

Uwagi do Prognozy oddziaływania na środowisko projektu zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego Perspektywa 2020

Działając w imieniu stowarzyszenia Wrocławska Inicjatywa Rowerowa, na podstawie art. 54 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w związku z uchwałą Nr 3996/IV/13 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie przyjęcia projektu zmiany Planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego (dalej: Plan zagospodarowania województwa) wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko oraz obwieszczeniem Zarządu Województwa z dnia 04.06.2013 roku zgłaszam niniejszym uwagi do Prognozy oddziaływania na środowisko projektu zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego perspektywa 2020 (dalej: Prognoza oddziaływania na środowisko).

Na tej podstawie wnoszę o uwzględnienie w ocenie oddziaływania na środowisko w większym stopniu wpływu rozwoju infrastruktury rowerowej jako czynnika służącego ochronie środowiska naturalnego oraz wzrostu poziomu życia mieszkańców województwa, w szczególności poprzez:

1. Uwzględnienie komunikacji rowerowej jako nieemisyjnej formy transportu drogowego, której rozwój wpływa na znaczne obniżenie emisji zanieczyszczeń przez pojazdy silnikowe – podkreślenie funkcji kompensacyjnej budowy takiej infrastruktury;
2. Uwzględnienie rozwoju komunikacji rowerowej jako jednego ze rozwiązań pomagających chronić środowisko naturalne;
3. Zaznaczenie, że komunikacja rowerowa wpływa na podnoszenie się jakości życia mieszkańców we wszystkich formach osadnictwa (aglomeracja, miasto, wieś);
4. Zwrócenie uwagi potrzebę zachęcenia ludności do korzystania z komunikacji rowerowej poprzez rekomendację zawarcia w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego stworzenia spójnej infrastruktury rowerowej na terenie województwa dolnośląskiego;
5. Rekomendację stworzenia odrębnego dokumentu w postaci mapy zawierającą planowaną sieć dróg rowerowych na terenie województwa;
6. Uwzględnienie komunikacji rowerowej jako jednego z głównych elementów rozwoju turystyki na terenie Dolnego Śląska;
7. Uwzględnienie komunikacji rowerowej w propozycjach rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, w postaci budowy spójnej sieci dróg rowerowych na terenie województwa oraz w

poszczególnych miejscowościach, co pozytywnie wpłynie na ograniczenie ruchu samochodowego i związanego z tym oddziaływania na środowisko;

8. Uwzględnienie przy opisie strategii wzmocnienia funkcji metropolitalnych Wrocławia oraz rozwoju Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego transportu rowerowego jako środka pozwalającego na pozostawienie nienaruszonymi terenów biologicznie aktywnych, zapewnienia odpowiedniej ilości terenów zielonych do której mieszkańcy mają dostęp;
9. Uwzględnienie w odniesieniu do ograniczenia ruchu samochodowego na ulicach wewnętrznych i terenach osiedlowych zarówno transportu publicznego jak i dostępności wygodnych i bezpiecznych dróg rowerowych z terenów peryferyjnych do centrów aglomeracji i miast;
10. Uwzględnienie w odniesieniu do kształtowania systemu zewnętrznych i wewnętrznych powiązań drogowych komunikacji rowerowej jako środka służącego istotnemu obniżeniu natężenia ruchu na drogach, a przez co zmniejszenie negatywnych skutków rozwoju infrastruktury transportowej;
11. Uwzględnienie w odniesieniu kształtowania systemu zewnętrznych i wewnętrznych kolejowych powiązań transportowych formy realizacji przebudowy linii kolejowych wyłączonych z użytku w postaci zamiany ich na drogi rowerowe wzorem przebudowy kolei wąskotorowej w Dolinie Baryczy;
12. Uwzględnienie w odniesieniu do ochrony obszarów Natura 2000 zastępczego systemu rowerowych dróg publicznych i umożliwieniu mieszkańcom województwa dolnośląskiego dostępu do walorów turystycznych chronionych obszarów w sposób nieinwazyjny;
13. Zwrócenie uwagi w kształtowaniu transportu drogowego istotnej roli transportu rowerowego na terenie województwa jako jednego z niezbędnych elementów zrównoważonego transportu;
14. Uwzględnienie w planach rozwoju infrastruktury rowerowej możliwości poprowadzenia dróg rowerowych możliwie najdalej od dróg użytkowanych przez samochody;
15. Zmianę kwalifikacji oddziaływania infrastruktury rowerowej z negatywnej na pozytywną, także jako element strategii wyznaczania obszarów ciszy na terenie miast i aglomeracji miejskich (s. 59 oraz s. 96 Prognozy oddziaływania na środowisko);
16. Uwzględnienie infrastruktury rowerowej jako jednego z podstawowych środków zrównoważonego rozwoju transportu, turystyki, oraz ochrony środowiska na terenie województwa dolnośląskiego;
17. Uwzględnienie w podstawowych kierunkach i zasadach rozwoju przestrzennego uwag dotyczących elementu infrastruktury rowerowej jako elementu kształtującego spójny przestrzenny system zewnętrznych i wewnętrznych powiązań drogowych;

18. Zaznaczenie w Prognozie oddziaływania na środowisko roli transportu rowerowego w zminimalizowaniu oddziaływania na środowisko poprzez redukcję emisji zanieczyszczeń do atmosfery, minimalizację hałasu i wibracji;
19. Zawarcie w dokumentach powiązanych z projektem zmiany Planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego również dokumentów związanych z infrastrukturą rowerową;
20. Uwzględnienie w odniesieniu do zmian sprzyjających ochronie środowiska, w sferze technicznej – komunikacja, wzrostu udziału transportu rowerowego a przez co poprawy jakości życia mieszkańców;
21. Uwzględnienie pośród problemów rozwoju przestrzennego w sferze technicznej niedostatecznego wspierania rozwoju infrastruktury rowerowej (s. 45 Prognozy oddziaływania na środowisko);
22. dodanie do rozwoju transportu jako korzystny wpływ na środowisko stworzenie spójnej sieci połączeń dla rowerów. jako nieuciążliwej formy transportu (s. 52 Prognozy oddziaływania na środowisko);

Uzasadnienie

System powiązanych dróg rowerowych w nowocześnie zaplanowanej przestrzeni publicznej stanowi jeden z głównych elementów poprawy jakości życia mieszkańców oraz ochrony przyrody. Wszystkie zachodnioeuropejskie kraje od lat stawiają duży nacisk na rozwój infrastruktury rowerowej. Ma to na celu nie tylko poprawę jakości życia mieszkańców, ale również wpływa to na zwiększenie poziomu ochrony środowiska naturalnego poprzez zmniejszenie emisji do atmosfery zanieczyszczeń emitowanych przez pojazdy silnikowe, poprawy efektywności zagospodarowania przestrzennego obszarów zamieszkałych przez ludzi i zwierzęta oraz zwiększenia mobilności mieszkańców.

Jako wzorowy przykład wykorzystania potencjału zaplanowanej w sposób przemyślany sieci dróg rowerowych, wskazać należy Holandię. Jest kraj o niewielkiej powierzchni, wysoko zindustrializowany, o jednej z największych na świecie gęstości zaludnienia. Promowanie komunikacji rowerowej jest tam jednym z podstawowych elementów kształtowania polityki komunikacyjnej oraz środowiskowej. Pomimo niewielkich obszarów nienaruszonych przez człowieka (bardzo gęsta sieć autostrad, liczne zakłady produkcyjne, osiedla etc.) występuje tam balans pomiędzy nowoczesnym charakterem tego państwa, rozbudowaną infrastrukturą i przemysłem, a ochroną środowiska naturalnego. Działania mające na celu uspokojenie ruchu

w miastach, a w konsekwencji poprawę jakości życia mieszkańców, stanowią tam priorytet. Poza miastami, jednostki samorządu terytorialnego Holandii udostępniają cenne przyrodniczo obszary mieszkańcom w sposób najbardziej przyjazny naturze – w formie dróg rowerowych. Polityka rowerowa skupia się przede wszystkim na ograniczeniu ruchu samochodowego na obszarach zamieszkałych, z jednoczesnym stworzeniem spójnej sieci dróg przeznaczonych wyłącznie dla pieszych i rowerzystów w miastach i poza nimi.

Przedstawiony projekt Planu zagospodarowania województwa, jak również Prognoza oddziaływania na środowisko nie uwzględniają w sposób wystarczający znaczenia rozbudowy infrastruktury rowerowej. Nie uwzględniają również szeregu pozytywnych dla środowiska naturalnego konsekwencji rozwoju sieci dróg rowerowych, która to kwestia została zupełnie zmarginalizowana. W związku z powyższym zasadnym jest złożenie uwag zawartych w niniejszym piśmie.

W pierwszej kolejności należy wskazać, że rozwój infrastruktury rowerowej w Prognozie oddziaływania na środowisko projektu zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego Perspektywa 2020 uznany został jako działanie negatywne, o słabym nasileniu. Z takim stanowiskiem nie sposób się zgodzić, albowiem rozwój komunikacji rowerowej pozwala na znaczne ograniczenie innych negatywnych czynników środowiskowych, takich jak narastający rozwój ruchu samochodowego w Polsce, Dolnym Śląsku oraz w poszczególnych miastach regionu.

Teza, że komunikacja rowerowa jako nieemisyjna forma transportu drogowego pełni funkcję kompensacyjną, oraz pozwala na redukcję szkód związanych z rozwojem aglomeracji miejskich, powinna zostać wyszczególniona w Prognozie oddziaływania na środowisko w sposób jasny i czytelny. Dodatkowo powinno zostać podkreślone, że rozwój komunikacji rowerowej pomaga chronić środowisko naturalne, albowiem rower, w przeciwieństwie do transportu samochodowego, jest nieinwazyjnym, cichym i ekologicznym sposobem na przemieszczanie się znacznych ilości ludności (patrz Holandia, Dania, Niemcy, Szwajcaria).

Dlatego należy dostatecznie mocno zaakcentować, że potrzebna jest zmiana kwalifikacji oddziaływania infrastruktury rowerowej z negatywnej na pozytywną. Rower jako najbardziej ekologiczny środek transportu, istotnie odciążający nadwyrężone arterie komunikacyjne, powinien zostać zakwalifikowany jako element wpływający pozytywnie na środowisko, nie zaś negatywnie. Nieuzasadnionym jest więc twierdzenie, że budowa infrastruktury rowerowej będzie miała słaby, acz negatywny wpływ na środowisko naturalne. Rozwój komunikacji

rowerowej w sposób jednoznaczny wpłynie na redukcję emisji zanieczyszczeń do atmosfery oraz minimalizację hałasu i wibracji.

Ponadto, w Prognozie oddziaływania na środowisko powinno zostać wykazane, że rozwój komunikacji rowerowej w każdej formie (infrastruktura w mieście, infrastruktura turystyczna oraz komunikacyjna pomiędzy większymi skupiskami ludności) pozytywnie wpływa na podnoszenie się jakości życia wszystkich mieszkańców, w szczególności poprzez: zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery, zmniejszenie hałasu, zwiększenie bezpieczeństwa, zwiększenie mobilności mieszkańców i ułatwienie w przemieszczaniu się na krótkie i dłuższe dystanse.

Zwracamy również uwagę, że najlepszą zachętą do korzystania z roweru zarówno jako formy codziennego transportu, jak również jako formy turystyki jest rozwój infrastruktury. W sytuacji, gdy ponad połowa Polaków deklaruje, że jeździ na rowerze, należałoby uznać, że jest to najpopularniejszy sport w Polsce. Faktem jednak pozostaje, że organy władzy publicznej nie zapewniają możliwości użytkowania roweru w sposób bezpieczny i przyjemny. Należy zatem zwrócić szczególną uwagę na kwestie dotyczące rozwoju infrastruktury rowerowej podczas ustalania wpływu planu zagospodarowania przestrzennego województwa. Zagadnienia te zostały jednak zupełnie zmarginalizowane, co nie powinno mieć miejsca.

Świadczą o tym nie tylko szątkowe plany na stworzenie rowerowych ścieżek turystycznych, ale przede wszystkim brak w planie zagospodarowania spójnej strategii rozwoju komunikacji rowerowej. Dlatego też w Prognozie oddziaływania na środowisko powinna znaleźć się rekomendacja do opracowania szczegółowej mapy możliwych połączeń rowerowych pomiędzy wszystkimi ważnymi skupiskami ludności na terenie województwa, oraz planowanych dróg turystycznych. W związku ze stale zwiększającą się liczbą aktywnych rowerzystów, podczas ustalania priorytetów rozwoju infrastruktury turystycznej na Dolnym Śląsku, w Planie zagospodarowania województwa powinien zostać położony należyty nacisk na drogi rowerowe.

Odnosząc się do wskazywanych wcześniej uwag należy podkreślić, że rozwój infrastruktury rowerowej niewątpliwie wywrze pozytywny wpływ na wzmocnienie funkcji metropolitalnych Wrocławia, albowiem relatywnie niewielkim kosztem (w porównaniu do budowy dróg przeznaczonych dla transportu samochodowego) umożliwi dużym grupom ludności efektywne przemieszczanie się. Transport rowerowy jest tańszy (przy obecnych cenach paliw dla wielu osób ma znaczenie podstawowe), zdrowy i relatywnie szybki (w szczególności w miastach). Budowa infrastruktury rowerowej z uwagi na jej niewielką ingerencję w

środowisko naturalne (droga o małej szerokości, na której pojazdy przemieszczają się po cichu, nie emitując zanieczyszczeń) pozwala na zachowanie wszystkich walorów środowiskowych. Dodatkowo należy podkreślić, że im więcej osób wybierze rower jako środek transportu, tym mniej samochodów obecnych będzie na drogach. W skali w skali całego województwa z pewnością wywrze to wpływ na poprawę jakości powietrza, zmniejszy intensywność oddziaływania transportu na środowisko naturalne, w tym na bytowanie dzikich zwierząt.

Należy również zwrócić uwagę na dostępność terenów rekreacyjnych o wysokich walorach środowiskowych dla mieszkańców Dolnego Śląska. Tereny cenne przyrodniczo nie są w ogóle dostępne dla turystów wybierających rower jako środek komunikacji. W obecnym stanie, do obiektów turystycznych najwygodniej dojechać samochodem – nie znajduje to uzasadnienia przy kształtowaniu polityki terytorialnej z poszanowaniem środowiska naturalnego. Rozwój sieci dróg rowerowych pozwoli zatem na zwiększenie atrakcyjności województwa dolnośląskiego w sferze rekreacji, jak również pozwoli uchronić przed degradacją obszary chronione Natura 2000.

Jako zupełnie odrębne zagadnienie wskazać należy planowaną przez Polskie Koleje Państwowe likwidację (a więc zupełną likwidację linii kolejowej wraz ze zdjęciem torów) niektórych linii kolejowych na terenie województwa. W planach dotyczących likwidowanych tras uwzględnić należy więc, że stanowią one doskonałą bazę do budowy dróg rowerowych. W związku z powyższym w Planie zagospodarowania województwa powinna zostać zawarta możliwość koordynacji likwidacji linii kolejowych i jednoczesnej budowy dróg rowerowych w ich miejsce. Jako przykład można wskazać tu zamianę na drogę rowerową, kolei wąskotorowej w dolinie Baryczy oraz budowę drogi rowerowej w Zielonej Górze.

Planowanie infrastruktury rowerowej powinno opierać się na założeniu prowadzenia dróg rowerowych jak najdalej transportu samochodowego. Budowanie ich wzdłuż istniejących szlaków komunikacyjnych (vide droga z Wrocławia do Trzebnicy – zbudowana z kostki brukowej) przeczy idei transportu rowerowego i zniechęca do korzystania z rowe'u.

Budowa dróg rowerowych powinna być zatem elementem strategii wyznaczania obszarów ciszy na terenie miast i aglomeracji miejskich – zmiany te sprzyjają zarówno ochronie środowiska w sferze technicznej, jak również w zakresie poprawy jakości życia mieszkańców.

Podsumowując, stworzenie spójnej sieci dróg rowerowych, jako element zrównoważonej polityki transportowej, powinno zostać uwzględnione w podstawowych kierunkach i zasadach

rozwoju przestrzennego województwa. Stanowiąc to będzie niezbędne uzupełnienie przestrzennego systemu zewnętrznych i wewnętrznych powiązań drogowych na terenie województwa, zapewniając alternatywę dla transportu samochodowego.

W związku z niedostatecznym uwzględnieniem polityki prorowerowej w planach województwa, w sytuacji gdy Dolny Śląsk boryka się z problemami dotyczącymi rozwoju przestrzennego jest nieuzasadnione. Brak wspierania rozwoju infrastruktury, a wręcz całkowite zmarginalizowanie tej kwestii w planie zagospodarowania przestrzennego województwa, powinno zostać w sposób należyty zaakcentowane w Prognozie oddziaływania na środowisko.

Wobec wszystkich powoływanych wyżej okoliczności i twierdzeń, wnoszę o uwzględnienie w Prognozie oddziaływania na środowisko uwag zawartych w niniejszym piśmie.

Z wyrazami szacunku

Radosław Folga

Wrocławska Inicjatywa Rowerowa