

Załącznik nr 4
do uchwały Nr 530/24
Zarządu Województwa Łódzkiego
z dnia 23 kwietnia 2024 r.

Podsumowanie przyjęcia Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027 wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko.

Wprowadzenie

Zgodnie z art. 55 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.), dalej „Ustawa”, do przyjętego dokumentu, tj. Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021- 2027 (dalej: RPT WŁ) wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko do Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021- 2027 (dalej: Prognoza) załącza się pisemne podsumowanie zawierające m.in. informację, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione:

1. Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko;
2. Opinie właściwych organów, o których mowa w art. 57 i 58 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz w ocenach oddziaływania na środowisko, tj. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi oraz Łódzkiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego;
3. Zgłoszone uwagi i wnioski;
4. Wyniki postępowania transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone;
5. Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzenia monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.

Niniejszy załącznik stanowi podsumowanie, przeprowadzonego zgodnie z wymogami ustawy, postępowania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu RPT WŁ – opracowane we wskazanym powyżej zakresie.

Istotą procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, a w szczególności towarzyszącej jej Prognozy, było wyeliminowanie lub minimalizacja potencjalnych konfliktów środowiskowych w procesie tworzenia RPT WŁ poprzez optymalizację wskazanych rozwiązań, ukierunkowanych na zachowanie równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych, w tym ochronę wartości przyrodniczych, kulturowych, krajobrazowych i materialnych. Mając na uwadze powyższe stwierdzono, że nie ma na etapie RPT WŁ potrzeby określania rozwiązań alternatywnych, ponieważ ustalenia dokumentu programują interwencję o charakterze infrastrukturalnym, która dopiero na etapie

realizacyjnym będzie musiała podlegać ocenie ewentualnych wariantów konkretnej inwestycji, tak aby w maksymalnym stopniu realizować zasadę nie czynienia poważnych szkód.

Zatem ze względu na fakt, że przewidywana interwencja w RPT Wł dotyczy przedsięwzięć mogących zawsze znacząco lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, bądź przedsięwzięć mogących oddziaływać na obszary Natura 2000 i wymagających przeprowadzenia oceny oddziaływania wraz ze sporządzeniem raportu, wariantowanie procesu inwestycyjnego będzie przebiegało na etapie projektowym.

Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko

Do Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027 sporządzono „Prognozę oddziaływania na środowisko”, z której wynika, że:

- Opracowany dokument formułuje 4 cele strategiczne, w tym 10 kierunków działań oraz 44 działania. Część strategiczna dokumentu tworzy spójny układ zamierzeń rozwojowych w zakresie obsługi transportowej regionu. Ponadto RPT Wł zawiera scenariusze rozwoju systemu transportowego oraz listę interwencji priorytetowych.
- Analiza i ocena przyjętych celów strategicznych oraz przypisanych im kierunków działań i działań wykazała, że zapisy RPT Wł wpływają na komponenty środowiska w sposób zróżnicowany, przy czym niemal wszystkie zapisy będą pozytywnie oddziaływały na ludzi (98%) oraz na dobra materialne (89%). Brak wpływu na komponenty środowiska dominuje w celu strategicznym 4 – EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU (70%) oraz 3 – POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO (56%). Wynika to z charakteru zawartych w tych celach działań, które związane będą z wdrażaniem rozwiązań systemowych i cyfryzacją transportu, co nie wpływa w bezpośredni sposób na środowisko. Oddziaływania negatywne i minimalne negatywne najczęściej przypisywane są działaniom o charakterze przestrzennym, mogącym skutkować potencjalnymi przekształceniami środowiska. Związane są z powstawaniem zupełnie nowej infrastruktury kolejowej i drogowej, przede wszystkim w ramach następujących kierunków działań: 1.1. ZWIĘKSZENIE UDZIAŁU PODRÓŻY TRANSPORTEM ZBIOROWYM I LIKWIDACJA WYKLUCZENIA KOMUNIKACYJNEGO, 2.1. ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ, 2.2. ROZWÓJ INFRASTRUKTURY DLA OBSZARÓW DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ oraz 3.2. POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ. Należy podkreślić, że niekorzystny wpływ na środowisko nowo powstających inwestycji będzie kompensowany pozytywnym oddziaływaniem RPTWł, wynikającym w różnych proporcjach ze wszystkich celów strategicznych. Pozytywnego wpływu w największym stopniu należy się spodziewać w związku z realizacją działań w ramach CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ, zwłaszcza w ramach kierunku 1.3. ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI.
- Analiza wpływu na środowisko przyrodnicze inwestycji priorytetowych wykazała, że na 145 wskazanych inwestycji priorytetowych 81 nie znajduje się na obszarach prawnie chronionych, a w 64 przypadkach oddziaływanie inwestycji na te obszary może mieć potencjalnie negatywne oddziaływanie. W odniesieniu do oddziaływania na komponenty środowiska stwierdzono, że 10 inwestycji będzie potencjalnie pozytywnie oddziaływać na środowisko, zaś w grupie o niewielkim i średnim wpływie negatywnym znalazło się odpowiednio 121 i 14 inwestycji.

- Obszary NATURA 2000 nie będą w większości narażone na skutki interwencji wskazanej w RPT WŁ. Oddziaływanie może pojawić się w związku z realizacją inwestycji w ramach kierunków działań: 1.1. ZWIĘKSZENIE UDZIAŁU PODRÓŻY TRANSPORTEM ZBIOROWYM I LIKWIDACJA WYKLUCZENIA KOMUNIKACYJNEGO, 2.1. ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ oraz 3.2. POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ.
- Potencjalnie pozytywny, choć pośredni, wpływ będą miały działania o charakterze planistyczno-projektowym wskazane w kierunku 4.3. USPRAWNIENIE PLANOWANIA, ORGANIZACJI I ZARZĄDZANIA SYSTEMEM TRANSPORTOWYM, które uwzględniając potrzeby ochrony środowiska będą sprzyjać realizacji celów środowiskowych w skali regionalnej, a w konsekwencji zmniejszą presję związaną z rozwojem transportu na tereny najbardziej przyrodniczo wrażliwe. Dla większości działań (80%) wskazanych w części kierunkowej RPT WŁ nie stwierdzono oddziaływań.
- W odniesieniu do przebiegu inwestycji priorytetowych RPT WŁ analiza wykazała, że w 51% przypadków wystąpiła kolizja inwestycji z obszarami Natura 2000 lub wyznaczonym od nich buforem 1 km. 12 obszarów Natura 2000 znalazło się na przebiegu inwestycji, bądź w jej korytarzu. Według Prognozy część zamierzeń inwestycyjnych będących następstwem zapisów celów strategicznych RPT WŁ prawdopodobnie zostanie zaliczona do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Dla inwestycji tych przeprowadzona zostanie procedura oceny oddziaływania na środowisko, ale już na etapie indywidualnej realizacji projektów przez beneficjenta. Na podstawie wykonanej oceny zostaną podjęte decyzje administracyjne o wariancie realizowanym oraz działaniach kompensujących i minimalizujących.
- W opinii autorów „Prognozy...” nie występuje konieczność eliminacji żadnego przedsięwzięcia w ramach zaplanowanej interwencji z uwagi na jego potencjalne zagrożenie dla stanu i jakości środowiska regionu. Zwłaszcza, że odstępianie od realizacji RPT WŁ wiązałoby się z istotnymi konsekwencjami dla środowiska tj. m.in.:
 - pogorszenie jakości powietrza w związku z emisją liniową przyczyniającą się do powstawania zjawiska smogu, w tym smogu fotochemicznego;
 - pogarszanie lokalnych warunków mikroklimatycznych wpływających na stan zdrowia mieszkańców, szczególnie na obszarach zurbanizowanych (m.in. miejska wyspa ciepła w wyniku koncentracji pyłów pochodzących z emisji liniowej) w związku z brakiem przeniesienia ruchu samochodowego poza obszary o największej koncentracji zabudowy mieszkaniowej;
 - wzrost udziału emisji CO₂ ze źródeł komunikacyjnych w związku z brakiem: dróg dobrej jakości poprawiających płynność ruchu, obwodnic, zrównoważonej mobilności miejskiej, efektywnego transportu zbiorowego;
 - pogorszenie klimatu akustycznego;
 - zmniejszenie liczebności populacji zwierząt ze względu na większą wypadkowość na drogach niskiej jakości oraz wzmożony ruch samochodowy na drogach niższej kategorii na terenach otwartych;
 - postępująca degradacja krajobrazu i dziedzictwa kulturowego na skutek: braku obwodnic ośrodków z historycznymi układami przestrzennymi; wzmożonego ruchu tranzytowego na drogach prowadzących przez obszary zabudowane oraz braku nowoczesnej infrastruktury dla taboru szynowego i autobusowego ograniczającej uszkodzenia zabytkowych obiektów;
 - postępująca degradacja obszarów o najwyższych walorach przyrodniczo-krajobrazowych na skutek wzrostu ruchu samochodowego i w związku z brakiem alternatywnej infrastruktury przebiegającej poza obszarami cennymi przyrodniczo (np. Spalski PK);
 - brak adaptacyjności środowiska (w tym infrastruktury) do postępujących zmian klimatycznych;

- pogorszenie jakości przestrzeni publicznych;
- pogorszenie jakości wód na skutek braku nowoczesnej infrastruktury wyposażonej we właściwe sposoby odprowadzenia zanieczyszczeń z dróg;
- brak łagodzenia skutków presji urbanizacyjnej w terenach podmiejskich na skutek słabej dostępności komunikacyjnej do miast transportem zbiorowym oraz słabej jakości dróg;
- pogarszanie stanu zdrowia i bezpieczeństwa mieszkańców;
- negatywny wpływ na dobra materialne na skutek rosnących kosztów utrzymania i eksploatacji istniejącej infrastruktury.

Opinie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego

Dnia 3 czerwca 2022 r. Marszałek Województwa łódzkiego wystąpił do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi i łódzkiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w trybie przepisów art. 54, art. 57 ust. 1 pkt. 1, art. 46 ust. 1 pkt 2) ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 16 maja 2022 r., poz. 1029) o zaopiniowanie projektu dokumentu pn. Regionalny Plan Transportowy Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

Zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w „Prognozie...” został ustalony zgodnie z art. 53 ust. 2 pkt 2 oraz art. 57 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r., poz. 1029 ze zm.), przez w/w organy w pismach z dnia 5 lutego 2021 r. (RDOŚ w Łodzi) oraz z dnia 5 lutego 2021 r. (ŁPWIS).

Łódzki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny pismem z dnia 13 czerwca 2022 roku zaopiniował pozytywnie i bez zastrzeżeń pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych projekt Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027 wraz z „Prognozą...”.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi, pismem z dnia 9 czerwca 2022 roku, zaopiniował pozytywnie i bez uwag projekt Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027 wraz z „Prognozą...”.

Zgłoszone uwagi i wnioski

W dniu 30 maja 2022 r. Zarząd Województwa łódzkiego podjął uchwałę nr 482/22 w sprawie przyjęcia projektu RPT WŁ wraz z Prognozą celem przedłożenia do konsultacji społecznych. Następnie uchwałą nr 483/22 z dnia 30 maja 2022 r. w sprawie rozpoczęcia konsultacji społecznych projektu RPT WŁ wraz z Prognozą Zarząd Województwa łódzkiego skierował projekt dokumentu do konsultacji społecznych.

Proces konsultacji społecznych projektu RPT WŁ rozpoczął się w dniu 3 czerwca 2022 r. i trwał do 8 lipca 2022 r. Głównym celem przeprowadzenia konsultacji było pozyskanie uwag i opinii od jednostek

samorządu terytorialnego, partnerów społecznych, gospodarczych, organizacji pozarządowych i mieszkańców co do uwarunkowań systemu transportowego i zdiagnozowanych problemów, a także kierunków jego rozwoju w perspektywie do 2030 r. oraz długookresowej do 2050 r. Konsultacje zaplanowano w taki sposób, aby zaprezentować założenia dokumentu jak największej liczbie interesariuszy oraz umożliwić szeroką debatę publiczną.

W dniu 2 czerwca 2022 r. w prasie o zasięgu regionalnym (Dziennik Łódzki), na stronach internetowych www.bip.lodz.pl, www.rpo.lodzkie.pl, jak również na tablicy ogłoszeń Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego zamieszczono obwieszczenie Zarządu Województwa Łódzkiego o rozpoczęciu konsultacji społecznych projektu RPT WŁ wraz z Prognozą. Na stronach www.bip.lodz.pl oraz www.rpo.lodzkie.pl zostały udostępnione projekty dokumentów oraz link do formularza umożliwiającego zgłaszanie uwag do dokumentów. Dodatkowo odnośniki do konsultacji pojawiły się na stronach www.bppwl.lodzkie.pl, www.ngo.lodzkie.pl czy profilu facebook'owym „Zmieniamy Łódzkie”.

Uwagi i wnioski można było składać za pośrednictwem poczty elektronicznej poprzez przesłanie na adres e-mail: sekretariat@bppwl.lodzkie.pl. W przypadku braku możliwości zgłaszania uwag i wniosków drogą elektroniczną, dopuszczono możliwość ich przekazywania w formie pisemnej.

W ramach konsultacji społecznych zorganizowano 2 spotkania w dniach 10 oraz 13 czerwca 2022 r. w formule on-line skierowane do społeczeństwa, jednostek samorządu terytorialnego, środowisk biznesu, środowiska szkolnictwa wyższego, Podkomitetu ds. rozwoju partnerstwa, NGO oraz do Regionalnego Forum Terytorialnego. Projekt RPT WŁ wraz z Prognozą przedstawiono również 9 czerwca 2022 r. na posiedzeniu Łódzkiej Wojewódzkiej Rady Działalności Pożytku Publicznego, 14 czerwca 2022 r. na posiedzeniu Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego oraz 15 czerwca 2022 r. na spotkaniu dla członków Komitetu Monitorującego Regionalny Program Operacyjny Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020.

Ogółem w trakcie konsultacji społecznych projektu RPT WŁ 13 podmiotów zgłosiło 39 uwag.

W trakcie trwania konsultacji społecznych nie zgłoszono żadnej uwagi do projektu Prognozy oddziaływania na środowisko do RPT WŁ.

Zgłoszone uwagi poddano szczegółowej analizie i do każdej z nich przygotowano odniesienie wraz z uzasadnieniem.

Przy ocenie uwag i wniosków zgłaszanych w trakcie konsultacji rozróżniono pięć kategorii: uwaga uwzględniona, uwaga uwzględniona częściowo, wyjaśnienie, uwaga nieuwzględniona, uwaga o charakterze opinii.

Spośród uwag zgłoszonych do projektu RPT WŁ:

- 11 uwag zostało uwzględnionych;
- 1 uwagę uwzględniono częściowo;
- na 12 uwag odpowiadało wyjaśnieniem;
- 10 uwag nie uwzględniono;
- 5 uwag miało charakter opinii.

Podsumowując, znaczna część zgłoszonych uwag w ramach konsultacji została uwzględniona w projekcie RPT WŁ, bądź postulowane propozycje znajdują już swoje odzwierciedlenie w dokumencie.

Wyniki postępowania transgranicznego oddziaływania na środowisko

Województwo łódzkie nie leży w obszarze przygranicznym, zatem realizacja RPT WŁ nie powinna powodować skutków o charakterze transgranicznym w horyzoncie czasowym do 2030 r. oraz w perspektywie długookresowej do 2050 r.

Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzenia monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu

RPT WŁ jako dokument wyznaczający kierunki rozwoju systemu transportowego województwa łódzkiego w okresie programowania 2021-2027 (w tym stanowiący podstawę spełnienia tematycznego warunku podstawowego Celu Polityki 3 - w zakresie transportu), wizje jego rozwoju do 2030 r. oraz w perspektywie długookresowej do 2050 r., wymaga stałego monitorowania w zakresie wdrażania przewidzianych rozwiązań.

Podstawową metodę oceny realizacji dokumentu stanowią będą wskaźniki adekwatne w zakresie CP3, przy czym monitoring ten będzie realizowany co roku, w formie raportu z realizacji RPT WŁ obejmującego:

- analizę bieżącej sytuacji transportowej województwa łódzkiego, w tym stanu i uwarunkowań rozwoju;
- zmiany w zakresie osiągniętych wartości wskaźników monitoringowych;
- ocenę stopnia zaawansowania realizacji RPT;
- wnioski wynikające z procesu monitorowania;
- rekomendacje w odniesieniu do planowanych działań.

Podsumowującą część raportów z realizacji RPT stanowią będą wnioski i rekomendacje, w tym dotyczące minimalizacji zaobserwowanych ryzyk związanych z realizacją strategicznej polityki transportowej, które mogą zawierać także informacje z różnych raportów, analiz, ewaluacji, ekspertyz w zakresie transportu, służące jako dodatkowe instrumenty monitorowania.