

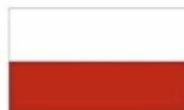


Pisemne podsumowanie Prognozy Oddziaływania na Środowisko dla

Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zamościa do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)



Fundusze Europejskie
dla Lubelskiego



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



lubelskie
Smakuj życie!

Dokument opracowany na zlecenie Miasta Zamość przez:



TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE
Szamborski i Szelukowski S.J. ©
ul. Jaracza 71/9, 50 - 305 Wrocław,
e - mail: poczta@trako.com.pl
www.trako.com.pl

Zamawiający:



Miasto Zamość
Rynek Wielki 13
22-400 Zamość
www. www.zamosc.pl

Beneficjenci:



Miasto Zamość



Gmina Zamość

Wrocław, sierpień 2024 r.

Spis treści

1	Wprowadzenie	4
2	Informacje o przebiegu konsultacji społecznych przeprowadzonych w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko	6
3	Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko	8
4	Analiza wariantowa	12

5	Opinie organów ochrony środowiska: Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie oraz uwzględnienie uwag i wniosków zgłoszonych w trakcie konsultacji społecznych	13
6	Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień PZMM MOF Zamościa	16



1 Wprowadzenie

Podsumowanie dokumentu *Prognozy Oddziaływania na Środowisko Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zamościa do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)* – dalej Prognoza ooś, zostało opracowane na podstawie przepisów art. 55 ust. 3 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 środowisko¹ (dalej ustawa ooś).

Podsumowanie zawiera informacje dotyczące wyników udziału społeczeństwa w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, przeprowadzonej dla projektu dokumentu *Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zamościa do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)* – dalej PZMM MOF Zamościa.

PZMM MOF Zamościa realizowany jest dla *Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zamościa* (dalej: MOF Zamościa), wyznaczonego zarówno w *Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego do 2030 roku* w ramach wskazanych OSI Miejskich Obszarów Funkcjonalnych oraz wchodzącego w skład *Obszaru Strategicznej Interwencji – OSI Roztocze*, jak i obszaru określonego w *Strategii Zintegrowanych*

Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zamościa na lata 2022-2027, tj. dla:

- **Miasta Zamość** – miasta na prawach powiatu, jako **ośrodka rdzeniowego MOF Zamościa**,
- **Gminy Zamość** – gminy wiejskiej Zamość, jako **strefy zewnętrznej MOF Zamościa**.

Projekt PZMM MOF Zamościa, zgodnie z art. 46 ust. 1 pkt. 2 ustawy ooś, zaliczany jest do „*polityk, strategii, planów i programów w dziedzinie (...) transportu, telekomunikacji (...), turystyki i wykorzystywania terenu, opracowywany lub przyjmowany przez organy administracji, wyznaczający ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko*”.

PZMM MOF Zamościa to kompleksowy dokument, który obejmuje na całym obszarze MOF Zamościa zagadnienia związane z transportem, komunikacją publiczną i mobilnością mieszkańców MOF Zamościa oraz wskazuje dalsze kierunki ich rozwoju.

W PZMM MOF Zamościa przeanalizowano oraz wskazano rozwiązania we wszystkich aspektach zrównoważonej mobilności miejskiej, takich jak m.in.: ruch pieszy i rowerowy, transport publiczny, transport drogowy osobowy i towarowy, mobilność, przestrzeń i jej zagospodarowanie (np. usytuowanie

nowej zabudowy i stref zamieszkania czy przemysłowych, ochrona środowiska i klimatu, dostępność do usług podstawowych), elektromobilność, a także edukacja i promocja zrównoważonej mobilności miejskiej.

W Prognozie ooś została dokonana szczegółowa analiza wpływu realizacji PZMM MOF Zamościa na poszczególne elementy środowiska. Skupiono się szczególnie na tych elementach, na które realizacja założeń PZMM MOF Zamościa może mieć faktyczny wpływ, z uwzględnieniem aspektów związanych z ochroną środowiska i z koniecznością adaptacji do zmian klimatu oraz z zazielenianiem obszarów miejskich.

W efekcie przeprowadzonego postępowanie w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko – Prognoza ooś projektu PZMM MOF Zamościa, w jego ostatecznej wersji uwzględniono zmiany wynikające:

- ze stanowiska Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie – pismo WSTIII.411.6.2024.KŁ z dnia 7.03.2024 r., w sprawie określenia zakresu i stopnia szczegółowości informacji zawartych w Prognozie ooś,

¹ (t.j. Dz.U. 2023 poz. 1094).

- ze stanowiska Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego – pismo *DNS-NZ.7016.39.2024* z dnia 19.03.2024 r., w sprawie uzgodnienia zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w *Prognozie ooś*,
- ustaleń i wniosków w opracowanej dla niego *Prognozy ooś* (art. 55 ust. 3 pkt 2 *ustawy ooś*),
- zgłoszonych w drodze partycypacji społecznej w ramach przeprowadzanych etapów konsultacji

społecznych – uwag, wniosków oraz opinii (art. 55 ust. 3 pkt 3 *ustawy ooś*).

Nie było natomiast przesłanek do zmian wynikających:

- z pozytywnej opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie – pismo *WSTIII.410.75.2024.KŁ* z dnia 7.08.2024 r. (art. 55 ust. 3 pkt 2 *ustawy ooś*),

- z pozytywnej opinii Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego – pismo *DNS-NZ.7016.140.2024* z dnia 24.07.2024 r. (art. 55 ust. 3 pkt 2 *ustawy ooś*),
- z propozycji dotyczących metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień *PZMM MOF Zamościa*, których nie wniesiono (art. 55 ust. 3 pkt 5 *ustawy ooś*).

2 Informacje o przebiegu konsultacji społecznych przeprowadzonych w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

Projekt *PZMM MOF Zamościa* wraz z *Prognozą ooś*, przestano do zaopiniowania właściwym organom, tj.:

- na podstawie art. 53, zgodnie z art. 54 ust. 1, w związku z art. 57 ust. 1 pkt 2 *ustawy ooś*: Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Lublinie – pismem Prezydenta Miasta Zamość *RM-FZ.042.35.29.2024.MG* z dnia 15.07.2024 r.,
- na podstawie art. 53, zgodnie z art. 54 ust. 1, w związku z art. 58 ust. 1 pkt 2 *ustawy ooś*: Lubelskiemu Państwowemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Sanitarnemu w Lublinie – pismem Prezydenta Miasta Zamość *RM-FZ.042.35.29.2024.MG* z dnia 15.07.2024 r.

Postępowanie z udziałem społeczeństwa – 3 Etap konsultacji społecznych, przeprowadzono w formule e-konsultacji w okresie od dnia 15.07.2024 r. do dnia 6.08.2024 r.

Promocja i informacja o prowadzonym 3 Etapie konsultacji społecznych odbywała się zgodnie z wytycznymi Miasta Zamość i Gminy Zamość i przy ścisłej współpracy z koordynatorem ds. *PZMM MOF Zamościa*.

Podobnie jak na wcześniejszych dwóch etapach konsultacji, do tego celu wykorzystywano logotyp i banery internetowe oraz przygotowane zostały odpowiednie treści informacyjne, udostępnione zostały dokumenty obydwu projektów (*PZMM MOF*

Zamościa oraz *Prognozy ooś*) oraz formularze uwag i wniosków.

Informacje oraz dokumenty udostępnione były w postaci:

- zaproszeń wysyłanych drogą mailową bezpośrednio do wybranych grup interesariuszy *PZMM MOF Zamościa*,
- postów na oficjalnych stronach na Facebooku Miasta Zamość oraz Gminy Zamość,
- informacji na portalach internetowych – oficjalnych stronach internetowych Miasta Zamość, z linkami do wersji elektronicznej obydwu dokumentów:
 - <https://www.zamosc.pl/home/>,
 - <https://umzamosc.bip.lubelskie.pl> (Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Miasta Zamość),
 - <http://planmobilnosci.zamosc.pl/>,
- informacji na portalach internetowych – oficjalnych stronach internetowych Gminy Zamość, z linkami do wersji elektronicznej obydwu dokumentów:
 - <https://gminazamosc.pl/>,
 - <https://ugzamosc.bip.lubelskie.pl> (Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Gminy Zamość),

- dokumentów *PZMM MOF Zamościa* oraz *Prognozy ooś* w wersji tradycyjnej – drukowanej:
 - w Urzędzie Miasta Zamość, w Wydziale Rozwoju Miasta i Funduszy Zewnętrznych, ul. Ormiańska 11, pok. 18, w godzinach pracy Urzędu,
 - w Urzędzie Gminy Zamość, w Wydziale Rozwoju Gminy i Inwestycji, ul. Peowiaków 92, pok. 19, w godzinach pracy Urzędu.

Uwagi oraz wnioski zarówno do projektu *PZMM MOF Zamościa*, jak i *Prognozy ooś*, można było składać:

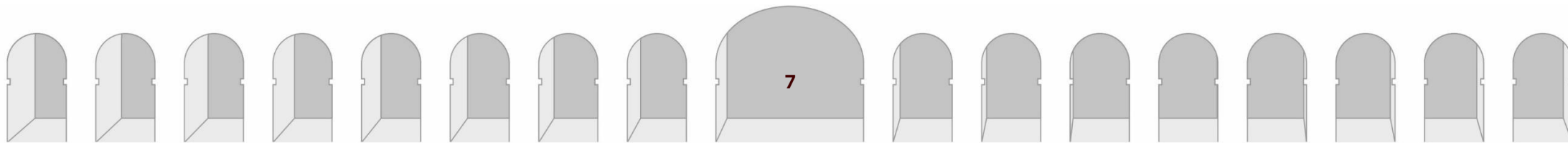
- poprzez formularz on-line: <https://tiny.pl/dpbsn>,
- elektronicznie za pomocą formularza „Formularz do składania uwag i wniosków” na adres: zamosc@trako.com.pl,
- poprzez złożenie wypełnionego formularza „Formularz do składania uwag i wniosków”:
 - w Wydziale Rozwoju Miasta i Funduszy Zewnętrznych Urzędu Miasta Zamość, ul. Ormiańska 11, pok. 18,
 - pisemnie pocztą tradycyjną na adres: Urząd Miasta Zamość, ul. Rynek Wielki 13, 22-400 Zamość,

- ustnie do protokołu w trakcie spotkań on-line w ramach przeprowadzanych konsultacji społecznych.

W ramach 3 Etapu konsultacji społecznych zorganizowano cztery spotkania (e-konsultacje), na których prezentowano projekt *PZMM MOF Zamościa* oraz *Prognozę ooś*:

- w dniu 17 lipca (piątek) **pierwsze spotkanie** on-line na platformie Teams o godz. 10:00,
- w dniu 17 lipca (piątek) **drugie spotkanie** on-line na platformie Teams o godz. 17:30,
- w dniu 23 lipca (wtorek) **trzecie spotkanie** on-line na platformie Teams o godzinie 10:00,

- w dniu 23 lipca (wtorek) **czwarte spotkanie** on-line na platformie Teams o godzinie 17:30.



3 Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko

Prognoza ooś ocenia potencjalny wpływ na środowisko skutków realizacji zamierzeń oraz ustaleń *PZMM MOF Zamościa*.

Zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w *Prognozie* ooś został opracowany zgodnie ze stanowiskiem w sprawie określenia zakresu i stopnia szczegółowości informacji zawartych w *Prognozie* ooś, wskazanym zarówno przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie (pismo *WSTIII.411.6.2024.KŁ* z dnia 7.03.2024 r.), jak i przez Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego (pismo *DNS-NZ.7016.39.2024* z dnia 19.03.2024 r.).

Stopień szczegółowości informacji wymaganych w *Prognozie* ooś oraz jej zakres obejmuje w pełni wymagania wynikające z art. 51 ust. 2 *ustawy* ooś, przy zachowaniu warunków, o których mowa w art. 52 ust. 1 i 2 *ustawy* ooś oraz szeregu określonych w niej wymogów.

Prognoza ooś została opracowana w taki sposób, żeby wnioski z przeprowadzonych analiz, a także propozycje łagodzenia potencjalnych oddziaływań negatywnych oraz rekomendacje, były w pełni przydatne na wszystkich szczeblach wdrażania postanowień *PZMM MOF Zamościa*, w szczególności na etapie ogłaszania przetargów na realizację

poszczególnych działań realizujących cele strategiczne *PZMM MOF Zamościa* przez Miasto Zamość i przez Gminę Zamość.

W toku prowadzonych ocen uwzględniono aktualny stan środowiska, najważniejsze problemy środowiskowe oraz identyfikację najważniejszych zagrożeń związanych z realizacją poszczególnych działań wskazanych w *PZMM MOF Zamościa*. W ocenie skupiono się na etapie realizacji i eksploatacji założonych celów strategicznych.

W ramach prowadzonych prac nad *Prognozą* ooś nie napotkano istotnych trudności związanych z dostępem do wiedzy dotyczącej aktualnego stanu środowiska na obszarze *MOF Zamościa*, potencjalnych możliwych negatywnych oddziaływań czy sposobów ich minimalizacji.

Utrudnieniem był jednak brak szczegółowych informacji dot. lokalizacji i szczegółowych rozwiązań technicznych poszczególnych działań. Spowodowało to, że wnioski na temat przewidywanych oddziaływań zostały odpowiednio zgeneralizowane, a w niektórych aspektach zostały wskazane różnego typu oddziaływania, zależne od sposobu ich realizacji.

W *Prognozie* ooś przeanalizowano zgodność *PZMM MOF Zamościa* z celami ochrony środowiska ustanowionymi na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym (unijnym) oraz krajowym. Ocena

wykazała, że *PZMM MOF Zamościa* poprzez realizację poszczególnych działań będzie dążyć do realizacji celów ochrony środowiska.

Przeprowadzone analizy wykazały także zgodność *PZMM MOF Zamościa* z dokumentami strategicznymi szczebla krajowego, regionalnego i lokalnego, określającymi kierunki rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej, a także z wynikami przeprowadzonej *Prognozy* ooś.

W aspekcie realizacji planowanych działań dotyczących rozwoju aktywnej mobilności w *MOF Zamościa* (ruch pieszny i rowerowy), uzupełnianej transportem zbiorowym, można się spodziewać bezpośredniego i pośredniego pozytywnego wpływu na warunki życia wszystkich mieszkańców *MOF Zamościa*, przede wszystkim poprzez poprawę jakości powietrza i ograniczenie hałasu komunikacyjnego.

Podczas realizacji zadań ujętych w *PZMM MOF Zamościa* mogą pojawić się chwilowe, krótkotrwałe, negatywne oddziaływania na środowisko. Należą do nich inwestycje z zakresu budowy i przebudowy ulic i dróg zamiejskich oraz infrastruktury drogowej, pieszej i rowerowej, a także infrastruktury związanej z publicznym transportem zbiorowym i parkingami (B+R oraz P+R). Powodować one będą negatywne oddziaływanie na środowisko

tylko na etapie budowy, przez co przyczynią się następnie do poprawy stanu środowiska na analizowanym terenie i będą na nie oddziaływać pozytywnie. *PZMM MOF Zamościa* zakłada realizację zadań infrastrukturalnych oraz innych działań, mających pozytywne oddziaływanie także na ludzi.

Z uwagi na swój charakter, w zdecydowanej większości podlegać one będą procedurze oddziaływania na środowisko, w której szczegółowo analizowane będzie oddziaływanie na poszczególne komponenty środowiska.

W ramach procedury uwzględniane będą również analizy dotyczące minimalizacji bądź kompensacji możliwych oddziaływań. W efekcie ocenie zostanie poddany poziom znaczości poszczególnych oddziaływań.

Przy realizacji niektórych inwestycji dotyczących budowy, przebudowy i rozbudowy infrastruktury pieszej, rowerowej i drogowej oraz infrastruktury publicznego transportu zbiorowego i parkingów, należy uwzględniać szereg obowiązujących niezbędnych działań organizacyjno-administracyjnych, które także pozwalają zapobiegać lub ograniczać oddziaływania planowanych zadań na środowisko, klimat i krajobraz.

W *Prognozie ooś* zawarte są oceny możliwych oddziaływań na środowisko, klimat i na ludzi w odniesieniu do poszczególnych komponentów środowiska, dla wszystkich zaplanowanych zadań, zarówno inwestycyjnych, jak i pozainwestycyjnych,

które zostały przedstawione w projekcie *PZMM MOF Zamościa*. W *Prognozie ooś* zawarto również katalog rozwiązań przeciwdziałających oraz minimalizujących potencjalne negatywne oddziaływania.

Największa intensywność negatywnego oddziaływania będzie dotyczyła przede wszystkim flory, fauny, obszarów o wysokiej wartości przyrodniczej, w tym objętych ochroną. Wiąże się to z istotną zmianą w użytkowaniu terenów i koniecznością przeprowadzenia prac polegających na wycince drzew, krzewów i roślinności, potencjalnym zniszczeniem siedlisk zwierząt i ich płoszeniem. Nie przewiduje się jednak, żeby skala tego oddziaływania była znacząca.

Wspólnym efektem realizacji zadań ujętych w *Pakiecie działań realizacyjnych PZMM MOF Zamościa* jest stworzenie na obszarze całego *MOF Zamościa* obszaru funkcjonalnej i zrównoważonej mobilności miejskiej, zapewniającego wszystkim mieszkańcom *MOF Zamościa* wysoką jakość życia w oparciu o mobilność aktywną i transport zbiorowy, uzupełniane pozostałymi rodzajami transportu.

Rozwój systemu tras pieszych i rowerowych w *MOF Zamościa* nastąpi poprzez dążenie do stworzenia rozbudowanego i efektywnego systemu dróg dla pieszych oraz tras rowerowych, które będą łatwo dostępne dla wszystkich mieszkańców *MOF Zamościa*. W powiązaniu z rozbudowywanym i efektywnym systemem transportu publicznego, łatwo dostępnym dla wszystkich mieszkańców *MOF*

Zamościa, stworzą razem zachętę dla nich do korzystania z przemieszczania się o *MOF Zamościa* głównie pieszo i rowerem oraz transportem zbiorowym.

Inwestycje ujęte w ramach zadań *PZMM MOF Zamościa* związane z rozwojem infrastruktury transportowej (w tym pieszej i rowerowej) w *MOF Zamościa*, mogą charakteryzować się często potencjalnym negatywnym oddziaływaniem na jakość wód podziemnych i powierzchniowych. Prawdopodobnie może to negatywnie wpływać na jakość wód powierzchniowych i podziemnych, ze względu na zwiększone ryzyko emisji zanieczyszczeń (np. substancje ropopochodne) na obszarze i w rejonie realizacji tych inwestycji, szczególnie nowych dróg, w tym obwodnic, węzłów przesiadkowych, parkingów P+R oraz B+R, a także potencjalną konieczność prowadzenia prac odwodnieniowych, zwłaszcza na etapie budowy lub przebudowy.

Znacznie mniejsze oddziaływanie będą powodowały natomiast projekty modernizacyjne, polegające na przebudowie istniejących elementów infrastruktury drogowej. Realizacja tych inwestycji powinna odbywać się etapowo, żeby nie doprowadzić do skumulowanych negatywnych oddziaływań na środowisko – w tym przypadku na jakość i zasoby wodne.

W związku z możliwym potencjalnym oddziaływaniem realizowanych inwestycji na wody, należy podjąć



wszelkie działania o charakterze prewencyjnym zapobiegające przedostaniu się zanieczyszczeń związanych z budową, rozbudową, remontem, czy następnie użytkowaniem infrastruktury do wód powierzchniowym i podziemnych.

Realizacja działań polegających na modernizacji lub budowie nowych sieci transportowych, może również spowodować pośrednie, pozytywne oddziaływanie na jakość i zasoby wodne. To oddziaływanie będzie długoterminowe i związane jest m.in. z ograniczeniem ruchu tranzytowego (w tym ruchu ciężarowego), poprzez budowę obwodnic miejskich i śródmiejskich oraz ograniczaniem ryzyka wypadków, katastrof i awarii drogowych. Realizacja takich zadań pośrednio pozytywnie wpłynie na zmniejszenie oddziaływań związanych z infrastrukturą drogową na jakość i zasoby wodne.

Do skutecznych rozwiązań minimalizujących wpływ na środowisko, jakie można wdrożyć, należy także stworzenie odpowiednich standardów wykonywania zarówno dokumentacji projektowych, jak i prowadzenia prac budowlanych, z wykorzystywaniem dostępnych środków i nowoczesnych rozwiązań minimalizujących negatywne oddziaływanie na komponenty środowiska. Już na etapie ogłoszenia przetargów na realizację poszczególnych działań Miasto Zamość oraz Gmina Zamość, powinny wymagać od wykonawców spełnienia wymagań odnośnie sposobu wykonywania prac i wykorzystanych materiałów. Takie podejście pozwoli na uwzględnianie

aspektów środowiskowych oraz na wdrażanie zasady zrównoważonego rozwoju.

Zapisy *PZMM MOF Zamościa* kładą szczególny nacisk na rozwój mobilności aktywnej (indywidualnego ruchu niesamochodowego) oraz zero- i niskoemisyjnych rodzajów transportu zbiorowego i indywidualnego. W zakresie tego aspektu rozwoju działaniami mającymi największy wpływ na poprawę jakości powietrza będą: rozbudowa chodników i tras rowerowych (zapewniających możliwość bezproblemowego dotarcia do każdego miejsca, w tym do miejsc pracy, wypoczynku i rekreacji, urzędów, placówek usługowo-handlowych itp.) oraz rozbudowa systemu transportu zbiorowego (zasięgu i częstotliwości kursowania komunikacji miejskiej, lokalnej i kolejowej), przy założeniu wymiany taboru publicznego transportu zbiorowego na nowoczesne pojazdy o napędzie elektrycznym, wodorowym i z silnikami spalinowymi o wysokiej normie emisji spalin.

W zakresie ochrony bezpośredniej terenów narażonych na zanieczyszczenie powietrza, *PZMM MOF Zamościa* zakłada tworzenie stref wyłączonej z ruchu samochodowego lub z jego istotnym ograniczeniem.

W aspekcie ochrony pośredniej *PZMM MOF Zamościa* zakłada budowę obwodnicy Zamościa (i wszystkich miejscowości w gminie Zamość położonych na obecnym przebiegu DK17) w ciągu nowej drogi ekspresowej S17 oraz realizację obwodnicy Zamościa

oraz miejscowości Zawada i Płoskie w ciągu DK74, a także wdrożenie polityki parkingowej, porządkującej aspekt parkowania pojazdów na całym obszarze *MOF Zamościa* (ze szczególnym uwzględnieniem obszaru Zespołu Staromiejskiego Zamościa, wpisanego jako Dobro Światowego Dziedzictwa UNESCO).

W zakresie rozwiązań planistyczno-organizacyjnych *PZMM MOF Zamościa* zakłada ułatwienia dla transportu zero- i niskoemisyjnego oraz integrację różnych rodzajów transportu zbiorowego ze sobą, a także z transportem indywidualnym w postaci integracji taryfowo-biletowej, budowy węzłów przesiadkowych oraz parkingów P+R oraz B+R.

Redukcja emisji gazów cieplarnianych poprzez promowanie środków transportu zero- i niskoemisyjnego (stawianie na elektromobilność, transport publiczny oparty na energii odnawialnej, rozwój infrastruktury dla pojazdów z napędem alternatywnym) oraz inwestycje w infrastrukturę przyjazną dla środowiska, wpłyną istotnie na obniżanie negatywnego wpływu transportu na środowisko i klimat.

Realizacja zapisów *PZMM MOF Zamościa* w postaci inwestycji nie będzie miała znaczącego wpływu na powierzchnię ziemi oraz istniejące zasoby naturalne.

Realizacja działań w ramach realizacji zapisów *PZMM MOF Zamościa* będzie w różnym stopniu oddziaływała na krajobraz, z uwzględnieniem szczególnego przypadku konieczności ochrony krajobrazowej

dla całego obszaru Zespołu Staromiejskiego Zamościa.

Należy mieć na uwadze to, że celem ochrony krajobrazu naturalnego powinno być zachowanie w możliwie najmniej zmienionym stanie struktury i funkcjonowania złożonych układów przyrodniczych, obejmujących typowe dla tych układów zróżnicowanie biocenoz, gleb, skał, wód, klimatu pozostających we wzajemnym powiązaniu.

PZMM MOF Zamościa nie zakłada działań ukierunkowanych wyłącznie na ograniczenie negatywnego oddziaływania akustycznego. Pozytywny wpływ na klimat akustyczny będzie miała realizacja wielu działań odnoszących się do rozwoju transportu zero- i niskoemisyjnego. Największy wpływ na zmniejszanie uciążliwości związanych z hałasem z transportu będą miały: promowanie niskoemisyjnych akustycznie środków transportu – rowerów, hulajnog elektrycznych, UTO i UWR, samochodów (osobowych, dostawczych, ciężarowych) i autobusów zero- i niskoemisyjnych oraz powstawanie stref wyłączonej z ruchu samochodowego lub z wyraźnym jego ograniczeniem, w postaci stref uspokojonego ruchu oraz ograniczeń dla samochodów ciężarowych.

Etap eksploatacji przedsięwzięć wynikających z zawartych w *PZMM MOF Zamościa* działań, będzie wiązał się z mniejszym zakresem

potencjalnych oddziaływań negatywnych oraz (co należy wyraźnie podkreślić w ogólnej ocenie wpływu zamierzeń), z szeregiem istotnych oddziaływań pozytywnych. Spodziewane pozytywne oddziaływania bezpośrednio związane będą z poprawą stanu akustycznego, komfortu życia mieszkańców *MOF Zamościa*, a oddziaływania pośrednie wpłyną także pozytywnie na poprawę stanu powietrza atmosferycznego, zdrowie ludzi, a także na zabytki (np. Zespół Staromiejski Zamościa).

Analiza zadań ujętych w *Pakiecie działań realizacyjnych PZMM MOF Zamościa*, wykazuje, że nie przewiduje się możliwości powstania znaczącego negatywnego oddziaływania na walory przyrodnicze oraz obszary objęte ochroną prawną, w tym na obszary Natura 2000.

W *Prognozie oos* przeanalizowano wpływ działań ujętych w *PZMM MOF Zamościa* na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego, przedstawiając potencjalne oddziaływania negatywne i pozytywne, które mogą wystąpić podczas realizacji zapisów tego dokumentu.

Realizacja niektórych działań o charakterze inwestycyjnym, mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymagać będzie przeprowadzenia dokładnych analiz już na etapie uzyskiwania odpowiednich, wymaganych decyzji administracyjnych.

Korzyści jakie osiągną środowisko, klimat oraz ludzie, dzięki wdrożeniu działań wskazanych w *PZMM MOF Zamościa*, związane będą przede wszystkim z zapewnieniem płynności mobilności w Zamościu i w gminie Zamość (głównie w aspekcie mobilności aktywnej), a także z nadaniem dla pieszych, rowerzystów i pojazdów transportu zbiorowego odpowiednich priorytetów ruchu przede wszystkim w Zamościu.

Jest to istotne dla ludzi w kontekście zapewnienia swobody, komfortu oraz bezpieczeństwa przemieszczania się po *MOF Zamościa*. Dzięki planowanemu wzrostowi ruchu pieszego oraz rowerowego na krótsze odległości oraz wzrostowi korzystania z transportu publicznego, pośrednie pozytywne oddziaływanie zostanie osiągnięte przez zmniejszenie się niepożądanego wpływu sektora transportu na stan powietrza.

W wyniku analiz wykonanych w ramach *Prognozy oos* nie zaobserwowano żadnych międzynarodowych wpływów inwestycji na obszarze *MOF Zamościa*. Te, które zostały zauważone, mają jedynie zasięg lokalny, który jest znikomy nawet w kontekście regionalnym. W związku z tym, nie ma potrzeby dokonywania transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko dla *PZMM MOF Zamościa*.

4 Analiza wariantowa

Na podstawie art. 51 ust.2 pkt 3 *ustawy ooś* należy poddać analizie również rozwiązania wariantowe. Kryteria dotyczące alternatywnych wariantów, zapożyczone z opinii Komisji Europejskiej, z dokumentów pomocniczych oraz stanowiska doktryny, odnoszą się wyłącznie do projektowanych przedsięwzięć, które z natury mogą być wariantowane.

Dokumenty strategiczne, szczególnie o ogólnym charakterze, takie jak *PZMM MOF Zamościa*, nie zawierają szczegółowych informacji na temat konkretnych przedsięwzięć. Dlatego też nie powinny być one poddawane wariantowaniu. Nie należy również oceniać wariantowo tych interwencji, dla których nie stwierdzono negatywnego wpływu na środowisko.

Przeprowadzone w *Prognozie ooś* analizy wykazały, że realizacja *PZMM MOF Zamościa* nie wiąże się z bezpośrednimi, istotnymi negatywnymi skutkami dla żadnego elementu środowiska.

PZMM MOF Zamościa wyznacza ogólne kierunki, ale nie definiuje konkretnych przedsięwzięć o analogicznej skali, charakterze czy lokalizacji.

PZMM MOF Zamościa głównie definiuje zamiary na etapie przygotowania przed inwestycyjnego (na przykład studium wykonalności projektów), które mają ocenić zasadność ich realizacji. *PZMM MOF Zamościa* jest planem i powinien być traktowany jako dokument ramowy, który wyznacza trendy i kierunki rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej na całym obszarze *MOF Zamościa*.

Zgodnie z art. 51 ust. 1 punkt 2a *ustawy ooś*, obligatoryjnym elementem *Prognozy ooś* jest też analiza potencjalnych zmian stanu środowiska w przypadku braku realizacji postanowień *PZMM MOF Zamościa*. Generalny wniosek z tej analizy wskazuje, że brak realizacji zadań wyznaczonych w *PZMM MOF Zamościa* przyczynić się może do narastającej presji transportu na środowisko, a przez to spowoduje, że sektor transportu będzie dalej prężnie rozwijany.

Jednak bez odpowiednio dobranych kierunków rozwoju, sektor transportu będzie zauważalnie wpływać na zwiększanie jego negatywnego oddziaływania na środowisko, klimat i ludzi.

Jedną z najbardziej istotnych potencjalnych zmian będzie zwiększająca się liczba samochodów osobowych. Skutkować to będzie przede wszystkim wzrostem kongestii drogowej, wzrostem emisji liniowej (głównie spalin) oraz hałasu drogowego (hałasu liniowego).

Dodatkowo brak odpowiedniej infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, może prowadzić do wyraźnego zmniejszenia udziału tego rodzaju ruchu w podróżach po *MOF Zamościa*. To z kolei może przyczynić się do wzrostu liczby wypadków i ofiar śmiertelnych oraz rannych wśród pieszych i rowerzystów, zmuszonych do korzystania z jezdni lub pobocza.

W długoterminowej perspektywie niewłaściwe zarządzanie mobilnością może prowadzić do poważnych konsekwencji dla środowiska, zdrowia publicznego i ogólnego funkcjonowania *MOF Zamościa* w aspekcie transportu osób i towarów.

W kontekście realizacji *PZMM MOF Zamościa*, kluczowym problemem jest postępująca zmiana klimatu, która może mieć negatywne konsekwencje dla naturalnych ekosystemów i dla ludzi. Analiza scenariuszy klimatycznych dostarcza istotnych danych do opracowania strategii adaptacyjnych i podejmowania działań mających na celu dostosowanie się do tych zmian.

5 Opinie organów ochrony środowiska: Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie oraz uwzględnienie uwag i wniosków zgłoszonych w trakcie konsultacji społecznych

Zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w *Prognozie ooś*, opracowanej zgodnie z zapisami zawartymi w art. 51 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, został uzgodniony z właściwymi organami, o których mowa w art. 57 i 58 ustawy ooś pismem:

- *WSTIII.411.6.2024.KŁ* z dnia 7.03.2024 r. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie, który określił zakres i stopień szczegółowości informacji zawartych w *Prognozie ooś*, które odpowiadać mają wymaganiom art. 51 ust. 2 pkt. 1 i 2 (w szczególności z pkt. 1a, 2c, 2d, 2e), z zachowaniem warunków art. 52 ust. 1 i 2 ustawy ooś,
- *DNS-NZ.7016.39.2024* z dnia 19.03.2024 r., Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie, który wskazał zakres i stopień szczegółowości informacji zawartych w *Prognozie ooś* pod względem

wymagań higienicznych i zdrowotnych zgodnie z art. 51 i 52 ust 1 i 2 ustawy ooś.

Prognoza ooś została wykonana także w zakresie zgodnym z ww. uzgodnieniami dot. zakresu i stopnia szczegółowości informacji w niej zawartych i następnie przesłana w dniu 15.07.2024 r. wraz z projektem *PZMM MOF Zamościa* do opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie oraz do opinii Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie pismami Prezydenta Miasta Zamość *RM-FZ.042.35.29.2024.MG*

Obydwa dokumenty zostały zaopiniowane pozytywnie:

- przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie – pismo *WSTIII.410.75.2024.KŁ* z dnia 7.08.2024 r.,
- przez Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego pismem *DNS-NZ.7016.140.2024* z dnia 24.07.2024 r.

W ramach 3 Etapu konsultacji społecznych wpłynęło łącznie 6 uwag (uwagi miały charakter opinii).

Do projektu *PZMM MOF Zamościa* wpłynęło 5 uwag:

- Uwaga 1:
 - **Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana:** 6.1.1 Działania realizujące Cel Strategiczny 1. 1.7. Opracowanie kompleksowego programu modernizacji infrastruktury drogowej w MOF Zamościa na sieci dróg gminnych i powiatowych, celem istotnej poprawy brd na nich, do którego odnosi się zmiana.
 - **Treść uwagi/wniosku:** Rozwiązanie przez urbanistów połączenia osiedla Karolówka z innymi częściami miasta. Propozycja: Połączenie ulicy Robotniczej z Sadową (rondo z Dzieci Zamojszczyzny) przez Włociańską oraz połączenie ul. Spotecznej do Okrzei przez ul Włociańską oraz połączenie ul. Dzielnej z Lawendową.

- **Uzasadnienie uwagi/wniosku:** *Wykluczenie komunikacyjne os. Karolówka. Wyjazd/wjazd tylko ul. Śląską do ronda Solidarności od południa i do wsi Chyża od północy. Brak połączeń wschód zachód.*
- **Stanowisko / odpowiedź na uwagę:** *PZMM MOF Zamościa w ramach działań: 1.6.; 1.7.; 1.8. i 1.9, uwzględnia m.in. projekty dot. zmian w układach drogowo-ulicznych w MOF Zamościa. Dlatego też każdy projekt dot. budowy nowych odcinków infrastruktury drogowej wpisuje się w ww. działania, realizując w całości przedmiotowy wniosek.*
- **Uwaga 2:**
 - **Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana:** 1.8. *Przebudowa istniejących skrzyżowań na ronda (zwykłe lub turbinowe) oraz budowa nowych, celem usprawnienia ruchu drogowego i zwiększenia poziomu brd na tych skrzyżowaniach.*
 - **Treść uwagi/wniosku:** *Przebudowa skrzyżowania na rondo ulic Dzieci Zamojszczyzny i Królowej Jadwigi w dwie strony czyli do Starego Miasta i os. Karolówka. Po ostatniej przebudowie mieszkańcy os. Karolówka zostali pozbawieni możliwości wyjazdu z ul. Królowej Jadwigi w stronę Starego Miasta, pozostał tylko wyjazd z powrotem w stronę osiedla do ronda Solidarności.*
- **Uzasadnienie uwagi/wniosku:** *Wykluczenie komunikacyjne os. karolówka.*
- **Stanowisko / odpowiedź na uwagę:** *PZMM MOF Zamościa w ramach działania 1.8., uwzględnia projekty dot. m.in. przebudowy ulic i dróg zamieszkanych w MOF Zamościa. Dlatego też każdy projekt dot. realizacji rond wypisuje się w działanie 1.8., przez co realizuje w całości przedmiotowy wniosek.*
- **Uwaga 3:**
 - **Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana:** *Rozdział 2 Wnioski z diagnozy stanu mobilności w MOF Zamościa.*
 - **Treść uwagi/wniosku:** *Powinno być więcej transportu publicznego, zarówno pociągów, autobusów czy nawet dostępnych rowerów. Szczególnie należy rozwinąć transport w przybliżeniu 10 km od Zamościa. Czy nawet dalej. Nie wszyscy mają samochody... w stronę Skierbieszowa, Udrycz, jest mało autobusów. Jak również autobusy jadące w podobnym kierunku jeżdżą jeden za drugim w tym samym czasie zamiast zrobić ten odstęp czasowy... kto wymyślił ta rozkładówkę? Nie zdążysz na linie 3 to i na 10 też nie zdążysz... A to są autobusy którymi można podjechać praktycznie wszędzie.*
 - **Stanowisko / odpowiedź na uwagę:** *Potrzebę zwiększenia funkcji transportowej w aspekcie podróży po MOF Zamościa i obszaru obsługi*
- **Uwaga 4:**
 - **Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana:** *Rozdział 3 Obszary interwencji PZMM MOF Zamościa.*
 - **Treść uwagi/wniosku:** *Gmina Zamość, gmina Skierbieszów. miasto powinno bardziej współpracować z innymi gminami.*
 - **Stanowisko / odpowiedź na uwagę:** *Konieczność współpracy pomiędzy samorządami różnego szczebla (w tym szczególnie z samorządami graniczącymi z MOF Zamościa) oraz z zarządcami infrastruktury drogowej i kolejowej, wprost określają m.in. działania: 1.7.; 1.9.; 1.11.; 1.12.; 2.1.; 2.8.; 3.2.; 3.3.; 6.1. – 6.5.; 7.10.; 8.1. - 8.3.; 8.7.; 8.8.; 9.1.; 9.5.; 9.6.; 10.3., co w całości realizuje przedmiotowy wniosek.*

przez transport zbiorowy, na podstawie m.in. ankiet wypełnianych przez mieszkańców MOF Zamościa, wyraźnie wskazał dokument *Diagnozy MOF Zamościa*. Dlatego też działania realizujące postanowienia *PZMM MOF Zamościa* w zakresie transportu zbiorowego w całości realizują przedmiotowy wniosek.

- Uwaga 5:
 - Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana: Rozdział 4 Scenariusze rozwoju mobilności w MOF Zamościa.
 - Treść uwagi/wniosku: *Więcej obszarów dostępnych dla ludzi. Więcej transportu. Współpraca z gminami z ofertą mobilności. Tańsze bilety w Zamościu. 3 zł za bilet to jest drogo a Zamość nie jest na tyle dużym miastem aby ceny były podobne jak w Lublinie.*
 - Stanowisko / odpowiedź na uwagę: Konieczność poprawy oferty transportu zbiorowego (w postaci m.in. dostępności

do niego, połączeń i rozkładów jazdy oraz taryfy biletowej), określają działania: 2.1. – 2.19.; 3.6.; 3.8.; 3.13.; 3.14.; 3.18.; 5.3.; 8.1.; 8.3., co w całości realizuje przedmiotowy wniosek.

Do Prognozy ooś wpłynęła tylko jedna uwaga:

- Uwaga 6:
 - Część dokumentu, do którego odnosi się zmiana: DO PROGNOZY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO PZMM MOF ZAMOŚCIA.
 - Treść uwagi/wniosku: *Większa dostępność mobilność do miasta Zamość z okolicznych wsi.*

- Stanowisko / odpowiedź na uwagę: Konieczność poprawy warunków mobilności mieszkańców gminy Zamość także w podróżach do Miasta Zamość określają m.in. działania: 2.1.; 2.3. - 2.7.; 2.10. – 2.16.; 2.19.; 3.1. – 3.3.; 3.5. – 3.9.; 3.12. – 3.14.; 3.16. – 3.19.; 5.1. – 5.8.; 5.10.; 6.2. – 6.6.; 8.1. – 8.5.; 8.12.; 8.13.; 10.1. – 10.6., co w całości realizuje przedmiotowy wniosek.

6 Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień PZMM MOF Zamościa

W celu możliwości dokonania obiektywnej weryfikacji oraz modyfikacji celów strategicznych i zadań je realizujących w *PZMM MOF Zamościa*, należy prowadzić monitoring skutków realizacji jego postanowień, w tym także w zakresie oddziaływania na środowisko, klimat i na ludzi.

Monitorowanie skutków realizacji postanowień *PZMM MOF Zamościa* jest istotnym elementem procesu jego wdrażania, umożliwiającym zbieranie, analizowanie, przetwarzanie i wykorzystywanie danych związanych z realizacją projektów. Systematycznie i prawidłowo prowadzony monitoring pozwala na bieżące określenie stopnia realizacji projektów, a tym samym stopnia realizacji celów strategicznych *PZMM MOF Zamościa*, wyrażonego poprzez wartości stopnia realizacji wskaźników.

Uzyskana w drodze monitorowania ocena jest podstawą do ewentualnej korekty celów i sposobów ich realizacji oraz do możliwych zmian w zakresie realizacji zadań, zapewniając tym samym stabilny i prawidłowy standard wdrażania postanowień *PZMM MOF Zamościa*.

Konieczność realizowania monitoringu wdrażania postanowień *PZMM MOF Zamościa* wynika także z *ustawy ooś* (art. 55, ust. 3 pkt 5). Dlatego też *Prognoza ooś*, zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt c *ustawy ooś*,

zawiera propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektu *PZMM MOF Zamościa* oraz częstotliwości jej przeprowadzania.

Dla prawidłowego monitorowania postępów realizacji postanowień *PZMM MOF Zamościa*, przyjętych zostało razem 33 różnych wskaźników (będących także wskaźnikami SMART), w tym:

- 26 wskaźników realizacji Celów Strategicznych *PZMM MOF Zamościa* (tab. 1), realizujących wszystkie z 10. Celów Strategicznych *PZMM MOF Zamościa*.
- 7 wskaźników rezultatu *PZMM MOF Zamościa* (tab. 2), realizujących postanowienia *PZMM MOF Zamościa* oraz jego wizję, wybrany 2. scenariusz rozwoju (*Rozwój aktywnej mobilności (pieszej i rowerowej)*) i cele strategiczne oraz obowiązujące wskaźniki SUMI,

Wskazane w *PZMM MOF Zamościa* metody i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji jego postanowień, zgodnie z art. 55 ust. 5 *ustawy ooś*, obligują zarówno Miasto Zamość, jak i Gminę Zamość do realizacji jego postanowień.

Wyniki monitorowania stopnia oraz skutków realizacji postanowień *PZMM MOF Zamościa*

będą opracowywane w formie wyników z monitoringu stopnia realizacji celów strategicznych *PZMM MOF Zamościa*, zarówno w formie czterech raportów prezentowanych w roku 2025, 2027, 2029 i 2031, jak i możliwych corocznych raportów za każdy poprzedni rok.

W zakresie monitorowania stopnia realizacji postanowień i celów *PZMM MOF Zamościa*, określonych zostało w *PZMM MOF Zamościa* 21 z 33 wszystkich wskaźników, w tym:

- 15 z 26 wskaźników realizacji Celów Strategicznych *PZMM MOF Zamościa*,
- 6 z 7 wskaźników rezultatu *PZMM MOF Zamościa*,

które stanowią również mierniki wpływu realizacji działań na komponenty środowiska. Dlatego też w *Prognozie ooś* nie było potrzeby oraz konieczności wskazania dodatkowych wskaźników.

Wskaźniki te monitorują m.in.:

- udział podróży samochodem osobowym w transporcie pasażerskim po *MOF Zamościa*,
- liczbę ofiar śmiertelnych ogółem oraz liczbę ofiar śmiertelnych pieszych i rowerzystów w wypadkach drogowych w *MOF Zamościa* rocznie,

- liczbę lokali mieszkalnych w Zamościu narażonych na hałas drogowy $L_{DWN} \geq 55$ dB,
- cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w MOF Zamościa,
- emisję zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w MOF Zamościa (spalinowe i nie spalinowe dla PM 2,5),
- liczbę ulic i dróg w strefach uspokojonego ruchu w MOF Zamościa,
- liczbę miejsc postojowych na obszarze Zespołu Staromiejskiego w Strefie 1 SPP w Zamościu,
- liczbę zintegrowanych węzłów przesiadkowych w MOF Zamościa,
- długość dróg dla rowerów oraz liczbę parkingów B+R w MOF Zamościa,
- udział autobusów zero- i niskoemisyjnych oraz autobusów spalinowych co najmniej z normą EURO 6 we flotach Operatorów ptz na liniach ptz organizowanych przez JST MOF Zamościa,
- długość ulic w strefach ograniczonego ruchu dla pojazdów ciężarowych w Zamościu.

Dlatego też w *Prognozie ooś* nie było potrzeby i konieczności wskazania dodatkowych wskaźników.

Poniżej wykazane zostały wszystkie wskaźniki monitorujące realizację działań określonych w *PZMM MOF Zamościa*.

Tab.1 Wskaźniki realizacji Celów Strategicznych PZMM MOF Zamościa

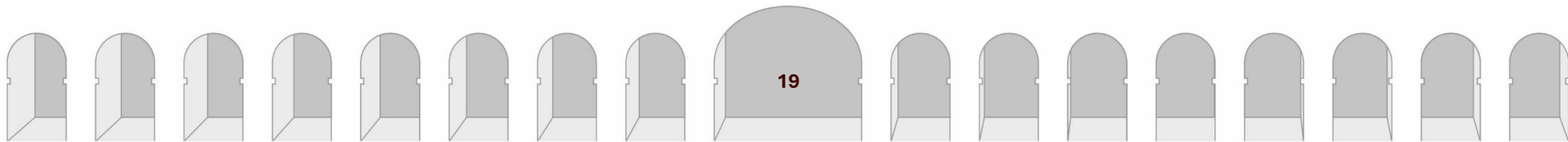
Cel Strategiczny	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość wskaźnika	
					bazowa	docelowa w 2030 roku
Cel Strategiczny 1. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników	1	liczba ofiar śmiertelnych pieszych w MOF Zamościa rocznie	os.	2022	2	0
	2	liczba ofiar śmiertelnych rowerzystów w MOF Zamościa rocznie	os.	2022	0	0
	3	liczba ulic i dróg w strefach uspokojonego ruchu w MOF Zamościa	szt.	2024	149	300
Cel Strategiczny 2. Poprawa dostępu do publicznego transportu zbiorowego	4	liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych w MOF Zamościa	szt.	2023	0	5
	5	udział miejscowości w gminie Zamość obsługiwanych w dni robocze autobusowym publicznym transportem zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej	%	2024	71	90
	6	udział powierzchni zabudowanej w gminie Zamość, która znajduje się w odległości 2 km (w linii prostej) od czynnych przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych	%	2024	94,3	96



Cel Strategiczny	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość wskaźnika	
					bazowa	docelowa w 2030 roku
Cel Strategiczny 3. Poprawa infrastruktury rowerowej	7	długość dróg dla rowerów w <i>MOF Zamościa</i>	km	2023	68,5	150
	8	liczba parkingów B+R w <i>MOF Zamościa</i>	szt.	2024	0	8
	9	udział szkół w <i>MOF Zamościa</i> z zadaszonymi parkingami dla rowerów	%	2023	0	75
Cel Strategiczny 4. Zrównoważona turystyka i ochrona strefy UNESCO – Zespołu Staromiejskiego	10	liczba miejsc postojowych na obszarze Zespołu Staromiejskiego w Strefie 1 SPP w Zamościu	szt.	2023	187	150
Cel Strategiczny 5. Poprawa infrastruktury pieszej	11	liczba miejscowości w gminie Zamość w całości bez chodników	szt.	2023	9	6
	12	udział długości dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych w gminie Zamość z chodnikami oraz drogami dla pieszych i rowerów	%	2023	17,7	38,2
	13	udział chodników w stanie co najmniej dobrym w ciągu dróg publicznych w gminie Zamość	%	2023	93,4	96,5
Cel Strategiczny 6. Planowanie przestrzenne zmniejszające zapotrzebowanie na transport	14	średnia wartość stopnia zgodności w obowiązujących <i>suikzp</i> (lub <i>POG</i>) <i>JST MOF Zamościa</i> , w zakresie uwzględniania zasad planowania przestrzennego zorientowanego na zrównoważoną mobilność w <i>MOF Zamościa</i>	wartość	2023	1,4	2,8
	15	średnia wartość stopnia zgodności w obowiązujących dokumentach strategicznych <i>JST MOF Zamościa</i> , w zakresie uwzględniania zasad zrównoważonej mobilności	wartość	2024	1,0	2,8
	16	udział powierzchni <i>MOF Zamościa</i> objętej obowiązującymi <i>mpzp</i> w powierzchni ogółem <i>MOF Zamościa</i>	%	2022	54,9	56

Cel Strategiczny	Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość wskaźnika	
					bazowa	docelowa w 2030 roku
Cel Strategiczny 7. Redukcja wpływu transportu na środowisko i klimat (zielony transport)	17	udział autobusów zero- i niskoemisyjnych we flotach Operatorów ptz na liniach ptz organizowanych przez <i>JST MOF Zamościa</i>	%	2024	33	67
	18	udział autobusów spalinowych co najmniej z normą EURO 6 we flotach Operatorów ptz na liniach ptz organizowanych przez <i>JST MOF Zamościa</i>	%	2024	24	33
	19	liczba cyklicznych kampanii informacyjnych i edukacyjnych o korzyściach wynikających z obniżenia emisji z transportu, skierowanych do różnych grup mieszkańców <i>MOF Zamościa</i>	szt.	2023	1	6
Cel Strategiczny 8. Zarządzanie mobilnością i inteligentne systemy transportowe	20	liczba międzygminnych i powiatowo-gminnych wspólnych działań dot. integracji publicznego transportu zbiorowego w <i>MOF Zamościa</i>	szt.	2024	2	4
	21	udział szkół w <i>MOF Zamościa</i> zaangażowanych w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną mobilnością w <i>MOF Zamościa</i>	%	2023	50	90
	22	liczba cyklicznych kampanii informacyjno-promocyjno-edukacyjnych w <i>MOF Zamościa</i> dotyczących zrównoważonej mobilności	szt.	2023	8	20
Cel Strategiczny 9. Przyjazna środowisku logistyka towarów i intermodalność	23	udział pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach użytkowanych w zadaniach związanych z usługami komunalnymi dla <i>JST MOF Zamościa</i>	%	2024	0	50
	24	liczba <i>JST MOF Zamościa</i> z wdrożonymi zasadami ograniczeń tonażowych dla ruchu ciężarowego w <i>MOF Zamościa</i>	szt.	2024	0	1
	25	długość ulic w strefach ograniczonego ruchu dla pojazdów ciężarowych w Zamościu	km	2024	27,4	60,0
Cel Strategiczny 10. Rozwój systemów transportu współdzielonego (wdrożenie koncepcji Mobility as a Service (MaaS))	26	liczba <i>JST MOF Zamościa</i> z wdrożoną wspólną aplikacją mobilną umożliwiającą planowanie i realizowanie podróży po całym obszarze <i>MOF Zamościa</i>	szt.	2024	0	1

Źródło: PZMM MOF Zamościa.



Tab. 2 Wskaźniki rezultatu PZMM MOF Zamościa

Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość wskaźnika	
				bazowa	docelowa w 2030 roku
A	udział podróży samochodem osobowym w transporcie pasażerskim po MOF Zamościa	%	2019	76	75
B	liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w MOF Zamościa rocznie	liczba zgonów / 100 tys. mieszkańców	2019 ^A	3,5	1,8
C	liczba lokali mieszkalnych w Zamościu narażonych na hałas drogowy $L_{DWN} \geq 55$ dB	lokal mieszkalny	2022	1 800	180
D	średnioroczne stężenie dwutlenku azotu w Zamościu	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	2023	13,4	10
E	mieszkańcy MOF Zamościa z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	2024	72	74
F	cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w MOF Zamościa	CO ₂ w tonach (ekw.) / 100 tys. mieszkańców	2019	8 715	8 650
G	emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe dla PM 2,5) w MOF Zamościa	kg PM 2,5 ekw. / 100 tys. mieszkańców	2019	1 205	1 100

A - zgodnie z wytycznymi Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030, zakładającymi ograniczenie do roku 2030 o 50% liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych, w porównaniu z rokiem 2019.

Źródło: PZMM MOF Zamościa.

