

Podsumowanie

strategicznej oceny oddziaływania na

środowisko Regionalnego Planu

Transportowego Województwa Łódzkiego

spełniającego kryteria warunku ex ante dla

celu tematycznego 7 do RPO WŁ

na lata 2014-2020 wraz z uzasadnieniem

Łódź 2016

Zespół autorski:

mgr inż. Justyna Siudak



ATMOTERM[®] S.A.

Inteligentne rozwiązania, aby chronić środowisko

SPIS TREŚCI

1	Wstęp	4
2	Ramowy przebieg strategicznej oceny oddziaływania na środowisko	4
3	Uzgodnienie stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie.....	4
4	Sporządzenie prognozy oddziaływania na środowisko.....	5
5	Uzyskanie wymaganych opinii.....	5
6	Udział społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.....	5
7	Podsumowanie i wnioski z przebiegu postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko	6
	7.1. Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko	6
	7.2. Zgłoszone uwagi i wnioski.....	6
8	Wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko ..	22
9	Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.....	22
10	Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych	22

1 Wstęp

Podstawę prawną do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko stanowią Dyrektywa nr 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko (Dz. Urz. WE L 197 z 21.7.2001, str. 30-37) oraz Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2016 poz. 353, z późn. zm.) – dalej ustawa ooś.

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

- ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko;
- opinie właściwych organów (Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego);
- zgłoszone uwagi i wnioski;
- wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone;
- propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.

Dodatkowo zgodnie z art. 42 ust. 2 ww. ustawy organ opracowujący projekt dokumentu wymagającego udziału społeczeństwa dołącza do przyjętego dokumentu uzasadnienie zawierające informacje o udziale społeczeństwa w postępowaniu oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa.

Przedmiotem oceny oddziaływania na środowisko był projekt Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego spełniającego kryteria warunku ex ante dla celu tematycznego 7 do RPO WŁ na lata 2014-2020 (dalej RPT).

2 Ramowy przebieg strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

Postępowanie w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko przebiegało w czterech etapach:

- uzgodnienie stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko,
- sporządzenie prognozy oddziaływania na środowisko,
- uzyskanie wymaganych opinii,
- zapewnienie udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.

3 Uzgodnienie stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie

O wymagane uzgodnienie stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie Marszałek Województwa Łódzkiego zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi

pismem z dnia 18 czerwca 2015 r. (pismo znak: PRVII.410.3.28.1.2015.AM) uzupełnionego pismem z dnia 26 czerwca 2015 r. (pismo znak: PRVII.410.3.28.2.2015.AM) i Łódzkiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego pismem z dnia 18 czerwca 2015 r. (pismo znak: pismo znak: PRVII.410.3.28.1.2015.AM) uzupełnionego pismem z dnia 26 czerwca 2015 r. (pismo znak: PRVII.410.3.28.2.2015.AM).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi na podstawie art. 53 oraz art. 57 Ustawy ooś (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 z późn. zm.) pismem WOOŚ-II.411.180.2015.AJ z dnia 9 lipca 2015 r. uzgodnił zakres Prognozy zgodnie z art. 51 i art. 52 ww. Ustawy.

Łódzki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny pismem PWIS.NSOZNS.9022.1.227.2015.MF z dnia 24 lipca 2015 r. uzgodnił zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływana na środowisko zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt. 1, 2 i 3 Ustawy ooś.

4 Sporządzenie prognozy oddziaływania na środowisko

Do przygotowania Prognozy oddziaływania na środowisko przystąpiono po przygotowaniu projektu Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego spełniającego kryteria warunku ex ante dla celu tematycznego 7 do RPO WŁ na lata 2014-2020. Prognoza jest zgodna z art. 51 i art. 52 Ustawy ooś. Prognoza jest zgodna z uzgodnionym zakresem z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Łodzi oraz Łódzkim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym.

5 Uzyskanie wymaganych opinii

O wymaganą opinię do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi oraz Łódzkiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego wystąpiono pismem z dnia 21 kwietnia 2016 r. (pismo znak: PRIV.433.45.2016.MM).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi w opinii z dnia 20 maja 2016 r. (pismo znak: WOOŚ-II.410.140.2016.AJa) projekt RPT wraz z prognozą oddziaływania na środowisko zaopiniował pozytywnie, bez wnoszenia uwag. Łódzki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w opinii z dnia 27 kwietnia 2016 r. (pismo znak: PWIS.NSOZNS.9022.1.227.2015.MF) w zakresie sanitarno-higienicznym zaopiniował pozytywnie projekt RPT wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

6 Udział społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko

Konsultacje społeczne projektu RPT wraz z prognozą oddziaływania na środowisko odbyły się w dniach 22.04.2016 r.-13.05.2016 r. Ogłoszenie o przystąpieniu do konsultacji społecznych projektu RPT wraz z prognozą oddziaływania na środowisko zostało zamieszczone:

- na stronie www.rpo.lodzkie.pl dn. 21.04.2016 r. (link: <http://www.rpo.lodzkie.pl/wynik-wyszukiwania/item/831-konsultacje-spoeczne-projektu-regionalnego-planu-transportowego-wojewodztwa-lodzkiego-oraz-projektu-prognozy-oddziaływania-na-srodowisko>);
- w prasie: Dzienniku Łódzkim dn. 21.04.2016 r., Numer 93(24.229) // ISSN 2353-6187 // NR INDEKSU 350-044;
- na Tablicy Ogłoszeń Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego dn. 21.04.2016 r.

Informacja o konsultacjach społecznych do ww. dokumentów znajduje się również na stronie www.lodzkie.pl oraz www.bip.lodzkie.pl (zamieszczone 21.04.2016 r.).

Uwagi można było składać za pomocą formularza (do pobrania na stronie internetowej www.rpo.lodzkie.pl):

- za pomocą środków komunikacji elektronicznej na adres e-mail sekretariat@bppwl.lodzkie.pl wpisując w tytule wiadomości „Konsultacje społeczne RPT i SOOS”,
- w Departamencie Polityki Regionalnej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego, ul. Tuwima 22/26, pok. 1015.

7 Podsumowanie i wnioski z przebiegu postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

7.1. Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko

Przedmiotem prognozy oddziaływania na środowisko jest projekt **Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego spełniającego kryteria warunku ex ante dla celu tematycznego 7 do RPO WŁ na lata 2014-2020**. Celem projektowanego dokumentu jest wytyczenie kierunków rozwoju systemu transportowego Województwa Łódzkiego w trakcie okresu programowania 2014-2020 oraz nakreślenie propozycji działań w perspektywie do 2030 roku.

W ramach prac nad prognozą przeanalizowano potencjalne oddziaływania na środowisko celów strategicznych dokumentu oraz zaproponowanych projektów rozwojowych, przedstawionych w RPT, na wszystkie elementy środowiska.

Realizacja działań w większości będzie miała **pozytywny wpływ na środowisko**, będą one bezpośrednio wpływać na poprawę jakości środowiska poprzez działania z zakresu rozwoju inteligentnych systemów transportowych (ITS) w zarządzaniu ruchem drogowym i jego monitorowaniu, poprawy bezpieczeństwa ruchu, podniesienia jakości funkcjonowania punktowej i liniowej infrastruktury kolejowej, elektryfikacji linii kolejowych, integracji publicznego transportu zbiorowego, modernizacji i zakupu nowoczesnego proekologicznego taboru autobusowego, tramwajowego i kolejowego dla publicznego transportu zbiorowego i wielu innych działań zaproponowanych w Planie Transportowym.

Wyznaczono także działania, które będą mogły **możliwie negatywnie oddziaływać na środowisko**, które odnoszą się do funkcji komunikacyjnych i obejmują m.in. działania w zakresie udroźnienia Łódzkiego Węzła Kolejowego oraz budowy, modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych. Nie będą to jednak działania mające na celu degradację istniejących ekosystemów.

7.2. Zgłoszone uwagi i wnioski

Zgłoszone w toku opiniowania oraz konsultacji społecznych uwagi i wnioski do projektu RPT oraz prognozy oddziaływania na środowisko przedstawiono w tabelach poniżej.

Tabela 1. Rejestr wniosków i opinii zgłoszonych w trakcie opiniowania i konsultacji społecznych do RPT

Lp.	Podmiot zgłaszający uwagę	Rozdział	Nr strony	Fragment tekstu / nr tabeli / nr rysunku	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi			Uzasadnienie rozpatrzenia
							Tak	Nie	Częściowo	
SAMORZĄDY POWIATOWE										
1.	Starostwo Powiatowe w Zduńskiej Woli	II.3. Identyfikacja problemów i możliwości rozwojowych	58	Układ drogowy	Brak ujęcia dotychczasowej drogi krajowej 12/14, obecnej drogi wojewódzkiej Nr 000012E w zidentyfikowanych problemach i wskazaniu jej jako możliwości rozwojowej.	Należy ująć dotychczasową drogę krajową 12/14 (obecnie wojewódzką Nr 000012E) w katalogu zidentyfikowanych problemów w zakresie układu drogowego województwa łódzkiego.	x			Uwaga uwzględniona. Problem był ujęty w pierwszym akapicie punktu II.3. Zgodnie z przyjętą formułą zapisów, nie wskazywano numeracji konkretnych dróg.
2.	Starostwo Powiatowe w Zduńskiej Woli	IV.3. Wynikowa lista projektów możliwych do realizacji	80	Wynikowa lista projektów możliwych do realizacji	Nie zawarto w tabeli inwestycji związanej z budową portu przeładunkowego w Zduńskiej Woli Karsznicach	Budowa portu przeładunkowego w Zduńskiej Woli Karsznicach jest inwestycją o dużym znaczeniu rozwojowym dla regionu łódzkiego (umiejscowienie na skrzyżowaniu szlaków należących do sieci TEN-T: S8, linia kolej. 131, linia kolej. 14). Ponadto inwestycja ta była wielokrotnie zgłaszana, jako przedsięwzięcie o charakterze ponadregionalnym, do katalogu inwestycji o znaczeniu strategicznym		x		Uwaga nieuwzględniona. RPO WŁ na lata 2014 – 2020 dopuszcza dla projektów z zakresu multimodalnego transportu towarowego wyłącznie tryb konkursowy. Wskazanie konkretnych projektów byłoby naruszeniem zasad konkursu.
3.	Starostwo Powiatowe w Zduńskiej Woli	V.2. Ramy finansowe	87	Projekty, dla których dopuszcza się zastosowanie trybu pozakonkursowego, realizujące założenia Regionalnego Planu Transportowego do realizacji w ramach RPO WŁ 2014-2020. Kolej	Brak inwestycji związanej z budową portu przeładunkowego w Zduńskiej Woli Karsznicach	Budowa portu przeładunkowego w Zduńskiej Woli Karsznicach jest inwestycją o dużym znaczeniu rozwojowym dla regionu łódzkiego a także wpisuje się w ideę zrównoważonego rozwoju. Ponadto inwestycja ta była wielokrotnie zgłaszana, jako przedsięwzięcie o charakterze ponadregionalnym, do katalogu inwestycji o znaczeniu strategicznym, jako projekt, który może być realizowany w trybie pozakonkursowym.		x		Uwaga nieuwzględniona. RPO WŁ na lata 2014 – 2020 dopuszcza dla projektów z zakresu multimodalnego transportu towarowego wyłącznie tryb konkursowy. Wskazanie konkretnych projektów byłoby naruszeniem zasad konkursu.

4.	Starostwo Powiatowe w Zduńskiej Woli	II.5. Główne wyzwania rozwojowe	63	Punkt 1. Zapewnienie sprawnych powiązań drogowych (...)	Brak wskazania inwestycji dotyczących dróg wojewódzkich (w tym szczególnie drogi wojewódzkiej Nr 710, jako drogi o dużym natężeniu ruchu), które nie stanowią dojazdu do A1, A2, S8, S14, lecz ich bardzo zły stan techniczny powoduje konieczność podjęcia działań związanych z przebudową w celu dostosowania parametrów technicznych do przenoszonego ruchu samochodowego	Droga wojewódzka 710 ma duże znaczenie dla regionalnych powiązań drogowych, mimo iż nie ma bezpośredniego połączenia z A1, A2, S8 i S14, stanowi bowiem drogę uzupełniającą dla połączenia dróg krajowych i wojewódzkich, umożliwiających połączenia z siecią TEN-T. Zdiagnozowany zły stan techniczny oraz bardzo duże obciążenie ruchem tej drogi wskazuje na konieczność podjęcia działań mających na celu jej przebudowę.	x			Uwaga uwzględniona. W rozdziale II.5., punkcie 1, kropce 3, było wskazywane tworzenie sprawnych i efektywnych powiązań dróg wojewódzkich z układem dróg krajowych, w tym z siecią autostrad i dróg ekspresowych (sieć TEN-T) poprzez dostosowanie parametrów technicznych dróg do przenoszonego ruchu samochodowego.
SAMORZĄDY GMINNE										
5.	Urząd Gminy i Miasta Szadku	II.2. Sektorowa diagnoza stanu oraz trendy rozwojowe	34-37	Tabela – analiza potrzeb inwestycyjnych	Brak drogi wojewódzkiej Nr 000012E (byłej drogi krajowej nr 12/14)	Bardzo zły stan techniczny drogi przejętej od GDDKiA.	x			Uwaga uwzględniona. Tabela zostanie skorygowana.
6.	Urząd Gminy i Miasta Szadku	II.2. Sektorowa diagnoza stanu oraz trendy rozwojowe	39	Rys. 38	Brak drogi wojewódzkiej Nr 000012E (byłej drogi krajowej nr 12/14)	Rysunek nie przedstawia wszystkich dróg wojewódzkich na terenie powiatu zduńskowolskiego	x			Uwaga uwzględniona. Rysunek zostanie skorygowany
7.	Urząd Gminy i Miasta Szadku	IV.3. Wynikowa lista projektów możliwych do realizacji	76	Lista projektów, dla których dopuszcza się możliwość realizacji w trybie pozakonkursowym	Wprowadzić przebudowę drogi wojewódzkiej Nr 000012E (byłej drogi krajowej nr 12/14)	Komplementarność połączenia drogowego z portem multimodalnym i siecią TEN-T S-8 poprzez łącznik w Zduńskiej Woli - Karsznicach		x		Uwaga nieuwzględniona. Inwestycja nie spełnia kryteriów dla trybu pozakonkursowego. Zastosowanie trybu pozakonkursowego dopuszcza się wyłącznie do projektów dróg wojewódzkich wynegocjowanych w Kontrakcie Terytorialnym Województwa Łódzkiego.
8.	Urząd Gminy i Miasta Szadku	IV.3. Wynikowa lista projektów możliwych do realizacji – układ drogowy	78	Rys.63	Brak planowanej interwencji w zakresie przebudowy drogi wojewódzkiej Nr 000012E na odcinku Łask – Zduńska Wola – Sieradz. Dokonać modyfikacji załącznika graficznego i wprowadzić tą inwestycję do planu.	Stan techniczny drogi nie gwarantuje bezpieczeństwa jej użytkowników w tak długiej perspektywie czasowej. Konieczność rozpoczęcia przebudowy od przebudowy samych skrzyżowań w Zduńskiej Woli na te z ruchem okrężnym.		x		Uwaga nieuwzględniona. Inwestycja nie spełnia kryteriów dla trybu pozakonkursowego. Zastosowanie trybu pozakonkursowego dopuszcza się wyłącznie do projektów dróg wojewódzkich wynegocjowanych w Kontrakcie Terytorialnym Województwa Łódzkiego.

9.	Urząd Gminy i Miasta Szadku	IV.3. Wynikowa lista projektów możliwych do realizacji – infrastruktura dworcowa	81	Fragment tabeli „Beneficjent”	Dopuszczyć samorządy lokalne jako ewentualnych beneficjentów środków finansowych dla dworców kolejowych przejętych przez samorządy.	Nie cała infrastruktura dworców kolejowych jest własnością przywołanego w tabeli PKP PLK S.A. i j dyskryminuje to pozostałych właścicieli tego typu budynków.	x			Uwaga uwzględniona. Jednostki samorządu terytorialnego są wymieniane w Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych oraz Regionalnym Planie Transportowym w katalogu typów beneficjentów działania III.4 i potencjalnie mogą być beneficjentami projektów dotyczących dworców kolejowych, jak i w przypadku ich przejęcia. Należy pamiętać, iż wszystkie projekty realizowane w ramach działania III.4 muszą przyczyniać się do osiągnięcia celu szczegółowego tego działania, jakim jest lepsza dostępność transportowa województwa w ruchu kolejowym. Wsparcie dotyczyć może więc wyłącznie obiektów / infrastruktury służącej obsłudze ruchu kolejowego / realizujących funkcje związane z transportem kolejowym, co nie wyklucza całkowicie możliwości wprowadzenia w nich innych funkcji np. komercyjnej, która powiązana jest z obsługą pasażerów. Jednocześnie przy takich rozwiązaniach (funkcje handlowe, komercyjne) należy również wziąć pod uwagę kwestie związane z pomocą publiczną. Ponadto, planując inwestycje należy wziąć pod uwagę, iż to od zakresu rzeczowego projektu, jego celu i przeznaczenia tworzonej infrastruktury, zależy w ramach jakiego działania można uzyskać wsparcie.
10.	Urząd Gminy i Miasta Szadku	II.3. Identyfikacja problemów i możliwości rozwojowych	58	Układ drogowy	Brak ujęcia dotychczasowej drogi krajowej 12/14, obecnej drogi wojewódzkiej Nr 000012E w zidentyfikowanych problemach i wskazaniu jej jako możliwości rozwojowej.	Należy ująć dotychczasową drogę krajową 12/14 (obecnie wojewódzką Nr 000012E) w katalogu zidentyfikowanych problemów w zakresie układu drogowego województwa łódzkiego.	x			Uwaga uwzględniona. Problem był ujęty w pierwszym akapicie punktu II.3. Zgodnie z przyjętą formułą zapisów, nie wskazywano numeracji konkretnych dróg.

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego spełniającego kryteria warunku ex ante dla celu tematycznego 7 do RPO WŁ na lata 2014-2020 wraz z uzasadnieniem

11.	Urząd Gminy i Miasta Szadku	IV.3. Wynikowa lista projektów możliwych do realizacji	80	Wynikowa lista projektów możliwych do realizacji	Nie zawarto w tabeli inwestycji związanej z budową portu przeładunkowego w Zduńskiej Woli Karsznicach	Budowa portu przeładunkowego w Zduńskiej Woli Karsznicach jest inwestycją o dużym znaczeniu rozwojowym dla regionu łódzkiego (umiejscowienie na skrzyżowaniu szlaków należących do sieci TEN-T: S8, linia kolej. 131, linia kolej. 14). Ponadto inwestycja ta była wielokrotnie zgłaszana, jako przedsięwzięcie o charakterze ponadregionalnym, do katalogu inwestycji o znaczeniu strategicznym	x		Uwaga nieuwzględniona. RPO WŁ na lata 2014 – 2020 dopuszcza dla projektów z zakresu multimodalnego transportu towarowego wyłącznie tryb konkursowy. Wskazanie konkretnych projektów byłoby naruszeniem zasad konkursu.
12.	Urząd Gminy i Miasta Szadku	V.2. Ramy finansowe	87	Projekty, dla których dopuszcza się zastosowanie trybu pozakonkursowego, realizujące założenia Regionalnego Planu Transportowego do realizacji w ramach RPO WŁ 2014-2020. Kolej	Brak inwestycji związanej z budową portu przeładunkowego w Zduńskiej Woli Karsznicach	Budowa portu przeładunkowego w Zduńskiej Woli Karsznicach jest inwestycją o dużym znaczeniu rozwojowym dla regionu łódzkiego a także wpisuje się w ideę zrównoważonego rozwoju. Ponadto inwestycja ta była wielokrotnie zgłaszana, jako przedsięwzięcie o charakterze ponadregionalnym, do katalogu inwestycji o znaczeniu strategicznym, jako projekt, który może być realizowany w trybie pozakonkursowym.	x		Uwaga nieuwzględniona. RPO WŁ na lata 2014 – 2020 dopuszcza dla projektów z zakresu multimodalnego transportu towarowego wyłącznie tryb konkursowy. Wskazanie konkretnych projektów byłoby naruszeniem zasad konkursu.
13.	Urząd Gminy i Miasta Szadku	II.5. Główne wyzwania rozwojowe	63	Punkt 1. Zapewnienie sprawnych powiązań drogowych (...)	Brak wskazania inwestycji dotyczących dróg wojewódzkich (w tym szczególnie drogi wojewódzkiej Nr 710, jako drogi o dużym natężeniu ruchu), które nie stanowią dojazdu do A1, A2, S8, S14, lecz ich bardzo zły stan techniczny powoduje konieczność podjęcia działań związanych z przebudową w celu dostosowania parametrów technicznych do przenoszonego ruchu samochodowego	Droga wojewódzka 710 ma duże znaczenie dla regionalnych powiązań drogowych, mimo iż nie ma bezpośredniego połączenia z A1, A2, S8 i S14, stanowi bowiem drogę uzupełniającą dla połączenia dróg krajowych i wojewódzkich, umożliwiających połączenia z siecią TEN-T. Zdiagnozowany zły stan techniczny oraz bardzo duże obciążenie ruchem tej drogi wskazuje na konieczność podjęcia działań mających na celu jej przebudowę.	x		Uwaga uwzględniona. W rozdziale II.5., punkcie 1, kropce 3, było wskazywane tworzenie sprawnych i efektywnych powiązań dróg wojewódzkich z układem dróg krajowych, w tym z siecią autostrad i dróg ekspresowych (sieć TEN-T) poprzez dostosowanie parametrów technicznych dróg do przenoszonego ruchu samochodowego.

14.	Urząd Miasta w Tuszynie	II.2. Sektorowa diagnoza stanu i trendy rozwojowe II.2.4. Multimodalny transport pasażerski	54	Rys. 57	W planie nie uwzględniono miasta Tuszyn, jako miasta obsługiwane przez komunikację miejską	W planie nie uwzględniono Gminy Tuszyn, zgodnie z projektem „Budowy infrastruktury transportu Publicznego (Łódź-Rzgów - Tuszyn)”, który jest ujęty w ramach Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.			x	Uwaga częściowo uwzględniona. Rysunek jest elementem części diagnostycznej dokumentu i nie uwzględnia elementów planowanych do realizacji. Wskazany projekt zostanie uwzględniony w części tekstowej.
15.	Urząd Miasta w Tuszynie	III. Strategiczna polityka rozwoju	70	Cel strategiczny 4	Wzrost atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego	Zgodnie z celem strategicznym 4, zwiększenie atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Tuszyn polegałoby na stworzeniu linii przebiegającej przez dzielnice Tuszyn-Tuszyn Las-Tuszyn Szpital.			x	Uwaga uwzględniona. W celu strategicznym 4 – „Zintegrowany, efektywny i proekologiczny system transportu pasażerskiego”, zakładane było podjęcie działań na rzecz stworzenia dostępnego i sprawnie funkcjonującego systemu publicznego transportu pasażerskiego zapewniającego wysoki standard obsługi oraz konkurencyjność w podróżach na obszarze województwa łódzkiego.
ADMINISTRACJA RZĄDOWA I INSTYTUCJE BRANŻOWE										
16.	Powiatowy Zarząd Dróg w Zduńskiej Woli	II.2. Sektorowa diagnoza stanu oraz trendy rozwojowe	34-37	Tabela – analiza potrzeb inwestycyjnych	Brak drogi wojewódzkiej Nr 000012E (byłej drogi krajowej nr 12/14)	Bardzo zły stan techniczny drogi przejętej od GDDKiA.			x	Uwaga uwzględniona. Tabela zostanie skorygowana.
17.	Powiatowy Zarząd Dróg w Zduńskiej Woli	II.2. Sektorowa diagnoza stanu oraz trendy rozwojowe	39	Rys. 38	Brak drogi wojewódzkiej Nr 000012E (byłej drogi krajowej nr 12/14)	Rysunek nie przedstawia wszystkich dróg wojewódzkich na terenie powiatu zduńskowolskiego			x	Uwaga uwzględniona. Rysunek zostanie skorygowany.
18.	Powiatowy Zarząd Dróg w Zduńskiej Woli	IV.3. Wynikowa lista projektów możliwych do realizacji	76	Lista projektów, dla których dopuszcza się możliwość realizacji w trybie pozakonkursowym	Wprowadzić przebudowę drogi wojewódzkiej Nr 000012E (byłej drogi krajowej nr 12/14)	Komplementarność połączenia drogowego z portem multimodalnym i siecią TEN-T S-8 poprzez łącznik w Zduńskiej Woli - Karsznicach			x	Uwaga nieuwzględniona. Inwestycja nie spełnia kryteriów dla trybu pozakonkursowego. Zastosowanie trybu pozakonkursowego dopuszcza się wyłącznie do projektów dróg wojewódzkich wynegocjowanych w Kontrakcie Terytorialnym Województwa Łódzkiego.
19.	Powiatowy Zarząd Dróg w Zduńskiej Woli	IV.3. Wynikowa lista projektów możliwych do realizacji – układ drogowy	78	Rys.63	Brak planowanej interwencji w zakresie przebudowy drogi wojewódzkiej Nr 000012E na odcinku Łask – Zduńska Wola – Sieradz. Dokonać modyfikacji załącznika graficznego i wprowadzić tą inwestycję do planu.	Stan techniczny drogi nie gwarantuje bezpieczeństwa jej użytkowników w tak długiej perspektywie czasowej. Konieczność rozpoczęcia przebudowy od przebudowy samych skrzyżowań w Zduńskiej Woli na te z ruchem okrężnym.			x	Uwaga nieuwzględniona. Inwestycja nie spełnia kryteriów dla trybu pozakonkursowego. Zastosowanie trybu pozakonkursowego dopuszcza się wyłącznie do projektów dróg wojewódzkich wynegocjowanych w Kontrakcie Terytorialnym Województwa Łódzkiego.

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego spełniającego kryteria warunku ex ante dla celu tematycznego 7 do RPO WŁ na lata 2014-2020 wraz z uzasadnieniem

20.	Powiatowy Zarząd Dróg w Zduńskiej Woli	IV.3. Wynikowa lista projektów możliwych do realizacji – infrastruktura dworcowa	81	Fragment tabeli „Beneficjent”	Dopuszczyć samorządy lokalne jako ewentualnych beneficjentów środków finansowych dla dworców kolejowych przejętych przez samorządy.	Nie cała infrastruktura dworców kolejowych jest własnością przywołanego w tabeli PKP PLK S.A. i j dyskryminuje to pozostałych właścicieli tego typu budynków.	x			Uwaga uwzględniona. Jednostki samorządu terytorialnego są wymieniane w Szczegółowym Opisie Osi Priorytetowych oraz Regionalnym Planie Transportowym w katalogu typów beneficjentów działania III.4 i potencjalnie mogą być beneficjentami projektów dotyczących dworców kolejowych, jak i w przypadku ich przejęcia. Należy pamiętać, iż wszystkie projekty realizowane w ramach działania III.4 muszą przyczyniać się do osiągnięcia celu szczegółowego tego działania, jakim jest lepsza dostępność transportowa województwa w ruchu kolejowym. Wsparcie dotyczyć może więc wyłącznie obiektów / infrastruktury służącej obsłudze ruchu kolejowego / realizujących funkcje związane z transportem kolejowym, co nie wyklucza całkowicie możliwości wprowadzenia w nich innych funkcji np. komercyjnej, która powiązana jest z obsługą pasażerów. Jednocześnie przy takich rozwiązaniach (funkcje handlowe, komercyjne) należy również wziąć pod uwagę kwestie związane z pomocą publiczną. Ponadto, planując inwestycje należy wziąć pod uwagę, iż to od zakresu rzeczowego projektu, jego celu i przeznaczenia tworzonej infrastruktury, zależy w ramach jakiego działania można uzyskać wsparcie.
21.	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego, Departament ds. Regionalnego Programu Operacyjnego	Całość dokumentu	-	Całość dokumentu	Numery stron w spisie treści nie odpowiadają zamieszczonej treści Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego	-	x			Uwaga uwzględniona. Dokument zostanie skorygowany.

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego spełniającego kryteria warunku ex ante dla celu tematycznego 7 do RPO WŁ na lata 2014-2020 wraz z uzasadnieniem

22.	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego, Departament ds. Regionalnego Programu Operacyjnego	V.3. Zasady kwalifikacji projektów	87	-	W piśmie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 marca 2015 r., znak DKS.II.860.2.2015.JW wskazano, że Regionalny Plan Transportowy może przewidywać realizację inwestycji w trybie konkursowym jak i pozakonkursowym. W przypadku konkursowego trybu wyboru zadań, powinien zawierać zasady / kryteria wyboru projektów w tym trybie. W związku z faktem, że zakontraktowane zostały już projekty w ramach pierwszych konkursów zarówno dla dróg wojewódzkich jak i lokalnych Departament ds. RPO Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego sugeruje przeanalizowanie zgodności zapisów wskazanego rozdziału z przytoczoną treścią zawartą w piśmie Ministerstwa.	-	x			Uwaga uwzględniona. Zapisy zostaną skorygowane.
23.	Zarząd Dróg i Transportu w Łodzi	IV.3. Wynikowa lista projektów możliwych do realizacji, poz. 7 – Budowa dojazdu do węzła „Romanów” na autostradzie A1 – Budowa III Etapu Trasy Górna	77	Poz. 7 – Budowa dojazdu do węzła „Romanów” na autostradzie A1 – budowa III etapu Trasy Górna	Zmiana kwoty w kolumnie Planowany poziom współfinansowania (PLN) z kwoty 58 116 536 na kwotę 66 000 000.	Zapewnienie zgodności z aktualnymi fiskami do kontraktu terytorialnego oraz planowanym budżetem inwestycji.	x			Uwaga uwzględniona. Dokument zostanie skorygowany.

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego spełniającego kryteria warunku ex ante dla celu tematycznego 7 do RPO WŁ na lata 2014-2020 wraz z uzasadnieniem

24.	Zarząd Dróg i Transportu w Łodzi	V.2. Ramy finansowe	86	Projekty, dla których dopuszcza się zastosowanie trybu pozakonkursowego, realizujące złożenia Regionalnego Planu Transportowego do realizacji w ramach RPO WŁ 20142020 Drogi Budowa dojazdu do węzła „Romanów” na autostradzie A1 – Budowa III Etapu Trasy Górna	Zmiana kwoty w kolumnie Planowany poziom współfinansowania (PLN) z kwoty 58 116 536 na kwotę 66 000 000.	Zapewnienie zgodności z aktualnymi fiskami do kontraktu terytorialnego oraz planowanym budżetem inwestycji.	x			Uwaga uwzględniona. Dokument zostanie skorygowany.
25.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi	I.1. Podstawa sporządzania dokumentu	7	Jest: „Planu stanowi podstawę...”	Zmiana na „Plan stanowi podstawę...”	Pomyłka pisarska	x			Uwaga uwzględniona. Dokument zostanie skorygowany.
26.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi	I.3. Uwarunkowania wynikające z dokumentów strategicznych I.3.3. Dokumenty regionalne	24	Tabela - poz.29-33	W Planie Działania (Action Plan) oraz fiskach nazwy zadań zostały zmienione. Konieczność aktualizacji danych – załączono zaktualizowany Action Plan (Plan działań)	Aktualizacja danych	x			Uwaga uwzględniona. Tabela zostanie skorygowana.
27.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi	I.3. Uwarunkowania wynikające z dokumentów strategicznych I.3.3. Dokumenty regionalne	25	Wieloletnia Prognoza Finansowa WŁ - „Dokument przyjęty Uchwałą Nr IV/40/15 Sejmiku Województwa Łódzkiego w dniu 27 stycznia 2015 r. „	Proponuje się wprowadzenie Uchwały Nr XIX/215/15 z 15.12.2015 dot. WPF	Dostosowanie danych do daty opracowania	x			Uwaga uwzględniona. Dokument zostanie skorygowany.
28.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi	I.3. Uwarunkowania wynikające z dokumentów strategicznych I.3.3. Dokumenty regionalne	26	Tabela - poz.10-34	Proponuje się wprowadzenie nazw zadań zgodnie z bieżącym WPF (np.DW 484 – wyłączono zadanie inwestycyjne obejmujące budowę obwodnicy Bełchatowa)	Dostosowanie danych do daty opracowania	x			Uwaga uwzględniona. Tabela zostanie skorygowana.
29.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi	II.1. Korytarze bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T)	32-33	Rys. 26. (legenda) Rys. 27. (legenda)	Sugeruje się ujednoczenie na obu rysunkach nazwy korytarza Bałtyk –Adriatyk oraz korytarza m. Północne – Bałtyk	Zmiana porządkująca	x			Uwaga uwzględniona. Rysunki zostaną skorygowane.

30.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi	II.2. Sektorowa diagnoza stanu oraz trendy rozwojowe II.2.1. Układ drogowy	35	<p>Punkt 7, akapit 3: Wiersz 2: „do 16 tys. poj./dobę (na DW 702 odc. A-2 -Zgierz).” Wiersz 5-7: „Najbardziej obciążone były odcinki dróg wojewódzkich nr 702, 484, 710 (powyżej 10 000 poj./dobę) i nr 708, 713, 714, 715, 716, 707, 583, 485, 486, 473 (powyżej 5 000 poj./dobę).” Wiersz 10-12: „Z analizy pierwszych trzech pomiarów ruchu wykonanych dla dróg wojewódzkich w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu 2015 wynika, że największy ruch pojazdów silnikowych występuje podobnie jak w 2010 r. na odcinkach dróg: nr 702, 713, 710, 485, 714, 703, 486, 715, 583.”</p>	<p>Punkt 7, akapit 3: Wiersz 2: „do 17,8 tys. poj./dobę (na DW 484 odc. m. Bełchatów).” Wiersz 5-7: „Najbardziej obciążone były odcinki dróg wojewódzkich nr 702, 484, 710, 715, 485, 713 (powyżej 10 000 poj./dobę) i nr 708, 713, 714, 715, 716, 707, 583, 485, 486, 473, 704, 480, 726, 484, 483, 703, 702, 710 (powyżej 5 000 poj./dobę).” Wiersz 10-12: „Z analizy pierwszych trzech pomiarów ruchu wykonanych dla dróg wojewódzkich w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu 2015 wynika, że największy ruch pojazdów silnikowych występuje podobnie jak w 2010 r. na odcinkach dróg: nr 702, 713, 710, 485, 714, 703, 486, 715, 583, 483, 707, 484.”</p>	Weryfikacja wyników: SDR 2010 oraz cząstkowych po 3 pomiarach w ramach GPR 2015.	x			Uwaga uwzględniona. Dokument zostanie zweryfikowany, zgodnie ze wstępnymi wynikami pomiaru generalnego 2015.
31.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi	II.2. Sektorowa diagnoza stanu oraz trendy rozwojowe II.2.1. Układ drogowy	36-37	Tabela 11.	<p>Uzupełnienie tabeli o legendę oznaczeń - / x Sugeruje się zmianę oznaczenia z „x” na „•” lub „✓” Wprowadzenie nagłówka dla kontynuacji tabeli 11 na stronie 37.</p>	Zmiana spowoduje większą czytelność tabeli	x		Uwaga uwzględniona. Tabela zostanie skorygowana.	
32.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi	II.2. Sektorowa diagnoza stanu oraz trendy rozwojowe II.2.1. Układ drogowy	37	Rys.30 Rys.31	Sugeruje się umieszczenie rysunków zaktualizowanych wg stanu np. na koniec 2015 roku.	Dostosowanie danych do daty opracowania	x		Uwaga uwzględniona. Rysunki zostaną skorygowane.	

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego spełniającego kryteria warunku ex ante dla celu tematycznego 7 do RPO WŁ na lata 2014-2020 wraz z uzasadnieniem

33.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi	II.2. Sektorowa diagnoza stanu oraz trendy rozwojowe II.2.1. Układ drogowy	38	Rys.34 Rys.35	Oprócz rysunków obrazujących stan nawierzchni oraz szerokość jezdni dróg wojewódzkich w województwie łódzkim 2015 r. należałoby umieścić równoważne informacje na temat dróg krajowych.	Projekt RPT opisuje rozwój całego systemu transportowego		x		Uwaga nieuwzględniona. Potrzeby inwestycyjne na drogach krajowych określono w tekście w sposób ogólny. Zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej, dokument koncentruje się szczegółowo na regionalnej infrastrukturze transportowej.
34.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi	II.3. Identyfikacja problemów i możliwości rozwojowych	58	... a także w Obszarach Strategicznej...	Zmiana czcionki na prostą „... a także w Obszarach Strategicznej...”	Zmiana porządkująca		x		Uwaga uwzględniona. Dokument zostanie skorygowany.
35.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi	II.3. Identyfikacja problemów i możliwości rozwojowych	58	Ostatni akapit (Układ kolejowy) „...za kluczowy problemem...”	”...za kluczowy problem...”	Pomyłka pisarska		x		Uwaga uwzględniona. Dokument zostanie skorygowany.
36.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi	IV. Projekty rozwojowe	76-77	Tabela IV.3.	Konieczność aktualizacji danych – załączono zaktualizowany Action Plan (Plan działań)	Aktualizacja danych		x		Uwaga uwzględniona. Tabela zostanie skorygowana..
37.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi	V. Zasady realizacji Planu V.1. System monitorowania	85	Raporty dotyczące RPT będą sporządzane... do ostatniego dnia kalendarzowego stycznia.....	Raporty dotyczące RPT będą sporządzane... do ostatniego dnia kalendarzowego lutego.....	Koordinacja terminu sporządzenia raportu z datą przekazania przez ZDW do GDDKiA informacji dotyczących przyrostów na sieci dróg wojewódzkich		x		Uwaga uwzględniona. Zapis zostanie skorygowany
38.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi	V. Zasady realizacji Planu V.1. System monitorowania	86	Tabela - Drogi	Konieczność aktualizacji kosztów – załączono zaktualizowany Action Plan (Plan działań)	Aktualizacja danych		x		Uwaga uwzględniona. Tabela zostanie skorygowana.

Tabela 2. Rejestr wniosków i opinii zgłoszonych w trakcie opiniowania i konsultacji społecznych do prognozy oddziaływania na środowisko

Lp.	Podmiot zgłaszający uwagę	Rozdział	Nr strony	Fragment tekstu / nr tabeli / nr rysunku	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi			Uzasadnienie rozpatrzenia
							Tak	Nie	Częściowo	
SAMORZĄDY POWIATOWE										
1.	Starostwo Powiatowe w Zduńskiej Woli	cały dokument	-	cały dokument	Wszystkie zgłoszone wyżej uwagi powinny znaleźć odzwierciedlenie w konsultowanym dokumencie, zmieniając jego zakres.	Ze względu na proponowane zmiany w Projekcie Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego, zmieniające zakres ww. dokumentu, należy zaktualizować treść Prognozy Oddziaływania na Środowisko tak, aby uwzględniała ona zmodyfikowany zakres Projektu RPT.	x			Uwaga uwzględniona. Zakres Prognozy powinien odpowiadać zapisom Projektu Regionalnego Planu Transportowego.
ADMINISTRACJA RZĄDOWA I INSTYTUCJE BRANŻOWE										
2.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi	Streszczenie w języku niespecjalistycznym		W przypadku wystąpienia oddziaływań negatywnych danego działania na środowisko zaproponowano sposoby ich zapobiegania i ograniczania. Do najczęściej pojawiających się możemy zaliczyć stosowanie cichych nawierzchni (porowate i poroelastyczne).	Zmienić drugie zdanie na „Do najczęściej pojawiających się możemy zaliczyć stosowanie nawierzchni cichych i obniżonej hałaśliwości.	W praktyce inwestycyjnych Zarządu Dróg Wojewódzkich w Łodzi nie są stosowane nawierzchnie porowate i poroelastyczne z uwagi na mniejszą trwałość i wyższe koszty utrzymania w trakcie eksploatacji. Ograniczone środki na utrzymanie mogłyby doprowadzić do pogorszenia stanu technicznego nawierzchni a w efekcie nawierzchnie te generowałyby hałas większy niż zakładany w momencie inwestycji. Do nawierzchni redukujących oddziaływanie akustyczne są zaliczane również inne typy nawierzchni (np. SMA o uziarnieniu do 8 mm), wobec czego prognoza oddziaływania na środowisko nie powinna wskazywać konkretnego rozwiązania technologicznego lecz posługiwać się pojęciem nawierzchni cichych i o	x			Uwaga uwzględniona. Posługiwanie się pojęciami ogólnymi daje większy wachlarz możliwości technicznych do stosowania, pod warunkiem spełnienia roli danego rozwiązania.

Lp.	Podmiot zgłaszający uwagę	Rozdział	Nr strony	Fragment tekstu / nr tabeli / nr rysunku	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi			Uzasadnienie rozpatrzenia
							Tak	Nie	Częściowo	
						ograniczonej hałaśliwości.				
3.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi	Matryca zbiorcza oddziaływań środowiskowych		<p>Tabela 23. Wiersze pkt 1.1 Kompensacja: uwzględnienie w pasie drogowym zieleni przydrożnej wielopiętrowej. Stosowanie ekranów akustycznych obsadzonych zielenią lub zieleni izolacyjnej wielopiętrowej o szerokości min 10 m.</p> <p>Alternatywne działania i inne zalecenia: Stosowanie cichych nawierzchni (porowatych i poroelastycznych) Wytyczanie nowych dróg poza obszarami chronionymi oraz zachowanie standardów akustycznych dla zabudowy chronionej.</p>	<p>Zmienić na: Kompensacja: uwzględnienie w pasie drogowym zieleni przydrożnej.</p> <p>Alternatywne działania, zmienić zapis na: Stosowanie nawierzchni cichych i o obniżonej hałaśliwości. Stosowanie rozwiązań z zakresu organizacji ruchu uspokajających ruch i podnoszących jego płynność. Wytyczanie nowych dróg poza obszarami chronionymi</p>	<p>Praktyka realizacji inwestycji drogowych wskazuje na ograniczoną ilość miejsca do nasadzeń kompensacyjnych. Ograniczenia terenowe z reguły uniemożliwiają nasadzenia zieleni wielopiętrowej, dlatego też niezasadny jest zapis nie traktujący np. nasadzeń szpalerowych drzew jako kompensacji przyrodniczej. Uzasadnienie usunięcia nawierzchni porowatych i poroelastycznych w poprzedniej uwadze. Jako środek służący ograniczeniu oddziaływania drogi należałoby wskazać stosowanie rozwiązań z zakresu organizacji ruchu, takich jak np. ronda, bramy wjazdowe do terenów zabudowanych (wyspy odginające pasy ruchu), ażyle na przejściach dla pieszych itd. Rozwiązania tego rodzaju w sposób fizyczny ograniczają prędkość jadących pojazdów, nie wpływają (w przeciwieństwie do ekranów akustycznych) dewastująco na krajobraz, a pozwalają na ograniczenie oddziaływanie drogi. Zapis o „zachowaniu standardów akustycznych dla zabudowy chronionej” w dziale „alternatywne działania i inne zalecenia” niczego nie wnosi - to</p>			x	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Podając działania kompensacyjne autorzy Prognozy przedstawili zalecenia do stosowania a nie rozwiązania dotyczące konkretnych projektów, z tego względu wskazano stosowanie zieleni przydrożnej wielopiętrowej jako rozwiązanie najefektywniejsze. W przypadku działań alternatywnych propozycje zostaną dopisane zgodnie z uwagą.</p>

Lp.	Podmiot zgłaszający uwagę	Rozdział	Nr strony	Fragment tekstu / nr tabeli / nr rysunku	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi			Uzasadnienie rozpatrzenia
							Tak	Nie	Częściowo	
						nie jest działanie ani zalecenie do stosowania, lecz cel ku któremu należy dążyć biorąc pod uwagę możliwe środki organizacyjne i techniczne. Zapis do usunięcia.				
4.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi	Matryca zbiorcza oddziaływań środowiskowych		Tabela 23, pkt 1.3 – poprawa bezpieczeństwa ruchu, tiret pierwszy, w kolumnie alternatywne działania i inne zalecenia zapis: Budowa sygnalizacji świetlnej korzystającej z odnawialnych źródeł energii (np. panele fotowoltaiczne) (...)	Zapis o sygnalizacji wykorzystującej z OZE usunąć	Sygnalizacja świetlna jest elementem, który w przypadku jej zastosowania decyduje o bezpieczeństwie ruchu drogowego. Z tego też względu powinna cechować się możliwie najwyższym stopniem niezawodności. Oparcie sygnalizacji świetlnej na OZE uzależnia jej działanie od niestałych z natury sił przyrody, a biorąc pod uwagę skalę zużycia energii elektrycznej zysk z wykorzystania OZE będzie niewspółmiernie mały do potencjalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.			x	Uwaga częściowo uwzględniona. Zapis zostanie zmieniony na: Budowa elementów infrastruktury podnoszących bezpieczeństwo wspieranej z odnawialnych źródeł energii (np. panele fotowoltaiczne) - jest to zalecenie ze względu na fakt, iż oceniany kierunek działań nie odnosi się jedynie do skrzyżowań a również do budowa chodników i ciągów pieszo – rowerowych. Ponadto wskazuje się, że Prognoza proponuje zalecenia prośrodowiskowe, których realizacja zależy od rozwiązań technicznych możliwych do stosowania przy realizacji konkretnych projektów. Zaproponowane w tym przypadku wspieranie oświetlenia poprzez zastosowanie instalacji pozyskujących prąd z OZE należy traktować jako elementy uzupełniające system bazujący na stałym dopływie energii elektrycznej.
5.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi	Matryca zbiorcza oddziaływań środowiskowych		Tabela 23, Dział. Projekty możliwe do realizacji w trybie pozakonkursowym z zakresu układu drogowego. Uwzględnienie w pasie drogowym zieleni przydrożnej wielopiętrowej. Stosowanie nawierzchni cichych (porowatych i poroelastycznych).	Zmienić na: Uwzględnienie w pasie drogowym zieleni przydrożnej. Stosowanie nawierzchni cichych i o obniżonej hałaśliwości	Praktyka realizacji inwestycji drogowych wskazuje na ograniczoną ilość miejsca do nasadzeń kompensacyjnych. Ograniczenia terenowe z reguły uniemożliwiają nasadzenia zieleni wielopiętrowej, dlatego też niezasadny jest zapis nie traktujący np. nasadzeń szpalerowych drzew jako kompensacji przyrodniczej. Uzasadnienie usunięcia nawierzchni porowatych i poroelastycznych w poprzedniej uwadze. Jako środek służący			x	Uwaga częściowo uwzględniona. Podając działania kompensacyjne autorzy Prognozy przedstawili zalecenia do stosowania a nie rozwiązania dotyczące konkretnych projektów, z tego względu wskazano stosowanie zieleni przydrożnej wielopiętrowej jako rozwiązanie najefektywniejsze. W przypadku działań alternatywnych propozycje zostaną dopisane zgodnie z uwagą.

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego spełniającego kryteria warunku ex ante dla celu tematycznego 7 do RPO WŁ na lata 2014-2020 wraz z uzasadnieniem

Lp.	Podmiot zgłaszający uwagę	Rozdział	Nr strony	Fragment tekstu / nr tabeli / nr rysunku	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi			Uzasadnienie rozpatrzenia
							Tak	Nie	Częściowo	
						ograniczeniu oddziaływania drogi należałoby wskazać stosowanie rozwiązań z zakresu organizacji ruchu, takich jak np. ronda, bramy wjazdowe do terenów zabudowanych (wyspy odginające pasy ruchu), ażyle na przejściach dla pieszych itd. Rozwiązania tego rodzaju w sposób fizyczny ograniczają prędkość jadących pojazdów, nie wpływają (w przeciwieństwie do ekranów akustycznych) dewastująco na krajobraz, a pozwalają na ograniczenie oddziaływanie drogi.				
6.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi	6.3		(...) wykorzystanie nawierzchni cichych (porowatych i poroelastycznych) (...)	Zmienić na: „wykorzystanie nawierzchni cichych i o obniżonej hałaśliwości	W praktyce inwestycyjnych Zarządu Dróg Wojewódzkich w Łodzi nie są stosowane nawierzchnie porowate i poroelastyczne z uwagi na mniejszą trwałość i wyższe koszty utrzymania w trakcie eksploatacji. Ograniczone środki na utrzymanie mogłyby doprowadzić do pogorszenia stanu technicznego nawierzchni a w efekcie nawierzchnie te generowałyby hałas większy niż zakładany w momencie inwestycji. Do nawierzchni redukujących oddziaływanie akustyczne są zaliczane również inne typy nawierzchni (np. SMA o uziarnieniu do 8 mm), wobec czego prognoza oddziaływania na środowisko nie powinna wskazywać konkretnego rozwiązania technologicznego lecz posługiwać się pojęciem	x			Uwaga uwzględniona. Posługiwanie się pojęciami ogólnymi daje większy wachlarz możliwości technicznych do stosowania, pod warunkiem spełnienia roli danego rozwiązania.

Podsumowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego spełniającego kryteria warunku ex ante dla celu tematycznego 7 do RPO WŁ na lata 2014-2020 wraz z uzasadnieniem

Lp.	Podmiot zgłaszający uwagę	Rozdział	Nr strony	Fragment tekstu / nr tabeli / nr rysunku	Treść uwagi	Uzasadnienie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi			Uzasadnienie rozpatrzenia
							Tak	Nie	Częściowo	
						nawierzchni cichych i o ograniczonej hałaśliwości.				
7.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi	6.3		Rekomendacje działań minimalizujących negatywne oddziaływania:	Uzupełnić o stosowanie elementów organizacji ruchu ograniczających prędkość i podnoszących płynność ruchu drogowego	Jako środek służący ograniczeniu oddziaływania drogi należałoby wskazać stosowanie rozwiązań z zakresu organizacji ruchu, takich jak np. ronda, bramy wjazdowe do terenów zabudowanych (wyspy odginające pasy ruchu), azyle na przejściach dla pieszych itd. Rozwiązania tego rodzaju w sposób fizyczny ograniczają prędkość jadących pojazdów, nie wpływają (w przeciwieństwie do ekranów akustycznych) dewastująco na krajobraz, a pozwalają na ograniczenie oddziaływanie drogi.	x			Uwaga uwzględniona. Zasadne jest wskazanie stosowania elementów organizacji ruchu ograniczających prędkość i podnoszących płynność ruchu drogowego jako działanie minimalizujące negatywne oddziaływania na klimat akustyczne. Realizacja tego działania będzie pozytywnie wpływać na obniżenie emisji hałasu do środowiska.

8 Wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko

Zgodnie z przepisami zawartymi w ustawie o oś, z rozdziału 3, działu VI dotyczącego postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w przypadku projektów polityk, strategii, planów i programów, opracowywany dokument nie będzie powodował oddziaływania transgranicznego.

Ustalenia RPT obejmują zadania związane z rozwojem transportu na terenie Województwa Łódzkiego, a zasięg ich oddziaływania na środowisko będzie miał przede wszystkim charakter regionalny i lokalny. Wobec tego, dokument ten nie musi być poddany procedurze transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko.

9 Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu

Wdrażanie rozwiązań przewidzianych w omawianym RPT wymaga stałego monitorowania oraz szybkiej reakcji w przypadku pojawiania się rozbieżności pomiędzy projektowanymi rezultatami a stanem rzeczywistym. Podstawą właściwej oceny wdrażania założeń RPT, a także określenia problemów w osiągnięciu założonych celów jest prawidłowy system sprawozdawczości, oparty na zestawie określonych wskaźników. Powinien on zapewnić stałą kontrolę jakości zarządzania środowiskiem planowanych przedsięwzięć inwestycyjnych oraz pozwolić regulować działalność podmiotów.

RPT określa konstrukcję systemu monitorowania umożliwiającego pomiar, kontrolę oraz interpretację efektów realizowanych działań. W dokumencie tym zaproponowano wskaźniki, które pozwolą określić stopień realizacji poszczególnych działań w zakresie odpowiadającym systemom transportowym, są one zgodne z dokumentami nadrzędnymi w pełni obrazują poszczególne etapy wdrażania RPT.

10 Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych

Ustawa nakłada obowiązek przedstawienia w prognozie oddziaływania na środowisko, rozwiązań alternatywnych do rozwiązań zawartych w projekcie dokumentu. Do zaproponowanych rozwiązań należy podać uzasadnienie ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru.

Rozwiązania alternatywne mogą dotyczyć:

- innej lokalizacji (warianty lokalizacji),
- innego sposobu prowadzenia inwestycji (warianty konstrukcyjne i technologiczne),
- innego sposobu zarządzania (warianty organizacyjne),
- wariantu niezrealizowania inwestycji, tzw. „opcja zerowa”.

Proponowane rozwiązania alternatywne do działań przedstawionych w RPT polegają m.in. na:

- wytyczaniu nowych dróg poza obszarami chronionymi;

- zachowaniu standardów akustycznych dla zabudowy chronionej, stosowaniu cichych nawierzchni, podkładów pochłaniających hałas oraz drgania;
- stosowaniu mat wibroizolacyjnych dla ograniczenia nadmiernego hałasu i drgań lub innych systemów ograniczających hałas (np. szyna w otulinie);
- stosowaniu technologii ograniczających energochłonność oraz emisję zanieczyszczeń;
- stosowanie rozwiązań z zakresu organizacji ruchu uspokajających ruch i podnoszących jego płynność;
- budowie elementów infrastruktury podnoszącej bezpieczeństwo wspieranej z odnawialnych źródeł energii (np. panele fotowoltaiczne) oraz oświetlenia automatycznie dopasowującego parametry działania do warunków (np. ograniczenie natężenia światła w przypadku braku przechodniów).