

Załącznik nr 1 - Zestawienie tabelaryczne zawierające wpływ realizacji działań w ramach poszczególnych obszarów na komponenty środowiska

Spis treści

1	BIOTYCZNE ELEMENTY ŚRODOWISKA (RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA, ROŚLINY, ZWIERZĘTA, OBSZARY CHRONIONE ORAZ ZIELEŃ MIEJSKA)	2
2	LUDZIE	4
3	WODY, W TYM CELE OCHRONY WÓD JEDNOLITYCH CZĘŚCI WÓD	7
4	POWIETRZE	11
5	HAŁAS	13
6	KRAJOBRAZ, ZABYTKI I DOBRA MATERIALNE	15
7	KLIMAT (W TYM ADAPTACJA DO ZMIAN KLIMATU)	17
8	POWIERZCHNIA ZIEMI (W TYM GLEBY) I ZASOBY NATURALNE	19

1 Biotyczne elementy środowiska (różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, obszary chronione oraz zieleń miejska)

Tabela 1. Analiza potencjalnych oddziaływań realizacji projektowanego dokumentu na obszary chronione

Obszar	Opis potencjalnych bezpośrednich oddziaływań negatywnych	Opis potencjalnych bezpośrednich oddziaływań pozytywnych
Bezpieczeństwo ruchu drogowego	- bezpośrednie, średnioterminowe, trwałe: potencjalne zajęcie terenów cennych przyrodniczo poprzez lokalizowanie nowych parkingów (-2) - bezpośrednie, krótkoterminowe, chwilowe: wycinka drzew i krzewów na potrzebę budowy parkingów(-1) - pośrednie, długoterminowe, chwilowe: zwiększenie emisji hałasu w obszarze nowych parkingów i płoszenie zwierząt (-2)	- pośrednie, średnioterminowe, trwałe: możliwość ograniczenia lub wyeliminowania parkowania na terenach zielonych (trawniki, skwery zieleńce) (1)
Uwarunkowania środowiskowe	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, średnioterminowe, trwałe: wzrost różnorodności biologicznej poprzez wprowadzenie elementów błękitno-zielonej infrastruktury oraz urozmaicenie zieleni miejskiej (2)
Uwarunkowania przestrzenne i rewitalizacja	- bezpośrednie, średnioterminowe, trwałe: zajęcie terenów zielonych poprzez lokalizowanie nowych tras pieszych, rowerowych, tramwajowych oraz nowych parkingów(-2) - bezpośrednie, średnioterminowe, chwilowe: płoszenie zwierząt (-1)	- pośrednie, średnioterminowe, trwałe: ograniczenie miejsc parkingowych może przyczynić się do zwiększenia terenów zielonych w mieście (1)
Obszar edukacji i konsultacji społecznych	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, długoterminowe, trwałe: zwiększenie świadomości ekologicznej przyczyni się do zmniejszenia presji na środowisko przyrodnicze (1)
Obszar rozwoju sieci drogowej	- bezpośrednie, średnioterminowe, trwałe: potencjalne zajęcie terenów zielonych oraz możliwość fragmentacji siedlisk poprzez lokalizowanie nowych powiązań obwodowych pomiędzy poszczególnymi rejonami miasta (-2) - bezpośrednie, krótkoterminowe, chwilowe: wycinka drzew i krzewów (-1)	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar rozwoju transportu zbiorowego	- bezpośrednie, średnioterminowe, trwałe: potencjalne zajęcie terenów zielonych poprzez budowę nowych tras tramwajowych, autobusowych oraz infrastruktury towarzyszącej (-2)	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar rozwoju stref dla ruchu pieszego	- bezpośrednie, średnioterminowe, trwałe: zajęcie terenów zielonych poprzez budowę nowych ciągów pieszych (-2) - bezpośrednie, krótkoterminowe, chwilowe: wycinka drzew i krzewów (-1) - bezpośrednie, średnioterminowe, trwałe: możliwość ingerencji w korytarze ekologiczne	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie

Obszar	Opis potencjalnych bezpośrednich oddziaływań negatywnych	Opis potencjalnych bezpośrednich oddziaływań pozytywnych
	cieków wodnych w miejscach budowy przepraw pieszo – rowerowych przez Wartę (-2)	
Obszar rozwoju dróg rowerowych	- bezpośrednie, średnioterminowe, trwałe: zajęcie terenów zielonych poprzez budowę nowych ciągów rowerowych oraz infrastrukturę towarzyszącą (-2) - bezpośrednie, średnioterminowe, trwałe: możliwość ingerencji w korytarze ekologiczne cieków wodnych w miejscach budowy przepraw rowerowych przez Wartę (-2) - bezpośrednie, krótkoterminowe, chwilowe: wycinka drzew i krzewów lub uszkodzenie ich systemów korzeniowych (-1)	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar rozwoju transportu współdzielonego	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar rozwoju transportu kolejowego	- bezpośrednie, średnioterminowe, trwałe: zajęcie terenów zielonych oraz możliwość fragmentacji siedlisk poprzez rozwój osadnictwa i intensyfikację zabudowy wzdłuż linii kolejowych (-2) - bezpośrednie, krótkoterminowe, chwilowe: wycinka drzew i krzewów (-2) - pośrednie, długoterminowe, chwilowe: płoszenie zwierząt (-1)	- pośrednie, długoterminowe, trwałe: redukcja natężenia ruchu na drogach dojazdowych do miasta może przyczynić się do redukcji kolizji ze zwierzętami, jak również wpłynie na ograniczenie hałasu i zanieczyszczeń powietrza na terenach cennych przyrodniczo położonych na obrzeżach miasta (1)
Obszar rozwoju transportu lotniczego	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar rozwoju pojazdów o alternatywnych źródłach napędu i energii w transporcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar zarządzania ruchem	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, długoterminowe, trwałe: redukcja ilości wypadków i awarii stanowiących zagrożenie dla roślin, zwierząt i siedlisk zlokalizowanych w pobliżu ciągów komunikacyjnych oraz minimalizacja przenikania zanieczyszczeń do wód, gleby i powietrza i ograniczenie hałasu poprzez poprawę jakości zarządzania mobilnością (optymalizowanie organizacji ruchu zmierzające do zmniejszenia zatłoczenia samochodowego) (2)
Obszar zarządzania parkowaniem	- bezpośrednie, średnioterminowe, trwałe: zajęcie terenów zielonych oraz możliwość fragmentacji siedlisk poprzez budowę nowych parkingów oraz infrastruktury towarzyszącej (-2) - bezpośrednie, krótkoterminowe, chwilowe: wycinka drzew i krzewów lub uszkodzenie ich systemów korzeniowych (-1)	- bezpośrednie, średnioterminowe, trwałe: odzyskanie przestrzeni miejskiej - głównie trawników i zieleńców wykorzystywanych jako „dzikie parkingi”, zwiększenie różnorodności biologicznej na odzyskanych przestrzeniach (1)

Obszar	Opis potencjalnych bezpośrednich oddziaływań negatywnych	Opis potencjalnych bezpośrednich oddziaływań pozytywnych
Obszar zarządzania dystrybucją ładunków	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar obsługi transportowej sektora turystyki	- bezpośrednie, średnioterminowe, trwałe: możliwość ingerencji w korytarze ekologiczne cieków wodnych oraz na faunę i florę rzeczną poprzez zagospodarowanie koryta rzeki Warty na cele turystyczne (-2)	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar zarządzania instrumentami ekonomicznymi	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Zintegrowane zarządzanie mobilnością i sposoby jej wdrażania	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, długoterminowe, trwałe: zwiększenie świadomości ekologicznej , może przyczynić się do zmniejszenia presji na środowisko przyrodnicze (1)
Zaawansowane technologicznie zarządzanie mobilnością	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie

2 Ludzie

Tabela 2 Podsumowanie oddziaływań Projektu Polityki Mobilności Transportowej Miasta Poznania na ludzi i dobra materialne

Obszar	Opis potencjalnych oddziaływań negatywnych	Opis potencjalnych oddziaływań pozytywnych
Bezpieczeństwo ruchu drogowego	- pośrednie, średnioterminowe, chwilowe: niezadowolenie osób poruszających się prywatnymi samochodami (zatlócenie ulic poza strefą uspokojonego ruchu może generować korki) (-1)	- pośrednie, długoterminowe, stałe: poprawa jakości życia i zdrowia ludzi w strefie centralnej (wprowadzenie w strefie centralnej strefy uspokojonego ruchu wpłynie na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń oraz hałasu komunikacyjnego, co przyczyni się do poprawy jakości powietrza i klimatu akustycznego w centralnej części miasta) (1)
Uwarunkowania środowiskowe	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- oddziaływanie pośrednie, średnioterminowe, stałe: poprawa jakości życia i zdrowia (w efekcie poprawy jakości powietrza oraz ograniczeniu poziomu hałasu komunikacyjnego) (2) - oddziaływanie pośrednie, długoterminowe, stałe: ograniczenie negatywnego wpływu zanieczyszczeń powietrza na stan elewacji budynków (długotrwała ekspozycja na tlenki węgla, siarki i azotu może osłabić strukturę elewacji i powodować jej kruszenie; dym i gazy spalinowe powodują silne zabrudzenia) (1)

Obszar	Opis potencjalnych oddziaływań negatywnych	Opis potencjalnych oddziaływań pozytywnych
Uwarunkowania przestrzenne i rewitalizacja	- bezpośrednie, krótkoterminowe, chwilowe: utrudnienia komunikacyjne (etap realizacji przebudowy dróg czy budowy nowych elementów infrastruktury drogowej może spowodować zamknięcie niektórych odcinków dróg, czy wstrzymanie niektórych połączeń tramwajowych) (-1)	- pośrednie, średnioterminowe, stałe: poprawa bezpieczeństwa pieszych na drodze (dostosowane dróg do osób ze szczególnymi potrzebami, wprowadzenie priorytetu dla autobusu/tramwaju, drogi rowerowe odseparowane od szerokiego chodnika i pasa dla samochodów) (3) - bezpośrednie, średnioterminowe, stałe: poprawa jakości dróg centrum miasta i obszarów zdegradowanych (budowa nowej infrastruktury drogowej, modernizacja istniejących ulic) (3)
Obszar edukacji i konsultacji społecznych	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, długoterminowe, stałe: zmiana nawyków transportowych pozwoli dopasować transport publiczny do nowych potrzeb i usprawni transport w mieście (1)
Obszar rozwoju sieci drogowej	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- bezpośrednie, długoterminowe, stałe: odciążenie dróg w centrum miasta i poprawa komfortu poruszania się w obrębie strefy pośredniej miasta (wyprowadzenie ruchu ciężarowego, w tym ruchu tranzytowego, poza obszar II/III ramy komunikacyjnej zmniejszy zatłoczenie pojazdów w strefie pośredniej) (1) - bezpośrednie, długoterminowe, stałe: poprawa jakości dróg (wybudowanie przepraw mostowych i nowych odcinków dróg w celu domknięcia ram komunikacyjnych, poprawa stanu istniejących dróg) (2)
Obszar rozwoju transportu zbiorowego	- pośrednie, średnioterminowe, stałe: niezadowolenie osób poruszających się prywatnymi samochodami (wynikające z zapewnienia priorytetu transportu publicznego) (-1)	- bezpośrednie, średnioterminowe, stałe: poprawa dostępności transportu publicznego (budowa nowych połączeń autobusowych, zagęszczenie sieci tramwajowej, dostosowanie taboru do osób ze specjalnymi potrzebami) (2) - bezpośrednie, średnioterminowe, stałe: poprawa komfortu podróży transportem publicznym (zwiększenie niezawodności transportu tramwajowego, poprawa wiat przystankowych, zadbanie o czystość taboru) (2) - bezpośrednie, długoterminowe, stałe: poprawa jakości połączeń tramwajowych (rekonstrukcja i modernizacja sieci tramwajowej, uzupełnienie i zagęszczenie sieci tramwajowej) (2)
Obszar rozwoju stref dla ruchu pieszego	- pośrednie, długoterminowe, trwałe: wzrost poczucia izolacji (budowa tzw. „sięgaczy” może sprzyjać izolacji pojedynczych rodzin, stanowi element dezintegrujący życie osiedlowe) (-1)	- bezpośrednie, długoterminowe, trwałe: poprawa komfortu i bezpieczeństwa pieszych (dostosowanie chodników do ruchu pieszych, osób z niepełnosprawnościami czy osób starszych, lokalizacja przejść dla pieszych przez ulicę w jednym poziomie, zapewnienie bezwzględного priorytetu pieszym w centrum) (3) - bezpośrednie, długoterminowe, stałe: poprawa jakości ciągów pieszych (budowy nowych ciągów pieszych i przebudowa części istniejących) (2)
Obszar rozwoju dróg rowerowych	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- bezpośrednie, długoterminowe, stałe: poprawa komfortu i bezpieczeństwa osób poruszających się rowerami (budowa nowych tras rowerowych,

Obszar	Opis potencjalnych oddziaływań negatywnych	Opis potencjalnych oddziaływań pozytywnych
		zapewnienie ciągłości tras, budowa zadaszonych, oświetlonych i monitorowanych parkingów rowerowych) (2) - pośrednie, długoterminowe, stałe: poprawa komfortu życia (zmiana środka transportu z samochodów osobowych na rowery może wpłynąć na ograniczenie emisji zanieczyszczeń i poprawę jakości powietrza; podróż rowerem zapewnia także potrzebny dla zdrowia wysiłek fizyczny) (1) - bezpośrednie, długoterminowe, stałe: poprawa infrastruktury rowerowej (budowa nowych dróg rowerowych, parkingów rowerowych) (2)
Obszar rozwoju transportu współdzielonego	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, długoterminowe, stałe: poprawa komfortu poruszania się transportem publicznym (rozwój systemów współdzielonych samochodów, rowerów i hulajnóg elektrycznych itp. daje szeroki wybór środka transportu alternatywnego dla samochodu prywatnego) (1)
Obszar rozwoju transportu kolejowego	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, średnioterminowe, stałe: dostępność dobrze skomunikowanych linią kolejową osiedli mieszkalnych w mieście (1) - bezpośrednie, długotrwałe, stałe: rozwój rynku mieszkaniowego w mieście (budowa nowych osiedli w obrębie linii kolejowych) (2)
Obszar rozwoju transportu lotniczego	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- bezpośrednie, długoterminowe, stałe: poprawa dostępności lotniska umożliwi większej grupie odbiorców korzystanie z transportu lotniczego (1)
Obszar rozwoju pojazdów o alternatywnych źródłach napędu i energii w transporcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, długoterminowe, stałe: poprawa jakości życia (ograniczenie emisji hałasu i poprawa jakości powietrza wpłyną na zdrowie mieszkańców) (1)
Obszar zarządzania ruchem	- pośrednie, średnioterminowe, stałe: niezadowolenie osób poruszających się prywatnymi samochodami (częściowe wyłączanie przestrzeni miejskiej z ruchu samochodów dla potrzeb pieszych i rowerzystów) (-1)	- bezpośrednie, długoterminowe, trwałe: poprawa komfortu i bezpieczeństwa pieszych (bezpieczeństwo pieszych stanowi najważniejsze kryterium założeń projektów transportowych) (2) - bezpośrednie, długoterminowe, trwałe: poprawa komfortu przemieszczania się środkami transportu zbiorowego (wydzielone torowiska tramwajowe, pasy i jezdnie dla autobusów umożliwią płynny przejazd tych pojazdów bez kolizji z ruchem samochodowym) (2)
Obszar zarządzania parkowaniem	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, długoterminowe, stałe: poprawa komfortu i bezpieczeństwa pieszych na drodze (wprowadzenie wysokich opłat za parkingowych oraz wysokich kar za parkowanie w miejscach do tego nieprzeznaczonych pozwoli na odzyskiwanie przestrzeni tj. chodniki) (1)
Obszar zarządzania dystrybucją ładunków	- pośrednie, średnioterminowe, stałe: wzrost kosztów logistyki i transportu towarów może wpłynąć na wzrost cen produktów/usług w centrum (-1)	- pośrednie, długoterminowe, stałe: poprawa jakości życia i zdrowia ludzi (zwiększenie udziału w transporcie towarowym kolei i pojazdów

Obszar	Opis potencjalnych oddziaływań negatywnych	Opis potencjalnych oddziaływań pozytywnych
		niskoemisyjnych ograniczy emisję zanieczyszczeń i hałasu) (1)
Obszar obsługi transportowej sektora turystyki	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- bezpośrednie, średnioterminowe, stałe: poprawa komfortu poruszania się turystów w mieście (likwidacja barier transportowych, wprowadzenie spójnych oznaczeń w różnych językach, zapewnienie dobrych połączeń komunikacją miejską do centrum miasta) (2) - bezpośrednie, średnioterminowe, stałe: ułatwienie dojazdu do miejsc rekreacyjnych (wzmocnienie połączeń komunikacją publiczną do miejsc rekreacyjnych) (1)
Obszar zarządzania instrumentami ekonomicznymi	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, długoterminowe, stałe: poprawa jakości życia i zdrowia ludzi (poprawa jakości powietrza i ograniczenie emisji hałasu pochodzącego z transportu wpłynie pozytywnie na zdrowie ludzi) (1)
Zintegrowane zarządzanie mobilnością i sposoby jej wdrażania	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, długoterminowe, stałe: poprawa jakości życia i zdrowia (przez poprawę jakości powietrza i ograniczenie hałasu pochodzącego z transportu) (1)
Zaawansowane technologicznie zarządzanie mobilnością	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, długoterminowe, stałe: poprawa jakości życia w mieście i usprawnienie poruszania się po drogach (wprowadzenie inteligentnych systemów monitorowania i zarządzania ruchem ograniczy emisję spalin oraz hałasu komunikacyjnego) (1)

3 Wody, w tym cele ochrony wód jednolitych części wód

Tabela 3. Podsumowanie oddziaływań Projektu Polityki Mobilności Transportowej Miasta Poznania na wody

Obszar	Opis potencjalnych oddziaływań negatywnych	Opis potencjalnych oddziaływań pozytywnych
Bezpieczeństwo ruchu drogowego	- wtórne, długoterminowe, stałe – ze względu na przewidywane na obszarze pośrednim tj. w części zajętej przez strefę ochronną ujęcia wód ułatwienia dla transportu, mogące skutkować zmianą przebiegu (w tym szerokością) ciągów komunikacyjnych, w tym śluzy, buspasy co może przyczynić się do zwiększenia powierzchni zajętej przez transport, co z kolei może potencjalnie kolidować z wymaganiami dotyczącymi strefy ochronnej ujęć. Na terenach poza strefą takie zmiany mogą przyczynić się do zwiększenia ilości powstających ścieków opadowych z terenów utwardzonych, a więc zwiększenia presji spowodowanej odpływem do kanalizacji deszczowej czy zbiorczej; potencjalny rozwój stref peryferyjnych i nowe możliwe inwestycje	- wtórne, średnioterminowe, stałe – ze względu na obrany kierunek nacisku na rozwój infrastruktury rowerowej, co może skutkować zmniejszeniem emisji zanieczyszczeń do wód w wyniku odprowadzania ścieków do kanalizacji lub do wód, (1)

Obszar	Opis potencjalnych oddziaływań negatywnych	Opis potencjalnych oddziaływań pozytywnych
	zatrzymujące ruch osobowy w tych strefach i kierujący dalej na transport zbiorowy może przyczynić się do powstawania obiektów kumulujących zanieczyszczenia takich jak parkingi (-1/-2)	
Uwarunkowania środowiskowe	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- wtórne, średnioterminowe, stałe – podniesienie niskoemisyjności taboru przyczyni się do zmniejszenia potencjalnych oddziaływań na wody poprzez zmniejszenie emisji np. subst. priorytetowych (1) - wtórne, długoterminowe, stałe – wprowadzanie działań związanych z błękitno – zieloną infrastrukturą na terenach komunikacyjnych zwiększy retencje i zmniejszy zanieczyszczenia przenikające potencjalnie do środowiska gruntowo – wodnego (1)
Uwarunkowania przestrzenne i rewitalizacja	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- budowa nowej infrastruktury na miejscu terenów zdegradowanych związana może być z koniecznością remediacji, a zatem docelowo z poprawą środowiska gruntowo – wodnego (2)
Obszar edukacji i konsultacji społecznych	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- wtórne, krótkoterminowe, chwilowe – edukacja w zakresie transportu zawierająca dodatkowe elementy takie jak wpływ infrastruktury drogowej czy obiektów towarzyszących typu – stacje kontroli, myjnie samochodowe, stacje benzynowe - i ich negatywny wpływ przy nieodpowiednich zachowaniach użytkowników może zmniejszyć częstotliwość takich zachowań a w konsekwencji zmniejszyć ryzyko zanieczyszczeń przenikających do wód ; konsultacje społeczne pomogłyby również zwrócić uwagę a tym samym rozpropagować aspekty środowiskowe prawnie chronionych zasobów wodnych (1)
Obszar rozwoju sieci drogowej	- wtórne, długoterminowe, stałe – założenie dostępu tranzytowego oraz rozwoju sieci dróg i ulic zapewniających dostęp do Portu lotniczego, może jako nowe ogniska zanieczyszczeń potencjalnie negatywnie oddziaływać na tereny sąsiednie, również plany domknięcia obecnych ram komunikacyjnych przewidujące budowę nowych przepraw mostowych na Warcie mogą przyczynić się do istotnych negatywnych oddziaływań krótko i średniookresowych na wody rzeki Warty i potencjalne ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych tych wód (-2)	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar rozwoju transportu zbiorowego	- wtórne, długoterminowe, stałe – zakładanym celem jest m. in. polepszenie infrastruktury towarzyszącej transportu zbiorowego, w tym budowa nowych i rozbudowa istniejących	- wtórne, średnioterminowe, stałe – inwestycje w tabor transportu zbiorowego polegające na wymianie starych i emisyjnych jednostek na nowocześniejsze niskoemisyjne potencjalnie

Obszar	Opis potencjalnych oddziaływań negatywnych	Opis potencjalnych oddziaływań pozytywnych
	zajezdni tramwajowych i autobusowych, stanowiących nowe istotne ogniska zanieczyszczeń dla środowiska gruntowo – wodnego (-2)	pozytywnie przyczyni się do zminimalizowania emisji i wtórnego zanieczyszczenia środowiska wodnego (1)
Obszar rozwoju stref dla ruchu pieszego	- wtórne, średnioterminowe, stałe – planowanie działania zmierzające do popularyzacji ruchu pieszego zakładające budowę kilku przepraw przez rzekę Wartę mogą przyczynić się do istotnych negatywnych oddziaływań krótko i średniookresowych na wody rzeki Warty i potencjalne ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych tych wód (-2)	- wtórne, średnioterminowe, stałe – wytyczenie deptaków pieszych z ograniczoną możliwością poruszania się samochodów przyczyni się do ograniczenia emisyjności, a w związku z tym pośrednio do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do wód (1)
Obszar rozwoju dróg rowerowych	- wtórne, średnioterminowe, stałe – planowanie działania zmierzające do popularyzacji ruchu rowerowego zakładające budowę kilku przepraw przez rzekę Wartę mogą przyczynić się do istotnych negatywnych oddziaływań krótko i średniookresowych na wody rzeki Warty i potencjalne ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych tych wód (-2) - wtórne, średnioterminowe, stałe – kierunek rozwoju dróg rowerowych spowoduje rozwój infrastruktury nadrzecznej – bulwary – które potencjalnie mogą stanowić zagrożenie dla celów środowiskowych (zmiany hydromorfologiczne w obrębie dolin rzecznych, zwiększenie powierzchni utwardzonych) (-1)	- wtórne, średnioterminowe, stałe – zwiększenie ruchu rowerowego może zmniejszyć potencjalną emisję zanieczyszczeń generowaną przez ruch osobowy co z kolei powinno przyczynić się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do wód (1)
Obszar rozwoju transportu współdzielonego	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar rozwoju transportu kolejowego	- wtórne, długoterminowe, stałe – infrastruktura towarzysząca kolejowym węzłom przesiadkowym taka jak np. parkingi może przyczynić się do powstawania nowych ognisk zanieczyszczeń, mogących negatywnie wpłynąć na osiągnięcie celów środowiskowych na terenach ochronnych związanych z wodami (-2)	wtórne, średnioterminowe, stałe – większe wykorzystanie transportu kolejowego może zmniejszyć potencjalną emisję zanieczyszczeń generowaną przez ruch osobowy na terenie miasta, co z kolei powinno przyczynić się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do wód (1)
Obszar rozwoju transportu lotniczego	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar rozwoju pojazdów o alternatywnych źródłach napędu i energii w transporcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- wtórne, średnioterminowe, stałe – podniesienie niskoemisyjności taboru przyczyni się do zmniejszenia potencjalnych oddziaływań na wody poprzez zmniejszenie emisji np. subst. priorytetowych (1)

Obszar	Opis potencjalnych oddziaływań negatywnych	Opis potencjalnych oddziaływań pozytywnych
Obszar zarządzania ruchem	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- wtórne, średnioterminowe, stałe – bezpieczeństwo ruchu i wprowadzone zasady m. in. bezkolizyjności i poprawy bezpieczeństwa na drogach przyczynią się do zmniejszenia liczby awarii mogących powodować szkody w środowisku, a przez to zmniejszenie potencjalnych zagrożeń dla środowiska gruntowo – wodnego (1)
Obszar zarządzania parkowaniem	- wtórne, długoterminowe, stałe – infrastruktura typu P&R może przyczynić się do powstawania nowych ognisk zanieczyszczeń, mogących negatywnie wpłynąć na osiągnięcie celów środowiskowych na terenach ochronnych związanych z wodami (-2)	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar zarządzania dystrybucją ładunków	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- wtórne, średnioterminowe, stałe – konsolidacja przewozów ciężarowych oraz wyznaczenie obszarów przeładunkowych z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury jako kierunku dalszego rozwoju tego obszaru zminimalizuje nowe inwestycje poza obszarami niezurbanizowanymi a więc zmniejszy ryzyko powstawania nowych potencjalnych ognisk zanieczyszczeń (1) - wtórne, średniookresowe, stałe – kierunek rozwoju logistyki opierający się na działaniach proekologicznych np. promowanie niskoemisyjności czy opłaty ekologiczne, powinny zmniejszyć ryzyko potencjalnych negatywnych oddziaływań na środowisko w tym środowisko gruntowo – wodne (1)
Obszar obsługi transportowej sektora turystyki	- wtórne, średnioterminowe, stałe – kierunek rozwoju opierający się m. in. na większym udostępnieniu rz. Warty potencjalnie może oznaczać nowe inwestycje niosące zagrożenia osiągnięcia celów podstawowych i podwyższonych JCW (-2)	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar zarządzania instrumentami ekonomicznymi	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- wtórne, średnioterminowe, chwilowe – popularyzacja i zwiększenie liczby pasażerów transportu publicznego może korzystnie wpłynąć na zminimalizowanie negatywnych oddziaływań spowodowanych zmniejszeniem się ruchu osobowego, a tym samym zmniejszeniem emisji do środowiska, w tym gruntowo – wodnego (1)
Zintegrowane zarządzanie mobilnością i sposoby jej wdrażania	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- wtórne, średnioterminowe, stałe – założenie polityki dotyczące oddziaływania na jakość wdrażanych rozwiązań poprzez dążenie do ich energooszczędności, wykorzystania nowych technologii i dobrych jakościowo rozwiązań powinno przyczynić się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń w tym do środowiska gruntowo – wodnego (1) - wtórne, średnioterminowe, stałe – założenia polityki dotyczące opiniowania, a także

Obszar	Opis potencjalnych oddziaływań negatywnych	Opis potencjalnych oddziaływań pozytywnych
		wykonywania analiz prowadzenie konsultacji i weryfikacji zgodności z innymi politykami i kierunkami rozwoju miasta powinno przyczynić się do uwzględnienia w kreowaniu takiego zintegrowanego zarządzania mobilnością, która uwzględni poprawnie m. in. cele środowiskowe wód (1)
Zaawansowane technologicznie zarządzanie mobilnością	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- wtórne, średnioterminowe, stałe – rozwój technologii smart city w obrębie mobilności przyczyni się do zmniejszenia awarii, upłynni ruch i zmniejszy poziom emisji zanieczyszczeń, co powinno potencjalnie zmniejszyć również emisje do środowiska wodnego np. subst priorytetowych (1)

4 Powietrze

Tabela 4 Podsumowanie oddziaływań Projektu Polityki Mobilności Transportowej Miasta Poznania na powietrze

Obszar	Opis potencjalnych oddziaływań negatywnych	Opis potencjalnych oddziaływań pozytywnych
Bezpieczeństwo ruchu drogowego	- bezpośrednie, średnioterminowe, chwilowe: pogorszenie jakości powietrza w obszarze powstałych parkingów (-1)	- bezpośrednie, średnioterminowe, stałe: poprawa jakości powietrza w strefie centralnej (wprowadzenie w strefie centralnej strefy uspokojonego ruchu wpłynie na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń z pojazdów silnikowych) (1)
Uwarunkowania środowiskowe	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, średnioterminowe, stałe: poprawa jakości powietrza w mieście (w przypadku jeśli dane z wprowadzonego monitoringu powietrza będą wpływały na regulację ruchu) (2)
Uwarunkowania przestrzenne i rewitalizacja	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- bezpośrednie, średnioterminowe, stałe: poprawa jakości powietrza (wprowadzenie priorytetu dla autobusu/tramwaju, budowa ścieżek rowerowych i nowych tras pieszych dostosowanych również dla osób ze szczególnymi potrzebami przyczyni się do ograniczenia udziału transportu osobistego w transporcie miejskim i ograniczy emisję zanieczyszczeń z pojazdów silnikowych) (2)
Obszar edukacji i konsultacji społecznych	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, długoterminowe, stałe: poprawa jakości powietrza (zwiększenie świadomości ekologicznej może przyczynić się do częstszego wybierania transportu zbiorowego lub przemieszczania się rowerem jako alternatywy dla transportu osobistego, co przełoży się na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń z pojazdów silnikowych) (2)
Obszar rozwoju sieci drogowej	- bezpośrednie, długotrwałe, stałe: powstanie nowych odcinków dróg będzie stanowiło nowe ogniska potencjalnej emisji spalin (-1)	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar rozwoju transportu zbiorowego	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, długoterminowe, stałe: poprawa jakości powietrza (poprawa konkurencyjności transportu publicznego przyczyni się do częstszego wyboru tej formy transportu, zmniejszenia udziału pojazdów

Projekt prognozy oddziaływania na środowisko projektu Polityki Mobilności Transportowej dla Poznania

Obszar	Opis potencjalnych oddziaływań negatywnych	Opis potencjalnych oddziaływań pozytywnych
		prywatnych na drogach i ograniczenia emisji zanieczyszczeń z tych pojazdów) (2)
Obszar rozwoju stref dla ruchu pieszego	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, długoterminowe, stałe: poprawa jakości powietrza w centrum (zapewnienie priorytetu pieszym w centrum ograniczy poruszanie się pojazdów silnikowych w tej części miasta) (2)
Obszar rozwoju dróg rowerowych	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, długoterminowe, stałe: poprawa jakości powietrza (zmiana środka transportu z samochodów osobowych na rowery może wpłynąć na ograniczenie emisji zanieczyszczeń) (2)
Obszar rozwoju transportu współdzielonego	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, średnioterminowe, stałe: poprawa jakości powietrza (rozwój systemów transportu współdzielonego może ograniczyć używanie samochodów prywatnych, zmniejszyć zatłoczenie pojazdów na drogach i zredukować emisję z pojazdów silnikowych) (1)
Obszar rozwoju transportu kolejowego	- bezpośrednie, długoterminowe, stałe: pogorszenie jakości powietrza w obszarze nowych gniazd suburbanizacyjnych (budowa infrastruktury mieszkaniowej, budowa nowych połączeń komunikacyjnych) (-2)	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar rozwoju transportu lotniczego	- bezpośrednie, długoterminowe, stałe: nowe połączenia lotniska z pozostałymi systemami transportu, mogą być nowym źródłem emisji zanieczyszczeń od pojazdów silnikowych (-1)	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar rozwoju pojazdów o alternatywnych źródłach napędu i energii w transporcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- bezpośredni, długoterminowy, stały: poprawa jakości powietrza (wymiana taboru zasilanego silnikami spalinowymi na pojazdy z napędem zasilanym alternatywnymi źródłami energii, w tym odnawialnymi ograniczy emisję spalin) (3)
Obszar zarządzania ruchem	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, długoterminowe, stałe: poprawa jakości powietrza w mieście (wzrost atrakcyjności transportu zbiorowego przełoży się na ograniczenie użytkowania pojazdów indywidualnych, co ograniczy emisję spalin; system sterowania ruchem doprowadzi do uspokojenia ruchu w centrum) (2)
Obszar zarządzania parkowaniem	- bezpośrednie, długoterminowe, chwilowe: pogorszenie jakości powietrza na obszarach nowych parkingów (-1)	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar zarządzania dystrybucją ładunków	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- bezpośrednie, długoterminowe, stałe: poprawa jakości powietrza (zwiększenie udziału w transporcie towarowym kolei i pojazdów niskoemisyjnych ograniczy emisję spalin) (1)
Obszar obsługi transportowej sektora turystyki	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar zarządzania instrumentami ekonomicznymi	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, długoterminowe, stałe: poprawa jakości powietrza (popularyzacja i zwiększenie liczby pasażerów transportu publicznego wpłynie na zmniejszenie zatłoczenia samochodowego a tym samym przyczyni się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń pojazdów silnikowych) (1)

Obszar	Opis potencjalnych oddziaływań negatywnych	Opis potencjalnych oddziaływań pozytywnych
Zintegrowane zarządzanie mobilnością i sposoby jej wdrażania	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, długoterminowe, stałe: poprawa jakości powietrza (popularyzacja transportu zbiorowego wpłynie na spadek ruchu samochodowego w mieście i ograniczenie emisji spalin) (1)
Zaawansowane technologicznie zarządzanie mobilnością	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, długoterminowe, stałe: poprawa jakości powietrza (wprowadzenie inteligentnych systemów monitorowania i zarządzania ruchem ograniczy zbędne przejazdy po drogach, zmniejszy zatłoczenie ulic, a przez to ograniczy emisję spalin) (1)

5 Hałas

Tabela 5 Podsumowanie oddziaływań Projektu Polityki Mobilności Transportowej Miasta Poznania na hałas

Obszar	Opis potencjalnych oddziaływań negatywnych	Opis potencjalnych oddziaływań pozytywnych
Bezpieczeństwo ruchu drogowego	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- bezpośrednie, średnioterminowe, stałe: ograniczenie poziomu hałasu pochodzącego z transportu w strefie centralnej (wprowadzenie w strefie centralnej strefy uspokojonego ruchu wpłynie na zmniejszenie emisji hałasu pochodzącego z transportu) (2)
Uwarunkowania środowiskowe	- bezpośrednie, krótkoterminowe, chwilowe: emisja hałasu pochodzącego od maszyn budowlanych (budowa i przebudowa nowych odcinków dróg będzie powodowała emisję hałasu od maszyn budowlanych) (-1)	- oddziaływanie bezpośrednie, średnioterminowe, stałe: ograniczenie poziomu hałasu pochodzącego z transportu (zastosowanie cichych nawierzchni, zielonych torowisk i stref uspokojonego ruchu) (2)
Uwarunkowania przestrzenne i rewitalizacja	- bezpośrednie, krótkoterminowe, chwilowe: emisja hałasu pochodzącego od maszyn budowlanych (budowa i przebudowa nowych odcinków dróg będzie powodowała emisję hałasu od maszyn budowlanych) (-1)	- bezpośrednie, średniookresowe, stałe: ograniczenie poziomu hałasu pochodzącego z transportu (wprowadzenie stref uspokojonego ruchu obniży poziom hałasu przez ograniczenie ilości pojazdów poruszających się w obrębie strefy oraz przez ograniczenie prędkości poruszających się pojazdów) (2)
Obszar edukacji i konsultacji społecznych	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar rozwoju sieci drogowej	- bezpośrednie, krótkoterminowe, chwilowe: emisja hałasu pochodzącego od maszyn budowlanych (budowa i przebudowa nowych odcinków dróg oraz mostów w celu domknięcia ram komunikacyjnych będzie powodowała emisję hałasu pochodzącego od maszyn budowlanych) (-1) - pośrednie, średnioterminowe, stałe: zwiększenie emisji hałasu w strefie peryferyjnej (przeniesienie ruchu pojazdów ciężarowych do strefy peryferyjnej miasta podniesie emisję hałasu) (-1)	- pośrednie, średnioterminowe, stałe: zmniejszenie emisji hałasu w strefie pośredniej (wyprowadzenie ruchu pojazdów ciężarowych poza III ramę komunikacyjną ograniczy emisję hałasu w obszarze strefy pośredniej) (1)

Projekt prognozy oddziaływania na środowisko projektu Polityki Mobilności Transportowej dla Poznania

Obszar rozwoju transportu zbiorowego	- bezpośrednie, krótkoterminowe, chwilowe: emisja hałasu pochodzącego od maszyn budowlanych (budowa buspasów, modernizacja sieci tramwajowej, uzupełnienie sieci tramwajowej będzie powodowała emisję hałasu od maszyn budowlanych) (-1)	- bezpośrednie, długoterminowe, stałe: zmniejszenie emisji hałasu tramwajowego (modernizacja sieci tramwajowej i zastosowanie wytlumienia ograniczy emisję hałasu) (2)
Obszar rozwoju stref dla ruchu pieszego	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar rozwoju dróg rowerowych	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar rozwoju transportu współdzielonego	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar rozwoju transportu kolejowego	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar rozwoju transportu lotniczego	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar rozwoju pojazdów o alternatywnych źródłach napędu i energii w transporcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- bezpośredni, długoterminowy, stały: ograniczenia emisji hałasu drogowego (wymiana taboru zasilanego silnikami spalinowymi na pojazdy z napędem zasilanym alternatywnymi źródłami energii) (2)
Obszar zarządzania ruchem	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, długoterminowe, stałe: zmniejszenie poziomu hałasu drogowego (wzrost atrakcyjności transportu zbiorowego przełoży się na ograniczenie użytkowania pojazdów indywidualnych co ograniczy emisję hałasu; system sterowania ruchem doprowadzi do uspokojenia ruchu w centrum, ograniczenie liczby pojazdów oraz prędkości w centrum miasta ogranicza emisję hałasu) (2)
Obszar zarządzania parkowaniem	- bezpośrednie, długoterminowe, chwilowe: pogorszenie klimatu akustycznego na obszarach nowych parkingów (-1)	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar zarządzania dystrybucją ładunków	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- bezpośrednie, długoterminowe, stałe: poprawa klimatu akustycznego w centrum (zwiększenie udziału w transporcie towarowym kolei i pojazdów niskoemisyjnych ograniczy emisję hałasu) (1)
Obszar obsługi transportowej sektora turystyki	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar zarządzania instrumentami ekonomicznymi	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, długoterminowe, stałe: poprawa klimatu akustycznego (popularyzacja i zwiększenie liczby pasażerów transportu publicznego wpłynie na zmniejszenie zatłoczenia samochodowego, a tym samym przyczyni się do zmniejszania uciążliwości akustycznej) (1)

Zintegrowane zarządzanie mobilnością i sposoby jej wdrażania	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, długoterminowe, stałe: poprawa klimatu akustycznego (popularyzacja transportu zbiorowego wpłynie na spadek ruchu samochodowego w mieście i ograniczenie poziomu hałasu pochodzącego z transportu) (1)
Zaawansowane technologicznie zarządzanie mobilnością	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, długoterminowe, stałe: poprawa klimatu akustycznego (wprowadzenie inteligentnych systemów monitorowania i zarządzania ruchem ograniczy zbędne przejazdy po drogach, zmniejszy zanieczyszczenie ulic, upłyni ruch, a przez to ograniczy emisję hałasu pochodzącego z transportu) (1)

6 Krajobraz, zabytki i dobra materialne

Tabela 6 Podsumowanie oddziaływań Projektu Polityki Mobilności Transportowej Miasta Poznania na krajobraz i zabytki

Obszar	Opis potencjalnych oddziaływań negatywnych	Opis potencjalnych oddziaływań pozytywnych
Bezpieczeństwo ruchu drogowego	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Uwarunkowania środowiskowe	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- oddziaływanie bezpośrednie, średnioterminowe, stałe: poprawa walorów estetycznych krajobrazu miasta (wprowadzenie zielonych torowisk oraz elementów błękitno-zielonej infrastruktury) (1) - oddziaływanie pośrednie, długoterminowe, stałe: ograniczenie negatywnego wpływu zanieczyszczeń powietrza na stan elewacji obiektów zabytkowych (długotrwała ekspozycja na tlenki węgla, siarki i azotu może osłabić strukturę elewacji i powodować jej kruszenie; dym i gazy spalinowe powodują silne zabrudzenia) (1)
Uwarunkowania przestrzenne i rewitalizacja	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- bezpośrednie, średnioterminowe, stałe: poprawa walorów estetycznych krajobrazu miasta (budowa nowej infrastruktury drogowej, modernizacja istniejących ulic, wprowadzenie elementów błękitno-zielonej infrastruktury oraz urozmaicenie zieleni miejskiej) (3) - pośrednie, średnioterminowe, stałe: poprawa walorów estetycznych dróg w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów zabytkowych wpłynie na odbiór wizualny samego zabytku (poprawa walorów estetycznych dróg w bezpośrednim sąsiedztwie zabytków) (1)
Obszar edukacji i konsultacji społecznych	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar rozwoju sieci drogowej	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, średnioterminowe, stałe: poprawa walorów estetycznych krajobrazu miasta (poprawa stanu istniejących dróg) (1) - pośrednie, średnioterminowe, stałe: ograniczenie drgań mogących uszkodzić konstrukcję budynków

Obszar	Opis potencjalnych oddziaływań negatywnych	Opis potencjalnych oddziaływań pozytywnych
		zabytkowych (wyprowadzenie ruchu pojazdów ciężarowych poza strefę centralną i pośrednią ograniczy drgania powstające podczas przejazdu pojazdów ciężkich) (1)
Obszar rozwoju transportu zbiorowego	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- bezpośrednie, średnioterminowe, stałe: poprawa walorów estetycznych krajobrazu miasta (wprowadzenie zielonych torowisk) (1) - bezpośrednie, długoterminowe, stałe: zmniejszenie drgań od transportu tramwajowego (modernizacja sieci tramwajowej i zastosowanie wytłumienia ograniczy drgania) (2) - oddziaływanie pośrednie, długoterminowe, stałe: ograniczenie negatywnego wpływu zanieczyszczeń powietrza na stan elewacji obiektów zabytkowych (długotrwała ekspozycja na tlenki węgla, siarki i azotu może osłabić strukturę elewacji i powodować jej kruszenie; dym i gazy spalinowe powodują silne zabrudzenia) (1)
Obszar rozwoju stref dla ruchu pieszego	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar rozwoju dróg rowerowych	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar rozwoju transportu wspólnego	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar rozwoju transportu kolejowego	- bezpośrednie, długoterminowe, stałe: przekształcenie krajobrazu naturalnego w krajobraz miejski (budowa infrastruktury mieszkaniowej, budowa nowych połączeń komunikacyjnych) (-2)	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar rozwoju transportu lotniczego	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar rozwoju pojazdów o alternatywnych źródłach napędu i energii w transporcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar zarządzania ruchem	- pośrednie, średnioterminowe, stałe: pogorszenie estetyki krajobrazu miejskiego (w przypadku źle wkomponowanych w istniejącą tkankę miejską nowych elementów infrastruktury drogowej: tablice zmiennej treści, nowe oznakowania drogowe) (-1)	- pośrednie, długoterminowe, stałe: poprawa estetyki krajobrazu miejskiego (rezygnacji z systemu sygnalizacji świetlnej) (1)
Obszar zarządzania parkowaniem	- bezpośrednie, długoterminowe, stałe: pogorszenie estetyki krajobrazu miejskiego w obrębie nowych parkingów (-1)	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar zarządzania	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie

Obszar	Opis potencjalnych oddziaływań negatywnych	Opis potencjalnych oddziaływań pozytywnych
dystrybucją ładunków		
Obszar obsługi transportowej sektora turystyki	- pośrednie, średnioterminowe, stałe: pogorszenie estetyki krajobrazu miejskiego (w przypadku źle wkomponowanych w istniejącą tkankę miejską systemu informacyjnego) (-1) - pośrednie, średnioterminowe, stałe: pogorszenie estetyki obiektów zabytkowych (w przypadku źle wkomponowanych w istniejącą tkankę miejską systemu informacyjnego) (-1)	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar zarządzania instrumentami ekonomicznymi	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Zintegrowane zarządzanie mobilnością i sposoby jej wdrażania	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Zaawansowane technologicznie zarządzanie mobilnością	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie

7 Klimat (w tym adaptacja do zmian klimatu)

Tabela 7 Podsumowanie oddziaływań Projektu Polityki Mobilności Transportowej Miasta Poznania na klimat

Obszar	Opis potencjalnych bezpośrednich oddziaływań negatywnych	Opis potencjalnych bezpośrednich oddziaływań pozytywnych
Bezpieczeństwo ruchu drogowego	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- wtórne, długoterminowe, stałe: edukacja w zakresie ekologicznej jazdy, możliwy pozytywny wpływ na temperaturę i komfort termiczny użytkowników przestrzeni drogowej (1)
Uwarunkowania środowiskowe	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- bezpośrednie, długoterminowe, stałe: system monitoringu emisji wraz z wymianą taboru na niskoemisyjny, transport alternatywny - poprawa komfortu termicznego (2), - bezpośrednie, długoterminowe, stałe: uwzględnienie „błękitno-zielonej” infrastruktury, udziały zieleni towarzyszącej ciągom komunikacyjnym, gospodarki wodami opadowymi – wpływ na uwarunkowania termiczne, łagodzenie skutków fal upałów, zarządzanie wodą opadową (2)
Uwarunkowania przestrzenne i rewitalizacja	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, długoterminowe, stałe: budowa nowej infrastruktury na miejscu obszarów zdegradowanych jest szansą na wdrożenie proekologicznych rozwiązań transportowych(1)
Obszar edukacji i konsultacji społecznych	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, długoterminowe, stałe: edukacja w zakresie ekologicznych rozwiązań transportowych, różnorodne metody dotarcia do odbiorcy – wpływa

Obszar	Opis potencjalnych bezpośrednich oddziaływań negatywnych	Opis potencjalnych bezpośrednich oddziaływań pozytywnych
		pozytywnie na włączenie wszystkich grup społecznych do dyskusji - wzrost świadomości potrzeb adaptacyjnych (1)
Obszar rozwoju sieci drogowej	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, długoterminowe, stałe: wyprowadzenie ruchu ciężarowego, w tym ruchu tranzytowego, poza obszar II/III ramy komunikacyjnej i odciążenie strefy centralnej od zatłoczenia samochodowego – wpływ na komfort termiczny i redukcję emisji w centrum miasta (2)
Obszar rozwoju transportu zbiorowego	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, średnioterminowe, stałe: wprowadzenia dynamicznych rozkładów jazdy uwzględniających rzeczywiste warunki ruchu – potencjalnie poprawa koncentracji emisji oraz wpływ na redukcję dyskomfortu termicznego (2)
Obszar rozwoju stref dla ruchu pieszego	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- bezpośrednie, długoterminowe, stałe: budowa ciągów pieszych ułatwiających dostęp do terenów zielonych i rekreacyjnych – poprawa komfortu użytkowania przestrzeni w okresach podwyższonych temperatur (1)
Obszar rozwoju dróg rowerowych	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- bezpośrednie, długoterminowe, stałe: rozwój systemu roweru miejskiego – redukcja emisji zanieczyszczeń w centrum (1)
Obszar rozwoju transportu współdzielonego	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, długoterminowe, stałe: wspieranie tzw. „carpoolingu” – redukcja emisji, poprawa komfortu termicznego (1)
Obszar rozwoju transportu kolejowego	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar rozwoju transportu lotniczego	- wtórne, długotrwałe, stałe: ułatwienie dostępu do lotniska potencjalnie wpływa na zwiększenie ruchu lotniczego – wzrost emisji pochodzenia lotniczego (-2)	- pośrednie, długoterminowe, stałe: wskazanie dronów jako alternatywnego środka obsługi powietrznej transportu – niskoemisyjność (1)
Obszar rozwoju pojazdów o alternatywnych źródłach napędu i energii w transporcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, długoterminowe, stałe: wymiana taboru na pojazdy z napędem alternatywnym, w tym źródłami odnawialnymi (fotowoltaika) – pozytywny wpływ na poziomy emisji, komfort termiczny (2)
Obszar zarządzania ruchem	- pośrednie, średniookresowe, stałe: uspokojenie ruchu nie zawsze prowadzi do zmniejszenia się emisyjności, może pozostawać w konflikcie z celem: skrócenie czasu podróży (-1)	- pośrednie, długoterminowe, stałe: wprowadzenie inteligentnego systemu transportowego – poprawa komfortu użytkowników, zmniejszenie emisji, monitoring, skrócenie czasu podróży (2)
Obszar zarządzania parkowaniem	- bezpośrednie, długookresowe, stałe: sytuowanie parkingów może generować wzrost dużych powierzchni nieprzepuszczalnych, generujących negatywny wpływ na komfort termiczny w mieście, jak również problemy z odprowadzeniem i retencją wód opadowych (-1)	- pośrednie, długoterminowe, stałe: wyższe opłaty za parkowanie w centrum miasta – potencjalny spadek emisji, wpływ na redukcję działania miejskiej wyspy ciepła (2) , - bezpośrednie, długoterminowe, stałe: rozwój stref P&R - potencjalnie odciążenie centralnych stref miasta i spadek emisji (1)

Obszar	Opis potencjalnych bezpośrednich oddziaływań negatywnych	Opis potencjalnych bezpośrednich oddziaływań pozytywnych
Obszar zarządzania dystrybucją ładunków	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- wtórne, długoterminowe, stałe: minimalizacja uciążliwości związanych z dystrybucją ładunków – wzrost udziału kolei oraz floty niskoemisyjnej – poprawa stosunków termicznych (2) - pośrednie, długoterminowe, stałe: rozważenie wprowadzenia opłat ekologicznych dla pojazdów niespełniających norm – potencjalnie zmniejszenie emisji (1)
Obszar obsługi transportowej sektora turystyki	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- wtórne, średnioterminowe, stałe: w sezonie letnim dojazdy do obszarów rekreacyjnych, są wzmacniane transportem publicznym, szczególnie w weekendy, gdzie częstotliwość kursów powinna być dostosowana do szczytu komunikacyjnego – pozytywny wpływ na komfort termiczny w mieście (1)
Obszar zarządzania instrumentami ekonomicznymi	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Zintegrowane zarządzanie mobilnością i sposoby jej wdrażania	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, długoterminowe, stałe: rozważenie systemu ruchomych godzin pracy – wpływ na regulację kumulacji przemieszczeń w mieście (1)
Zaawansowane technologicznie zarządzanie mobilnością	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, długoterminowe, stałe: integralność systemów oraz monitoring – pozytywny wpływ na programowanie przyszłych rozwiązań adaptacyjnych w oparciu o informację lokalną (2)

8 Powierzchnia ziemi (w tym gleby) i zasoby naturalne

Tabela 8 Podsumowanie oddziaływań Projektu Polityki Mobilności Transportowej Miasta Poznania na powierzchnię ziemi i zasoby naturalne

Obszar	Opis potencjalnych bezpośrednich oddziaływań negatywnych	Opis potencjalnych bezpośrednich oddziaływań pozytywnych
Bezpieczeństwo ruchu drogowego	- bezpośrednie, długoterminowe, stałe – zwiększenie powierzchni nieprzepuszczalnej na potrzeby budowy parkingów (-1)	- pośrednie, krótkoterminowe, stałe- zwiększanie bezpieczeństwa w ruchu drogowym przyczyni się do mniejszej ilości wypadków, a tym samym zmniejszy ilość zdarzeń powodujących niekontrolowany wypływ płynów eksploatacyjnych mogących skażić gleby w najbliższym sąsiedztwie drogi (1)
Uwarunkowania środowiskowe	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, średnioterminowe, stałe – zmniejszanie natężenia ruchu co przełoży się na zmniejszanie emisji zanieczyszczeń do powietrza i odkładania się ich w gruncie (1)
Uwarunkowania przestrzenne i rewitalizacja	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- pośrednie, długoterminowe, stałe – objęcie rewitalizacją terenów poprzemysłowych będzie musiało być poprzedzone remediacją/wymianą gruntów skażonych, co pozytywnie wpłynie na

Obszar	Opis potencjalnych bezpośrednich oddziaływań negatywnych	Opis potencjalnych bezpośrednich oddziaływań pozytywnych
		jakość gruntów w mieście i przeciwdziałać będzie dalszemu rozprzestrzenianiu się zanieczyszczeń (2) - wtórne, średnioterminowe, stałe - Wzrost udziału komunikacji zbiorowej w podróżach wpłynie na zmniejszenie natężenia ruchu, co przełoży się na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza i odkładania się ich w gruncie (1)
Obszar edukacji i konsultacji społecznych	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalne małej skali i efekcie	- wtórne, długoterminowe, stałe – wzrost świadomości uczestników ruchu drogowego oraz wskazywanie prawidłowych wzorców zachowań może się przełożyć na redukcję ilości pojazdów samochodowych przemieszczających się po drogach, co przełoży się na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza i odkładania się ich w gruncie (1)
Obszar rozwoju sieci drogowej	- bezpośrednie, krótkoterminowe, stałe – rozbudowa sieci drogowej wraz z budową węzłów przesiadkowych spowoduje wzrost powierzchni nieprzepuszczalnej . Można również domniemywać, że gleby wzdłuż nowych ciągów komunikacyjnych ulegną zanieczyszczeniu (-2)	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalne małej skali i efekcie
Obszar rozwoju transportu zbiorowego	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalne małej skali i efekcie	- wtórne, średnioterminowe, stałe - Wzrost udziału komunikacji zbiorowej w podróżach wpłynie na zmniejszenie natężenia ruchu, co przełoży się na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza i odkładania się ich w gruncie (1)
Obszar rozwoju stref dla ruchu pieszego	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- wtórne, średnioterminowe, stałe – Zwiększenie priorytetu pieszych powinno skutkować zmniejszeniu natężenia ruchu, na odcinkach dróg, co przełoży się na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza i odkładania ich w gruncie (1)
Obszar rozwoju dróg rowerowych	- bezpośrednie, krótkoterminowe, stałe – rozbudowa sieci dróg rowerowych, w szczególności na terenach zielonych spowoduje wzrost powierzchni nieprzepuszczalnej (-1)	- wtórne, średnioterminowe, stałe – Zwiększenie długości ciągów rowerowych oraz zwiększenie dostępności stacji rowerów współdzielonych, powinno skutkować zmniejszeniu natężenia ruchu na drogach, co przełoży się na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza i odkładania ich w gruncie (1)
Obszar rozwoju transportu wspólnego	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar rozwoju transportu kolejowego	- bezpośrednie, krótkoterminowe, stałe – zwiększenie powierzchni nieprzepuszczalnej na potrzeby budowy węzłów przesiadkowych (-1) - bezpośrednie, krótkoterminowe, stałe – suburbanizacja wzdłuż linii kolejowych wpłynie na zwiększenie powierzchni nieprzepuszczalnej i zwiększenia terenów zmienionych antropogenicznie (-1)	- pośrednie, średnioterminowe, stałe – większe wykorzystanie transportu kolejowego powinno skutkować zmniejszeniem natężenia ruchu, na drogach, co przełoży się na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza i odkładania ich w gruncie (1)

Projekt prognozy oddziaływania na środowisko projektu Polityki Mobilności Transportowej dla Poznania

Obszar	Opis potencjalnych bezpośrednich oddziaływań negatywnych	Opis potencjalnych bezpośrednich oddziaływań pozytywnych
Obszar rozwoju transportu lotniczego	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar rozwoju pojazdów o alternatywnych źródłach napędu i energii w transporcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- bezpośrednie, średnioterminowe, stałe – zwiększenie pozyskania energii ze źródeł odnawialnych wpłynie pozytywnie na racjonalne wykorzystanie surowców energetycznych (1) - wtórne, średnioterminowe, stałe – wykorzystanie źródeł zasilania o zredukowanej lub zerowej emisyjności przełoży się na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza i odkładania ich w gruncie (1)
Obszar zarządzania ruchem	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- wtórne, krótkoterminowe, stałe zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym przyczyni się do mniejszej ilości wypadków, a tym samym zmniejszy ilość zdarzeń powodujących niekontrolowany wypływ płynów mogących skażać gleby w najbliższym sąsiedztwie drogi (1)
Obszar zarządzania parkowaniem	- bezpośrednie, długoterminowe, stałe – zwiększenie powierzchni nieprzepuszczalnej na potrzeby budowy parkingów park and ride oraz nowe miejsca powstawanie zanieczyszczeń (-1)	- pośrednie, krótkoterminowe, stałe – zmniejszenie ilości miejsc postojowych w centrum miasta zmniejszy możliwości przenikania płynów eksploatacyjnych z pojazdów do gleb, w tym rejonie (1)
Obszar zarządzania dystrybucją ładunków	- bezpośrednie, długoterminowe, stałe – zwiększenie powierzchni nieprzepuszczalnej na potrzeby budowy centrów przeładunku (-1)	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar obsługi transportowej sektora turystyki	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie
Obszar zarządzania instrumentami ekonomicznymi	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- wtórne, średnioterminowe, stałe – finansowe zachęcenie do korzystania z transportu publicznego powinno skutkować zmniejszeniem natężenia ruchu, na drogach, co przełoży się na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza i odkładania ich w gruncie (1)
Zintegrowane zarządzanie mobilnością i sposoby jej wdrażania	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- wtórne, długoterminowe, stałe – wzrost świadomości uczestników ruchu drogowego oraz wskazywanie prawidłowych wzorców zachowań może się przełożyć na redukcję ilości pojazdów samochodowych przemieszczających się po drogach co przełoży się na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza i odkładania ich w gruncie (1)
Zaawansowane technologicznie zarządzanie mobilnością	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie	- brak zidentyfikowanych oddziaływań lub oddziaływania nieznaczące o pomijalnie małej skali i efekcie