

Załącznik B. do Zmiany Treści SWZ Nr 1

Załącznik Nr 2 do umowy

Ocena DNSH

Ocena „nie czyn poważnych szkód” - Do No Significant Harm - (DNSH) dla rodzajów działań

Etap 1: przeanalizowanie sześciu celów środowiskowych celem określenia tych, które wymagają merytorycznej oceny

Jeżeli nie:

- a. środek nie ma żadnego albo nie ma znaczącego przewidywalnego wpływu na cel środowiskowy** związanego z bezpośrednimi i pierwotnymi pośrednimi skutkami środka w całym jego cyklu życia, ze względu na swój charakter, i jako taki uznaje się go za zgodny z zasadą „nie czyn poważnych szkód” w odniesieniu do odpowiedniego celu;
- b. środek jest monitorowany jako wspierający cel związany ze zmianą klimatu lub cel środowiskowy o współczynniku 100 %** i jako taki uznaje się go za zgodny z zasadą „nie czyn poważnych szkód” w odniesieniu do odpowiedniego celu;
- c. środek wnosi „istotny wkład” w realizację celu środowiskowego zgodnie z rozporządzeniem w sprawie systematyki** i jako taki uznaje się go za zgodny z zasadą „nie czyn poważnych szkód” w odniesieniu do odpowiedniego celu.

Jeżeli tak:

Etap 2: przedstawienie merytorycznej oceny zgodności z zasadą „nie czyn poważnych szkód” w odniesieniu do tych celów środowiskowych, które jej wymagają

Priorytet - Zrównoważona mobilność miejska

Rodzaje działań: Tworzenie i rozbudowa ekologicznych, zintegrowanych sieci transportu publicznego

Opis działania

W ramach działania przewiduje się realizację następujących typów inwestycji:

- zakup bezemisyjnego taboru tramwajowego i trolejbusowego i autobusowego;
- budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury na potrzeby transportu zbiorowego i komplementarnych form mobilność (ruch pieszy, rowerowy, oraz inne aktywne formy mobilności), w tym integracja różnych form mobilności w postaci centrów przesiadkowych dla transportu publicznego;
- infrastruktura ładowania/tankowania samochodów zeroemisyjnych, spełniającej wymogi Dyrektywy 2014/94/UE oraz zapewniającej niedyskryminacyjny dostęp dla wszystkich użytkowników – jeżeli nie ma możliwości finansowania inwestycji ze źródeł prywatnych lub z pomocy zwrotnej, a inwestycja uzasadniona jest odpowiednią analizą popytu.

W ramach planowanych przedsięwzięć nie planuje się inwestycji dotyczącej infrastruktury drogowej, służącej indywidualnemu ruchowi samochodowemu, z wyłączeniem parkingów P+R („parkuj i jedź”), dla których wsparcie będzie możliwe pod warunkiem zlokalizowania ich na obrzeżach miast, w miejscach zapewniających odpowiednią integrację z publicznym transportem zbiorowym. Przewiduje się również inwestycje dotyczące digitalizacji systemu mobilności w mieście (ITS, wspólne bilety, informacja i planowanie podróży, powiązane z wdrażaniem integracji taryfowej oraz koncepcji „Mobilność jako usługa”).

Etap 1. Analiza sześciu celów środowiskowych, celem określenia tych które wymagają merytorycznej oceny

Część 1 Lista kontrolna

Proszę wskazać, które spośród wymienionych poniżej celów środowiskowych wiążą się z koniecznością poddania środka merytorycznej ocenie pod kątem zgodności z zasadą „nie czynić poważnych szkód”		ta k	ni e	Uzasadnienie, w przypadku gdy zaznaczone pole "Nie"
Łagodzenie zmian klimatu	Zakup bezemisyjnego taboru tramwajowego i trolejbusowego i autobusowego		X	Charakter planowanych inwestycji (wdrażanie nowoczesnych, zero- i niskoemisyjnych rozwiązań w sektorze transportu zbiorowego) należy uznać za znaczący wkład w łagodzenie zmiany klimatu, gdyż w/w działania w istotny sposób powinny przyczynić się, co najmniej do ograniczania emisji gazów cieplarnianych, jakie mogłyby zostać wyemitowane w trakcie eksploatacji konwencjonalnych środków transportu (np. pojazdy spalinowe). Istotna zmiana jakościowa dokona się zatem w zakresie zmniejszenia zużycia paliw kopalnych, emisji CO ₂ i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i mieszkańców m.in. poprzez zwiększenie efektywności energetycznej systemu transportowego. Oczekuje się wykorzystania pojazdów napędzanych energią elektryczną pochodzącą z OZE i zielonego wodoru. Należy też odnieść się do zmian w zakresie stosowania taboru spełniającego normy emisyjne Euro 6 i jego kolejne wersje (6c, 6d-Temp i 6d), a od 2025 obowiązywać będzie norma Euro 7. Działania promujące transport bezemisyjny kwalifikują się do obszaru interwencji "Tabor na potrzeby czystego transportu miejskiego" ze współczynnikiem do obliczania wsparcia na cele związane ze zmianą klimatu na poziomie 100%. Zatem realizację w/w działania uznaje się za spełniające kryteria oceny zgodności z zasadą w odniesieniu do celu środowiskowego, jakim jest łagodzenie zmian klimatu.
	Budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury na potrzeby transportu zbiorowego i komplementarnych form mobilności (ruch pieszey, rowerowy, oraz inne aktywne formy mobilności), w tym integracja różnych form mobilności w postaci centrów przesiadkowych		X	Działania polegające na inwestowaniu w infrastrukturę na potrzeby transportu zbiorowego i komplementarnych form mobilności wpisują się w obszar interwencji "Infrastruktura na potrzeby czystego transportu miejskiego" ze współczynnikiem do obliczania wsparcia na cele związane ze zmianą klimatu na poziomie 100%. Charakter planowanych inwestycji (budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury na potrzeby transportu zbiorowego i komplementarnych form mobilności), pod warunkiem że odnosić się będzie do infrastruktury umożliwiającej eksploatację taboru bezemisyjnego, wskazuje również na istotny wkład w łagodzenie zmiany klimatu (np. poprzez ograniczanie emisji gazów

	dla transportu publicznego		<p>cieplarnianych, w tym emisji CO₂ i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i mieszkańców, zmniejszenia zużycia paliw kopalnych). W przypadku projektów nakierowanych na budowę, przebudowę lub modernizację infrastruktury na potrzeby transportu zbiorowego i komplementarnych form mobilność, na etapie prowadzonych prac budowlanych mogą zostać emitowane gazy cieplarniane i pyły, co związane będzie, np. z przygotowaniem placu budowy, eksploatacją maszyn. Przewidywanym rezultatem działania będzie zwiększenie zrównoważonej mobilności mieszkańców i lepszej kondycji ekologicznej tych obszarów, w związku z tym należy spodziewać się, że w perspektywie długoterminowej realizacja działania nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko. Generalnie projekty ukierunkowane na zrównoważony mobilny transport powinny przyczynić się do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych wskutek zmniejszenia udziału transportu indywidualnego na korzyść zwiększenia udziału transportu miejskiego. Dla przedsięwzięć wspieranych w ramach działania przewiduje się ich weryfikację pod kątem konieczności uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a także pod kątem konieczności przeprowadzenia ocen oddziaływania na środowisko (OOS), zgodnie z dyrektywą 2011/92/UE, tak aby na etapie planowania, realizacji, eksploatacji i likwidacji były one optymalnie przystosowane do postępujących zmian klimatu, jak również by nie powodowały zwiększenia wrażliwości elementów środowiska na zmiany klimatu.</p>
	Infrastruktura ładowania/tankowania samochodów zeroemisyjnych, spełniającej wymogi Dyrektywy 2014/94/UE oraz zapewniającej niedyskryminacyjny dostęp dla wszystkich użytkowników	X	<p>Działanie kwalifikuje się do objęcia go obszarem interwencji "Infrastruktura paliw alternatywnych", jeżeli cel działania jest zgodny z dyrektywą (UE) 2018/2001 w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych. Zatem realizację w/w działania można uznać się za spełniające kryteria oceny zgodności z zasadą „nie czyni poważnych szkód” w odniesieniu do celu środowiskowego.</p>
Adaptacja do zmian klimatu	Zakup bezemisyjnego taboru tramwajowego i trolejbusowego i autobusowego	X	<p>Charakter planowanych inwestycji (wdrażanie nowoczesnych, zero- i niskoemisyjnych rozwiązań w sektorze transportu zbiorowego) należy uznać za znaczący wkład w łagodzenie zmiany klimatu, gdyż w/w działania w istotny sposób powinny przyczynić się, co najmniej do ograniczania emisji gazów cieplarnianych, jakie mogłyby zostać wyemitowane w trakcie eksploatacji konwencjonalnych środków transportu (np. pojazdy spalinowe). Istotna zmiana jakościowa dokona się zatem w zakresie zmniejszenia zużycia paliw kopalnych, emisji</p>

			CO ₂ i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i mieszkańców m.in. poprzez zwiększenie efektywności energetycznej systemu transportowego. Działania promujące transport bezemisyjny kwalifikują się do obszaru interwencji "Tabor na potrzeby czystego transportu miejskiego" ze współczynnikiem do obliczania wsparcia na cele związane ze zmianą klimatu na poziomie 100%. Zatem realizację w/w działania uznaje się za spełniającą kryteria oceny zgodności z zasadą w odniesieniu do celu środowiskowego, jakim jest adaptacja do zmian klimatu.
	Budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury na potrzeby transportu zbiorowego i komplementarnych form mobilności (ruch pieszy, rowerowy, oraz inne aktywne formy mobilności), w tym integracja różnych form mobilności w postaci centrów przesiadkowych dla transportu publicznego	X	Działania polegające na inwestowaniu w infrastrukturę na potrzeby transportu zbiorowego i komplementarnych form mobilności wpisują się w obszar interwencji "Infrastruktura na potrzeby czystego transportu miejskiego" ze współczynnikiem do obliczania wsparcia na cele związane ze zmianą klimatu na poziomie 100%, zatem zgodnie z Rozporządzeniem Ogólnym (CPR), działanie to uznaje się za zgodne z zasadą w odniesieniu do tego celu. Charakter planowanych inwestycji (budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury na potrzeby transportu zbiorowego i komplementarnych form mobilności), pod warunkiem że odnoszą się będzie do infrastruktury umożliwiającej eksploatację taboru bezemisyjnego, wskazuje również na istotny wkład w łagodzenie zmiany klimatu (np. poprzez ograniczanie emisji gazów cieplarnianych, w tym emisji CO ₂ i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i mieszkańców, zmniejszenia zużycia paliw kopalnych). W przypadku projektów skierowanych na budowę, przebudowę lub modernizację infrastruktury na potrzeby transportu zbiorowego i komplementarnych form mobilności, na etapie prowadzonych prac budowlanych mogą zostać emitowane gazy cieplarniane i pyły, co związane będzie, np. z przygotowaniem placu budowy, eksploatacją maszyn. Przewidywanym rezultatem działania będzie zwiększenie zrównoważonej mobilności mieszkańców i lepszej kondycji ekologicznej tych obszarów, w związku z tym należy spodziewać się, że w perspektywie długoterminowej realizacja działania nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko. Generalnie projekty ukierunkowane na zrównoważony mobilny transport powinny przyczynić się do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych wskutek zmniejszenia udziału transportu indywidualnego na korzyść zwiększenia udziału transportu miejskiego. Dla przedsięwzięć wspieranych w ramach działania przewiduje się ich weryfikację pod kątem konieczności uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a także pod kątem konieczności przeprowadzenia ocen oddziaływania na środowisko (OOŚ), zgodnie z dyrektywą 2011/92/UE, tak aby na etapie planowania, realizacji, eksploatacji i likwidacji były one

			<p>optymalnie przystosowane do postępujących zmian klimatu, jak również by nie powodowały zwiększenia wrażliwości elementów środowiska na zmiany klimatu.</p>
	<p>Infrastruktura ładowania/tankowania samochodów zeroemisyjnych, spełniającej wymogi Dyrektywy 2014/94/UE oraz zapewniającej niedyskryminacyjny dostęp dla wszystkich użytkowników</p>	X	<p>Działanie kwalifikuje się do objęcia go obszarem interwencji "Infrastruktura paliw alternatywnych". Zgodnie z Rozporządzeniem Ogólnym (CPR), w/w obszar można wykorzystać w odniesieniu do elementów działań związanych z interwencjami w zakresie paliw alternatywnych, w tym ładowania pojazdów elektrycznych, lub transportu publicznego), jeżeli cel działania jest zgodny z dyrektywą (UE) 2018/2001 w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych. Obszar ten scharakteryzowano współczynnikiem zmiany klimatu na poziomie 100%. Przewiduje się, że po zrealizowaniu w/w działania, pośrednio i bezpośrednio, w perspektywie długoterminowej realizacja zadania może mieć pozytywny wpływ na klimat, w związku z potencjalnym zwiększaniem udziału pojazdów napędzanych alternatywnie (pojazdy zeroemisyjne). Może to potencjalnie zmniejszyć emisję zanieczyszczeń do powietrza, z których część przenika potem do wód. Dodatkowo, planowane działania będą spełniać wymogi Dyrektywy 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Działanie to uznaje się za zgodne z zasadą w odniesieniu do tego celu.</p>
<p>Zrównoważone wykorzystanie i ochrona zasobów wodnych i morskich</p>	<p>Zakup bezemisyjnego taboru tramwajowego i trolejbusowego i autobusowego</p>	X	<p>Działanie nie powinno mieć żadnego albo nie będzie mieć znaczącego przewidywalnego wpływu na cel środowiskowy zrównoważone wykorzystanie i ochrona zasobów wodnych i morskich, związanego z bezpośrednimi i pierwotnymi pośrednimi skutkami działania w całym jego cyklu życia, ze względu na swój charakter, i jako taki uznaje się go za zgodny z zasadą w odniesieniu do analizowanego celu. Nie przewiduje się, aby w/w działań negatywnie wpływały na wody i ich jakość. Przewiduje się, że realizacja omawianych przedsięwzięć powinna przyczynić się do znaczącego ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych, a zatem powodować pośredni pozytywny wpływ na stan i jakość wód. Wprowadzanie taboru bezemisyjnego powinno ograniczyć ilości zanieczyszczeń emitowanych do środowiska, takich jak np. dwutlenek siarki, tlenki azotu, dwutlenek węgla oraz różnego rodzaju pyły, które pośrednio mogłyby przedostawać się do wód w wyniku depozycji suchej (pyły) lub mokrej (opady), a następnie kierowane i wprowadzane do wód.</p>

	<p>Budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury na potrzeby transportu zbiorowego i komplementarnych form mobilności (ruch pieszzy, rowerowy, oraz inne aktywne formy mobilności), w tym integracja różnych form mobilności w postaci centrów przesiadkowych dla transportu publicznego</p>		<p>X</p> <p>Działanie nie powinno mieć żadnego albo nie będzie mieć znaczącego przewidywalnego wpływu na cel środowiskowy zrównoważone wykorzystanie i ochrona zasobów wodnych i morskich, związanego z bezpośrednimi i pierwotnymi pośrednimi skutkami działania w całym jego cyklu życia, ze względu na swój charakter, i jako taki uznaje się go za zgodny z zasadą w odniesieniu do analizowanego celu. Na podstawie analizy charakterystyki przewidywanych przedsięwzięć można spodziewać się ewentualnych oddziaływań na etapie budowy, przebudowy lub modernizacji infrastruktury. Wówczas mogą wstąpić potencjalne zagrożenia dla wód podziemnych, związane z ewentualnymi przypadkami rozlania substancji (paliwa, oleje, smary) na powierzchnię terenu, która wraz z infiltrującymi opadami przedostawać się może do wód podziemnych. Ewentualny wpływ prac budowlanych na środowisko gruntowo-wodne będzie krótkotrwały i przemijający i nie spowoduje zmiany stosunków wodnych na danym terenie. Nie powinien pogorszyć się również ogólny stan wód. Nie zidentyfikowano ryzyka degradacji środowiska związanego z zachowaniem jakości wody i deficytem wody. Nie są to przedsięwzięcia wodochłonne ani generujące powstawanie znacznych ilości ścieków.</p>
	<p>Infrastruktura ładowania/tankowania samochodów zeroemisyjnych, spełniającej wymogi Dyrektywy 2014/94/UE oraz zapewniającej niedyskryminacyjny dostęp dla wszystkich użytkowników</p>		<p>X</p> <p>Działanie nie powinno mieć żadnego albo nie będzie mieć znaczącego przewidywalnego wpływu na cel środowiskowy zrównoważone wykorzystanie i ochrona zasobów wodnych i morskich, związanego z bezpośrednimi i pierwotnymi pośrednimi skutkami działania w całym jego cyklu życia, ze względu na swój charakter, i jako taki uznaje się go za zgodny z zasadą w odniesieniu do analizowanego celu. W ramach planowanych działań przewiduje się, że potencjalne negatywne oddziaływanie może wystąpić na etapie budowy lub rozbudowy infrastruktury ładowania/tankowania samochodów zeroemisyjnych, spełniającej wymogi Dyrektywy 2014/94/UE oraz zapewniającej niedyskryminacyjny dostęp dla wszystkich użytkowników. Będzie to prawdopodobnie związane ze zwiększonym ryzykiem przedostawania się do wód zanieczyszczeń (np. płyny eksploatacyjne z maszyn i urządzeń budowlanych, wykonywanie wykopów i ich odwodnienie) podczas prac budowlanych (niezabezpieczone powierzchnie, awaria urządzeń). Potencjalne oddziaływanie będzie występować lokalnie, na niewielkim obszarze (ograniczonym do miejsca prowadzonych prac), tylko w trakcie prowadzonych prac budowlanych. Ewentualne negatywne oddziaływania występujące podczas awarii urządzeń powinny być tymczasowe i ustąpić w chwili naprawy urządzeń/maszyn. Przewiduje się, że po zrealizowaniu inwestycji, pośrednio i</p>

				bezpośrednio, w perspektywie długoterminowej, realizacja działań będzie miała pozytywny wpływ na środowisko wodne, w związku z prawdopodobnym zwiększaniem w transporcie udziału paliw alternatywnych. Powinno to spowodować zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza, z których część przenika potem do wód.
Gospodarka o obiegu zamkniętym, w tym zapobieganie powstawaniu odpadów i recykling	Zakup bezemisyjnego taboru tramwajowego i trolejbusowego i autobusowego	X		
	Budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury na potrzeby transportu zbiorowego i komplementarnych form mobilności (ruch pieszey, rowerowy, oraz inne aktywne formy mobilności), w tym integracja różnych form mobilności w postaci centrów przesiadkowych dla transportu publicznego		X	Ze względu na swój charakter i zakres projektowanych inwestycji, działanie nie powinno mieć żadnego albo nie mieć znaczącego przewidywalnego wpływu na cel środowiskowy gospodarka o obiegu zamkniętym, w tym zapobieganie powstawaniu odpadów i recykling, związanego z bezpośrednimi i pierwotnymi pośrednimi skutkami środka w całym jego cyklu życia, i jako taki uznaje się go za zgodny z zasadą w odniesieniu do omawianego celu.
	Infrastruktura ładowania/tankowania samochodów zeroemisyjnych, spełniającej wymogi Dyrektywy 2014/94/UE oraz zapewniającej niedyskryminacyjny dostęp dla wszystkich użytkowników		X	Ze względu na swój charakter i zakres projektowanych inwestycji, działanie nie powinno mieć żadnego albo nie mieć znaczącego przewidywalnego wpływu na cel środowiskowy gospodarka o obiegu zamkniętym, w tym zapobieganie powstawaniu odpadów i recykling, związanego z bezpośrednimi i pierwotnymi pośrednimi skutkami środka w całym jego cyklu życia, i jako taki uznaje się go za zgodny z zasadą w odniesieniu do omawianego celu.
Zapobieganie zanieczyszczeniom powietrza, wody lub gleby i jego kontrola	Zakup bezemisyjnego taboru tramwajowego i trolejbusowego i autobusowego		X	Rozpatrując zakres planowanych inwestycji można stwierdzić, że realizacja działania nie powinna doprowadzić do zwiększenia poziomu emisji zanieczyszczeń do powietrza, wody lub gleby. Realizacja działań powinna istotnie pozytywnie wpłynąć na stan środowiska (powietrza, wody lub gleby), w szczególności w perspektywie długoterminowej poprzez zwiększenie udziału bezemisyjnego taboru tramwajowego i trolejbusowego. Rozwój taboru bezemisyjnego powinno przyczynić się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza (m.in. pyłów (PM), tlenków azotu (NOx), tlenku węgla (CO), lotnych związków organicznych (LZO), węglowodorów (HC)), a także do ograniczenia emisji

			<p>hałasu. W wyniku realizacji inwestycji zmniejszeniu ulegnie również oddziaływanie na wody i gleby w związku ze zmniejszonym udziałem w spływach opadowych i roztopowych zanieczyszczeń pochodzących ze spalin, ścierania się opon, hamulców, nawierzchni.</p> <p>Zgodnie ze wskazaniami Komisji Europejskiej, emisje zanieczyszczeń powietrza pochodzące z transportu, które są szkodliwe dla zdrowia i środowiska, powinny niezwłocznie zostać znacznie zmniejszone. Można to osiągnąć za pomocą wielu różnych inicjatyw politycznych, w tym za pomocą działań wspierających przejście na transport publiczny oraz poprzez wykorzystanie zamówień publicznych do promowania pojazdów bezemisyjnych. Można zatem uznać, że realizacja działania powinna pozytywnie istotnie wpłynąć na cel środowiskowy zapobieganie zanieczyszczeniom powietrza, wody lub gleby i jego kontrola. Przez pozytywny, istotny wkład w ochronę środowiska można rozumieć działania zapobiegające zanieczyszczeniom za pomocą środka: zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza, wody i gleby, innych niż emisje gazów cieplarnianych.</p>
	<p>Budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury na potrzeby transportu zbiorowego i komplementarnych form mobilności (ruch piesz, rowerowy, oraz inne aktywne formy mobilności), w tym integracja różnych form mobilności w postaci centrów przesiadkowych dla transportu publicznego</p>	X	<p>Nie oczekuje się, że realizacja inwestycji w ramach działań dotyczących budowy, przebudowy i modernizacji infrastruktury na potrzeby transportu zbiorowego i komplementarnych form mobilności doprowadzi do istotnego zwiększenia poziomu emisji zanieczyszczeń do powietrza, wody lub gleby. Potencjalnie, na etapie budowy, przebudowy lub modernizacji może dojść do potencjalnego uwalniania zanieczyszczeń (np. podczas awarii urządzeń/maszyn), przy czym oddziaływanie do będzie miało charakter krótkotrwały i ustąpi w chwili ustąpienia awarii. Efekty realizacji w/w działań są istotne dla wypełniania priorytetów związanych z działaniami zapobiegającymi zanieczyszczeniom powietrza, wody lub gleby poprzez m.in. zwiększenie udziału transportu publicznego, aktywizacji alternatywnych form mobilności (np. ruch piesz, rowerowy), co w perspektywie długoterminowej, pozytywnie powinno wpłynąć na potencjalne zanieczyszczenia emitowane do środowiska. Nie należy spodziewać się, aby realizacja planowanych działań mogła negatywnie, długoterminowo wpływać na cel środowiskowy, zarówno w związku z bezpośrednimi, jak i pośrednimi efektami realizacji działania. Charakter zaplanowanych przedsięwzięć nie wskazuje, aby działanie miało znaczący przewidywalny wpływ na cel środowiskowy i jako taki uznaje się go za zgodny z zasadą „nie czyn poważnych szkód”.</p>

	Infrastruktura ładowania/tankowania samochodów zeroemisyjnych, spełniającej wymogi Dyrektywy 2014/94/UE oraz zapewniającej niedyskryminacyjny dostęp dla wszystkich użytkowników		X	<p>Charakter planowanych działań wskazuje, że przedsięwzięcia dotyczące infrastruktury ładowania/tankowania samochodów zeroemisyjnych, spełniającej wymogi Dyrektywy 2014/94/UE oraz zapewniającej niedyskryminacyjny dostęp dla wszystkich użytkowników, powinny charakteryzować się co najmniej neutralnym wpływem, względnie w perspektywie długoterminowej i pośrednio, pozytywnym wpływem na środowisko. Przez pozytywny, istotny wkład w ochronę środowiska można rozumieć działania zapobiegające zanieczyszczeniom za pomocą środka: zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza, wody i gleby, innych niż emisje gazów cieplarnianych. Efektem realizacji inwestycji może być ograniczenie potencjalnej emisji zanieczyszczeń emitowanych w związku z eksploatacją pojazdów benzynowych. Może to zmniejszyć emisję zanieczyszczeń do powietrza, z których część przenika potem do wód. Dodatkowo, planowane działania będą spełniać wymogi Dyrektywy 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, w której wskazano na dynamiczny rozwój elektromobilności oraz konieczność aktualizacji przepisów prawnych w celu ułatwienia i zapewnienia innowacji technologicznych, takich jak ładowanie bezprzewodowe i wymiana akumulatorów. W związku z tym należy spodziewać się dalszego rozwoju infrastruktury ładowania/tankowania samochodów zeroemisyjnych i ich przewidywanego pozytywnego wpływu na środowisko. Wobec powyższych należy stwierdzić, że realizacja działania wnosi „istotny wkład” w realizację omawianego celu środowiskowego, zgodnie z rozporządzeniem w sprawie systematyki i jako taki uznaje się go za zgodny z zasadą „nie czyni poważnych szkód”.</p>
Ochrona i odbudowa bioróżnorodności i ekosystemów	Zakup bezemisyjnego taboru tramwajowego i trolejbusowego i autobusowego		X	<p>Nie przewiduje się, że realizacja działań dotyczących zakupu bezemisyjnego taboru tramwajowego i trolejbusowego, a także taboru autobusowego będzie w znacznym stopniu szkodliwa dla dobrego stanu i odporności ekosystemów lub dla stanu zachowania siedlisk i gatunków, w tym siedlisk i gatunków objętych zakresem zainteresowania Unii. W perspektywie długoterminowej, realizacja w/w działań może przyczynić się do poprawy jakości przestrzeni miejskiej, zmniejszając ewentualne oddziaływania, jakie wywołuje transport indywidualny. Stworzone zostaną łańcuchy ekomobilności, poprawiające warunki przemieszczania się. Lepsze skomunikowanie miast z obszarami funkcjonalnymi, powinno wpłynąć na ograniczenie indywidualnego transportu samochodowego, szczególnie w centrach miast. Można wskazać natomiast niewielki pozytywny wpływ na ochronę i odbudowę bioróżnorodności i ekosystemów w związku ze</p>

			zmniejszeniem emisji zanieczyszczeń do powietrza, ograniczeniem emisji hałasu oraz ograniczeniem emisji do wód i gleb.
	Budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury na potrzeby transportu zbiorowego i komplementarnych form mobilność (ruch pieszy, rowerowy, oraz inne aktywne formy mobilności), w tym integracja różnych form mobilności w postaci centrów przesiadkowych dla transportu publicznego	X	
	Infrastruktura ładowania/tankowania samochodów zeroemisyjnych, spełniającej wymogi Dyrektywy 2014/94/UE oraz zapewniającej niedyskryminacyjny dostęp dla wszystkich użytkowników	X	Nie przewiduje się, że realizacja inwestycji dotyczących infrastruktury ładowania/tankowania samochodów zeroemisyjnych będzie w znacznym stopniu szkodliwa dla dobrego stanu i odporności ekosystemów lub dla stanu zachowania siedlisk i gatunków, w tym siedlisk i gatunków objętych zakresem zainteresowania Unii. Potencjalnie, w nieznacznym sposób można spodziewać się ewentualnego chwilowego i krótkotrwałego oddziaływania na różnorodność biologiczną wynikającego z budowy lub przebudowy infrastruktury (np. w związku z hałasem, drganiami mogące wywołać płoszenie zwierząt). Ocenia się, że generalnie inwestycje dotyczących infrastruktury ładowania/tankowania samochodów nie powinny oddziaływać negatywnie na przyrodę. Jedynie oddziaływania negatywne na zieleni miejską mogą wystąpić w trakcie układania kabli zasilających te punkty. Dzięki podjęciu odpowiednich zabezpieczeń oddziaływania te można będzie zredukować. W perspektywie długoterminowej, pośrednio realizacja w/w działania może przyczynić się do poprawy jakości przestrzeni miejskiej, zmniejszając ewentualne oddziaływania, jakie wywołuje transport indywidualny (co potwierdza prognoza oddziaływania na środowisko krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych).

Etap 2. W odniesieniu do celów środowiskowych, w przypadku których w Etapie 1 udzielono odpowiedzi "tak", przeprowadza się ocenę merytoryczną oceny zgodności z zasadą „nie czyń poważnych szkód”				
Etap 2 Ocena merytoryczna				
Pytania		nie	Uzasadnienie merytoryczne	
Przejście na gospodarkę o obiegu zamkniętym, w tym zapobieganie powstawaniu odpadów i ich recykling: Czy oczekuje się, że środek: (i) prowadzi do znacznego zwiększenia wytwarzania, spalania lub unieszkodliwiania odpadów, z wyjątkiem spalania odpadów niebezpiecznych nienadających się do recyklingu lub (ii) doprowadzi do poważnej nieefektywności w zakresie bezpośredniego lub pośredniego korzystania z jakiegokolwiek zasobu naturalnego na dowolnym etapie jego cyklu życia, która nie zostanie ograniczona do minimum za pomocą odpowiednich środków lub (iii) spowoduje poważne i długoterminowe szkody dla środowiska w kontekście gospodarki o obiegu zamkniętym	Zakup bezemisyjnego taboru tramwajowego i trolejbusowego i autobusowego	X	<p>Działanie nie powinno doprowadzić pośrednio do znacznego zwiększenia wytwarzania odpadów. Dla zużytych baterii litowo-jonowych pochodzących z autobusów elektrycznych przewiduje się stosowanie nowoczesnych systemów recyklingu, regeneracji oraz ponownego użycia zarówno całych urządzeń jak i odzyskanych części/podzespołów. Ewentualne postępowanie ze zużytymi bateriami z autobusów elektrycznych winno odpowiadać wymogom Dyrektywy Ramowej o Odpadach oraz Dyrektywy w sprawie Baterii i Akumulatorów oraz Zużytych Baterii i Akumulatorów. Dodatkowo, zgodnie z projektowanymi regulacjami w gospodarce opakowaniami i odpadami opakowaniowymi, wdrażającej do polskiego prawa nowe wymagania w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta (ROP), korzystanie z nowych zasobów pierwiastków metalicznych (lit, kobalt, nikiel) stosowanych w bateriach litowo-jonowych powinno zostać ograniczone do minimum. Działanie nie spowoduje znacznego zwiększenia spalania lub unieszkodliwiania odpadów, z wyjątkiem spalania odpadów niebezpiecznych nienadających się do recyklingu. Bezpośrednim celem działania jest zakup bezemisyjnego taboru tramwajowego i trolejbusowego, a także taboru autobusowego. Nie oczekuje się, że działanie doprowadzi do poważnej nieefektywności w zakresie bezpośredniego lub pośredniego korzystania z jakiegokolwiek zasobu naturalnego na dowolnym etapie jego cyklu życia, która nie zostanie ograniczona do minimum za pomocą odpowiednich środków i nie spowoduje poważnych i długoterminowych szkód dla środowiska w kontekście gospodarki o obiegu zamkniętym.</p> <p>DOWODY POTWIERDZAJĄCE MERYTORYCZNĄ OCENĘ POD KĄTEM ZGODNOŚCI Z ZASADĄ "NIE CZYŃ POWAŻNYCH SZKÓD"</p> <p>1. W przypadku inwestycji publicznych działanie powinno być zgodne z kryteriami zielonych zamówień publicznych (np. opracowanie rachunku kosztów cyklu życia służącemu uwzględnieniu kosztów energetycznych i środowiskowych</p>	

		<p>w całym cyklu życia pojazdu, łącznie z kosztem emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń.</p> <p>2. Działanie powinno być zgodne z istniejącymi światowymi, krajowymi, regionalnymi lub lokalnymi planami ograniczenia zanieczyszczeń, w tym na przykład Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności, Krajowy Plan na rzecz Energii i Klimatu na lata 2021-2030, Ustawa Prawo Ochrony Środowiska, Ustawa o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie.</p> <p>3. Działanie powinno być zgodne z właściwymi krajowymi i regionalnymi planami gospodarki odpadami i programem zapobiegania powstawaniu odpadów zgodnie z art. 28 dyrektywy 2008/98/WE zmienionej dyrektywą 2018/851/UE oraz, w stosownych przypadkach, właściwą krajową, regionalną lub lokalną strategią dotyczącą gospodarki o obiegu zamkniętym.</p> <p>4. Inwestycje powinny opierać się na odpowiednich Planach Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) lub innych dokumentach planowania mobilności przyjętych na obszarze, na którym realizowana jest inwestycja – zgodnie z właściwymi wymogami Umowy Partnerstwa.</p> <p>5. W przypadku wymogu przyjęcia SUMP, wymóg ten będzie uznany za spełniony jeżeli plan ten: będzie obejmował właściwy funkcjonalny obszar miejski; będzie zgodny z obowiązującym komunikatem KE dotyczącym SUMP oraz wymogami określonymi we właściwym obowiązującym rozporządzeniu UE w sprawie sieci TEN-T; będzie przyjęty przez organ właściwy terytorialnie oraz rzeczowo, w formie zapewniającej praktyczną realizację postanowień SUMP.</p> <p>6. Działanie powinno być zgodne z zasadami zrównoważonych produktów oraz hierarchią postępowania z odpadami, ze szczególnym uwzględnieniem zapobiegania powstawaniu odpadów.</p>
<p>Ochrona i odbudowa bioróżnorodności i ekosystemów: Czy przewiduje się, że środek: (i) będzie w znacznym stopniu szkodliwy dla dobrego stanu i odporności ekosystemów lub (ii) będzie szkodliwy dla stanu zachowania siedlisk i gatunków, w tym siedlisk i gatunków objętych zakresem zainteresowania Unii?</p>	<p>Budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury na potrzeby transportu zbiorowego i komplementarnych form mobilności (ruch pieszy, rowerowy, oraz inne aktywne formy mobilności), w tym integracja różnych form mobilności w postaci centrów przesiadkowych dla transportu publicznego</p>	<p>X Nie przewiduje się, że realizacja projektowanych działań będzie w znacznym stopniu szkodliwa dla dobrego stanu i odporności ekosystemów lub dla stanu zachowania siedlisk i gatunków, w tym siedlisk i gatunków objętych zakresem zainteresowania Unii. Zakładając, że inwestycje dotyczyć będą obszarów miejskich, a więc i tak już miejsc przekształconych antropogenicznie, ewentualne oddziaływania na bioróżnorodność (np. zwierzęta, rośliny) nie powinny być wyższe niż te wywierane przez środowiska miejskie. Potencjalnie można spodziewać się chwilowego i krótkotrwałego oddziaływania na różnorodność biologiczną wynikającego z budowy lub przebudowy infrastruktury (np. hałas, drgania mogące wywołać płoszenie zwierząt, których siedliska mogą znajdować się w pobliżu projektowanej inwestycji). W perspektywie długoterminowej, realizacja w/w działania może przyczynić się do poprawy jakości przestrzeni</p>

		<p>miejskiej, zmniejszając ewentualne oddziaływania, jakie wywołuje transport indywidualny. Można wskazać również niewielki pozytywny wpływ na ochronę i odbudowę bioróżnorodności i ekosystemów w związku ze zmniejszeniem emisji zanieczyszczeń do powietrza i ograniczeniem emisji hałasu.</p> <p>DOWODY POTWIERDZAJĄCE MERYTORYCZNĄ OCENĘ POD KĄTEM ZGODNOŚCI Z ZASADĄ "NIE CZYŃ POWAŻNYCH SZKÓD"</p> <p>1. W przypadku inwestycji publicznych działanie powinno być zgodne z kryteriami zielonych zamówień publicznych (np. opracowanie mapy obszaru podlegającego budowie, przebudowie lub modernizacji, uwzględniającej ilość/zagęszczenie wszystkich gatunków roślin, rozwiązania dotyczące utrzymania obszarów pokrytych roślinnością, w tym nawadnianie, przycinanie roślin).</p> <p>2. Działanie powinno być zgodne z hierarchią minimalizowania, zgodnie z wytycznymi metodycznymi dotyczącymi przepisów art. 6 ust. 3 i 4 dyrektywy siedliskowej 92/43/EWG i innymi odpowiednimi wymogami przewidzianymi w dyrektywie siedliskowej i dyrektywie ptasiej (implementowany w przepisach krajowych m.in. przez obowiązującą Ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo Ochrony Środowiska czy też Ustawę z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody).</p> <p>3. Inwestycje powinny opierać się na odpowiednich Planach Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) lub innych dokumentach planowania mobilności przyjętych na obszarze, na którym realizowana jest inwestycja – zgodnie z właściwymi wymogami Umowy Partnerstwa.</p> <p>4. W przypadku wymogu przyjęcia SUMP, wymóg ten będzie uznany za spełniony jeżeli plan ten: będzie obejmował właściwy funkcjonalny obszar miejski; będzie zgodny z obowiązującym komunikatem KE dotyczącym SUMP oraz wymogami określonymi we właściwym obowiązującym rozporządzeniu UE w sprawie sieci TEN-T; będzie przyjęty przez organ właściwy terytorialnie oraz rzeczowo, w formie zapewniającej praktyczną realizację postanowień SUMP.</p> <p>5. W przypadku inwestycji, które kwalifikować będą się jako zawsze znacząco lub potencjalnie znacząco oddziałujące na środowisko, należy przeprowadzić ocenę oddziaływania na środowisko i wdrożyć wnioski z tej oceny (np. rozwiązania alternatywne, środki minimalizujące, kumulowanie oddziaływań).</p>
--	--	---