potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.”

Uwaga nr 7. Nawiązując do zapisów w rozdziale 5.1.4. na str. 26-27 prognozy proszę określić rok, z którego pochodzą informacje dotyczące stanu chemicznego i ilościowego jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) nr 26 i 34. Jednocześnie informuję, iż na stronie internetowej GIOŚ (<http://mjwp.gios.gov.pl/mapa/mapa,172html>) dostępne są dane z 2019 r. dotyczące stanu ilościowego i chemicznego JCWPd. W prognozie proszę zawrzeć aktualne dane w przedmiotowym zakresie.

Odpowiedź: Uzupełniono treść tabeli odnoszącej się do jednolitych części wód podziemnych na terenie miasta Piły w zakresie danych z 2019 roku.

Tabela 7. Jednolite części wód podziemnych na terenie miasta Piły

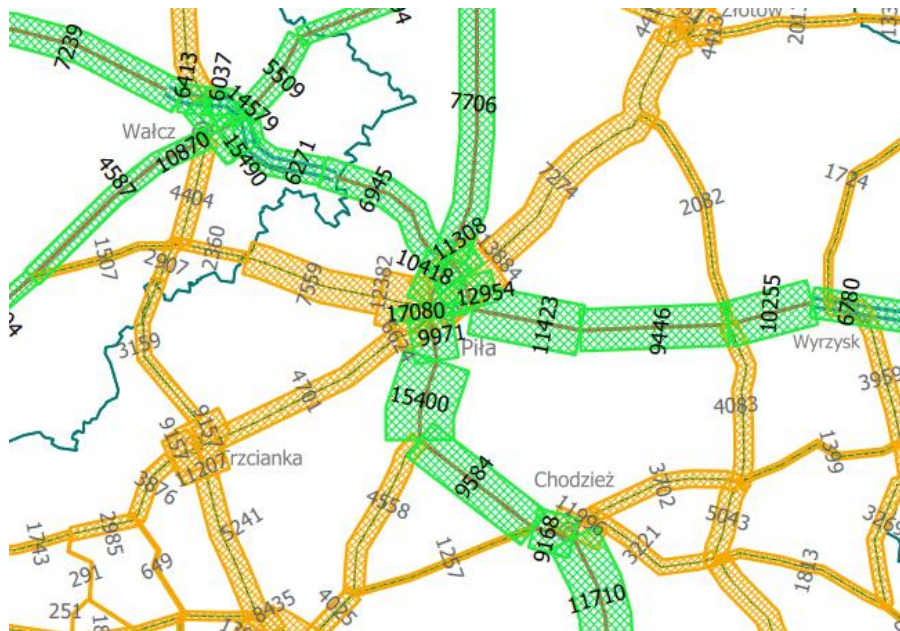
Nazwa	Lokalizacja	Charakterystyka
PLGW600026	<p>Powiaty:</p> <p>Województwo zachodniopomorskie: szczecinecki, drawski, wałecki, koszaliński;</p> <p>Województwo pomorskie: człuchowski, bytowski;</p> <p>Województwo wielkopolskie: złotowski, pilski, czarnkowsko-trzcianecki.</p>	<p>Stan wód: dobry (chemiczny i ilościowy, 2019 rok)</p> <p>Niezagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych.</p>
PLGW600034	<p>Powiaty:</p> <p>Województwo zachodniopomorskie: myśliborski, choszczeński, wałecki;</p> <p>Województwo lubuskie: strzelecko-drezdenecki, gorzowski, międzyrzecki;</p> <p>Województwo wielkopolskie: międzychodzki, czarnkowsko-trzcianecki, szamotulski, pilski, chodzieski.</p>	<p>Stan wód: dobry (chemiczny i ilościowy, 2019 rok)</p> <p>ilościowy dobry, jakościowy słaby, przy ogólnej ocenie stanu jako słabej;</p> <p>Zagrożona niesięgnięciem celów środowiskowych.</p> <p>Przyczyna: Zagrożenie wód podziemnych wynikające z obecności zanieczyszczeń odrolniczych związanych ze stosowaniem nawozów, środków ochrony roślin i hodowlą powodującą lokalnie przekroczenia stężeń progowych azotanów.</p>

Źródło: <https://www.pgi.gov.pl/>

Uwaga nr 8. W rozdziale 5.1.6. prognozy zatytułowanym „klimat akustyczny” proszę określić aktualny stan klimatu akustycznego w mieście, tzn. ocenić w szczególności wpływ szlaków komunikacyjnych i innych przedsięwzięć będących źródłem hałasu (np. lotnisk). W prognozie proszę określić natężenie ruchu na drogach wojewódzkich i krajowych, w tym ekspresowych, a także linach kolejowych przebiegających przez miasto Piła. Jednocześnie informuję, iż na stronie internetowej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad dostępne są wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu 2020/2021 (GPR 2020/2021), m.in. na istniejącej sieci dróg krajowych i wojewódzkich. W przypadku braku pomiarów hałasu drogowego ocena wpływu dróg na klimat akustyczny terenów położonych w ich sąsiedztwie jest możliwa w oparciu o natężenie ruchu na drogach oraz udział transportu ciężkiego w strumieniu wszystkich pojazdów. Przy czym oceniając istniejący stan klimatu akustycznego można wziąć pod uwagę wyniki pomiarów hałasu komunikacyjnego wykonanych dla dróg o podobnym natężeniu ruchu. W rozdziale 5.4.1. na str. 48 prognoz zatytułowanym „Istniejące problemy ochrony środowiska z punktu widzenia projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody” napisano: „W Strategii rozwoju miasta Piły można zauważyć kluczowe problemy rozwoju z aspektem środowiskowym: (...) Hałas, którego źródłem jest przede wszystkim komunikacja i transport”.

Odpowiedź: W treści prognozy zaktualizowano mapę, na której pokazane jest obok natężenia ruchu na drogach krajowych, natężenie ruchu na drogach wojewódzkich.

Mapa 8. Mapa przedstawiająca Średni Dobowy Ruch Roczny pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich w GPR 2020/21 – wycinek mapy



Źródło: <https://www.gov.pl/web/gddkia/generalny-pomiar-ruchu-20202021>

Uwaga nr 9. W rozdziale 5.1.6. na str. 33 prognozy napisano „Rozwiązaniem ograniczającym wpływ hałasu na osoby zamieszkującej wzdłuż dróg oraz poprawiającym komfort zamieszkania jest zastosowanie zieleni izolacyjnej (żywoptotów wysokich).” Informuję, że o ile zieleni izolacyjna stanowi skuteczny środek ograniczający niekorzystny wpływ szlaków komunikacyjnych w zakresie emisji substancji do powietrza, to jej skuteczność w zakresie ochrony przed hałasem jest ograniczona i zależy od szerokości pasa zieleni, jej wysokości, gęstości i doboru gatunków. Mając powyższe na uwadze proszę zweryfikować informacje zawarte w prognozie.

Odpowiedź: Rozwinięto treść zapisów w rozdziale 5.1.6 o informacje przekazane w treści uwagi.

W celu ograniczenia uciążliwości związanej z hałasem można podejmować działania związane z ograniczeniem prędkości ruchu pojazdów oraz poprzez zapewnienie odpowiedniego stanu technicznego dróg. Rozwiązaniem ograniczającym wpływ hałasu na osoby zamieszkujące wzdłuż dróg oraz poprawiającym komfort zamieszkania jest zastosowanie zieleni izolacyjnej (żywoptotów wysokich). Warto jednak dodać, iż o ile zieleni izolacyjna stanowi skuteczny środek ograniczający niekorzystny wpływ szlaków komunikacyjnych w zakresie emisji substancji do powietrza, to jej skuteczność w zakresie ochrony przed hałasem jest ograniczona i zależy od szerokości pasa zieleni, jej wysokości, gęstości i doboru gatunków.

Uwaga nr 10. W rozdziale 5.1.6. na str. 34-35 prognozy napisano: „Zwraca się dużą uwagę na konieczność odpowiedniego planowania przestrzennego m. in. poprzez odpowiednio dalekie sytuowanie zabudowy chronionej akustycznie od źródeł hałasu. Błędy planistyczne są częstym powodem występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w zabudowie chronionej, dlatego konieczne jest tworzenie Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego uwzględniających podział terenów na odpowiednie strefy pod kątem ochrony przed hałasem oraz opiniowanie Studiów Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego w zakresie ochrony środowiska.” Informuję, iż dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku zostały określone dla wybranych terenów, a nie dla zabudowy, tj. obowiązują w granicach terenów chronionych akustycznie. Ponadto zapewnienie ochrony przed hałasem terenów podlegających ochronie akustycznej polega na ich sytuowaniu w takiej odległości od źródeł hałasu, która gwarantuje zachowanie na tych terenach dopuszczalnych poziomów hałasu lub w odległości mniejszej przy zastosowaniu skutecznych środków technicznych, technologicznych lub organizacyjnych ograniczających emisję hałasu co najmniej do poziomów dopuszczalnych na tych terenach.

Odpowiedź: Rozwinięto treść zapisów w rozdziale 5.1.6 o informacje przekazane w treści uwagi.

W kontekście działań samorządów lokalnych Program ochrony środowiska przed hałasem dla dróg krajowych i odcinka autostrady A2 wskazuje na wybrane działania, które mogą być podejmowane z poziomu lokalnego, w celu zmniejszenia zasięgu hałasu:

- W związku z przekraczaniem dopuszczalnych ograniczeń prędkości przez kierowców, należy konsekwentnie dążyć do obniżenia faktycznej prędkości ruchu poprzez egzekwowanie istniejących ograniczeń. Ważne jest również włączanie społeczeństwa w proces poprawy stanu akustycznego środowiska poprzez akcje edukacyjne, które oprócz działań promujących przepisową jazdę powinny promować proekologiczne trendy (przede wszystkim współdzielenie pojazdu, unikanie indywidualnych podróży) oraz stosowanie cichych opon.

- Zwraca się dużą uwagę na konieczność odpowiedniego planowania przestrzennego m.in. poprzez odpowiednio dalekie sytuowanie zabudowy chronionej akustycznie od źródeł hałasu. Błędy planistyczne są częstym powodem występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych, dlatego konieczne jest tworzenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego uwzględniających podział terenów na odpowiednie strefy pod kątem ochrony przed hałasem oraz opiniowanie studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego w zakresie ochrony środowiska.³
- Warto dodać, iż zapewnienie ochrony przed hałasem terenów podlegających ochronie akustycznej polega na ich sytuowaniu w takiej odległości od źródeł hałasu, która gwarantuje zachowanie na tych terenach dopuszczalnych poziomów hałasu lub w odległości mniejszej przy zastosowaniu skutecznych środków technicznych, technologicznych lub organizacyjnych ograniczających emisję hałasu co najmniej do poziomów dopuszczalnych na tych terenach.

Uwaga nr 11. Mając na uwadze informacje zawarte w rozdziale 5.8.2. na str. 108-109 prognozy, proszę wskazać (wraz z uzasadnieniem), czy realizacja ustaleń projektu strategii może spowodować nieosiągnięcie celów środowiskowych zawartych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”, przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r. poz. 1967).

Odpowiedź: Uzupełniono treść rozdziału 5.8.2 o podsumowanie wskazujące czy realizacja ustaleń projektu strategii może spowodować nieosiągnięcie celów środowiskowych zawartych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”.

Mając na uwadze przewidywaną skalę oraz zakres inwestycji, które mogą wpłynąć na stan wód nie prognozuje się wystąpienia sytuacji, w której realizacja ustaleń projektu strategii może spowodować nieosiągnięcie celów środowiskowych zawartych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”, przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r. poz. 1967).

Uwaga nr 12. Określając, analizując i oceniając przewidywane oddziaływanie na krajobraz, w prognozie proszę odnieść się do potrzeby ochrony krajobrazu oraz konieczności prowadzenia działań na rzecz zachowania i utrzymania ważnych lub charakterystycznych cech krajobrazu tak, aby ukierunkować i harmonizować zmiany, które wynikają z procesów społecznych, gospodarczych i środowiskowych, w myśl Europejskiej Konwencji Krajobrazowej sporządzonej we Florencji dnia 20 października 2000 r. (Dz. U. z 2006 Nr 14, poz. 98).

Odpowiedź: W treści prognozy uzupełniono zapisy odnoszące się do Europejskiej Konwencji Krajobrazowej.

Krajobraz pełni ważną rolę w publicznych zainteresowaniach dziedzinami kultury, ekologii i sprawami społecznymi – wpływa bezpośrednio na jakość życia. Stanowi zasób sprzyjający działalności gospodarczej, może przyczyniać się do tworzenia zatrudnienia. Jakość krajobrazu wpływa zasadniczo na dobrobyt ludzi i tożsamość.

³ Źródło: UCHWAŁA NR XII/232/19 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO z dnia 28 października 2019 r. w sprawie określenia Programu ochrony środowiska przed hałasem dla dróg krajowych i odcinka autostrady A2 (Konin – granica województwa)

Ochrona krajobrazu oznacza prowadzenie działań na rzecz zachowania i utrzymywania ważnych lub charakterystycznych cech krajobrazu tak, aby ukierunkować i harmonizować zmiany, które wynikają z procesów społecznych, gospodarczych i środowiskowych. W powyższym aspekcie realizacja działań rozwojowych powinna uwzględniać jakość i potencjał krajobrazu.

Uwaga nr 13. Proszę zweryfikować informacje zawarte w rozdziale 5.2 na str. 45 prognozy zatytułowanym „Potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu” i zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt 2 lit. a ustawy oś określić, przeanalizować i ocenić potencjalne zmiany istniejącego stanu środowiska w przypadku braku realizacji projektu Strategii.

Odpowiedź: W rozdziale 5.2. Potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu, zweryfikowano i zaktualizowano treść.

W Prognozie oddziaływania na środowisko należy przewidzieć skutki zmian środowiska także w przypadku zaniechania realizacji Strategii.

Realizacja założeń Strategii oznacza faktycznie wykorzystanie szans na przyspieszenie rozwoju społeczno-gospodarczego, także w odniesieniu do wymiaru środowiskowego. Strategia porządkuje bowiem sposób prowadzenia działań rozwojowych i otwiera dodatkowe możliwości i ścieżki finansowania polityki rozwoju lokalnego. Pozwala przede wszystkim uporządkować logikę interwencji rozwojowych. Jest narzędziem koniecznym do tego, aby samorząd mógł sięgać po fundusze zewnętrzne, co związane jest m. in. z założeniami polityki rozwoju regionalnego, zdefiniowanymi na poziomie europejskim, krajowym i regionalnym.

Brak realizacji założeń Strategii rozwoju gminy skutkować będzie przede wszystkim brakiem możliwości realizacji interwencji na rzecz wzmocnienia potencjału gospodarczego i społecznego, częściowo również środowiskowego.

Zaniechanie realizacji zaplanowanych w Strategii działań utrudni kształtowanie mobilności miejskiej, opierającej się na niskoemisyjnych rozwiązaniach. Nie pozwoli w odpowiednim zakresie kształtować odporność miasta na czynniki kryzysowe. Mieszkańcy centralnych rejonów miasta narażeni będą na duży ruch komunikacyjny i hałas.

Brak realizacji Strategii wpłynie również na aspekty związane z mieszkalnictwem. W mieście nadal dominować będą rozwiązania nieefektywne pod względem oszczędzania energii. Nie dojdzie do skutku szereg działań modernizacyjnych infrastruktury miejskiej, które służyć będą ochronie środowiska, m. in. związanych z rozwojem sieci ciepłowniczej, rozwojem odnawialnych źródeł energii.

Nie dojdzie do skutku realizacja działań na rzecz poprawy jakości i ilości zasobów wodnych, nie zostanie zwiększona retencyjność. Nie powstaną również nowe tereny zielone. Miasto nie będzie realizować również programów edukacji ekologicznej.

Uwaga nr 14. Nawiązując do zapisów w rozdziale 5.6 prognozy zatytułowanym „Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu, oraz sposoby, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowania dokumentu”, określając sposoby, w jakich cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektu Strategii, zostały uwzględnione podczas opracowania projektu Strategii, proszę odnieść się do konkretnych wyznaczonych w projekcie Strategii celów strategicznych, celów operacyjnych i kierunków działań.

Odpowiedź: W rozdziale 5.6. prognozy uzupełniono treść odnoszącą się do konkretnych wyznaczonych w projekcie Strategii celów strategicznych, celów operacyjnych i kierunków działań.

Ma to swój wyraz w następujących celach Strategii rozwoju miasta Piły do 2035 roku – aktualizacja:

- Cel Operacyjny 1.1 Kształtowanie i promocja atrakcyjnej oferty rekreacyjnej, bazującej na potencjale przyrodniczym, infrastrukturalnym i usługowym miasta oraz obszaru funkcjonalnego,
- Cel Operacyjny 1.2. Rozwój i integracja powiązań komunikacyjnych w układzie lokalnym oraz regionalnym, w oparciu o zrównoważony i dobrze funkcjonujący wewnętrzny układ komunikacyjny miasta oraz oczekiwaną poprawę dostępności komunikacyjnej Piły w układzie regionalnym i krajowym,
- Cel Operacyjny 3.5. Wdrożenie innowacyjnych systemów i rozwiązań pozwalających na zarządzanie miastem w sposób zrównoważony.

Uwaga nr 15. Nawiązują do zapisów w rozdziale 5.5.1 na str. 65 prognozy informuję, że w zakresie zadań Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska nie wpisują się działania związane z „realizacją inwestycji” jakimi są drogi ekspresowe. Proszę zweryfikować przedmiotowy zapis prognozy.

Odpowiedź: Poprawiono błędne sformułowanie, które odnosiło się do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

16. Rozdział 5.8. prognozy zatytułowano „Analiza oddziaływania na środowisko realizacji programu”. Biorąc pod uwagę, iż przedmiotem opracowania jest projekt „Strategii rozwoju miasta Piły do 2035 roku – aktualizacja, proszę zweryfikować zapisy prognozy w powyższym zakresie.

Odpowiedź: Poprawiono błędne sformułowanie.

17. Zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt 1 lit g ustawy ooś w prognozie proszę uzupełnić autora prognozy.

Odpowiedź: Uzupełniono imię i nazwisko autora opracowania.

18. Zmiany wprowadzone w poszczególnych rozdziałach prognozy proszę uwzględnić w rozdziale 9. Prognozy zatytułowanym „Streszczenie sporządzone w języku niespecjalistycznym”.

Odpowiedź: Dokonano stosownych uzupełnień i korekt w treści podsumowania, mając na względzie wprowadzone zmiany w treści prognozy.

19. W prognozie proszę podać właściwy dziennik ustawy, w którym opublikowano rozporządzenie w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt.

Odpowiedź: W prognozie poprawiono dziennik ustawy, w którym opublikowano rozporządzenie w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz.U. 2022 poz. 2380).

5. Wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko

Ze względu na prognozowany lokalny charakter oddziaływań, koncentrację działań w przestrzeni zurbanizowanej nie przewiduje oddziaływań transgranicznych na środowisko, także ze względu na znaczne oddalenie od granic kraju.

6. Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień ocenianej Strategii

System monitoringu postanowień Strategii rozwoju miasta Piły zaprezentowany został w rozdziale pod tytułem 9.4. Oczekiwane rezultaty planowanych działań oraz wskaźniki ich osiągnięcia. System monitoringu Strategii rozwoju miasta Piły opiera się na wskaźnikach produktu i wskaźnikach rezultatu. W odniesieniu do wymiaru środowiskowego przyjęto, że wskaźniki rezultatu opierać się będą na danych informujących o stanie środowiska na terenie Piły.

7. Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych

Strategia rozwoju miasta Piły jest dokumentem, który wskazuje optymalną ścieżkę działań mającą na celu aktywizację i rozwój społeczno-gospodarczy miasta. Jest dokumentem o dużym stopniu ogólności, tj. nie wskazuje szczegółowych rozwiązań, np. odnoszących się do lokalizacji inwestycji, infrastruktury, dlatego też nie jest możliwe precyzyjne wskazanie rozwiązań alternatywnych. Propozycje działań ujęte w dokumencie wydają się być optymalnymi rozwiązaniami. Rozwiązania alternatywne można rozważyć w przypadku uszczegóławiania realizacji poszczególnych zadań, np. co do sposobu prowadzenia prac budowlanych, lokalizacji zadania, wyboru technologii.

PREZYDENT MIASTA PIŁY

/-/ dr inż. Piotr Głowski

Piła, 3 marca 2023 r.