



# PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO DO REGIONALNEGO PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

DLA REALIZACJI WARUNKU PODSTAWOWEGO  
CELU POLITYKI 3 (W ZAKRESIE TRANSPORTU)  
W PERSPEKTYWIE FINANSOWEJ 2021-2027





Opracowanie wykonano  
w BIURZE PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO W ŁÓDZI  
Dyrektor – Roman Sasin

**ZESPÓŁ AUTORSKI**

Kierujący Zespołem:

Marta Pabich-Makoska .....

*M. Pabich-Makoska*

Członkowie Zespołu:

Alina Ditberner .....

*A. Ditberner*

Michał Grzelak .....

*M. Grzelak*

Elżbieta Bąbka-Horbacz .....

*ELŻBIETA BĄBKA-HORBACZ*

Joanna Jarominek .....

*Joanna Jarominek*

Małgorzata Kucharska .....

*Małgorzata Kucharska*

Renata Leśniak-Kordzińska .....

*R. Leśniak-Kordzińska*

Piotr Rzeńca .....

*Piotr Rzeńca*

Emilia Wciśło .....

*Emilia Wciśło*

Małgorzata Wrzosek .....

*M. Wrzosek*

Łódź, 27 maja 2022 r.



## SPIS TREŚCI

<b>I. WPROWADZENIE .....</b>	<b>5</b>
1. PODSTAWA PRAWNA OPRACOWANIA PROGNOZY .....	5
2. CEL I ZAKRES PROGNOZY .....	5
<b>II. METODY ZASTOSOWANE PRZY SPORZĄDZANIU PROGNOZY .....</b>	<b>8</b>
1. METODA OCENY WPŁYWU NA ŚRODOWISKO ZAPISÓW „REGIONALNEGO PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO DLA REALIZACJI WARUNKU PODSTAWOWEGO CELU POLITYKI 3 (W ZAKRESIE TRANSPORTU) W PERSPEKTYWIE FINANSOWEJ 2021-2027” .....	9
2. METODA ANALIZY I OCENY ODDZIAŁYWANIA NA KOMPONENTY ŚRODOWISKA INWESTYCJI WSPIERAJĄCYCH WNIOSKOWANIE O PRIORYTETACH ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO W WOJEWÓDZTWIE ŁÓDZKIM .....	12
3. METODA ANALIZY I OCENY ODDZIAŁYWANIA ZAPISÓW RPTWŁ NA CELE I PRZEDMIOT OCHRONY ORAZ INTEGRALNOŚĆ OBSZARÓW NATURA 2000 .....	14
<b>III. INFORMACJA O REGIONALNYM PLANIE TRANSPORTOWYM WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO DLA REALIZACJI WARUNKU PODSTAWOWEGO CELU POLITYKI 3 (W ZAKRESIE TRANSPORTU) W PERSPEKTYWIE FINANSOWEJ 2021-2027 .....</b>	<b>15</b>
1. ZAWARTOŚĆ RPTWŁ .....	15
2. CELE REGIONALNEGO PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO DLA REALIZACJI WARUNKU PODSTAWOWEGO CELU POLITYKI 3 (W ZAKRESIE TRANSPORTU) W PERSPEKTYWIE FINANSOWEJ 2021-2027 .....	16
3. POWIĄZANIA „REGIONALNEGO PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO DLA REALIZACJI WARUNKU PODSTAWOWEGO CELU POLITYKI 3 (W ZAKRESIE TRANSPORTU) W PERSPEKTYWIE FINANSOWEJ 2021-2027” Z INNYMI DOKUMENTAMI .....	18
4. POWIĄZANIA RPTWŁ Z CELAMI OCHRONY ŚRODOWISKA USTANOWIONYMI NA SZCZEBLU MIĘDZYNARODOWYM, WSPÓLNOTOWYM, KRAJOWYM I REGIONALNYM .....	38
<b>IV. ANALIZA I OCENA STANU ŚRODOWISKA .....</b>	<b>41</b>
1. SYNTETYCZNA INFORMACJA O WOJEWÓDZTWIE .....	41
2. MIĘDZYREGIONALNE POWIĄZANIA ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO .....	45
3. FORMY OCHRONY PRZYRODY .....	47
4. ISTNIEJĄCY STAN ŚRODOWISKA (W TYM NA OBSZARACH OBJĘTYCH PRZEWIDYWANYM ZNACZĄCYM ODDZIAŁYWANIEM) .....	49
5. ISTNIEJĄCE PROBLEMY OCHRONY ŚRODOWISKA ISTOTNE Z PUNKTU WIDZENIA REALIZACJI RPTWŁ, W SZCZEGÓLNOŚCI DOTYCZĄCE OBSZARÓW PODLEGAJĄCYCH OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY Z DNIA 16 KWIETNIA 2004 R. O OCHRONIE PRZYRODY .....	68
6. POTENCJALNE ZMIANY ŚRODOWISKA W PRZYPADKU BRAKU REALIZACJI RPTWŁ .....	84
<b>V. ANALIZA I OCENA PRZEWIDYWANYCH ZNACZĄCYCH ODDZIAŁYWAŃ „REGIONALNEGO PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO DLA REALIZACJI WARUNKU PODSTAWOWEGO CELU POLITYKI 3 (W ZAKRESIE TRANSPORTU) W PERSPEKTYWIE FINANSOWEJ 2021-2027” NA ŚRODOWISKO ORAZ OBSZARY NATURA 2000 .....</b>	<b>86</b>
1. ANALIZA I OCENA ODDZIAŁYWANIA DZIAŁAŃ W RAMACH KIERUNKÓW DZIAŁAŃ I CELÓW STRATEGICZNYCH RPTWŁ NA KOMPONENTY ŚRODOWISKA .....	86
1.1. ODDZIAŁYWANIE NA POWIERZCHNIĘ ZIEMI, GLEBY, ZASOBY NATURALNE .....	99
1.2. ODDZIAŁYWANIE NA WODY .....	105
1.3. ODDZIAŁYWANIE NA KLIMAT AKUSTYCZNY .....	110
1.4. ODDZIAŁYWANIE NA KLIMAT .....	113



1.5.	ODDZIAŁYWANIE NA POWIETRZE .....	116
1.6.	ODDZIAŁYWANIE NA ROŚLINNOŚĆ, ZWIERZĘTA I RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNĄ.....	119
1.7.	ODDZIAŁYWANIE NA CIĄGŁOŚĆ UKŁADÓW PRZYRODNICZYCH.....	126
1.8.	ODDZIAŁYWANIE NA OBSZARY CHRONIONE, W TYM NATURA 2000 .....	128
1.9.	ODDZIAŁYWANIE NA ZABYTKI .....	131
1.10.	ODDZIAŁYWANIE NA KRAJOBRAZ .....	134
1.11.	ODDZIAŁYWANIE NA DOBRA MATERIALNE I LUDZI .....	137
2.	ANALIZA I OCENA ODDZIAŁYWANIA ZAPISÓW WYNIKAJĄCYCH Z RPTWŁ NA CELE I PRZEDMIOT OCHRONY ORAZ INTEGRALNOŚĆ OBSZARÓW NATURA 2000 .....	142
3.	ANALIZA I OCENA ODDZIAŁYWANIA NA KOMPONENTY ŚRODOWISKA INWESTYCJI PRIORYTETOWYCH .....	198
4.	OCENA REALIZACJI ZAPISÓW RPTWŁ NA FORMY OCHRONY PRZYRODY .....	166
<b>VI.</b>	<b>PRZEWIDYWANE ODDZIAŁYWANIA SKUMULOWANE I ICH WPŁYW NA ŚRODOWISKO WYNIKAJĄCE Z ZAPISÓW RPTWŁ.....</b>	<b>173</b>
<b>VII.</b>	<b>ANALIZA ODPORNOŚCI ZAPISÓW RPTWŁ NA ZMIANĘ KLIMATU .....</b>	<b>176</b>
<b>VIII.</b>	<b>ROZWIĄZANIA MAJĄCE NA CELU ZAPOBIEGANIE, OGRANICZANIE LUB KOMPENSACJĘ PRZYRODNICZĄ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO, MOGĄCYCH BYĆ REZULTATEM REALIZACJI RPTWŁ, W SZCZEGÓLNOŚCI NA CELE I PRZEDMIOT OCHRONY ORAZ INTEGRALNOŚĆ OBSZARÓW NATURA 2000 .....</b>	<b>180</b>
<b>IX.</b>	<b>ROZWIĄZANIA ALTERNATYWNE DO ROZWIĄZAŃ ZAWARTYCH W „REGIONALNYM PLANIE TRANSPORTOWYM WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO DLA REALIZACJI WARUNKU PODSTAWOWEGO CELU POLITYKI 3 (W ZAKRESIE TRANSPORTU) W PERSPEKTYWIE FINANSOWEJ 2021-2027” .....</b>	<b>184</b>
<b>X.</b>	<b>METODY ANALIZY SKUTKÓW REALIZACJI POSTANOWIEŃ RPTWŁ ORAZ CZĘSTOTLIWOŚCI ICH PRZEPROWADZANIA .....</b>	<b>185</b>
<b>XI.</b>	<b>INFORMACJA O MOŻLIWYM TRANSGRANICZNYM ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO.....</b>	<b>188</b>
<b>XII.</b>	<b>WNIOSKI I REKOMENDACJE .....</b>	<b>189</b>
<b>XIII.</b>	<b>STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM.....</b>	<b>192</b>
<b>XIV.</b>	<b>SPIS TABEL .....</b>	<b>207</b>
<b>XV.</b>	<b>SPIS RYSUNKÓW.....</b>	<b>209</b>
<b>XVI.</b>	<b>BIBLIOGRAFIA.....</b>	<b>211</b>
<b>XVII.</b>	<b>ZAŁĄCZNIKI 1-8.....</b>	<b>214</b>



## I. WPROWADZENIE

### 1. PODSTAWA PRAWNA OPRACOWANIA PROGNOZY

Podstawę prawną sporządzenia „Prognozy oddziaływania na środowisko” (dalej: Prognoza) dla „Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027” (dalej: RPTWŁ) stanowi art. 46 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 16 maja 2022 r., poz. 1029), który formułuje obowiązek sporządzenia Prognozy przez organ opracowujący RPTWŁ.

Ustawa w zakresie swojej regulacji dokonuje wdrożenia następujących **dyrektyw Wspólnot Europejskich**:

1. Dyrektywy Rady 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne (Dz. Urz. WE L 175 z 05.07.1985 ze zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 1);
2. Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dz. Urz. WE L 206 z 22.07.1992 ze zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 2);
3. Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko (Dz. Urz. WE L 197 z 21.07.2001; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 6);
4. Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/4/WE z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie publicznego dostępu do informacji dotyczących środowiska i uchylającej dyrektywę Rady 90/313/EWG (Dz. Urz. WE L 41 z 14.02.2003; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 15, t. 7);
5. Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/35/WE z dnia 26 maja 2003 r. przewidującej udział społeczeństwa w odniesieniu do sporządzania niektórych planów i programów w zakresie środowiska oraz zmieniającej w odniesieniu do udziału społeczeństwa i dostępu do wymiaru sprawiedliwości dyrektywę Rady 85/337/EWG i 96/61/WE (Dz. Urz. UE L 156 z 25.06.2003; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 7);
6. Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/1/WE z dnia 15 stycznia 2008 r. dotyczącej zintegrowanego zapobiegania zanieczyszczeniom i ich kontroli (Dz. Urz. UE L 24 z 29.01.2008).

### 2. CEL I ZAKRES PROGNOZY

Głównym celem „Prognozy oddziaływania na środowisko” jest określenie możliwości wystąpienia skutków w środowisku, które mogą powstać w wyniku realizacji potencjalnych przedsięwzięć, dla których ramy wyznaczają cele strategiczne, kierunki działań i działania zawarte w RPTWŁ.

Prognoza została opracowana w oparciu o wytyczne zawarte w art. 51 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 1029). Ponadto, zgodnie z art. 53 ww. ustawy, zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w Prognozie został uzgodniony z właściwymi organami:

- Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Łodzi (Pismo z dnia 5 lutego 2021 r. znak: WOOŚ.411.21.2021.MGw),
- Łódzkim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym (Pismo z dnia 5 lutego 2021 r. znak: ŁPWIS.NSOZNS.9022.35.2021.SK).



**ZAKRES PROGNOZY WYNIKAJĄCY Z ART. 51 UST. 2 USTAWY Z DNIA 3 PAŹDZIERNIKA 2008 R. O UDOSTĘPNIANIU INFORMACJI O ŚRODOWISKU I JEGO OCHRONIE, UDZIALE SPOŁECZEŃSTWA W OCHRONIE ŚRODOWISKA ORAZ O OCENACH ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 1029)**

**1) ZAWIERA:**

- a) informacje o zawartości, głównych celach projektowanego dokumentu oraz jego powiązaniach z innymi dokumentami,
- b) informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu prognozy,
- c) propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania,
- d) informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko,
- e) streszczenie sporządzone w języku niespecjalistycznym,
- f) oświadczenie autora, a w przypadku gdy wykonawcą prognozy jest zespół autorów - kierującego tym zespołem, o spełnieniu wymagań, o których mowa w art. 74a ust. 2, stanowiące załącznik do prognozy,
- g) datę sporządzenia prognozy, imię, nazwisko i podpis autora, a w przypadku gdy wykonawcą prognozy jest zespół autorów – imię, nazwisko i podpis kierującego tym zespołem oraz imiona, nazwiska i podpisy członków zespołu autorów;

**2) OKREŚLA, ANALIZUJE I OCENIA:**

- a) istniejący stan środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu,
- b) stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem,
- c) istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,
- d) cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu, oraz sposoby, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu,
- e) przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne, na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko, a w szczególności na:
  - różnorodność biologiczną,
  - ludzi,
  - zwierzęta,
  - rośliny,
  - wodę,
  - powietrze,
  - powierzchnię ziemi,
  - krajobraz,
  - klimat,
  - klimat akustyczny,
  - zasoby naturalne,
  - zabytki,
  - dobra materialne,z uwzględnieniem zależności między tymi elementami środowiska i między oddziaływaniami na te elementy;

**3) PRZEDSTAWIA:**

- a) rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru;
- b) biorąc pod uwagę cele i geograficzny zasięg dokumentu oraz cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru - rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych, w tym wskazania napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy.



Przy sporządzeniu Prognozy uwzględniono obowiązujące akty prawne z zakresu środowiska i jego ochrony. Dokument został opracowany stosownie do stanu współczesnej wiedzy i metod oceny.

Prognoza oddziaływania na środowisko dotyczy całego województwa łódzkiego i odpowiada obszarowi objętemu RPTWŁ. Ponadto mając na uwadze możliwość oddziaływań wykraczających poza granice województwa, Prognoza uwzględnia także niektóre powiązania z sąsiednimi województwami w zakresie m.in. obszarów chronionych, ciągłości powiązań przyrodniczych, przepływu zanieczyszczeń, obszarów zasilania Głównych Zbiorników Wód Podziemnych, zlewni, kontynuacji dolin rzecznych i udokumentowanych złóż kopalin.

W Prognozie przeprowadzono ocenę wpływu na środowisko w odniesieniu do całości zapisów „Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027”. Należy jednak zauważyć, że RPTWŁ, będąc dokumentem określającym cele strategiczne, kierunki działań i działania charakteryzuje się dużym stopniem ogólności i wyznacza ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć nie wskazując ich dokładnej przestrzennej lokalizacji. Wyjątek stanowi zestaw 125 inwestycji priorytetowych. Spośród nich 122 posiadają swoją przestrzenną lokalizację określoną z dokładnością w skali 1: 200 000 lub stanowią korytarz, w którym mogą być potencjalnie zrealizowane. Inwestycje zidentyfikowane jako priorytetowe nie ograniczają katalogu inwestycji przewidzianych do realizacji. Jest to zestaw istotnych dla realizacji wybranego scenariusza przedsięwzięć transportowych stanowiących kontynuację polityki transportowej regionu. W związku z trybem konkurencyjnym w ramach dofinansowań projektów z UE w perspektywie 2021-2027 należy spodziewać się dodatkowych przedsięwzięć odpowiadających na potrzeby transportowe i realizujących przyjęty model rozwoju, które będą realizowane w oparciu o wyznaczone kierunki działań.

Ze względu na wynikające z tego faktu szerokie możliwości interpretacyjne zapisów RPTWŁ, przeprowadzona w ramach Prognozy ocena ma charakter subiektywny. Należy przy tym podkreślić, że przy kwalifikacji prawdopodobieństwa wystąpienia potencjalnych źródeł oraz skali zagrożeń dla ochrony i jakości komponentów środowiska uwzględniono przyjęte potencjalne oddziaływanie na zasady zrównoważonego rozwoju oraz na cele ochrony przyrody wymienione w art. 2 ust. 1 i 2 ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 916)<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Art. 2. 1. **Ochrona przyrody, w rozumieniu ustawy, polega na zachowaniu, zrównoważonym użytkowaniu oraz odnawianiu zasobów, tworów i składników przyrody:** 1) dziko występujących roślin, zwierząt i grzybów; 2) roślin, zwierząt i grzybów objętych ochroną gatunkową; 3) zwierząt prowadzących wędrowny tryb życia; 4) siedlisk przyrodniczych; 5) siedlisk zagrożonych wyginięciem, rzadkich i chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów; 6) tworów przyrody żywej i nieożywionej oraz kopalnych szczątków roślin i zwierząt; 7) krajobrazu; 8) zieleni w miastach i wsiach; 9) zadrzewień. **2. Celem ochrony przyrody jest:** 1) utrzymanie procesów ekologicznych i stabilności ekosystemów; 2) zachowanie różnorodności biologicznej; 3) zachowanie dziedzictwa geologicznego i paleontologicznego; 4) zapewnienie ciągłości istnienia gatunków roślin, zwierząt i grzybów, wraz z ich siedliskami, przez ich utrzymywanie lub przywracanie do właściwego stanu ochrony; 5) ochrona walorów krajobrazowych, zieleni w miastach i wsiach oraz zadrzewień; 6) utrzymywanie lub przywracanie do właściwego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych, a także pozostałych zasobów, tworów i składników przyrody; 7) kształtowanie właściwych postaw człowieka wobec przyrody przez edukację, informowanie i promocję w dziedzinie ochrony przyrody.



## II. METODY ZASTOSOWANE PRZY SPORZĄDZANIU PROGNOZY

Prognozę opracowano zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa oraz przy uwzględnieniu stanu współczesnej wiedzy i z zastosowaniem dostępnych metod oceny. Ocena wpływu na środowisko zapisów „Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027” została dostosowana do poziomu szczegółowości ustaleń wynikających z charakteru dokumentu.

Metody wykorzystywane przy opracowywaniu Prognozy uwzględniają:

- zapisy Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko (Dz. Urz. WE L 197 z 21.07.2001; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 6);
- zapisy ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 1029) wraz z aktami wykonawczymi do tej ustawy;
- uzgodnienia zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w dokumencie zgodnie z wytycznymi Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi i Łódzkiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.

Ze względu na złożoność dokumentu jakim jest Prognoza, na poszczególnych etapach opracowania zastosowano różne metody.

ZESTAWIENIE METOD ZASTOSOWANYCH PRZY SPORZĄDZANIU PROGNOZY WG ROZDZIAŁÓW	
ZAWARTOŚĆ ROZDZIAŁU	ZASTOSOWANE METODY/TECHNIKI
<b>ROZDZIAŁ III. INFORMACJA O RPTWŁ</b>	
Opis zawartości i celów programu RPTWŁ oraz analiza ich powiązań z innymi dokumentami szczebla europejskiego, krajowego i regionalnego, a także z celami ochrony środowiska ustanowionymi na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym, krajowym i regionalnym.	Analiza dostępnych danych
<b>ROZDZIAŁ IV. ANALIZA I OCENA STANU ŚRODOWISKA</b>	
Charakterystyka stanu środowiska przyrodniczego województwa łódzkiego, główne problemy związane z jego ochroną oraz potencjalne w nim zmiany w przypadku braku realizacji programu RPTWŁ. Materiał został przygotowany z wykorzystaniem najbardziej aktualnych dostępnych danych źródłowych (m.in. Państwowego Monitoringu Środowiska, BDL GUS, KOBiZE).	Analiza dostępnych danych
<b>ROZDZIAŁ V. ANALIZA I OCENA PRZEWIDYWANYCH ZNACZĄCYCH ODDZIAŁYWAŃ RPTWŁ NA ŚRODOWISKO ORAZ OBSZARY NATURA 2000</b>	
Ocena ogólna oddziaływania zapisów RPTWŁ, w szczególności celów strategicznych (z uwzględnieniem typów przedsięwzięć) na poszczególne komponenty środowiska. Podczas oceny brano pod uwagę sposób i charakter oddziaływania. Ze względu na brak jednoznacznych wytycznych metodologicznych dla wykonywania oceny zastosowano metodę <sup>2</sup> obejmującą szczegółową ocenę przewidywanych (docelowych) znaczących oddziaływań na komponenty środowiska (opis metody w podrozdziale II.1.). Dodatkowo przeanalizowano i oceniono oddziaływania na komponenty środowiska inwestycji priorytetowych (opis metody w podrozdziale II.2.). Dla obszarów NATURA 2000 przeprowadzono identyfikację, analizę i ocenę oddziaływań generowanych zapisami RPTWŁ na cele i przedmiot ochrony, ich integralność Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000, z jednoczesnym wskazaniem rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą przewidywanych negatywnych oddziaływań na środowisko (opis metody w podrozdziale II.3.). Ponadto ocena szczegółowa oddziaływań zapisów RPTWŁ została przeprowadzona w odniesieniu do form ochrony przyrody.	Metoda ekspercka, grupowe wypracowywanie decyzji, metoda scenariuszowa

<sup>2</sup> Opracowana na podstawie metod zastosowanych w prognozach oddziaływania na środowisko dla dokumentów o charakterze regionalnym (m.in. Prognozy oddziaływania na środowisko dla Planu zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego oraz planu zagospodarowania przestrzennego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego. Łódzkie 2030+; Prognozy oddziaływania na środowisko do Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030).





<b>ROZDZIAŁ VI. PRZEWIDYWANE ODDZIAŁYWANIA SKUMULOWANE I ICH WPŁYW NA ŚRODOWISKO WYNIKAJĄCE Z ZAPISÓW RPTWŁ</b>	
Analiza przewidywanych oddziaływań skumulowanych, przyjmująca za punkt wyjścia nakładanie się oddziaływań pochodzących z różnych celów strategicznych na ten sam komponent środowiska. Ze względu na ogólny charakter zapisów RPTWŁ analiza oddziaływań skumulowanych ma charakter przybliżony i dotyczy wyłącznie potencjalnego ryzyka wystąpienia takiego oddziaływania.	Metoda analizy i syntezy
<b>ROZDZIAŁ VII. ANALIZA ODPORNOŚCI ZAPISÓW RPTWŁ NA ZMIANĘ KLIMATU</b>	
Analiza odporności ustaleń projektowanego dokumentu na zmianę klimatu ze szczególnym uwzględnieniem klęsk żywiołowych oraz oddziaływań zmieniających się warunków klimatycznych i środowiskowych. Uwzględnia wytyczne JASPERS w zakresie podstawy adaptacji do zmian klimatu, ocena podatności i ryzyka.	Metoda analizy i syntezy
<b>ROZDZIAŁ VIII. ROZWIĄZANIA MAJĄCE NA CELU ZAPOBIEGANIE, OGRANICZANIE LUB KOMPENSACJĘ PRZYRODNICZĄ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO, MOGĄCYCH BYĆ REZULTATEM REALIZACJI ZAPISÓW RPTWŁ, W SZCZEGÓLNOŚCI NA CELE I PRZEDMIOT OCHRONY ORAZ INTEGRALNOŚĆ OBSZARU NATURA 2000</b>	
Wykaz przykładowych rozwiązań, których wdrożenie pozwoli na zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą potencjalnych negatywnych oddziaływań na środowisko, które mogą pojawić się w wyniku realizacji przedsięwzięć zapisanych w celach strategicznych RPTWŁ. Analiza dotyczyła również kompensacji negatywnych oddziaływań na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru.	Analiza ekspercka
<b>ROZDZIAŁ IX. ROZWIĄZANIA ALTERNATYWNE DO ROZWIĄZAŃ ZAWARTYCH W RPTWŁ</b>	
Wskazanie rozwiązań alternatywnych do rozwiązań zawartych w RPTWŁ nie było możliwe ze względu na strategiczny charakter dokumentu, nie przesądzający o przestrzennej lokalizacji potencjalnych przedsięwzięć.	Metoda analizy i syntezy
<b>ROZDZIAŁ X. METODY ANALIZY SKUTKÓW REALIZACJI ZAPISÓW RPTWŁ ORAZ CZĘSTOTLIWOŚCI ICH PRZEPROWADZANIA</b>	
Katalog wskaźników do monitoringu realizacji RPTWŁ.	Analiza dostępnych danych
<b>ROZDZIAŁ XI. INFORMACJA O MOŻLIWYM TRANSGRANICZNYM ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO</b>	
Informacja o braku transgranicznego oddziaływania na środowisko.	Metoda analizy i syntezy
<b>ROZDZIAŁ XII. WNIOSKI I REKOMENDACJE</b>	
Tabelaryczne podsumowanie elementów poddanych analizie i ocenie.	Metoda syntezy

### 1. METODA OCENY WPŁYWU NA ŚRODOWISKO ZAPISÓW „REGIONALNEGO PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO DLA REALIZACJI WARUNKU PODSTAWOWEGO CELU POLITYKI 3 (W ZAKRESIE TRANSPORTU) W PERSPEKTYWIE FINANSOWEJ 2021-2027”.

W celu oceny wpływu zapisów RPTWŁ na środowisko została przeprowadzona identyfikacja, analiza i ocena przewidywanych oddziaływań<sup>3</sup> na 16 komponentów środowiska, w odniesieniu do działań w ramach kierunków działań i celów strategicznych. Przy ocenie ogólnej oddziaływania przeanalizowano, jak zaproponowane zapisy i wskazane inwestycje mogą wpłynąć na środowisko, w tym na zasoby, twory i składniki przyrody, i czy w sposób właściwy uwzględniają aspekty środowiskowe oraz cele ochrony przyrody wymienione w art. 2 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Ponadto ogólna ocena wpływu zapisów RPTWŁ na środowisko uwzględnia łączną analizę dla wszystkich pięciu wariantów scenariuszy planistycznych w zakresie polityki transportowej (1. „business as usual” (BAU), 2. Ukierunkowany na priorytet dla transportu indywidualnego (TI), 3. Ukierunkowany na priorytet dla publicznego transportu zbiorowego (PTZ), 4. Zrównoważony (ZR), 5. Pełny (P)). Jednocześnie w Prognozie przyjęto **dwa zasadnicze założenia**:

<sup>3</sup> Rozumianych jako potencjalne docelowe oddziaływania.



- potencjalne inwestycje realizowane w ramach celów strategicznych RPTWŁ będą spełniały standardy środowiskowe i będą wdrażane z zastosowaniem najlepszych dostępnych technik (BAT<sup>4</sup>);
- potencjalne oddziaływania zapisów RPTWŁ ocenione zostały na zasadzie domniemania wystąpienia negatywnego wpływu w ramach typów przedsięwzięć danego celu strategicznego. Jeżeli w grupie przedsięwzięć przynajmniej jedno mogłoby generować negatywne oddziaływanie to determinowało ono sposób oddziaływania dla całego celu strategicznego.

Kryteria oceny wybranych komponentów środowiska zostały sprecyzowane z uwzględnieniem aktualnego stanu środowiska przyrodniczego, zidentyfikowanych problemów oraz wniosków wynikających z przeprowadzonych analiz dokumentów strategicznych i programowych (tab. 1).

Tab. 1. Kryteria oceny komponentów środowiska uwzględniane przy analizie oddziaływania inwestycji wskazanych w reprezentatywnym wykazie w ramach RPTWŁ

Komponenty środowiska (receptory oddziaływania)	Kryteria oceny
Powierzchnia ziemi, gleby	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wpływ na ukształtowanie powierzchni (w tym trwała zmiana rzeźby terenu, np. nasypy, przekopy, odkrywki w wyniku eksploatacji surowców etc.);</li> <li>• Wpływ na przemieszczanie gruntów;</li> <li>• Wpływ na zmianę użytkowania terenu (w tym zajęcie nowych powierzchni, ponowne wykorzystanie zdegradowanych terenów);</li> <li>• Wpływ na stabilizację gruntów i ich ochronę przed procesami osuwiskowymi oraz erozją.</li> <li>• Wpływ na stan pokrywy glebowej;</li> <li>• Wpływ na utratę powierzchni produkcyjnej gleby.</li> </ul>
Zasoby naturalne	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wpływ na zużycie surowców mineralnych;</li> <li>• Wpływ na stan siedlisk leśnych oraz powierzchnię lasów;</li> <li>• Wpływ na zadrzewienia i zakrzewienia.</li> </ul>
Wody powierzchniowe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wpływ na jakość wód powierzchniowych;</li> <li>• Wpływ na zmianę stosunków wodnych;</li> <li>• Wpływ na zagrożenie powodziowe i lokalne podtopienia.</li> </ul>
Wody podziemne	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wpływ na jakość wód podziemnych;</li> <li>• Wpływ na głębokość zalegania zwierciadła wody.</li> </ul>
Klimat akustyczny	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wpływ na poziom hałasu.</li> </ul>
Klimat (Czynniki klimatyczne) <sup>1</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wpływ na łagodzenie zmian klimatu, w tym efekt cieplarniany - ograniczenie emisji gazów cieplarnianych (GC);<sup>5</sup></li> <li>• Wpływ na adaptację do zmian klimatu, w tym zjawisk ekstremalnych;</li> <li>• Wpływ na zjawisko suszy.</li> </ul>
Powietrze	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wpływ na poziom emisji zanieczyszczeń do powietrza pochodzenia komunikacyjnego oraz dotrzymanie norm emisyjnych;</li> </ul>
Roślinność (Flora) <sup>1</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wpływ na warunki siedliskowe szaty roślinnej (gatunki roślin, siedliska przyrodnicze);</li> <li>• Wpływ na ograniczenie możliwości kontaktu między sąsiadującymi populacjami.</li> </ul>
Zwierzęta (Fauna) <sup>1</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wpływ na warunki siedliskowe fauny;</li> <li>• Wpływ na rozmnażanie, liczebność oraz migrację gatunków (w tym chronionych i zagrożonych).</li> </ul>
Różnorodność biologiczna	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wpływ na funkcjonowanie ekosystemów;</li> <li>• Wpływ na skład gatunkowy siedlisk;</li> <li>• Wpływ na fragmentację populacji;</li> <li>• Wpływ na rozprzestrzenianie inwazyjnych gatunków obcych;</li> <li>• Wpływ na możliwość zachowania lub przywrócenia właściwego stanu siedlisk i gatunków, zwłaszcza obszarów chronionych, w tym obszarów Natura 2000.</li> </ul>
Ciągłość układów przyrodniczych	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wpływ na fragmentację przestrzeni przyrodniczej (w tym korytarzy ekologicznych).</li> </ul>
Obszary chronione, w tym Natura 2000	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wpływ na stan siedlisk przyrodniczych oraz gatunki będące przedmiotem zainteresowania Wspólnoty;</li> <li>• Wpływ ciągłość obszarów chronionych;</li> <li>• Wpływ na jakość środowiska obszarów chronionych, w tym utratę lub wzmocnienie ich walorów.</li> </ul>
Zabytki (Dziedzictwo kulturowe) <sup>1</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wpływ na stan zachowania obiektów zabytkowych (w tym dziedzictwo architektoniczne i archeologiczne);</li> <li>• Wpływ na jakość sąsiedztwa dla obiektów zabytkowych (w tym ekspozycja zabytków);</li> <li>• Wpływ na funkcjonalność i dostępność zabytków;</li> <li>• Kształtowanie estetyki przestrzeni publicznej stanowiącej otoczenie zabytków;</li> <li>• Wpływ prowadzonych w ramach procesu inwestycyjnego prac budowlanych na stan zachowania zabytków położonych w sąsiedztwie realizowanego przedsięwzięcia.</li> </ul>
Krajobraz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wpływ na jakość krajobrazu przyrodniczego, przyrodniczo-kulturowego i antropogenicznego.</li> </ul>

<sup>4</sup> BAT - Best Available Technique.

<sup>5</sup> Z uwzględnieniem wytycznych JASPERS - Podstawa adaptacji do zmian klimatu, ocena podatności i ryzyka.



<b>Dobra materialne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wpływ na wartość nieruchomości (gruntów i budynków) z uwagi na zagospodarowanie w ich otoczeniu;</li> <li>• Wpływ na przychody podmiotów gospodarczych, jednostek samorządu terytorialnego (jst), instytucji kultury i ludności.</li> </ul>
<b>Ludzie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wpływ na zdrowie człowieka;</li> <li>• Wpływ na dostęp do usług ekosystemowych (w tym m.in. wody pitnej dobrej jakości);</li> <li>• Wpływ na dostępność komunikacyjną do: ośrodków osadniczych, miejsc pracy, terenów rekreacji i wypoczynku, usług i przestrzeni publicznych.</li> </ul>

Źródło: opracowanie własne.

Ocena wpływu na poszczególne komponenty środowiska zapisów RPTWŁ została przeprowadzona metodą macierzową z uwzględnieniem sposobu i charakteru oddziaływania (tab. 2, tab. 3). Analiza oddziaływania uwzględniała zarówno bezpośredniość, czas trwania, częstotliwość występowania, ale również obejmowała wpływ skumulowany i synergistyczny oceniający wzajemne powiązania między komponentami środowiska (czynnikami).

Wpływ zapisów RPTWŁ na poszczególne komponenty został szczegółowo scharakteryzowany z ukierunkowaniem na potencjalne oddziaływania pozytywne i potencjalne oddziaływania negatywne, wraz z katalogiem przykładowych rozwiązań mających na celu minimalizację negatywnych oddziaływań na etapie realizacyjnym potencjalnych inwestycji.

Tab. 2. Kategorie wpływu ze względu na sposób oddziaływania na komponenty środowiska uwzględnione w ramach oceny przeprowadzonej w Prognozie

Sposób oddziaływania (kolorystyka zgodna z zastosowaną w analizie macierzowej)	Opis oddziaływania
<b>Pozytywny</b>	Korzystny wpływ na środowisko, prowadzący do odbudowy, wzbogacenia systemu albo co najmniej do zachowania (utrzymania) najistotniejszych wartości (walorów) przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych oraz odpowiednich standardów środowiska
<b>Negatywny</b>	Negatywny wpływ na środowisko, prowadzący do degradacji lub potencjalnie generujący zagrożenia środowiska lub prowadzenie do obniżania jakości środowiska (także zurbanizowanego)
<b>Minimalny negatywny</b>	Minimalny, o niskim poziomie istotności w zakresie negatywnego oddziaływania lub o niewielkim zasięgu oddziaływania na środowisko (na granicy neutralności)
<b>Zmienny (pozytywny, z wyjątkiem etapu realizacji, dla którego prognozuje się możliwe oddziaływanie negatywne)</b>	Negatywny wpływ na środowisko w pierwszym etapie realizacji przedsięwzięcia, np. etap budowy. Korzystny wpływ na środowisko w dalszej perspektywie, np. na etapie eksploatacji przedsięwzięcia zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, lub w pewnych aspektach niekorzystny, a w innych korzystny wpływ
<b>Brak wpływu</b>	Nie dotyczy danego komponentu środowiska (receptora)

Źródło: opracowanie własne.



Tab. 3. Kategorie wpływu ze względu na charakter oddziaływania na komponenty środowiska uwzględnione w ramach oceny przeprowadzonej w Prognozie

Kryterium		Opis kryterium	Skrót stosowany w analizie macierzowej
Bezpośredniość oddziaływania	Bezpośrednie	Zmiana w środowisku jest bezpośrednią konsekwencją oddziaływania na dany komponent środowiska, zaś skutki diagnozuje się poprzez określenie m.in. przekształconych powierzchni, wielkości emisji zanieczyszczeń powietrza, utraconych siedlisk przyrodniczych, zrzutu ścieków czy deponowania odpadów. Ustalenie charakteru i zasięgu oddziaływania bezpośredniego wymaga wiedzy o sposobie zagospodarowania obszaru, gdzie działanie będzie realizowane i zastosowanej w nim technologii. Oddziaływanie zanika po ustąpieniu czynnika oddziałującego	B
	Pośrednie	Wywołane zmianą środowiska spowodowaną oddziaływaniem bezpośrednim innego czynnika, np. wzrost eutrofizacji wód na skutek wzrostu ładunku ścieków wprowadzanych do odbiornika	P
	Wtórne	Powstałe w wyniku zmian, procesów przekształcania lub ich następstw	W
Czas trwania oddziaływania	Długoterminowe	Kilkunastoletnie i dłuższe	D
	Średnioterminowe	Oddziaływanie kilkuletnie	SR
	Krótkoterminowe	Przewiduje się, że oddziaływanie będzie trwać jedynie przez ograniczony czas i ustanie po zakończeniu danego działania bądź na skutek wykorzystania środków łagodzących lub prac rekultywacyjnych albo naturalnego powrotu do stanu wyjściowego	K
Częstotliwość oddziaływania	Stałe	Oddziaływanie powodujące trwałe zmiany w dotkniętych zasobach/przedmiotach, bądź utrzymujące się co najmniej przez czas użytkowania obiektu	S
	Chwilowe	Przewiduje się, że oddziaływanie będzie trwało krótko, będzie nieregularne i sporadyczne	C

Źródło: opracowanie własne.

## 2. METODA ANALIZY I OCENY ODDZIAŁYWANIA NA KOMPONENTY ŚRODOWISKA INWESTYCJI WSPIERAJĄCYCH WNIOSKOWANIE O PRIORYTETACH ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO W WOJEWÓDZTWIE ŁÓDZKIM

W celu oceny wpływu zapisów RPTWŁ na środowisko została przeprowadzona pogłębiona analiza przewidywanych znaczących oddziaływań na komponenty środowiska, które mogą wystąpić na skutek realizacji reprezentatywnego zestawu 125 inwestycji priorytetowych<sup>6</sup>. 122 posiadają swoją przestrzenną lokalizację określoną z dokładnością w skali 1: 200 000 lub stanowią korytarz, w którym mogą być potencjalnie zrealizowane.

Przeprowadzając ocenę inwestycji dokonano analizy ich oddziaływania na 10 zgeneralizowanych receptorów środowiska, dla których szczegółowe kryteria oceny były zgodne z tab. 1. (rozdział II.1.). Przyjęto dla każdego sposobu oddziaływania odpowiednią liczbę punktów z zastosowaniem skali od – 3 do + 3. Punkty ujemne przyznano oddziaływaniom o charakterze negatywnym zaś dodatnie oddziaływaniom o charakterze pozytywnym.

<sup>6</sup> Inwestycje zidentyfikowane jako priorytetowe nie ograniczają katalogu inwestycji przewidzianych do realizacji. Jest to zestaw istotnych dla realizacji wybranego scenariusza przedsięwzięć transportowych stanowiących kontynuację polityki transportowej regionu. W związku z trybem konkurencyjnym w ramach dofinansowań projektów z UE w perspektywie 2021-2027 należy spodziewać się dodatkowych przedsięwzięć odpowiadających na potrzeby transportowe i realizujących przyjęty model rozwoju, które będą realizowane w oparciu o wyznaczone kierunki działań.



Tab. 4. Punktacja zastosowana w ocenie inwestycji priorytetowych wykazie w RPTWŁ

Sposób oddziaływania inwestycji na komponent (receptor środowiska)	Punktacja zastosowana w ocenie	Opis oddziaływania
Pozytywne o dużym natężeniu	3	Przeważa korzystny wpływ na środowisko, prowadzący do odbudowy, wzbogacenia systemu albo co najmniej do zachowania (utrzymania) najistotniejszych wartości (walorów) przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych oraz odpowiednich standardów życia. Za oddziaływanie pozytywne przyjmuje się również taki wpływ inwestycji, który w etapie realizacji może mieć oddziaływanie minimalnie negatywne, ale po zakończeniu inwestycji ma wpływ pozytywny
Pozytywne o średnim natężeniu	2	
Pozytywne o niewielkim natężeniu	1	
Równoważące się pozytywne i negatywne lub brak oddziaływania	0	Korzyści wynikające z generowanych oddziaływań równoważą ewentualne oddziaływania niekorzystne. Punktacja stosowana również w odniesieniu do inwestycji, dla których nie zdiagnozowano oddziaływania, gdyż wskazany przebieg nie wchodził w kolizję z danym komponentem (np. nie przebiegał przez obszar objęty ochroną prawną)
Negatywne o niewielkim natężeniu	-1	Negatywny wpływ na środowisko potencjalnie generujący zagrożenia środowiska lub prowadzący do pogorszenia jakości receptorów środowiska
Negatywne o średnim natężeniu	-2	
Negatywne o dużym natężeniu	-3	

W kolejnym etapie dla każdej inwestycji dokonano podsumowania przyznanej punktacji i określono łączne oddziaływanie na analizowane komponenty, co pozwoliło określić przeważającą skalę wpływu (maksymalna suma punktów możliwa do uzyskania wynosiła 30, zaś minimalna -30). W zależności wartości sumy punktów inwestycje zostały podzielone na 3 kategorie.

Ponadto w odniesieniu do każdej inwestycji przeprowadzono przestrzenną analizę w zakresie potencjalnych kolizji z obszarami chronionymi oraz wyznaczonym od nich buforem w odległości 1 km od granicy obszaru Natura 2000 oraz 0,5 km od granic pozostałych form ochrony.

Tab. 5. Kategorie inwestycji priorytetowych wskazanych w RPTWŁ wg zgeneralizowanej oceny oddziaływania na środowisko

Kategorie inwestycji	Przedział	
INWESTYCJE WPŁYWAJĄCE POZYTYWNE NA ŚRODOWISKO (niewielka przewaga oddziaływań pozytywnych)	I	od 1 do 8 punktów
INWESTYCJE O NIEWIELKIM WPŁYWIE NEGATYWNYM (niewielka przewaga wpływów negatywnych)	II	od -8 do -1 punktów
INWESTYCJE O WPŁYWIE NEGATYWNYM ŚREDNIM (znacząca przewaga wpływów negatywnych)	III	od -16 do -9 punktów



### 3. METODA ANALIZY I OCENY ODDZIAŁYWANIA ZAPISÓW RPTWŁ NA CELE I PRZEDMIOT OCHRONY ORAZ INTEGRALNOŚĆ OBSZARÓW NATURA 2000

Ocena oddziaływania zapisów RPTWŁ polega na przeanalizowaniu ich wpływu na cele i przedmiot ochrony oraz integralność obszarów NATURA 2000. Analizie poddano 41 obszarów Natura 2000, których szczegółową charakterystykę (przedmiot ochrony, cele działań ochronnych, rodzaj zagrożenia) przedstawiono w Załączniku 5, a ocenę zawarto w macierzach (rozdział V.2) z uwzględnieniem:

- numeru porządkowego, nazwy i kodu obszaru Natura 2000,
- wpływu RPTWŁ na cele i przedmiot ochrony oraz integralność obszaru Natura 2000,
- opisu potencjalnych oddziaływań, zawierającego syntetyczną charakterystykę możliwych potencjalnych oddziaływań,
- proponowanych rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko.

Tab. 6. Klasyfikacja ocen zastosowanych w analizie wpływu zapisów programu FEŁ2027 na cele i przedmiot ochrony oraz integralność obszaru Natura 2000

Symbol	Ocena	Opis
<b>N</b>	Negatywne	Oddziaływanie o istotnym natężeniu
<b>NM</b>	Negatywne minimalne	Oddziaływanie o najniższym natężeniu
<b>NM/P</b>	Zmienne	Oddziaływanie negatywne minimalne w początkowej fazie (na etapie budowy), pozytywne na etapie użytkowania inwestycji
<b>P</b>	Pozytywne	Oddziaływanie, którego skutkiem pośrednim są korzyści dla środowiska naturalnego
<b>B</b>	Brak	Brak stwierdzonych oddziaływań

Źródło: opracowanie własne.

Źródłem informacji na temat przedmiotów ochrony oraz zagrożeń były obowiązujące plany zadań ochronnych (PZO) obszarów Natura 2000, w tym plany zadań ochronnych dla rezerwatów pokrywających się z tymi obszarami. W przypadku braku tych dokumentów posłużono się standardowym formularzem danych (SDF).

Oceniane działania w ramach kierunków działań i celów strategicznych RPTWŁ przypisywano poszczególnym obszarom Natura 2000, jeśli uznano, że ich realizacja może potencjalnie wpływać na dany obszar. Każdemu z przypisanych celów strategicznych nadano jedną ocenę zgodnie z wyżej opisaną klasyfikacją.

Wynikiem analizy są propozycje rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000. Są to zalecenia o charakterze uniwersalnym i dość ogólnym, dostosowanym do stopnia szczegółowości RPTWŁ.

**Napotkane trudności wynikające z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy** związane były przede wszystkim z dużym poziomem ogólności zapisów RPTWŁ. Utrudniało to często jednoznaczne określenie skali, zasięgu oraz intensywności oddziaływań. Ze względu na brak precyzyjnego terminu realizacji zapisów trudno było jednoznacznie określić ryzyko pojawienia się oddziaływań skumulowanych, dlatego przyjęto horyzont czasowy wykraczający poza okres obowiązywania programu. Niedostatki techniki nie wystąpiły podczas opracowywania Prognozy, natomiast napotkane trudności ograniczono do minimum przyjmując maksymalną potencjalną skalę przestrzenną danego typu przedsięwzięcia.



### **III. INFORMACJA O REGIONALNYM PLANIE TRANSPORTOWYM WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO DLA REALIZACJI WARUNKU PODSTAWOWEGO CELU POLITYKI 3 (W ZAKRESIE TRANSPORTU) W PERSPEKTYWIE FINANSOWEJ 2021-2027**

#### **1. ZAWARTOŚĆ RPTWŁ**

„Regionalny Plan Transportowy Województwa Łódzkiego dla Realizacji Warunku Podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w Perspektywie Finansowej 2021-2027” jest dokumentem, którego nadrzędnym celem jest wytyczenie kierunków rozwoju systemu transportowego Województwa Łódzkiego w okresie programowania 2021-2027 oraz nakreślenie wizji rozwoju infrastruktury transportowej regionu do 2030 roku. Plan stanowi podstawę do spełnienia tematycznego warunku podstawowego (3.1. kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie), w zakresie 3. *Celu Polityki UE* wskazanego w Rozporządzeniu PEiR (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. *ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej.*

Podstawę opracowania dokumentu stanowi uchwała Zarządu Województwa Łódzkiego nr 788/20 z dnia 18 sierpnia 2020 r. w sprawie podania do publicznej wiadomości informacji o przystąpieniu do opracowania projektu Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027.

Część strategiczną dokumentu tworzy spójny układ zamierzeń rozwojowych w zakresie obsługi transportowej regionu, na który składają się 4 komplementarne Cele Strategiczne, w tym 10 kierunków działań i 46 działań, pozwalające na ich realizację i osiągnięcie założonej wizji rozwoju.

Regionalny Plan Transportowy Województwa Łódzkiego dla Realizacji Warunku Podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w Perspektywie Finansowej 2021-2027 uwzględnia:

- podstawę sporządzenia dokumentu,
- zasady opracowania dokumentu,
- uwarunkowania programowe wynikające z europejskich, krajowych i regionalnych dokumentów strategicznych,
- uwarunkowania rozwoju transportu (w tym: układ drogowy i kolejowy, infrastruktura lotnicza, transport pasażerski oraz towarowy),
- scenariusze rozwoju systemu transportowego, w tym:
  - identyfikację i ocenę scenariuszy planistycznych,
  - analizę wielokryterialną i wybór scenariusza preferowanego,
  - priorytety inwestycyjne (listę interwencji priorytetowych),
  - analizę ryzyka realizacji,
- strategiczną politykę rozwoju na którą składają się:
  - wizja rozwoju, odzwierciedlająca pożądaną stan transportu w regionie w perspektywie do 2030 r.
  - 4 cele strategiczne, 10 kierunków działań i 44 działania,
- system wdrażania RPTWŁ zawierający:
  - system monitorowania,
  - ramy finansowe,
  - zasady kwalifikacji projektów,
  - podmioty zaangażowane w realizację,
  - zdolność instytucjonalną.



## 2. CELE REGIONALNEGO PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO DLA REALIZACJI WARUNKU PODSTAWOWEGO CELU POLITYKI 3 (W ZAKRESIE TRANSPORTU) W PERSPEKTYWIE FINANSOWEJ 2021-2027



Tab. 7. Struktura celów strategicznych, kierunków działań i działań w Regionalnym Planie Transportowym Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027

CELE STRATEGICZNE	KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.	2.	3.
<b>CS1</b> ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ	1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rozwój siatki połączeń publicznym transportem zbiorowym, szczególnie na obszarach wiejskich i peryferyjnych;</li> <li>Budowa i rozbudowa linii kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wykluczonych (w tym np: elektryfikacja, łącznie, infrastruktura punktowa służąca ruchowi kolejowemu, linie wąskotorowe);</li> <li>Budowa i przebudowa stacji i przystanków kolejowych;</li> <li>Budowa, przebudowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz pozostałej infrastruktury służącej pasażerom (np. dworce autobusowe i kolejowe, przystanki autobusowe i tramwajowe) wspartych systemami Park&amp;Ride, Kiss&amp;Ride i Bike&amp;Ride oraz realizacja powiązań „ostatniej mili” (np. infrastruktura drogowa, ciągi pieszo-rowerowe);</li> <li>Budowa i przebudowa infrastruktury tramwajowej;</li> <li>Poprawa parametrów technicznych dróg publicznych służących rozwojowi publicznego transportu zbiorowego, w tym tworzenie bus pasów.</li> </ul>
	1.2. Ekologizacja transportu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zwiększenie efektywności energetycznej transportu kolejowego, w tym m.in. przejścia na zasilanie energią z OZE oraz zmniejszenie zużycia energii trakcyjnej poprzez zastosowanie rozwiązań eco-driving, eko-parking i rekuperacji;</li> <li>Zakup oraz modernizacja ekologicznego taboru autobusowego i szynowego wraz z rozbudową zapleczy technicznych;</li> <li>Budowa i rozbudowa infrastruktury paliw alternatywnych (w tym dla publicznego transportu zbiorowego).</li> </ul>
	1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności	<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa i rozbudowa spójnej sieci rowerowej oraz infrastruktury dla urządzeń transportu osobistego (UTO);</li> <li>Rozwój systemów współdzielenia środków transportu (np. rowery publiczne, hulajnogi elektryczne, skutery elektryczne, carsharing) oraz systemów autonomicznych;</li> <li>Wprowadzanie strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu oraz rozwój przestrzeni przyjaznych niezmotoryzowanym (np. ciągi piesze, przestrzenie publiczne, woonerfy).</li> </ul>





<b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA	2.1. Zwiększenie dostępności transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej i kolejowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) szczególnie na kierunku południowo-wschodnim;</li> <li>▪ Zapewnienie połączeń lotniczych krajowych i międzynarodowych, w tym wspieranie realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego komponentów transportowych;</li> <li>▪ Zapewnienie sprawnych powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T) oraz poprawa parametrów dróg krajowych i wojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z województwami sąsiednimi;</li> <li>▪ Zapewnienie dobrych parametrów dróg powiatowych i gminnych zwiększających dostępność do usług społecznych.</li> </ul>
	2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Budowa, rozbudowa i modernizacja terminali intermodalnych, w tym doposażenie w urządzenia przeładunkowe (m.in. suwnice kontenerowe, wozy podnośnikowe);</li> <li>▪ Budowa powiązań „ostatniej mili” i likwidacja „wąskich gardeł” w ramach infrastruktury dostępowej drogowej i kolejowej (w tym m.in. do terminali intermodalnych, centrów logistycznych, obszarów przemysłowych i terenów inwestycyjnych).</li> </ul>
<b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO	3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Budowa i przebudowa skrzyżowań, budowa rond, sygnalizacji świetlnej, przejść dla pieszych, chodników, „antyzatok” autobusowych, poboczy;</li> <li>▪ Wdrażanie rozwiązań w celu spowolnienia i ograniczenia ruchu drogowego w obszarach zurbanizowanych (np. „esowanie” jezdni, zwężanie ulic, progi zwalniające, tempo 30);</li> <li>▪ Realizacja efektywnego oświetlenia;</li> <li>▪ Prowadzenie działań informacyjno-edukacyjnych.</li> </ul>
	3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Budowa, przebudowa i rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości;</li> <li>▪ Budowa obwodnic miejscowości;</li> <li>▪ Modernizacja i utrzymanie obiektów inżynierskich (np. mosty, wiadukty);</li> <li>▪ Instalacja automatycznych urządzeń rejestrujących ruch drogowy (np. rejestratory wykroczeń, odcinkowy pomiar ruchu, wagi preselekccyjnego ważenia pojazdów);</li> <li>▪ Budowa i przebudowa przejazdów kolejowych, w tym realizacja bezkolizyjnych przekroczeń przez linie kolejowe;</li> <li>▪ Rozwój systemów stałego monitoringu wrażliwych elementów infrastruktury oraz zarządzania ruchem drogowym i kolejowym (ERTMS).</li> </ul>
<b>CS4</b> EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU	4.1. Rozwój i implementacja nowych rozwiązań cyfrowych w sektorze transportu	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Autonomizacja transportu drogowego i rozwój technologii C-ITS;</li> <li>▪ Wsparcie dla rozwoju zautomatyzowanej multimodalnej logistyki, w tym bezałogowych statków powietrznych (dronów);</li> <li>▪ Rozwój i wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) w zarządzaniu ruchem drogowym, monitorowaniu przepływu ruchu oraz systemie opłat;</li> <li>▪ Wsparcie dla cyfryzacji danych transportowych (Internet rzeczy, BigData);</li> <li>▪ Wdrażanie systemów teleinformatycznych do optymalizacji przepływów towarowych.</li> </ul>
	4.2. Rozwój koncepcji „Mobilność jako usługa” (Mobility as a Service - MaaS)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozwój i integracja systemów biletowo-taryfowych;</li> <li>▪ Koordynacja rozkładów jazdy;</li> <li>▪ Rozwój usług transportowych z obszaru ekonomii współdzielenia;</li> <li>▪ Rozwój spójnych systemów informacji pasażerskiej;</li> <li>▪ Rozwój zintegrowanej platformy cyfrowej (aplikacji) umożliwiającej planowanie, rezerwację i opłacenie podróży w ramach jednej usługi „od drzwi do drzwi”;</li> <li>▪ Rozwój systemów transportu zbiorowego „na życzenie”.</li> </ul>
	4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wspieranie prac przygotowawczych w zakresie inwestycji transportowych (m.in. opracowanie dokumentacji dla realizacji inwestycji);</li> <li>▪ Lobbowanie na rzecz włączania inwestycji transportowych do programów i dokumentów krajowych i europejskich;</li> <li>▪ Opracowanie strategicznych dokumentów w zakresie rozwoju systemu transportowego, w tym Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP);</li> <li>▪ Monitoring infrastruktury transportowej (m.in. odporności na warunki pogodowe i zmiany klimatu, emisji zanieczyszczeń i hałasu);</li> <li>▪ Zintegrowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych.</li> </ul>

Źródło: opracowanie własne na podstawie projektu Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027.



### **3. POWIĄZANIA „REGIONALNEGO PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO DLA REALIZACJI WARUNKU PODSTAWOWEGO CELU POLITYKI 3 (W ZAKRESIE TRANSPORTU) W PERSPEKTYWIE FINANSOWEJ 2021-2027” Z INNYMI DOKUMENTAMI**

Z perspektywy województwa łódzkiego funkcjonującego w ramach polityki rozwoju prowadzonej na szczeblu krajowym kluczowe znaczenie dla przyszłych planów województwa miało uchwalenie Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030. Nakreślone w tym dokumencie kierunki postępu i wskazane priorytety stanowią ramy działania dla samorządu województwa w kontekście zachowania spójności rozwoju całego kraju.

Istotnym uwarunkowaniem procesu tworzenia RPTWŁ, wpływającym na formułowanie celów strategicznych są również instrumenty Polityki Spójności Unii Europejskiej na lata 2021-2027, jednym z nich jest Fundusz Spójności (FS) w ramach którego, realizowane są strategiczne projekty w obszarach ochrony środowiska i transportu, w tym transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T). Spośród krajowych dokumentów określających obszary wsparcia i wyznaczających konkretne działania, szczególnie ważny jest program - Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FENIKS), który wspiera inwestycje transportowe oraz związane z rozwojem gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska oraz przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu.

RPTWŁ jest spójny z celami wskazanymi w poniższych dokumentach oraz zawiera wszystkie obligatoryjne elementy wynikające z uwarunkowań ustawowych oraz określa cele wykorzystania wsparcia finansowego projektowanych przedsięwzięć w województwie łódzkim.

RPTWŁ wpisuje się także w część celów zrównoważonego rozwoju wynikających z dokumentu „Przekształcamy Nasz Świat: Agenda na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju 2030” (przyjęta przez Zgromadzenie Ogólne ONZ dnia 25 września 2015 r.) (Załącznik 1) oraz cele strategiczne Europejskiego Zielonego Ładu (Załącznik 2).

#### **DOKUMENTY SZCZEBLA EUROPEJSKIEGO I KRAJOWEGO**

##### **AGENDA 2030 NA RZECZ ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU**

Agenda 2030 na rzecz zrównoważonego rozwoju została przyjęta przez zgromadzenie ogólne ONZ w dniu 25 września 2015 r. Agenda wskazuje 17 celów zrównoważonego rozwoju zapewniających równowagę pomiędzy trzema aspektami: gospodarczym, społecznym i środowiskowym.

Cele obejmują szeroki zakres wyzwań, m.in.: zmiany klimatu, zrównoważony rozwój. Część z nich jest bezpośrednio powiązana z kluczowymi zagadnieniami RPTWŁ, i dotyczą m.in.:

- Budowania stabilnej infrastruktury, promowanie zrównoważonego uprzemysłowienia oraz wspieranie innowacyjności (Cel 9.),
- Uczynienia miast i osiedli ludzkich bezpiecznymi, stabilnymi, zrównoważonymi oraz sprzyjającymi włączeniu społecznemu (Cel 11.),
- Podjęcia pilnych działań w celu przeciwdziałania zmianom klimatu i ich skutkom (Cel. 13.).

##### **POROZUMIENIE PARYSKIE**

Porozumienie przyjęte w 2015 r. w ramach Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie Zmian Klimatu, dotyczące łagodzenia skutków zmiany klimatu. Jego głównym celem jest utrzymanie wzrostu średniej temperatury na świecie znacznie niższego niż 2°C powyżej poziomu sprzed epoki przemysłowej oraz dążenia do tego, by ograniczyć wzrost do 1,5°C, gdyż znacznie obniżyłoby to ryzyko i skutki zmiany klimatu. Porozumienie wskazuje również konieczność jak najszybszego osiągnięcia w skali świata punktu zwrotnego maksymalnego poziomu emisji - przy założeniu, że w krajach rozwijających się będzie to trwać dłużej - oraz doprowadzenie zgodnie z najnowszymi dostępnymi informacjami naukowymi do szybkiej redukcji emisji, aby osiągnąć równowagę między emisjami i pochłanianiem gazów cieplarnianych w drugiej połowie XXI wieku.

Do porozumienia paryskiego przystąpiło prawie 190 krajów, w tym państwa członkowskie Unii Europejskiej. W grudniu 2020 r. UE przedstawiła zaktualizowany i zwiększony ustalony na poziomie krajowym wkład dotyczący redukcji emisji do 2030 r. o co najmniej 55%. w stosunku do poziomu z 1990 r., a także informacje służące jasności, przejrzystości i zrozumiałości tego wkładu.



## POLITYKA SPÓJNOŚCI UNII EUROPEJSKIEJ NA LATA 2021-2027

W rozporządzeniu ogólnym<sup>7</sup> z dnia 24 czerwca 2021 r. wskazano 5 celów polityki spójności, wspieranych przez EFRR, EFS+ i FS w perspektywie na lata 2021-2027. Są to:

1. Bardziej konkurencyjna i inteligentna Europa;
2. Bardziej przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna i przechodząca w kierunku gospodarki zeroemisyjnej oraz odporna Europa;
3. **Lepiej połączona Europa;**
4. Europa o silniejszym wymiarze społecznym;
5. Europa bliższa obywatelom.

Na rozwój transportu ukierunkowany jest Cel 3. Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności, dla którego wskazano m.in. interwencje w zakresie: nowo wybudowanych, rozbudowanych, przebudowanych lub zmodernizowanych autostrad, dróg i linii kolejowych w sieci TEN-T; nowo wybudowanych lub rozbudowanych drugorzędnych połączeń drogowych z siecią drogową i węzłami TEN-T; nowo wybudowanych, rozbudowanych, przebudowanych lub zmodernizowanych krajowych, regionalnych i lokalnych dróg dojazdowych i linii kolejowych; taboru kolejowego; transportu multimodalnego (sieci TEN-T oraz poza miastami); cyfryzacji w transporcie drogowym, kolejowym i inne rodzaje transportu; europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS); system ochrony, bezpieczeństwa i zarządzania ruchem lotniczym dla istniejących portów lotniczych.

## BIAŁA KSIĘGA – PLAN UTWORZENIA JEDNOLITEGO EUROPEJSKIEGO OBSZARU TRANSPORTU – DĄŻENIE DO OSIĄGNIĘCIA KONKURENCYJNEGO I ZASOBOOSZCZĘDNEGO SYSTEMU TRANSPORTU

Dokument przyjęty przez Komisję Europejską dnia 28 marca 2011 r. zakłada stopniowe odejście od transportu samochodowego na rzecz przyjaznych środowisku środków transportu, w tym kolejowego, oraz zmniejszenie emisji szkodliwych substancji do środowiska.

Biała Księga definiuje **10 celów na rzecz utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu dla ograniczenia emisji gazów cieplarnianych o 60%**, w trzech obszarach tematycznych:

- rozwój i wprowadzenie nowych paliw oraz systemów napędowych zgodnych z zasadą zrównoważonego rozwoju;
- optymalizacja działania multimodalnych łańcuchów logistycznych, m.in. poprzez wykorzystanie bardziej energooszczędnych środków transportu;
- wzrost efektywności korzystania z transportu i infrastruktury dzięki systemom informacji oraz zachętom rynkowym.

W dokumencie wskazano również 40 konkretnych inicjatyw na rzecz realizacji wizji konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportowego, w ramach 4 inicjatyw przewodnich:

1. Efektywny i zintegrowany system mobilności,
2. Innowacje z myślą o przyszłości: technologia i zachowanie,
3. Nowoczesna infrastruktura i inteligentne finansowanie,
4. Wymiar zewnętrzny.

## PROJEKT ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) Z DNIA 14 GRUDNIA 2021 R. NR COM/2021/812 W SPRAWIE UNIJNYCH WYTYCZNYCH DOTYCZĄCYCH ROZWOJU TRANSEUROPEJSKIEJ SIECI TRANSPORTOWEJ ZMIENIAJĄCE ROZPORZĄDZENIE (UE) 2021/1153 I ROZPORZĄDZENIE (UE) 913/2010 ORAZ UCHYLAJĄCE ROZPORZĄDZENIE (UE) 1315/2013

W Rozporządzeniu określono projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania krajów UE, wskazując wymogi jakościowe dla infrastruktury. **Wyznaczono dwupoziomą strukturę, obejmującą sieć kompleksową i sieć bazową**, której elementy wskazano w załącznikach do Rozporządzenia.

Sieć kompleksowa składa się ze wszystkich istniejących i planowanych infrastruktur transportowych transeuropejskiej sieci transportowej. Jest identyfikowana i rozwijana dla zapewnienia zwiększonej dostępności

<sup>7</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz potrzeby Funduszu Azylu i Migracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu na rzecz Zarządzania Granicami i Wiz.



i łączności wszystkich regionów UE oraz optymalnej integracji różnych rodzajów transportu i ich interoperacyjności. Ukończenie sieci kompleksowej wyznaczono do 2050 r.

Sieć bazowa składa się z tych części sieci kompleksowej, które mają największe znaczenie strategiczne dla osiągnięcia celów rozwoju sieci TEN-T. Państwu członkowskiemu wyznaczono obowiązek rozwijania sieci bazowej do 2030 r. Z elementów sieci bazowej wyodrębniono strategiczne ciągi komunikacyjne obsługujące przewozy dalekobieżne i mające za zadanie usprawnienie połączeń transgranicznych w ramach Unii. Są to korytarze sieci bazowej, których celem jest zapewnienie integracji modalnej, interoperacyjności i skoordynowanego rozwoju infrastruktury, w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu i wąskich gardeł.

W ramach przeprowadzonej rewizji sieci TEN-T, na obszarze województwa łódzkiego wskazano nowe elementy sieci: drogę ekspresową S14 – Zachodnia Obwodnica Łodzi (sieć kompleksowa), linię kolejową Nr 14 na odcinku Zduńska Wola – Kalisz – Ostrów Wielkopolski – Leszno – Głogów (sieć kompleksowa) oraz linię kolejową Nr 146 Wyczerpy – Chorzew Siemkowice (sieć kompleksowa), a także nowy terminal kolejowo-drogowy Zduńska Wola Karsznice (sieć kompleksowa).

#### ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) Z DNIA 7 LIPCA 2021 R. NR 2021/1153 USTANAWIAJĄCE INSTRUMENT „ŁĄCZĄC EUROPE” I UCHYLAJĄCE ROZPORZĄDZENIE (UE) NR 1316/2013 I (UE) NR 283/2014

Rozporządzenie ustanawia instrument „Łącząc Europę”, określający warunki i procedury udzielania unijnej pomocy finansowej dla sieci transeuropejskich, w celu wspierania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w sektorach transportu, energii i technologii cyfrowych oraz w celu wykorzystania potencjalnych synergii między tymi sektorami. W ramach instrumentu finansowane mogą być projekty transportowe służące m.in. uzupełnieniu brakujących połączeń we wszystkich rodzajach transportu, cyfryzacji transportu, poprawie bezpieczeństwa czy odporności infrastruktury na zmiany klimatu.

W Rozporządzeniu zamieszczono wykaz korytarzy sieci bazowej TEN-T, ustanowionych dla bardziej efektywnego wdrażania sieci TEN-T do 2030 r. i przyspieszenia prac nad projektami infrastrukturalnymi o największej europejskiej wartości dodanej. Wyznaczono 9 korytarzy, identyfikując tworzące je kluczowe elementy infrastrukturalne obejmujące wszystkie rodzaje transportu<sup>8</sup>.

**Województwo łódzkie leży na przecięciu 2 korytarzy:** Morze Bałtyckie - Morze Adriatyckie<sup>9</sup> oraz Morze Północne - Morze Bałtyckie<sup>10</sup>. Obecnie w ramach Work Planów na obszarze województwa realizowane są inwestycje we wszystkich gałęziach transportu obejmujące infrastrukturę liniową i punktową (w tym węzły multimodalne), inteligentne systemy transportowe, opracowanie dokumentacji dla inwestycji.

#### IV PAKIET KOLEJOWY

Pakiet określono dla ukończenia wdrażania jednolitego rynku usług kolejowych (jednolity europejski obszar kolejowy). Nadrzędnym celem jest rewitalizacja sektora kolejowego i zwiększenie jego konkurencyjności w stosunku do innych rodzajów transportu, a także zapewnienie obywatelom Europy większego wyboru i lepszej jakości usług kolejowych. Jest to zestaw 6 tekstów legislacyjnych obejmujących dwa filary:

- techniczny<sup>11</sup>, mający na celu znaczne ograniczenie kosztów i obciążeń administracyjnych dla przedsiębiorstw kolejowych chcących prowadzić działalność w całej Europie, w tym zapewniający interoperacyjność urządzeń europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS),

<sup>8</sup> W ramach przeprowadzonej rewizji sieci TEN-T, na obszarze Polski wskazano nowy Korytarz sieci bazowej TEN-T Morze Bałtyckie – Morze czarne – Morze Egejskie.

<sup>9</sup> W województwie łódzkim w ramach korytarza zidentyfikowano: linie kolejowe CE65 Gdynia – Gdańsk – Bydgoszcz – Zduńska Wola – Katowice - Zwardoń, E65/CE65 Gdańsk – Warszawa – CPK – Katowice – Zabrzydowice i C65/2 Chorzew Siemkowice – Częstochowa – Zawiercie – Czechowice-Dziedzice oraz autostrady A1 Gdańsk – Łódź – Katowice – Gorzyczki i A2 na odcinku Kukuryki – Łódź – Warszawa. Do europejskich kierunków powiązań regionu w ramach korytarza należą: Czechy (Ostrawa, Brno), Słowacja (Żylica, Bratysława), Austria (Wiedeń, Graz, Klagenfurt), Słowenia (Lublana, Maribor), Węgry (Budapeszt, Győr, Szekesfehervar), Chorwacja (Zagrzeb, Varazdin), Włochy (Triest, Wenecja, Udine, Padwa, Ferrara, Bolonia, Ravenna, Forlì, Rimini, Ankona, Pescara, Foggia, Andria, Bari).

<sup>10</sup> W województwie łódzkim w ramach korytarza zidentyfikowano: linie kolejowe E20/CE20 Terespol – Warszawa – Kutno – Poznań – Kunowice, CE65/1 Skierniewice – Łódź – Zduńska Wola i dalej LK 14 na odcinku Zduńska Wola – Kalisz – Głogów, linie kolejowe dużych prędkości Warszawa – CPK – Łódź – Poznań/Wrocław wraz z odcinkiem Łódź – CMK – Katowice (LK 25, LK 4) oraz autostrady A2 Kukuryki – Warszawa – Łódź – Poznań – Świecko, A1 na odcinku Łódź – Częstochowa – Gliwice i droga ekspresowa S8 na odcinku Łódź – Wrocław. Do europejskich kierunków powiązań województwa w ramach korytarza zaliczyć można: Białoruś (granica), Litwę (Kowno, Wilno, Kłajpeda, Poniewież, Szawie), Łotwę (Ryga, Windawa), Estonię (Tallin, Tartu), Finlandię (Helsinki, Lahti, Jyväskylä, Oulu, Tampere), Szwecję (Lulea), Niemcy (Berlin, Magdeburg, Hannover, Hamburg, Brema, Bremerhaven, Aachen, Kolonia, Dortmund, Essen), Holandię (Amsterdam, Rotterdam, Breda), Belgię (Antwerpia, Bruksela, Liege).

<sup>11</sup> Na który składają się: Rozporządzenie PEIR (UE) 2016/796 z 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004; Dyrektywa PEIR (UE) 2016/797 z 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (wersja przekształcona); Dyrektywa PEIR (UE) 2016/798 z 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (wersja przekształcona).



- rynkowy<sup>12</sup>, ustanawiający prawo przedsiębiorstw kolejowych mających siedzibę w jednym państwie członkowskim do świadczenia wszystkich rodzajów usług pasażerskich w całej UE.

Pakiet przepisów transponujących dyrektywy 2016/797 o interoperacyjności i 2016/798 o bezpieczeństwie kolei wszedł w życie 28 lipca 2021 r. W jego skład wchodzi ustawa z 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia wydane na podstawie znowelizowanej ustawy. Uwzględniając wcześniejsze nowelizacje oznacza to, że tego dnia w Polsce zakończone zostało wdrożenie IV pakietu kolejowego.

## EUROPEJSKI ZIELONY ŁĄD

Komunikat Komisji Europejskiej z dnia 11 grudnia 2019 r. to nowa europejska strategia na rzecz wzrostu, której celem jest przekształcenie UE w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto, i w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych. **Obejmuje wszystkie sektory gospodarki, w szczególności: transport, energię, rolnictwo, budownictwo oraz przemysł (m.in. teleinformatyczny i chemiczny).**

W ramach **Przyspieszenia przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność**, w dokumencie założono ograniczenie emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu o 90% do 2050 r. i wskazano m.in. potrzebę **zwiększenia roli kolei** w transporcie towarów, którego 75% stanowi dziś transport drogowy. Założono także: **rozwój inteligentnych systemów zarządzania ruchem; wzrost roli zautomatyzowanej i opartej na sieci multimodalnej mobilności** (prowadzącej do zmniejszenia zatorów komunikacyjnych i zanieczyszczenia środowiska, szczególnie w miastach); **rozwijanie produkcji i wprowadzanie alternatywnych, zrównoważonych paliw transportowych** (w tym powstawanie publicznych stacji ładowania i tankowania do obsługi rosnącej liczby bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów); **zmniejszenie poziomu zanieczyszczeń generowanych przez transport** (zaostrenie norm emisji zanieczyszczeń powietrza dla pojazdów napędzanych silnikami spalinowymi oraz rozwiązywanie kwestii emisji zanieczyszczeń przez samoloty i działalność portów lotniczych).

## DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2018/2001 Z DNIA 11 GRUDNIA 2018 R. W SPRAWIE PROMOWANIA STOSOWANIA ENERGII ZE ŹRÓDEŁ ODNAWIALNYCH

Dyrektywa ustanawia wspólne ramy dla promowania energii ze źródeł odnawialnych oraz cele Unii w tym zakresie do 2030 r., w tym m.in. **zasady dotyczące wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych w sektorze transportu**. Określa również kryteria zrównoważonego rozwoju i ograniczania emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do biopaliw, biopłynów i paliw z biomasy oraz odnawialnych ciekłych i gazowych paliw transportowych pochodzenia niebiologicznego.

W dokumencie wskazano wprowadzenie przez państwa członkowskie obowiązku zapewnienia przez dostawców paliw do 2030 r. co najmniej 14% udziału energii odnawialnej w końcowym zużyciu energii w sektorze transportu (tzw. „udziału minimalnego”). W wyniku tego przewiduje się, że ograniczenie emisji gazów cieplarnianych ma od 1 stycznia 2021 r. wynosić co najmniej 70 %.

Dokument w zakresie inteligentnego transportu jako istotne wskazał zwiększenie **rozwój i wdrażania elektromobilności na drogach oraz przyspieszenie zastosowania zaawansowanych technologii w innowacyjnej kolei**.

## STRATEGIA NA RZECZ ZRÓWNOWAŻONEJ I INTELIGENTNEJ MOBILNOŚCI – EUROPEJSKI TRANSPORT NA DRODZE KU PRZYSZŁOŚCI

Komunikat Komisji Europejskiej z dnia 9 grudnia 2020 r. to nowa strategia stanowiąca **podstawę transformacji ekologicznej i cyfrowej oraz zwiększenia odporności unijnego systemu transportu na przyszłe kryzysy**. Dokument wskazuje, że **wszystkie rodzaje transportu muszą stać się bardziej zrównoważone, a ekologiczne alternatywy powszechnie dostępne**. W ramach działań na rzecz inteligentnej i zrównoważonej przyszłości wskazano: do 2030 r. - wprowadzenie co najmniej 30 mln bezemisyjnych samochodów;

<sup>12</sup> Na który składają się: Dyrektywa PEiR (UE) 2016/2370 z 14 grudnia 2016 r. zmieniająca dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową; Rozporządzenie PEiR (UE) 2016/2338 z 14 grudnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego; Rozporządzenie PEiR (UE) 2016/2337 z 14 grudnia 2016 r. uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 1192/69 w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych.



100 europejskich miast będzie neutralnych dla klimatu; podwojenie kolejowych przewozów ekspresowych; neutralność emisyjną podróży zbiorowych do 500 km; wprowadzenie na dużą skalę zautomatyzowanego transportu; wprowadzenie na rynek bezemisyjnych statków morskich; do 2035 r. - wprowadzenie na rynek bezemisyjnych samolotów; do 2050 r. - bezemisyjność prawie wszystkich samochodów osobowych, furgonetek i autobusów; podwojenie kolejowego ruchu towarowego; zrealizowanie w pełni operacyjnej, multimodalnej transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T).

Aby zrealizować zakładane cele, w strategii określono „inicjatywy przewodnie” w 10 kluczowych obszarach działania: upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych, paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz związanej z nimi infrastruktury; tworzenie bezemisyjnych lotnisk i portów; bardziej zrównoważona i zdrowsza mobilność między miastami i w miastach; ekologizacja transportu towarowego; ustalanie opłat za emisję gazów cieplarnianych i zapewnienie lepszych zachęt dla użytkowników; urzeczywistnienie opartej na sieci i zautomatyzowanej multimodalnej mobilności; innowacja, dane i sztuczna inteligencja na rzecz inteligentniejszej mobilności; wzmocnienie jednolitego rynku; uczciwa i sprawiedliwa mobilność dla wszystkich; poprawa bezpieczeństwa i ochrony transportu.

## EUROPA W RUCHU - STRATEGIA NA RZECZ EKOLOGICZNEJ, KONKURENCYJNEJ I POŁĄCZONEJ MOBILNOŚCI

Zestaw inicjatyw przyjętych przez Komisję Europejską w 2017 r. i 2018 r. (tzw. pakiety mobilności), których nadrzędnym celem jest wprowadzenie **bezpiecznej, czystej i połączonych mobilności**. I pakiet mobilności wskazuje: **poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, wspieranie inteligentnego pobierania opłat za użytkowanie dróg, zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub>, zanieczyszczenia powietrza i zatorów komunikacyjnych, ograniczenie formalności administracyjnych dla przedsiębiorstw, zwalczanie nielegalnego zatrudnienia oraz zapewnienie odpowiednich warunków i czasu odpoczynku pracownikom**. W ramach II pakietu mobilności zakłada się: **redukcję emisji CO<sub>2</sub> o co najmniej 40% do 2030 r.**, natomiast III pakiet mobilności przewiduje umożliwienie Europie czerpania pełnych korzyści z modernizacji mobilności, tak aby sprawić, by mobilność europejska była **bezpieczna i bardziej dostępna, przemysł europejski bardziej konkurencyjny, europejskie miejsca pracy bardziej bezpieczne, a mobilność czystsza i lepiej dostosowana do konieczności przeciwdziałania zmianie klimatu**.

## PAKIET FIT FOR 55

Pakiet przyjęty 14 lipca 2021 przez Komisję Europejską, jego podstawowym celem jest redukcja emisji gazów cieplarnianych do 2030 roku o co najmniej 55% w porównaniu do poziomów z roku 1990, a także przeobrażenie Europy w pierwszy klimatycznie neutralny kontynent do 2050 r. Cele te zostały wyznaczone przez Europejskie Prawo Klimatyczne będące częścią strategii Europejskiego Zielonego Ładu.

Pakiet zawiera szereg wniosków ustawodawczych, w tym między innymi w zakresie transportu:

- Stopniowe wycofywanie bezpłatnych uprawnień emisyjnych dla lotnictwa oraz włączenie do systemu ETS emisji z transportu morskiego;
- Rekompensaty dla mikroprzedsiębiorstw i gospodarstw domowych oraz użytkowników transportu ze Społecznego Funduszu Klimatycznego na projekty klimatyczne;
- Objęcie systemem ETS paliw wykorzystywanych do spalania w sektorach budownictwa i transportu drogowego;
- Zwiększenie unijnego celu na rok 2035 na 100% redukcji emisji z transportu drogowego co oznacza, że od 2035 r. nie będzie już można wprowadzać do obrotu w UE samochodów osobowych ani dostawczych z silnikami spalinowymi;
- Przyspieszenie rozwoju infrastruktury służącej do ładowania lub tankowania pojazdów wykorzystujących paliwa alternatywne.

## FUNDUSZE EUROPEJSKIE NA INFRASTRUKTURĘ, KLIMAT, ŚRODOWISKO 2021-2027 (PROJEKT) (FENIKS)

Projekt dokumentu przyjęty 4 stycznia 2022 r. przez Radę Ministrów, będący następcą Programu Infrastruktura i Środowisko (2007-2013 i 2014-2020) będzie stanowił program wdrażania funduszy UE z perspektywy 2021-2027 finansowanym ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Funduszu Spójności (FS). Zakłada się, że **wsparciu podlegać będą projekty środowiskowe, energetyczne, transportowe** oraz związane z kulturą i ochroną zdrowia.



Rozwój sektora transportu ma być realizowany w ramach 3 priorytetów: **Priorytet III: Transport miejski**, dla którego wskazano cel szczegółowy 2.8. Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej oraz **Priorytet IV: Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności** i **Priorytet V: Wsparcie sektora transportu z EFRR**, dla których wskazano dwa analogiczne cele szczegółowe:

- 3.1. Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T,
- 3.2. Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej.

#### STRATEGIA NA RZECZ ODPOWIEDZIALNEGO ROZWOJU DO ROKU 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (SOR)

Dokument przyjęty przez Radę Ministrów dnia 14 lutego 2017 r., w którym jako cel główny wskazano: „Tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym”.

Politykę w zakresie transportu ujęto częściowo w celu szczegółowym I., gdzie wśród 10 strategicznych sektorów gospodarki wskazano **sektor produkcji środków transportu** ukierunkowany m.in. na realizację samochodów elektrycznych oraz nowoczesnego taboru kolejowego i komunikacji miejskiej (autobusów elektrycznych, tramwajów).

Transport wskazano również wśród obszarów wpływających na osiągnięcie celów SOR. Założono **zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawę warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów**. Za kluczowe uznano dokończenie dróg i linii kolejowych pozwalających na stworzenie zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce i ograniczającej oddziaływanie na środowisko. Wskazano zwiększenie udziału transportu ekologicznego służące ograniczeniu emisji zanieczyszczeń powietrza i gazów cieplarnianych (szczególnie w miastach), podniesienie efektywności i atrakcyjności transportu publicznego zachęcające do zmiany środka transportu z indywidualnego na zbiorowy, a także rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych (w tym systemów zarządzania ruchem oraz informacji pasażerskiej).

W SOR wskazano także obszary, które ze względu na koncentrację czynników społeczno-gospodarczych, negatywnie wpływających na ich dynamikę rozwoju, nie w pełni wykorzystują swoje możliwości rozwojowe: obszary zagrożone trwałą marginalizacją oraz miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze. Ich katalog został doprecyzowany w ramach Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030.

#### KRAJOWA STRATEGIA ROZWOJU REGIONALNEGO 2030 (KSRR)

W dokumencie przyjętym przez Radę Ministrów dnia 8 listopada 2019 r. jako główny cel krajowej polityki regionalnej do 2030 roku wskazano efektywne wykorzystanie endogenicznych potencjałów terytoriów i ich specjalizacji dla osiągnięcia zrównoważonego rozwoju kraju, co tworzyć będzie warunki dla wzrostów dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym osiąganiu spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym.

Politykę w zakresie zwiększania spójności rozwoju kraju, w tym w wymiarze przestrzennym, ujęto w celu szczegółowym 1<sup>13</sup>, gdzie wskazano m.in. następujące kierunki interwencji: wzmocnienie szans rozwojowych obszarów słabszych gospodarczo, w tym obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją, zwiększenie wykorzystania potencjału rozwojowego miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze, przeciwdziałanie kryzysom na obszarach zdegradowanych oraz rozwój infrastruktury wspierającej dostarczanie usług publicznych i podnoszącej atrakcyjność inwestycyjną obszarów.

Działania w zakresie tematyki transportowej ujęto w ramach ww. celu szczegółowego 1 oraz celów 2<sup>14</sup> i 3<sup>15</sup>. Są one spójne z działaniami przewidzianymi w SZRT 2030. Uwzględniono tu m.in.: **poprawę dostępności transportowej, rozwój zintegrowanych systemów transportu publicznego przy wykorzystaniu nisko- i zeroemisyjnych środków transportu wykorzystujących napędy i paliwa alternatywne, w tym**

<sup>13</sup> Zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym.

<sup>14</sup> Wzmocnianie regionalnych przewag konkurencyjnych.

<sup>15</sup> Podniesienie jakości zarządzania i wdrażania polityk ukierunkowanych terytorialnie.



elektromobilności. Na obszarach wiejskich realizowane mają być działania w zakresie **budowy i modernizacji podstawowej infrastruktury transportowej (drogi lokalne, infrastruktura towarzysząca, drogi rowerowe) oraz rozwoju usług i środków transportu zbiorowego, skutkujące poprawą dostępności na obszarach zmarginalizowanych**. Za kluczowe uznano także zwiększenie **wykorzystania potencjału kolejowego w obszarze transportu międzyregionalnego, regionalnego, a także między- i wewnątrzaglomeracyjnego**.

Ponadto w dokumencie wskazano, że na etapie programowania interwencji polityki spójności na lata 2021-2027 planuje się aktualizację danych dotyczących delimitacji obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją oraz miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze, która została przeprowadzona przez zespół ekspertów IGiZP PAN<sup>16</sup>. W jej wyniku rozszerzono dotychczas obowiązującą listę wynikającą z SOR.

## STRATEGIA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU TRANSPORTU DO 2030 ROKU (SZRT)

W dokumencie przyjętym przez Radę Ministrów dnia 24 września 2019 r. jako **główny cel krajowej polityki transportowej wskazano zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym**, a jego realizację do 2030 r. ujęto w ramach sześciu kierunków interwencji<sup>17</sup> obejmujących wszystkie gałęzie transportu oraz działań przewidzianych dla obszarów strategicznej interwencji<sup>18</sup>.

Założono m.in.: rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej drogowej, kolejowej i lotniczej, polepszenie jakości środków przewozu zbiorowego i wdrażanie innowacji, m.in. w zakresie zwiększania odporności na zmiany klimatu oraz minimalizacji presji na środowisko.

W wymiarze globalnym i europejskim uwzględniono zwiększanie dostępności, m.in. w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) oraz strategicznych nowych elementów infrastrukturalnych (w tym Centralnego Portu Komunikacyjnego). W wymiarze krajowym przewidziano zwiększenie międzyregionalnej dostępności transportowej, dla wzmocnienia spójności terytorialnej kraju. Silnie zaakcentowano także zwiększenie dostępności wewnątrz regionów, mającej poprawić jakość połączeń centrów z ich zapleczem (ośrodkami subregionalnymi i obszarami wiejskimi). W zakresie mobilności miejskiej wskazano: promowanie rozwiązań wspierających zrównoważoną mobilność miejską integrującą miasta z ich obszarami funkcjonalnymi przy zastosowaniu ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów, wdrażanie inteligentnych systemów transportowych, stosowanie Planów zrównoważonej mobilności miejskiej.

## RZĄDOWY PROGRAM BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH DO 2030 R. (Z PERSPEKTYWĄ DO 2033 R.) (PROJEKT) (RPBDK)

Projekt Programu stanowiący średniookresowy dokument programowy w sektorze infrastruktury dróg krajowych będący kontynuacją obowiązującego Programu Budowy Dróg Krajowych. Określono w nim cele polityki transportowej dotyczące realizacji budowy infrastruktury drogowej sieci TEN-T oraz połączeń komplementarnych do niej. Dla planowanych inwestycji wskazane zostały poziom i źródła finansowania.

Głównym celem Programu jest **budowa spójnej sieci dróg krajowych zapewniających efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego**, realizowana przez cele szczegółowe:

1. Zwiększenie spójności sieci dróg krajowych klasy A i S (uzupełnienie istniejących odcinków),
2. Wzmocnienie efektywności transportu drogowego (skrócenie średniego czasu przejazdów) oraz poprawa dostępności komunikacyjnej miast i regionów,
3. Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar).

<sup>16</sup> Analiza wykonana w 2019 r. przez Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk na zlecenie Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej.

<sup>17</sup> 1. Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce; 2. Poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym; 3. Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności; 4. Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów; 5. Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko; 6. Poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

<sup>18</sup> M.in. miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze oraz obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją.





## PROGRAM WZMOCNIENIA KRAJOWEJ SIECI DROGOWEJ DO 2030 ROKU (PROJEKT)

Projekt dokumentu stanowiący **średniookresowy dokument programowy dotyczący kompleksowego utrzymania sieci dróg krajowych**, zarządzanych przez GDDKiA, którego głównym celem jest zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych, realizowanym przez cele szczegółowe:

1. Zwiększenie spójności sieci dróg krajowych dostosowanych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t,
2. Utrzymanie wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury,
3. Intensyfikacja działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko.

W ramach programu zakłada się prowadzenie zadań obejmujących:

- **utrzymanie strukturalne** polegające na dostosowaniu istniejącej sieci dróg krajowych do obciążeń 11,5 t/oś i obowiązujących warunków technicznych, poprawę geometrii drogi, w tym skrzyżowań i łuków oraz uzupełnieniu infrastruktury o niezbędne elementy służące niechronionym uczestnikom ruchu,
- **utrzymanie bieżące** dotyczące wykonywania rutynowych prac remontowych, naprawczych, konserwacyjnych i porządkowych, zapobiegających degradacji nawierzchni, elementów drogi, obiektów inżynierskich i wyposażenia pasa drogowego,
- wdrażanie projektów minimalizujących negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko, w tym m.in. zastosowanie zielonych filtrów antysmogowych, energii słonecznej czy infrastruktury zapobiegającej suszy.

## RZĄDOWY FUNDUSZ ROZWOJU DRÓG (RFRD)

Zgodnie z ustawą z dnia 23 października 2018 r., zmienioną 19 listopada 2020 r. (dokonano zmiany nazwy Funduszu i zakresu działań objętych wsparciem), powołany został fundusz celowy na lata 2019-2029, który zastąpił funkcjonujący wcześniej Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019. Nowy mechanizm finansowy **zakłada wsparcie samorządów terytorialnych w realizacji zadań na drogach samorządowych**. Zadaniem RFRD jest dofinansowanie budowy, przebudowy oraz remontów dróg powiatowych i gminnych, a także zadań obejmujących budowę mostów lokalizowanych w ciągu dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Do wsparcia przewidziane są także drogi samorządowe zaliczone do dróg o znaczeniu obronnym. Dodatkowo w ramach ostatniej nowelizacji rozszerzono katalog zadań mogących uzyskać dofinansowanie o: budowę obwodnic w ciągu dróg wojewódzkich, budowę, przebudowę lub remont dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu, będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa, oraz poprawę bezpieczeństwa pieszych na przejściach.

RFRD ma wpłynąć na przyspieszenie **rozwoju nowoczesnej i bezpiecznej infrastruktury drogowej na szczeblu lokalnym**, przyczyniając się do poprawy poziomu życia oraz zwiększenia atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych, a także do pobudzenia aktywności gospodarczej przedsiębiorców i skuteczniejszej walki ze skutkami spowolnienia gospodarczego wywołanego pandemią COVID-19.

Dotychczas w województwie łódzkim, w ramach naborów przeprowadzonych na 2019<sup>19</sup>, 2020 i 2021 rok, zatwierdzono do realizacji 617 zadań, z czego 115 dotyczyło dróg powiatowych, 502 gminnych, a łączna długość dofinansowanych dróg wyniosła 570,532 km.

## PROGRAM BUDOWY 100 OBWODNIC NA LATA 2020-2030

W Programie przyjętym dnia 13 kwietnia 2021 r. określono cel, którym jest **budowa drogowych obejść miejscowości, zapewniających efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i jakości życia mieszkańców**. W ramach realizacji obwodnic miast na sieci dróg krajowych określono 2 listy zadań: realizacyjną (inwestycji kierowanych do realizacji) oraz rezerwową (zadań, które mogą zostać skierowane do realizacji w wyniku uzyskania oszczędności). Dla obwodnic założono najwyższe parametry techniczne, dostosowane do przenoszenia obciążenia 11,5 t/oś oraz wyposażenie m.in. w urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

<sup>19</sup> W ramach naboru na 2019 r. do realizacji zakwalifikowano zadania przeniesione z naboru do Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016 – 2019, przeprowadzonego we wrześniu 2018 r., oraz wyłonione w naborze przeprowadzonym na przełomie marca i kwietnia 2019 r.



Spodziewanym efektem Programu będą: **poprawa bezpieczeństwa na drogach, wyprowadzenie ruchu z zatłoczonych miast, czystsze powietrze, mniejszy hałas i poprawa przepustowości sieci drogowej.**

#### NARODOWY PROGRAM BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO 2021-2030 (NPBRD)

Program przyjęty przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego<sup>20</sup> dnia 31 grudnia 2021 r. jest kompleksowo opracowaną strategią poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach do 2030 r. opartą na pięciu filarach: **system zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, bezpieczny człowiek, bezpieczne drogi, bezpieczny pojazd, ratownictwo i opieka powypadkowa.** Określono w nim wizję: **ZERO zabitych na polskich drogach** oraz 2 główne cele do osiągnięcia do 2030 r.<sup>21</sup>: ograniczenie rocznej liczby ofiar śmiertelnych o co najmniej 50% (do nie więcej niż 1 455 osób) i **ograniczenie rocznej liczby ciężko rannych o co najmniej 50%** (do nie więcej niż 5 317 osób).

Wśród katalogu zakładanych działań znalazły się m.in.: optymalizacja systemu zbierania i analizy danych, wzmocnienie i restrukturyzacja krajowej i regionalnych Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, wdrożenie środków uspokojenia ruchu, strefowanie prędkości, tworzenie hierarchicznej struktury sieci drogowej, identyfikacja dróg o dużym zagrożeniu, wdrażanie niezależnych procedur audytu bezpieczeństwa, rozwój ITS, określenie minimalnych standardów bezpieczeństwa pojazdów, rozwój systemu ratownictwa, kompleksowe działania edukacyjne i szkoleniowe.

Na poziomie wojewódzkim cele NPBRD są realizowane poprzez **Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dla Województwa Łódzkiego na lata 2018-2030**, w którym z NPBRD przyjęto wizję i cele główne, tutaj wyznaczone do 2030 r.<sup>22</sup>: **ograniczenie rocznej liczby ofiar śmiertelnych o co najmniej 50%** (do nie więcej niż 107 osób) oraz **ograniczenie rocznej liczby ciężko rannych o 40%** (do nie więcej niż 856 osób).

#### PROGRAM BEZPIECZNEJ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ 2021-2024 (PBID)

Wieloletni Program przyjęty dnia 23 lutego 2021 r., którego **głównym celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych** będących w zarządzie GDDKiA z ukierunkowaniem na zapewnienie ochrony uczestnikom ruchu oraz zapewnienie infrastruktury drogowej mającej wpływ na wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar). Wśród przewidzianych do realizacji działań znalazły się m.in.: budowa chodników, ciągów pieszo-rowerowych, ścieżek rowerowych, budowa zatok autobusowych, przebudowa skrzyżowań, budowa kładek dla pieszych, montaż znaków drogowych i sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych, poprawa geometrii skrzyżowań dróg i łuków poziomych jezdni, wprowadzenie stref bezpieczeństwa w otoczeniu jezdni, montaż efektywnego oświetlenia, poprawa przepustowości, uporządkowanie warunków parkowania itp.

#### PROGRAM UZUPEŁNIANIA LOKALNEJ I REGIONALNEJ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ – KOLEJ + DO 2028 ROKU

Program przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2019 r., którego **głównym celem jest uzupełnienie sieci kolejowej o połączenia kolejowe miejscowości o populacji powyżej 10 tys. osób, które nie posiadają dostępu do kolei pasażerskiej lub towarowej, z miastami wojewódzkimi oraz poprawa wewnętrznej spójności komunikacyjnej i społeczno-gospodarczej tych regionów Polski przy wsparciu ze środków publicznych.**

Program składa się z trzech komponentów: głównego, na który zaplanowano środki w programie, inwestycyjnego (m.in. przygotowanie dokumentacji, uzupełnienie istniejącej sieci o nowe odcinki linii kolejowych, rewitalizacja istniejących linii kolejowych oraz przywrócenie zlikwidowanych połączeń kolejowych w regionach), pośrednich, bez środków w programie: **organizacji przewozów pasażerskich** (zachęcający samorządy województw do zapewnienia lokalnych połączeń kolejowych w głąb sąsiedniego województwa, do ośrodka miejskiego zlokalizowanego nie dalej niż 30 km od granicy województwa) oraz **ochrony infrastruktury kolejowej przed likwidacją** (mający na celu powstrzymanie degradacji infrastruktury kolejowej nieeksploatowanych lub wygaszanych linii poprzez tworzenie mechanizmów utrudniających zarządcy likwidację linii).

<sup>20</sup> Rada powołana na mocy ustawy Prawo o ruchu drogowym jako międzyresortowy organ doradczy i pomocniczy Rady Ministrów w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego, której przewodniczącym jest minister właściwy ds. transportu.

<sup>21</sup> Określone w stosunku do 2020 r.

<sup>22</sup> Określone w stosunku do 2016 r.



W ramach I. etapu naboru do Programu z obszaru województwa łódzkiego zgłoszono 3 projekty: „Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej Nr 24 na odcinku Piotrków Trybunalski - Bełchatów z wydłużeniem do Bogumiłowa”, „Budowa linii łączącej linię kolejową Nr 131 (Chorzew Siemkowice) z linią kolejową Nr 181 (Wieluń)”, „Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej Nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki - Skarżysko Kamienna” (jako partner województwa świętokrzyskiego). Wszystkie 3 przedsięwzięcia zakwalifikowały się do II etapu naboru, co skutkowało opracowaniem dla ww. projektów studiów planistyczno-prognostycznych, które stanowiąc będą podstawę do kwalifikacji projektów do dofinansowania w ramach programu.

#### KRAJOWY PROGRAM KOLEJOWY DO 2023 ROKU (KPK)

Program przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r., z późniejszymi zmianami (m.in. zmiana z dnia 26 listopada 2021 r. zawierająca ostatnią aktualizację list zadań inwestycyjnych) określa **inwestycje obejmujące infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.** Dla projektów wskazane zostały szacunkowe wartości i źródła finansowania. Listę zadań inwestycyjnych podzielono na przedsięwzięcia podstawowe (mieszące się w limicie finansowym Programu) i rezerwowe (będące poza limitem). Dokonano również podziału ze względu na źródło finansowania.

Główny Cel Programu - **wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju poprzez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych**, realizowany będzie przez cele szczegółowe:

1. Wzmocnienie efektywności transportu kolejowego, m.in. poprzez: poprawę stanu technicznego bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, poprawę przepustowości linii w obrębie aglomeracji i dojazdów do nich, uzyskanie atrakcyjnego czasu przejazdu względem ruchu drogowego;
2. Zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego, m.in. poprzez: wdrażanie ERTMS/ETCS i ERTMS/GSMR, poprawę jakości oferty i bezpieczeństwa infrastruktury udostępnianej przez PKP PLK;
3. Poprawa jakości w przewozach pasażerskich i towarowych, m.in. poprzez: poprawę stanu technicznego linii kolejowych tworzących tzw. korytarze towarowe oraz linii ważnych dla ruchu towarowego.

Założono maksymalne wykorzystanie środków Unii Europejskiej w okresie programowania 2014-2020 na finansowanie projektów w ramach m.in.: POLIS, instrumentu „Łącząc Europę” (CEF), Regionalnych Programów Operacyjnych oraz uzupełniająco środków krajowych.

#### PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - ZAMIERZENIA INWESTYCYJNE NA LATA 2021-2030 Z PERSPEKTYWĄ DO 2040 ROKU

Dokument przyjęty przez Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dnia 29 czerwca 2021 r., ma na celu wskazanie priorytetów rozwoju sieci kolejowej w perspektywie do 2040 roku poprzez identyfikację projektów inwestycyjnych najlepiej służących osiągnięciu celów wyznaczonych transportowi kolejowemu. Zamierzenia Inwestycyjne zawierają zestawienie projektów opracowanych w oparciu o zidentyfikowane priorytety:

- najlepiej przyczyniające się do osiągnięcia celów wyznaczonych transportowi kolejowemu w krajowych i unijnych dokumentach strategicznych;
- umożliwiające szczegółowe określenie inwestycji realizowanych ze środków Unii Europejskiej w perspektywie finansowej 2021 – 2027.

Dokument obejmuje przedsięwzięcia inwestycyjne o różnym charakterze, tj.: budowę, modernizację i odnowienie (w tym przebudowę) infrastruktury kolejowej. Ponadto Zamierzenia Inwestycyjne identyfikują różne typy projektów, których charakterystyka pozwala na ich optymalne dopasowanie do potrzeb techniczno-eksploatacyjnych całej sieci kolejowej, tj.:

- odznaczające się kompleksowym podejściem do infrastruktury liniowej, obejmujące robotami całe ciągi komunikacyjne;
- dotyczące robót w poszczególnych branżach na odcinkach infrastruktury liniowej;
- multilokalizacyjne - dotyczące wielu lokalizacji na sieci o podobnej charakterystyce, których efekty wpływają na poprawę efektywności i bezpieczeństwa całej sieci;
- punktowe - mające na celu eliminację „wąskich gardeł” utrudniających prowadzenie ruchu pociągów (przebudowa miejsc limitujących parametry szlaków kolejowych).



## RZĄDOWY PROGRAM BUDOWY LUB MODERNIZACJI PRZYSTANKÓW KOLEJOWYCH NA LATA 2021-2025

Program uchwalony 19 maja 2021 r., w ramach którego **przewiduje się modernizację istniejących przystanków i peronów kolejowych oraz budowę zupełnie nowych obiektów**. Warunkiem realizacji inwestycji będą deklaracje regionalnych organizatorów pasażerskich przewozów kolejowych o korzystaniu z wybudowanej infrastruktury. Przedstawiona w dokumencie lista zadań stanowi otwarty zestaw propozycji działań inwestycyjnych i została opracowana na podstawie postulatów składanych przez organy samorządowe, przewoźników, zarządcę infrastruktury kolejowej, przedsiębiorców, stowarzyszenia i obywateli.

**Na obszarze województwa łódzkiego założono budowę 15 nowych obiektów, odbudowę peronów na 2 przystankach kolejowych oraz modernizację 4 istniejących obiektów**, z których 8 zadań znalazło się na liście podstawowej (48,3 mln PLN), a 13 na liście rezerwowej 41,8 mln PLN).

## KRAJOWY PLAN WDRAŻANIA TECHNICZNEJ SPECYFIKACJI INTEROPERACYJNOŚCI „STEROWANIE”

Plan przyjęty we wrześniu 2017 r., z późniejszymi suplementami (z 2018 i 2019 r.), będący jednym z narzędzi wdrożenia interoperacyjności kolei wspólnotowych<sup>23</sup>, **przewiduje stopniowe wyposażanie w system ERTMS głównych linii kolejowych** Polski w perspektywie do 2050 r. Jego podstawowym celem jest przekazanie przewoźnikom kolejowym informacji w zakresie harmonogramu rozbudowy systemu ERTMS w Polsce, aby umożliwić im odpowiednie zaplanowanie stopniowego wyposażenia pojazdów trakcyjnych w urządzenia pokładowe systemu. Efektem realizacji będzie zwiększanie spójności całego systemu kolei Unii Europejskiej oraz wzrost rentowności systemu kolei w Polsce.

## POMOC W ZAKRESIE FINANSOWANIA KOSZTÓW ZARZĄDZANIA INFRASTRUKTURĄ KOLEJOWĄ, W TYM JEJ UTRZYMANIA I REMONTÓW DO 2023 ROKU (PFİK)

Program wieloletni przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 16 stycznia 2018 r. zmieniony 5 stycznia 2021 r., którego celem głównym jest **wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju przez odwrócenie tendencji spadkowej udziału transportu kolejowego w przewozach oraz zapewnienie niezbędnych środków na prace utrzymaniowo-remontowe na istniejącej sieci kolejowej**. Prace te pozwolą na utrzymanie parametrów technicznych zmodernizowanych linii kolejowych i systematyczną poprawę sytuacji na pozostałych liniach.

W dokumencie ustalono priorytety interwencji finansowej w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową, określono ramy finansowe i wysokość środków, uwzględniając koszty utrzymania, remontów i ochrony infrastruktury kolejowej oraz koszty działalności zarządcy infrastruktury kolejowej, ustalono sposób kategoryzowania linii kolejowych oraz wskazano sposoby oceny efektywności wydatkowania środków i ich sprawozdawania.

## KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU INTERMODALNEGO DO 2030 R. Z PERSPEKTYWĄ DO 2040 (PROJEKT)

Projekt dokumentu **identyfikuje działania zmierzające do rozwoju transportu intermodalnego i uwzględniania potrzeb w tym zakresie w ramach przyszłego dofinansowania w perspektywie finansowej UE 2021-2027**, w związku z czym wskazuje kluczowe dla transportu intermodalnego elementy infrastruktury transportowej oraz określa podstawowe działania dla jej rozwoju, w tym: potrzeby w zakresie budowy i modernizacji infrastruktury, wytyczne dla lokalizacji terminali intermodalnych, potrzeby w zakresie taboru kolejowego, czy rozwoju systemów telematycznych i informacyjnych. Jako cel główny przyjęto **stworzenie optymalnych warunków dla integracji międzygałęzowej w polskim systemie transportowym i zwiększenia wykorzystania transportu kolejowego w przewozach intermodalnych**, co będzie realizowane przez 3 cele szczególne:

1. Powstanie kompleksowych projektów wykorzystania transportu intermodalnego w łańcuchach dostaw;
2. Poprawa konkurencyjności transportu intermodalnego;
3. Cyfryzacja transportu intermodalnego.

<sup>23</sup> Stanowi wypełnienie zobowiązań Polski, wynikających z Rozporządzenia KE (UE) nr 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej.



## PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W ZAKRESIE SIECI KOMUNIKACYJNEJ W MIĘDZYWOJEWÓDZKICH I MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOZACH PASAŻERSKICH W TRANSPORCIE KOLEJOWYM

Dokument przyjęty dnia 4 grudnia 2021 r., zajmujący najwyższe miejsce w hierarchicznym systemie planów pozostałych organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Sformułowano w nim podstawowe **zasady funkcjonowania międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich** w transporcie kolejowym, wykonywanych jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej w ramach publicznego transportu zbiorowego, sposób ich świadczenia i finansowania, prognozowane zapotrzebowanie oraz potencjalne kierunki rozwoju.

**Dla województwa łódzkiego w Planie wskazano m.in. 28<sup>24</sup> stacji i przystanków osobowych połączonych do obsługi przez pociągi międzywojewódzkie** oraz kursowanie pociągów od rozkładu jazdy 2028/29 po nowej linii Warszawa - CPK - Łódź oraz łącznicy nowej linii Warszawa - Łódź z linią kolejową nr 11 w okolicach Bobrownik (w związku z planami realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego).

Jako perspektywę dalszego rozwoju sieci połączeń kolejowych wskazano rozbudowę linii dużych prędkości Warszawa - CPK - Łódź w kierunku Poznania i Wrocławia (z ewentualnym przedłużeniem w kierunku Czech), która umożliwi uruchamianie nowych szybkich połączeń pomiędzy tymi miastami oraz CPK.

## FUNDUSZ ROZWOJU PRZEWOZÓW AUTOBUSOWYCH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu weszła w życie 18 lipca 2019 r. Zakłada **dofinansowywane przywracania lokalnych połączeń autobusowych** na liniach нефункционujących od co najmniej 3 miesięcy przed obowiązywaniem ustawy, na które umowa o świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta po jej wejściu w życie. Jednym z kryteriów dla uruchomienia połączeń będzie **realizacja potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej**.

W ramach Funduszu zaplanowano środki na lata 2019-2028, które będą przeznaczone na dofinansowanie zadań zapewniających funkcjonowanie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, z wyłączeniem komunikacji miejskiej. Dofinansowanie będzie przyznawane w formie dopłaty do kwoty deficytu pojedynczej linii, a zasady podziału środków na poszczególne województwa określi rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie zasad podziału środków Funduszu.

## POLITYKA ROZWOJU LOTNICTWA CYWILNEGO W POLSCE DO 2030 R. (Z PERSPEKTYWĄ DO 2040 R.)

Projekt przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 7 lipca 2021 r. jest dokumentem, w którym wskazano kierunki i strukturę ramową rozwoju lotnictwa, stanowiące podstawę przy zatwierdzaniu planów generalnych lotnisk użytku publicznego pod kątem ich zgodności z polityką transportową kraju.

**Cel główny - wskazanie kierunków, w których powinien rozwijać się potencjał rynku lotniczego w Polsce, jako element wspólnego europejskiego rynku lotniczego, a co za tym idzie przyczynić się do długoterminowego wzrostu gospodarczego Polski**, realizowany będzie przez 2 cele strategiczne:

1. Wytworzenie dojrzałego, konkurencyjnego rynku usług lotniczych w Polsce, przyczyniającego się do stałego zrównoważonego wzrostu gospodarczego naszego kraju, realizowanego z poszanowaniem jakości życia obywateli i wymogów ochrony środowiska;
2. Osiągnięcie pozycji regionalnego (europejskiego) lidera, a przez to integratora w zakresie rozwoju lotnictwa cywilnego.

Dla realizacji celów strategicznych przewidziano VIII kierunków interwencji<sup>25</sup> obejmujących zarówno aspekty infrastrukturalne, organizacyjne jak i innowacyjne.

Z województwa łódzkiego w ramach I kierunku interwencji: **Rozwój sieci lotnisk w Polsce wśród lotnisk sieci podstawowej, wskazano Łódź jako rozwijający się regionalny port lotniczy (TEN-T)**.

<sup>24</sup>Drzewica, Działoszyn, Kolaszki, Kutno, Łask, Łęczyca, Łowicz Główny, Łódź Fabryczna, Łódź Kaliska, Łódź Widzew, Łódź Żabieniec, Opoczno Południe, Ozorków, Pabianice, Piotrków Trybunalski, Poddębice, Radomsko, Rusiec Łódzki, Sieradz, Skierniewice, Szadek, Tomaszów Mazowiecki, Wieluń, Wieruszów Miasto, Zduńska Wola, Zduńska Wola Karsznice, Żgierz, Żychlin.

<sup>25</sup>I: Rozwój sieci lotnisk w Polsce; II: Poprawa sposobu planowania inwestycji w portach lotniczych; III: Usprawnienie funkcjonowania przestrzeni powietrznej; IV: Zapewnienie prawidłowego funkcjonowania i rozwoju rynku lotniczego; V: Wsparcie badań, edukacji i rozwoju; VI: Stworzenie warunków dla zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony w lotnictwie cywilnym; VII: Ochrona środowiska w transporcie lotniczym; VIII: Wzmocnienie pozycji Polski i polskich podmiotów lotniczych na arenie międzynarodowej



## KONCEPCJA PRZYGOTOWANIA I REALIZACJI INWESTYCJI PORT SOLIDARNOŚĆ - CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY DLA RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r., w którym jako misję przedsięwzięcia wskazano wybudowanie i eksploatację rentownego innowacyjnego węzła transportowego, który z jednej strony uzyska miejsce w pierwszej dziesiątce najlepszych portów lotniczych świata, z drugiej doprowadzi do przebudowy krajowego systemu transportu kolejowego obejmującego wszystkie obszary Polski jako atrakcyjnej alternatywy dla transportu drogowego, zapewniając jednocześnie rozwój i trwałą integrację aglomeracji warszawskiej i łódzkiej.

CPK, dla którego lokalizację wybrano w Stanisławowie (gm. Baranów), określono jako węzeł transportowy oparty na zintegrowanych ze sobą węzłach lotniczym oraz kolejowym, efektywnie włączony w układ sieci drogowej.

Po pierwszym etapie budowy Lotnisko ma obsługiwać do 45 mln pasażerów rocznie, a docelowo nawet ok. 100 mln. Zakończenie podstawowego procesu inwestycyjnego przewidziano do 2027 r., przy równoległym prowadzeniu inwestycji w komponentach lotniczym, kolejowym, drogowym i miastotwórczym.

W otoczeniu Portu przewidziano także ulokowanie nowego miasta (mogącego stanowić rynek pracy m.in. dla mieszkańców województwa łódzkiego) z parkami biznesu, światowej skali centrum targowo-wystawienniczym i kongresowym obsługującym Europę Środkową, centrami konferencyjnymi, obiektami biurowo-administracyjnymi, kampusem polskich wyższych uczelni. Przewidziano również wdrożenie programów rozwojowych związanych m.in. z rewitalizacją pobliskich obszarów zurbanizowanych (np. w Łodzi).

Wśród wskazanych w koncepcji projektów komplementarnych wobec CPK w województwie łódzkim znalazła się „Rozbudowa systemu Łódzkiego Węzła Kolejowego i integracja z podsystemami transportu miejskiego”, w tym w szczególności: rewitalizacja, modernizacja i rozbudowa systemu łódzkich tramwajów podmiejskich; przebudowa dworca Łódź Kaliska oraz układu węzła, w tym budowa nowych odcinków linii dla kolei aglomeracyjnej i regionalnej w szczególności na kierunku południkowym; budowa systemu P&R powiązane z systemem transportu miejskiego i kolejowego umieszczonego przy węzłach autostrad i dróg ekspresowych otaczających miasto. W ramach komponentu drogowego zakłada się dobudowę 3 pasa ruchu na autostradzie A2 na odcinku Łódź - Warszawa, tam gdzie jest to możliwe.

Dodatkowo w ramach analiz studialnych dotyczących Centralnego Portu Komunikacyjnego, zakończono prace nad "Strategicznym Studium Lokalacyjnym Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego (SSL)" określającym m.in. wyznaczenie korytarzy, w których będą usytuowane nowe inwestycje, a także uchwalono "Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020-2023", określający zakres finansowania i charakterystykę poszczególnych inwestycji, ich rozmieszczenie, terminy realizacji oraz określenie nakładów finansowych Skarbu Państwa niezbędnych na ich realizację. W trakcie realizacji pozostają prace nad studiami techniczno - ekonomiczno - środowiskowymi dla nowych linii kolejowych Nr 85 i 86 na odcinkach: Warszawa Zachodnia - CPK - Łódź Niciarniana, Łódź - Sieradz Północny - Wrocław, Sieradz - Kalisz - Pleszew - Poznań oraz dla tunelu kolei dużych prędkości pod centrum Łodzi na odcinku Łódź Fabryczna - linia kolejowa Nr 14.

## POLITYKA ENERGETYCZNA POLSKI DO 2040 R. (PEP)

Dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 2 lutego 2021 r., wyznaczający ramy transformacji energetycznej w Polsce, przy uwzględnieniu wyzwań związanych z dostosowaniem gospodarki do unijnych uwarunkowań dotyczących celów klimatyczno-energetycznych na 2030 r., Europejskiego Zielonego Ładu, planu odbudowy gospodarczej po pandemii COVID-19. Polityka energetyczna państwa opiera się na trzech filarach: **sprawiedliwej transformacji, zeroemisyjnym systemie energetycznym oraz dobrej jakości powietrza**, a jej ustawowym celem jest **bezpieczeństwo energetyczne, przy zapewnieniu konkurencyjności gospodarki, efektywności energetycznej i zmniejszenia oddziaływania sektora energii na środowisko**.

Rozwój zeroemisyjnego transportu wskazany został w 4. celu szczegółowym - Rozwój rynków energii, w ramach którego przewiduje się **zapewnienie warunków funkcjonowania i rozwoju rynku biokomponentów i biometanu dla osiągnięcia celu 14% OZE w transporcie w 2030 r. oraz zapewnienie warunków funkcjonowania i instrumentarium wsparcia rynku paliw alternatywnych, w szczególności: elektromobilności, CNG i LNG, paliw syntetycznych w transporcie i wodoru**. Dodatkowo rozwój elektromobilności został wskazany jako projekt strategiczny celu szczegółowego.



## AKTUALIZACJA KRAJOWEGO PROGRAMU OCHRONY POWIETRZA DO ROKU 2025 R. (Z PERSPEKTYWĄ DO 2030 R. ORAZ DO 2040 R.)

Program przyjęty w grudniu 2021 r. wskazuje jako główny cel **pilną poprawę stanu powietrza w strefach, w których w wyniku oceny jakości powietrza, przeprowadzanej corocznie przez GIOŚ, stwierdzone są w dalszym ciągu przekroczenia poziomów dopuszczalnych i docelowych wybranych substancji w powietrzu oraz ochrona zdrowia i komfortu życia mieszkańców oraz środowiska naturalnego jako całość**. Realizację celu zakłada się poprzez osiągnięcie w możliwie krótkim czasie poziomów dopuszczalnych i docelowych niektórych substancji, określonych w dyrektywie 2008/50/WE i 2004/107/WE oraz dążenie do osiągnięcia w perspektywie do roku 2030 stężeń niektórych substancji w powietrzu na poziomach wskazanych przez WHO i nowych regulacji projektowanych przepisami prawa unijnego.

Wskazano w nim działania w zakresie transportu, obejmujące np. wzmocnienie monitorowania wpływu transportu na jakość powietrza w miastach, tworzenie stref czystego transportu, rozwój transportu szynowego (zwiększenie liczby połączeń kolejowych w aglomeracjach i międzyregionalnych, a także częstotliwości kursowania, elektryfikacja połączeń regionalnych, włączenie transportu kolejowego do obsługi transportu miejskiego, poprawa komfortu i funkcjonowania węzłów przesiadkowych komunikacji publicznej, zwiększenie roli przejazdów realizowanych z wykorzystaniem łańcuchów ekomobilności, zwłaszcza systemów rower&kolej (budowa parkingów typu Park&Ride oraz Park&Bike), modernizacja infrastruktury i taboru kolejowego).

## KRAJOWY PLAN NA RZECZ ENERGII I KLIMATU NA LATA 2021-2030 (KPEiK)

Dokument przyjęty przez Komitet do Spraw Europejskich dnia 18 grudnia 2019 r. i przekazany do Komisji Europejskiej 30 grudnia 2019 r. w celu spełnienia obowiązku wynikającego z rozporządzenia UE dotyczącego zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu. Został sporządzony w oparciu o strategiczne dokumenty krajowe<sup>26</sup>, a w przypadku modyfikacji celów w tych dokumentach lub nowych przesądzeń unijnych w zakresie polityki klimatyczno-energetycznej KPEiK będzie odpowiednio dostosowywany.

Plan przedstawia założenia i cele oraz polityki i działania na rzecz realizacji 5 wymiarów unii energetycznej tj.: **Bezpieczeństwa energetycznego**; Wewnętrznego rynku energii; Efektywności energetycznej; **Obniżenia emisyjności**; **Badań naukowych, innowacji i konkurencyjności**.

Zakłada się m.in. **ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko oraz zwiększenie efektywności energetycznej w transporcie**. Przewidziano utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego na poziomie krajowym, europejskim i globalnym. **Kluczowy jest rozwój niskoemisyjnego transportu, elektromobilności i popularyzacja paliw alternatywnych**.

Od 2025 r. ma zostać zredukowany o 15% (w odniesieniu do 2021 r.) średni poziom emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych, a od 2030 r. nastąpi redukcja średniego poziomu emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych o 37,5% i nowych lekkich samochodów dostawczych o 31% (w odniesieniu do 2021 r.). Polska deklaruje osiągnięcie do 2030 r. 21-23% udziału OZE w finalnym zużyciu energii brutto (zużycie łącznie w elektroenergetyce, ciepłownictwie i chłodnictwie oraz na cele transportowe), gdzie **w transporcie przewiduje się osiągnięcie 14% udziału energii odnawialnej w 2030 r.**

Zakłada się również **wzrost wykorzystania biopaliw zaawansowanych**. Ponadto planuje się wykorzystać instrumenty **wsparcia prac badawczo-rozwojowych prowadzących do innowacji w zakresie rozwiązań transportowych przyjaznych środowisku** oraz podejmować efektywne **działania adaptacyjne i zapobiegawcze uwzględniające zmiany klimatu**.

## STRATEGICZNY PLAN ADAPTACJI DLA SEKTORÓW I OBSZARÓW WRAŻLIWYCH NA ZMIANY KLIMATU DO ROKU 2020 Z PERSPEKTYWĄ DO ROKU 2030 (SPA2020)

Plan przyjęty dnia 29 października 2013 r. przez Radę Ministrów, którego celem jest **zapewnienie zrównoważonego rozwoju oraz efektywnego funkcjonowania gospodarki i społeczeństwa w warunkach zmieniającego się klimatu**. W dokumencie wskazano priorytetowe kierunki działań adaptacyjnych, w tym dla sektora transportu (zwłaszcza infrastruktury), który uznano za szczególnie narażony na bezpośrednie

<sup>26</sup> m.in. Strategia zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 roku, Polityka ekologiczna Państwa 2030, Strategia zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa 2030 oraz Polityki energetycznej Polski do 2040 r.



oddziaływanie czynników klimatycznych. Realizację celu 3. **Rozwój transportu w warunkach zmian klimatu** oparto na wypracowaniu zaleceń i standardów konstrukcyjnych oraz zapewnieniu skutecznego monitoringu wrażliwości infrastruktury transportowej na zmiany klimatu. Za kluczowe uznano również zarządzanie szlakami komunikacyjnymi w warunkach zmian klimatu, dzięki czemu możliwe będzie ograniczenie sytuacji ekstremalnych w transporcie, a w konsekwencji zapewnienie płynności transportu dzięki planom reagowania w sytuacjach kryzysowych.

## PLAN ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI W POLSCE „ENERGIA DO PRZYSZŁOŚCI” (PRE)

Program przewidziany na lata 2016-2025 jest pakietem 4 dokumentów<sup>27</sup> i służy wsparciu rozwoju ekosystemu elektromobilności oraz zwiększeniu zastosowania innych paliw alternatywnych (np. gazu ziemnego LNG i CNG) w Polsce. PRE jest jednym ze strategicznych projektów Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, a jego główne cele to: **upowszechnienie infrastruktury ładowania i zachęty do zakupu pojazdów elektrycznych, rozwój przemysłu w obszarze elektromobilności oraz stabilizacja sieci elektroenergetycznej poprzez integrację pojazdów z siecią.**

Spodziewanymi efektami PRE w 2025 r. na poziomie ogólnopolskim będzie m.in. poruszanie się po drogach:

- 1 mln pojazdów elektrycznych,
- 54 tys. pojazdów napędzanych CNG (dostępne będą 32 punkty ładowania wzdłuż sieci bazowej TEN-T),
- 3 tys. pojazdów zasilanych LNG (powstanie 14 punktów tankowania LNG wzdłuż sieci bazowej TEN-T).

## KRAJOWE RAMY POLITYKI ROZWOJU INFRASTRUKTURY PALIW ALTERNATYWNYCH

Dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 29 marca 2017 r. powstał w celu wsparcia rozwoju rynku i infrastruktury paliw alternatywnych, w tym energii elektrycznej, gazu ziemnego w postaci CNG i LNG oraz wodoru, stosowanych w transporcie drogowym i wodnym. Krajowe ramy wyznaczyły cele ilościowe w zakresie budowy punktów ładowania o normalnej mocy i dużej mocy, punktów tankowania CNG i LNG oraz dotyczące floty pojazdów. Zgodnie z zapisami Krajowych ram polityki w roku 2020, w 32 wybranych aglomeracjach, w tym w Łodzi, ma być rozmieszczonych 6 tys. punktów o normalnej mocy ładowania oraz 400 punktów o dużej mocy ładowania, które będą wykorzystywane przez przynajmniej 50 tys. pojazdów elektrycznych. Jednocześnie w wybranych aglomeracjach ma powstać 70 punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) dla szacowanej liczby 3 tys. pojazdów napędzanych tym paliwem. Natomiast do roku 2025 zostaną wybudowane 32 ogólnodostępne punkty tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) i 14 punktów tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T.

## PROGRAM RZĄDOWY DOSTĘPNOŚĆ PLUS 2018-2025

Program przyjęty dnia 17 lipca 2018 r. przez Radę Ministrów, którego głównym celem jest **podniesienie jakości i zapewnienie niezależności życia wszystkich obywateli, w tym w szczególności osób starszych i osób z trwałymi lub czasowymi ograniczeniami mobilności, a także percepcji.** Służyć temu ma poprawa dostępności przestrzeni publicznej, produktów i usług w aspekcie architektonicznym, informacyjnym i komunikacyjnym. W programie wskazano obszary wsparcia, w tym sektor transportu, w ramach którego zdefiniowano 5 działań: dostępny transport kolejowy, remont i przebudowa 200 stacji pasażerskich, dostępny transport zbiorowy, szkolenia dla pracowników sektora transportu, transportowa aplikacja mobilna. Działania będą nakierowane m.in. na implementację rozporządzenia TSI PRM, eliminację barier architektonicznych infrastruktury kolejowej, poprawę stopnia dostępności taboru pasażerskiego w transporcie publicznym, przygotowanie personelu do zastosowania standardów dostępności, wdrażanie usług i narzędzi, które będą stanowiły wsparcie osób z niepełnosprawnościami w procesie planowania i realizacji podróży i obsługi przedprzedażowej.

<sup>27</sup> 1. Plan Rozwoju Elektromobilności „Energia do przyszłości”, przyjęty przez RM 16.03.2017 r. (określa korzyści związane z upowszechnieniem stosowania pojazdów elektrycznych oraz identyfikuje potencjał gospodarczy i przemysłowy tego obszaru); 2. Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, przyjęte przez RM 29.03.2017 r. (implementuje regulacje europejskie dotyczące m.in. warunków budowy infrastruktury dla paliw alternatywnych w 32 polskich aglomeracjach); 3. Ustawa z 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych; 4. Ustawa z 6 czerwca 2018 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw, tj. powołująca Fundusz Niskoemisyjnego Transportu (FNT), którego zadaniem jest finansowanie projektów związanych z rozwojem elektromobilności oraz transportem opartym na paliwach alternatywnych.





## KRAJOWY PLAN ODBUDOWY I ZWIĘKSZANIA ODPORNOŚCI (PROJEKT) (KPO)

Projekt dokumentu, stanowiącego kompleksowy program reform i projektów strategicznych, którego celem jest wzmocnienie odporności gospodarczej i społecznej oraz budowa potencjału polskiej gospodarki na przyszłość. KPO ma służyć odbudowie kondycji polskiej gospodarki po kryzysie wywołanym pandemią COVID-19 i zapewnić jej większą odporność na przyszłe nieprzewidziane okoliczności. Powstanie dokumentu wynika z Europejskiego Instrumentu Odbudowy (Recovery and Resilience Facility - RRF), który przewiduje 750 mld euro pomocy dla państw członkowskich, w tym dla Polski ponad 58 mld EUR, z czego około 23,9 mld EUR w postaci bezzwrotnych grantów i 34,2 mld EUR z formie ewentualnych pożyczek.

W KPO wskazano dedykowany dla sektora transportu komponent - **zielona, inteligentna mobilność, w ramach którego głównym celem jest rozwój zrównoważonego, bezpiecznego i odpornego systemu transportowego, zapewniającego odpowiednią obsługę potrzeb gospodarki i społeczeństwa, poprzez zwiększenie dostępności transportowej i walkę z wykluczeniem komunikacyjnym, m.in. za pomocą zrównoważonych i cyfrowych rozwiązań minimalizujących negatywne oddziaływanie na środowisko**. Jego realizacji służyć będą cele szczegółowe: zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko (wsparcie przemysłu dla gospodarki, zeroemisyjny transport zbiorowy) oraz zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań (linie kolejowe, pasażerski tabor kolejowy, projekty intermodalne, bezpieczeństwo, cyfryzacja).

## RZĄDOWY FUNDUSZ INWESTYCJI LOKALNYCH (FUNDUSZ PRZECIWDZIAŁANIA COVID-19) (RFIL)

Program, w ramach którego rządowe środki trafiają do gmin, powiatów i miast w całej Polsce na niezbędne lokalne działania. Wsparcie jest bezzwrotne i pochodzi z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19. Z funduszu przeznaczono dla gmin województwa łódzkiego (w tym miast na prawach powiatu oraz pozostałych powiatów) łącznie ponad 800 mln złotych. Województwo łódzkie w ramach powyższych instrumentów otrzymało środki na realizację trzech inwestycji: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 713 na odcinku przejścia przez Tomaszów Mazowiecki - Etap II”, „Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 473 na odcinku Przatów – Łask” oraz „Rozbudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej Nr 480 w m. Burzenin”. W ramach działań dofinansowywanych na poziomie lokalnym i dotyczących transportu znalazły się m.in. inwestycje w przebudowę dróg lokalnych, przebudowę przejazdów drogowo-kolejowych (Andrespol, Gałków Mały), budowę chodników.

## RZĄDOWY FUNDUSZ POLSKI ŁAD: PROGRAM INWESTYCJI STRATEGICZNYCH

Program ma na celu zwiększenie skali inwestycji publicznych przez bezzwrotne dofinansowanie inwestycji realizowanych przez JST, w szczególności poprzez pobudzenie aktywności inwestycyjnej, rozwój lokalnej przedsiębiorczości, poprawę warunków życia mieszkańców, powstanie nowych miejsc pracy oraz wsparcie zrównoważonego rozwoju. Wysokość dofinansowania zależna jest od obszaru priorytetowego, w którym się mieści inwestycja (wsparcie w wysokości od 80% do 95% wartości inwestycji). Program realizowany jest poprzez promesy inwestycyjne udzielane przez Bank Gospodarstwa Krajowego. W pierwszym naborze wniosków do regionu trafiło ponad 1,85 mld złotych, a wśród inwestycji, których beneficjentem zostało Województwo łódzkie, znalazły się: „**Likwidacja wykluczenia komunikacyjnego w Łódzkiem - modernizacja dróg wojewódzkich w celu zwiększenia dostępności do sieci kolejowej i PKS**” oraz „**Likwidacja wykluczenia komunikacyjnego w Łódzkiem – spójny i zrównoważony system transportowy województwa łódzkiego: zakup autobusów hybrydowych**”. Druga i trzecia edycja programu potrąją do 15 lutego 2022 r.



## DOKUMENTY REGIONALNE

### STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO 2030 (SRWŁ)

Dokument przyjęty przez Sejmik Województwa Łódzkiego dnia 6 maja 2021 r., w którym określono wizję harmonijnie rozwijającego się województwa w centrum Polski, przyjaznego rodzinom, mieszkańcom miast i obszarów wiejskich. Regionu, w którym nowoczesna gospodarka idzie w parze z ochroną walorów kulturowych i przyrodniczych.

W zakresie transportu w części wizyjnej jako katalizator przyspieszający międzynarodową atrakcyjność walorów regionu wskazano Centralny Port Komunikacyjny oraz rozwinięty system kolei podwyższonej prędkości umożliwiającej prowadzenie ruchu regionalnego. Sieć drogową województwa w perspektywie 2030 r. określono jako rozbudowaną i uzupełnioną, a dotychczasowe obszary peryferyjne transportowo jako wpisane w spójny system społeczno-gospodarczy. Region określono również jako istotny w skali europejskiej węzeł logistyczny.

Rozwiązania kierunkowe dla transportu zawarto w sferze przestrzennej, w ramach 3. celu strategicznego: Atrakcyjna i dostępna przestrzeń, gdzie jako cel operacyjny 3.1. wskazano **Adaptację do zmian klimatu i poprawę jakości zasobów środowiska**, a jako cel operacyjny 3.3. **Zwiększenie dostępności transportowej**.

### PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO ORAZ PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO ŁÓDZI 2030+ (PZPWŁ)

Dokument przyjęty przez Sejmik Województwa Łódzkiego dnia 28 sierpnia 2018 r., w którym jako wizję do 2030 r. określono Region spójny terytorialnie i wizerunkowo, kreatywny i konkurencyjny w skali kraju i Europy, o najlepszej dostępności komunikacyjnej, wyróżniający się atrakcyjnością inwestycyjną i wysoką jakością życia.

Rozwojowi transportu zadedykowano 1 z 9 celów szczegółowych – Cel II. **Region o wysokiej jakości i dostępności infrastruktury transportowej**.

### KONTRAKT TERYTORIALNY DLA WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO (KT)

Przyjęty uchwałą nr 229 Rady Ministrów z dnia 12 listopada 2014 r. (wraz z późniejszymi aneksami), stanowi umowę pomiędzy Samorządem Województwa a Rządem RP, określającą cele i przedsięwzięcia priorytetowe istotne dla rozwoju kraju oraz regionu, co do których strony deklarują współpracę w ramach realizacji właściwych programów operacyjnych na lata 2014-2020. Spośród przyjętych 10 celów rozwojowych dla rozwoju transportu dedykowany jest cel - Wzmocnienie i rozwój powiązań transportowych o znaczeniu strategicznym dla regionu, w ramach którego przewiduje się podjęcie działań polegających m.in. na: poprawie sieci dróg zapewniających powiązania zewnętrzne, przebudowie odcinków dróg stanowiących wąskie gardła w dostępności regionów, szczególnie w części południowej i częściowo północnej województwa, budowie obwodnic miast obciążonych intensywnym ruchem tranzytowym, modernizacji i rehabilitacji połączeń kolejowych oraz rozwoju transportu intermodalnego.

### KONTRAKT PROGRAMOWY DLA WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

Przyjęty uchwałą nr 69/22 Zarządu Województwa Łódzkiego z dnia 27 stycznia 2022 r., stanowi dokument, który szczegółowo określa kierunki i warunki dofinansowania oraz priorytetowe przedsięwzięcia realizowane w ramach przyszłych programów regionalnych. W ramach kontraktu przeznaczono dla województwa łódzkiego około 2,29 mld Euro, a dofinansowanie otrzymują inwestycje w rozwój przedsiębiorczości, infrastrukturę, w tym transportową, rewitalizację oraz działania związane z włączeniem społecznym.

Wśród przedsięwzięć priorytetowych finansowanych z Programu Regionalnego wskazano 3 dotyczące infrastruktury transportowej: „Budowa linii łączącej Bełchatów z linią 131”, „Budowa nowych i przebudowa istniejących przystanków kolejowych na obszarze województwa łódzkiego” oraz „Przebudowa linii tramwajowej na ul. Legionów, Zielonej, Konstancyńskiej i Srebrzyńskiej wraz z infrastrukturą zasilającą i przystankową”.



## BUDŻET I WIELOLETNIA PROGNOZA FINANSOWA WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO (WPF WŁ)

Dokumenty przyjęte przez Sejmik Województwa Łódzkiego dnia 15 listopada 2021 r. W dokumencie budżetowym założono m.in. kwotę wydatków na bieżące utrzymanie dróg i obiektów mostowych w wysokości 43 700 000 zł. Natomiast w WPF wskazano inwestycje rozwojowe dla transportu na lata 2022-2025/2036.

Prognoza finansowa uwzględnia priorytety i kierunki rozwoju województwa, a przedsięwzięcia ujęte w dokumencie obejmują m.in.: rozbudowę dróg wojewódzkich i poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, zakup i modernizację pojazdów szynowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich, dokapitalizowanie Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, rekompensaty z tytułu realizacji kolejowych przewozów pasażerskich przez Polregio oraz Łódzką Kolej Aglomeracyjną, rekompensaty z tytułu realizacji autobusowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, opracowanie aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz dokumentacji studialnych na potrzeby Programu Kolej+.

## PLAN ROZWOJU SIECI DRÓG WOJEWÓDZKICH WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO NA LATA 2015-2023

Dokument przyjęty uchwałą Zarządu Województwa Łódzkiego z dnia 13 października 2015 r. (obecnie trwa jego aktualizacja) stanowi wypełnienie zapisu art. 20 pkt 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, który nakłada na zarządców dróg opracowywanie planów rozwoju sieci drogowej.

W Planie wskazano propozycje wprowadzenia do realizacji zadań inwestycyjnych na drogach wojewódzkich, uwzględniających takie kryteria jak: stan techniczny, bezpieczeństwo ruchu drogowego, natężenie ruchu drogowego wg GPR 2010, funkcja drogi, zachowanie ciągłości zrealizowanych inwestycji i stopień zaawansowania prac przygotowawczych.

## PROGRAM FUNDUSZE EUROPEJSKIE DLA ŁÓDZKIEGO 2021-2027 (PROJEKT)

Projekt dokumentu z 11 marca 2022 r. wyznaczający kierunki wykorzystania środków pochodzących z Funduszy Europejskich – EFRR, EFS+, FST, składa się z 12 priorytetów (w tym 3 w zakresie pomocy technicznej) z czego dedykowane rozwojowi transportu są:

- ✓ **PRIORYTET 3. FUNDUSZE EUROPEJSKIE DLA MOBILNEGO ŁÓDZKIEGO** - w ramach którego przewiduje się wsparcie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej, w tym inwestycji z zakresu: infrastruktury publicznego transportu zbiorowego, bezemisyjnego lub niskoemisyjnego taboru komunikacji miejskiej z niezbędną infrastrukturą, cyfryzacji w transporcie miejskim, niezmotoryzowanego transportu indywidualnego oraz ogólnodostępnej infrastruktury paliw alternatywnych;
- ✓ **PRIORYTET 4. FUNDUSZE EUROPEJSKIE DLA LEPIEJ POŁĄCZONEGO ŁÓDZKIEGO** - w ramach którego przewiduje się rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej, w tym inwestycji z zakresu: infrastruktury dróg wojewódzkich lub lokalnych, infrastruktury lub taboru kolejowego, opracowania dokumentacji dla kolejowych inwestycji infrastrukturalnych, cyfryzacji w transporcie oraz wsparcie publicznego transportu pozamiejskiego.

## PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO DO ROKU 2020 Z PERSPEKTYWĄ DO ROKU 2030 (PZRPTZ WŁ)

Plan przyjęty przez Sejmik Województwa Łódzkiego uchwałą z dnia 27 października 2015 r. (obecnie rozpoczęto pracę nad aktualizacją dokumentu), stanowi akt prawa miejscowego, którego celem jest wskazanie rozwiązań w obszarze przewozów pasażerskich na terenie województwa łódzkiego, w tym przede wszystkim określenie sieci transportowej, w ramach której organizator (województwo łódzkie) będzie organizował przewozy o charakterze użyteczności publicznej. W planie zidentyfikowano linie komunikacyjne, na których zaplanowano wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w 3 wariantach:

Podstawowym: obejmującym główne linie kolejowe łączące Łódź: z Sieradzem, Kutnem, Łowiczem, Skierniewicami i Warszawą, Tomaszowem Mazowieckim i Opoczmem, Piotrkowem Trybunalskim i Radomskiem oraz trasę Skierniewice - Łowicz - Kutno.



Uzupełniającym I: rozszerzającym podstawowy o odcinki do granicy województwa, warunkując decyzje porozumieniami z sąsiednimi regionami (przedłużenie linii z Łodzi w kierunku Wrocławia, Poznania, Torunia, Skarżyska-Kamiennej, Częstochowy oraz z Kutna i Łowicza w kierunku Warszawy i utworzenia linii Wieluń - Wieruszów - Kępno, Wieluń - Tarnowskie Góry, Łódź - Koluszki - Tomaszów Mazowiecki - Drzewica - Radom, Kutno - Płock, Kutno - Konin).

Uzupełniającym II: rozszerzającym warianty, podstawowy lub uzupełniający I, o drogowe przewozy publiczne na liniach: Poddębice - Łódź, Rawa Mazowiecka - Brzeziny - Koluszki, Pajęczno - Bełchatów - Łódź, Wieruszów - Wieluń - Sieradz, w przypadku gdy: na kierunkach tych kursy zawieszą przewoźnicy prywatni, nie będzie możliwości lub uzasadnienia ekonomicznego do uruchomienia przewozów kolejowych, pozwolą na to możliwości finansowe województwa.

W Planie określono pożądany standard usług przewozowych, wskazano lokalizacje węzłów przesiadkowych wraz z wytycznymi dla ich tworzenia w aspekcie infrastruktury, informacji oraz rozkładów jazdy, określono zasady organizowania systemu informacji pasażerskiej. Ponadto przedstawiono perspektywę rozwoju pasażerskich połączeń kolejowych o charakterze użyteczności publicznej, opartą o linię Piotrków Trybunalski - Bełchatów - Wieluń oraz Wieruszów - Wieluń - Zduńska Wola - Łódź.

#### PROGRAMY OCHRONY POWIETRZA WRAZ Z PLANAMI DZIAŁAŃ KRÓTKOTERMINOWYCH DLA STREF: AGLOMERACJA ŁÓDZKA I STREFA ŁÓDZKA

Dokumenty przyjęte uchwałami Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 15 września 2020 r. **Programy te ustalają podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia standardu jakości powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub> i poziomu docelowego benzo(a)pirenu zawartego w pyłe zawieszonym PM<sub>10</sub>.** Strefa aglomeracji łódzkiej obejmuje obszary miejskie Aleksandrowa Łódzkiego, Konstaktynowa Łódzkiego, Łodzi, Pabianic i Żgierz, a strefa łódzka pozostałe obszary województwa łódzkiego.

W ramach kierunków naprawczych prowadzących do poprawy jakości powietrza sformułowano w dokumentach tożsame działania zakładające m.in.: **ograniczenie wpływu emisji zanieczyszczeń z transportu drogowego oraz kształtowanie polityki przestrzennej w sposób sprzyjający poprawie stanu jakości powietrza.** Dodatkowo programy zawierają katalogi dobrych praktyk, wskazujące: **ograniczenie niekorzystnego wpływu transportu drogowego oraz ograniczenie emisji ze źródeł komunikacyjnych**, w tym m.in. poprzez: wykorzystanie ITS dla zwiększenia płynności ruchu; uwzględnienie w MPZP centrów logistycznych na obrzeżach miast; wprowadzanie mechanizmów zmniejszających uciążliwość ruchu samochodowego (m.in. strefy ruchu pieszego, rozbudowa infrastruktury rowerowej, buspasy); wprowadzenie polityki parkingowej ograniczającej wjazd do centrów miast; wymianę taboru na pojazdy ekologicznie czyste; tworzenie systemu punktów przesiadkowych oraz parkingów Park&Ride; tworzenie atrakcyjnego, zintegrowanego transportu publicznego; ograniczenie emisji wtórnej pyłów dzięki poprawie stanu technicznego dróg oraz utwardzanie poboczy, a także **ograniczenie emisji wtórnej pyłu poprzez czyszczenie dróg na mokro oraz tworzenie odpowiednich zapisów w planach zagospodarowania przestrzennego (zwiększenie obszarów zieleni, rozwój błękitno-zielonej infrastruktury).**

#### WOJEWÓDZKI PROGRAM WYRÓWNYWANIA SZANS OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH I PRZECIWDZIAŁANIA ICH WYKLUCZENIU SPOŁECZNEMU ORAZ POMOCY W ZATRUDNIANIU OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH NA LATA 2014-2020

Dokument przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 10 lutego 2014 r. określa politykę prowadzoną wobec osób niepełnosprawnych. Cel główny to poprawa jakości i poziomu życia osób niepełnosprawnych. W ramach celu operacyjnego „Tworzenie warunków umożliwiających osobom niepełnosprawnym dostęp do przestrzeni publicznej i prywatnej oraz uczestnictwa w życiu społecznym” określono strategiczne kierunki działań, w tym w ramach transportu:

- inicjowanie i wspieranie działań zmierzających do udostępnienia osobom niepełnosprawnym przestrzeni publicznej i prywatnej, w tym w m.in.: dróg i transportu;
- wyrównywanie szans komunikacyjno-transportowych osób niepełnosprawnych z terenów wsi i małych miasteczek.



## TERYTORIALNY PLAN SPRAWIEDLIWEJ TRANSFORMACJI WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

Dokument przyjęty uchwałą Zarządu Województwa Łódzkiego z dnia 30 listopada 2021 r. stanowi narzędzie decydujące o wsparciu głównie z Funduszu Mechanizmu Sprawiedliwej Transformacji (MST), w tym Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji (FST). Określa plan transformacji górnictwo - energetyczno - gospodarczej w 35 gminach województwa łódzkiego, na obszarze wskazanym w SRWŁ 2030 jako Obszar Strategicznej Interwencji nazwany Obszarem Nowej Energii, dla którego negatywne skutki prowadzonej transformacji będą najbardziej odczuwalne. Dokument uwzględnia specyfikę tego terytorium, zawiera opis procesu transformacji oraz m.in. ocenę skutków terytorialnych przejścia na gospodarkę neutralną dla klimatu oraz priorytetyzuje potrzeby i cele w zakresie rozwoju do 2030 r. służącego osiągnięciu neutralności klimatycznej do 2050 r. Jednym z celów transformacji przestrzennej będzie **poprawa dostępności komunikacyjnej**, a wyzwaniem **przyspieszenie przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność**. Efektem tej transformacji będzie **sprawny system transportowy oraz rozwinięty, zrównoważony nisko – i zeroemisyjny transport publiczny**. Istotna dla osiągnięcia celu będzie również **dekarbonizacja systemu transportowego i zmniejszenie wykluczenia transportowego** poprzez inwestycje w transport zbiorowy (infrastruktura kolejowa, zintegrowane węzły przesiadkowe, zero- i niskoemisyjny tabor). Zakłada się wypracowanie atrakcyjnej oferty przewozowej, wdrożenie usług cyfrowych poprawiających jakość komunikacji i bezpieczeństwa ruchu, organizację terminali intermodalnych dla rozwoju logistyki oraz rozwój infrastruktury teleinformatycznej, gwarantującej wsparcie cyfrowe procesów i systemów monitorowania.

## PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO NA LATA 2021-2024 Z PERSPEKTYWĄ DO 2028

Dokument przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 27 sierpnia 2021 r. Głównym celem stworzenia „Programu” jest określenie na podstawie analizy stanu środowiska działań prowadzących m.in. do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do środowiska, poprawy stanu ekologicznego, jakości powietrza, klimatu akustycznego oraz racjonalnego wykorzystania zasobów naturalnych. Program służy także realizacji celów na poziomie regionalnym, które zostały przyjęte w dokumentach strategicznych na poziomie krajowym, ze szczególnym uwzględnieniem przyjętej Polityki ekologicznej państwa 2030. Wyznaczone do realizacji cele wynikają również z wymogów prawnych w zakresie dotrzymywania standardów jakości środowiska w poszczególnych obszarach interwencji, a także zidentyfikowanych problemów i potrzeb.

## PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM DLA TERENÓW POZA AGLOMERACJAMI, OBJĘTYCH PRZEKROCZENIAMI DOPUSZCZALNYCH POZIOMÓW HAŁASU, POŁOŻONYCH WZDŁUŻ DRÓG KRAJOWYCH W WOJEWÓDZTWIE ŁÓDZKIM, PO KTÓRYCH PRZEJEŻDŻA PONAD 6 MLN POJAZDÓW ROCZNIE

Dokument przyjęty uchwałą Zarządu Województwa Łódzkiego z dnia 29 maja 2018 r. zawiera podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia standardów jakości środowiska oraz działań, których realizacja powinna przyczynić się do poprawy stanu akustycznego w otoczeniu problemowych odcinków dróg krajowych. Jednym z najważniejszych aspektów polityki antyhałasowej jest właściwe planowanie przestrzenne w sąsiedztwie dróg, w szczególności uwzględnianie zasad kształtowania przestrzeni w otoczeniu źródeł hałasu dla nowotworzonych planów zagospodarowania przestrzennego. Zakłada się, że spośród metod redukcji hałasu drogowego jest obniżenie prędkości ruchu pojazdów przy jednoczesnym braku ograniczenia przepustowości, co wpływa korzystnie na poprawę klimatu akustycznego w danym rejonie. Badania wykonane w trakcie realizacji map akustycznych dla dróg krajowych wykazały, że dla wielu odcinków drogowych niedotrzymywane są prędkości dopuszczalne ruchu pojazdów. W związku z powyższym, należy dążyć do przestrzegania właściwych przepisów poprzez systematyczną kontrolę przestrzegania przepisów o prędkości ruchu pojazdów.



#### 4. POWIĄZANIA RPTWŁ Z CELAMI OCHRONY ŚRODOWISKA USTANOWIONYMI NA SZCZEBLU MIĘDZYNARODOWYM, WSPÓLNOTOWYM, KRAJOWYM I REGIONALNYM

Zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt 2 lit. d) ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko przeprowadzono analizę powiązań kierunków działań w ramach celów strategicznych RPTWŁ z celami ochrony środowiska określonymi w dokumentach ustanowionych na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotnymi z jego punktu widzenia.

Należy zauważyć, że „Regionalny Plan Transportowy Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027” został opracowany zgodnie z zapisami wynikającymi z konwencji międzynarodowych oraz przyjętą polityką UE w zakresie ochrony środowiska. Zapisy zawarte w RPTWŁ uwzględniają również ustalenia krajowych i regionalnych dokumentów strategicznych, szczególnie istotnych w tej dziedzinie.

Pełna wersja zestawienia przedstawiającego sposoby uwzględnienia celów ochrony środowiska w RPTWŁ została umieszczona w Załączniku 3.

Zdiagnozowane w dokumentach cele i problemy środowiska zostały uwzględnione w RPTWŁ na wszystkich etapach opracowania podczas:

- przygotowywania diagnozy RPTWŁ,
- określania wyzwań stojących przed województwem łódzkim,
- formułowania celów strategicznych.

**Tab. 8. Wykaz konwencji i dokumentów strategicznych uwzględnionych w analizie powiązań RPTWŁ z celami ochrony środowiska wynikającymi z konwencji wielostronnych (międzynarodowych), dokumentów szczebla europejskiego, krajowego i regionalnego**

KONWENCJE WIELOSTRONNE (MIĘDZYNARODOWE)	
1.	Europejska Konwencja Krajobrazowa (Florencja, 20.10.2000 r.)
2.	Konwencja w sprawie ochrony światowego dziedzictwa kulturalnego i naturalnego (16.11.1972 r.)
3.	Ramowa Konwencja Narodów Zjednoczonych w sprawie Zmian Klimatu (Nowy Jork, 09.05.1992 r.)
4.	Konwencja o Dostępie do Informacji, Udziale Społeczeństwa w Podejmowaniu Decyzji oraz Dostępie do Sprawiedliwości w Sprawach Dotyczących Środowiska (Aarhus, 25.11.1998 r.)
5.	Konwencja o Obszarach Wodno-Błotnych Mających Znaczenie Międzynarodowe, zwłaszcza jako Środowisko Życiowe Ptactwa Wodnego (Ramsar, 02.02.1971 r.)
6.	Konwencja o Ochronie Wędrownych Gatunków Dzikich Zwierząt (CMS) – Konwencja Bońska (Bonn, 23.06.1979 r.)
7.	Konwencja o Różnorodności Biologicznej (CBD) (Rio de Janeiro, 5.06.1992 r.)
8.	Konwencja o Ochronie Dzikiej Fauny i Flory Europejskiej oraz ich Siedlisk Naturalnych (Berno, 19.09.1979 r.)
9.	Program Działań z Nairobi ws. Oddziaływania, Wrażliwości i Adaptacji do Zmian Klimatu z 2006 r., Forum Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych ws. Zmian Klimatu
10.	Konwencja Waszyngtońska (CITES) - Konwencja o międzynarodowym handlu dzikimi zwierzętami i roślinami gatunków zagrożonych wyginięciem (Waszyngton, 3.03.1973 r.)
DOKUMENTY SZCZEBLA UE	
1.	Art. 191 ust 1 Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE)
2.	Przekształcamy Nasz Świat: Agenda na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju 2030 (25.09.2015 r.)
3.	Porozumienie Paryskie w sprawie zmian klimatu (Paryż, 12.12.2015 r.)
4.	Polityka Spójności Unii Europejskiej na lata 2021-2027
5.	Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu
6.	Projekt Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 14 grudnia 2021 r. Nr Com/2021/812 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących Rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej zmieniające Rozporządzenie (UE) 2021/1153 i Rozporządzenie (UE) 913/2010 oraz uchylające Rozporządzenie (UE) 1315/2013
7.	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 7 lipca 2021 r. Nr 2021/1153 ustanawiające instrument „Łącząc Europę” i uchylające Rozporządzenie (UE) Nr 1316/2013 I (UE) Nr 283/2014
8.	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności
9.	Projekt Umowy Partnerstwa 2021-2027 (przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 30.11.2021 r.)
10.	IV Pakiet Kolejowy
11.	Europejski Zielony Ład
12.	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2018/2001 z 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych
13.	Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości
14.	Europa w ruchu - strategia na rzecz ekologicznej, konkurencyjnej i połączonej mobilności
15.	Pakiet Fit For 55



16.	Dyrektywa NEC <sub>7</sub> (ang. „National Emission Ceilings” - Dyrektywa o Krajowych Pułapach Emisji) - DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2016/2284 z dnia 14 grudnia 2016 r. w sprawie redukcji krajowych emisji niektórych rodzajów zanieczyszczeń atmosferycznych, zmiany dyrektywy 2003/35/WE oraz uchylecia dyrektywy 2001/81/WE
17.	Ramowa Dyrektywa Wodna, Dyrektywa 2000/60/WE z dnia 23 października 2000 r.
18.	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystsze powietrze dla Europy
19.	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/60/WE z dnia 23 października 2007 r. w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim
20.	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/49/WE z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku
21.	Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE
22.	Dyrektywa 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej Dyrektywa (UE) 2018/2002 zmieniająca dyrektywę 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej
23.	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa
24.	Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory
25.	Agenda Terytorialna Unii Europejskiej 2030 (z dnia 1 grudnia 2020 r.)
26.	Agenda Miejska dla Unii Europejskiej (30.05.2016 r.)
27.	Nowa Karta Lipska (z dnia 30 listopada 2020 r.)
28.	Strategia Bioróżnorodności Unii Europejskiej do 2030 r.
29.	Europejska Strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej
30.	Zrównoważona biogospodarka dla Europy: wzmocnienie powiązań między gospodarką, społeczeństwem i środowiskiem (11.10.2018 r.COM(2018) 673 final)
31.	Ramy polityki klimatyczno-energetycznej do roku 2030 – aktualne ambicje
32.	Pakiet „Czysta energia dla wszystkich Europejczyków”
33.	Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 28 listopada 2019 r. w sprawie konferencji ONZ w sprawie zmiany klimatu 2019 (COP25) w Madrycie (Hiszpania) (2019/2712)
34.	Europejskie Prawo o Klimacie
<b>DOKUMENTY SZCZEBŁA KRAJOWEGO</b>	
1.	Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (projekt) (FEnIKS)
2.	Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) (SOR)
3.	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030
4.	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku
5.	Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) (projekt) (RPBDK)
6.	Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku (projekt)
7.	Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg (RFRD)
8.	Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030
9.	Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 (NPBRD)
10.	Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 (PBID)
11.	Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – KOLEJ + do 2028 roku
12.	Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku (KPK)
13.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Zamierzenia Inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku
14.	Rządowy Program Budowy lub Modernizacji Przystanków Kolejowych na lata 2021-2025
15.	Pomoc W Zakresie Finansowania Kosztów Zarządzania Infrastrukturą Kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku
16.	Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 (projekt)
17.	Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego w Zakresie Sieci Komunikacyjnej w Międzywojewódzkich i Międzynarodowych Przewozach Pasażerskich w Transporcie Kolejowym
18.	Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych O Charakterze Użyteczności Publicznej
19.	Polityka Rozwoju Lotnictwa Cywilnego W Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)
20.	Koncepcja Przygotowania i Realizacji Inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej
21.	Polityka Energetyczna Polski do 2040 r. (PEP)
22.	Aktualizacja Krajowego Programu Ochrony Powietrza do roku 2025 r. (z perspektywą do 2030 r. oraz do 2040 r.)
23.	Krajowy Plan na Rzecz Energii i Klimatu na lata 2021-2030 (KPEiK)
24.	Strategiczny Plan Adaptacji dla Sektorów i Obszarów Wrażliwych na Zmiany Klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (SPA 2020)
25.	Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce „Energia dla przyszłości” (PRE)
26.	Krajowe Ramy Polityki Rozwoju Infrastruktury Paliw Alternatywnych
27.	Program Rządowy Dostępność Plus 2018-2025
28.	Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (projekt) (KPO)
29.	Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych (fundusz przeciwdziałania COVID-19) (RFIL)
30.	Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych
31.	Strategia zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa 2030
32.	Krajowa Polityka Miejska 2023
33.	Program wspierania inwestycji o istotnym znaczeniu dla gospodarki polskiej na lata 2011–2023
34.	Program Wodno-Środowiskowy Kraju
35.	Krajowy Program Ograniczania Zanieczyszczenia Powietrza
36.	Krajowy Program Ochrony Powietrza do roku 2020 (z perspektywą do 2030)
37.	Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030
38.	Plan Gospodarowania Wodami na Obszarze Dorzecza Wisły



39.	Plan Gospodarowania Wodami na Obszarze Dorzecza Odry
40.	Plan Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla Obszaru Dorzecza Wisły
41.	Plan Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla Obszaru Dorzecza Odry
42.	Założenia do Programu przeciwdziałania niedoborowi wody na lata 2027 z perspektywą do roku 2030
43.	Plan Przeciwdziałania Skutkom Suszy
44.	Polityka Ekologiczna Państwa 2030 - Strategia Rozwoju w Obszarze Środowiska i Gospodarki Wodnej
45.	Narodowy Program Rozwoju Gospodarki Niskoemisyjnej
46.	Narodowy Program Zdrowia na lata 2016-2020
<b>DOKUMENTY SZCZEBŁA REGIONALNEGO</b>	
1.	Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030 (SRWŁ)
2.	Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego oraz Plan Zagospodarowania Przestrzennego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Łodzi 2030+ (PZPWŁ)
3.	Kontrakt Terytorialny dla Województwa Łódzkiego (KT)
4.	Kontrakt Programowy Dla Województwa Łódzkiego
5.	Budżet i Wieloletnia Prognoza Finansowa Województwa Łódzkiego (WPF WŁ)
6.	Plan Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich Województwa Łódzkiego na lata 2015-2023
7.	Program Fundusze Europejskie dla Łódzkiego 2021-2027 (projekt)
8.	Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (PZRPTZ WŁ)
9.	Program ochrony powietrza i plan działań krótkoterminowych dla strefy aglomeracja łódzka (Uchwała Nr XX/304/20 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 15 września 2020 r. w sprawie programu ochrony powietrza i planu działań krótkoterminowych dla strefy aglomeracja łódzka)
10.	Program ochrony powietrza i plan działań krótkoterminowych dla strefy łódzkiej (Uchwała Nr XX/303/20 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 15 września 2020 r. w sprawie programu ochrony powietrza i planu działań krótkoterminowych dla strefy łódzkiej)
11.	Wojewódzki Program Wyrównywania Szans Osób Niepełnosprawnych i Przeciwdziałania ich Wykluczeniu Społecznemu oraz Pomocy W Zatrudnianiu Osób Niepełnosprawnych na lata 2014-2020
12.	Terytorialny Plan Sprawiedliwej Transformacji Województwa Łódzkiego
13.	Program Ochrony Środowiska Województwa Łódzkiego na lata 2021-2024 z perspektywą do 2028
14.	Regionalna Strategia Innowacji dla Województwa Łódzkiego - „LORIS 2030”
15.	„Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, objętych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu, położonych wzdłuż dróg krajowych w województwie łódzkim, po których przejeżdża ponad 6 mln pojazdów rocznie” określony uchwałą Sejmiku Województwa Łódzkiego Nr LII/650/18 z dnia 29.05.2018 r. (Dz. Urz. Woj. Łódzkiego z dnia 3.07.2018 r., poz. 3321).





## IV. ANALIZA I OCENA STANU ŚRODOWISKA

### 1. SYNTETYCZNA INFORMACJA O WOJEWÓDZTWIE

Województwo łódzkie położone jest w centrum Polski i graniczy z województwami: mazowieckim, świętokrzyskim, śląskim, opolskim, wielkopolskim oraz kujawsko-pomorskim, obejmując obszar pogranicza regionów historycznie ukształtowanych - Mazowsza, Małopolski i Wielkopolski. Zajmuje obszar 18 219 km<sup>2</sup>, co stanowi 5,83% powierzchni kraju (9. miejsce). Administracyjnie województwo dzieli się na 21 powiatów i 3 miasta na prawach powiatu (Łódź, Piotrków Trybunalski, Skierniewice) oraz 177 gmin (18 miejskich, 28 miejsko-wiejskich oraz 131 wiejskich). Na strukturę hierarchiczną jednostek osadniczych składają się: kształtujący się ośrodek metropolitalny o znaczeniu krajowym - Łódź, ośrodki regionalne - Kutno, Pabianice, Piotrków Trybunalski, Radomsko, Sieradz Skierniewice, Zgierz oraz ośrodki subregionalne (Bełchatów, Łowicz, Rawa Mazowiecka, Tomaszów Mazowiecki, Wieluń, Zduńska Wola), ponadlokalne (Brzeziny, Łask, Łęczycza, Opoczno, Pajęczno, Poddębice, Wieruszów) i lokalne (grupa 23 miast).

Liczba ludności województwa łódzkiego według danych GUS w czerwcu 2020 r. wynosiła 2 437 970 osób - 6,4% ludności kraju (6. miejsce), a średnia gęstość zaludnienia 134 os./km<sup>2</sup> (5. miejsce) i była większa od średniej krajowej (122,4 os./km<sup>2</sup>). Należy podkreślić, że od wielu lat Łódzkie znajduje się w bardzo trudnej sytuacji demograficznej, wynikającej z silnych procesów depopulacyjnych. W latach 2010-2020<sup>28</sup> liczba ludności zmniejszyła się o ponad 104,4 tys. osób i w 2020 r. stanowiła jedynie 95,9% liczby ludności z 2010 r. Tempo wyludniania się województwa jest jednym z najwyższych w kraju. Główną przyczyną ubytku ludności jest ujemny przyrost naturalny (Łódzkie -6,1‰; Polska -3,2‰) będący wynikiem niskiej liczby urodzeń (8,5‰) i wysokiej liczby zgonów (14,6‰). Województwo charakteryzuje się również odpływem ludności na skutek migracji (-0,65‰).

Starzenie się społeczeństwa, niska dzietność kobiet (Łódzkie - 1,34; Polska - 1,38<sup>29</sup>) i ruchy migracyjne sprawiają, że w strukturze wieku ludności tylko 58,3% mieszkańców województwa stanowią osoby w wieku produkcyjnym (16. miejsce), aż 24,7% osoby w wieku poprodukcyjnym (1. miejsce), a zaledwie 17,0% osoby w wieku przedprodukcyjnym (14. miejsce). Ludność miast stanowiła 62,3% mieszkańców województwa (7. miejsce) wobec średniej wartości wskaźnika dla kraju 59,9%.

Województwo położone jest na pograniczu dwóch dużych jednostek geomorfologicznych: pasa nizin (Niż Środkowoeuropejski) oraz obszaru wyżyn (Wyżyny Polskie). W północnej jego części dominują równiny morenowe i sandrowe urozmaicone morenowymi wzgórzami ostańcowymi. Większe zróżnicowanie ukształtowania powierzchni związane jest z dolinami rzek (Warty, Pilicy) oraz z centralną (Garb Łódzki) i południową częścią łódzkiego (Pasma Przedborsko-Małogoskie). Najwyższym naturalnym wzniesieniem jest Fajna Ryba (347 m n.p.m.), stanowiąca kulminację Pasma Przedborsko-Małogoskiego oraz Góra Kamieński pochodzenia antropogenicznego (386 m n.p.m.), będąca zwałowiskiem zewnętrznym Kopalni Węgla Brunatnego „Bełchatów”. Najniżej położony punkt w województwie znajduje się poniżej ujścia Rawki do Bzury (77 m n.p.m.).

O specyfice hydrograficznej województwa decyduje jego wododziałowe położenie pomiędzy dorzecziami rzek Wisły i Odry. Głównymi rzekami regionu, tworzącymi jego sieć hydrograficzną, są: Pilica, Warta i Bzura, a największymi zbiornikami retencyjnymi: Zbiornik Sulejowski oraz Zbiornik Jeziorsko. Ponadto w Łódzkiem znajduje się wiele małych cieków o stosunkowo niedużych przepływach oraz niewielkich zlewniach o bardzo małej zdolności retencyjnej. Dodatkowo sytuację pogarsza niewystarczająca liczba obiektów retencyjnych.

Województwo znajduje się w obrębie trzech regionów klimatycznych: środkowopolskiego (XVII), zachodniomałopolskiego (XX) oraz wschodniomałopolskiego (XXI). Charakteryzuje się klimatem umiarkowanym ciepłym, przejściowym, kształtowanym przez masy powietrza oceanicznego i kontynentalnego. Na podstawie danych z wielolecia 1971-2000 stwierdza się znaczny wzrost średniej rocznej temperatury powietrza, w północnej i zachodniej części łódzkiego nawet o 2 do 3°C. Zanotowano także anomalie w rocznej sumie opadów atmosferycznych i ich spadek od 10 do 30%, skutkujący pojawieniem się strefy niskich opadów (poniżej 400 mm na rok) obejmującej północno-zachodni oraz zachodni fragment województwa. Łódzkie leży w strefie wiatrów zachodnich i południowo-zachodnich, dość często wieją też wiatry wschodnie oraz południowo-wschodnie.

<sup>28</sup> GUS 31.12.2020 r., <https://bdl.stat.gov.pl>

<sup>29</sup> GUS 31.12.2020 r., <https://bdl.stat.gov.pl>



Zmiany klimatu oraz związane z nimi ekstremalne zjawiska pogodowe (coraz wyższe temperatury powietrza, silne nasłonecznienie, deficyt opadów, ekstremalne susze) generują występowanie deficytów wody w glebie, zmniejszenie zasobów wód powierzchniowych, gruntowych i podziemnych, zdiagnozowane w północnej i północno-zachodniej części województwa oraz w rejonie leja depresji spowodowanego działalnością Kopalni Węgla Brunatnego „Bełchatów”. Obszary te charakteryzują się deficytem wody w sezonie wegetacyjnym. Niedobór wody to jeden z ważniejszych problemów, jaki będzie występował w obszarze intensywnego rolnictwa. Dodatkowym czynnikiem sprzyjającym postępującemu deficytowi wody jest najniższa w Polsce lesistość oraz bardzo mała zdolność retencyjna zlewni. Obszarem największej kumulacji problemów związanych ze zjawiskami ekstremalnymi są miasta powyżej 100 tys. mieszkańców. Dla Łodzi zdiagnozowano 3 spośród 10 głównych zagrożeń klimatycznych, tj. upały, intensywne opady i burze, powódzie miejskie<sup>30</sup>.

Wody powierzchniowe województwa są silnie zanieczyszczone, a ich jakość w latach 2010-2019 uległa pogorszeniu. W latach 2014-2019 zły stan wód zdiagnozowano dla 95,3% spośród 192 ogółu badanych Jednolitych Części Wód Powierzchniowych (JCWP)<sup>31</sup>. Zły stan większości rzek łódzkiego wynika z ich niskiego stanu lub potencjału ekologicznego oraz stanu chemicznego. Głównym źródłem zanieczyszczeń wód powierzchniowych są ścieki komunalne i przemysłowe ze źródeł punktowych, ponadto zanieczyszczenia obszarowe (spłukiwane opadami z terenów zurbanizowanych, rolnych i leśnych) oraz liniowe (pochodzenia komunikacyjnego). Najistotniejszym problemem środowiskowym województwa jest eutrofizacja wód powierzchniowych. Akwenami szczególnie narażonymi na to zjawisko są zbiorniki: Sulejowski, Jeziorsko i Wąglanka-Miedzna, których stan w 2019 r. oceniono jako zły. Ponadto 121 JCWP uznano za wrażliwe na zanieczyszczenie związkami azotu ze źródeł rolniczych, odpowiedzialnymi za wysoki poziom eutrofizacji. Do najbardziej zanieczyszczonych rzek należą Bzura (stare koryto), Łódka, Jasień, Ner (od Dobrzyńki do Zalewki), Pichna (od Urszulinki do ujścia), Pilica (od Zbiornika Sulejów do Wolbórki), Warta (od Zbiornika Jeziorsko do Siekiernika) oraz Wierznica. Województwo łódzkie jest zasobne w wody podziemne (8,4% zasobów kraju<sup>32</sup>). Pod względem hydrogeologicznym znajduje się w zasięgu regionów: Kaliskiego, Kujawsko-Mazowieckiego, Południowo-Mazowieckiego, Śląskiego, Świętokrzyskiego, Niecki Łódzkiej i Niecki Miechowskiej.

Szczególnym problemem w Łódzkiem, zwłaszcza w jego największych miastach, jest niska i wciąż niezadowolająca jakość powietrza atmosferycznego związana z emisją powierzchniową, liniową oraz punktową. W ostatnich latach nasila się presja urbanizacyjna, która jest wyraźnie zauważalna w przestrzeni. Jest ona efektem m.in. migracji ludności miast na obszary wiejskie oraz rozwojem terenów inwestycyjnych. Składają się na nią takie zjawiska, jak np. niekontrolowana suburbanizacja, wkraczanie zabudowy w obszary cenne przyrodniczo i krajobrazowo (np. doliny rzeczne) oraz rozwój obiektów infrastrukturalnych, przemysłowych i reklamowych. Powierzchnia terenów zabudowanych i zurbanizowanych w 2020 r. wynosiła 111 002 ha (6,1% powierzchni województwa) i w stosunku do 2010 r. wzrosła o 17 690 ha. O presji urbanizacyjnej świadczy m.in. ilość wydanych pozwoleń na budowę, wzrost zasobów mieszkaniowych oraz zwiększenie liczby ludności w gminach podmiejskich.

Województwo jest zasobne w surowce mineralne. Udokumentowano tu znaczne ilości złóż kopalin energetycznych, głównie węgla brunatnego, mającego istotne znaczenie w skali Europy. Zasoby tych złóż i osiągnięte wydobycie stawiają Kopalnię Węgla Brunatnego „Bełchatów” wśród największych europejskich dostawców tego surowca energetycznego. Kompleks górniczy Bełchatowa odpowiada za produkcję około 20% energii elektrycznej wykorzystywanej w kraju. Wyjątkowe właściwości piasków formierskich oraz surowców szklarskich występujących w rejonie Tomaszowa Mazowieckiego sprawiają, że znajdują się w sferze zainteresowań licznych odbiorców krajowych i zagranicznych. Ponadto na tle kraju Łódzkie odznacza się występowaniem wapieni i margli oraz wód geotermalnych, m.in. w rejonie Uniejowa, Poddębic, Łęczycy, Ozorkowa, Skierniewic, Sieradza, Zduńskiej Woli, Kleszczowa, Radomska i Wielunia. Od 2012 r. Uniejów posiada status miejscowości uzdrowiskowej i jest to jedyne w Polsce uzdrowisko termalne.

Wskaźnik lesistości województwa wynoszący 21,4%<sup>33</sup> w 2020 r. (spadek o 0,1% względem 2019 r.) plasuje je na ostatnim miejscu w kraju i wyraźnie odbiega od średniej krajowej (29,6%). Rozmieszczenie lasów jest nierównomierne: największą lesistością (ponad 30,0%) charakteryzują się gminy w środkowo-wschodniej

<sup>30</sup> „Plany adaptacji do zmian klimatu 44 miast Polski – Publikacja podsumowująca”, Warszawa 2018 (www.44mpa.pl).

<sup>31</sup> Ocena stanu jednolitych części wód rzek i zbiorników zaporowych w latach 2014-2019 na podstawie monitoringu, GIOŚ 2019. Dla pozostałych 4,7% JCWP wystąpił brak możliwości wykonania oceny.

<sup>32</sup> GUS 2019 r., <https://bdl.stat.gov.pl>

<sup>33</sup> GUS 2020 r.



i południowo-wschodniej jego części, najmniej zalesione (do 10,0%) są północne fragmenty oraz centralna jego część. W strukturze siedliskowej lasów dominują siedliska borowe zajęte przez monokultury sosnowe.

Większość gleb województwa charakteryzuje się niską jakością i wysokim zakwaszeniem. Biorąc pod uwagę wskaźnik rolniczej przestrzeni produkcyjnej (61,9 pkt, Polska 66,6 pkt) oraz udział gruntów ornych i sadów w ogólnej powierzchni gminy, największe predyspozycje do rozwoju funkcji rolniczej występują w północnej części województwa, a najgorsze w południowej. W latach 2016-2019 struktura odczynu gleb kwaśnych i bardzo kwaśnych utrzymywała się na wysokim poziomie (58,0%), plasując Łódzkie na trzecim miejscu w kraju, a prawie połowa gleb województwa (47,0%) wymaga zabiegów wapnowania (koniecznych i potrzebnych; 4. miejsce<sup>34</sup>).

Województwo charakteryzuje się stosunkowo niewielką powierzchnią obszarów o wysokich walorach przyrodniczych. W 2020 r. udział obszarów prawnie chronionych stanowił 19,5% jego powierzchni (15. miejsce, Polska 32,3%<sup>35</sup>) i w stosunku do roku 2010 zmniejszył się o 0,1 p.p. W 2022 r. na terenie województwa występowały w całości lub części następujące formy ochrony przyrody<sup>36</sup>: 1 park narodowy – Ośrodek Hodowli Żubrów w Smardzewicach, stanowiący część Kampinoskiego Parku Narodowego, 87 rezerwatów przyrody, 7 parków krajobrazowych, 17 obszarów chronionego krajobrazu, 41 obszarów Natura 2000 (5 Obszarów Specjalnej Ochrony Ptaków, 23 Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk, 13 Obszarów Mających Znaczenie dla Wspólnoty), 36 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych, 4 stanowiska dokumentacyjne, 885 użytków ekologicznych, 2 025 pomników przyrody.

Łódzkie pod względem kulturowym posiada duży potencjał związany z wielokulturowym dziedzictwem. Charakteryzuje się występowaniem licznych obiektów i obszarów zabytkowych świadczących o jego bogatej przeszłości. W 2020 r. liczba aktualnych decyzji o wpisie do rejestru zabytków nieruchomości wynosiła 2 557<sup>37</sup>. Zabytki te koncentrują się głównie w historycznych jednostkach osadniczych. Jednocześnie spośród około 100 jednostek osadniczych o potwierdzonym rodowodzie miejskim tylko 47 jest uwzględnionych w WEZ, a jedynie 16 wpisano (w całości lub w części) do rejestru zabytków. Pod względem ilościowym zasób lokuje województwo na 14. pozycji w skali kraju. W „Wojewódzkim programie opieki nad zabytkami w województwie łódzkim na lata 2020-2023” wskazano listę 228 obiektów i obszarów reprezentatywnych, 30 zabytków archeologicznych oraz wyróżniono 66 ośrodków, tworzących sieć ośrodków historycznych (głównie miasta i miasteczka o rodowodzie średniowiecznym), w których zachowały się wartościowe elementy zabytkowego rozplanowania, zespoły budowlane lub ich pozostałości o znacznej wartości. Wyjątkowym w skali Europy miastem jest Łódź, posiadająca unikatowy, wielokulturowy krajobraz wielkomiejski z przenikającą się XIX- i XX-wieczną zabudową mieszkaniową, rezydencjonalną (okazale kamienice, wille, pałace, rezydencje prezentujące różne style architektoniczne) oraz zabudową przemysłową (fabryki i famuły robotnicze), dopełnioną przez zieleń w postaci zabytkowych parków i nekropolii różnych wyznań.

Do najcenniejszych zabytków na obszarze województwa należą obiekty i obszary uznane przez Prezydenta RP za pomniki historii (4), są to: Bazylika Katedralna pw. Wniebowzięcia Najświętszej Marii Panny w Łowiczu, Zespół Opactwa Cystersów w Sulejowie, Łódź – wielokulturowy krajobraz miasta przemysłowego oraz Nieborów i Arkadia – zespół pałacowo-ogrodowy i ogród sentymentalno-romantyczny. Dla ochrony cennych form krajobrazu kulturowego na terenie województwa utworzono 4 parki kulturowe: „Miasto Tkaczy” w Zgierzu, „Wzgórze Zamkowe” w Sieradzu, Park kulturowy etnograficznego podregionu kutnowskiego związanego z poetą romantycznym Józefem Bohdanem Zaleskim w Leszczynku oraz Park Kulturowy ulicy Piotrkowskiej w Łodzi.

Łódzkie należy do stosunkowo dobrze rozwiniętych województw, o wysokim udziale przemysłu w wartości dodanej brutto i dynamicznie rosnącym udziale usług. W skali Unii Europejskiej jest to region słabo rozwinięty, nie osiągnięty 75% poziomu rozwoju UE. W 2019 r. pod względem wielkości produkcji sprzedanej przemysłu na 1 mieszkańca województwo plasowało się na 7. miejscu w kraju. Dynamika wzrostu tego wskaźnika w latach 2010-2019 nie była zadowalająca: Łódzkie, ze wzrostem wynoszącym 162,5%, zajęło dopiero 10. miejsce w kraju.

<sup>34</sup> Ochrona środowiska 2020, GUS, Warszawa 2020

<sup>35</sup> GUS 2020 r.

<sup>36</sup> Stan na 11.03.2022 r.

<sup>37</sup> Stan na 31.12.2020 r. - opracowanie własne na podstawie dokumentu „Raport o stanie zachowania zabytków nieruchomości w województwie łódzkim. Zabytki wpisane do rejestru zabytków (księgi rejestru A i C)” - stan na 30.04.2016 r.; a także zestawień dotyczących wpisów i skreśleń z rejestru zabytków w okresie 2010-2020, przekazywanych przez WUOZ-Łódź. Jednocześnie liczba obiektów w rejestrze zabytków nieruchomości wykazuje różnice w zależności od źródła danych. Przykładowo, rozbieżności pomiędzy danymi Narodowego Instytutu Dziedzictwa (NID) a danymi ŁWKZ wynikają głównie (poza oczywistymi omyłkami) z różnic metodologicznych przy zliczaniu danych, dotyczących obiektów wchodzących w skład wpisów obszarowych i zespołowych oraz praktyki postępowania stosowanej w odniesieniu do zabytków nieistniejących.



Udział produktów podmiotów zaliczanych do wysokiej i średnio-wysokiej techniki w województwie wyniósł w 2019 r. 27,6% (11. miejsce) - wobec 34,2% średnio w Polsce.

Łódzkie nie należy do grupy województw o najwyższym udziale pracujących w usługach, pod tym względem zajmuje dopiero 9. miejsce w kraju (Łódzkie 55,7%; Polska 58,3%). Jednak pod względem dynamiki przyrostu pracujących w tym sektorze w latach 2010-2019, Łódzkie ze wzrostem na poziomie 3,11 p.p. uplasowało się na 2. pozycji w kraju. W 2019 r. średni udział przedsiębiorstw innowacyjnych w ogólnej liczbie przedsiębiorstw wyniósł 14,8% (8. miejsce) – była to wartość zbliżona do średniej dla kraju (15,5%)<sup>38</sup>.

Województwo łódzkie charakteryzuje się niepełną dostępnością drogową zewnętrzną i wewnętrzną. Przebiegają tu drogi o znaczeniu krajowym i międzynarodowym, będące elementami transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), a powiązania międzyregionalne i regionalne zapewniają drogi krajowe i wojewódzkie. W środkowej części województwa krzyżują się autostrady: A1 relacji Gdańsk - Łódź - Katowice - Gorzyczki (Ostrawa) z A2 relacji (Berlin) Świecko - Poznań - Stryków - Warszawa. Ponadto istotnymi elementami strategicznego układu transportowego województwa są: droga ekspresowa S8 relacji Piotrków Trybunalski - Warszawa i Łódź - Wrocław (E67) oraz fragment drogi ekspresowej S14.

W 2020 r. długość dróg publicznych<sup>39</sup> wynosiła 26 297,5 km (7. miejsce), a gęstość 144,3 km/100 km<sup>2</sup> (7. miejsce, Polska 137,6 km/100 km<sup>2</sup>)<sup>40</sup>. Długość dróg krajowych od 2010 r. wzrosła o 136,9 km i w 2019 r. wynosiła 1 485,7 km (3. miejsce). W tym samym czasie długość autostrad wzrosła z 77,2 km do 226,2 km (2. miejsce), natomiast długość dróg ekspresowych wzrosła do 223 km (5. miejsce). W 2020 r. gęstość dróg krajowych wyniosła 8,2 km/100 km<sup>2</sup>, w tym autostrad i dróg ekspresowych 2,5 km/100 km<sup>2</sup> (2. miejsce w kraju; średnia krajowa 1,4 km/100 km<sup>2</sup>).

Łączna długość dróg wojewódzkich wzrosła z 1 178,6 km (14. miejsce) w 2010 r. do 1 360,2 km (14. miejsce) w 2020 r. Pod względem gęstości dróg wojewódzkich wynoszącej w 2020 r. 7,5 km/100 km<sup>2</sup>, Łódzkie zajmuje 15. pozycję w kraju (Polska 9,3 km/100 km<sup>2</sup>), co jest rekompensowane przez dużą gęstość dróg krajowych.

Województwo charakteryzuje się relatywnie dobrze rozwiniętą siecią dróg powiatowych i gminnych, których łączna długość w 2019 r. wyniosła 23 184,9 km (7. miejsce), z czego 18 160,0 km (6. miejsce) stanowiły drogi o nawierzchni twardej. Gęstość dróg powiatowych i gminnych o nawierzchni twardej w 2019 r. wynosiła 99,7 km/100km<sup>2</sup> (4. miejsce) i była wyższa niż średnia dla kraju (82,6 km/100 km<sup>2</sup>).

Przez Łódzkie przebiegają strategiczne elementy układu kolejowego, w tym linie kolejowe należące do sieci TEN-T: Nr E20/CE20 Berlin - Kunowice - Poznań - Kutno - Warszawa - Terespol - Moskwa, E65/CE65 Katowice - CMK - Warszawa - Gdynia, E65 Chorzów Batory - Zduńska Wola Karsznice - Tczew - Gdynia, CE20 Łowicz - Skierniewice - Łuków i C65/1 relacji Zduńska Wola Karsznice - Koluszki - Skierniewice oraz planowana linia dużych prędkości Warszawa - Łódź - Poznań/Wrocław wraz z podłączeniem do Centralnej Magistrali Kolejowej. Województwo charakteryzuje niższą od średniej krajowej gęstość sieci kolejowej (6,2 km/100 km<sup>2</sup>), wynosząca w 2020 r. 5,9 km/100 km<sup>2</sup>, przy całkowitej długości linii kolejowych 1079,0 km (co stanowi 5,6% sieci krajowej, przy czym niezelektryfikowane pozostawało 7,1% linii).

Podstawę funkcjonowania transportu lotniczego na terenie województwa stanowi Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta. Lotnisko obsługuje ruch pasażerski - w 2019 r. obsłużyło 241 707 osób (11. miejsce w kraju) i towarowy (cargo). W 2019 r. w PL Łódź zrealizowano 1 664 operacje (12. miejsce w kraju) ok. 49,0% mniej niż w 2010 r. – 3 268 operacji (7. miejsce). W 2020 r. w PL Łódź odnotowano tylko 75 275 pasażerów (12. miejsce w kraju); 578 operacji (14. miejsce w kraju), niemal 82% mniej niż w 2010 r. Spadek liczby pasażerów w stosunku do 2019 r. (-68,9%) był zbliżony dla zmiany dla Polski (-70,3%) i spowodowany był ograniczeniami międzynarodowego i krajowego ruchu lotniczego w okresie lockdown'u związanego z epidemią COVID-19<sup>41</sup>.

Dogodne położenie komunikacyjne, obecność bazy produkcyjnej i usługowej oraz bliskość dużych rynków zbytu sprawia, że Łódzkie jest jednym z największych w kraju obszarów koncentracji działalności logistycznej. Parki magazynowe zlokalizowane są przede wszystkim w Łodzi i jej okolicach (rejon Strykowa) oraz w rejonie: Kutna, Piotrkowa Trybunalskiego, Radomska. Na koniec 2020 r. podaż powierzchni magazynowej multi-tenant i build-to-suit (BTS) w województwie wyniosła 3,19 mln m<sup>2</sup>, co stanowiło 15,4% ogólnej powierzchni magazynowej w kraju<sup>42</sup>.

<sup>38</sup> GUS 31.12.2020 r., <https://bdl.stat.gov.pl>

<sup>39</sup> Krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne

<sup>40</sup> GUS 31.12.2020 r., <https://bdl.stat.gov.pl>

<sup>41</sup> Urząd Lotnictwa Cywilnego 2020 r.

<sup>42</sup> Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego w Łodzi 2020 r.



Łódzkie jest znaczącym w kraju ośrodkiem akademickim, w którym w 2019 r. funkcjonowały 23 uczelnie wyższe, z czego 7 to uczelnie publiczne<sup>43</sup>. Atrakcyjność uczelni jest m.in. pochodną ich pozycji w rankingach szkół wyższych. Lokaty objętych rankingiem łódzkich uczelni publicznych w 2020 r. wahały się od 8. (Politechnika Łódzka) do 15. (Uniwersytet Łódzki) na około 90 szkół wyższych, zaś w rankingu uczelni niepublicznych od 10. (Społeczna Akademia Nauk) do 26. (Akademia Humanistyczno-Ekonomiczna) na około 50 szkół wyższych.

Województwo charakteryzuje się złym stanem zdrowia mieszkańców, czego odzwierciedleniem są jedne z najwyższych w 2019 r. w skali kraju współczynniki zgonów z powodu nowotworów (2. miejsce w kraju, Łódzkie (312,0/100 tys.; Polska 283,2), z powodu chorób układu krążenia (6. miejsce w kraju, 451,8/100 tys.; Polska 421,0). W 17 spośród 24 powiatów umieralność na nowotwory była wyższa od ogólnopolskiej. W tym samym roku Łódzkie zajmowało także czołowe miejsca pod względem zgonów na 1 tys. mieszkańców z powodu: przyczyn zewnętrznych (1. miejsce w kraju), chorób układu trawiennego (1. miejsce), a także chorób układu oddechowego (6-11. miejsce). W latach 2010-2019 odnotowano wyraźny spadek liczby zgonów w Łódzkiem z powodu chorób układu krążenia (o 21,7%), wzrosła natomiast liczba zgonów z powodu nowotworów (o 7,0%).

## 2. MIĘDZYREGIONALNE POWIĄZANIA ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO

Według **regionalizacji fizycznogeograficznej** J. Kondrackiego i A. Rychlinga województwo łódzkie usytuowane jest na pograniczu dwóch **provincji**<sup>44</sup>:

### 1. pasa nizin - **Niż Środkowoeuropejski**:

- podprovincje: Niziny Środkowopolskie; makroregiony: Nizina Środkowomazowiecka, Nizina Południowowielkopolska, Wzniesienia Południowomazowieckie; mezoregiony: Wzniesienia Łódzkie, Kotlina Sieradzka, Międzyrzecze Pyszej i Niecieczy, Wysoczyzna Kłodawska, Wysoczyzna Bełchatowska, Dolina Białobrzaska, Wysoczyzna Złoczewska, Kotlina Kolska, Równina Kutnowska, Kotlina Szczercowska, Kotlina Grabowska, Równina Piotrkowska, Wysoczyzna Łaska, Równina Radomska, Wysoczyzna Turecka, Równina Łowicko-Błońska, Wysoczyzna Wieruszowska, Wysoczyzna Rawska;
- podprovincje: Pojezierza Południowobałtyckie; makroregiony: Pojezierze Wielkopolskie; mezoregiony: Pojezierze Kujawskie;

### 2. obszaru wyżyn - **Wyżyny Polskie**:

- podprovincje: Wyżyna Śląsko-Krakowska; makroregiony: Wyżyna Woźnicko-Wieluńska; mezoregiony: Obniżenie Krzepickie, Wyżyna Wieluńska;
- podprovincje: Wyżyna Małopolska; makroregiony: Wyżyna Kielecka, Wyżyna Przedborska; mezoregiony: Wzgórza Radomszczańskie, Niecka Włoszczowska, Garb Gielniowski, Wzgórza Łopuszańskie, Pasma Przedborsko-Małogoskie, Wzgórza Opoczyńskie, Niecka Przyrowska.

Poprzez **regiony fizycznogeograficzne** Łódzkie ma powiązania z ościennymi województwami:

- z województwem mazowieckim poprzez mezoregiony: Pojezierze Kujawskie, Wzniesienia Łódzkie, Wysoczyzna Kłodawska, Dolina Białobrzaska, Garb Gielniowski, Równina Kutnowska, Równina Radomska, Równina Łowicko-Błońska, Wysoczyzna Rawska;
- z województwem świętokrzyskim poprzez mezoregiony: Wzgórza Radomszczańskie, Niecka Włoszczowska, Garb Gielniowski, Wzgórza Łopuszańskie, Pasma Przedborsko-Małogoskie, Wzgórza Opoczyńskie;
- z województwem śląskim poprzez mezoregiony: Niecka Włoszczowska, Wyżyna Wieluńska, Niecka Przyrowska;
- z województwem opolskim poprzez mezoregiony: Obniżenie Krzepickie, Wyżyna Wieluńska, Wysoczyzna Wieruszowska;
- z województwem wielkopolskim poprzez mezoregiony: Kotlina Sieradzka, Wysoczyzna Kłodawska, Wysoczyzna Złoczewska, Kotlina Kolska, Kotlina Grabowska, Wysoczyzna Turecka, Wysoczyzna Wieruszowska;
- z województwem kujawsko-pomorskim poprzez mezoregiony: Pojezierze Kujawskie, Wysoczyzna Kłodawska.

Powiązania przyrodnicze umożliwiające migrację roślin, zwierząt i grzybów kształtują się m.in. poprzez obszary cenne przyrodniczo objęte ochroną prawną oraz korytarze ekologiczne (nie podlegające ochronie

<sup>43</sup> GUS 2019 r. Dane za rok akademicki 2018/2019.

<sup>44</sup> Kondracki J. Geografia fizyczna Polski. PWN Warszawa, 1987 r.



prawnej). Pierwsze z nich mają zachowaną ciągłość przyrodniczą m.in. dzięki ustanowionym formom ochrony przyrody, które łączą się z<sup>45</sup>:

- województwem mazowieckim poprzez: Kampinoski Park Narodowy (enklawa Ośrodek Hodowli Żubrów w Smardzewicach), rezerwat przyrody Rawka, parki krajobrazowe: Bolimowski (dalej również jako OCHK Bolimowsko-Radziejowicki z doliną Środkowej Rawki), Spalski (dalej jako OCHK: Dolina rzeki Pilicy i Drzewiczki, Lasy Przysusko-Szydłowieckie), obszary Natura 2000: Doliny Przysowy i Studwi PLB100003, Dolina Pilicy PLB140003, Dolina Rawki PLH100015, Dolina Dolnej Pilicy PLH140016, Grabinka PLH140044, obszary chronionego krajobrazu: Dolina Przysowy (dalej jako OCHK Dolina Skrwy Lewej, Gostynińsko-Gąbiński), Pradoliny Warszawsko-Berlińskiej (dalej jako OCHK Bolimowsko-Radziejowicki z doliną Środkowej Rawki), Bolimowsko-Radziejowicki z doliną środkowej Rawki (dalej również jako OCHK Bolimowsko-Radziejowicki z doliną Środkowej Rawki), Dolina Chojnatki;
- województwem świętokrzyskim poprzez: Przedborski Park Krajobrazowy, obszary Natura 2000: Ostoja Przedborska PLH260004, Dolina Czarnej PLH260015, Dolina Górnej Pilicy PLH260018, obszary chronionego krajobrazu: Piliczański (dalej jako OCHK: Konecko-Łopuszniański, Lasy Przysusko-Szydłowieckie, Włoszczowsko-Jędrzejowski), Przedborski (dalej jako OCHK Przedborski);
- województwem śląskim poprzez: Załęczański Park Krajobrazowy, obszar Natura 2000 Dolina Górnej Pilicy PLH260018, Piliczański Obszar Chronionego Krajobrazu;
- województwem opolskim poprzez: obszar Natura 2000 Załęczański Łuk Warty PLH100007, obszar chronionego krajobrazu Dolina Proсны;
- województwem wielkopolskim poprzez: obszary Natura 2000: Pradolina Warszawsko-Berlińska PLB100001, Zbiornik Jeziorsko PLB100002, Dolina Środkowej Warty PLB300002, Pradolina Bzury-Neru PLH100006, obszary chronionego krajobrazu: Dolina Proсны (dalej jako OCHK Dolina Proсны), Nadwarciański (dalej jako OCHK Uniejowski).

Przez teren województwa przebiega 8 głównych (międzynarodowych) oraz 7 uzupełniających (krajowych) korytarzy ekologicznych, które są ważnym elementem dla zapewnienia łączności i spójności ekologicznej<sup>46</sup>:

- **główne korytarze ekologiczne** (międzynarodowe): Bory Stobrawskie - Lasy Przedborskie, Dolina Dolnej Pilicy, Dolina Drzewiczki, Lasy Przedborskie, Puszcza Świętokrzyska - Dolina Pilicy, Stawy Milickie - Bory Stobrawskie, Załęczański Łuk Warty, Załęczański Łuk Warty - Lasy Przedborskie. Przez te korytarze (za wyjątkiem Doliny Drzewiczki) przebiega oś korytarza ekologicznego o znaczeniu paneuropejskim;
- **uzupełniające korytarze ekologiczne** (krajowe): Dolina Bzury - Dolina Pilicy, Dolina Bzury - Neru, Dolina Górnej Proсны, Dolina Warty, Dolina Warty - Dolina Pilicy, Lasy Kaliskie i Sieradzkie, Lasy Łowickie - Puszcza Bolimowska.

Województwo łódzkie leży w obrębie trzech głównych **jednostek tektonicznych** Polski, które przebiegają z północnego zachodu na południowy wschód:

- **antyklinorium śródpolskiego** (mającego kontynuację w województwach: wielkopolskim, kujawsko-pomorskim, mazowieckim i świętokrzyskim),
- **synklinorium szczecińsko-miechowskiego** (mającego kontynuację w województwach: wielkopolskim, świętokrzyskim i śląskim),
- **monokliny przedsudeckiej** (mającej kontynuację w województwach: wielkopolskim, śląskim i opolskim).

Łódzkie współdzieli z województwami sąsiednimi główne zbiorniki wód podziemnych (GZWP)<sup>47</sup>, charakteryzujące się wysoką zasobnością i dużymi walorami użytkowymi (z kujawsko-pomorskim: 215 Subniecka Warszawska, 226 Krośniewice-Kutno; z mazowieckim: 215 Subniecka Warszawska, 2151 Subniecka Warszawska (część centralna), 225 Łanięta, 404 Zbiornik Koluszki – Tomaszów, 412 Zbiornik Goszczewice – Szydłowiec; ze świętokrzyskim: 408 Niecka Miechowska (część NW), 411 Końskie; ze śląskim: 325 Zbiornik Częstochowa (W), 326 Zbiornik Częstochowa (E), 408 Niecka Miechowska (część NW); z opolskim: 311 Zbiornik Rzeki Proсны, 325 Zbiornik Częstochowa (W); z wielkopolskim: 151 Zbiornik Turek – Konin – Koło, 226 Krośniewice-Kutno, 311 Zbiornik Rzeki Proсны).

<sup>45</sup> W nawiasach (jeżeli dotyczy) podano nazwy, pod którymi dana forma ochrony przyrody funkcjonuje w województwie sąsiednim.

<sup>46</sup> W 2012 r. opracowano mapę korytarzy ekologicznych (Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce, PAN), uwzględniającą korytarze główne (międzynarodowe) i uzupełniające (krajowe). Rolą korytarzy głównych jest zapewnienie łączności ekologicznej w skali całego kraju oraz włączenie obszaru Polski w paneuropejską sieć ekologiczną. Korytarze uzupełniające łączą obszary siedliskowe położone wewnątrz kraju z korytarzami głównymi oraz zapewniają wariantowość dróg przemieszczania się gatunków o znaczeniu krajowym.

<sup>47</sup> Dane pozyskane z Centralnej Bazy Danych Geologicznych <http://dm.pgi.gov.pl>, Państwowy Instytut Geologiczny - Państwowy Instytut Badawczy (stan na 31.03.2021 r.).



Łódzkie współdzieli z województwami sąsiednimi główne zbiorniki wód podziemnych (GZWP)<sup>48</sup>, charakteryzujące się wysoką zasobnością i dużymi walorami użytkowymi (z kujawsko-pomorskim: 215 Subniecka Warszawska, 226 Krośniewice-Kutno; z mazowieckim: 215 Subniecka Warszawska, 2151 Subniecka Warszawska (część centralna), 225 Łąnięta, 404 Zbiornik Kolaszki - Tomaszów, 412 Zbiornik Goszczewice - Szydłowiec; ze świętokrzyskim: 408 Niecka Miechowska (część NW), 411 Końskie; ze śląskim: 325 Zbiornik Częstochowa (W), 326 Zbiornik Częstochowa (E), 408 Niecka Miechowska (część NW); z opolskim: 311 Zbiornik Rzeki Proсна, 325 Zbiornik Częstochowa (W); z wielkopolskim: 151 Zbiornik Turek - Konin - Koło, 226 Krośniewice-Kutno, 311 Zbiornik Rzeki Proсна).

Na stan czystości rzek istotny wpływ mają zanieczyszczenia wód powierzchniowych wprowadzane do rzek poza jego granicami, w szczególności Warty, Pilicy, spływających z obszaru województwa śląskiego oraz Proсны - z opolskiego. Odbiorcą zanieczyszczeń wód z łódzkiego są wielkopolskie i mazowieckie.

Ponadto udokumentowane złoża węgla brunatnego (sięgające po Uniejów) oraz soli kamiennej występują także na terenie województwa wielkopolskiego, natomiast strefa wód geotermalnych zlokalizowana jest również w województwach mazowieckim, kujawsko-pomorskim i wielkopolskim.

Rys. 1. Powiązania międzyregionalne – krainy fizycznogeograficzne, korytarze ekologiczne

Źródło: Opracowanie własne BPPWŁ na podstawie: Weryfikacji mezoregionów fizycznogeograficznych w Polsce Solon J., Papińska E., Majchrowska A. i in., PIG-PIB, danych Instytutu Technologiczno-Przyrodniczego



### 3. FORMY OCHRONY PRZYRODY

Łódzkie charakteryzuje się stosunkowo **niewielką powierzchnią obszarów o wysokich walorach przyrodniczych**. Część z nich objęta jest formami ochrony prawnej, które jednak **nie tworzą spójnego systemu obszarów chronionych (SOCH)**<sup>49</sup>. W 2020 r. **udział obszarów prawnie chronionych** stanowił 19,5% powierzchni województwa (15. miejsce, Polska 32,3%), od 2010 r. utrzymywał się na zbliżonym poziomie i zmniejszył się o 0,1%<sup>50</sup>. W 2022 r.<sup>51</sup> na terenie województwa występowały w całości lub częściowo (rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary Natura 2000) następujące formy ochrony przyrody:

- 1 park narodowy – Ośrodek Hodowli Żubrów w Smardzewicach (część Kampinoskiego Parku Narodowego - 72,4 ha)<sup>52</sup>, 87 rezerwatów przyrody (7 069,9 ha)<sup>53</sup>, 7 parków krajobrazowych (117 628,4 ha)<sup>54</sup>, 17 obszarów chronionego krajobrazu (244 238,8 ha)<sup>55</sup>, 41 obszarów Natura 2000 (5 Obszarów Specjalnej Ochrony Ptaków

<sup>48</sup> Dane pozyskane z Centralnej Bazy Danych Geologicznych <http://dm.pgi.gov.pl>, Państwowy Instytut Geologiczny - Państwowy Instytut Badawczy (stan na 31.03.2021 r.).

<sup>49</sup> wyznaczonego w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego oraz Planie Zagospodarowania Przestrzennego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Łodzi (Uchwała NR LV/679/18 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 28 sierpnia 2018 r. w sprawie uchwalenia „Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego oraz Planu Zagospodarowania Przestrzennego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Łodzi”) - cel szczegółowy IV. Region o wysokiej jakości środowiska przyrodniczego, kierunek działań IV.6. Zachowanie najcenniejszych zasobów przyrodniczych i krajobrazowych oraz zapewnienie ciągłości systemu ekologicznego, działanie IV.6.1. Kształtowanie spójnego systemu obszarów chronionych.

<sup>50</sup> GUS. Powierzchnia obszarów prawnie chronionych ogółem dla Polski od 1995 r. w celu wyeliminowania podwójnego liczenia tej samej powierzchni nie uwzględnia rezerwatów przyrody, stanowisk dokumentacyjnych, użytków ekologicznych i zespołów przyrodniczo-krajobrazowych położonych w granicach parków krajobrazowych i obszarów chronionego krajobrazu. Dane dotyczące powierzchni o szczególnych walorach przyrodniczych prawnie chronionej nie uwzględniają informacji o obszarach Natura 2000. Dane z zakresu form ochrony przyrody dotyczą stanu na 31.XII.

<sup>51</sup> Stan na 11.03.2022 r.

<sup>52</sup> <https://www.kampinoski-pn.gov.pl/edukacja/ohz-w-smardzewicach>

<sup>53</sup> Opracowanie własne na podstawie Rejestru form ochrony przyrody w województwie łódzkim [www.lodz.rdos.gov.pl](http://www.lodz.rdos.gov.pl) oraz obowiązujących aktów prawnych.

<sup>54</sup> j.w. Powierzchnia Załęczarskiego Parku Krajobrazowego w granicach województwa łódzkiego 13 520 ha (<https://parkilodzkie.pl/spk/zaleczanski-pk>).

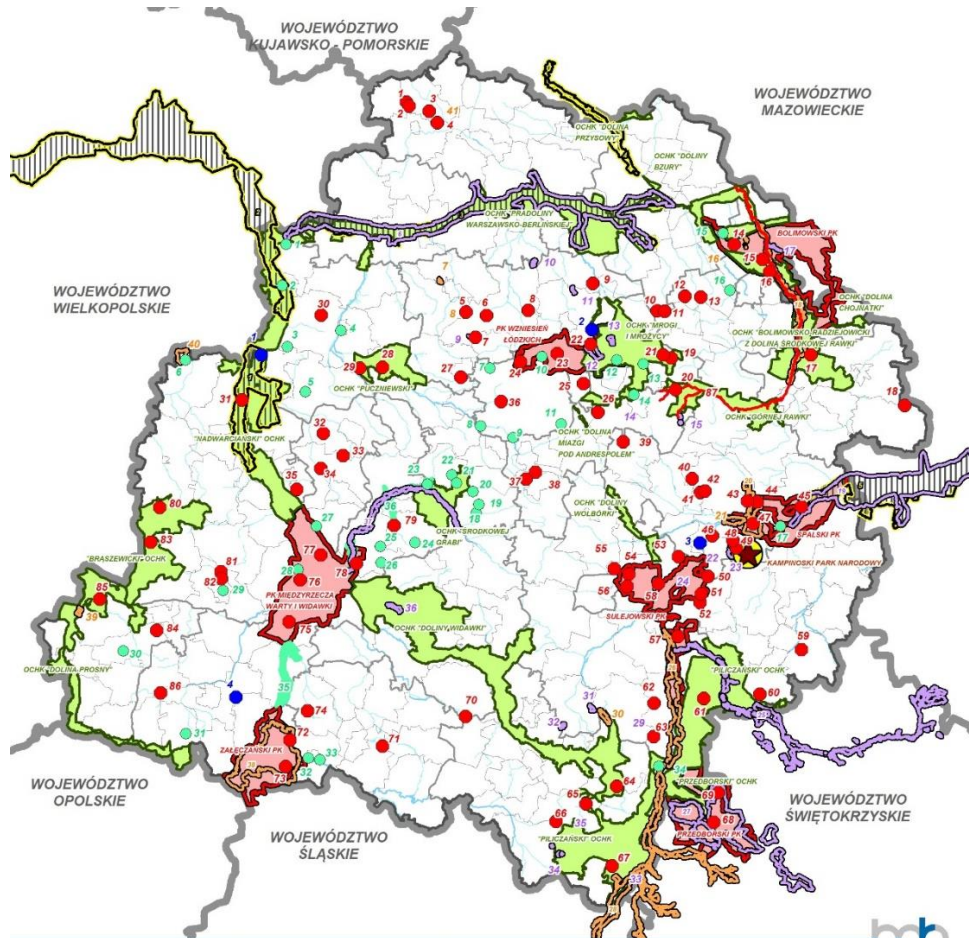
<sup>55</sup> Opracowanie własne na podstawie:

- obowiązujących aktów prawnych (z wyjątkiem trzech OChK: Bolimowsko-Radziejowicki z doliną środkowej Rawki, Dolina Przysowy oraz Doliny Bzury ustanowionych rozporządzeniami byłych wojewodów, częściowo leżących na terenie sąsiednich województw, których powierzchnię oszacowano z wykorzystaniem narzędzi GIS),



- 40 376,6 ha, 23 specjalne obszary ochrony siedlisk - 32 648,1 ha, 13 Obszarów Mających Znaczenie dla Wspólnoty - 30 314,6 ha)<sup>56</sup>, 36 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych (11 998,7 ha)<sup>57</sup>, 4 stanowiska dokumentacyjne (35,1 ha)<sup>58</sup>, 885 użytków ekologicznych (1 790,7 ha)<sup>59</sup>, 2 025 pomników przyrody<sup>60</sup>.

Rys. 2. Istniejące wybrane formy ochrony przyrody w województwie łódzkim w 2022 r.



Symbol	Typ ochrony	Lista obiektów
	<b>PARK NARODOWY</b>	1. BIEBRZYCE
	<b>REZERWATY PRZYRODY</b>	2. OSTROWY GAZANTARNA 3. DĄBRÓWA ŚWIĘTUSTA 4. HUSIA 5. DĄBRÓWA GROTHACKA 6. CIOBY 7. GRADY NAD LINDĄ 8. SKOPY NAD WODZIECZNICĄ 9. ZARZEZNA 10. KOSZARA BIEŻYNA 11. BURKOWIEC 12. SZCZĘKA DOBRODŃ 13. LUBOZYŃSKO BAZANTARNA 14. DOLINA ŚWISŁA 15. KOPANICA 16. BIEKA DĄBIAK 17. BĄSIK 18. TRZĄSZCZEW 19. ŻUBRA WODNA 20. HORNE 21. DOŁSKA 22. PĄCOWY JANINOWSKIE 23. STĘPIA TORZEKOWSKA 24. LAS ŁĄGIEWICKI 25. WĄCZY 26. GĄKÓW 27. TORZEKOWSKI KOSZEL 28. JODŁY OLEŚNICZE 29. BRADÓW 30. NAPIŚLONÓW 31. JEJDRONO 32. JAJNO 33. WOLSKAWICE 34. JANUSZKÓW 35. POLBORÓW 36. POLISSE KONSTANTYNOWSKIE 37. MOLENA 38. WOLDOBÓRA 39. ŁĄTÓW 40. KRUCZEWIEC 41. STĄDZISÓW LUBOCHANSKI 42. GĄC SPŁAŚKA 43. KOSZARNA 44. ZAPĄDOWICE
	<b>PARKI KRAJOBRAZOWE</b>	45. NIEBESKIE ŻNÓDZA 46. SPALA 47. SŁĘCZICE 48. BIEGI 49. TWARDA 50. TWARDA 51. GAN 52. CZARNY ŁUK 53. MIEŚCISKO 54. DEPY W WIERCZĄCACH 55. LAS JANUSZKÓW 56. LAS JANUSZKÓW 57. JANUSZKÓW 58. LIBRAZÓW 59. JANUSZKÓW 60. JODŁY ŚLEPCIE 61. SZCZĘKA DOBRODŃ 62. WIELKOKŁE 63. JAWORA 64. OKA CHEMO 65. KORBIE WIEKIE 66. JANUSZKÓW 67. DEBOWIEC 68. CZARNA KOSZA 69. PRKORZECIEC 70. LUBOZYŃKOWICE 71. MAROJAŃCZ 72. DOLINA W WILKOWICACH 73. WIELE 74. MÓJNY LAS 75. HOLDA 76. WIERCICA 77. KODZIS 78. GRABICA 79. JODŁY ŁASKIE 80. STANISŁAWA KOSTKI WISNIEWSKI 81. WYBITEGO LEŚNIA 82. WIEC 83. JAZWY 84. WIEC 85. DUKOŃSKIE KRÓLE WÓRKI W BIELEŃCACH 86. LASPK KURODÓW 87. HAWKA
	<b>ZESPÓŁY PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWE</b>	1. ZAPYTKOWY PARK POWODORSKI 2. W CIEPŁYM DOLINYM 3. BIECZYŃSKO ŻELIŁA 4. NIEŁYSŁÓW 5. PĄCOWY ZADZIM 6. LUBOZYŃSKA BIEŁA 7. DOLINA SOKOŁÓW 8. MIEJSCOWOŚĆ NIEŁYSŁÓW 9. RUDA WIELKOWA 10. SZCZĘKA DOBRODŃ 11. SZCZĘKA NIEŁYSŁÓW 12. DOLINA ŚWISŁA 13. DOLINA MIEJSCOWOŚĆ NIEŁYSŁÓW 14. ROCIŃNO 15. NIEBESKIE 16. BOROBYCIE 17. SZPARKA JANUSZKÓW 18. BOROBYCIE 19. DĄBRÓWA 20. DĄBRÓWA 21. DĄBRÓWA 22. MŁCZKO 23. DOLINA GRANI 24. ZAPYTKOWY PARK W BIECZYŃCACH 25. SĘDZIEJOWICE 26. LUCYŁÓW 27. STĘPIA KRAJOWIEDZOWA 28. DOLINA RZĘBY WARTY 29. PARK ZAPYTKOWY W N. SOKOLNIK 30. PARK ZŁOCEWICKI 31. WODZIECZNICZANKA 32. WODZIECZNICZANKA 33. RZĘBY WARTY 34. WODZIECZNICZANKA 35. WODZIECZNICZANKA 36. WODZIECZNICZANKA 37. WODZIECZNICZANKA 38. WODZIECZNICZANKA 39. WODZIECZNICZANKA 40. WODZIECZNICZANKA 41. WODZIECZNICZANKA 42. WODZIECZNICZANKA 43. WODZIECZNICZANKA 44. WODZIECZNICZANKA 45. WODZIECZNICZANKA 46. WODZIECZNICZANKA 47. WODZIECZNICZANKA 48. WODZIECZNICZANKA 49. WODZIECZNICZANKA 50. WODZIECZNICZANKA 51. WODZIECZNICZANKA 52. WODZIECZNICZANKA 53. WODZIECZNICZANKA 54. WODZIECZNICZANKA 55. WODZIECZNICZANKA 56. WODZIECZNICZANKA 57. WODZIECZNICZANKA 58. WODZIECZNICZANKA 59. WODZIECZNICZANKA 60. WODZIECZNICZANKA 61. WODZIECZNICZANKA 62. WODZIECZNICZANKA 63. WODZIECZNICZANKA 64. WODZIECZNICZANKA 65. WODZIECZNICZANKA 66. WODZIECZNICZANKA 67. WODZIECZNICZANKA 68. WODZIECZNICZANKA 69. WODZIECZNICZANKA 70. WODZIECZNICZANKA 71. WODZIECZNICZANKA 72. WODZIECZNICZANKA 73. WODZIECZNICZANKA 74. WODZIECZNICZANKA 75. WODZIECZNICZANKA 76. WODZIECZNICZANKA 77. WODZIECZNICZANKA 78. WODZIECZNICZANKA 79. WODZIECZNICZANKA 80. WODZIECZNICZANKA 81. WODZIECZNICZANKA 82. WODZIECZNICZANKA 83. WODZIECZNICZANKA 84. WODZIECZNICZANKA 85. WODZIECZNICZANKA 86. WODZIECZNICZANKA 87. WODZIECZNICZANKA 88. WODZIECZNICZANKA 89. WODZIECZNICZANKA 90. WODZIECZNICZANKA 91. WODZIECZNICZANKA 92. WODZIECZNICZANKA 93. WODZIECZNICZANKA 94. WODZIECZNICZANKA 95. WODZIECZNICZANKA 96. WODZIECZNICZANKA 97. WODZIECZNICZANKA 98. WODZIECZNICZANKA 99. WODZIECZNICZANKA 100. WODZIECZNICZANKA
	<b>STANOWISKA DOKUMENTACYJNE</b>	1. SZCZĘKA DOBRODŃ 2. DOLINA ŚWISŁA 3. GRADY NAD LINDĄ 4. KOSZARA BIEŻYNA 5. DOLINA ŚWISŁA 6. DOLINA ŚWISŁA 7. DOLINA ŚWISŁA 8. DOLINA ŚWISŁA 9. DOLINA ŚWISŁA 10. DOLINA ŚWISŁA 11. DOLINA ŚWISŁA 12. DOLINA ŚWISŁA 13. DOLINA ŚWISŁA 14. DOLINA ŚWISŁA 15. DOLINA ŚWISŁA 16. DOLINA ŚWISŁA 17. DOLINA ŚWISŁA 18. DOLINA ŚWISŁA 19. DOLINA ŚWISŁA 20. DOLINA ŚWISŁA 21. DOLINA ŚWISŁA 22. DOLINA ŚWISŁA 23. DOLINA ŚWISŁA 24. DOLINA ŚWISŁA 25. DOLINA ŚWISŁA 26. DOLINA ŚWISŁA 27. DOLINA ŚWISŁA 28. DOLINA ŚWISŁA 29. DOLINA ŚWISŁA 30. DOLINA ŚWISŁA 31. DOLINA ŚWISŁA 32. DOLINA ŚWISŁA 33. DOLINA ŚWISŁA 34. DOLINA ŚWISŁA 35. DOLINA ŚWISŁA 36. DOLINA ŚWISŁA 37. DOLINA ŚWISŁA 38. DOLINA ŚWISŁA 39. DOLINA ŚWISŁA 40. DOLINA ŚWISŁA 41. DOLINA ŚWISŁA 42. DOLINA ŚWISŁA 43. DOLINA ŚWISŁA 44. DOLINA ŚWISŁA 45. DOLINA ŚWISŁA 46. DOLINA ŚWISŁA 47. DOLINA ŚWISŁA 48. DOLINA ŚWISŁA 49. DOLINA ŚWISŁA 50. DOLINA ŚWISŁA 51. DOLINA ŚWISŁA 52. DOLINA ŚWISŁA 53. DOLINA ŚWISŁA 54. DOLINA ŚWISŁA 55. DOLINA ŚWISŁA 56. DOLINA ŚWISŁA 57. DOLINA ŚWISŁA 58. DOLINA ŚWISŁA 59. DOLINA ŚWISŁA 60. DOLINA ŚWISŁA 61. DOLINA ŚWISŁA 62. DOLINA ŚWISŁA 63. DOLINA ŚWISŁA 64. DOLINA ŚWISŁA 65. DOLINA ŚWISŁA 66. DOLINA ŚWISŁA 67. DOLINA ŚWISŁA 68. DOLINA ŚWISŁA 69. DOLINA ŚWISŁA 70. DOLINA ŚWISŁA 71. DOLINA ŚWISŁA 72. DOLINA ŚWISŁA 73. DOLINA ŚWISŁA 74. DOLINA ŚWISŁA 75. DOLINA ŚWISŁA 76. DOLINA ŚWISŁA 77. DOLINA ŚWISŁA 78. DOLINA ŚWISŁA 79. DOLINA ŚWISŁA 80. DOLINA ŚWISŁA 81. DOLINA ŚWISŁA 82. DOLINA ŚWISŁA 83. DOLINA ŚWISŁA 84. DOLINA ŚWISŁA 85. DOLINA ŚWISŁA 86. DOLINA ŚWISŁA 87. DOLINA ŚWISŁA 88. DOLINA ŚWISŁA 89. DOLINA ŚWISŁA 90. DOLINA ŚWISŁA 91. DOLINA ŚWISŁA 92. DOLINA ŚWISŁA 93. DOLINA ŚWISŁA 94. DOLINA ŚWISŁA 95. DOLINA ŚWISŁA 96. DOLINA ŚWISŁA 97. DOLINA ŚWISŁA 98. DOLINA ŚWISŁA 99. DOLINA ŚWISŁA 100. DOLINA ŚWISŁA
	<b>OBSZARY MAJĄCE ZNACZENIE DLA WSPÓLNOTY (OMZW)</b>	1. SŁONE ŁĄKI W PĘLCZYKACH 2. PĄCOWY ZADZIM 3. LASY SPALSKIE 4. LASY CIOBY 5. DOLINA ŚWISŁA 6. DOLINA ŚWISŁA 7. DOLINA ŚWISŁA 8. DOLINA ŚWISŁA 9. DOLINA ŚWISŁA 10. DOLINA ŚWISŁA 11. DOLINA ŚWISŁA 12. DOLINA ŚWISŁA 13. DOLINA ŚWISŁA 14. DOLINA ŚWISŁA 15. DOLINA ŚWISŁA 16. DOLINA ŚWISŁA 17. DOLINA ŚWISŁA 18. DOLINA ŚWISŁA 19. DOLINA ŚWISŁA 20. DOLINA ŚWISŁA 21. DOLINA ŚWISŁA 22. DOLINA ŚWISŁA 23. DOLINA ŚWISŁA 24. DOLINA ŚWISŁA 25. DOLINA ŚWISŁA 26. DOLINA ŚWISŁA 27. DOLINA ŚWISŁA 28. DOLINA ŚWISŁA 29. DOLINA ŚWISŁA 30. DOLINA ŚWISŁA 31. DOLINA ŚWISŁA 32. DOLINA ŚWISŁA 33. DOLINA ŚWISŁA 34. DOLINA ŚWISŁA 35. DOLINA ŚWISŁA 36. DOLINA ŚWISŁA 37. DOLINA ŚWISŁA 38. DOLINA ŚWISŁA 39. DOLINA ŚWISŁA 40. DOLINA ŚWISŁA 41. DOLINA ŚWISŁA 42. DOLINA ŚWISŁA 43. DOLINA ŚWISŁA 44. DOLINA ŚWISŁA 45. DOLINA ŚWISŁA 46. DOLINA ŚWISŁA 47. DOLINA ŚWISŁA 48. DOLINA ŚWISŁA 49. DOLINA ŚWISŁA 50. DOLINA ŚWISŁA 51. DOLINA ŚWISŁA 52. DOLINA ŚWISŁA 53. DOLINA ŚWISŁA 54. DOLINA ŚWISŁA 55. DOLINA ŚWISŁA 56. DOLINA ŚWISŁA 57. DOLINA ŚWISŁA 58. DOLINA ŚWISŁA 59. DOLINA ŚWISŁA 60. DOLINA ŚWISŁA 61. DOLINA ŚWISŁA 62. DOLINA ŚWISŁA 63. DOLINA ŚWISŁA 64. DOLINA ŚWISŁA 65. DOLINA ŚWISŁA 66. DOLINA ŚWISŁA 67. DOLINA ŚWISŁA 68. DOLINA ŚWISŁA 69. DOLINA ŚWISŁA 70. DOLINA ŚWISŁA 71. DOLINA ŚWISŁA 72. DOLINA ŚWISŁA 73. DOLINA ŚWISŁA 74. DOLINA ŚWISŁA 75. DOLINA ŚWISŁA 76. DOLINA ŚWISŁA 77. DOLINA ŚWISŁA 78. DOLINA ŚWISŁA 79. DOLINA ŚWISŁA 80. DOLINA ŚWISŁA 81. DOLINA ŚWISŁA 82. DOLINA ŚWISŁA 83. DOLINA ŚWISŁA 84. DOLINA ŚWISŁA 85. DOLINA ŚWISŁA 86. DOLINA ŚWISŁA 87. DOLINA ŚWISŁA 88. DOLINA ŚWISŁA 89. DOLINA ŚWISŁA 90. DOLINA ŚWISŁA 91. DOLINA ŚWISŁA 92. DOLINA ŚWISŁA 93. DOLINA ŚWISŁA 94. DOLINA ŚWISŁA 95. DOLINA ŚWISŁA 96. DOLINA ŚWISŁA 97. DOLINA ŚWISŁA 98. DOLINA ŚWISŁA 99. DOLINA ŚWISŁA 100. DOLINA ŚWISŁA

Źródło: opracowanie własne na podstawie BDOT10k, Rejestru Form Ochrony Przyrody w województwie łódzkim, Centralnego Rejestru Form Ochrony Przyrody oraz obowiązujących aktów prawnych.

– Rejestru form ochrony przyrody w województwie łódzkim [www.lodz.rdos.gov.pl](http://www.lodz.rdos.gov.pl).  
<sup>56</sup> Powierzchnia zdublowana. Opracowanie własne na podstawie obowiązujących aktów prawnych oraz Decyzji Wykonawczej Komisji (UE) 2021/161 z dnia 21 stycznia 2021 r. ws. przyjęcia czternastego zaktualizowanego wykazu terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2021) 21) (Dz.Ur. Unii Europejskiej L 51/330 z 15 lutego 2021 r.).  
<sup>57</sup> Opracowanie własne na podstawie Rejestru Form Ochrony Przyrody w województwie łódzkim [www.lodz.rdos.gov.pl](http://www.lodz.rdos.gov.pl) z korektą powierzchni ZPK „Strefa krawędziowa doliny rzeki Warty”, która według Uchwały NR XXVIII/199/13 Rady Gminy Zapolice z dnia 27 lutego 2013 r. w sprawie ustanowienia zespołu przyrodniczo-krajobrazowego „Strefa krawędziowa doliny rzeki Warty” wynosi 21,7021 ha. Powierzchnię ZPK „Kolumna-Las” oraz „Parki Złoczewskie” oszacowano na podstawie narzędzi GIS.  
<sup>58</sup> Opracowanie własne na podstawie Rejestru Form Ochrony Przyrody w województwie łódzkim [www.lodz.rdos.gov.pl](http://www.lodz.rdos.gov.pl).  
<sup>59</sup> Opracowanie własne na podstawie Centralnego Rejestru Form Ochrony Przyrody <http://crfop.gdos.gov.pl/CRFOP/> oraz obowiązujących aktów prawnych.  
<sup>60</sup> Opracowanie własne na podstawie Centralnego Rejestru Form Ochrony Przyrody <http://crfop.gdos.gov.pl/CRFOP/> oraz obowiązujących aktów prawnych.





#### 4. ISTNIEJĄCY STAN ŚRODOWISKA (W TYM NA OBSZARACH OBJĘTYCH PRZEWIDYWANYM ZNACZĄCYM ODDZIAŁYWANIEM)

##### KOPALINY

Występowanie złóż w województwie łódzkim jest ściśle związane z jego budową geologiczną, głównie z czwartorzędowymi formami działalności lodowców, akumulacyjną działalnością rzek i procesami eolicznymi.

Najstarszym surowcem województwa, pochodzącym z paleozoiku, jest sól cechsztyńska. Gospodarczo użyteczne są niektóre skały mezozoicznego podłoża. Są to piaski formierskie i surowce szklarskie niecki tomaszowskiej oraz wapienie i margle z okolic Sulejowa, Sławna i Działoszyna. Z okresu trzeciorzędowego pochodzi węgiel brunatny, którego największe pokłady zalegają w głębokich zapadliskach tektonicznych (rów kleszczowski i złoczewski). Najmłodsze polodowcowe utwory, pochodzące z okresu czwartorzędu, to złoża surowców ilastych i okrucowych - gliny, piaski i żwiry.

Łódzkie wyróżnia w skali kraju występowanie wód termalnych, m.in. w rejonie Uniejowa, Poddębic, Łęczycy, Ozorkowa, Sieradza, Skierniewic, Zduńskiej Woli, Kleszczowa, Radomska i Wielunia.

Według Bilansu zasobów złóż kopalin w Polsce<sup>61</sup> (według stanu na 31.12.2020 r.) na terenie województwa występowało ogółem 1 135 złóż kopalin, w tym 11 złóż surowców energetycznych, 3 złoża surowców chemicznych, 1 114 złóż surowców innych (skalnych) oraz łącznie 7 złóż wód leczniczych i termalnych. Wody lecznicze i termalne są dużym potencjałem dla rozwoju turystyki uzdrowskiej (w Uniejowie) i rehabilitacyjnej (m.in. w Kleszczowie, Poddębicach, Skierniewicach).

W grupie surowców energetycznych, do której należy ropa naftowa, gaz ziemny oraz węgiel brunatny, tylko ten ostatni ma znaczenie gospodarcze, zarówno w skali regionalnej jak i krajowej. W 2020 r. jego zasoby geologiczne bilansowe stanowiły około 9,0% zasobów krajowych (9 złóż: „Bełchatów – pole Bełchatów”, „Bełchatów – pole Kamieńskie”, „Bełchatów – pole Szczerców”, „Łęki Szlacheckie”, „Łowicz”, „Rogóżno”, „Uniejów”, „Węglewice”, „Złoczew”), a łączne wydobycie z pól Bełchatów i Szczerców pokrywało około 76,5% wydobycia krajowego. Ropa naftowa (udokumentowana w rejonie Gomunic, gm. Sulmierzyce) oraz gaz ziemny (stwierdzony w okolicach Unikowa, na pograniczu gmin Lututów i Złoczew) występują w niewielkich ilościach i nie mają większego znaczenia gospodarczego.

Surowce chemiczne reprezentują nieeksploatowane złoża soli kamiennej stwierdzone w rejonie miejscowości Łanięta (gm. Łanięta), Rogóżno (gm. Zgierz) oraz częściowo w gm. Grabów jako złoża Kłodawa (z zasobami również w województwie wielkopolskim). Zasoby geologiczne bilansowe soli kamiennej stanowią około 19,0% zasobów krajowych<sup>62</sup>.

Najliczniejszą grupą są **surowce skalne**, do których zaliczono:

- piaski formierskie - 10 złóż, wśród których 2 są eksploatowane w rejonie Grudzeń-Lasu (gm. Sławno) oraz Ludwikowa (na pograniczu miasta i gminy Tomaszów Mazowiecki). Zasoby geologiczne bilansowe stanowią około 39,0% zasobów krajowych, a wydobycie pokrywa ponad 57,0% wydobycia krajowego;
- surowce szklarskie - 12 złóż, których eksploatacja koncentruje się w rejonie Białej Góry (gm. Tomaszów Mazowiecki), Zajączkowa (gm. Mniszków i Sławno) oraz Uniewela (gm. Tomaszów Mazowiecki, Sławno). Zasoby geologiczne bilansowe stanowią około 80,0% zasobów krajowych, a ich wydobycie pokrywa prawie 70,0% wydobycia krajowego;
- piaski i żwiry - najliczniejsze w tej grupie, na które składają się 863 złoża (4. miejsce w kraju), w tym 360 eksploatowanych (stałe bądź okresowo). W 2020 r. wydobycie piasków i żwirów ze złóż w województwie wzrosło w stosunku do poprzedniego roku o 22,5% (1. miejsce w kraju). Naturalne piaski i żwiry pozyskiwane są również podczas eksploatacji złóż węgla brunatnego. Ze złóż nieudokumentowanych podczas eksploatacji w 2020 r. w kopalni Bełchatów z „Pola Szczerców” wydobyto łącznie 275,89 tys. t piasków i żwirów<sup>63</sup>;
- piaski kwarcowe - 16 złóż, wśród których 2 są eksploatowane – w rejonie Mierzyna (gm. Rozprza) oraz Teodorów (gm. Dobroń, Łask) eksploatowane okresowo. Zasoby geologiczne bilansowe stanowią

<sup>61</sup> Państwowy Instytut Geologiczny, Państwowy Instytut Badawczy, Warszawa 2021 r.

<sup>62</sup> Ze złożem Kłodawa, którego większa część znajduje się w województwie wielkopolskim.

<sup>63</sup> Na podstawie Bilansu zasobów złóż kopalin w Polsce (według stanu na 31.12.2020 r.). Państwowy Instytut Geologiczny, Państwowy Instytut Badawczy, Warszawa 2021 r.



odpowiednio<sup>64</sup>: 11,7% oraz 8,7% zasobów krajowych, a wydobycie 9,9%<sup>65</sup> wydobycia krajowego;

- kamienie łamane i bloczne (chalcedonit, opoka, piaskowiec, trawertyn, wapień) - 64 złoża, z których 31 jest eksploatowanych w powiatach: opoczyńskim, pajęczańskim, piotrkowskim, poddębickim, radomszczańskim, tomaszowskim i wieluńskim. W grupie tej istotne znaczenie mają złoża: chalcedonitów („Teofilów”, gm. Inowódz) oraz trawertynu („Zalesiaki”, gm. Działoszyn), których eksploatacja pokrywa po 100,0% wydobycia krajowego w przypadku każdego z nich;
- surowce ilaste ceramiki budowlanej - 99 złóż, w tym 6 eksploatowanych w powiatach bełchatowskim, opoczyńskim, piotrkowskim, wieluńskim i zgierskim. Najwięcej pozyskuje się ze złoża „Mokrsko” (gmina Mokrsko) oraz „Michałów VI” (gm. Żarnów). Zasoby geologiczne bilansowe stanowią 2,1%, a ich wydobycie około 1,5% wydobycia krajowego;
- surowce ilaste do produkcji kruszywa lekkiego - 7 złóż, z których żadne nie jest eksploatowane. Zasoby geologiczne bilansowane stanowią niespełna 13,0% zasobów krajowych tego surowca;
- surowce ilaste dla przemysłu cementowego - w przypadku jedynego złoża „Wieluń-Widoradz” (gmina Wieluń) zaniechano eksploatacji. Zasoby geologiczne bilansowe stanowią 25,9% zasobów krajowych;
- surowce dla prac inżynierskich - reprezentowane przez 1 złożo „Wiewiórow Rządowy II” (gm. Dobryczyce), z którego zaniechano eksploatacji;
- wapień i margle dla przemysłu cementowego - udokumentowano 14 złóż, których eksploatacja koncentruje się w powiecie pajęczańskim ze złóż „Działoszyn-Trębaczew”, „Niwiska Górne-Grądy” oraz „Pajęczno-Makowiska I”. Zasoby geologiczne bilansowe stanowią blisko 15,0% zasobów krajowych i pokrywają 11,2% krajowego wydobycia;
- wapień dla przemysłu wapienniczego - 17 złóż, obecnie eksploatowanych jest 5 złóż: „Niwiska Dolne” (gmina Pajęczno), „Raciszyn” (gm. Działoszyn), „Raciszyn II” (gm. Działoszyn), „Sulejów” (m. i gm. Sulejów) oraz „Wapiennik-Lisowice II” (gm. Działoszyn). Zasoby geologiczne bilansowe stanowią 11,9% zasobów krajowych, a wydobycie 4,7% wydobycia krajowego;
- gliny ceramiczne kamionkowe - jedyne zaniechane złożo „Paszkowice” (gm. Żarnów) pokrywa 5,3% zasobów krajowych;
- gliny ogniotrwałe - reprezentowane przez zaniechane złożo „Żarnów” (gm. Żarnów);
- torfy - udokumentowano 8 złóż, tylko jedno jest eksploatowane w rejonie Huty Porajskiej (gm. Kamieńsk) i ma śladowy udział zarówno w zasobach krajowych, jak i w jego wydobyciu.

Do grupy **wód leczniczych i termalnych** zaliczono 7 złóż, z których:

- złoża: „Kleszczów GT-1”, „Poddębice”, „Sieradz GT-1”, „Skierniewice GT-1, GT-2”, „Uniejów I” to wody termalne o temperaturze powyżej 50°C;
- złożo: „Łódź (EC-2, otwór nr 3)” to wody termalne o temperaturze 20-50°C;
- złożo „Kotowice” to wody lecznicze zmineralizowane.

Występowanie wód termalnych w rejonie Uniejowa stanowiło podstawę do ustanowienia w 2012 r. uzdrowiska „Uniejów”<sup>66</sup>. Obszar uzdrowiska obejmuje wydzieloną powierzchnię 3 207,0 ha miasta i gminy Uniejów w powiecie poddębickim. Wody termalne na potrzeby turystyki, rekreacji i rehabilitacji wykorzystywane są również w Poddębicach, gdzie w 2014 r. powstała Pijalnia Wód Termalnych. Wody te w sezonie letnim ogrzewają odkryte miejskie baseny oraz służą do hydroterapii i rehabilitacji. Udokumentowane wody lecznicze oraz klimat o potwierdzonych właściwościach leczniczych w rejonie Rogóżna (gminy Zgierz i Ozorków) oraz wód termalnych w rejonie Skierniewic i Makowa, mogą stanowić podstawę do rozwoju funkcji uzdrowiskowej.

W 2016 r. w celu zabezpieczenia potrzeb i bezpieczeństwa surowcowego kraju oraz umożliwienia zrównoważonego rozwoju gospodarczego województwa, Główny Geolog Kraju wytypował<sup>67</sup>:

- 12 złóż o szczególnych walorach surowcowych, mających znaczenie ogólnokrajowe, są to: węgiel brunatny (Bełchatów – pole Kamieńsk, Złoczew, Łęki Szlacheckie, Rogóżno), sól kamienna (Łania, Rogóżno), surowce szklarskie (Góry Trzebiatowskie, Radonia, Unewel-Wschód, Unewel Zachód – Las, Wygnanów II, Zajączków);

<sup>64</sup> 1. Piaski kwarcowe do produkcji betonów komórkowych, 2. Piaski kwarcowe do produkcji cegły wapienno-piaskowej.

<sup>65</sup> W Bilansie... brak danych o wydobyciu w 2020 r. piasków kwarcowych do produkcji cegły wapienno-piaskowej ze złoża Teodory II.

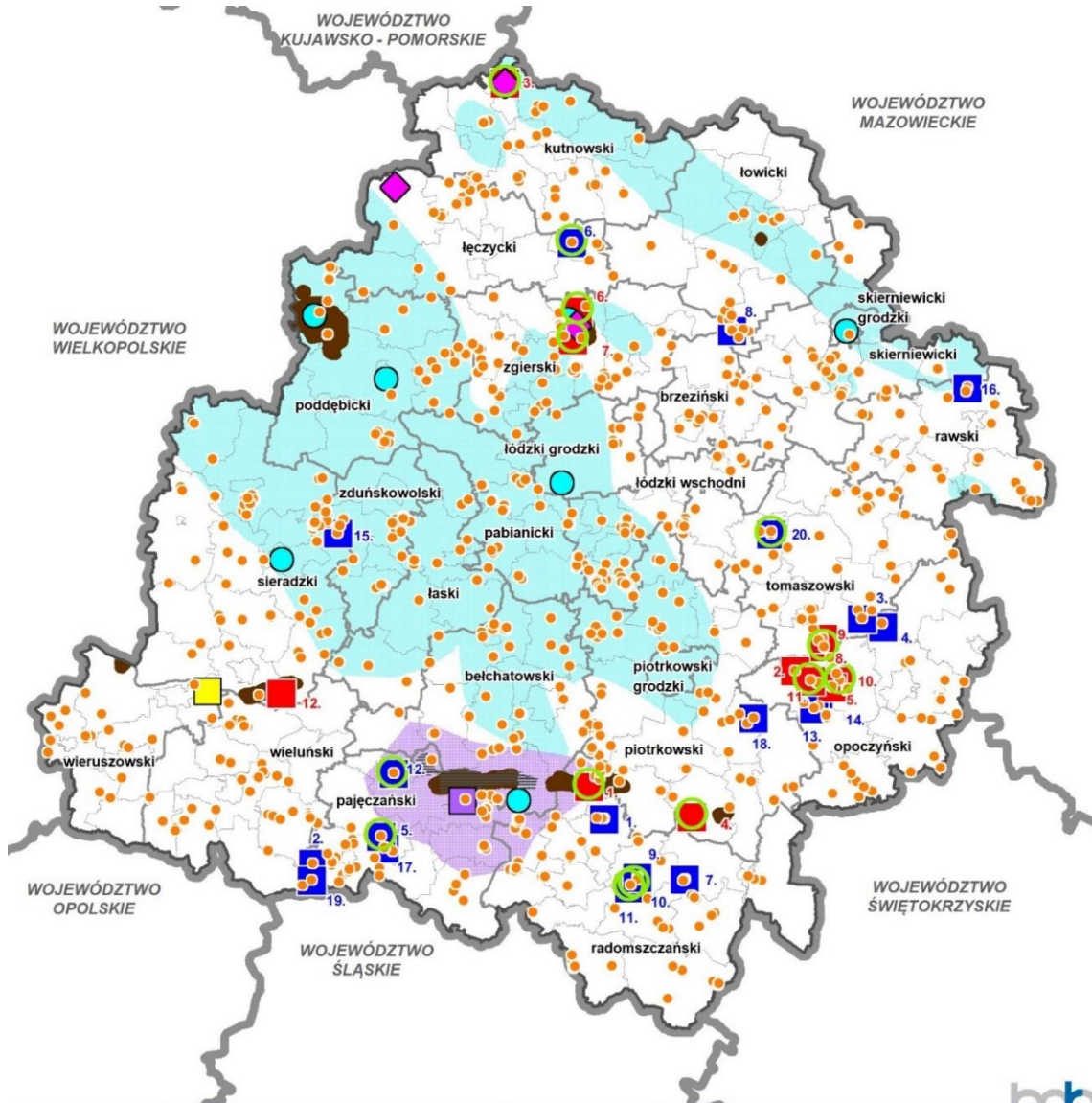
<sup>66</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 czerwca 2012 r. w sprawie nadania statusu uzdrowiska miastu Uniejów wraz z sołectwami: Spycimierz, Spycimierz-Kolonia, Zieleni i Człopy położonym na obszarze gminy Uniejów (Dz.U. z 10 lipca 2012 r., poz. 782).

<sup>67</sup> Wniosek Głównego Geologa Kraju do Planu zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego – pismo z dnia 22 grudnia 2016 roku (znak: DSA-LO.075.20.2016.KD).



- 20 złóż o wyróżniających się walorach surowcowych (jakością kopaliny i wielkością zasobów), które mogą mieć znaczenie regionalne, w tym kopalin niezbędnych dla zabezpieczenia potrzeb budowlanych Łódzkiego, są to: kamienie łamane i bloczne (chalcedonit – Dęborzyczka, wapień – Kodrąb 2), wapienie dla przemysłu wapienniczego (Bobrowniki, Kodrąb-Dmenin, Pajęczno, Sulejów II), wapienie i margle dla przemysłu cementowego (Goślub, Granice, Kodrąb-Dmenin, Kule, Mariampol-Stok, Mariampol-Stok I), piaski kwarcowe do produkcji betonów komórkowych (Dylów Szlachecki, Męcka Wola II, Zaosie-Bronisławów), piaski i żwiry (Barczkowice-1, Brzustów I, Kalenice, Narty II, Węże).

Rys. 3. Udokumentowane złoża kopalin w 2020 r.



UDOKUMENTOWANE  
ZŁOŻA KOPALIN W 2020 R.

ZŁOŻA O ZNACZENIU  
OGÓLNOKRAJOWYM \*

ZŁOŻA O ZNACZENIU  
REGIONALNYM \*\*

SUROWCE ENERGETYCZNE:

WĘGIEL BRUNATNY

GAZ ZIEMNY /  
ROPA NAFTOWA

SUROWCE CHEMICZNE

SUROWCE SKALNE

WODY LECZNICZE  
I TERMALNE

STREFA WYSTĘPOWANIA WÓD  
GEOTERMALNYCH  
DO WYKORZYSTANIA  
W CIEPŁOWNICTWIE  
I BALNEOLOGII

TERENY GÓRNICZE ISTNIEJĄCE

OBSZARY GÓRNICZE ISTNIEJĄCE  
(POLE BEŁCHATÓW I, POLE SZCZERCÓW I)

REJONY KONCENTRACJI KONFLIKTÓW  
PLANOWANEJ URBANIZACJI Z OBSZARAMI  
POTENCJALNEJ EKSPLOATACJI ZŁOŻ  
KOPALIN O ZNACZENIU OGÓLNOKRAJOWYM  
I REGIONALNYM

\* 1. Bełchatów-p. Kamięńsk, 2. Góry Trzebiatowskie, 3. Łanięta, 4. Łęki Szlacheckie, 5. Radonia, 6. i 7. Rogóźno (sól kamienna, węgiel brunatny), 8. Unewel-Wschód, 9. Unewel Zachód-Las, 10. Wygnanów II, 11. Zajączków, 12. Złoczew

\*\* 1. Barczkowice-1, 2. Bobrowniki, 3. Brzustów I, 4. Dęborzyczka, 5. Dylów Szlachecki, 6. Goślub, 7. Granice, 8. Kalenice, 9. Kodrąb 2, 10. i 11. Kodrąb-Dmenin (wapienie dla przemysłu wapienniczego, wapienie i margle dla przemysłu cementowego), 12. Kule, 13. Mariampol-Stok, 14. Mariampol-Stok I, 15. Męcka Wola II, 16. Narty II, 17. Pajęczno, 18. Sulejów II, 19. Węże, 20. Zaosie-Bronisławów

Źródło: opracowanie własne.

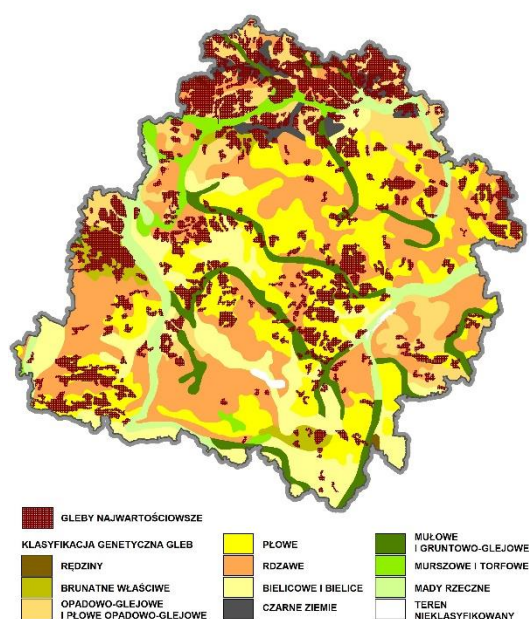


## GLEBY

Gleby najwyższej jakości (klas I-III) koncentrują się w północnej części województwa i są to najkorzystniejsze obszary dla rozwoju produkcji rolnej. Wskaźnik waloryzacji rolniczej przestrzeni produkcyjnej dla województwa wynosi 61,9 pkt<sup>68</sup> i jest niższy od średniej krajowej (66,6 pkt). Większość gleb województwa charakteryzuje się niską jakością i wysokim zakwaszeniem, co przyczynia się do ich degradacji, stanowiąc istotny problem dla rozwoju rolnictwa. W latach 2016-2019 struktura odczynu gleb kwaśnych i bardzo kwaśnych utrzymywała się na wysokim poziomie i łącznie stanowiła 58,0% gleb województwa (3. miejsce<sup>69</sup>, Polska 40,0%). Ponadto prawie połowa gleb łódzkiego (47,0%) wymaga zabiegów wapnowania<sup>70</sup> (4. miejsce, Polska 35,0%<sup>71</sup>).

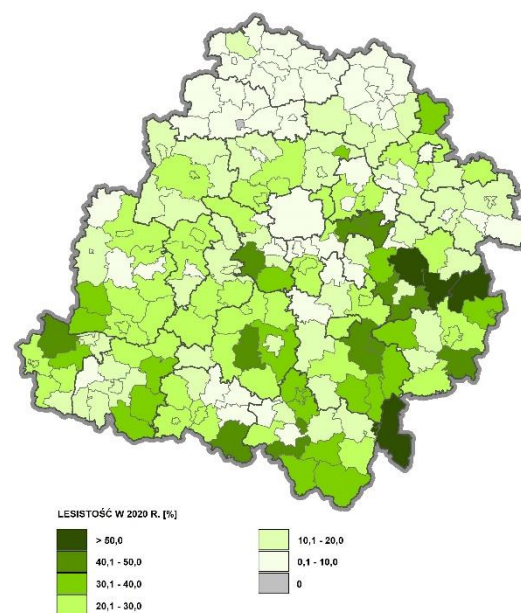
Rys. 4. Klasyfikacja genetyczna gleb

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Atlasu Rzeczypospolitej Polskiej



Rys. 5. Lesistość w województwie w 2020 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS



## LASY

Łódzkie należy do najmniej zalesionych w skali kraju, w 2020 r. wskaźnik lesistości rzędu 21,4%<sup>72</sup> ułożył je na ostatnim miejscu, wskazując zarazem na pilną potrzebę zwiększania powierzchni leśnej. Rozmieszczenie lasów jest nierównomierne: największą lesistością charakteryzują się gminy w środkowo-wschodniej i południowo-wschodniej części województwa, najmniej zalesione są jego północne fragmenty. W 2019 r. w strukturze siedliskowej lasów dominowały siedliska borowe (drzewostany z przewagą gatunków iglastych, najczęściej sosny i świerku), występujące na około 65,1% powierzchni lasów (Polska 48,5%)<sup>73</sup>, w składzie gatunkowym drzewostanów przeważała sosna (73,4%, Polska 57,9%<sup>74</sup>).

## KRAJOBRAZ

Na stan krajobrazu wpływa kondycja jego składników, tj. elementów przyrodniczych - abiotycznych i biotycznych, oraz środowiska antropogenicznego. Krajobraz województwa w przeważającej mierze należy do grupy krajobrazów przyrodniczo-kulturowych ze względu na dominację terenów wiejskich. Przekształcone w różnym stopniu krajobrazy przyrodnicze wraz z krajobrazami kulturowymi pokrywają mniejszą część Łódzkiego.

<sup>68</sup> Warunki przyrodnicze rolnictwa wg województw – wskaźnik waloryzacji rolniczej przestrzeni produkcyjnej. Instytut Uprawy Nawożenia i Gleboznawstwa - Państwowy Instytut Badawczy IUNG-PIB.

<sup>69</sup> Za województwami podlaskim i podkarpackim. Ochrona środowiska 2020, GUS. Warszawa 2020.

<sup>70</sup> koniecznych i potrzebnych

<sup>71</sup> Ochrona środowiska 2020, GUS. Warszawa 2020.

<sup>72</sup> GUS.

<sup>73</sup> Obliczenia własne na podstawie Rocznik Statystyczny Leśnictwa 2020, GUS. Warszawa 2020.

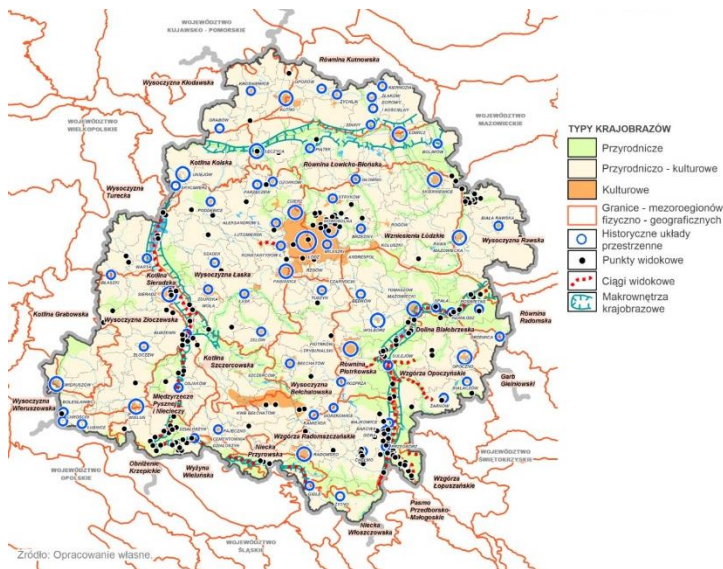
<sup>74</sup> Rocznik Statystyczny Leśnictwa 2020, GUS. Warszawa 2020.



Najmniej znamion przekształcenia antropogenicznego posiada krajobraz przyrodniczy, szczególnie na obszarach objętych ochroną rezerwatową. W nieco mniej nienaruszonym stanie znajdują się takie krajobrazy przyrodnicze, jak naturalne odcinki rzek, krajobrazy bagienno-łąkowe, związane z dolinami rzek i bezodpływowych obniżen o ekstensywnym użytkowaniu, a także krajobrazy największych kompleksów leśnych. Szczątkowy udział mają tutaj krajobrazy bezleśne związane z murawami kserotermicznymi i zbiorowiskami naskalnymi. Z powodu zaniechania użytkowania (zaprzestanie corocznej orki, koszenia, wypasu) krajobrazy rolnicze podlegają przekształceniom w wyniku sukcesji. Jedynie na terenach objętych czynną ochroną człowiek podejmuje próbę ich zachowania.

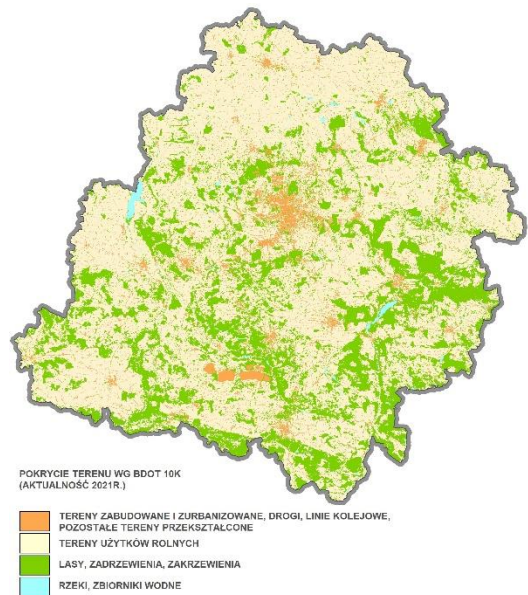
Rys. 6. Typy krajobrazów w województwie łódzkim

Źródło: Opracowanie własne



Rys. 7. Udział form pokrycia terenu w powierzchni województwa

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDOT10K 2021



W województwie łódzkim dominuje krajobraz wiejski przynależący do grupy krajobrazów przyrodniczo-kulturowych. Tworzą go przede wszystkim tereny upraw stanowiące tło krajobrazowe. Urozmaicenie stanowią takie formy pokrycia/zagospodarowania terenu jak: zabudowa wiejska, miejska, przemysłowa, tereny komunikacyjne oraz przyrodnicze - leśne i dolinne. Stan krajobrazu wiejskiego różni się w zależności od rejonu województwa. Na północy dominują wielkopowierzchniowe uprawy, natomiast na południu powierzchnia użytków rolnych jest mniejsza, krajobraz jest bardziej urozmaicony innymi formami pokrycia, a gdzieśgdzie zachował się wstęgowy układ pól i miedz.

Najbardziej przekształcone, a w niektórych przypadkach całkowicie ukształtowane przez człowieka, są krajobrazy kulturowe. Najcenniejszy zasób stanowią pomniki historii i parki kulturowe oraz ośrodki miejskie i wiejskie o zachowanych historycznych układach przestrzennych, często o rodowodzie średniowiecznym i z odznaczającymi się w krajobrazie panoramami zdominowanymi przez wieże kościołów. Przekształceniami negatywnymi charakteryzują się obszary zabudowy przemysłowej i magazynowej, wielkopowierzchniowa eksploatacja surowców naturalnych oraz wielkie farmy energetyki alternatywnej, w których dominują agresywne krajobrazowo dominanty zarówno wysokościowe, jak i kubaturowe oraz powierzchniowe.

Szczególnym przykładem krajobrazu kulturowego są tereny pogórnice charakteryzujące się największymi w Polsce i jednymi z największych w Europie przekształceniami litosfery w wyniku działań górniczych związanych z eksploatacją złóż węgla brunatnego z Pola Bełchatów oraz Pola Szczerców.<sup>75</sup> Przekształcenia krajobrazu związane z: powstaniem wyrobisk oraz zwałowisk zewnętrznych, wylesieniami, wyłączeniami znacznych obszarów z rolniczego użytkowania oraz ingerencją w system hydrograficzny (presunięcia koryt niektórych cieków) oraz infrastrukturą techniczną na terenie górniczym, są znaczną dominantą przestrzenną nie tylko w skali całego regionu, ale również kraju.

<sup>75</sup> W 2019 r. powierzchnia wyrobiska Pola „Bełchatów” wynosiła około 1300 ha, natomiast Pola „Szczerców” 1600 ha.



## STAN WÓD PODZIEMNYCH

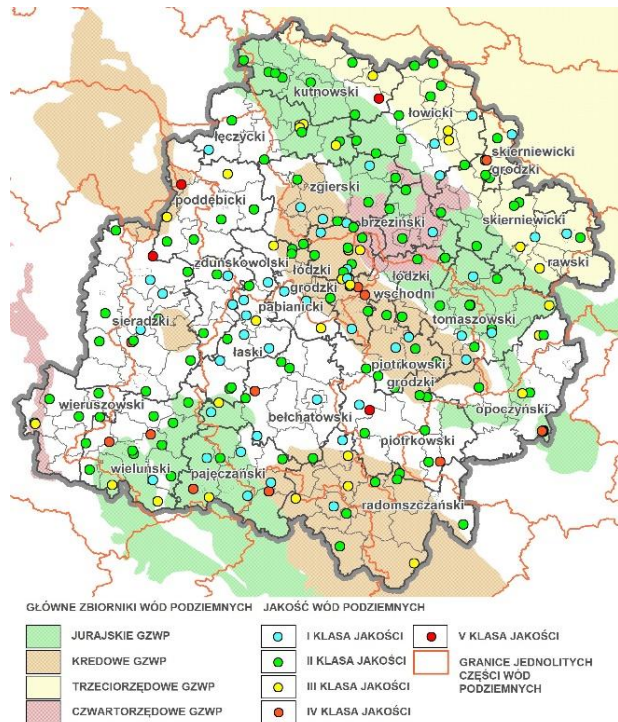
Według danych GUS w 2019 r. zasoby eksploatacyjne wód podziemnych województwa oszacowano na 1 541,2 hm<sup>3</sup> (8,4% ogólnych zasobów kraju)<sup>76</sup>. W stosunku do 2010 r. nastąpił przyrost udokumentowanych zasobów wód podziemnych o 115,8 hm<sup>3</sup>. Na terenie województwa występują cztery główne poziomy wód podziemnych związane z utworami jurajskimi, kredowymi, trzeciorzędowymi i czwartorzędowymi. Łódzkie znajduje się w zasięgu 17 Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP)<sup>77</sup>.

Województwo wyróżnia się w skali kraju występowaniem wód termalnych (m.in. w rejonie Uniejowa, Poddębic, Łęczycy, Ozorkowa, Sieradza, Skierniewic, Zduńskiej Woli, Kleszczowa, Radomska i Wielunia). Według Bilansu zasobów złóż kopalni w Polsce<sup>78</sup> (według stanu na 31.12.2019 r.) na analizowanym obszarze wskazano 7 złóż wód leczniczych i termalnych (wody termalne o temperaturze powyżej 50°C: „Kleszczów GT-1”, „Poddębice”, „Sieradz GT-1”, „Skierniewice GT-1, GT-2”, „Uniejów I”; wody termalne o temperaturze 20-50°C: złożo „Łódź (EC-2, otwór nr 3)”; wody lecznicze zmineralizowane: złożo „Kotowice”).

W 2019 r. województwo znajdowało się w zasięgu 14 Jednolitych Części Wód Podziemnych (JCWPd) i według całościowej oceny stanu (chemiczny i ilościowy) 2 JCWPd zaliczono do stanu słabego, a 12 JCWPd zakwalifikowano do stanu dobrego<sup>79</sup>. Ze względu na oddziaływanie czynników antropogenicznych tylko 2 JCWPd są zagrożone nie osiągnięciem celów środowiskowych<sup>80</sup> W latach 2016-2019 prowadzone w Łódzkiem badania stanu<sup>81</sup> wód podziemnych w ramach sieci monitoringu krajowego<sup>82</sup> i regionalnego<sup>83</sup> obejmowały ogółem 215 punktów pomiarowych. Stwierdzono, że w większości wody podziemne reprezentują II i III klasę jakości (odpowiednio – 54,42% i 16,74% punktów pomiarowych), pozostałe charakteryzowały się I, IV i V klasą jakości (odpowiednio: 21,86%, 5,12% i 1,86% punktów pomiarowych)<sup>84</sup>. Na jakość wód podziemnych negatywny wpływ mają zanieczyszczenia obszarowe pochodzenia rolniczego (nawozy organiczne i chemiczne zawierające azotany, środki ochrony roślin), które wraz z wodami opadowymi infiltrują i przedostają się do poziomów wodonośnych.

Rys. 8. Wody podziemne

Źródło: Opracowanie własne na podstawie monitoringu GIOŚ w latach 2017-2019, monitoringu WIOŚ w latach 2016-2018, PiG



<sup>76</sup> Wg Bilansu zasobów eksploatacyjnych i dyspozycyjnych wód podziemnych Polski wg stanu na 31.12.2019 r., PiG-PIB, Warszawa, 2020, maksymalna wartość zasobów eksploatacyjnych wyniosła 175932,12 m<sup>3</sup>/h i przekraczała średnie wartości dla Polski.

<sup>77</sup> Objasnienia do mapy geosrodowiskowej Polski 1 : 50 000 Województwo łódzkie, Warszawa 2014.

<sup>78</sup> Państwowy Instytut Geologiczny, Państwowy Instytut Badawczy, Warszawa 2020 r.

<sup>79</sup> Wg Raportu z oceny stanu jednolitych części wód podziemnych w dorzeczach - stan na 2019 rok GIOŚ 2019 r. w województwie sklasyfikowano JCWPd o numerach 47, 62, 63, 65, 71, 72, 73, 81, 82, 83, 84, 85, 98, 99. Pod względem oceny stanu chemicznego wszystkie JCWPd zakwalifikowane zostały do stanu dobrego. Pod względem stanu ilościowego dwie JCWPd (62 i 83) zakwalifikowano do stanu słabego, a pozostałe 12 do dobrego.

<sup>80</sup> Projekt „Programu ochrony środowiska województwa łódzkiego na lata 2021-2024 z perspektywą do 2028” za kartami informacyjnymi JCWPd <https://www.pgi.gov.pl/>, [dostęp 20.10.2020 r.]; ocena stanu ilościowego i chemicznego na podstawie: „Raport o stanie jednolitych części wód podziemnych w dorzeczach - stan na rok 2016”, ocena ogólna stanu JCWPd, ocena ryzyka i cele środowiskowe na podstawie dokumentu „Opracowanie celów środowiskowych z 2019 r.” z PGW WP.

<sup>81</sup> Wg Państwowego Monitoringu Środowiska klasyfikacja jakości wód: I klasa – bardzo dobra; II klasa – dobrej; III klasa – zadowalająca; IV klasa – niezadowalająca; V klasa – zła.

<sup>82</sup> Badania w ramach krajowego monitoringu zwykłych wód podziemnych prowadzone w latach 2017 – 2019 objęły w Łódzkiem 55 punktów pomiarowych i wykazały, że wody podziemne w większości reprezentują II i III klasę jakości (odpowiednio - 43,64% i 32,73% punktów pomiarowych), a pozostałe charakteryzowały się IV i V klasą jakości (odpowiednio 16,36% i 7,27% punktów pomiarowych). Dane wg Raportu z oceny stanu jednolitych części wód podziemnych w dorzeczach - stan na 2019 rok, Załącznik 2. Klasyfikacja jakości wody w punktach SOBWP. GIOŚ, Stan środowiska w województwie łódzkim Raport 2020 GIOŚ.

<sup>83</sup> Badania w ramach sieci monitoringu regionalnego prowadzone w latach 2016 – 2018 objęły w Łódzkiem 160 punktów pomiarowych i wykazały, że wody podziemne reprezentowały w większości I i II klasę jakości (odpowiedni: 29,38% i 58,13% punktów pomiarowych [p.p.]), pozostałe charakteryzowały się III i IV klasą (odpowiedni: 11,25 % p.p. i 1,25% p.p.). Dane wg Raportów o stanie środowiska w województwie łódzkim (2016, 2017, 2020), WIOŚ, GIOŚ, Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Łódzkiem.

<sup>84</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 lutego 2020 r. w sprawie przyjęcia "Programu działań mających na celu zmniejszenie zanieczyszczenia wód azotanami pochodzącymi ze źródeł rolniczych oraz zapobieganie dalszemu zanieczyszczeniu". Program uwzględnia postanowienia tzw. Dyrektywy Azotanowej (Dyrektywa UE 91/676/EWG).



W województwie stwierdzono występowanie 11 JCWPd<sup>85</sup> wrażliwych na zanieczyszczenie związkami azotu ze źródeł rolniczych. Łódzkie znajduje się w obrębie regionów wodnych Warty i Środkowej Wisły będących obszarami szczególnie narażonymi, z których odpływ azotu ze źródeł rolniczych do wód należy ograniczyć, a szczegółowe działania w tym zakresie określa krajowy Program działań mających na celu zmniejszenie zanieczyszczenia wód azotanami pochodzącymi ze źródeł rolniczych oraz zapobieganie dalszemu zanieczyszczeniu<sup>86</sup>.

Istotnym zagrożeniem dla wód podziemnych w dłuższej perspektywie jest wzrost częstości występowania oraz przyrost czasu trwania suszy hydrologicznej i glebowej, przyczyniających się do obniżania poziomu wód podziemnych. Prognozowane zmiany klimatu skutkujące skróceniem czasu zalegania pokrywy śnieżnej oraz zmniejszeniem częstotliwości i intensywności opadów śniegu będą niekorzystnie wpływać na odnawianie wód podziemnych. W połączeniu ze wzrostem intensywności rolnictwa może to przyczynić się do wzrostu stężenia zanieczyszczeń.

Dużym zagrożeniem dla obecnego zasobu wód podziemnych jest lej depresji powstały w rejonie odkrywkowej kopalni węgla brunatnego Bełchatów i Szczerców w wyniku odwodnienia złoża, w tym istniejący (wynoszący 482 km<sup>2</sup>) oraz prognozowany (na najbliższe lata). Według prognoz<sup>87</sup> zasięg leja wokół odkrywki Bełchatów i Szczerców w 2025 r. wyniesie ok. 390 km<sup>2</sup>.

Potencjalne zagrożenie dla czystości wód podziemnych stanowią również zamknięte składowiska odpadów przeznaczone do rekultywacji. W województwie zidentyfikowano 20 takich składowisk<sup>88</sup>.

## STAN WÓD POWIERZCHNIOWYCH

O specyfice hydrograficznej województwa decyduje jego wododziałowe położenie pomiędzy dorzecziami rzek Wisły i Odry. W Łódzkiem znajduje się wiele małych cieków o stosunkowo niedużych przepływach oraz niewielkich zlewniach o bardzo małej zdolności retencyjnej. Głównymi rzekami tworzącymi sieć hydrograficzną są: Pilica, Warta i Bzura oraz ich największe dopływy: Czarna Maleniecka, Wolbórka, Luciąża, Ner, Widawka, Oleśnica, a także Ochnia, Rawka i Mroga. Ponadto największymi zbiornikami retencyjnymi w województwie są: Zbiornik Sulejowski i Zbiornik Jeziorsko. Wśród mniejszych zbiorników należy wymienić m.in.: Cieszanowice, Miedzna, Próba i Smardzew. Całkowita pojemność obiektów małej retencji wodnej<sup>89</sup> w 2019 r. wyniosła w Łódzkiem 19 251 dam<sup>3</sup>.

Wody powierzchniowe województwa są silnie zanieczyszczone, a ich jakość w latach 2014-2019 uległa pogorszeniu. Zły stan wód zdiagnozowano dla 95,3% spośród 192 ogółu badanych Jednolitych Części Wód Powierzchniowych (JCWP)<sup>90</sup>. Zły stan większości rzek województwa wynika z ich niskiego stanu lub potencjału ekologicznego oraz stanu chemicznego. Najbardziej zanieczyszczone rzeki to m.in.: Bzura (stare koryto), Łódka, Jasień, Kanały: Łęka-Dobrogosty, Strzegociński, Ner (od Dobrzyńki do Zalewki), Pichna (od Urszulinki do ujścia), Pilica (od Zbiornika Sulejów do Wolbórki), Warta (od Zbiornika Jeziorsko do Siekiernika) oraz Wierzniça. Spośród badanych JCWP zaledwie 12 charakteryzowało się dobrym stanem/potencjałem ekologicznym, 116 JCWP umiarkowanym, a pozostałe 64 słabym bądź złym. Większość JCWP charakteryzowało się stanem chemicznym poniżej dobrego (127), a dobrym zaledwie 10 (w przypadku 55 nie dokonano klasyfikacji)<sup>91</sup>.

<sup>85</sup> Jednolite części wód powierzchniowych (JCWP) wrażliwe na zanieczyszczenie związkami azotu ze źródeł rolniczych w regionach wodnych Warty oraz Środkowej Wisły na obszarze województwa łódzkiego zostały wykazane na podstawie:

- ROZPORZĄDZENIA DYREKTORA REGIONALNEGO ZARZĄDU GOSPODARKI WODNEJ W POZNANIU z dnia 28 lutego 2017 r. w sprawie określenia w regionie wodnym Warty wód powierzchniowych i podziemnych wrażliwych na zanieczyszczenie związkami azotu ze źródeł rolniczych oraz obszaru szczególnie narażonego, z którego odpływ azotu ze źródeł rolniczych do tych wód należy ograniczyć (Dz.Urz.W.Ł. z dnia 1 marca 2017 r., poz. 1077),

- ROZPORZĄDZENIA DYREKTORA REGIONALNEGO ZARZĄDU GOSPODARKI WODNEJ W WARSZAWIE z dnia 29 marca 2017 r. w sprawie określenia wód powierzchniowych i podziemnych wrażliwych na zanieczyszczenie związkami azotu ze źródeł rolniczych oraz obszaru szczególnie narażonego, z którego odpływ azotu ze źródeł rolniczych do tych wód należy ograniczyć w granicach regionów wodnych: Środkowej Wisły, Łyny i Węgorapy, Niemna, Świeżej oraz Jarft (Dz.Urz.W.Ł. z dnia 31 marca 2017 r., poz. 1668).

<sup>86</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 lutego 2020 r. w sprawie przyjęcia „Programu działań mających na celu zmniejszenie zanieczyszczenia wód azotanami pochodzącymi ze źródeł rolniczych oraz zapobieganie dalszemu zanieczyszczeniu” (Dz.U. 2020, poz. 243).

<sup>87</sup> Wg Szkieca sytuacyjnego zasięgu leja depresji ZG KWB „Bełchatów”, 1:100 000, stan na 31.03.2018 r.; „Operat wodnoprawny na odwodnienie Zakładu Górniczego KWB „Bełchatów”, Poltegor-projekt, 2014 r.

<sup>88</sup> Stan na styczeń 2021 r. Dane wg urzędów gmin.

<sup>89</sup> GUS Ochrona środowiska 2020.

<sup>90</sup> Ocena stanu jednolitych części wód rzek i zbiorników zaporowych w latach 2014-2019 na podstawie monitoringu, GIOŚ 2019. Dla pozostałych 4,7% JCWP wystąpił brak możliwości wykonania oceny.

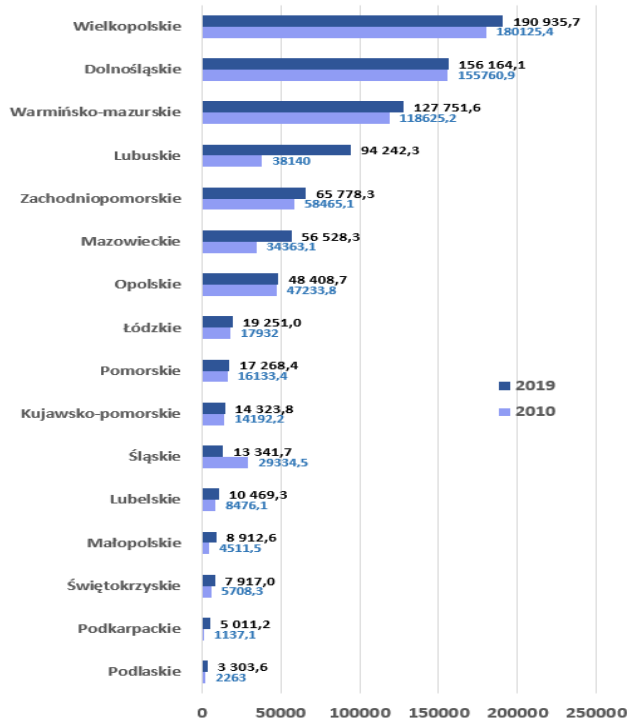
<sup>91</sup> Zgodnie z Planami gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy: Wisły, Odry (Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r., poz.: 1911, 1967) realizacja celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych (osiągnięcie dobrego stanu/potencjału ekologicznego i dobrego stanu chemicznego) oraz podziemnych (osiągnięcie dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ilościowego) powinna zachodzić w możliwie najkrótszym terminie. Jednakże z powodu występowania istotnych oddziaływań antropogenicznych wyznaczone cele środowiskowe mogą być niezrealizowane, dlatego przedłużenie terminu ich osiągnięcia zostało określone do 2021 r. lub 2027 r.



Mimo prowadzonych sukcesywnie prac związanych z budową i modernizacją oczyszczalni ścieków, nadal głównym źródłem zanieczyszczeń wód powierzchniowych są ścieki komunalne i przemysłowe ze źródeł punktowych, ponadto zanieczyszczenia ze źródeł rozproszonych i obszarowych (spłukiwane opadami z terenów zurbanizowanych i rolnych, pochodzące od ludności niekorzystającej z systemu kanalizacji zbiorczej oraz z tzw. depozycji atmosferycznej)<sup>92</sup> oraz liniowe (pochodzenia komunikacyjnego).

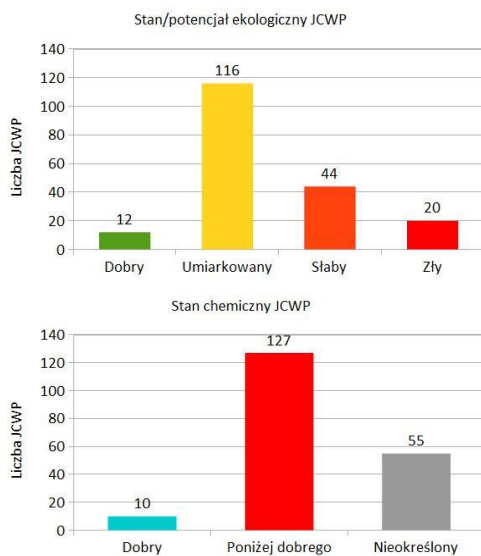
Rys. 9. Pojemność całkowita obiektów małej retencji wodnej wg województw w 2010 i 2019 r. [dam<sup>3</sup>]

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS Ochrona środowiska 2011, 2020



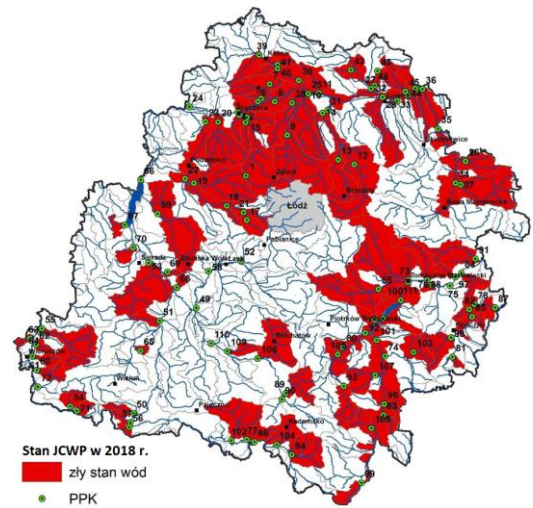
Rys. 11. Stan ekologiczny i chemiczny JCWP w latach 2014-2019

Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Ocena stanu jednolitych części wód rzek i zbiorników zaporowych w latach 2014-2019 na podstawie monitoringu”, GIOŚ 2019.



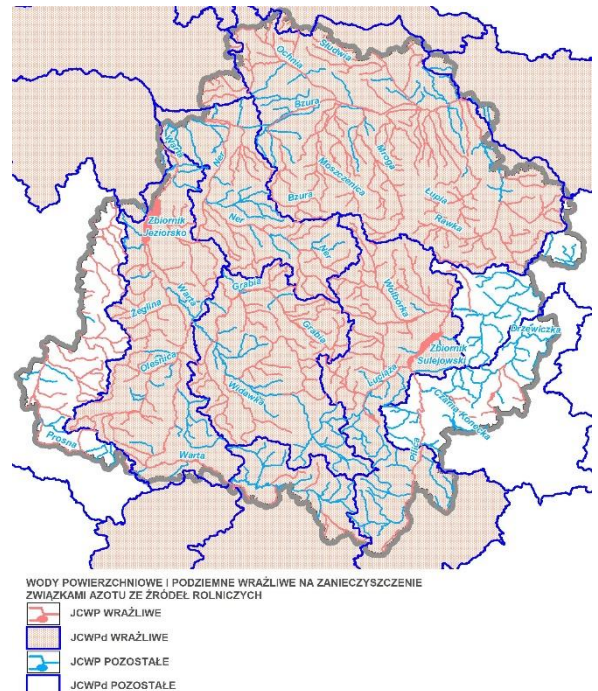
Rys. 10. Stan jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP)

Źródło: Stan środowiska w województwie łódzkim raport 2020, GIOŚ, Łódź 2020



Rys. 12. JCWP i JCWPd wrażliwe na zanieczyszczenie związkami azotu ze źródeł rolniczych

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rozp. Dyr. RZGW w W-wie z dn. 29.03.2017 r. oraz Dyr. RZGW w Poznaniu z dn. 28.02.2017 r.



<sup>92</sup> Wg Planów gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy: Wisły, Odry (Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r., poz.: 1911, 1967). Depozycja atmosferyczna – źródło zanieczyszczeń wód powierzchniowych przez wielocząsteczkowe węglowodory aromatyczne (WVA) pochodzące z niskiej emisji.





Obecnie najistotniejszym problemem środowiskowym w województwie jest eutrofizacja wód powierzchniowych. Ze względu na ograniczone zdolności samooczyszczania, szczególnie narażone na to zjawisko są zbiorniki wodne, w których dochodzi do kumulacji stężeń substancji biogenych i wystąpienia niekorzystnych warunków tlenowych. Stan wód dla trzech przebadanych w 2019 r. zbiorników (Sulejowski, Jeziorsko i Wąglanka-Miedzna) oceniono jako zły. Najstabszym potencjałem ekologicznym charakteryzuje się Zbiornik Sulejowski<sup>93</sup>, gdzie eutrofizacja przyczyniła się do znacznej degradacji jego walorów przyrodniczych i turystycznych (m.in. do zakwitów sinic). Ponadto w Łódzkiem 121 JCWP uznano za wrażliwe na zanieczyszczenie związkami azotu ze źródeł rolniczych, odpowiedzialnymi za wysoki poziom eutrofizacji<sup>94</sup>.

## JAKOŚĆ POWIETRZA ATMOSFERYCZNEGO

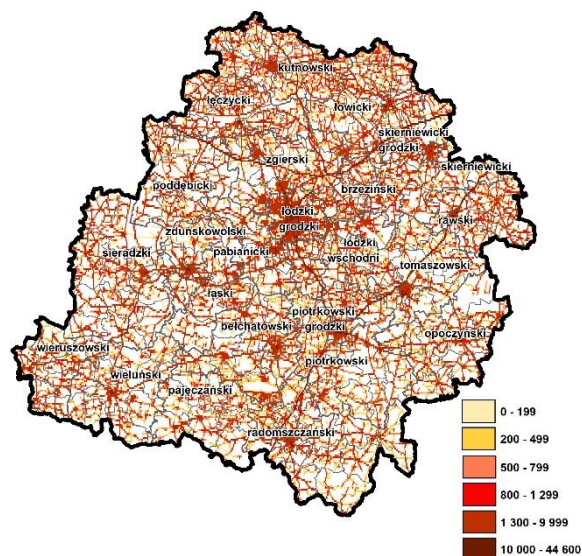
Szczególnym problemem w województwie łódzkim, zwłaszcza w jego największych miastach, jest niska i wciąż niezadowalająca jakość powietrza atmosferycznego związana z emisją powierzchniową, liniową oraz punktową.

Na niską jakość powietrza duży wpływ ma m.in. emisja liniowa z transportu drogowego. Wysokie natężenie ruchu przyczynia się do zwiększania stężenia tlenków azotu, tlenków węgla i metali ciężkich. W wyniku tego przy wysokiej temperaturze wzrasta stężenie ozonu, a na terenach silnie zurbanizowanych dochodzi do powstania tzw. smogu fotochemicznego. Największa koncentracja tej emisji związana jest rejonami przebiegu autostrad A1 i A2, drogi ekspresowej S8 i gęstej sieci drogowej w aglomeracji łódzkiej. Problem emisji liniowej odczuwalny jest w centrach dużych miast, zwłaszcza Łodzi i Piotrkowa Trybunalskiego.

W latach 2016-2019 w województwie łódzkim odnotowano wzrost wielkości emisji liniowej podstawowych gazów cieplarnianych i głównych zanieczyszczeń powietrza z 3 897,23 tys. ton do 5241,99 tys. ton z transportu drogowego (tab.9). Największy udział wśród emitowanych substancji w województwie łódzkim dotyczył dwutlenku węgla, tlenku węgla i tlenków azotu. Jednocześnie emisja liniowa w zakresie tlenków azotu stanowiła 32,2% całkowitej emisji tego gazu<sup>96</sup>. Emisja liniowa przyczynia się do powstawania gazów cieplarnianych, a ich główny składnik - dwutlenek węgla stanowił w 2019 r. największy udział (na poziomie 98,72%) wśród substancji wyemitowanych przez transport drogowy w województwie łódzkim. Wg JASPERS „ponad 15% całkowitej emisji gazów cieplarnianych (GC) w Polsce pochodzi z sektora transportu – drugiego największego źródła zaraz po produkcji energii, a drogi są odpowiedzialne za ponad 97% emisji w sektorze transportu.”<sup>97</sup>

Rys. 13. Lokalizacja liniowych źródeł emisji zanieczyszczeń<sup>95</sup> na obszarze województwa łódzkiego w 2019 roku

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KOBiZE



<sup>93</sup> Ocena stanu jednolitych części wód rzek i zbiorników zaporowych w latach 2014-2019 na podstawie monitoringu, GIOŚ 2019.

<sup>94</sup> Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie kryteriów wyznaczania wód wrażliwych na zanieczyszczenie związkami azotu ze źródeł rolniczych (Dz.U. z 2002 r. Nr 241, poz. 2093) zostało uchylone z dniem 1 stycznia 2018 r. Jednolite części wód powierzchniowych (JCWP) wrażliwe na zanieczyszczenie związkami azotu ze źródeł rolniczych w regionach wodnych Warty oraz Środkowej Wisły na obszarze województwa łódzkiego zostały wykazane na podstawie:

- ROZPORZĄDZENIA DYREKTORA REGIONALNEGO ZARZĄDU GOSPODARKI WODNEJ W POZNANIU z dnia 28 lutego 2017 r. w sprawie określenia w regionie wodnym Warty wód powierzchniowych i podziemnych wrażliwych na zanieczyszczenie związkami azotu ze źródeł rolniczych oraz obszaru szczególnie narażonego, z którego odpływ azotu ze źródeł rolniczych do tych wód należy ograniczyć (Dz.Urz.W.Ł. z dnia 1 marca 2017 r., poz. 1077);

- ROZPORZĄDZENIA DYREKTORA REGIONALNEGO ZARZĄDU GOSPODARKI WODNEJ W WARSZAWIE z dnia 29 marca 2017 r. w sprawie określenia wód powierzchniowych i podziemnych wrażliwych na zanieczyszczenie związkami azotu ze źródeł rolniczych oraz obszaru szczególnie narażonego, z którego odpływ azotu ze źródeł rolniczych do tych wód należy ograniczyć w granicach regionów wodnych: Środkowej Wisły, Łyny i Węgorapy, Niem na, Świeżej oraz Jarft (Dz.Urz.W.Ł. z dnia 31 marca 2017 r., poz. 1668).

<sup>95</sup> SOX, NOX, PM 10, PM 2.5, benzopiren, NH<sub>3</sub>, CO, niemetanowe związki organiczne (NMLZO).

<sup>96</sup> Rocznej oceny jakości powietrza w województwie łódzkim w 2019 r. (dla danych za rok 2019).

<sup>97</sup> JASPER, Zmiany klimatu a regionalne plany transportowe, Warszawa 2021 (prezentacja ze spotkania).



W 2019 roku województwo łódzkie znalazło się na zarówno na **5 miejscu w kraju pod względem wielkości sumarycznej emisji liniowej**, jak i z **emisji poszczególnych gazów tj.:**

- **dwutlenku węgla** (5175,02 tys. ton, po województwach: mazowieckim, wielkopolskim, śląskim i małopolskim),
- **metanu** (0,39 tys. ton, po województwach: mazowieckim, wielkopolskim, śląskim, małopolskim);
- **dwutlenku siarki** (0,04 tys. ton, po województwach: mazowieckim, wielkopolskim, śląskim, dolnośląskim i lubelskim),
- **tlenku węgla** (41,17 tys. ton, po województwach: mazowieckim, wielkopolskim, śląskim, małopolskim).  
Pod względem emisji pozostałych gazów województwo łódzkie zajęło 4 lokatę:
- **podtlenek azotu** (0,18 tys. ton, po województwach: mazowieckim, wielkopolskim, śląskim),
- **tlenki azotu** (22,68 tys. ton, po województwach: mazowieckim, wielkopolskim, śląskim).

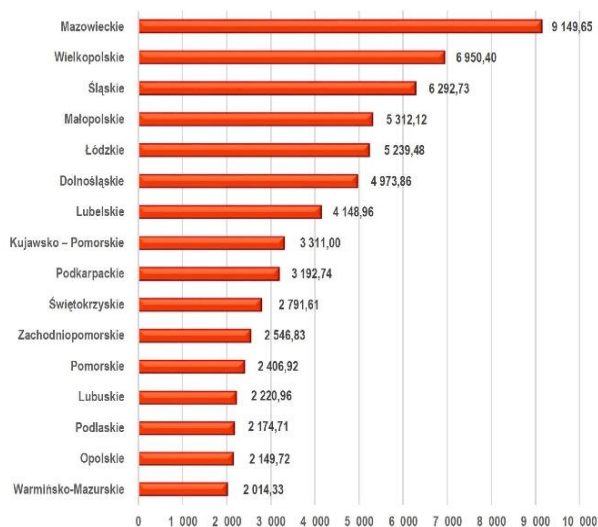
Tab. 9. Wielkość rocznej emisji podstawowych gazów cieplarnianych i głównych zanieczyszczeń powietrza dla województwa łódzkiego w latach 2016-2019

EMISJA	2016 W TYS. TON	2017 TYS. TON	2018 TYS. TON	2019 TYS. TON
PM10	bd	1,52	1,52	1,43
PM2,5	bd	1,20	1,20	1,08
B(a)P	bd	0,0000113	0,0000215	0,0000231
CO <sub>2</sub>	3 843,23	4 586,20	5093,00	5175,02
CH <sub>4</sub>	0,32	0,40	0,41	0,39
N <sub>2</sub> O	0,12	0,16	0,18	0,18
SO <sub>2</sub>	0,00	0,04	0,05	0,04
NO <sub>x</sub>	17,75	22,99	23,74	22,68
CO	35,81	42,03	40,75	41,17
<b>Razem</b>	<b>3 897,23</b>	<b>4654,54</b>	<b>5160,85</b>	<b>5241,99</b>

Źródło: KOBiZE

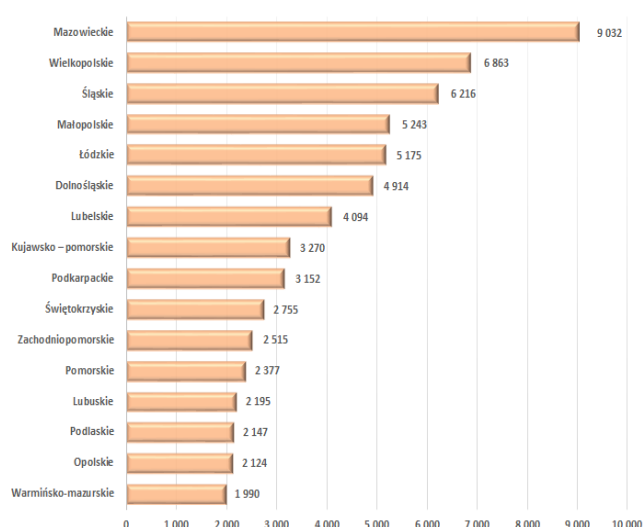
Rys. 14. Sumaryczna wielkość emisji liniowej zanieczyszczeń dla poszczególnych województw w 2019 r. [tys. t/rok]

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KOBiZE



Rys. 15. CO<sub>2</sub> z transportu drogowego według województw w 2019 r. [tys. t/rok]

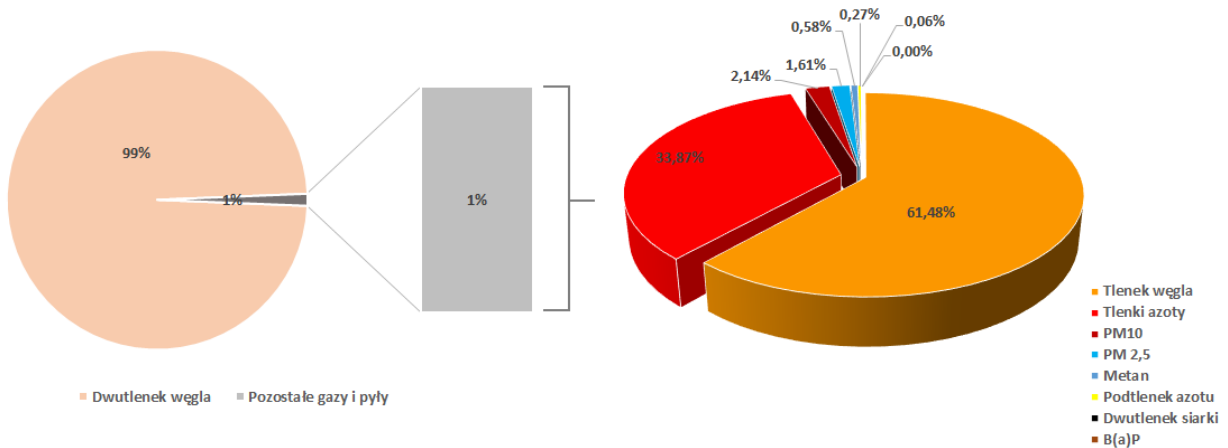
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KOBiZE





Rys. 16. Udział zanieczyszczeń emisji liniowej w województwie łódzkim w 2019 r. [tys. t/rok]

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KOBIZE



W ośrodkach osadniczych emisja liniowa kumulując się z emisją powierzchniową (tzw. niską emisją) wzmacnia negatywne zjawisko smogu. Emisja powierzchniowa związana ze spalaniem paliw stałych w paleniskach domowych, skutkuje przekroczeniami poziomu docelowego benzo(a)pirenu w pyłe zawieszonym PM10, jak również dopuszczalnej wartości dobowej pyłu zawieszonego PM10, dopuszczalnej wartości średniej rocznej pyłu zawieszonego PM2,5, poziomu celu długoterminowego stężenia ozonu oraz powstawaniem smogu, przyczyniającego się do złego stanu zdrowia mieszkańców. Pod względem przekroczeń miasta województwa znajdują się w krajowej czołówce. Problem dotyczy nie tylko aglomeracji łódzkiej, ale również innych ośrodków miejskich (m.in. Piotrkowa Trybunalskiego, Radomska, Tomaszowa Mazowieckiego, Zduńskiej Woli<sup>98</sup>).

W 2020 r. przekroczenia dopuszczalnej wartości średniodobowej stężenia pyłu zawieszonego PM10 odnotowano w 7 ośrodkach (Łódź, Pabianicach, Zgierzu, Piotrkowie Trybunalskim, Radomsku, Zduńskiej Woli, Ksawerowie), przy czym najwyższe w Zgierzu. W 2019 r. cztery miasta z województwa znalazły się w grupie 21 ośrodków z Polski<sup>99</sup>, w których odnotowano co najmniej 60 dni ze stężeniem PM10 większym niż 50 µg/m<sup>3</sup>. Najdłuższy okres z wysokim poziomem zanieczyszczeń zaobserwowano w Zgierzu (60 dni), Piotrkowie Trybunalskim (60 dni), Radomsku (64 dni) i Zduńskiej Woli (61 dni).

Poziom docelowy benzo(a)pirenu w pyłe PM10 w 2020 r. osiągnął wartości powyżej normy na 18 stanowiskach pomiarowych, w tym w Łodzi, Pabianicach, Bełchatowie, Brzezinach, Kutnie, Łowiczu, Opocznie, Piotrkowie Trybunalskim, Radomsku, Rawie Mazowieckiej, Sieradzu, Skierniewicach, Tomaszowie Mazowieckim, Uniejowie, Wieluniu i Zduńskiej Woli. Najwyższy poziom docelowy benzo(a)pirenu utrzymywał się w Brzezinach, Radomsku oraz Skierniewicach (4,2 do 3,4). W okresie 2016-2020 zauważono spadek wskaźnika BaP(PM10) w Tomaszowie Mazowieckim (z 15,2 do 3,0), jednak wciąż pozostaje on znacząco powyżej dopuszczalnej normy i należy zauważyć, że wahania wskaźników emisji są uwarunkowane często lokalnymi warunkami pogodowymi (inwersją termiczną, występowaniem wiatrów).

Zbyt wysoki poziom dopuszczalnego stężenia pyłu zawieszonego PM2,5 został odnotowany w strefie aglomeracji łódzkiej w Zgierzu, ale także w Piotrkowie Trybunalskim oraz Radomsku. Należy jednak zauważyć, że w większości miast, w których nie odnotowano przekroczeń w 2020 r., stacje pomiarowe wykazywały wysokie wartości stężeń<sup>100</sup>. Problem jakości powietrza dotyczy także obszarów wiejskich, gdzie głównym źródłem ciepła są indywidualne instalacje grzewcze opalane paliwami stałymi.

O jakości powietrza w województwie łódzkim decyduje również emisja punktowa. Pod tym względem w 2020 r. Łódźkie znajdowało się w grupie województw o najwyższych wskaźnikach emisji: dwutlenku siarki (37,6 tys. ton, 1. miejsce w kraju), tlenków azotu (27,5 tys. ton, 1. miejsce), pyłów (1,62 tys. ton, 6. miejsce), tlenków węgla (23,7 tys. ton, 3. miejsce), dwutlenku węgla (35 436,9 tys. ton, 1. miejsce).

<sup>98</sup> Roczna ocena jakości powietrza w województwie łódzkim - raport wojewódzki za rok 2020, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Łodzi, Łódź 2021.

<sup>99</sup> <http://powietrze.gios.gov.pl>.

<sup>100</sup> Roczna ocena jakości powietrza w województwie łódzkim - raport wojewódzki za rok 2020, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Łodzi, Łódź 2021.



Emitentami przyczyniającymi się do takiego poziomu emisji są przede wszystkim zakłady szczególnie uciążliwe, które w 2020 r. wyemitowały ogółem 35 547,4 tys. ton zanieczyszczeń gazowych (1. miejscu w kraju), z czego 99,7% stanowiła emisja dwutlenku węgla. W porównaniu do 2010 r. emisja dwutlenku węgla zmalała o 0,28 p.p., przy jednoczesnym spadku wybranych zanieczyszczeń gazowych i pyłowych.

Należy zauważyć, że znaczna emisja punktowa w województwie łódzkim jest głównie pochodzenia energetycznego. Największymi emitentami gazów i pyłów w województwie łódzkim są: Elektrownia Bełchatów, Elektrociepłownie łódzkie, zakłady energetyczne produkujące ciepło na potrzeby innych miast województwa (w Zgierzu, Piotrkowie Trybunalskim, Pabianicach, Sieradzu, Zduńskiej Woli, Skierniewicach, Wieluniu i Radomsku), Huta Szkła EUROGLAS POLSKA Sp. z o.o. (Os. Niewiadów gm. Ujazd), PFLEIDERER PROSPAN S.A. (Wieruszów), Cementownia „WARTA” S.A., OPOCZNO I Sp. z o.o. w Opocznie<sup>101</sup>.

Problemem w zakresie bardzo niskiej jakości powietrza jest tempo wdrażania uchwały antysmogowej oraz programów ochrony powietrza<sup>102</sup>, niedostateczny monitoring zanieczyszczeń oraz niska świadomość ekologiczna mieszkańców. W dalszym ciągu wiele obiektów wymaga termomodernizacji, a sieci ciepłownicze nie są wystarczająco rozwinięte. W zakresie infrastruktury komunikacyjnej w wielu miejscowościach tranzytowy oraz wzmożony lokalny ruch samochodowy nadal jest prowadzony przez obszary zwartej zabudowy, a transport wymaga doinwestowania w kierunku zmniejszania jego emisyjności. Istniejące trasy rowerowe nie tworzą spójnej i bezkolizyjnej sieci. Ponadto problemem w zakresie przewietrzania terenów zurbanizowanych jest zabudowywanie korytarzy napowietrzających.

Zanieczyszczenia powietrza wpływają na zdrowie mieszkańców województwa nie tylko w sposób bezpośredni (w procesie oddychania), ale mogą osiadać na roślinach, dostawać się do gleby i wody. Tymi drogami substancje zawarte pierwotnie w powietrzu mogą być wchłaniane przez rośliny i w nich akumulowane, a w konsekwencji, wraz z spożywaniem produktów roślinnych, substancje szkodliwe dostają się zarówno do organizmów ludzi, jak i zwierząt. Ponadto zanieczyszczenie powietrza niekorzystnie wpływa na wielkość plonów, co może być szczególnie odczuwalne w przypadku upraw ekologicznych.

Podsumowując emisja liniowa, która w istotny sposób decyduje o złej jakości powietrza będąc jest przyczyną występowania w powietrzu szkodliwych substancji (w tym gazów cieplarnianych), które mają negatywny wpływ na środowisko, w tym zdrowie człowieka.

Wpływ substancji powstających w ramach emisji liniowej na środowisko (w tym człowieka)	
SUBSTANCJE POWSTAJĄCE W RAMACH EMISJI LINIOWEJ	PRZYKŁADY NEGATYWNEGO WPŁYWU NA ŚRODOWISKO (W TYM CZŁOWIEKA)
pyły zawieszone z drobkami sadzy itp. (w zależności od frakcji cząsteczek są to PM10, PM5 lub PM2,5)	Skrócenie długości życia (od 6 do 12 mies.) Negatywne oddziaływanie na układ oddechowy (przyczyna astmy oskrzelowej, infekcje dróg oddechowych, zwiększenie ryzyka zachorowań na raka płuca), układ krążenia i nerwowy Negatywny wpływ – im mniejsza frakcja tym większa szkodliwość
dwutlenek siarki (SO <sub>2</sub> )	kwaśne deszcze
tlenki azotu (NO <sub>x</sub> )	smog, dziura ozonowa
metale ciężkie (Hg - rtęć, Cd - kadm, Pb - ołów, Mn - mangan, Cr - chrom)	szkodliwe dla ludzi, zwierząt i roślin
wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne (WWA - m.in. α-benzopiren)	substancje rakotwórcze i powodujące silne zatrucia
dioksyny	trujące związki chemiczne odpowiedzialne za pojawienie się nowotworów czy bezpłodności
tlenki węgla (w tym dwutlenek węgla)	toksyczne gazy powodujące niedotlenienie tkanek u zwierząt (CO); efekt cieplarniany (CO <sub>2</sub> )

Źródło: Opracowanie na podstawie kwerendy Internetu

<sup>101</sup> Wg GUS Ochrona Środowiska 2020. Wg Raportu o stanie środowiska w województwie łódzkim w 2017 r. (WiOŚ).

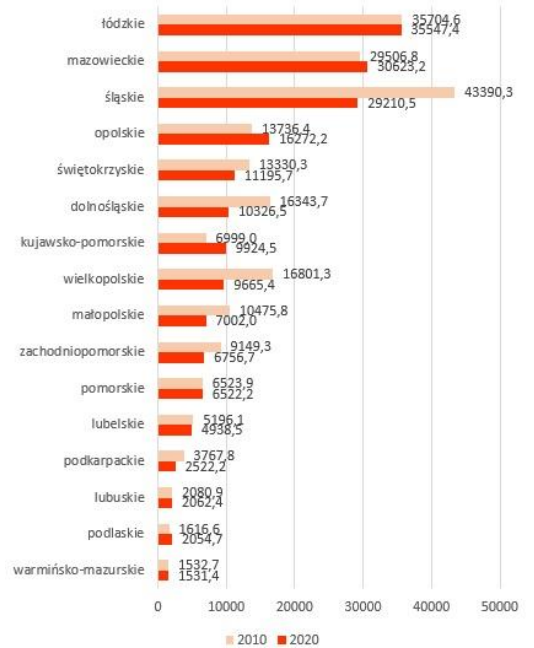
<sup>102</sup> Dla stref, w których odnotowano przekroczenia poziomu dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń.



Rys.17. Emisja zanieczyszczeń pyłowych z zakładów szczególnie uciążliwych według województw w 2010 i 2020 r. [tys. t/rok]  
Źródło: BDL, GUS<sup>103</sup>



Rys.18. Emisja tlenku azotu z zakładów szczególnie uciążliwych według województw w 2010 i 2020 r. [tys. t/rok]  
Źródło: BDL, GUS

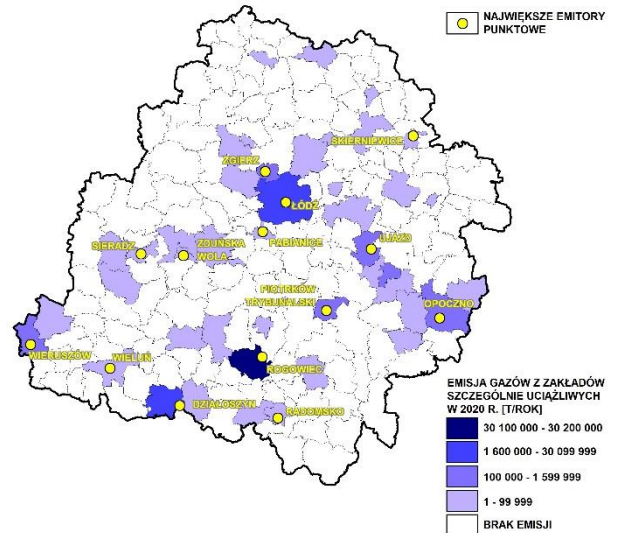
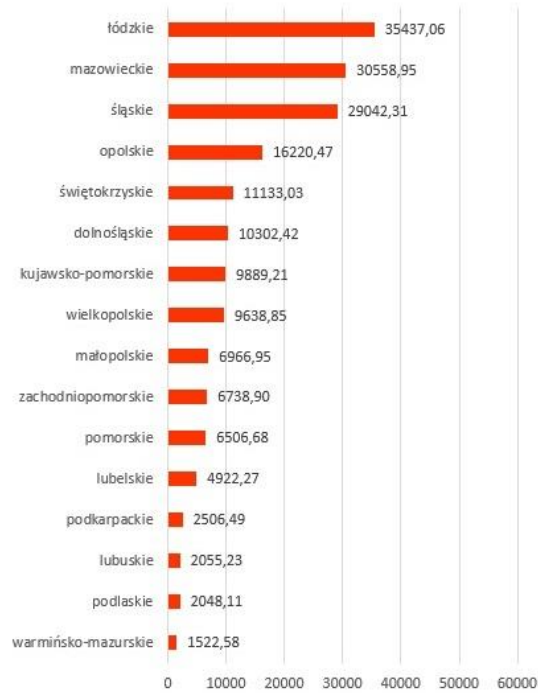


Rys.16. Emisja gazów z zakładów szczególnie uciążliwych w 2020 r. [t/rok]

Rys.26. Emisja gazów z zakładów szczególnie uciążliwych w 2020 r. [t/rok]

Rys.19. Emisja wybranych gazów cieplarnianych i ich prekursorów według województw w 2020 r.  
Źródło: BDL, GUS

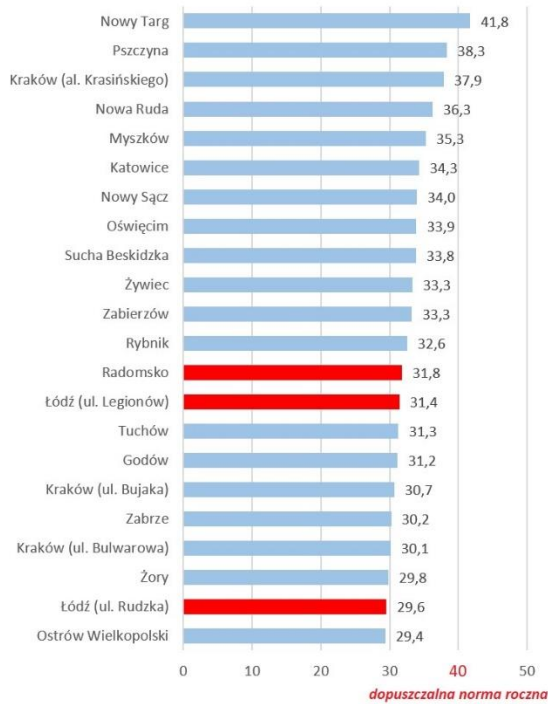
Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS



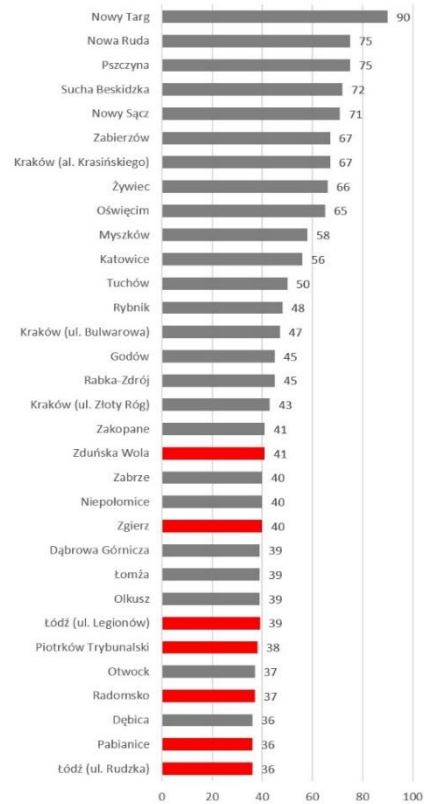
<sup>103</sup> Szczegółowe informacje o wskaźniku GUS w metryce: <http://form.stat.gov.pl/formaty/badanie.php?rok-pbssp=2021&bid=7>



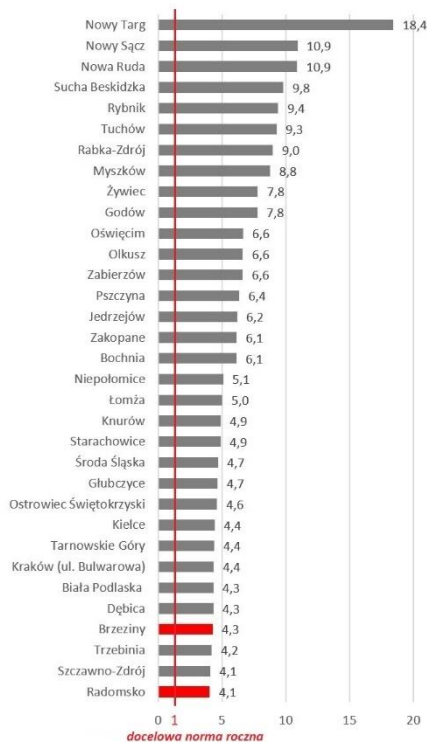
**Rys.21. Miasta o najwyższym stężeniu średniorocznym pyłu PM10 – w tym powyżej normy 40 ug/m<sup>3</sup> w 2020 r.**  
Źródło: GIOŚ



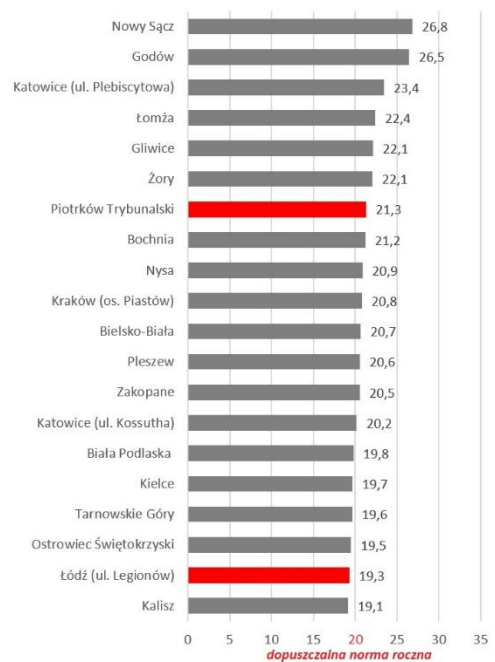
**Rys.22. Miasta Polski o najwyższej liczbie dni ze stężeniem PM10 większym niż 50 ug/m<sup>3</sup> w 2020 r. w skali kraju**  
Źródło: GIOŚ



**Rys.23. Miasta o najwyższym stężeniu średniorocznym BaP w pyłe PM10 (norma 1 ng/m<sup>3</sup>) w 2019 r.**  
Źródło: GIOŚ



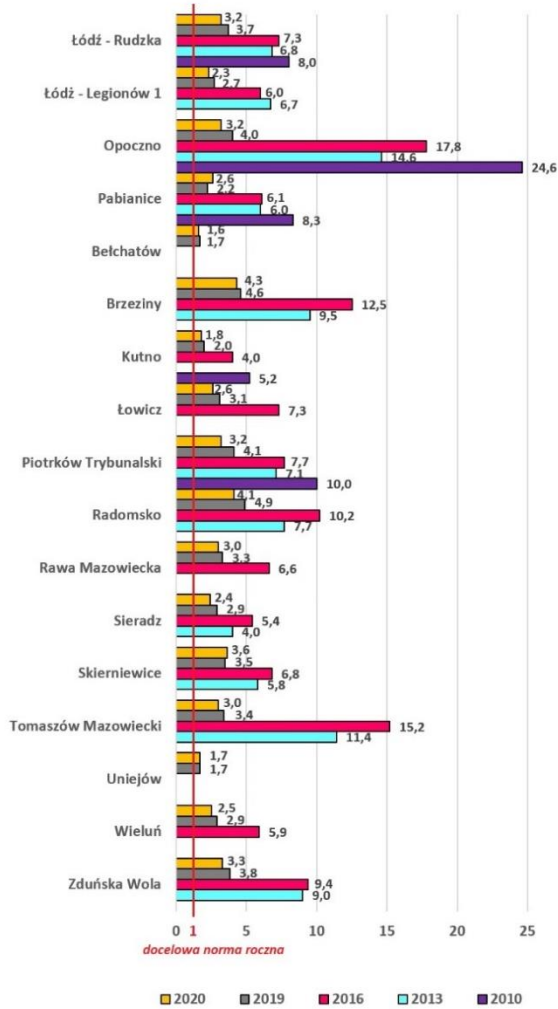
**Rys.24. Miasta o najwyższym stężeniu średniorocznym pyłu PM2,5 – w tym powyżej normy 20 ug/m<sup>3</sup> w 2020 r.**  
Źródło: GIOŚ





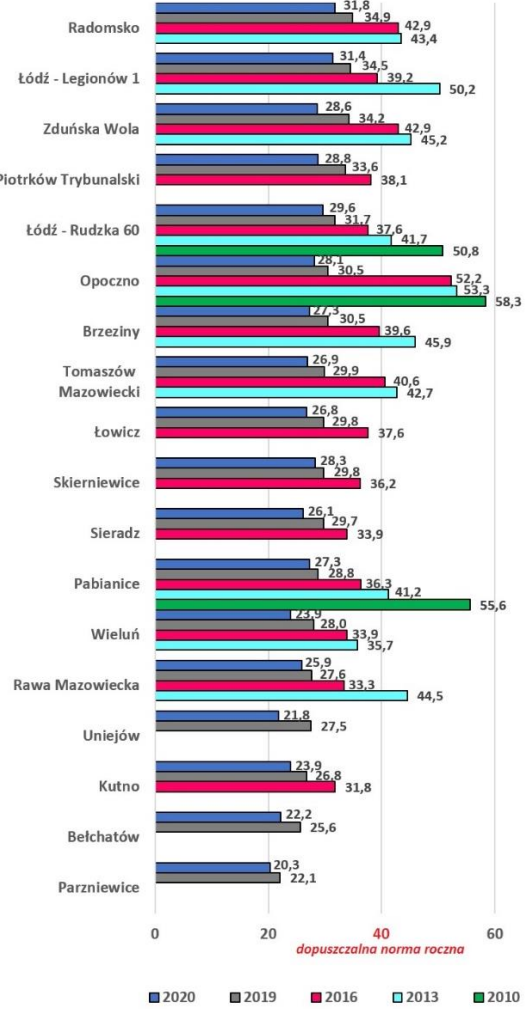
**Rys.25. Wartości średnioroczne poziomu stężenia BaP (w pyłe PM10) w województwie łódzkim odnotowane w stacjach pomiarowych**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GiOŚ zamieszczonych na stronie internetowej: <http://www.gios.gov.pl>



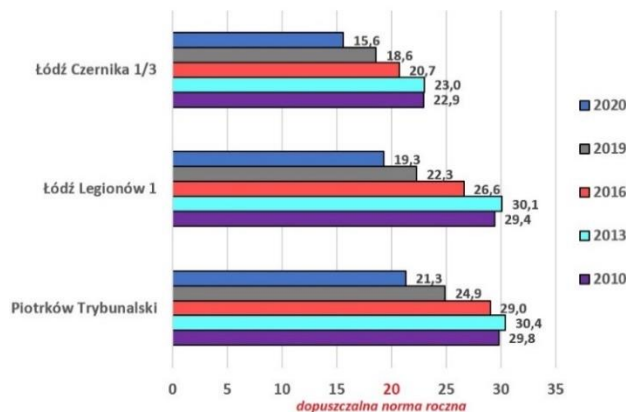
**Rys.26. Wartości średnioroczne poziomu stężenia pyłu PM10 w województwie łódzkim odnotowane w stacjach pomiarowych**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GiOŚ zamieszczonych na stronie internetowej: <http://www.gios.gov.pl>



**Rys.27. Wartości średnioroczne poziomu stężenia pyłu PM2,5 w województwie łódzkim odnotowane w stacjach pomiarowych**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GiOŚ zamieszczonych na stronie internetowej: <http://www.gios.gov.pl>





## JAKOŚĆ KLIMATU AKUSTYCZNEGO

Hałas, jaki dociera do odbiorcy ze źródeł zewnętrznych, można podzielić na: drogowy, kolejowy, lotniczy oraz przemysłowy. W zależności od rodzaju przeznaczenia terenu dopuszczalne normy hałasu są różne, przy badaniu ich przekroczeń przyjęto poziom od 55 dB wzwyż. Diagnozując stan klimatu akustycznego bierze się przede wszystkim pod uwagę wskaźnik  $L_{DWN}^{104}$ . Najpoważniejszym źródłem hałasu w województwie łódzkim są drogi krajowe o przepustowości powyżej 3 mln samochodów rocznie. Szczególnie duży hałas emitowany jest z autostrad i dróg szybkiego ruchu. Na zjawisko pogarszania hałasu komunikacyjnego mają przede wszystkim wpływ: wzrastająca liczba pojazdów osobowych i ciężarowych oraz ilość i zły stan infrastruktury drogowej.

W 2020 r. przeprowadzono badania monitoringowe, w ramach których wykonano pomiary hałasu drogowego łącznie w 11 punktach pomiarowych w Łowiczu i Szadku<sup>105</sup>. Spośród nich w pięciu stwierdzono przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w porze dnia natomiast w dziewięciu w porze nocy. Z przeprowadzonych analiz wynika, że przekroczenie dopuszczalnej wartości poziomu długookresowego zarejestrowano w punkcie w Łowiczu<sup>106</sup>. Oprócz powyższego wykonano monitoring przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu drogowego na terenach chronionych, gdzie stwierdzono 5 punktów z przekroczeniem w porze dnia i 9 punktów z przekroczeniem w porze nocy. Badania hałasu kolejowego wykonano w miejscowościach Szadek i Wielka Wieś, odnotowując w tym drugim punkcie przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu w porze nocy<sup>107</sup>.

Dla porównania w latach 2017 - 2018 Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Łodzi (WIOŚ), zgodnie z Programem Państwowego Monitoringu Środowiska województwa łódzkiego na lata 2016-2020, przeprowadził pomiary hałasu drogowego łącznie w 27 punktach w:

- Piotrkowie Trybunalskim, Sulejowie, Wieruszowie (badania w 2017 r. w 12 punktach pomiarowych),
- Działoszynie, Opocznie, Radomsku (badania w 2018 r. w 15 punktach pomiarowych)<sup>108</sup>.

Według wyników pomiarów krótkookresowych hałasu drogowego w latach 2017-2018 w łódzkim stwierdzono przekroczenia<sup>109</sup> w 11 punktach w porze nocy (w Piotrkowie Trybunalskim, Działoszynie, Radomsku oraz Sulejowie z maksymalnym przekroczeniem normy dopuszczalnej o 10 dB) oraz w 5 w porze dnia (w Piotrkowie Trybunalskim, Działoszynie, Opocznie, Radomsku oraz Sulejowie, w którym odnotowano maksymalne przekroczenie o 2,9 dB)<sup>110</sup>.

Dodatkowo badania przeprowadzono dla terenów chronionych, gdzie brak przekroczeń odnotowano dla 127 punktów w porze dnia i dla 106 w porze nocy. Do przekroczeń doszło w 14 punktach w porze dnia oraz w 35 punktach w porze nocy.

Według wyników pomiarów długookresowych hałasu drogowego w latach 2017-2018 w województwie stwierdzono, że do przekroczeń doszło w 3 punktach pomiarowych zarówno w porze dnia, jak i porze nocy, w Piotrkowie Trybunalskim, Radomsku oraz Sulejowie, w którym zanotowano największe przekroczenia na poziomie od 5 do 10 dB. Ponadto przeprowadzono kontrolę odcinkową w Działoszynie, gdzie w 1 punkcie doszło do przekroczeń w porze dnia, a w 3 w porze nocy (przekroczenia na poziomie od 2,3 do 4,6 dB).

W latach 2017-2018 WIOŚ w Łodzi przeprowadził pomiary monitoringowe hałasu kolejowego w 5 punktach na terenie Wieruszowa, Działoszyna, Radomska i Opoczna. Według wyników tych pomiarów stwierdzono przekroczenia w dwóch miejscowościach: Działoszynie i Radomsku, zarówno w porze dnia i w porze nocy. Inne badania hałasu kolejowego zostały zrealizowane przez PKP PLK S.A. W tych dodatkowych pomiarach brak przekroczeń w porze dnia odnotowano w 27 punktach, w porze nocy w 25 punktach. Natomiast dopuszczalne

<sup>104</sup> Długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich dób w roku, z uwzględnieniem pory dnia (rozumianej jako przedział czasu od 06:00 do godz. 18:00), pory wieczoru (18:00-22:00) oraz pory nocy (22:00-06:00).

<sup>105</sup> W miejscowościach zlokalizowano po 6 i 5 punktów pomiarowych do pomiarów krótkookresowych (ograniczone do jednej doby) oraz w tym po 1 punkcie do pomiarów długookresowych (w odniesieniu do okresu jednego roku) wg Oceny stanu akustycznego środowiska na terenie województwa łódzkiego w roku 2020.

<sup>106</sup> Dotyczy to zarówno dopuszczalnej wartości poziomu długookresowego ( $L_{DWN}$ ), jak również dopuszczalnej wartości poziomu długookresowego ( $L_N$ ).

<sup>107</sup> Ocena stanu akustycznego środowiska na terenie województwa łódzkiego w roku 2020.

<sup>108</sup> Stan środowiska w województwie łódzkim Raport 2020. GIOŚ

<sup>109</sup> Dopuszczalne poziomy hałasu dla wyników krótkookresowych dla pory dnia –65 dB i pory nocy 56 dB, oraz dla wskaźników długookresowych 68 dB dla pory dnia i 59 dB dla pory nocy

<sup>110</sup> Poziom hałasu krótkookresowego dla wymienionych ośrodków osiągnął wartości przekraczające dopuszczalną normę w nocy od 56,7 do 66 dB, natomiast w dzień od 62,9 do 67,9 dB (za Stan środowiska w województwie łódzkim Raport 2020. GIOŚ).





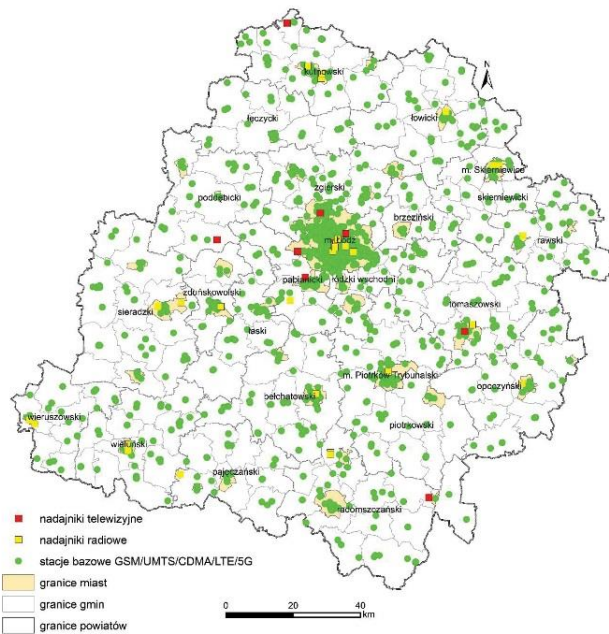
poziomy hałasu w środowisku zostały przekroczone w 8 punktach pomiarowych w porze dnia i w 11 punktach w porze nocy.

W tym samym okresie przeprowadzono badania hałasu lotniczego. Pomiarów wykonano w 5 punktach, z czego 1 w gminie Pabianice oraz 4 na terenie miasta Łodzi. Według otrzymanych wyników nie zostały przekroczone normy dla pory dnia w żadnym z badanych punktów, a poziom hałasu w 2018 r. był niższy w porównaniu do 2017 r.

Według badań WIOŚ w latach 2017-2018 hałasu przemysłowego przeprowadzonego na terenie 87 zakładów (w tym przemysłu spożywczego i chemicznego, energetycznych, przetwórstwa tworzyw sztucznych, ferm hodowlanych, sklepów, klubów i innych) wynikało, że źródłami hałasu były turbiny wiatrowe, klimatyzatory, agregaty, wentylatory oraz maszyny produkcyjne. Przekroczenia norm miały miejsce w 28 zakładach, z czego w 18 w porze nocy, w 6 w porze dnia, w 4 w porze dnia i nocy. Na terenie kontrolowanych zakładów umieszczono 203 punkty pomiarowe - w 11 punktach odnotowano przekroczenia w porze dnia, natomiast w 33 w porze nocy.

## PROMIENIOWANIE ELEKTROMAGNETYCZNE

**Rys. 28. Źródła promieniowania elektromagnetycznego z zakresu 0,003 GHz – 3 GHz na terenie województwa łódzkiego**  
Źródło: Ocena poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku w roku 2020 w województwie łódzkim – w oparciu o wyniki pomiarów wykonanych przez Inspekcję Ochrony Środowiska



Podstawowe emitory promieniowania to stacje bazowe GSM/UMTS/CDMA/LTE, nadajniki RTV oraz linie energetyczne napowietrzne i stacje GPZ. W 2020 r. na obszarze województwa znajdowało się 11 887 nadajników na stacjach bazowych GSM / UMTS / CDMA / LTE i w porównaniu do 2019 r. ich liczba wzrosła o 318. Ponadto w Łódzkiem funkcjonuje około 20 nadajników telewizyjnych i 58 radiowych, ich największe zagęszczenie koncentruje się w obszarze Aglomeracji Łódzkiej<sup>111</sup>.

W roku 2020 przeprowadzono badania promieniowania elektromagnetycznego (PEM) w 45 punktach pomiarowych w miastach i na terenach wiejskich. W żadnym z tych punktów pomiarowych nie stwierdzono przekroczeń wartości dopuszczalnego natężenia składowej elektrycznej pola elektromagnetycznego, określonej w wysokości 28 V/m. Średnia arytmetyczna obliczona ze wszystkich wyników pomiarów uzyskanych w 2020 r. wynosiła 0,46 V/m, a wartości natężenia PEM w poszczególnych punktach utrzymywały się na stosunkowo niskich poziomach.

## WARUNKI KLIMATYCZNE

Województwo łódzkie charakteryzuje się klimatem umiarkowanym ciepłym, przejściowym. Przejściowość tego klimatu wynika z wpływów oceanicznych i kontynentalnych. W województwie przenikają się wpływy ciepłych klimatów strefy umiarkowanej (od południa) oraz chłodnych klimatów strefy umiarkowanej (od północy).

Lato trwa około 95 dni, a zima przeciętnie około 87 dni. Natomiast okres wegetacyjny, który jest stosunkowo długi, trwa około 220 dni (od końca marca do początku listopada).

<sup>111</sup> Ocena poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku w roku 2020 w województwie łódzkim - w oparciu o wyniki pomiarów wykonanych przez Inspekcję Ochrony Środowiska.



Województwo łódzkie leży w strefie wiatrów zachodnich i południowo-zachodnich (odpowiednio powyżej 20,0% oraz 10,0-12,0%). Dość często wieją też wiatry wschodnie (ponad 10,0%) oraz południowo-wschodnie.

Według rocznika statystycznego województwa łódzkiego w 2019 r. temperatura średnia wyniosła 10,3°C, maksymalna 37,6°C, a minimalna – 30,3°C. Roczna suma opadów wyniosła 388 mm, natomiast średnia prędkość wiatru 3,3 m/s. Średnie usłonecznienie w przeważającej części województwa notuje się na poziomie 2 065 godzin/rok. Zachmurzenie przeciętnie kształtuje się na poziomie 5,4 oktantów (w skali od 0 do 8).

W latach 2010-2020 zaobserwowano zarówno w województwie łódzkim, jak i w całej Polsce, pojawienie się strefy niskich opadów (poniżej 400 mm na rok). Powodem jest wyraźny spadek rocznej sumy opadów, który zasięgiem obejmuje północno-wschodni oraz zachodni fragment województwa. Rozkład sumy opadów w Łódzkiem w roku hydrologicznym jest nierównomierny i wykazuje anomalie w postaci wyjątkowo suchych okresów zimowych. Z kolei w okresie letnim i jesiennym pojawiają się deszcze nawałne, co wskazuje na zaburzenia w cyklu hydrologicznym.

W latach 2010-2020 odnotowano wyraźny wzrost średniej rocznej temperatury powietrza, w północnej i zachodniej części województwa nawet na poziomie 2-3°C. Modelowany wzrost temperatury powietrza skutkuje znaczącym wydłużeniem okresu wegetacyjnego, nawet o 3 tygodnie<sup>112</sup>. Porównując rozkład temperatur średnich w 2020 r. na terenie województwa łódzkiego można zauważyć anomalię charakteryzującą się wyjątkowo ciepłym okresem zimowym, pojawiającym się upalnym latem, jak również ciepłą wiosną i jesienią.

Dla zachodniej części łódzkiego tempo zmian prognozowane jest jako powolna ewolucja ku warunkom klimatycznym charakterystycznym termicznie dla klimatu oceanicznego, ale z pogłębiającym się w czasie deficytem zasilania opadowego<sup>113</sup>. Pod względem prognozowanych warunków klimatycznych, dla części województwa będącej w dorzeczu Wisły, modele klimatyczne wskazują na zwiększający się w kształtowaniu pogody udział kontynentalnych mas powietrza, co skutkuje przyrostem czasu trwania okresu suszy atmosferycznej<sup>114</sup>.

W zakresie opadów, jak i warunków termicznych, w województwie łódzkim w 2020 r. odnotowano anomalie klimatyczne. W ostatnich latach obserwuje się również nasilenie zjawisk ekstremalnych, tj. występowanie deszczy nawałnych i silnych wiatrów. Skutki deszczy nawałnych są najbardziej odczuwalne w ośrodkach miejskich, które ze względu na duże powierzchnie zabudowane uniemożliwiające infiltrację nadmiaru wody i często niedrożne systemy kanalizacji, są narażone na podtopienia. Ekstremalne zjawiska klimatyczne występują również na obszarach wiejskich, gdzie silne wiatry stają się przyczyną uszkodzeń budynków mieszkalnych i napowietrznych elementów infrastrukturalnych.

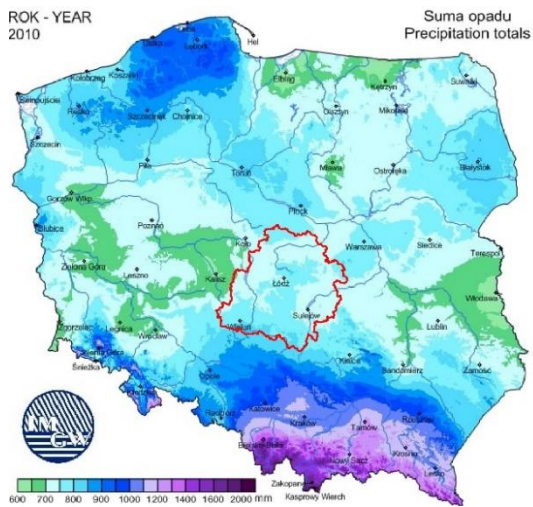
<sup>112</sup> Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz.U. z 2016 r., poz. 1967).

<sup>113</sup> Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz.U. z 2016 r., poz. 1967).

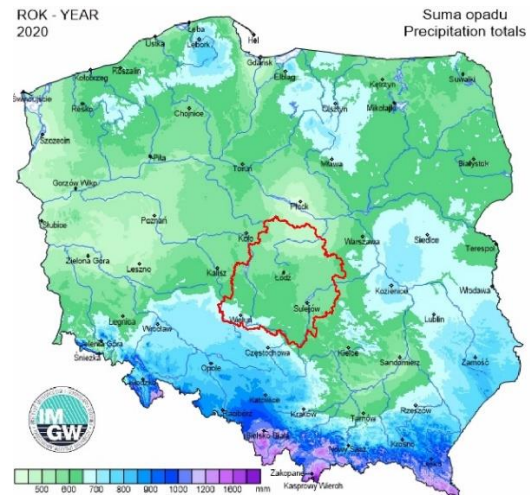
<sup>114</sup> Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz.U. z 2016 r., poz. 1911).



Rys. 29. Roczna suma opadów atmosferycznych w Polsce w 2010 r. Źródło: IMGW



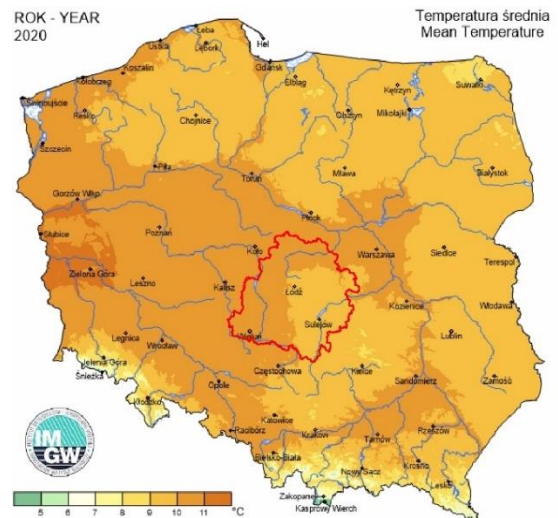
Rys. 30. Roczna suma opadów atmosferycznych w Polsce w 2020 r. Źródło: IMGW



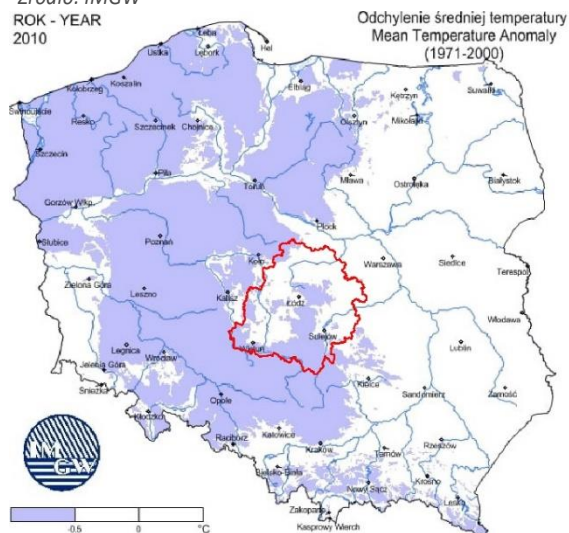
Rys. 31. Temperatura średnia w Polsce w 2010 r. Źródło: IMGW



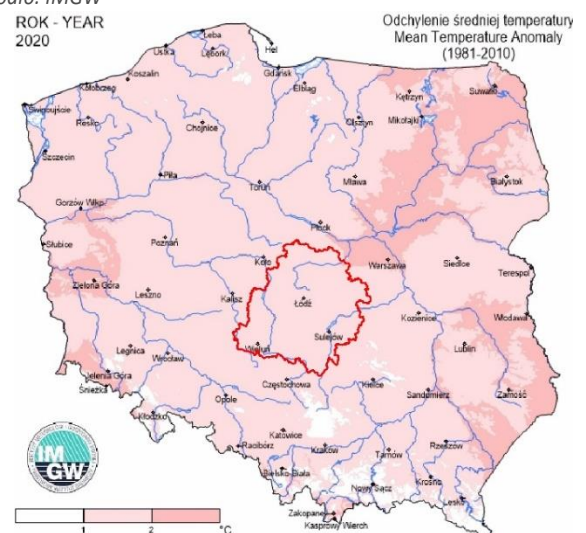
Rys. 32. Temperatura średnia w Polsce w 2020 r. Źródło: IMGW



Rys. 33. Odchylenie średniej temperatury w Polsce w 2010 r. Źródło: IMGW



Rys. 34. Odchylenie średniej temperatury w Polsce w 2020 r. Źródło: IMGW





## 5. ISTNIEJĄCE PROBLEMY OCHRONY ŚRODOWISKA ISTOTNE Z PUNKTU WIDZENIA REALIZACJI RPTWŁ, W SZCZEGÓLNOŚCI DOTYCZĄCE OBSZARÓW PODLEGAJĄCYCH OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY Z DNIA 16 KWIEŃNIA 2004 R. O OCHRONIE PRZYRODY

Dla zapewnienia prawidłowego funkcjonowania przestrzeni przyrodniczej kluczowe są: zrównoważone gospodarowanie zasobami środowiska przyrodniczego w sposób umożliwiający trwałe korzystanie z nich zarówno obecnie, jak i w przyszłości, poprawa jakości środowiska, adaptacja do zmian klimatu oraz ograniczanie ryzyka wynikającego z zagrożeń.

Zrównoważony rozwój wymaga, aby prowadzona i planowana działalność gospodarcza i inwestycyjna była dostosowana do uwarunkowań środowiska, co umożliwi kształtowanie wysokiej jakości przestrzeni i wpłynie na poprawę warunków życia mieszkańców. Niezbędne jest położenie szczególnego nacisku na te komponenty środowiska, których jakość, pomimo podejmowanych działań naprawczych, jest wciąż niezadowalająca, oraz te, których wykorzystanie skutkuje niekorzystnymi zmianami w środowisku.

Najistotniejsze problemy ochrony środowiska, które w kontekście realizacji RPTWŁ (ze względu na rodzaj, charakter i zasięg oddziaływania) można podzielić na następujące kategorie:

- **problemy ochrony środowiska, które mogą zostać potencjalnie zniwelowane dzięki interwencji RPTWŁ:**
  - niska jakość powietrza,
  - niekorzystny klimat akustyczny,
  - fragmentację środowiska przyrodniczego, w tym m.in. zmniejszenie różnorodności biologicznej,
  - postępująca presja urbanizacyjna,
  - degradacja krajobrazu kulturowego, w tym zabytkowych struktur przestrzennych, zwłaszcza centrów miast,
  - niska jakość wód powierzchniowych,
  - ryzyko wystąpienia poważnych awarii.
- **problemy ochrony środowiska, które mogą zostać spotęgowane na skutek interwencji RPTWŁ:**
  - degradacja powierzchni ziemi w wyniku eksploatacji kopalni,
  - erozja gleby, w tym nadmierne przesuszenie gleb,
  - degradacja krajobrazu, w tym zabytkowych struktur przestrzennych, na terenach otwartych,
- **problemy ochrony środowiska, które wpływają na inwestycje transportowe:**
  - wysokie zagrożenie suszą, pogłębiające niedobór wody oraz inne ekstremalne zjawiska pogodowe i klimatyczne,
  - zagrożenie i ryzyko powodziowe,
  - zagrożenie ruchami masowymi.
- **problemy ochrony środowiska, w których zakresie interwencja RPTWŁ może przyczynić się pośrednio do usprawnienia rozwiązań:**
  - zagrożenia związane z gospodarką odpadami.

Ponadto w województwie wśród dodatkowych zagrożeń z zakresu środowiska, które nie są związane z problematyką RPTWŁ, można wymienić brak skutecznych narzędzi ochrony obszarów cennych przyrodniczo i krajobrazowo oraz negatywne oddziaływanie pól elektromagnetycznych, choć w tym zakresie nie odnotowuje się przekroczeń wartości dopuszczalnej

### NISKA JAKOŚĆ POWIETRZA

Niska jakości powietrza w województwie łódzkim to jeden z najistotniejszych problemów środowiskowych, do którego **w znacznym stopniu przyczynia się emisja liniowa**. Największą koncentracją zanieczyszczeń o pochodzenia komunikacyjnego odnotowuje się przy drogach o wysokim natężeniu ruchu oraz w ośrodkach miejskich. W terenach zurbanizowanych dochodzi do kumulacji skutków **emisji liniowej** oraz emisji powierzchniowej. Ta ostatnia w sezonie grzewczym ma ogromny wpływ na stan powietrza, zwłaszcza w miastach oraz na terenach wiejskich w obszarze zwartej zabudowy. Stara, zwarta i nie podłączona do centralnej sieci ciepłowniczej zabudowa w centrum Łodzi i innych ośrodkach miejskich województwa powoduje kumulowanie się



dużych ładunków szkodliwych substancji na niewielkiej przestrzeni o dużej gęstości zaludnienia. Utrudnione przewietrzanie tych terenów, często pozbawionych naturalnych korytarzy przewietrzających, sprzyja powstawaniu zjawiska smogu. W 2020 r. większość miast województwa znajdowała się w zasięgu strefy przekroczenia poziomu docelowego benzo(a)pirenu w pyłe PM<sub>10</sub>. W miastach również odnotowano przekroczenia wartości poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub> (24 godzinnej) oraz rocznej wartości poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM<sub>2,5</sub>. Na podstawie odnotowanych przekroczeń wartości poziomu docelowego benzo(a)pirenu w pyłe PM<sub>10</sub>, wartości dobowych pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub> oraz wartości rocznych pyłu zawieszonego PM<sub>2,5</sub> wskazano w województwie 41 ośrodków szczególnie podatnych na zjawisko smogu, zwłaszcza w sezonie grzewczym. W okresie letnim w upalne dni (temperatura powyżej 25°C i duże nasłonecznienie), na terenach o zwartej zabudowie i znacznym  **ruchu samochodowym** emitującym tzw. utleniacze fotochemiczne (tlenki węgla, tlenki azotu, węglowodory), zwłaszcza o ograniczonej płynności, pojawia się **zjawisko smogu fotochemicznego**<sup>115</sup>.

Rys. 35. Ośrodki miejskie szczególnie podatne na zjawisko smogu, w których odnotowano przekroczenia wartości zanieczyszczeń poziomu dopuszczalnego lub docelowego PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>  
Źródło: Opracowanie własne BPPWŁ na podstawie danych GIOŚ



Ponadto na jakość powietrza atmosferycznego ma wpływ również emisja pochodzenia przemysłowego. W 2020 r. emisja energetyczna stanowiła ponad 90% emisji punktowej, co wpływa na wysoki poziom emisji zanieczyszczeń gazowych, w tym gazów cieplarnianych. Przykładowo udział samej Elektrowni Bełchatów w sumarycznej emisji punktowej z terenu województwa łódzkiego stanowił 80% w przypadku SO<sub>x</sub>, 75% w przypadku NO<sub>x</sub><sup>116</sup> oraz 86% w przypadku CO<sub>2</sub><sup>117</sup>.

### NIEKORZYSTNY KLIMAT AKUSTYCZNY

W województwie łódzkim istnieje ryzyko ekspozycji mieszkańców na **hałas, zwłaszcza drogowy**. Na podstawie mapy akustycznej przygotowanej dla dróg krajowych w 2017 r.<sup>118</sup> wskazano na korzystną tendencję spadkową na poziomie 20% średniego zasięgu hałasu w porównaniu do poprzedniego mapowania z 2012 r. Ocena trendu zmian natężenia hałasu przy drogach wojewódzkich w porównaniu do mapy akustycznej z 2012 r. również miała pozytywny charakter i związana była z prowadzoną modernizacją dróg i pojawieniem się pojazdów samochodowych nowszej generacji<sup>119</sup>. Należy jednak podkreślić, że w Łódzkiem nadal wzrasta **wskaźnik motoryzacji**. W porównaniu z 2014 r. liczba pojazdów na tys. mieszkańców wzrosła o 141,9 (21,3%) i wynosiła w 2020 r. 666,6 poj./tys. mieszk. (6.). Ta tendencja przy niskiej dynamice wzrostu park elektrycznych samochodów może wpływać na pogorszenie klimatu akustycznego województwa.

Na poziom hałasu drogowego wpływa wiele czynników, m.in. natężenie ruchu (w tym przede wszystkim pojazdów ciężkich), brak płynności ruchu, stan techniczny dróg, ale także prędkość oraz stan techniczny i rodzaj napędu pojazdów. Szczególnie duży hałas emitowany jest od dróg krajowych, w tym od autostrad i dróg ekspresowych.

<sup>115</sup> [https://chem.pg.edu.pl/documents/175289/61711378/\\_Wyk%C5%82ad%205%20TM%20i%20TCH\\_2019.pdf](https://chem.pg.edu.pl/documents/175289/61711378/_Wyk%C5%82ad%205%20TM%20i%20TCH_2019.pdf) (Kubica P., Wstęp do wiedzy o środowisku i ekologii – prezentacja).

<sup>116</sup> Stan środowiska w województwie łódzkim Raport 2020, GIOŚ.

<sup>117</sup> W odniesieniu do CO<sub>2</sub> dane z 2019 r. (GIOŚ).

<sup>118</sup> „Mapa akustyczna dróg krajowych na terenie województwa łódzkiego (zadanie 3)” - 2017 (za Stan środowiska w województwie łódzkim Raport 2020, GIOŚ).

<sup>119</sup> jw.



Zgodnie z badaniem poziomu hałasu przeprowadzonym w 2017 r. przez GDDKiA na wybranych odcinkach dróg krajowych, po których przemieszcza się powyżej 3 mln pojazdów rocznie, prawie 56 tys. mieszkańców województwa było narażonych na przekroczenia norm hałasu. Najwyższą liczbę mieszkańców narażonych na przekroczone poziomy hałasu drogowego odnotowano w powiecie zgierskim (10 600 os.) i w Piotrkowie Trybunalskim (7 900 os.), a najniższą w powiatach: łaskim (700 os.), łódzkim wschodnim (600 os.) i wierszowskim (500 os.).

Uciążliwością, choć w mniejszym stopniu, charakteryzuje się również **hałas kolejowy**, szczególnie na terenach silnie zurbanizowanych. Na jego poziom wpływ ma wiele czynników, m.in. stan techniczny linii kolejowych (konstrukcja i stopień zużycia torowiska), liczba i długość kursujących składów kolejowych, prędkość jazdy i obciążenie podwozia pojazdu szynowego<sup>121</sup>. W celu ograniczenia hałasu kolejowego zainstalowano ekrany akustyczne w ciągach linii kolejowej Łódź – Warszawa.

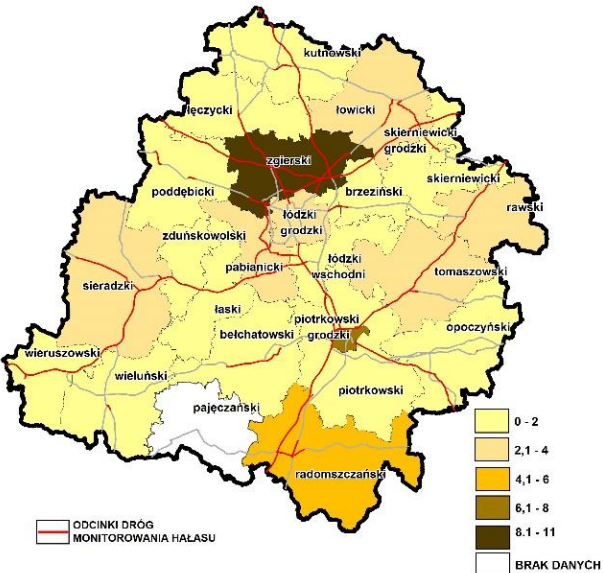
W przypadku badań **hałasu lotniczego** w ramach przeprowadzonych pomiarów nie notuje się przekroczeń normy.

Poprawy klimatu akustycznego należy upatrywać m.in. w realizacji inwestycji drogowych polegających m.in. na stopniowym wyprowadzaniu ruchu tranzytowego z ośrodków miejskich, a w przypadku transportu kolejowego we wdrażaniu tzw. cichych sekcji, czyli obejmujących odcinki linii kolejowych, na których średnia liczba codziennie obsługiwanych pociągów towarowych w godzinach nocnych (22 - 6) w latach 2015-2017 była większa niż 12, gdzie zostanie wprowadzony zakaz poruszania się wagonów towarowych posiadających żeliwne wstawki hamulcowe<sup>122</sup>. Ciche sekcje obejmują linie kolejowe: Nr 3 Warszawa Zachodnia - Kunowice na odcinku Kutno - granica województwa wielkopolskiego oraz Nr 131 Chorzów Batory – Tczew na całym odcinku przebiegającym przez region.

W związku z planowaną realizacją Centralnego Portu Komunikacyjnego (gmina Baranów, woj. mazowieckie), który ma powstać do 2027 r., przewiduje się pogorszenie warunków akustycznych, szczególnie dla gmin usytuowanych w północno-wschodniej części województwa.

Rys. 36. Liczba mieszkańców [w tys.] ekspozowanych na hałas od dróg krajowych powyżej 3 000 000 poj. rocznie w przedziałach wartości wskaźnika LDWN<sup>120</sup> w 2018 r.

(Źródło: Ocena stanu klimatu akustycznego Wt)



## FRAGMENTACJA ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO

Województwo łódzkie charakteryzuje się zarówno niskim udziałem terenów objętych ochroną prawną, jak również niespójnym systemem obszarów chronionych. Fragmentacja środowiska przyrodniczego to bardzo istotny problem w ochronie przyrody, który może w efekcie doprowadzić do rozczłonkowania siedlisk i utraty ich wartości. Samo objęcie ochroną prawną obszarów najcenniejszych pod względem przyrodniczym i krajobrazowym bez zachowania ciągłości ekologicznej z innymi obszarami nie zapewni prawidłowego funkcjonowania środowiska. Dlatego szczególnie istotne jest kształtowanie spójnego systemu obszarów chronionych, co sprzyjać będzie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego województwa oraz wpłynie na poprawę jakości życia jego mieszkańców.

W terenach otwartych negatywnym zjawiskiem jest presja inwestycyjna na obszary cenne przyrodniczo i krajobrazowo oraz tereny usytuowane w ich bezpośrednim sąsiedztwie (enklawy leśne, doliny rzeczne, zbiorniki

<sup>120</sup> LDWN - długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach, wyznaczony w ciągu wszystkich dób w roku, z uwzględnieniem pory dnia (rozumianej jako przedział czasu od godz. 6.00 do godz. 18.00), pory wieczoru (rozumianej jako przedział czasu od godz. 18.00 do godz. 22.00) oraz pory nocy (rozumianej jako przedział czasu od godz. 22.00 do godz. 6.00).

<sup>121</sup> Ustawa Prawo ochrony środowiska zobowiązuje PKP PLK S.A do opracowania i aktualizacji co 5 lat map akustycznych terenów, na których eksploatacja obiektów może powodować przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, czyli dla odcinków linii kolejowych o natężeniu ruchu większym niż 30 000 pociągów rocznie, co odpowiada dziennemu natężeniu równemu 83 składów na dzień.

<sup>122</sup> Zgodnie z Rozporządzeniem 2019/774 zmieniającym Techniczną Specyfikację Interoperacyjności w zakresie hałasu.



wodne). Przykładem takich miejsc w Łódzkiem są m.in. parki krajobrazowe przyciągające inwestorów ze względu na ich atrakcyjność przyrodniczo-krajobrazową, a tym samym optymalne miejsce zamieszkania. Zakłóca to spójność i ciągłość przestrzenną, a także funkcjonalną obszarów chronionych objętych prawną ochroną bądź predestynowanych do jej ustanowienia. Zmiana przeznaczenia terenów rolnych i leśnych na cele budowlane powoduje w wielu wypadkach utratę cennych siedlisk przyrodniczych i gatunków. Ponadto tereny te są **sukcesywnie doposażane w infrastrukturę komunikacyjną** oraz techniczną, która stanowi bariery powodujące fragmentację systemu przyrodniczego i w rezultacie może utrudniać prawidłowe funkcjonowanie ekosystemów.

## POSTĘPUJĄCA PRESJA URBANISTYCZNA

Powierzchnia terenów zabudowanych i zurbanizowanych w 2020 r. wynosiła 112 304 ha (6,2% powierzchni województwa, która wynosi 1 821 900 ha) i w stosunku do 2010 r. wzrosła o 17 690 ha<sup>123</sup>. O presji urbanizacyjnej świadczy m.in. wzrost zasobów mieszkaniowych oraz zwiększenie liczby ludności w gminach podmiejskich. W województwie największy przyrost zasobów mieszkaniowych w latach 2010-2019 odnotowano w gminach sąsiadujących z aglomeracją łódzką, szczególnie w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Łodzi, ale również w gminach Wodzierady, Bełchatów i Skierniewice<sup>124</sup>. Największy przyrost ludności na przestrzeni lat 2010-2019, podobnie jak w przypadku analizy zasobów mieszkaniowych, odnotowano w gminach sąsiadujących z Łodzią, ale również Bełchatowem i Tomaszowem Mazowieckim<sup>125</sup>.

Obserwowana w ostatnich latach postępująca presja urbanizacyjna, zarówno w województwie łódzkim, jak i całym kraju, jest wyraźnie zauważalna w przestrzeni. Jest ona efektem m.in. migracji ludności miast na obszary wiejskie oraz rozwojem terenów inwestycyjnych. Nowa zabudowa rozprzestrzenia się w sposób niekontrolowany, bez miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, na zasadach określanych w indywidualnych decyzjach o warunkach zabudowy. Wkraczanie zabudowy na tereny cenne przyrodniczo i krajobrazowo, w tym w doliny rzeczne i tereny zalewowe, skutkuje degradacją środowiska i sprawia, że równowaga pomiędzy obszarami otwartymi a zagospodarowanymi zostaje zachwiana. Skutkuje to powstawaniem osiedli mieszkaniowych bez odpowiedniej infrastruktury, w tym **transportowej**, i dostępu do podstawowych usług. W efekcie obniża się jakość życia, podwyższają się koszty funkcjonowania i presja na środowisko przyrodnicze, w tym zanieczyszczenie powietrza. Dlatego też niezwykle istotna z punktu widzenia przeciwdziałania chaotycznemu rozlewaniu się zabudowy jest **koncentracja procesów urbanizacji wokół węzłów kolejowych**. Jej niewątpliwą zaletą jest możliwość korzystania w pełni z potencjału wydajnego układu transportowego.

## NISKA JAKOŚĆ WÓD POWIERZCHNIOWYCH

Wody powierzchniowe województwa łódzkiego, położonego w regionach wodnych Środkowej Wisły i Warty, podlegają silnej presji antropogenicznej, związanej z gospodarką komunalną, przemysłem i rolnictwem. Problem niskiej jakości wód powierzchniowych jest jednym z największych zagrożeń ekologicznych łódzkiego.

Istotnym źródłem zanieczyszczeń w Łódzkiem jest nieuporządkowana gospodarka ściekowa, zwłaszcza na obszarach wiejskich. W 2020 r. udział ludności korzystającej z sieci kanalizacyjnej w ludności ogółem na wsi wynosił średnio 26,7% (śr. dla Polski – 43,1%). Spośród 131 obszarów wiejskich 21 nie było wyposażonych w sieci kanalizacyjne, przez co ścieki często odprowadzane były bezpośrednio do rowów przydrożnych i innych miejsc niedozwolonych, w tym do wód powierzchniowych. Źródłem zanieczyszczeń są nieszczelne szamba.

Problemem są także wody spływające z zanieczyszczonych powierzchni o trwałej nawierzchni, w szczególności z miast, lotnisk, terenów przemysłowych, handlowych, usługowych i składowych, baz transportowych, parkingów, powodując zanieczyszczenie wód m.in. substancjami ropopochodnymi oraz zawiesinami. Systemy odprowadzania wód opadowych i roztopowych to przede wszystkim systemy ogólnospławne. Systemy kanalizacyjne powodują duże doły tych wód do oczyszczalni, dodatkowo lokalne

<sup>123</sup> BDL GUS

<sup>124</sup> BDL GUS

<sup>125</sup> BDL GUS



podtopienia, przelewy burzowe wraz ze zrzutem bezpośrednio do rzek powodują zanieczyszczenia wód powierzchniowych<sup>126</sup>.

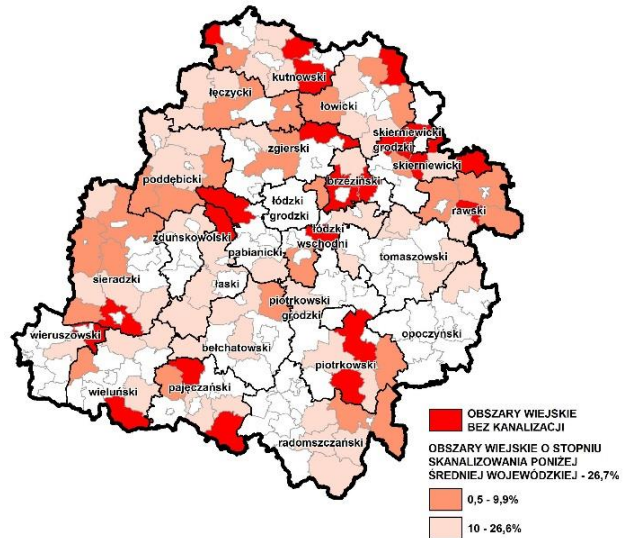
Źródłem presji na środowisko wodne są również zanieczyszczenia **pochodzenia komunikacyjnego** znajdujące się w spływach wód opadowych z dróg i obiektów towarzyszących zawierających zawiesiny, różnego rodzaju substancje olejowe, w tym węglowodory ropopochodne oraz inne substancje ekstrahujące się eterem naftowym, metale ciężkie, związki organiczne i nieorganiczne oraz węglowodory aromatyczne.

Ponadto na niską jakość wód w województwie istotnie wpływają zanieczyszczenia obszarowe z terenów rolniczych, zawierające pozostałości nawozów sztucznych i środków ochrony roślin, stanowiące źródło azotu, fosforu oraz innych biogenów będących przyczyną eutrofizacji, a w konsekwencji zubożenia fauny i flory wodnej.

Potencjalnym źródłem zanieczyszczeń wód powierzchniowych w województwie może być turystyka i rekreacja skoncentrowana nad Zbiornikami: Sulejowskim i Jeziorsko, jako ewentualne źródło nieoczyszczonych ścieków komunalnych. Eutrofizacja największych zbiorników wodnych (zwłaszcza Zbiornika Sulejowskiego) w ostatnich latach przyczyniła się do znacznego obniżenia ich dotychczasowych walorów turystycznych<sup>127</sup>.

Rys. 37. Problemy w zakresie gospodarki ściekowej w 2020 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS



## RYZYKO WYSTĄPIENIA POWAŻNYCH AWARI

Według danych Komendy Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej w Łodzi na terenie województwa łódzkiego w 2021 r. zlokalizowanych było: 8 zakładów o dużym ryzyku wystąpienia awarii (ZDR), 24 zakłady o zwiększonym ryzyku wystąpienia awarii (ZZR)<sup>128</sup>. Poza tym w łódzkim zlokalizowanych jest 99 zakładów, w których występują substancje niebezpieczne w ilościach mogących spowodować wystąpienie zagrożenia dla ludzi i środowiska również poza ich terenem<sup>129</sup>. Oprócz wymienionych zakładów w województwie funkcjonuje kilkaset stacji paliw, co także stwarza ryzyko wystąpienia awarii groźnych dla zdrowia i życia ludzi oraz środowiska.

Tab. 10. Zakłady o dużym i o zwiększonym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej

ZAKŁADY O DUŻYM RYZYKU WYSTĄPIENIA POWAŻNEJ AWarii PRZEMYSŁOWEJ (ZDR)		
Lp.	Nazwa zakładu	Adres
1.	Colep Polska Sp. z o.o	97-410 Kleszczów, ul. Przemysłowa 10
2.	PERN S.A. Baza Paliw Nr 1 w Koluszkach	95-040 Koluszki, ul. Naftowa 1
3.	ORLEN Paliwa Sp. z o.o. Terminal Gazu Płynnego w Nowej Brzeźnicy	98-331 Nowa Brzeźnica, ul. Dworcowa 15
4.	Kuehne + Nagel Sp. z o.o.	97-306 Grabica, Wola Bykowska 34
5.	FM Polska Spółka z o.o. Hala Nr 6 w P3 Piotrków Park	97-306 Grabica, Wola Bykowska 31
6.	Eurofoam Polska Sp. z o.o w Zgierzu	95-100 Zgierz, ul. Szczawińska 42
7.	AmeriGas Polska Sp. z o.o Oddział w Łodzi	93-231 Łódź, ul. Dostawcza 3
8.	LINDE GAZ POLSKA Sp. z o.o. z/s w Krakowie Oddział w Łodzi	91-204 Łódź, ul. Traktorowa 145

<sup>126</sup> Raport o stanie środowiska w województwie łódzkim. Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Łodzi. Biblioteka Monitoringu Środowiska. Łódź 2018 r.

<sup>127</sup> Stan środowiska w województwie łódzkim. Raport 2020. GIOŚ 2021 r.

<sup>128</sup> Dane Komendy Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej w Łodzi według stanu na dzień 17.09.2021 r. (znak sprawy: WZ.0760.5.2021 z dnia 20 września 2021 r.).

<sup>129</sup> j.w.





ZAKŁADY O ZWIĘKSZONYM RYZYKU WYSTĄPIENIA POWAŻNEJ AWARII PRZEMYSŁOWEJ (ZDR)		
	Nazwa zakładu	Adres
1.	PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A. Oddział Elektrownia Bełchatów	97-406 Bełchatów 5, ul. Energetyczna 7
2.	Zakład Produkcji Paliw Syntetycznych z Bioetanolu EKOBENZ Sp. z o.o.	97-410 Kleszczów, ul. Zachodnia 10
3.	Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe "Eko - Gaz" Jatczak Sp. Jawna	95-060 Brzeziny, ul. Waryńskiego 8
4.	SAGA-GAZ Sp. Jawna	99-300 Kutno, ul. Bohaterów Walk n/Bzurą 4a
5.	TAP Kutno Sp. z o.o.	99-300 Kutno, ul. Poprzeczna 5
6.	Dystrybutor Gazu "Propan - Butan" JUŻ-GAZ - Ryszard Kaniewski	99-300 Kutno, ul. Wierzbie 2a
7.	LOTOS - TERMINALE S.A. – Baza Paliw w Piotrkowie Trybunalskim	97-300 Piotrków Trybunalski, ul. Przemysłowa 43
8.	Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowo-Usługowe ROL-BUD Rozlewnia Gazu Płynnego w Ignacowie	97-340 Ignaców, ul. Rynek Piastowski 2
9.	Bialchem Group Sp.z o.o w Białymstoku - Oddział Błaszki	98-235 Błaszki, ul. Kociołki 27
10.	BAR-GAZ Braszak Ilona	98-285 Wróblew, ul. Smardzew 9a
11.	Rozlewnia Gazu "Skiergaz" Henryk Sałkowski	96-126 Płyćwia 44, gm. Godzianów
12.	EUROGLAS POLSKA Sp. z o.o.	97-225 Ujazd, ul. Niewiadów 65
13.	BALEX Metal Sp. z o.o.	97-200 Tomaszów Mazowiecki, ul. Spalska 143/155
14.	Bałtygaz Sp. z o.o w Rumii - Rozlewnia Gazu Płynnego w Wieluniu	98-300 Wieluń, ul. Długosza 37
15.	DORGAZ Dorota Łyżwa Centrum Dystrybucji Gazu Płynnego	98-313 Konopnica, ul. Szkolna 20
16.	GAL-GAZ Sp. Jawna	98-405 Galewice, ul. Zmysłona 11
17.	Pfleiderer Prospan S.A.	98-400 Wieruszów, ul. Bolesławecka 10
18.	PEGAZ GRUPA Sp. z o.o w Zduńskiej Woli	98-220 Zduńska Wola, ul. Ceramiczna 2
19.	PPHU TAMIR Mirosława Jasińska, Bogusław Młotkowski Sp. Jawna z/s w Brzezinach - Rozlewnia Gazu w Głownie	95-015 Głowno, ul. Kopernika 41b
20.	BSG Sp. z o.o.	95-100 Zgierz, ul. Andrzeja Struga 20
21.	Brenntag Polska Sp. z o.o - Magazyn Specjalistyczny w Zgierzu	95-100 Zgierz, ul. Kwasowa 5
22.	BSH Sprzęt Gospodarstwa domowego Sp. z o.o. Oddział w Łodzi	93-228 Łódź, ul. Lodowa 103
23.	Veolia Energia Łódź S.A - EC3	90-001 Łódź, ul. Pojezierska 70
24.	Chłodnia Łódź S.A.	91-203 Łódź, ul. Traktorowa 170

Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej w Łodzi według stanu na dzień 17.09.2021 r.

W zakresie przechowywania i transportu materiałów niebezpiecznych na terenie województwa za najbardziej istotne zagrożenie dla człowieka i środowiska należy uznać stale wzrastającą częstotliwość przewozu substancji i materiałów niebezpiecznych po drogach i liniach kolejowych oraz brak odpowiednio wyposażonych parkingów dla uszkodzonych pojazdów przewożących takie substancje.

W 2019 r. według danych Komendy Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej w Łodzi **transport materiałów niebezpiecznych o różnej zawartości** (chemikalia, gazy, farby, rozcieńczalniki, materiały wybuchowe, ługi itp.) odbywał się odcinkami:

- autostrad (A1, A2),
- dróg ekspresowych (S8, S14),
- dróg krajowych (8, 12, 14, 42, 45, 60, 70, 71, 72, 74, 91, 92),
- wojewódzkich (473, 480, 481, 483, 484, 485, 486, 581, 582, 584, 702, 703, 704, 705, 707, 710, 713, 714, 715, 716, 726, 741, 742),
- powiatowych i gminnych (Baby - Lubiatów - Wolbórz - Studzianki - Golesze - Bronisławów, Baby - Biskupia Wola - Kruszów - Tuszyń - Rzgów - Kalinko),
- lokalnych (przez miasto Sulejów, Bełchatów - Grocholice - Rogowiec)<sup>130</sup>. Oprócz dróg kołowych materiały niebezpieczne przewożone są trasami kolejowymi (1, 3, 4, 11, 12, 14, 16, 17, 18, 22, 24, 25, 33, 131, 146, 181, 541)<sup>131</sup>.

Poza tym zastosowanie ma również transport magistralny różnego rodzaju rurociągami.

Centralne położenie województwa powoduje, że jego obszar jest szczególnie narażony na możliwość wystąpienia nadzwyczajnych zagrożeń środowiska, które mogą być spowodowane intensywnym przewozem substancji niebezpiecznych **szlakami drogowymi i kolejowymi**. Największa koncentracja źródeł niebezpiecznych substancji chemicznych występuje na terenach przemysłowych, zwłaszcza w rejonie Łodzi (m.in. terminal towarowy Łódź-Olechów), Bełchatowa, Piotrkowa Trybunalskiego i Zduńskiej Woli (Karsznice)<sup>132</sup>.

<sup>130</sup> Dane Komendy Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej w Łodzi według stanu na dzień 30.06.2019 r. (znak sprawy: WZ.0760.33.2019 z dnia 15 listopada 2019 r.).

<sup>131</sup> Dane Komendy Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej w Łodzi według stanu na dzień 30.06.2019 r. (znak sprawy: WZ.0760.33.2019 z dnia 15 listopada 2019 r.).

<sup>132</sup> Projekt Programu ochrony środowiska województwa łódzkiego na lata 2021-2024 z perspektywą do 2028.



W związku z nasileniem przewozów materiałów niebezpiecznych zarejestrowano także sukcesywny wzrost różnego rodzaju zdarzeń w transporcie drogowym i kolejowym, których w latach 2018-2020 na obszarze województwa łódzkiego odnotowano 110<sup>133</sup>.

W 2019 r. nie odnotowano w województwie łódzkim zdarzeń o charakterze poważnej awarii. Natomiast w latach 2016-2018 zdarzenia tego typu wystąpiły kilkakrotnie: w 2016 r. wyciek benzyny na autostradzie A2 w Kozankach Wielkich; w 2017 r. wyciek kwasu propionowego w Łodzi oraz emisja do powietrza substancji chemicznej (formaliny technicznej) w Zgierzu, ul. Boruty; w 2018 r. wyciek amoniaku w Kutnie, ul. Południowa, pożar na składowisku odpadów w Piotrkowie Trybunalskim, ul. Topolowa<sup>134</sup>.

## DEGRADACJA POWIERZCHNI ZIEMI W WYNIKU EKSPLOATACJI KOPALIN

Problemy związane z wpływem eksploatacji kopalni na środowisko koncentrują się przede wszystkim w centralnej części województwa. Biorąc pod uwagę skalę oraz intensywność zmian należy je określić jako zagrożenie środowiska szczególnie istotne w skali łódzkiego.

W 2020 r. w skali kraju województwo łódzkie znajdowało się w czołówce pod względem ogólnej powierzchni gruntów zdewastowanych i zdegradowanych wymagających rekultywacji (5 053,0 ha - 3. miejsce w kraju<sup>135</sup>, Polska 62 482,0 ha), za województwami wielkopolskim i dolnośląskim, co stanowiło 0,3% jego powierzchni (Polska 0,2%)<sup>136</sup>.

Szczególnie negatywne oddziaływania na środowisko w wyniku działalności odkrywkowej eksploatacji węgla brunatnego w rejonie Bełchatowa i Szczercowa powodują znaczne przekształcenia rzeźby terenu, zmiany warunków hydrogeologicznych, degradację gleb i krajobrazu, zanieczyszczenia atmosfery oraz utratę walorów przyrodniczych (w tym degradację i zaburzenia ekosystemów), kulturowych i krajobrazowych. Zmianom uległa struktura przestrzenna i osadnicza obszaru. Bardzo wyraźną sylwetką w krajobrazie odznacza się Góra Kamieńsk, powstała jako zwałowisko zewnętrzne Kopalni Węgla Brunatnego Bełchatów, której wygląd dodatkowo dysharmonizują liczne elektrownie wiatrowe.

Inne miejsca przekształcenia powierzchni ziemi w wyniku eksploatacji kopalni zlokalizowane są m.in. w rejonie Białej Góry i Unewela (surowce szklarskie), Grudzeń-Lasu (piaski formierskie), Działoszyna (wapienie i margle dla przemysłu cementowego), Raciszyna (kamienie łamane i bloczne - wapień) oraz Czatolina (piaski i żwiry).

Podejmowane **procesy inwestycyjne w zakresie systemu transportowego** będą wiązały się ze wzrostem zapotrzebowania na surowce skalne, a tym samym mogą wpłynąć na degradację powierzchni ziemi na skutek ich eksploatacji.

Konsekwencją realizacji inwestycji transportowych będzie zmiana ukształtowania powierzchni, użytkowania terenu oraz nadmierna eksploatacja zasobów naturalnych. Jednocześnie należy założyć, że w dłuższej perspektywie podejmowane będą działania rekultywacyjne stopniowo kompensujące przekształcenia powierzchni ziemi oraz zużycie zasobów naturalnych (m.in. prace nasadzeniowe).

## EROZJA GLEBY

Podatność na erozję gleby wynika w Łódzkiem przede wszystkim z nadmiernego przesuszenia pokrywy glebowej, na skutek nasilających się zmian klimatycznych, w tym m.in. zjawiska suszy. Dla przykładu, w okresie od 1.06.2019 r. do 31.07.2019 r. w 168 gminach województwa (spośród 177) udział gleb podatnych i bardzo podatnych na suszę rolniczą w użytkach rolnych utrzymywał się na poziomie ponad 50,0%<sup>137</sup>.

Wylesianie i usuwanie zadrzewień śródpolnych w celu pozyskania większej przestrzeni produkcyjnej dla rolnictwa, a także pod tereny inwestycyjne (w tym **magazynowe i komunikacyjne**) sprzyjają procesom erozji, gdyż usuwają naturalne, przyrodnicze bariery pozwalające niwelować skutki ekstremalnych zjawisk pogodowych (poprzez spowalnianie prędkości porywistych wiatrów) i zapewniające poprawę wilgotności gleby (poprzez

<sup>133</sup> Zdarzenia z udziałem materiałów niebezpiecznych na obszarze województwa łódzkiego w latach 2018-2020 na podstawie danych Komendy Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej w Łodzi (znak sprawy: WZ.0760.5.2021 z dnia 20 września 2021 r.).

<sup>134</sup> Projekt Programu ochrony środowiska województwa łódzkiego na lata 2021-2024 z perspektywą do 2028.

<sup>135</sup> W 2019 r. województwo łódzkie również zajmowało 3. miejsce.

<sup>136</sup> GUS.

<sup>137</sup> Na podstawie raportów Systemu Monitoringu Suszy Rolniczej w Polsce <http://www.susza.iung.pulawy.pl/komentarz>, <http://www.susza.iung.pulawy.pl/KBW> w województwie łódzkim suszę rolniczą odnotowano w okresie od 1 kwietnia 2019 r. do 31 sierpnia 2019 r. Największy deficyt wody zarejestrowano w okresie od 1 czerwca 2019 r. do 31 lipca 2019 r.



zwiększenie zdolności retencyjnej). Do przesuszenia gleb przyczyniają się również wszystkie systemy odwadniające na terenach zurbanizowanych oraz w obrębie dużych inwestycji komunikacyjnych. Z drugiej zaś strony **erozja gleby może stanowić zagrożenie wpływające na inwestycje transportowe** stanowiąc przyczynę podatności gruntu na procesy przemieszczania.

## DEGRADACJA KRAJOBRAZU, W TYM ZABYTKOWYCH STRUKTUR PRZESTRZENNYCH

Diagnoza walorów widokowo-kompozycyjnych oraz zagrożeń dla możliwości ich zachowania<sup>138</sup>, w części dotyczącej analizy walorów ekspozycyjnych historycznych jednostek osadniczych, wykazała, że najbardziej zagrożone są elementy krajobrazu związane z dziedzictwem kulturowym oraz fizjonomią, czyli ogólnym wyglądem krajobrazu. Wśród rozpoznanych zagrożeń znajdują się zjawiska związane z szeroko pojętą presją inwestycyjną, tj. zaburzenie historycznych układów przestrzennych przez nowe inwestycje, wprowadzanie materiałów i obiektów degradujących styl i funkcjonalność zespołów przestrzennych, zanik cech architektury regionalnej oraz jednoczesna unifikacja materiałów i form architektury, chaos przestrzenny i stylistyczny form zagospodarowania przestrzeni, wywołany także przez liczne reklamy, wprowadzanie obiektów dominujących wysokościowo i obszarowo oraz przypadkowość i brak estetyki w zabudowie i infrastrukturze. Diagnoza zagrożeń dla walorów widokowo-kompozycyjnych wewnątrz krajobrazowych w dolinach rzecznych<sup>139</sup> w województwie dała podobne wyniki. Wśród rozpoznanych zagrożeń znalazły się m.in.: wprowadzanie różnych form zabudowy i infrastruktury w obszarach ekosystemów naturalnych, zaburzenie historycznych układów przestrzennych, brak właściwej ochrony i konserwacji zabytków oraz cennych kulturowo obiektów inżynieryjno-technicznych, wprowadzanie materiałów i obiektów degradujących styl i funkcjonalność, zanik cech architektury regionalnej z jednoczesną unifikacją materiałów i form architektonicznych, przypadkowość i brak estetyki w nowej zabudowie, wprowadzanie dominujących wysokościowo i obszarowo w krajobrazie obiektów, niekontrolowany rozwój zabudowy lotniskowej oraz przeciążenie ruchem turystycznym bezpośredniej strefy brzegowej rzek i zbiorników wodnych.

Na istniejące problemy ochrony krajobrazu przekłada się pośrednio większość obecnych problemów związanych z ochroną środowiska. Zagrożeniem widocznym w pierwszej kolejności jest rozwój gospodarczy, w tym rozwój **zabudowy związanej z intermodalnością transportu** (m.in. wielkopowierzchniowej i wielkogabarytowej zabudowy logistycznej i magazynowej) oraz **komunikacyjnej**, zwłaszcza w strefach podmiejskich, słabo zurbanizowanych. Pozostałymi problemami powodującymi degradację krajobrazu są m.in. konieczność rozwoju alternatywnych źródeł energii, wiążąca się z powstawaniem dominujących wysokościowo farm energetyki wiatrowej oraz powierzchniowo - farm fotowoltaicznych, a także powierzchniowa eksploatacja surowców, powodująca szereg wtórnych zmian w środowisku, a w konsekwencji w krajobrazie.

**Infrastruktura drogowa i kolejowa**, w szczególności drogi ekspresowe i autostrady, najbardziej uwidacznia się w harmonijnym krajobrazie wiejskim i na terenach cennych przyrodniczo. Składniki krajobrazu, takie jak liniowe elementy horyzontalne (wielopasmowe drogi, torowiska) oraz wertykalne (oznakowanie dróg, ekrany dźwiękochłonne, trakcje kolejowe), najwyraźniej manifestują się wprowadzając podział wielkich kompleksów leśnych lub wewnątrz krajobrazowych, jakimi są np. doliny rzeczne. Harmonia cennych panoram jednostek osadniczych często bezpowrotnie zaburzana jest przez powstanie na ich przedpolu obwodnic drogowych. Te jednak niejednokrotnie są niezbędne dla zatrzymania postępującej degradacji historycznych układów przestrzennych i elementów dziedzictwa kulturowego, spowodowanej wzmożonym ruchem tranzytowym przez centra miejscowości oraz zanieczyszczeniem powietrza, hałasem i wibracjami wynikającymi ze złego stanu dróg i przestarzałej infrastruktury taboru szynowego.

Niestety, niemożliwe jest całkowite powstrzymanie procesu przekształcania krajobrazu. Skutkiem nieodpowiedzialnie zlokalizowanych inwestycji może być zakłócanie walorów widokowych i powodowanie dysharmonii lub wręcz przesłanianie cennych widoków. Ważne jednak, aby próbować równoważyć postęp z poszanowaniem obszarów cennych w zakresie krajobrazu przyrodniczego i kulturowego.

<sup>138</sup> Ekspertyza wykonana na zlecenie BPPWŁ przez Pracownię Projektową URBIOSIS Agnieszka Kowalewska pn. Diagnoza walorów widokowo-kompozycyjnych oraz zagrożeń dla możliwości ich zachowania w województwie łódzkim; grudzień 2018.

<sup>139</sup> Ekspertyza wykonana na zlecenie BPPWŁ przez Pracownię Projektową URBIOSIS Agnieszka Kowalewska pn. Diagnoza walorów widokowo-kompozycyjnych oraz zagrożeń dla możliwości ich zachowania w województwie łódzkim; grudzień 2018.



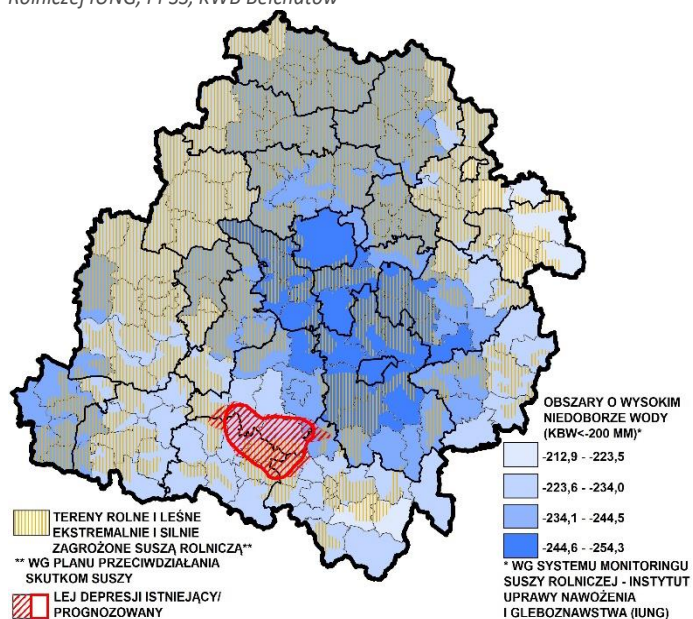
## WYSOKIE ZAGROŻENIE SUSZĄ ORAZ INNE EKSTREMALNE ZJAWISKA POGODOWE I KLIMATYCZNE

Zmiany klimatu oraz związane z nimi ekstremalne zjawiska pogodowe (coraz wyższe temperatury powietrza, silne nasłonecznienie, deficyt opadów, ekstremalne susze) generują występowanie deficytów wody w glebie, zmniejszanie zasobów wód powierzchniowych, gruntowych i podziemnych. Prowadzi to do zubożenia i utraty różnorodności biologicznej ekosystemów. Znaczna część województwa charakteryzuje się wysokim niedoborem wody w sezonie wegetacyjnym, a zjawisko suszy to najważniejszy problem, jaki będzie występował w obszarze intensywnego rolnictwa. Wysoki niedobór wody w sezonie wegetacyjnym przyczynia się m.in. do utraty materii organicznej w glebie. Ponad połowa powierzchni województwa jest ekstremalnie i silnie zagrożona suszą rolniczą. Zagrożenie suszą hydrologiczną zdiagnozowano w stopniu umiarkowanym, a suszą hydrogeologiczną w stopniu umiarkowanym lub niskim<sup>140</sup>. Niedobór wody występuje nie tylko w obszarze intensywnego rolnictwa, ale odczuwalny jest także w rejonie leja depresji, który powstawał na skutek działalności Kopalni Węgla Brunatnego Bełchatów<sup>141</sup>. Długotrwałe obniżony poziom wód gruntowych powoduje, i powodować będzie w przyszłości, nieodwracalne skutki w ekosystemach i krajobrazie, a także jest przyczyną problemów w rolnictwie.

Czynnikami sprzyjającymi suszy są m.in. wzrost średniej rocznej temperatury, jak również anomalie w rocznej sumie opadów w województwie. Według danych z wielolecia 1971-2000 stwierdza się, że w Łódzkiem wzrosła średnia roczna temperatura o 2 do 3°C, zwłaszcza w północnej i zachodniej jego części. Scenariusze klimatyczne dla Polski pokazują, że najpowszechniejszymi zjawiskami pogodowymi w najbliższym dziesięcioleciu będą fale upałów z tendencją do wydłużania czasu ich występowania. Z prognozy różnicy liczby dni suchych w roku między okresem 2008–2018 i 2021–2050 wynika, że w Łódzkiem wartość ta wzrośnie o około 16-19 dni<sup>142</sup>. Ponadto prognozy zmian średniej rocznej temperatury dla okresu 2071-2100 wskazują, że do końca stulecia średnia roczna temperatura powietrza w Polsce wzrośnie ponad poziom z roku 1990 o około 3,5-4°C<sup>143</sup>.

Rys. 38. Deficyt wód w 2019 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Systemu Monitoringu Suszy Rolniczej IUNG, PPSS, KWB Bełchatów



Dla największych miast Polski prognozowany jest wzrost liczby dni upalnych (z temperaturą maksymalną przekraczającą 30°C), najbardziej znaczący na północy kraju. Ponadto o średnio 20 dni zmniejszy się liczba dni przymrozkowych<sup>144</sup>.

Wzrost średniej temperatury powietrza będzie miał pozytywne skutki, m.in. w postaci wydłużenia okresu wegetacyjnego i możliwości uprawy nowych gatunków roślin. Negatywne skutki przejawiające się w przyspieszeniu początku sezonu wegetacyjnego będą dużo gorsze dla roślin niż przyspieszenie końca sezonu przymrozkowego. Wskutek tego przymrozki pojawiają się w mniej korzystnych fazach rozwoju roślin – w czasie kwitnienia lub zawiązywania owoców, czyli w czasie, gdy wrażliwość roślin na niskie temperatury jest najsilniejsza. Zanotowano także anomalie w rocznej sumie opadów atmosferycznych i ich spadek od 10 do 30%.

<sup>140</sup> Plan przeciwdziałania skutkom suszy (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2021r. - Dz.U. z dnia 3 września 2021r., poz. 1615).

<sup>141</sup> Stopień wykorzystania zasobów dyspozycyjnych wód podziemnych jest bardzo wysoki, a wartości poboru znacznie przekraczają wielkość zasobów dostępnych do zagospodarowania. Plan przeciwdziałania skutkom suszy (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2021r. - Dz. U. z dnia 3 września 2021 r., poz. 1615)

<sup>142</sup> Polityka ekologiczna Państwa 2030 r. Ministerstwo Środowiska. Warszawa, 2019.

<sup>143</sup> <http://klimada.mos.gov.pl/adaptacja-do-zmian-klimatu/globalne-procesy/> - Projekt Peseta-<http://peseta.jrc.es>

<sup>144</sup> Polityka ekologiczna Państwa 2030 r. Ministerstwo Środowiska. Warszawa, 2019.

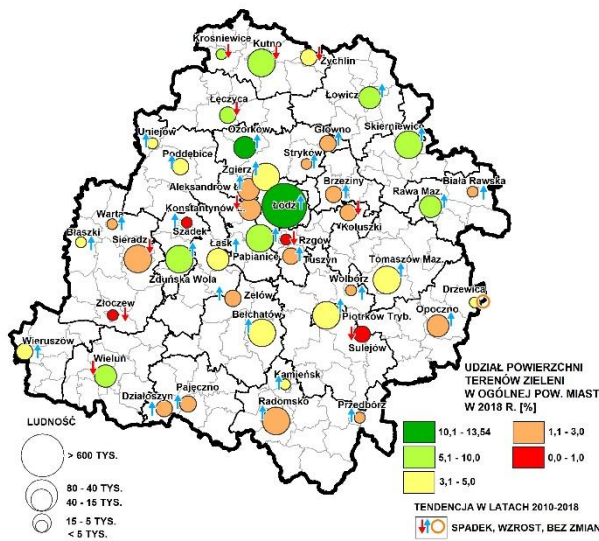


Podobnie jak w przypadku temperatur jest to trend utrzymujący się. Wyraźny spadek rocznej sumy opadów w latach 2010-2019 skutkowałam pojawieniem się strefy niskich opadów (poniżej 400 mm na rok), obejmującej północno-zachodni oraz zachodni fragment województwa. Prognozy zmian wysokości opadów wskazują na nieznaczny wzrost całkowitej liczby dni z opadem oraz liczby dni z opadem ekstremalnym powyżej 10 mm/dobę, głównie w miastach we wschodniej i południowej części kraju<sup>145</sup>. Przewiduje się znaczący przyrost częstości i wydłużania się okresów suszy glebowej i hydrologicznej, postępujący deficyt dobrej jakości zasobów wód powierzchniowych i podziemnych do celów komunalnych, przemysłowych, a przede wszystkim rolniczych<sup>146</sup>. Dodatkowym czynnikiem sprzyjającym suszy jest najniższa w Polsce lesistość województwa oraz bardzo mała zdolność retencyjna zlewni.

Ośrodki miejskie, zwłaszcza te największe, w związku z ekstremalnymi zjawiskami pogodowymi, takimi jak upały i deszcze nawalne oraz powodzie nagłe/miejskie, borykają się z koniecznością adaptacji do zmian klimatycznych. Skutkiem opadów o bardzo dużym natężeniu, krótkim czasie trwania i ograniczonej lokalnie przestrzeni<sup>147</sup> oraz utrudnionej infiltracji wody i często niedrożnych systemów kanalizacji, są podtopienia. Obszarem największej kumulacji problemów związanych ze zjawiskami ekstremalnymi są miasta powyżej 100 tys. mieszkańców. Dla Łodzi zdiagnozowano 3 spośród 10 głównych zagrożeń klimatycznych, tj. upały, intensywne opady i burze, powodzie miejskie<sup>148</sup>. Spośród miast województwa jedynie Łódź<sup>149</sup> posiada plan adaptacji do zmian klimatu, natomiast Bełchatów<sup>150</sup> i Tomaszów Mazowiecki<sup>151</sup> mają opracowane strategie adaptacji do zmian klimatu. Ekstremalne zjawiska klimatyczne występują również na obszarach wiejskich, gdzie silne wiatry stają się przyczyną uszkodzeń budynków i napowietrznych elementów infrastrukturalnych.

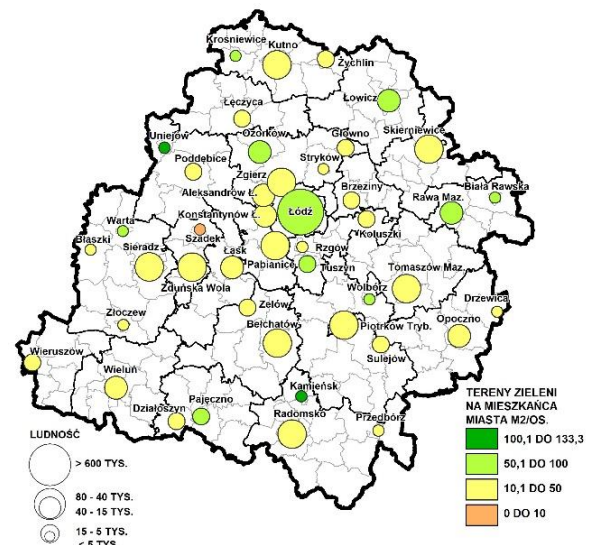
Rys. 39. Udział powierzchni terenów zieleni w powierzchni miast w 2019 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS



Rys. 40. Powierzchnia terenów zieleni w przeliczeniu na 1 mieszkańca miasta w 2019 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS



Jednym z istotnych elementów sprzyjających adaptacyjności miast do zmian klimatu są tereny zieleni, budujące system błękitno-zielonej infrastruktury. W województwie w 2019 r. średni udział powierzchni terenów zieleni w miastach<sup>152</sup> kształtował się na poziomie 5,97%, tj. powyżej średniej krajowej (4,77%). Zaledwie kilkanaście miast zarówno w 2010 r., jak i 2019 r. utrzymywało wskaźnik powyżej średnich krajowych, tj. Krośnice, Łęczyca, Łowicz, Pabianice, Rawa Mazowiecka, Skierniewice, Tomaszów Mazowiecki, Wieluń, Zduńska Wola, Ozorków i Łódź. Najwyższym udziałem takich terenów w ogólnej powierzchni miasta

<sup>145</sup> Zrealizowane na potrzeby projektu dotyczącego miejskich planów adaptacji do zmian klimatu dla 44 miast w Polsce <http://klimada.mos.gov.pl/adaptacja-do-zmian-klimatu/globalne-procesy/>

<sup>146</sup> Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r., Dz. U. z 2016 r., poz. 1911).

<sup>147</sup> Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r., Dz. U. z 2016 r., poz. 1967).

<sup>148</sup> „Plany adaptacji do zmian klimatu 44 miast Polski - Publikacja podsumowująca”, Warszawa 2018 (www.44mpa.pl).

<sup>149</sup> Dokumentu jeszcze nie przyjęto uchwałą Rady Miasta.

<sup>150</sup> Uchwała nr XIX/143/20 Rady Miejskiej w Bełchatowie z dnia 27 lutego 2020 r.

<sup>151</sup> Uchwała nr XXI/184/2019 Rady Miejskiej Tomaszowa Mazowieckiego z dnia 19 grudnia 2019 r.

<sup>152</sup> Wskaźnik uwzględnia udział powierzchni terenów zieleni takich jak: parki, zieleńce, tereny zieleni osiedlowej, zieleń uliczna, cmentarze, lasy gminne w ogólnej powierzchni miast - obliczenia własne na podstawie GUS.



charakteryzowała się Łódź (13,55%). Pod względem powierzchni terenów zieleni miejskiej w przeliczeniu na 1 mieszkańca większość miast (31 przypadków) odnotowuje wskaźnik na poziomie poniżej 50 m<sup>2</sup>/os., a w 13 - wskaźnik wynosi powyżej 50 m<sup>2</sup>/os.<sup>153</sup>, w tym w Kamieńsku i Uniejowie powyżej 100 m<sup>2</sup>/os. Niewielki udział terenów zieleni w miastach ogranicza ich zdolności adaptacyjne do zmian klimatu, powodując większą podatność na skutki ekstremalnych zjawisk pogodowych. Ponadto niezwykle istotnym aspektem w kontekście efektywnego funkcjonowania systemów terenów zieleni jest ich jakościowe oraz przestrzenne rozmieszczenie w tkance miejskiej, mające znaczenie zarówno dla poprawy lokalnych warunków klimatycznych, jak i przewietrzania miasta.

**Szczególnie wrażliwy na zmiany klimatu**, związane z nimi zjawiska pogodowe (m.in. takie jak silne wiatry, ulewy, podtopienia, osuwiska, opady śniegu i gradu, burze, niską i wysoką temperaturę oraz inwersję termiczną), **jest sektor transportu**. Wrażliwość na czynniki klimatyczne i zmiany klimatu definiuje się jako stopień, w jakim infrastruktura transportowa reaguje na zmiany klimatu i zjawiska pogodowe.

Wpływ umownych kategorii klimatu (UKK) na sektor transportu <sup>154</sup> :	
UMOWNE KATEGORIE KLIMATU (UKK)	CZYNNIKI
mróz	bardzo niska temperatura, przemarzanie gruntu, pokrywa lodowa na ciekach wodnych, gołoledzie, oblodzenia, pochody lodu
śnieg	intensywne opady przy niskiej temperaturze powietrza, zamiecie śnieżne, pokrywa śnieżna, gradobicia, śnieżyce, zadymki, nawisy lodowe
deszcz	Intensywne opady deszczu w dodatniej temperaturze powietrza, ulewy, deszcze nawalne, powodzie, podtopienia
wiatr	bardzo silny wiatr i wyładowania atmosferyczna (sztormy, huragany, trąby powietrzne), różnica ciśnienia atmosferycznego, turbulencje
upał	bardzo wysoka temperatura, usłonecznienie
mgła	zjawiska ograniczające widzialność, mgły, niska podstawa chmur, emisje gazów i pyłów ze źródeł naturalnych

Największą wrażliwością na zmiany klimatu charakteryzują się: **infrastruktura drogowa** (szczególnie podatna na negatywne zjawiska związane z opadami śniegu, deszczu, wiatrem i ekstremalnymi temperaturami) oraz **infrastruktura kolejowa** (szczególnie podatna na negatywne zjawiska związane z niskimi temperaturami, opadami śniegu, deszczu oraz wiatrem).

## ZAGROŻENIE I RYZYKO POWODZIOWE

Na terenie województwa zidentyfikowano zagrożenie powodziowe o różnym prawdopodobieństwie wystąpienia. Na podstawie mapy zagrożenia powodziowego oraz studium ochrony przeciwpowodziowej ustalono, że w Łódzkiem, w myśl ustawy Prawo Wodne, występują następujące kategorie obszarów zagrożenia powodzią:

- obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1% (woda 100 - letnia),
- obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi 10% (woda 10 - letnia),
- obszary między linią brzegu a wałem przeciwpowodziowym lub naturalnym wysokim brzegiem, w który wbudowano wał przeciwpowodziowy.

Na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią obowiązują zakazy wynikające z ustawy Prawo wodne. Dodatkowo zgodnie z mapą zagrożenia powodziowego ustalono, że na terenie województwa łódzkiego występuje również obszar, na którym prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi raz na 500 lat (p=0,2%) oraz obszar narażony na zalanie w przypadku zniszczenia lub uszkodzenia wału przeciwpowodziowego.

Duże zagrożenie powodziowe pojawia się na rzekach, m.in.: Warcie, Pilicy i Bzurze. Zgodnie z zapisami ustawy Prawo wodne, w ramach wstępnej oceny ryzyka powodziowego, wyznaczone zostały obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi (na których istnieje znaczące ryzyko powodzi lub jest prawdopodobne wystąpienie znaczącego ryzyka powodzi). Dla tych obszarów sporządzono mapy zagrożenia powodziowego oraz mapy ryzyka powodziowego, na których zostały przedstawione m.in. tereny szczególnego zagrożenia powodzią.

<sup>153</sup> 50 m<sup>2</sup>/osobę to minimalna wielkość terenów zieleni w miastach rekomendowana przez Światową Organizację Zdrowia (WHO).

<sup>154</sup> Rymaszka B. „Opracowanie wskaźników wrażliwości sektora transportu na zmiany klimatu. Wybór kluczowych elementów systemu transportu (infrastruktura, środki transportu, warunki ruchu) szczególnie wrażliwych na zjawiska klimatyczne wraz z oceną wpływu”, Warszawa 2010 r.



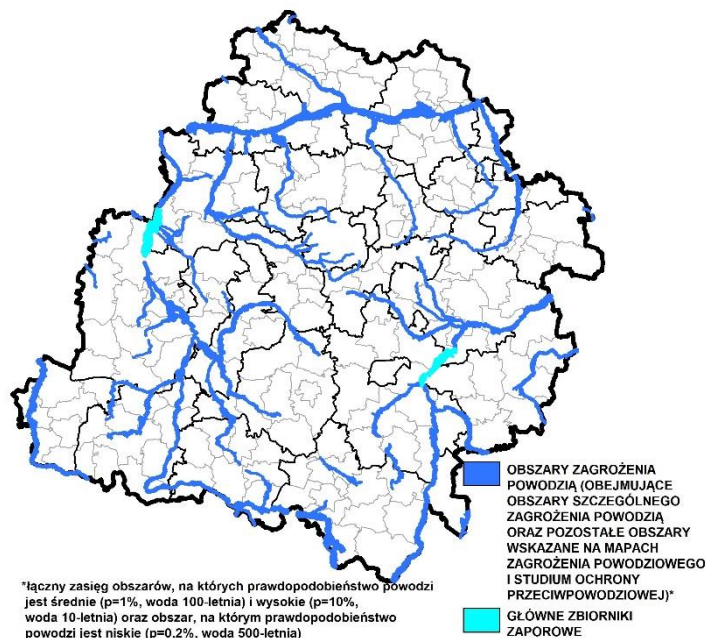
W województwie występują powodzie roztopowe oraz opadowe. Problemem jest mała zdolność retencyjna większości zlewni cząstkowych, w konsekwencji wody odptywają stosunkowo szybko do największych rzek, wywołując stany powodziowe. Według danych z Projektu ISOK<sup>155</sup> oraz studiów ochrony przeciwpowodziowej obszary szczególnego zagrożenia powodzią stanowią od 1,82% ( $p=10\%$ ) do 2,83% ( $p=1\%$ )<sup>156</sup> powierzchni regionu. Problem z zagrożeniem powodzią dotyczy 73,5% gmin (130), niezależnie od powierzchni zasięgu obszarów o prawdopodobieństwie wystąpienia powodzi. W największym stopniu zjawisko to dotyczy 10 gmin. Są to: miasto Łęczyca oraz gminy wiejskie: Łowicz, Krzyżanów, Góra Św. Małgorzaty, Tomaszów Mazowiecki, Gidle, Zapolice, Radomsko, Sędziejowice, Świnice Warckie, gdzie udział powierzchni gminy zajętej pod obszary szczególnego zagrożenia powodzią (wodą 100-letnią) wynosi od 10,26% do 19,97%. W planach zarządzania ryzykiem powodziowym<sup>157</sup> na terenie województwa znajduje się 5 obszarów problemowych:

- **obszar problemowy Warta** - obejmuje obszary o bardzo wysokim i wysokim poziomie ryzyka. W jego zasięgu znalazły się gmina Sieradz, miasto Sieradz, a miasto i gmina Warta została uznana za obszar problemowy o największym ryzyku powodziowym (tzw. HOT-SPOT);
- **obszar problemowy Działoszyn** - w części miasta Działoszyna występuje bardzo wysoki i wysoki poziom ryzyka (zagrożenie w rejonie zurbanizowanej części miasta). Działoszyn uznano za tzw. HOT-SPOT (obszar problemowy o największym ryzyku powodziowym);
- **obszar problemowy Pilica** - wysokie ryzyko powodziowe na obszarze ONNP Pilicy spowodowane nadmiernym zagospodarowaniem naturalnych terenów zalewowych rzeki, zdiagnozowane na kilku odcinkach Pilicy – w województwie obejmuje miasto Tomaszów Mazowiecki;
- **obszar problemowy Wolbórka** - w wyniku silnego zagospodarowania terenów stanowiących naturalne rozlewiska rz. Wolbórki, na której zagrożenie może być potęgowane dodatkowo cofką od odbiornika (Pilicy); w sytuacji wystąpienia powodzi zalane zostają silnie zurbanizowane tereny w Tomaszowie Mazowieckim;
- **obszar problemowy Bzura** - zagrożenie powodziowe na rzece Bzurze występuje zarówno na górnym (miasto Ozorków), środkowym (miasto Łowicz), jak również ujściowym odcinku położonym już poza granicami województwa łódzkiego<sup>158</sup>.

Uwzględniając specyfikę regionu wodnego Warty i środkowej Wisły oraz zidentyfikowane obszary szczególnie narażone na ryzyko powodzi dla województwa, określono działania służące minimalizacji skutków

Rys. 41. Zagrożenie powodziowe

Źródło: Opracowanie na podstawie danych PGW Wody Polskie



<sup>155</sup> Projekt ISOK (Informatyczny System Osłony Kraju) pilotowany przez KZGW w Warszawie, którego efektami prac projektu są mapy zagrożenia powodziowego (MZP) i mapy ryzyka powodziowego (MRP) Sporządzone na podstawie ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz.U. 2021, poz. 2233,2368; z 2022 r. poz.88, 258, 855) oraz na podstawie Rozporządzenia Ministra Środowiska, Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Ministra Administracji i Cyfryzacji oraz Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 4 października 2018 r. w sprawie opracowywania map zagrożenia powodziowego oraz map ryzyka powodziowego (Dz. U. z 2018 r., poz. 2031).

<sup>156</sup>  $P=0,2\%$  - prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi niskie, raz na 500 lat,  $P=1\%$  - prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi średnie, raz na 100 lat,  $P=10\%$  - prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi wysokie, raz na 10 lat.

<sup>157</sup> Na podstawie: Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie przyjęcia Planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Odry, Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie przyjęcia Planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły.

<sup>158</sup> [https://wody.isok.gov.pl/imap\\_kzgw/?gpmap=gpPZRP](https://wody.isok.gov.pl/imap_kzgw/?gpmap=gpPZRP).



powodzi, zawarte w dwóch Planach Zarządzania Ryzykiem Powodziowym: dla Obszaru Dorzecza Wisły i dla Obszaru Dorzecza Odry<sup>159</sup> oraz w Planach Gospodarowania Wodami na Obszarze Dorzecza Wisły i na Obszarze Dorzecza Odry. Są to zadania dotyczące m.in.: analizy zwiększania retencji na terenach zurbanizowanych, możliwości likwidacji/zmiany funkcji oraz modernizacji obiektów zagrażających środowisku w przypadku powodzi, możliwości stosowania mobilnych systemów ochrony przed powodzią, stanu technicznego istniejących systemów melioracji, możliwości zwiększenia retencji na terenach leśnych, rolniczych i zurbanizowanych, budowy dużych zbiorników retencyjnych, makroniwelacji i rekultywacji zbiorników wodnych, modernizacji wałów, renaturyzacji i regulacji rzek, remontów budowli hydrotechnicznych. Poza tym, w zaktualizowanych Planach Gospodarowania Wodami zaplanowano inwestycje mające służyć zwiększeniu ilości i poprawie jakości wód, tj. makroniwelacje, rekultywacje, udrażnianie zbiorników, zwiększanie przepustowości, regulacje i odmulanie koryt rzek.

Występowanie na obszarach gmin województwa terenów zagrożenia powodziowego wymaga także podjęcia działań ochronnych dla istniejącego zainwestowania oraz zmiany polityki przestrzennej w zakresie planowania zabudowy, wskazanej w dokumentach planistycznych na poziomie lokalnym.

Poza zidentyfikowanym zagrożeniem powodziowym oraz obszarami szczególnie problemowymi w tym zakresie, istnieje również ryzyko wystąpienia powodzi w wyniku awarii największych budowli hydrotechnicznych. Obecnie zagrożenie takie dotyczy czterech zbiorników w województwie: Jeziorsko, Sulejów, Cieszanowice i Miedzna. Prawdopodobieństwo tego typu awarii i katastrof nie jest duże, jednak ich skutki mogą spowodować poważne zniszczenia.

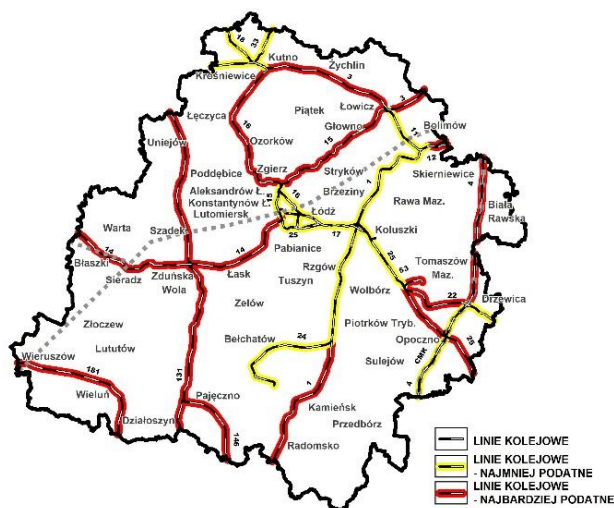
W Łódzkiem występuje również zagrożenie podtopieniami na skutek gwałtownych, krótkotrwałych ulew powodujących nagłe wezbrania cieków<sup>160</sup>. Problem ten dotyczy przede wszystkim obszarów zurbanizowanych z dużym odsetkiem powierzchni nieprzepuszczalnych oraz często niewydolnymi systemami odprowadzania wód opadowych, stąd występowanie, tzw. powodzi miejskich. Na terenach wiejskich podtopienia mogą występować lokalnie i są związane m.in. z niedrożnością rowów melioracyjnych. Największa skala podtopień występujących na skutek nawałnych opadów deszczy została zdiagnozowana na terenie: Łodzi, Skierniewic, Żelowa, Radomska, miasta i gminy Brzeziny, gminy: Moszczenica, Wodzierady (w miejscowości Kwiatkowie)<sup>161</sup>.

Według danych Państwowej Służby Hydrogeologicznej<sup>162</sup> obszary zagrożone podtopieniami występują w obrębie dolin rzecznych:

- Warty, na całym biegu rzeki na terenie województwa łódzkiego (przy czym największy zasięg zagrożenia podtopieniami występuje od Rychłotic w gm. Konopnica, przez ujściowy odcinek Widawki do Warty, aż do północno-zachodnich granic łódzkiego);
- Bzury, zwłaszcza od Ozorkowa aż do granicy z województwem mazowieckim;
- Pilicy, od granicy z województwem świętokrzyskim do Zbiornika Sulejowskiego i od Zbiornika Sulejowskiego do granicy z województwem mazowieckim;
- Czarnej (prawobrzeżny dopływ Pilicy), od granicy z województwem świętokrzyskim do ujścia do Pilicy.

Rys. 42. Linie kolejowe newralgiczne ze względu na występowanie powodzi od strony rzek w latach 2013-2016

(Źródło: BPPWŁ na podstawie PKP PLK S.A.)



<sup>159</sup> W ramach Planów Zarządzania Ryzykiem Powodziowym: dla obszaru dorzecza Wisły i dla obszaru dorzecza Odry zidentyfikowano działania strategiczne techniczne i nietechniczne planowane do wdrożenia w I cyklu planistycznym (lata 2016-2021) oraz działania buforowe, których realizacja może rozpocząć się w I cyklu planistycznym.

<sup>160</sup> Wg art. 16 pkt. 43 ustawy z 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz.U. 2021, poz. 2233,2368; z 2022 r. poz.88, 258, 855) podtopienia wywołane przez wezbranie wody w systemach kanalizacyjnych nie są powodzią. W przypadku wystąpienia niejednokrotnie są przyczyną poważnych strat i wymagają interwencji służb ratowniczych.

<sup>161</sup> Plan operacyjny ochrony przed powodzią dla województwa łódzkiego, ŁUW w Łodzi, Łódź 2018.

<sup>162</sup> <http://epsh.pgi.gov.pl/epsh/>





Zagrożenie powodziowe jest również odczuwalne w odniesieniu do **infrastruktury drogowej**, która przebiega lokalnie przez obszary zagrożenia powodziowego, a przy niesprawnych systemach kanalizacji deszczowej jest podatna również na negatywne podtopienia na terenach zurbanizowanych (o wysokim wskaźniku uszczelnienia nawierzchni). Ponadto na terenie województwa wskazano **odcinki linii kolejowych najbardziej podatne na zagrożenie powodzią od strony rzek**, są to: LK 14 Łódź Kaliska– Tuplice, LK 15 na odc. Zgierz – Bednary, LK 16 na odc. Zgierz – Kutno, LK 3 na odc. Warszawa – Kutno LK 131 na odc. Barłogi – Kalety, LK 146 Wyczerpy – Chorzew Siemkowice, LK 1 na odc. Piotrków Trybunalski – Częstochowa, LK 25 na odc. Tomaszów Mazowiecki – Dębica, LK 22 na odc. Tomaszów Mazowiecki – Radzice, LK 53 Tomaszów Mazowiecki – Spała LK 12 na odc. Skierniewice – Mszczonów.

## ZAGROŻENIE RUCHAMI MASOWYMI

Ze względu na geograficzne położenie województwa problem zagrożenia ruchami masowymi nie jest powszechny. W Łódzkiem zdiagnozowano występowanie:

- **31 osuwisk** w powiatach: poddębickim (3), sieradzkim (1), łaskim (1), bełchatowskim (4), tomaszowskim (16), skierniewickim (6),
- **165 terenów zagrożonych ruchami masowymi ziemi** w powiatach: skierniewickim (67), rawskim (72), tomaszowskim (26),
- **22 obszarów predysponowanych do wystąpienia ruchów masowych ziemi** - 4 w okolicach Zbiornika Jeziorsko, natomiast pozostałe obszary (skarpy i zbocza) zlokalizowane są w dolinach rzek: Bzury, Czarnawki, Mrogi, Rawki, Wolbórki, Bieliny, Piasecznicy, Pilicy, Warty oraz w okolicach Zbiornika Sulejowskiego<sup>163</sup>.

Biorąc jednak pod uwagę **procesy inwestycyjne o charakterze komunikacyjnym** uwzględnienie problemu niestabilności gruntu ma istotne znaczenie, zwłaszcza w świetle zmian klimatycznych generujących czynniki sprzyjające jego destabilizacji (tj. przesuszenie, erozja, podtopienia, deszcze nawalne, powódzie).

## ZAGROŻENIA ZWIĄZANE Z GOSPODARKĄ ODPADAMI

Potencjalnym zagrożeniem dla środowiska jest stale wzrastająca masa odpadów wytwarzanych zarówno w sektorze komunalnym (10,6% wytwarzanych ogółem), jak i w przemyśle (89,4%). W okresie ostatnich 10 lat wzrost ten (w stosunku do 2010 r.) wyniósł odpowiednio – dla odpadów komunalnych 27,9%, a dla odpadów przemysłowych 16,5%. Odpady mają negatywny wpływ na czystość wód, gleby i powietrza, a ich składowanie dodatkowo powoduje konieczność wyłączenia z użytkowania terenów pod składowiska oraz stwarza konflikty krajobrazowe. Z punktu widzenia zagadnień **interwencja RPTWŁ, dzięki poprawie jakości systemu infrastruktury drogowej i kolejowej, może przyczynić się do usprawniania transportu odpadów**.

W analizowanym okresie w sektorze gospodarki odpadami komunalnymi zaobserwowano korzystną tendencję wzrostu udziału odpadów zebranych selektywnie w ogólnej masie zebranych odpadów o 30,1 p.p. do poziomu 38,7% w 2020 r. i jednocześnie spadku udziału odpadów zebranych zmieszanych deponowanych na składowiskach do poziomu 47,9% (o 34,1 p.p.). Natomiast w przypadku odpadów przemysłowych, stanowiących przeważającą ilość odpadów wytwarzanych ogółem, w 2020 r., widoczne były niekorzystne tendencje w ich zagospodarowaniu, np. spadek udziału odpadów poddanych odzyskowi do poziomu 4,3% (o 10,4 p.p.), przy jednoczesnym utrzymaniu wysokiego poziomu udziału odpadów unieszkodliwianych przez składowanie (blisko 83%).

Potencjalne zagrożenie dla środowiska w województwie łódzkim stanowi brak instalacji do zagospodarowania frakcji energetycznej (tzw. frakcji podsitowej), powstającej w procesie przetwarzania odpadów komunalnych, która ze względu na swoją wysoką kaloryczność nie powinna być bezpośrednio deponowana na składowiskach odpadów. Potencjalnym zagrożeniem skażeniem środowiska jest również brak wystarczających mocy przerobowych do unieszkodliwiania odpadów medycznych i weterynaryjnych.

<sup>163</sup> Opracowano na podstawie Przeglądowej mapy osuwisk i obszarów predysponowanych do występowania ruchów masowych w skali 1:50 000 w ramach projektu Systemu Osłony Przeciwosuwiskowej (SOPO) oraz danych zebranych w rejestrach starostw powiatowych na potrzeby Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego oraz Planu Zagospodarowania Przestrzennego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Łodzi (2018 r.).



Potencjalnym źródłem zagrożenia dla środowiska są instalacje do przetwarzania odpadów<sup>164</sup>. W okresie ostatnich 10 lat nastąpił korzystny dla ochrony środowiska proces zmniejszania liczby funkcjonujących składowisk odpadów komunalnych. Zamknięto ok. 60 składowisk nie spełniających wymogów ochrony środowiska i rozpoczęto ich rekultywację. W 2020 r. w województwie pozostawało 20 zamkniętych niezrekultywowanych składowisk, z czego 15 było w trakcie rekultywacji. W celu minimalizowania zagrożeń wynikających z gospodarki odpadami, do instalacji służących przetwarzaniu odpadów sukcesywnie wprowadzane są nowoczesne technologie, ze szczególnym naciskiem na ponowne wykorzystanie zawartych w nich cennych surowców.

Rys. 43. Składowiska odpadów w województwie łódzkim w 2020 r.  
Źródło: Opracowanie własne BPPWŁ



Dużym problemem dla środowiska są również niezrekultywowane tereny składowisk odpadów, innych niż niebezpieczne i obojętne, na których nie były składowane odpady komunalne. Wynika to przede wszystkim z trudności identyfikacji właścicieli terenów tych składowisk oraz braku na ten cel środków finansowych. Mimo obserwowanego od 2010 r. korzystnego trendu wzrostu zagospodarowanej masy osadów ściekowych powstających w procesie oczyszczania ścieków (o 16 p.p., do wartości 52,2% wytworzonych osadów), nadal zagrożenie dla środowiska stanowi masa niezagospodarowanych komunalnych osadów ściekowych.

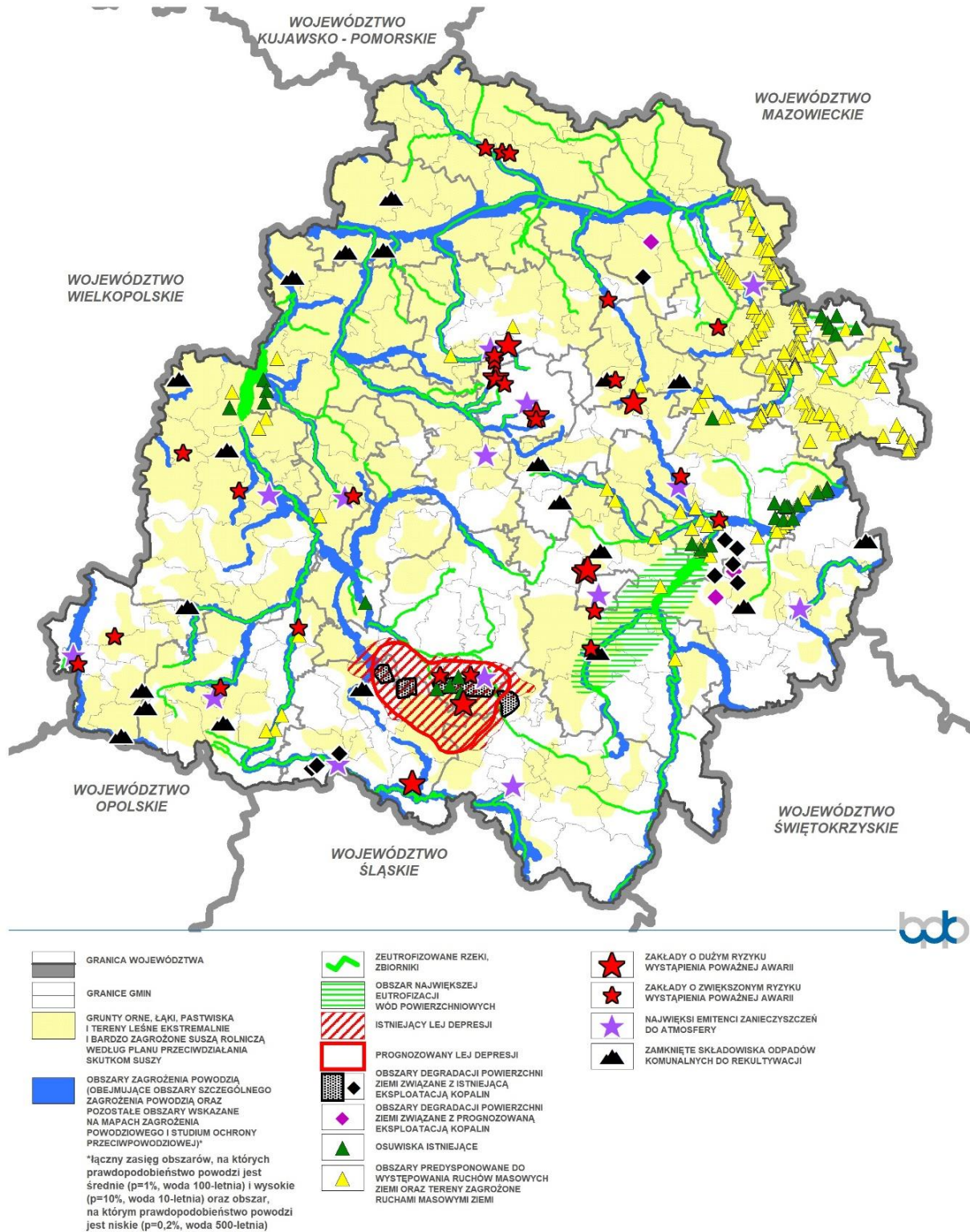
Znaczące zagrożenie dla środowiska, związane z pożarami lub skażeniem chemicznym, stanowi także nielegalne deponowanie odpadów (tzw. „dzikie wysypiska”, wyrobiska poeksploatacyjne, zdegradowane tereny przemysłowe).

Źródłem potencjalnego zagrożenia dla środowiska oraz zdrowia i życia ludzi są również wyroby zawierające azbest, które po zinwentaryzowaniu są unieszkodliwiane poprzez składowanie w przeznaczonych do tego celu kwaterach na 3 składowiskach (Płoszów - gm. Radomsko, Pukinin - gm. Rawa Mazowiecka, Młyńsko Wieś - gm. Biała). W latach 2010-2021 w województwie nastąpił ponad 70-krotny wzrost ilości unieszkodliwionych odpadów azbestowych, ale równoczesny wielokrotnie wyższy wzrost ilości odpadów zinwentaryzowanych powodował, że nadal do unieszkodliwienia pod koniec 2021 r. pozostało ich ponad 91% - co wskazuje na relatywnie niską skuteczność usuwania tych odpadów.

<sup>164</sup> Możliwość realizacji inwestycji związanych ze składowaniem i przetwarzaniem odpadów powinna być uzależniona od decyzji środowiskowych. Inwestycje te powinny być realizowane zgodnie z zapisami Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie składowisk odpadów (Dz.U. z 2013 r., poz. 523 ze zm.).



Rys. 44. Problemy środowiska wynikające z zagrożeń



Źródło: BPPWŁ, KWPS, RZGW, KPZK, ISOK, KWB Bełchatów, Starostwa Powiatowe



## 6. POTENCJALNE ZMIANY ŚRODOWISKA W PRZYPADKU BRAKU REALIZACJI RPTWŁ

„Regionalny Plan Transportowy Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027” to dokument, którego nadrzędnym celem jest:

- wytyczenie kierunków rozwoju systemu transportowego województwa łódzkiego w okresie programowania 2021-2027;
- nakreślenie wizji rozwoju infrastruktury transportowej regionu do 2030 r. oraz w perspektywie długookresowej do 2050 r.

W zakresie zagadnień środowiskowych uwzględnia w strategicznej polityce rozwoju cele klimatyczne i kierunki działań dotyczące ograniczenia emisji i negatywnego oddziaływania transportu na klimat i środowisko.

Jednym z elementów Prognozy jest analiza potencjalnych zmian środowiska w przypadku braku realizacji RPTWŁ, czyli w tzw. wariantcie „0”. Ocena ta odnosi się do czysto hipotetycznego scenariusza, jaki mógłby mieć miejsce w sytuacji, gdyby nie przyjęto RPTWŁ, rezygnując tym samym ze wsparcia, jakie jest możliwe do uzyskania. W konsekwencji pewne problemy z zakresu środowiska przyrodniczego wynikające z funkcjonowania systemu transportowego w obecnej formie pozostałyby nierozwiązane. Z drugiej zaś strony przy wariantcie „0” brak realizacji nowych inwestycji infrastrukturalnych mógłby się w perspektywie krótkookresowej okazać korzystny w przypadku nielicznych komponentów takich jak krajobraz, powierzchnia ziemi, zasoby naturalne i ciągłość przyrodnicza.

Podkreślić jednak należy, że zarówno rozwój społeczno-gospodarczy województwa, jak i potrzeby transportowe jego mieszkańców, zarówno w skali lokalnej, jak i regionalnej wpływają na wzrost eksploatacji istniejącej infrastruktury transportowej. Tym samym kluczowym wyzwaniem jest poprawa jej jakości w obszarze infrastruktury drogowej, kolejowej, a także publicznego transportu zbiorowego o charakterze pozamiejskim. Kluczowe w tej sytuacji jest stworzenie spójnego systemu drogowego w wymiarze regionalnym wpisującego się w sieć dróg krajowych i Transeuropejską Sieć Transportową (TEN-T). Nowoczesna infrastruktura komunikacyjna pozwoli na zmniejszenie presji na środowisko, która byłaby większa, gdyby funkcjonowała w przestarzałej formie i nie nadążała za potrzebami rozwojowymi regionu. Ponadto brak inwestycji w sektorze transportowym spowoduje brak zmian zachowań transportowych mieszkańców w zakresie elektromobilności i współdzielenia środków transportu (np. rower publiczny, hulajnogi i skutery elektryczne, carsharing). W wariantcie „0” nie zostanie osiągnięty żaden efekt ekologiczny w zakresie zmniejszenia emisji zanieczyszczeń na terenach zurbanizowanych oraz pogorszeniu ulegnie klimat akustyczny. Brak skutecznej polityki transportowej spowoduje niedostosowanie infrastruktury do aktualnych trendów klimatycznych, a niedoinwestowanie sektora transportu wpłynie na pogorszenie bezpieczeństwa i zdrowia mieszkańców.



Tab. 11. Potencjalne zmiany w środowisku w wyniku odstąpienia od realizacji RPTWŁ w odniesieniu do wybranych celów strategicznych (CS) RPTWŁ, których niezrealizowanie będzie generowało określone, niekorzystne skutki dla środowiska

POTENCJALNE ZMIANY W ŚRODOWISKU W WYNIKU Odstąpienia od realizacji RPTWŁ	CELE STRATEGICZNE	CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ			CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA		CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO		CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU		
	KIERUNKI DZIAŁAŃ	1.1	1.2	1.3	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	4.3
POGORSZENIE JAKOŚCI POWIETRZA W ZWIĄZKU EMISJĄ LINIOWĄ PRZYCZYNIĄCĄ 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 CO <sub>2</sub> ZE ŹRÓDEŁ KOMUNIKACYJNYCH W ZWIĄZKU Z BRAKIEM: DRÓG DOBREJ JAKOŚCI POPRAWIAJĄCYCH PŁYNNOŚĆ RUCHU, OBWODNIC, ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ, EFEKTYWNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO											
POGORSZENIE KLIMATU AKUSTYCZNEGO											
ZMNIJSZENIE LICZEBNOŚCI POPULACJI ZWIERZĄT ZE WZGLĘDU NA WIĘKSZĄ WYPADKOWOŚĆ NA DRÓGACH NISKIEJ JAKOŚCI ORAZ WZMOŻONY RUCH SAMOCHODOWY NA DRÓGACH NIŻSZEJ KATEGORII NA TERENACH OTWARTYCH											
POSTĘPUJĄCA DEGRADACJA KRAJOBRAZU I DZIEDZICTWA KULTUROWEGO NA SKUTEK: BRAKU OBWODNIC OŚRODKÓW Z HISTORYCZNYMI UKŁADAMI PRZESTRZANNYMI; WZMOŻONEGO RUCHU TRANZYTOWEGO NA DRÓGACH 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 ALTERNTYWNEJ 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 WPŁYWA NA DOBRĄ MATERIAŁNE NA SKUTEK ROSNĄCYCH KOSZTÓW UTRZYMANIA I EKSPLOATACJI ISTNIEJĄCEJ INFRASTRUKTURY											

Źródło: opracowanie własne.



## V. ANALIZA I OCENA PRZEWIDYWANYCH ZNACZĄCYCH ODDZIAŁYWAŃ „REGIONALNEGO PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO DLA REALIZACJI WARUNKU PODSTAWOWEGO CELU POLITYKI 3 (W ZAKRESIE TRANSPORTU) W PERSPEKTYWIE FINANSOWEJ 2021-2027” NA ŚRODOWISKO ORAZ OBSZARY NATURA 2000

### 1. ANALIZA I OCENA ODDZIAŁYWANIA DZIAŁAŃ W RAMACH KIERUNKÓW DZIAŁAŃ I CELÓW STRATEGICZNYCH RPTWŁ NA KOMPONENTY ŚRODOWISKA

Zgodnie z przyjętą metodologią ocenę wpływu zapisów RPTWŁ na środowisko przeprowadzono z uwzględnieniem sposobu i charakteru ich oddziaływania. W ocenie macierzowej przyjęto założenie, że realizacja zapisów RPTWŁ będzie przebiegała z wykorzystaniem najlepszych dostępnych technologii, minimalizując tym samym stopień negatywnego oddziaływania na środowisko.

Na podstawie przygotowanych macierzy oceny (tab. 11, 12) opracowano zestawienia w formie tabelarycznej prezentujące łączną ocenę wpływu na środowisko działań w ramach kierunków działań i celów strategicznych wskazanych w RPTWŁ.

W macierzach oceny (tab. 11, 12) zastosowano następujące oznaczenia:

Sposób oddziaływania	
	Pozytywny
	Negatywny
	Minimalny negatywny
	Zmienny (pozytywny, z wyjątkiem etapu realizacji, dla którego prognozuje się możliwe oddziaływanie negatywne)
	Brak wpływu
Charakter oddziaływania	
Bezpośredniość oddziaływania	
<b>B</b>	Bezpośrednie
<b>P</b>	Pośrednie
<b>W</b>	Wtórne <sup>165</sup>
Czas trwania oddziaływania	
<b>D</b>	Długoterminowe
<b>SR</b>	Średnioterminowe <sup>166</sup>
<b>K</b>	Krótkoterminowe <sup>167</sup>
Częstotliwość oddziaływania	
<b>S</b>	Stałe
<b>C</b>	Chwilowe <sup>168</sup>

Biorąc pod uwagę wyniki uzyskanej oceny przygotowano syntetyczną analizę sposobu i charakteru oddziaływania celów strategicznych na poszczególne komponenty środowiska, wskazując najbardziej i najmniej obciążone oddziaływaniem negatywnym (Załącznik 4).

W kolejnym etapie opracowania analizy, w odniesieniu do poszczególnych komponentów środowiska (receptorów oddziaływania, czynników), przygotowano szczegółowy opis potencjalnych oddziaływań pozytywnych, negatywnych i minimalnie negatywnych wraz z propozycją rozwiązań mających na celu minimalizację negatywnych oddziaływań na etapie realizacyjnym potencjalnych inwestycji.

<sup>165</sup> Nie zostało zidentyfikowane na etapie oceny.

<sup>166</sup> j.w.

<sup>167</sup> j.w.

<sup>168</sup> j.w.



Tab. 12. Ocena wpływu działań w ramach kierunków działań i celów strategicznych RPTWŁ na wybrane komponenty środowiska

Cele strategiczne, kierunki działań, działania (źródła generujące oddziaływania)	Komponenty środowiska (receptory oddziaływania)																
	Powierzchnia ziemi, gleby	Zasoby naturalne	Wody powierzchniowe	Wody podziemne	Klimat akustyczny	Klimat	Powietrze	Roślinność	Zwierzęta	Różnorodność biologiczna	Ciągłość układów przyrodniczych	Obszary chronione, w tym Natura 2000	Zabytki	Krajobraz	Dobra materialne	Ludzie	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	
<b>CEL STRATEGICZNY 1</b>	<b>ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>																
<b>1.1. ZWIĘKSZENIE UDZIAŁU PODRÓŻY TRANSPORTEM ZBIOROWYM I LIKWIDACJA WYKLUCZENIA KOMUNIKACYJNEGO</b>																	
▪ Rozwój siatki połączeń publicznym transportem zbiorowym, szczególnie na obszarach wiejskich i peryferyjnych;	X	X	X	X	X	P D S	B D S	X	X	X	X	X	X	X	B D S	B D S	
▪ Budowa i rozbudowa linii kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wykluczonych (w tym np.: elektryfikacja, łącznice, infrastruktura punktowa służąca ruchowi kolejowemu, linie wąskotorowe);	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	P D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	
▪ Budowa i przebudowa stacji i przystanków kolejowych;	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	P D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	X X	B D S	B D S	B D S	B D S	
▪ Budowa, przebudowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz pozostałej infrastruktury służącej pasażerom (np. dworce autobusowe i kolejowe, przystanki autobusowe i tramwajowe) wspartych systemami Park&Ride, Kiss&Ride i Bike&Ride oraz realizacja powiązań „ostatniej mili” (np. infrastruktura drogowa, ciągi pieszo-rowerowe);	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	P D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	X X	X	B D S	B D S	B D S	
▪ Budowa i przebudowa infrastruktury tramwajowej;	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	P D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	X X	P D S	B D S	B D S	B D S	
▪ Poprawa parametrów technicznych dróg publicznych służących rozwojowi publicznego transportu zbiorowego, w tym tworzenie bus pasów.	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	P D S	P D S	B D S	B D S	B D S	B D S	X X	P D S	X	B D S	B D S	
<b>1.2. EKOLOGIZACJA TRANSPORTU</b>																	
▪ Zwiększenie efektywności energetycznej transportu kolejowego, w tym m.in. przejścia na zasilanie energią z OZE oraz zmniejszenie zużycia energii trakcyjnej poprzez zastosowanie rozwiązań eco-driving, eko-parking i rekuperacji;	B D S	B D S	X	X	B D S	P D S	B D S	X	X	X	X	X	X	X	B D S	B D S	
▪ Zakup oraz modernizacja ekologicznego taboru autobusowego i szynowego wraz z rozbudową zapleczy technicznych;	X	X	X	X	B D S	P D S	B D S	X	X	X	X	X	P D S	X	B D S	B D S	
▪ Budowa i rozbudowa infrastruktury paliw alternatywnych (w tym dla publicznego transportu zbiorowego).	B D S	B D S	X	X	B D S	P D S	B D S	X	X	X	X	X	P D S	X	B D S	B D S	
<b>1.3. ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI</b>																	
▪ Budowa i rozbudowa spójnej sieci rowerowej oraz infrastruktury dla urządzeń transportu osobistego (UTO);	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	P D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	X X	B D S	P D S	P D S	B D S	
▪ Rozwój systemów współdzielenia środków transportu (np. rowery publiczne, hulajnogi elektryczne, skutery elektryczne, carsharing) oraz systemów autonomicznych;	B D S	B D S	X	X	B D S	P D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	X X	B D S	P D S	P D S	B D S	
▪ Wprowadzanie strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu oraz rozwój przestrzeni przyjaznych niezmotoryzowanym (np. ciągi piesze, przestrzenie publiczne, woonerfy).	B D S	X	B D S	B D S	B D S	P D S	B D S	B D S	P D S	B D S	B D S	X	P D S	B D S	P D S	B D S	



Cele strategiczne, kierunki działań, działania (źródła generujące oddziaływania)	Komponenty środowiska (receptory oddziaływania)															
	Powierzchnia ziemi	Zasoby naturalne	Wody powierzchniowe	Wody podziemne	Klimat akustyczny	Klimat	Powietrze	Roślinność	Zwierzęta	Różnorodność biologiczna	Ciągłość układów przyrodniczych	Obszary chronione, w tym Natura 2000	Zabytki	Krajobraz	Dobra materialne	Ludzie
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.
<b>CEL STRATEGICZNY 2</b>	<b>REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>															
<b>2.1. ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ</b>																
▪ Budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej i kolejowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) szczególnie na kierunku południowo-wschodnim;	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	P D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S
▪ Zapewnienie połączeń lotniczych krajowych i międzynarodowych, w tym wspieranie realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego komponentów transportowych;	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	P D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S
▪ Zapewnienie sprawnych powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T) oraz poprawa parametrów dróg krajowych i wojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z województwami sąsiednimi;	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	P D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S
▪ Zapewnienie dobrych parametrów dróg powiatowych i gminnych zwiększających dostępność do usług społecznych.	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	P D S	P D S	B D S	B D S	B D S	X D S	X D S	P D S	X D S	B D S	B D S
<b>2.2. ROZWÓJ INFRASTRUKTURY DLA OBSZARÓW DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ</b>																
▪ Budowa, rozbudowa i modernizacja terminali intermodalnych, w tym doposażenie w urządzenia przeładunkowe;	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	X D S	X D S	B D S	B D S	B D S	X D S	X D S	B D S	B D S	B D S	B D S
▪ Budowa powiązań „ostatniej mili” i likwidacja „wąskich gardeł” w ramach infrastruktury dostępowej drogowej i kolejowej (w tym m.in. do terminali intermodalnych, centrów logistycznych, obszarów przemysłowych i terenów inwestycyjnych).	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	X D S	X D S	B D S	B D S	B D S	X D S	X D S	B D S	B D S	B D S	B D S





Cele strategiczne, kierunki działań, działania (źródła generujące oddziaływania)	Komponenty środowiska (receptory oddziaływania)															
	Powierzchnia ziemi	Zasoby naturalne	Wody powierzchniowe	Wody podziemne	Klimat akustyczny	Klimat	Powietrze	Roślinność	Zwierzęta	Różnorodność biologiczna	Ciągłość układów przyrodniczych	Obszary chronione, w tym Natura 2000	Zabytki	Krajobraz	Dobra materialne	Ludzie
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.
<b>CEL STRATEGICZNY 3</b>	<b>POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>															
<b>3.1. POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA NIECHRONIONYCH UCZESTNIKÓW RUCHU</b>																
▪ Budowa i przebudowa skrzyżowań, budowa rond, sygnalizacji świetlnej, przejść dla pieszych, chodników, „antyzatok” autobusowych, poboczy;	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	P D S	B D S	B D S	B D S	B D S	X	X	B D S	P D S	P D S	B D S
▪ Wdrażanie rozwiązań w celu spowolnienia i ograniczenia ruchu drogowego w obszarach zurbanizowanych (np. „esowanie” jezdni, zwężanie ulic, progi zwalniające, tempo 30);	X	X	X	X	B D S	P D S	B D S	X	X	X	X	X	P D S	X	P D S	B D S
▪ Realizacja efektywnego oświetlenia;	X	P D S	X	X	X	P D S	P D S	X	X	X	X	X	X	X	B D S	B D S
▪ Prowadzenie działań informacyjno-edukacyjnych.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P D S	B D S
<b>3.2. POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ</b>																
▪ Budowa, przebudowa i rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości;	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	P D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S
▪ Budowa obwodnic miejscowości;	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	P D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S	B D S
▪ Modernizacja i utrzymanie obiektów inżynierskich (np. mosty, wiadukty);	X	X	B D S	X	B D S	P D S	P D S	X	X	X	X	X	X	X	X	P D S
▪ Instalacja automatycznych urządzeń rejestrujących ruch drogowy (np. rejestratory wykroczeń, odcinkowy pomiar ruchu, wagi preselekcyjnego ważenia pojazdów);	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	B D S
▪ Budowa i przebudowa przejazdów kolejowych, w tym realizacja bezkolizyjnych przekroczeń przez linie kolejowe	B D S	B D S	X	X	B D S	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P D S	B D S
▪ Rozwój systemów stałego monitoringu wrażliwych elementów infrastruktury oraz zarządzania ruchem drogowym i kolejowym (ERTMS).	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	B D S



Cele strategiczne, kierunki działań, działania (źródła generujące oddziaływania)	Komponenty środowiska (receptory oddziaływania)																
	Powierzchnia ziemi	Zasoby naturalne	Wody powierzchniowe	Wody podziemne	Klimat akustyczny	Klimat	Powietrze	Roślinność	Zwierzęta	Różnorodność biologiczna	Ciągłość układów przyrodniczych	Obszary chronione, w tym Natura 2000	Zabytki	Krajobraz	Dobra materialne	Ludzie	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	
<b>CEL STRATEGICZNY 4</b>	<b>EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b>																
<b>4.1. ROZWÓJ I IMPLEMENTACJA NOWYCH ROZWIĄZAŃ CYFROWYCH W SEKTORZE TRANSPORTU</b>																	
▪ Autonomizacja transportu drogowego i rozwój technologii C-ITS;	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P D S	B D S	
▪ Wsparcie dla rozwoju zautomatyzowanej multimodalnej logistyki, w tym bezałogowych statków powietrznych (dronów);	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P D S	B D S	
▪ Rozwój i wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) w zarządzaniu ruchem drogowym, monitorowaniu przepływu ruchu oraz systemie opłat;	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P D S	B D S	
▪ Wsparcie dla cyfryzacji danych transportowych (Internet rzeczy, BigData);	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P D S	B D S	
▪ Wdrażanie systemów teleinformatycznych do optymalizacji przepływów towarowych.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P D S	B D S	
<b>4.2. ROZWÓJ Koncepcji „MOBILNOŚĆ JAKO USŁUGA” (MOBILITY AS A SERVICE - MAAS)</b>																	
▪ Rozwój i integracja systemów biletowo-taryfowych;	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	B D S	B D S	
▪ Koordynacja rozkładów jazdy;	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	B D S	B D S	
▪ Rozwój usług transportowych z obszaru ekonomii współdzielenia;	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	B D S	B D S	
▪ Rozwój spójnych systemów informacji pasażerskiej;	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	B D S	B D S	
▪ Rozwój zintegrowanej platformy cyfrowej (aplikacji) umożliwiającej planowanie, rezerwację i opłacenie podróży w ramach jednej usługi „od drzwi do drzwi”;	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	B D S	B D S	
▪ Rozwój systemów transportu zbiorowego „na życzenie”.	X	X	X	X	X	P D S	B D S	X	X	X	X	X	X	X	B D S	B D S	
<b>4.3. USPRAWNIECIE PLANOWANIA, ORGANIZACJI I ZARZĄDZANIA SYSTEMEM TRANSPORTOWYM</b>																	
▪ Wspieranie prac przygotowawczych w zakresie inwestycji transportowych (m.in. opracowanie dokumentacji dla realizacji inwestycji);	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	
▪ Lobbowanie na rzecz włączenia inwestycji transportowych do programów i dokumentów krajowych i europejskich;	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
▪ Opracowanie strategicznych dokumentów w zakresie rozwoju systemu transportowego, w tym Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP);	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	
▪ Monitoring infrastruktury transportowej (m.in. odporności na warunki pogodowe i zmiany klimatu, emisji zanieczyszczeń i hałasu);	X	X	X	X	P D S	P D S	P D S	X	X	X	X	X	X	P D S	X	P D S	
▪ Zintegrowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych.	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	P D S	

Źródło: opracowanie własne.



Podsumowujące oceny wpływu kierunków działań w ramach celów strategicznych zapisanych w Regionalnym Planie Transportowym Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027.

Tab. 13. Ocena wpływu na środowisko działań w ramach celów strategicznych i kierunków działań RPTWŁ

CEL STRATEGICZNY 1	ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ									
KIERUNEK DZIAŁAŃ	1.1. ZWIĘKSZENIE UDZIAŁU PODRÓŻY TRANSPORTEM ZBIOROWYM I LIKWIDACJA WYKLUCZENIA KOMUNIKACYJNEGO									
Działania	Wpływ na środowisko									
	Pozytywny		Negatywny		Minimalny negatywny		Zmienny		Brak wpływu	
	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]
▪ Rozwój siatki połączeń publicznym transportem zbiorowym, szczególnie na obszarach wiejskich i peryferyjnych;	4,00	25,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12,00	75,00
▪ Budowa i rozbudowa linii kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wykluczonych (w tym np: elektryfikacja, łącznice, infrastruktura punktowa służąca ruchowi kolejowemu, linie wąskotorowe);	4,00	25,00	5,00	31,25	7,00	43,75	0,00	0,00	0,00	0,00
▪ Budowa i przebudowa stacji i przystanków kolejowych;	5,00	31,25	0,00	0,00	7,00	43,75	2,00	12,50	2,00	12,50
▪ Budowa, przebudowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz pozostałej infrastruktury służącej pasażerom (np. dworce autobusowe i kolejowe, przystanki autobusowe i tramwajowe) wspartych systemami Park&Ride, Kiss&Ride i Bike&Ride oraz realizacja powiązań „ostatniej mili” (np. infrastruktura drogowa, ciągi pieszo-rowerowe);	4,00	25,00	0,00	0,00	7,00	43,75	2,00	12,50	3,00	18,75
▪ Budowa i przebudowa infrastruktury tramwajowej;	6,00	37,50	0,00	0,00	6,00	37,50	2,00	12,50	2,00	12,50
▪ Poprawa parametrów technicznych dróg publicznych służących rozwojowi publicznego transportu zbiorowego, w tym tworzenie bus pasów;	4,00	25,00	0,00	0,00	3,00	18,75	6,00	37,50	3,00	18,75
<b>ŚREDNIA DLA DZIAŁAŃ</b>	<b>4,50</b>	<b>28,13</b>	<b>0,83</b>	<b>5,21</b>	<b>5,00</b>	<b>31,25</b>	<b>2,00</b>	<b>12,50</b>	<b>3,67</b>	<b>22,92</b>
KIERUNEK DZIAŁAŃ	1.2. EKOLOGIZACJA TRANSPORTU									
▪ Zwiększenie efektywności energetycznej transportu kolejowego, w tym m.in. przejścia na zasilanie energią z OZE oraz zmniejszenie zużycia energii trakcyjnej poprzez zastosowanie rozwiązań eco-driving, eko-parking i rekuperacji;	5,00	31,25	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	12,50	9,00	56,25
▪ Zakup oraz modernizacja ekologicznego taboru autobusowego i szynowego wraz z rozbudową zapleczy technicznych;	6,00	37,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,00	62,50
▪ Budowa i rozbudowa infrastruktury paliw alternatywnych (w tym dla publicznego transportu zbiorowego);	6,00	37,50	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	12,50	8,00	50,00
<b>ŚREDNIA DLA DZIAŁAŃ</b>	<b>5,67</b>	<b>35,42</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>1,33</b>	<b>8,33</b>	<b>9,00</b>	<b>56,25</b>



KIERUNEK DZIAŁAŃ	1.3. ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI									
<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa, przebudowa i doposażenie infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego, w tym realizacja spójnej sieci rowerowej (regionalne i miejskie drogi dla rowerów, pasy rowerowe, stacje serwisowe, miejsca parkingowe) oraz infrastruktury dla urządzeń transportu osobistego (UTO);</li> </ul>	5,00	31,25	0,00	0,00	0,00	0,00	9,00	56,25	2,00	12,50
<ul style="list-style-type: none"> <li>Rozwój systemów współdzielenia środków transportu (np. rowery publiczne, hulajnogi elektryczne, skutery elektryczne, carsharing) oraz systemów autonomicznych;</li> </ul>	6,00	37,50	0,00	0,00	1,00	6,25	5,00	31,25	4,00	25,00
<ul style="list-style-type: none"> <li>Wprowadzanie strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu oraz rozwój przestrzeni przyjaznych niezmotoryzowanym (np. ciągi piesze, przestrzenie publiczne, woonerfy)</li> </ul>	14,00	87,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	12,50
<b>ŚREDNIA DLA DZIAŁAŃ</b>	<b>8,33</b>	<b>52,08</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,33</b>	<b>2,08</b>	<b>4,67</b>	<b>29,17</b>	<b>2,67</b>	<b>16,67</b>

CEL STRATEGICZNY 2	REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA									
KIERUNEK DZIAŁAŃ	2.1. ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ									
Działania	Wpływ na środowisko									
	Pozytywny		Negatywny		Minimalny negatywny		Zmienny		Brak wpływu	
	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]
<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej i kolejowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN- T) szczególnie na kierunku południowo-wschodnim;</li> </ul>	4,00	25,00	9,00	56,25	3,00	18,75	0,00	0,00	0,00	0,00
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zapewnienie połączeń lotniczych krajowych i międzynarodowych, w tym wspieranie realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego komponentów transportowych;</li> </ul>	4,00	25,00	9,00	56,25	3,00	18,75	0,00	0,00	0,00	0,00
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zapewnienie sprawnych powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T) oraz poprawa parametrów dróg krajowych i wojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z województwami sąsiednimi;</li> </ul>	4,00	25,00	9,00	56,25	3,00	18,75	0,00	0,00	0,00	0,00
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zapewnienie dobrych parametrów dróg powiatowych i gminnych zwiększających dostępność do usług społecznych.</li> </ul>	4,00	25,00	0,00	0,00	3,00	18,75	6,00	37,50	3,00	18,75
<b>ŚREDNIA DLA DZIAŁAŃ</b>	<b>4,00</b>	<b>25,00</b>	<b>6,75</b>	<b>42,19</b>	<b>3,00</b>	<b>18,75</b>	<b>1,50</b>	<b>9,38</b>	<b>0,75</b>	<b>4,69</b>
KIERUNEK DZIAŁAŃ	2.2. ROZWÓJ INFRASTRUKTURY DLA OBSZARÓW DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ									
<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa, rozbudowa i modernizacja terminali intermodalnych, w tym doposażenie w urządzenia przeładunkowe;</li> </ul>	2,00	12,50	4,00	25,00	6,00	37,50	0,00	0,00	4,00	25,00
<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa powiązań „ostatniej mili” i likwidacja „wąskich gardeł” w ramach infrastruktury dostępowej drogowej i kolejowej (w tym m.in. do terminali intermodalnych, centrów logistycznych, obszarów przemysłowych i terenów inwestycyjnych);</li> </ul>	2,00	12,50	0,00	0,00	7,00	43,75	3,00	18,75	4,00	25,00
<b>ŚREDNIA DLA DZIAŁAŃ</b>	<b>2,00</b>	<b>12,50</b>	<b>2,00</b>	<b>12,50</b>	<b>6,50</b>	<b>40,63</b>	<b>1,50</b>	<b>9,38</b>	<b>4,00</b>	<b>25,00</b>



CEL STRATEGICZNY 3	POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO									
KIERUNEK DZIAŁAŃ	3.1. POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA NIECHRONIONYCH UCZESTNIKÓW RUCHU									
Działania	Wpływ na środowisko									
	Pozytywny		Negatywny		Minimalny negatywny		Zmienny		Brak wpływu	
	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]
▪ Budowa i przebudowa skrzyżowań, budowa rond, sygnalizacji świetlnej, przejść dla pieszych, chodników, „antyzatok” autobusowych, poboczy;	5,00	31,25	0,00	0,00	3,00	18,75	6,00	37,50	2,00	12,50
▪ Wdrażanie rozwiązań w celu spowolnienia i ograniczenia ruchu drogowego w obszarach zurbanizowanych (np. „esowanie” jezdni, zwężanie ulic, progi zwalniające, tempo 30);	6,00	37,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,00	62,50
▪ Realizacja efektywnego oświetlenia;	5,00	31,25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	11,00	68,75
▪ Prowadzenie działań informacyjno-edukacyjnych.	2,00	12,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14,00	87,50
<b>ŚREDNIA DLA DZIAŁAŃ</b>	<b>4,50</b>	<b>28,13</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,75</b>	<b>4,69</b>	<b>1,50</b>	<b>9,38</b>	<b>9,25</b>	<b>57,81</b>
KIERUNEK DZIAŁAŃ	3.2. POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ									
▪ Budowa, przebudowa i rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości;	4,00	25,00	2,00	12,50	6,00	37,50	4,00	25,00	0,00	0,00
▪ Budowa obwodnic miejscowości;	5,00	31,25	3,00	18,75	5,00	31,25	3,00	18,75	0,00	0,00
▪ Modernizacja i utrzymanie obiektów inżynierskich (np. mosty, wiadukty);	4,00	25,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	6,25	11,00	68,75
▪ Instalacja automatycznych urządzeń rejestrujących ruch drogowy (np. rejestratory wykroczeń, odcinkowy pomiar ruchu, wagi preselekcyjnego ważenia pojazdów);	1,00	6,25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15,00	93,75
▪ Budowa i przebudowa przejazdów kolejowych, w tym realizacja bezkolizyjnych przekroczeń przez linie kolejowe;	2,00	12,50	0,00	0,00	3,00	18,75	0,00	0,00	11,00	68,75
▪ Rozwój systemów stałego monitoringu wrażliwych elementów infrastruktury oraz zarządzania ruchem drogowym i kolejowym (ERTMS).	1,00	6,25	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15,00	93,75
<b>ŚREDNIA DLA DZIAŁAŃ</b>	<b>2,83</b>	<b>17,71</b>	<b>0,83</b>	<b>5,21</b>	<b>2,33</b>	<b>14,58</b>	<b>1,33</b>	<b>8,33</b>	<b>8,67</b>	<b>54,17</b>



CEL STRATEGICZNY 4	EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU									
KIERUNEK DZIAŁAŃ	4.1. ROZWÓJ I IMPLEMENTACJA NOWYCH ROZWIĄZAŃ CYFROWYCH W SEKTORZE TRANSPORTU									
Działania	Wpływ na środowisko									
	Pozytywny		Negatywny		Minimalny negatywny		Zmienny		Brak wpływu	
	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]
▪ Autonomizacja transportu drogowego i rozwój technologii C-ITS;	2,00	12,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14,00	87,50
▪ Wsparcie dla rozwoju zautomatyzowanej multimodalnej logistyki, w tym bezzałogowych statków powietrznych (dronów);	2,00	12,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14,00	87,50
▪ Rozwój i wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) w zarządzaniu ruchem drogowym, monitorowaniu przepływu ruchu oraz systemie opłat;	2,00	12,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14,00	87,50
▪ Wsparcie dla cyfryzacji danych transportowych (Internet rzeczy, BigData);	2,00	12,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14,00	87,50
▪ Wdrażanie systemów teleinformatycznych do optymalizacji przepływów towarowych.	2,00	12,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14,00	87,50
<b>ŚREDNIA DLA DZIAŁAŃ</b>	<b>2,00</b>	<b>12,50</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>14,00</b>	<b>87,50</b>
KIERUNEK DZIAŁAŃ	4.2. ROZWÓJ KONCEPCJI „MOBILNOŚĆ JAKO USŁUGA” (MOBILITY AS A SERVICE - MAAS)									
▪ Rozwój i integracja systemów biletowo-taryfowych;	2,00	12,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14,00	87,50
▪ Koordynacja rozkładów jazdy;	2,00	12,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14,00	87,50
▪ Rozwój usług transportowych z obszaru ekonomii współdzielenia;	2,00	12,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14,00	87,50
▪ Rozwój spójnych systemów informacji pasażerskiej;	2,00	12,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14,00	87,50
▪ Rozwój zintegrowanej platformy cyfrowej (aplikacji) umożliwiającej planowanie, rezerwację i opłacenie podróży w ramach jednej usługi „od drzwi do drzwi”;	2,00	12,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14,00	87,50
▪ Rozwój systemów transportu zbiorowego „na życzenie”.	4,00	25,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12,00	75,00
<b>ŚREDNIA DLA DZIAŁAŃ</b>	<b>2,33</b>	<b>14,58</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>13,67</b>	<b>85,42</b>
KIERUNEK DZIAŁAŃ	4.3. USPRAWNIENIE PLANOWANIA, ORGANIZACJI I ZARZĄDZANIA SYSTEMEM TRANSPORTOWYM									
▪ Wspieranie prac przygotowawczych w zakresie inwestycji transportowych (m.in. opracowanie dokumentacji dla realizacji inwestycji);	16,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
▪ Lobbowanie na rzecz włączenia inwestycji transportowych do programów i dokumentów krajowych i europejskich;	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	16,00	100,00
▪ Opracowanie strategicznych dokumentów w zakresie rozwoju systemu transportowego, w tym Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP);	16,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
▪ Monitoring infrastruktury transportowej (m.in. odporności na warunki pogodowe i zmiany klimatu, emisji zanieczyszczeń i hałasu);	4,00	25,00	0,00	0,00	1,00	6,25	0,00	0,00	11,00	68,75
▪ Zintegrowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych.	16,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>ŚREDNIA DLA DZIAŁAŃ</b>	<b>10,40</b>	<b>65,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,20</b>	<b>1,25</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>5,40</b>	<b>33,75</b>

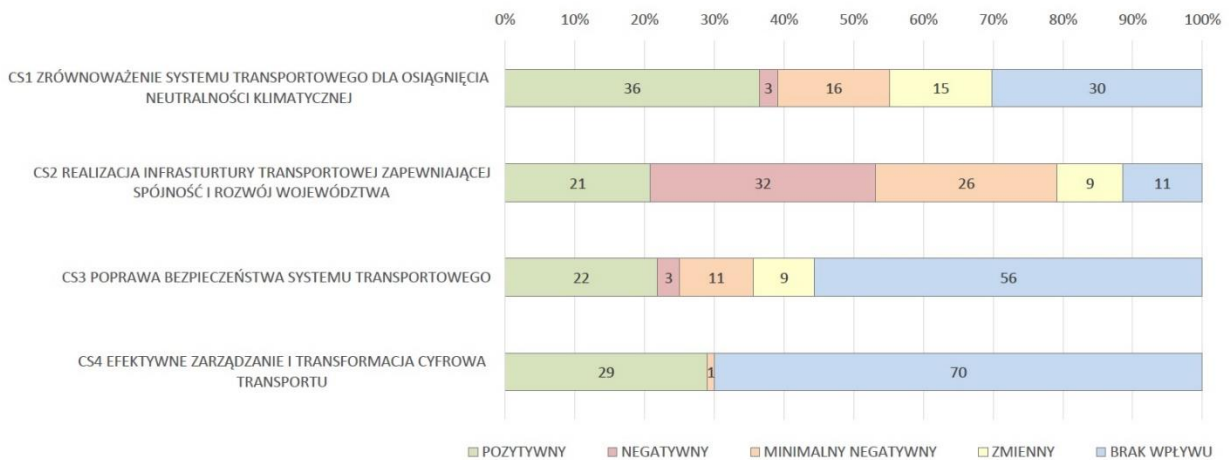
Źródło: opracowanie własne.



Interpretując udział poszczególnych oddziaływań celów strategicznych RPTWŁ, należy uznać, że **zapisy programu RPTWŁ** wpływają na komponenty środowiska w sposób zróżnicowany. **Brak wpływu 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, wkraczającym w tereny dotąd niezainwestowane, 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. Jedynie w celu 4 nie występują negatywne oddziaływania, a oddziaływanie minimalne negatywne na poziomie zaledwie 1%, występuje w kierunku działań 4.3. USPRAWNINIENIE PLANOWANIA, ORGANIZACJI I ZARZĄDZANIA SYSTEMEM TRANSPORTOWYM.

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.

Rys. 45. Udział poszczególnych rodzajów wpływu celów strategicznych RPTWŁ na wybrane komponenty środowiska



Źródło: opracowanie własne.

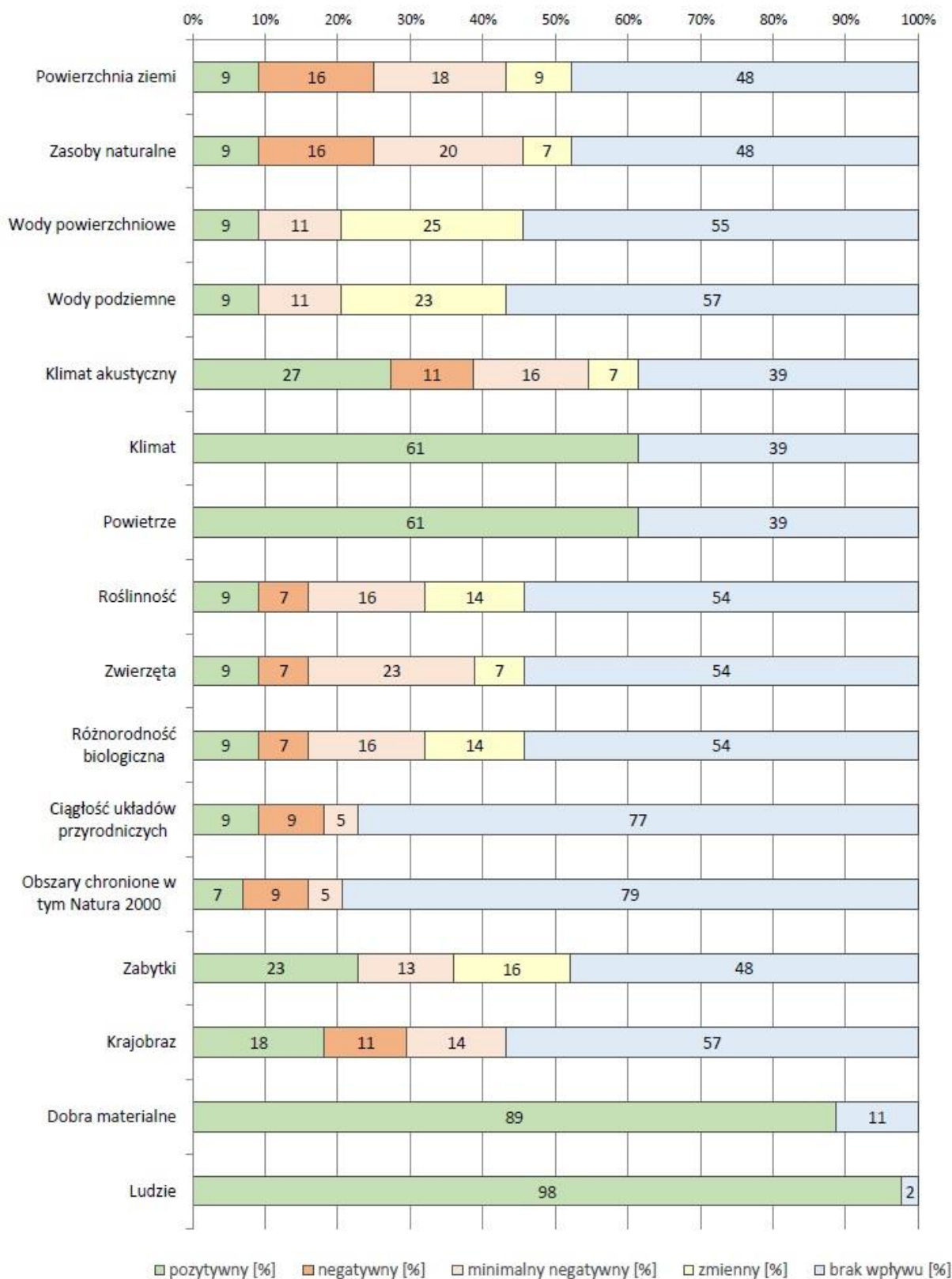
W wyniku przeprowadzonej analizy wpływu celów strategicznych RPTWŁ na 16 komponentów środowiska stwierdzono, iż **niemal wszystkie zapisy będą pozytywnie oddziaływały na ludzi (98%) oraz na dobra materialne (89%)**. Istotny pozytywny wpływ zapisów RPTWŁ pojawia się przy komponentach: powietrze oraz klimat (po 61%). W pozostałych 12 komponentach pozytywny wpływ na środowisko zawiera się w przedziale od 7% do 27%. Ponadto zapisy RPTWŁ w znacznym stopniu charakteryzują się **brakiem wpływu na większość analizowanych komponentów**, który kształtuje się w przedziale 2% - 79%.

Realizacja RPTWŁ może mieć najbardziej negatywny wpływ na komponenty: powierzchnia ziemi, zasoby naturalne (16%), klimat akustyczny i krajobraz (11%). Dla komponentów takich jak roślinność, zwierzęta, różnorodność biologiczna, ciągłość układów przyrodniczych i obszary chronione, w tym Natura 2000, negatywny wpływ przyjmuje wartości w przedziale 7-9%. Oddziaływanie minimalne negatywne stwierdzono w stosunku do większości komponentów (z wyjątkiem klimatu, powietrza, dóbr materialnych oraz ludzi) na poziomie między 5 a 23%. Oddziaływanie o charakterze zmiennym uwidacznia się w stosunku do komponentów takich jak: powierzchnia ziemi, zasoby naturalne, wody powierzchniowe i podziemne, klimat akustyczny, roślinność,



zwierzęta, różnorodność biologiczna oraz zabytki (od 7 do maksymalnie 25%) i jest związane z przemijającym negatywnym wpływem inwestycji na etapie budowy.

Rys. 46. Rodzaj wpływu działań w ramach kierunków działań i celów strategicznych RPTWŁ na wybrane komponenty środowiska



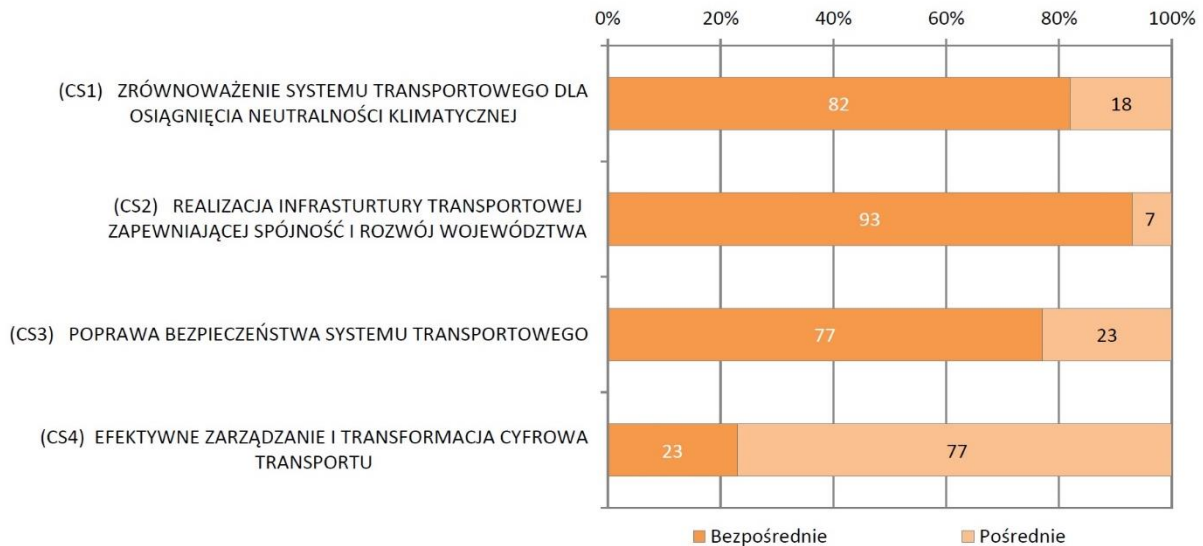
Źródło: opracowanie własne.





Analizując **bezpośredniość** oddziaływań należy uznać, że oddziaływania o charakterze bezpośrednim stanowią zdecydowaną większość we wszystkich celach strategicznych i dotyczą oddziaływań wynikających z realizacji inwestycji o charakterze infrastrukturalnym i przestrzennym. Najwięcej oddziaływań bezpośrednich stwierdzono w 2 celu strategicznym (93%) – REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA. W pozostałych celach udział oddziaływań bezpośrednich wynosi 23-82%. Pośredni wpływ na środowisko najwyraźniej zaznacza się w zapisach 4 celu strategicznego EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU – 77%, natomiast w pozostałych celach to udział na poziomie 7-23%. Na etapie oceny żaden zapis RPTWŁ nie generuje oddziaływań wtórnych.

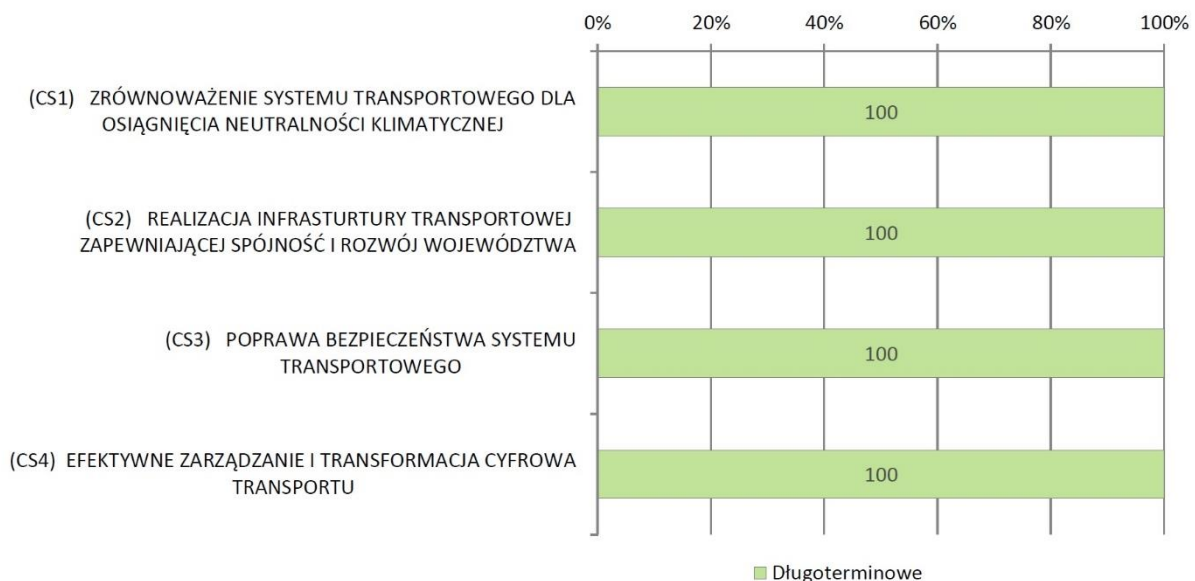
Rys. 47. Bezpośredniość oddziaływań na środowisko ustaleń RPTWŁ



Źródło: opracowanie własne

Pod względem **czasu trwania** wszystkie zdiagnozowane oddziaływania mają charakter długoterminowy, ze względu na długofalowość funkcjonowania realizowanych w ramach celów strategicznych przedsięwzięć. Oddziaływań średnio- i krótkoterminowych nie stwierdzono.

Rys. 48. Czas trwania oddziaływań na środowisko ustaleń RPTWŁ

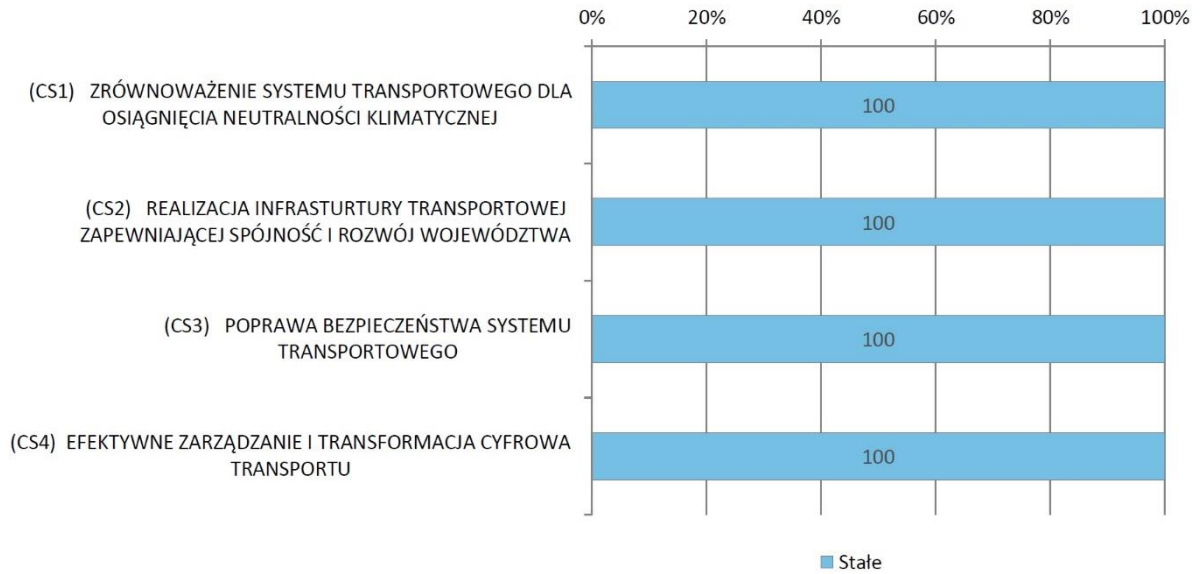


Źródło: opracowanie własne.



Biorąc pod uwagę **częstotliwość oddziaływania** prognozuje się, że ustalenia RPTWł generować będą jedynie oddziaływania stałe. Oddziaływań chwilowych nie stwierdzono. Wynika to z faktu, że te zapisy programu wiążą się z realizacją inwestycji, których następstwem będą stałe przekształcenia środowiska.

Rys. 49. Częstotliwość oddziaływań na środowisko ustaleń RPTWł



Źródło: opracowanie własne.



### 1.1. ODDZIAŁYWANIE NA POWIERZCHNIĘ ZIEMI, GLEBY, ZASOBY NATURALNE

<b>ODDZIAŁYWANIE NA POWIERZCHNIĘ ZIEMI, GLEBY</b>				
SPOSÓB ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT [% udział operacji]				
Pozytywny	Negatywny	Minimalny negatywny	Zmienny	Brak wpływu
9%	16%	18%	9%	48%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – BEZPOŚREDNIOŚĆ [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]				
Bezpośrednie		Pośrednie		Wtórne
87%		13%		0%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – CZAS [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]				
Długoterminowe		Średnioterminowe		Krótkoterminowe
100%		0%		0%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – CZĘSTOTLIWOŚĆ [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]				
Stałe			Chwilowe	
100%			0%	
<b>ODDZIAŁYWANIE NA ZASOBY NATURALNE</b>				
SPOSÓB ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT [% udział operacji]				
Pozytywny	Negatywny	Minimalny negatywny	Zmienny	Brak wpływu
9%	16%	20%	7%	48%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – BEZPOŚREDNIOŚĆ [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]				
Bezpośrednie		Pośrednie		Wtórne
83%		17%		0%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – CZAS [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]				
Długoterminowe		Średnioterminowe		Krótkoterminowe
100%		0%		0%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – CZĘSTOTLIWOŚĆ [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]				
Stałe			Chwilowe	
100%			0%	

Wśród zidentyfikowanych potencjalnych oddziaływań operacji wpływających na dwa komponenty: powierzchnia ziemi, gleby oraz zasoby naturalne (po 23 działania dla każdego) stwierdzono, że blisko połowa oddziaływań odznacza się brakiem wpływu (odpowiednio po 48% dla każdego z komponentów).

#### POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA POZYTYWNE

Przewiduje się, że pozytywny wpływ na powierzchnię ziemi i gleby oraz zasoby naturalne odgrywać będą następujące działania: realizacja efektywnego oświetlenia; wprowadzanie strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu oraz rozwój przestrzeni przyjaznych niezmotoryzowanym (np. ciągi piesze, przestrzenie publiczne, woonerfy); wspieranie prac przygotowawczych w zakresie inwestycji transportowych (m.in. opracowanie dokumentacji dla realizacji inwestycji); opracowanie strategicznych dokumentów w zakresie rozwoju systemu transportowego, w tym Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) oraz zintegrowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych. Zakłada się, że inwestycje te przyczynią się do pozytywnych przekształceń rzeźby i pokrycia terenu oraz systemu glebowego i w większości cechować je będzie oddziaływanie o charakterze pośrednim, długoterminowym i stałym. Bezpośredni pozytywny wpływ na zachowanie lub poprawę dotychczasowego stanu



powierzchni ziemi, gleb oraz zasobów naturalnych odgrywać będzie wprowadzanie strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu oraz rozwój przestrzeni przyjaznych niezmotoryzowanym (np. ciągi piesze, przestrzenie publiczne, woonerfy).

#### POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA NEGATYWNE

Realizacja niektórych celów strategicznych niewątpliwie będzie wywierała negatywny wpływ na powierzchnię ziemi, gleby oraz zasoby naturalne. Trudne do uniknięcia koszty postępu cywilizacyjnego ze szczególnie dużym natężeniem będą związane z realizacją działań koncentrujących się na: budowie i rozbudowie linii kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wykluczonych (w tym np.: elektryfikacja, łącznice, infrastruktura punktowa służąca ruchowi kolejowemu, linie wąskotorowe); budowie i rozbudowie infrastruktury drogowej i kolejowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) szczególnie na kierunku południowo-wschodnim; zapewnieniu połączeń lotniczych krajowych i międzynarodowych, w tym wspieraniu realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego komponentów transportowych; zapewnieniu sprawnych powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T) oraz poprawie parametrów dróg krajowych i wojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z województwami sąsiednimi; budowie, rozbudowie i modernizacji terminali intermodalnych, w tym wyposażeniu w urządzenia przeładunkowe; budowie, przebudowie i rozbudowie dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości; budowie obwodnic miejscowości.

Inwestycje z zakresu infrastruktury drogowej oraz kolejowej wywoływać będą niekorzystne zmiany ukształtowania powierzchni ziemi poprzez fizyczną ingerencję w podłoże i degradację struktur glebowych na znacznych powierzchniach, zarówno na etapie budowy, jak i późniejszej eksploatacji tych obiektów. Organizowanie zaplecza technicznego budowy, magazynowanie materiałów budowlanych, kruszyw i odpadów na czas realizacji inwestycji zmniejszy powierzchnię biologicznie czynną oraz obniży produktywność gleb na skutek ich zasklepienia. Konsekwencją realizacji nowych przedsięwzięć będzie zmiana ukształtowania powierzchni, użytkowania terenu oraz nadmierna eksploatacja zasobów naturalnych. W przypadku dróg o dużym natężeniu ruchu należy liczyć się z długotrwałą emisją zanieczyszczeń, która może prowadzić do zakwaszania gleb oraz gromadzenia w niej metali ciężkich. W odniesieniu do komponentów powierzchnia ziemi, gleby oraz zasoby naturalne ocenia się, że negatywne wpływy będą mieć charakter bezpośredni, długoterminowy i stały. Jednocześnie należy założyć, że w dłuższej perspektywie podejmowane będą działania rekultywacyjne, sukcesywnie kompensujące szkody dla gleb, powierzchni ziemi i zasobów naturalnych. Po zakończeniu prac inwestycyjnych likwidacji ulegną tymczasowe ciągi komunikacyjne, drogi techniczne (dojazdowe), place manewrowe i miejsca postojowe dla maszyn budowlanych oraz środków transportu, a nowe rozwiązania w zakresie cyfryzacji i intermodalności transportu przyczynią się do ograniczenia poziomu zanieczyszczeń środowiska.

#### POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA MINIMALNE NEGATYWNE

Ocenia się, że lokalnie mogą pojawić się niekorzystne zmiany ukształtowania powierzchni ziemi oraz zasobów naturalnych skutkujące m.in. degradacją struktur glebowych w wyniku interwencji ukierunkowanej na:

budowę i przebudowę stacji i przystanków kolejowych; budowę, przebudowę zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz pozostałej infrastruktury służącej pasażerom (np. dworce autobusowe i kolejowe, przystanki autobusowe i tramwajowe) wspartych systemami Park&Ride, Kiss&Ride i Bike&Ride oraz realizację powiązań „ostatniej mili” (np. infrastruktura drogowa, ciągi pieszo-rowerowe); budowę i przebudowę infrastruktury tramwajowej; poprawę parametrów technicznych dróg publicznych służących rozwojowi publicznego transportu zbiorowego, w tym tworzenie bus pasów; rozwój systemów współdzielenia środków transportu (np. rowery publiczne, hulajnogi elektryczne, skutery elektryczne, carsharing) oraz systemów autonomicznych; zapewnienie dobrych parametrów dróg powiatowych i gminnych zwiększających dostępność do usług społecznych; budowę powiązań „ostatniej mili” i likwidację „wąskich gardeł” w ramach infrastruktury dostępnej drogowej i kolejowej (w tym m.in. do terminali intermodalnych, centrów logistycznych, obszarów przemysłowych i terenów inwestycyjnych); budowę i przebudowę skrzyżowań, budowę rond, sygnalizacji świetlnej, przejść dla pieszych, chodników, „antyżatok” autobusowych, poboczny; budowę i przebudowę przejazdów kolejowych, w tym realizację



bezkolizyjnych przekroczeń przez linie kolejowe. Charakter wszystkich oddziaływań minimalnych negatywnych określono jako bezpośredni, długoterminowy i stały.

#### POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA ZMIENNE

Część przedsięwzięć cechować będzie oddziaływanie zmienne o charakterze bezpośrednim, długoterminowym i stałym. Jest ono prognozowane dla działań związanych ze zwiększeniem efektywności energetycznej transportu kolejowego, w tym m.in. przejścia na zasilanie energią z OZE oraz zmniejszeniem zużycia energii trakcyjnej poprzez zastosowanie rozwiązań eco-driving, eko-parking i rekuperacji; z budową i rozbudową infrastruktury paliw alternatywnych (w tym dla publicznego transportu zbiorowego); budową i rozbudową spójnej sieci rowerowej oraz infrastruktury dla urządzeń transportu osobistego (UTO); rozwojem systemów współdzielenia środków transportu (np. rowery publiczne, hulajnogi elektryczne, skutery elektryczne, carsharing) oraz systemów autonomicznych. Uciążliwości i szkodliwy wpływ na ukształtowanie powierzchni, degradację pokrywy glebowej oraz zasoby naturalne (m.in. zużycie surowców mineralnych, zniszczenie siedlisk) występujące w fazie inwestycji docelowo będą kompensowane w procesie rekultywacji.

Tab. 14. Wykaz celów strategicznych i kierunków działań zapisanych w RPTWŁ o potencjalnym oddziaływaniu na powierzchnię ziemi, gleby

Potencjalne oddziaływania pozytywne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności	Wprowadzanie strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu oraz rozwój przestrzeni przyjaznych niezmotoryzowanym (np. ciągi piesze, przestrzenie publiczne, woonerfy)
<b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym	Wspieranie prac przygotowawczych w zakresie inwestycji transportowych (m.in. opracowanie dokumentacji dla realizacji inwestycji) Opracowanie strategicznych dokumentów w zakresie rozwoju systemu transportowego, w tym Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) Zintegrowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych
Potencjalne oddziaływania negatywne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego	Budowa i rozbudowa linii kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wykluczonych (w tym np.: elektryfikacja, łącznice, infrastruktura punktowa służąca ruchowi kolejowemu, linie wąskotorowe)
<b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIAJĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
2.1. Zwiększenie dostępności transportowej	Budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej i kolejowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) szczególnie na kierunku południowo-wschodnim Zapewnienie połączeń lotniczych krajowych i międzynarodowych, w tym wspieranie realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego komponentów transportowych Zapewnienie sprawnych powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T) oraz poprawa parametrów dróg krajowych i wojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z województwami sąsiednimi
2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej	Budowa, rozbudowa i modernizacja terminali intermodalnych, w tym wyposażenie w urządzenia przeładunkowe
<b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	Budowa, przebudowa i rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości Budowa obwodnic miejscowości



Potencjalne oddziaływania minimalne negatywne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego	Budowa i przebudowa stacji i przystanków kolejowych
	Budowa, przebudowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz pozostałej infrastruktury służącej pasażerom (np. dworce autobusowe i kolejowe, przystanki autobusowe i tramwajowe) wspartych systemami Park&Ride, Kiss&Ride i Bike&Ride oraz realizacja powiązań „ostatniej mili” (np. infrastruktura drogowa, ciągi pieszo-rowerowe);
	Budowa i przebudowa infrastruktury tramwajowej
	Poprawa parametrów technicznych dróg publicznych służących rozwojowi publicznego transportu zbiorowego, w tym tworzenie bus pasów
<b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
2.1. Zwiększenie dostępności transportowej	Zapewnienie dobrych parametrów dróg powiatowych i gminnych zwiększających dostępność do usług społecznych
2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej	Budowa powiązań „ostatniej mili” i likwidacja „wąskich gardeł” w ramach infrastruktury dostępowej drogowej i kolejowej (w tym m.in. do terminali intermodalnych, centrów logistycznych, obszarów przemysłowych i terenów inwestycyjnych)
<b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu	Budowa i przebudowa skrzyżowań, budowa rond, sygnalizacji świetlnej, przejść dla pieszych, chodników, „antyzatok” autobusowych, poboczy
3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	Budowa i przebudowa przejazdów kolejowych, w tym realizacja bezkolizyjnych przekroczeń przez linie kolejowe
Potencjalne oddziaływania zmienne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.2. Ekologizacja transportu	Zwiększenie efektywności energetycznej transportu kolejowego, w tym m.in. przejścia na zasilanie energią z OZE oraz zmniejszenie zużycia energii trakcyjnej poprzez zastosowanie rozwiązań eco-driving, eko-parking i rekuperacji
	Budowa i rozbudowa infrastruktury paliw alternatywnych (w tym dla publicznego transportu zbiorowego)
1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności	Budowa i rozbudowa spójnej sieci rowerowej oraz infrastruktury dla urządzeń transportu osobistego (UTO)
	Rozwój systemów współdzielenia środków transportu (np. rowery publiczne, hulajnogę elektryczne, skutery elektryczne, carsharing) oraz systemów autonomicznych

ROZWIĄZANIA MAJĄCE NA CELU MINIMALIZACJĘ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ETAPIE REALIZACYJNYM	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ograniczanie do minimum przekształceń rzeźby terenu, np. poprzez maksymalne wykorzystanie naturalnych form terenu w fazie projektowania i planowania infrastruktury oraz podczas realizacji inwestycji (realizacja obiektów wkomponowanych w istniejący krajobraz);</li> <li>- maksymalne ograniczanie ingerencji w tereny nieprzekształcone oraz przywracanie struktur glebowych i powierzchni terenu do stanu z okresu poprzedzającego wprowadzenie negatywnych zmian w komponentach;</li> <li>- zmniejszanie znaczenia transportu samochodowego celem obniżania emisji spalin samochodowych i metali ciężkich przenikających do gleb poprzez kształtowanie racjonalnych rozwiązań multimodalnego i proekologicznego transportu pasażerskiego i towarowego (np. rozwój i usprawnianie systemu połączeń kolejowych w ramach propagowania systemu niskoemisyjnych środków transportu).</li> </ul>	

Źródło: opracowanie własne.



Tab. 15. Wykaz celów strategicznych i kierunków działań zapisanych w RPTWŁ o potencjalnym oddziaływaniu na zasoby naturalne

Potencjalne oddziaływania pozytywne	
<b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu	Realizacja efektywnego oświetlenia
<b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym	Wspieranie prac przygotowawczych w zakresie inwestycji transportowych (m.in. opracowanie dokumentacji dla realizacji inwestycji)
	Opracowanie strategicznych dokumentów w zakresie rozwoju systemu transportowego, w tym Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)
	Zintegrowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych
Potencjalne oddziaływania negatywne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego	Budowa i rozbudowa linii kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wykluczonych (w tym np.: elektryfikacja, łącznice, infrastruktura punktowa służąca ruchowi kolejowemu, linie wąskotorowe)
<b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIAJĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
2.1. Zwiększenie dostępności transportowej	Budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej i kolejowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) szczególnie na kierunku południowo-wschodnim
	Zapewnienie połączeń lotniczych krajowych i międzynarodowych, w tym wspieranie realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego komponentów transportowych
	Zapewnienie sprawnych powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T) oraz poprawa parametrów dróg krajowych i wojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z województwami sąsiednimi
2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej	Budowa, rozbudowa i modernizacja terminali intermodalnych, w tym wyposażenie w urządzenia przeładunkowe
<b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	Budowa, przebudowa i rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości
	Budowa obwodnic miejscowości
Potencjalne oddziaływania minimalne negatywne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego	Budowa i przebudowa stacji i przystanków kolejowych
	Budowa, przebudowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz pozostałej infrastruktury służącej pasażerom (np. dworce autobusowe i kolejowe, przystanki autobusowe i tramwajowe) wspartych systemami Park&Ride, Kiss&Ride i Bike&Ride oraz realizacja powiązań „ostatniej mili” (np. infrastruktura drogowa, ciągi pieszo-rowerowe)
	Budowa i przebudowa infrastruktury tramwajowej
	Poprawa parametrów technicznych dróg publicznych służących rozwojowi publicznego transportu zbiorowego, w tym tworzenie bus pasów
1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności	Rozwój systemów współdzielenia środków transportu (np. rowery publiczne, hulajnogi elektryczne, skutery elektryczne, carsharing) oraz systemów autonomicznych
<b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIAJĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
2.1. Zwiększenie dostępności transportowej	Zapewnienie dobrych parametrów dróg powiatowych i gminnych zwiększających dostępność do usług społecznych
2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej	Budowa powiązań „ostatniej mili” i likwidacja „wąskich gardeł” w ramach infrastruktury dostępnej drogowej i kolejowej (w tym m.in. do terminali intermodalnych, centrów logistycznych, obszarów przemysłowych i terenów inwestycyjnych)
<b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu	Budowa i przebudowa skrzyżowań, budowa rond, sygnalizacji świetlnej, przejść dla pieszych, chodników, „antyzatok” autobusowych, poboczy
3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	Budowa i przebudowa przejazdów kolejowych, w tym realizacja bezkolizyjnych przekroczeń przez linie kolejowe



Potencjalne oddziaływania zmienne	
CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.2. Ekologizacja transportu	Zwiększenie efektywności energetycznej transportu kolejowego, w tym m.in. przejścia na zasilanie energią z OZE oraz zmniejszenie zużycia energii trakcyjnej poprzez zastosowanie rozwiązań eco-driving, eko-parking i rekuperacji Budowa i rozbudowa infrastruktury paliw alternatywnych (w tym dla publicznego transportu zbiorowego)
1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności	Budowa i rozbudowa spójnej sieci rowerowej oraz infrastruktury dla urządzeń transportu osobistego (UTO)

ROZWIĄZANIA MAJĄCE NA CELU MINIMALIZACJĘ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ETAPIE REALIZACYJNYM
- <i>wdrażanie założeń gospodarki cyrkulacyjnej polegającej na racjonalizacji eksploatacji surowców naturalnych i wykorzystywania materiałów budowlanych.</i>

Źródło: opracowanie własne.





## 1.2. ODDZIAŁYWANIE NA WODY

<b>ODDZIAŁYWANIE NA WODY POWIERZCHNIOWE</b>				
SPOSÓB ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT [% udział operacji]				
Pozytywny	Negatywny	Minimalny negatywny	Zmienny	Brak wpływu
9%	0%	11%	25%	55%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – BEZPOŚREDNIOŚĆ [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]				
Bezpośrednie		Pośrednie		Wtórne
85%		15%		0%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – CZAS [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]				
Długoterminowe		Średnioterminowe		Krótkoterminowe
100%		0%		0%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – CZĘSTOTLIWOŚĆ [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]				
Stałe			Chwilowe	
100%			0%	
<b>ODDZIAŁYWANIE NA WODY PODZIEMNE</b>				
SPOSÓB ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT [% udział operacji]				
Pozytywny	Negatywny	Minimalny negatywny	Zmienny	Brak wpływu
9%	0%	11%	23%	57%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – BEZPOŚREDNIOŚĆ [% udział operacji]				
Bezpośrednie		Pośrednie		Wtórne
84%		16%		0%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – CZAS [% udział operacji]				
Długoterminowe		Średnioterminowe		Krótkoterminowe
100%		0%		0%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – CZĘSTOTLIWOŚĆ [% udział operacji]				
Stałe			Chwilowe	
100%			0%	

### POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA POZYTYWNE

Pozytywne oddziaływania mające charakter długoterminowy i stały pojawiają się przede wszystkim w efekcie realizacji działań takich jak: wprowadzanie strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu oraz rozwój przestrzeni przyjaznych niezmotoryzowanym.

Zaprojektowanie i wdrożenie różnego rodzaju stref dotyczących ekologizacji transportu oraz tworzenia przestrzeni bez ruchu pojazdów mechanicznych będzie miało pozytywny wpływ w postaci zwiększenia dostępnej pojemności wód wskutek retencji na terenach zielonych, mniejszej presji na ekosystemy wodne ze strony doprowadzanych ścieków, likwidacji małych i dużych liniowych źródeł zanieczyszczania wód powierzchniowych oraz podziemnych a także zabezpieczenia miejsc alimentacji zbiorników wód podziemnych.

Pozytywny wpływ, choć pośredni, będą miały działania z zakresu usprawniania planowania i zarządzania, organizacji i zarządzania systemem transportowym. Właściwie przygotowana dokumentacja dla realizacji inwestycji, opracowywanie strategicznych dokumentów wspierających planowanie zrównoważonej mobilności, a także wielopodmiotowa współpraca w zakresie planowania i inwestycji transportowych uwzględniająca potrzeby ochrony środowiska, będą wspierały działania na rzecz zmniejszania odprowadzanych do wód zanieczyszczeń oraz kształtowania obszarów zieleni poprawiających infiltrację wody na terenie zurbanizowanym.



### POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA MINIMALNE NEGATYWNE

Wpływ kierunków działań minimalnych negatywnych na wody powierzchniowe i podziemne ma charakter długoterminowy i stały. Oddziaływania te związane są głównie między innymi z rozbudową sieci linii kolejowych, budową i rozbudową infrastruktury drogowej i kolejowej, wspieraniem realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego komponentów transportowych, zapewnieniem sprawnych powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T), budową, rozbudową i modernizacją terminali intermodalnych.

W efekcie realizacji tych działań należy spodziewać się nadmiernego odwodnienia terenów podczas prac budowlanych, ewentualnego zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych ściekami z budowy oraz bytowymi a także podczas eksploatacji wykonanej infrastruktury liniowej oraz zmiany warunków odpływu wód z terenów utwardzonych. Jednocześnie istnieje również niewielkie potencjalne ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych dla jednolitych części wód na skutek presji spowodowanych zarówno przez punktowe i liniowe źródła zanieczyszczeń, pobory wód, a także regulacje przepływów rzek przy ewentualnych pracach budowlanych.

### POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA ZMIENNE

Dość duża część przedsięwzięć charakteryzuje się oddziaływaniem zmiennym długoterminowym i stałym, które jest swoiste między innymi dla budowy i przebudowy stacji i przystanków kolejowych, budowy, przebudowy zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz pozostałej infrastruktury służącej pasażerom, budowy i przebudowy infrastruktury tramwajowej, poprawy parametrów technicznych dróg publicznych, budowy i rozbudowy spójnej sieci rowerowej, zapewnienia dobrych parametrów dróg powiatowych i gminnych, budowy i przebudowy skrzyżowań, budowy rond, sygnalizacji świetlnej, przejść dla pieszych, chodników, „antyzatok” autobusowych, poboczy, budowy, przebudowy i rozbudowy dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych, budowy obwodnic miejscowości, modernizacji i utrzymania obiektów inżynierskich.

Ewentualne szkody dla wód powierzchniowych i podziemnych związane są głównie z etapem budowy wspomnianych powyżej inwestycji. Po zakończeniu ich procesu wykonawczego negatywne oddziaływania ustąpią. Pozostałe oddziaływania negatywne powstałej infrastruktury będą minimalizowane poprzez zastosowanie przewidzianych mechanizmów i rozwiązań technicznych kompensujących ten wpływ.

Tab. 16. Wykaz celów strategicznych i kierunków działań zapisanych w RPTWŁ o potencjalnym oddziaływaniu na wody powierzchniowe

Potencjalne oddziaływania pozytywne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności	Wprowadzanie strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu oraz rozwój przestrzeni przyjaznych niezmotoryzowanym (np. ciągi piesze, przestrzenie publiczne, woonerfy)
<b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym	Wspieranie prac przygotowawczych w zakresie inwestycji transportowych (m.in. opracowanie dokumentacji dla realizacji inwestycji) Opracowanie strategicznych dokumentów w zakresie rozwoju systemu transportowego, w tym Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) Zintegrowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych
Potencjalne oddziaływania negatywne	
BRAK	
Potencjalne oddziaływania minimalne negatywne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego	Budowa i rozbudowa linii kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wykluczonych (w tym np: elektryfikacja, łącznice, infrastruktura punktowa służąca ruchowi kolejowemu, linie wąskotorowe)



CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
2.1. Zwiększenie dostępności transportowej	Budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej i kolejowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN- T) szczególnie na kierunku południowo-wschodnim
	Zapewnienie połączeń lotniczych krajowych i międzynarodowych, w tym wspieranie realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego komponentów transportowych
	Zapewnienie sprawnych powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T) oraz poprawa parametrów dróg krajowych i wojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z województwami sąsiednimi
2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej	Budowa, rozbudowa i modernizacja terminali intermodalnych, w tym wyposażenie w urządzenia przeładunkowe
<b>Potencjalne oddziaływania zmienne</b>	
CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego	Budowa i przebudowa stacji i przystanków kolejowych
	Budowa, przebudowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz pozostałej infrastruktury służącej pasażerom (np. dworce autobusowe i kolejowe, przystanki autobusowe i tramwajowe) wspartych systemami Park&Ride, Kiss&Ride i Bike&Ride oraz realizacja powiązań „ostatniej mili” (np. infrastruktura drogowa, ciągi pieszo-rowerowe)
	Budowa i przebudowa infrastruktury tramwajowej
	Poprawa parametrów technicznych dróg publicznych służących rozwojowi publicznego transportu zbiorowego, w tym tworzenie bus pasów
1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności	Budowa i rozbudowa spójnej sieci rowerowej oraz infrastruktury dla urządzeń transportu osobistego (UTO)
CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
2.1. Zwiększenie dostępności transportowej	Zapewnienie dobrych parametrów dróg powiatowych i gminnych zwiększających dostępność do usług społecznych
2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej	Budowa powiązań „ostatniej mili” i likwidacja „wąskich gardeł” w ramach infrastruktury dostępnej drogowej i kolejowej (w tym m.in. do terminali intermodalnych, centrów logistycznych, obszarów przemysłowych i terenów inwestycyjnych)
CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu	Budowa i przebudowa skrzyżowań, budowa rond, sygnalizacji świetlnej, przejść dla pieszych, chodników, „antyzatok” autobusowych, poboczy
3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	Budowa, przebudowa i rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości
	Budowa obwodnic miejscowości
	Modernizacja i utrzymanie obiektów inżynierskich (np. mosty, wiadukty)

#### ROZWIĄZANIA MAJĄCE NA CELU MINIMALIZACJĘ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ETAPIE REALIZACYJNYM

- *prorowadzenie robót budowlanych w sposób zapewniający ochronę wód;*
- *ograniczenie intensywności spływu powierzchniowego, m.in. zwiększenie udziału powierzchni biologicznie czynnych;*
- *wykonanie rowów odwadniających wraz z urządzeniami oczyszczającymi (separatory, osadniki, zbiorniki retencyjne, studnie chłonne);*
- *zidentyfikowanie lokalnych ujęć wód położonych w pobliżu realizowanych inwestycji i ustalenie dla nich stref ochronnych (ze szczególnym uwzględnieniem lokalizowania w tych strefach zaplecza budowy, czy miejsc obsługi sprzętu budowlanego i pojazdów);*
- *zabezpieczenia urządzeń, w których użytkowane są substancje niebezpieczne dla środowiska wodnego, przed wyciekami;*
- *wyposażenie zaplecza budowy w system odbioru i odprowadzania ścieków bytowych.*

Źródło: opracowanie własne.



Tab. 17. Wykaz celów strategicznych i kierunków działań zapisanych w RPTWŁ o potencjalnym oddziaływaniu na wody podziemne

Potencjalne oddziaływania pozytywne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności	Wprowadzanie strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu oraz rozwój przestrzeni przyjaznych niezmotoryzowanym (np. ciągi piesze, przestrzenie publiczne, woonerfy)
<b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym	Wspieranie prac przygotowawczych w zakresie inwestycji transportowych (m.in. opracowanie dokumentacji dla realizacji inwestycji)
	Opracowanie strategicznych dokumentów w zakresie rozwoju systemu transportowego, w tym Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)
	Zintegrowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych
Potencjalne oddziaływania negatywne	
BRAK	
Potencjalne oddziaływania minimalne negatywne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego	Budowa i rozbudowa linii kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wykluczonych (w tym np: elektryfikacja, łącznice, infrastruktura punktowa służąca ruchowi kolejowemu, linie wąskotorowe)
<b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
2.1. Zwiększenie dostępności transportowej	Budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej i kolejowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) szczególnie na kierunku południowo-wschodnim
	Zapewnienie połączeń lotniczych krajowych i międzynarodowych, w tym wspieranie realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego komponentów transportowych
	Zapewnienie sprawnych powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T) oraz poprawa parametrów dróg krajowych i wojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z województwami sąsiednimi
2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej	Budowa, rozbudowa i modernizacja terminali intermodalnych, w tym wyposażenie w urządzenia przeładunkowe
Potencjalne oddziaływania zmienne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego	Budowa i przebudowa stacji i przystanków kolejowych
	Budowa, przebudowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz pozostałej infrastruktury służącej pasażerom (np. dworce autobusowe i kolejowe, przystanki autobusowe i tramwajowe) wspartych systemami Park&Ride, Kiss&Ride i Bike&Ride oraz realizacja powiązań „ostatniej mili” (np. infrastruktura drogowa, ciągi pieszo-rowerowe)
	Budowa i przebudowa infrastruktury tramwajowej
	Poprawa parametrów technicznych dróg publicznych służących rozwojowi publicznego transportu zbiorowego, w tym tworzenie bus pasów
1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności	Budowa i rozbudowa spójnej sieci rowerowej oraz infrastruktury dla urządzeń transportu osobistego (UTO);
<b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
2.1. Zwiększenie dostępności transportowej	Zapewnienie dobrych parametrów dróg powiatowych i gminnych zwiększających dostępność do usług społecznych
2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej	Budowa powiązań „ostatniej mili” i likwidacja „wąskich gardeł” w ramach infrastruktury dostępnej drogowej i kolejowej (w tym m.in. do terminali intermodalnych, centrów logistycznych, obszarów przemysłowych i terenów inwestycyjnych)
<b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu	Budowa i przebudowa skrzyżowań, budowa rond, sygnalizacji świetlnej, przejść dla pieszych, chodników, „antyżatok” autobusowych, poboczy
3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	Budowa, przebudowa i rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości
	Budowa obwodnic miejscowości



#### ROZWIĄZANIA MAJĄCE NA CELU MINIMALIZACJĘ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ETAPIE REALIZACYJNYM

- *prorowadzenie robót budowlanych w sposób zapewniający ochronę wód;*
- *ograniczenie intensywności spływu powierzchniowego, m.in. zwiększenie udziału powierzchni biologicznie czynnych;*
- *wykonanie rowów odwadniających wraz z urządzeniami oczyszczającymi (separatory, osadniki, zbiorniki retencyjne, studnie chłonne);*
- *zidentyfikowanie lokalnych ujęć wód położonych w pobliżu realizowanych inwestycji i ustalenie dla nich stref ochronnych (ze szczególnym uwzględnieniem lokalizowania w tych strefach zaplecza budowy, czy miejsc obsługi sprzętu budowlanego i pojazdów);*
- *zabezpieczenia urządzeń, w których użytkowane są substancje niebezpieczne dla środowiska wodnego, przed wyciekami;*
- *wyposażenie zaplecza budowy w system odbioru i odprowadzania ścieków bytowych.*

Źródło: opracowanie własne



### 1.3. ODDZIAŁYWANIE NA KLIMAT AKUSTYCZNY

<b>ODDZIAŁYWANIE NA KLIMAT AKUSTYCZNY</b>				
<b>SPOSÓB ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT [% udział operacji]</b>				
Pozytywny	Negatywny	Minimalny negatywny	Zmienny	Brak wpływu
27%	11%	16%	7%	39%
<b>CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – BEZPOŚREDNIOŚĆ [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]</b>				
Bezpośrednie		Pośrednie		Wtórne
85%		15%		0%
<b>CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – CZAS [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]</b>				
Długoterminowe		Średnioterminowe		Krótkoterminowe
100%		0%		0%
<b>CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – CZĘSTOTLIWOŚĆ [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]</b>				
Stałe			Chwilowe	
100%			0%	

#### POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA POZYTYWNE

Oddziaływania pozytywne na klimat akustyczny mają charakter długoterminowy oraz stały i będą pojawiały się podczas wykonywania działań między innymi takich jak: zwiększenie efektywności energetycznej transportu kolejowego, zakup oraz modernizacja ekologicznego taboru autobusowego i szynowego, budowa i rozbudowa infrastruktury paliw alternatywnych, rozwój systemów współdzielenia środków transportu oraz systemów autonomicznych, wprowadzanie strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu, wdrażanie rozwiązań w celu spowolnienia i ograniczenia ruchu drogowego w obszarach zurbanizowanych, budowa obwodnic miejscowości, modernizacja i utrzymanie obiektów inżynierskich.

Pozytywnym efektem realizacji wspomnianych powyżej inwestycji będzie: wyciszenie i ekologizacja taboru autobusowego i szynowego, popularyzacja nieszkodliwych akustycznie pojazdów elektrycznych, zmniejszenie intensywności ruchu ulicznego skutkującego ograniczeniem uciążliwości akustycznych, powstanie przestrzeni wyciszonych w tkance miejskiej, przeniesienie hałasu z centrów miast na tereny je okalające, wyciszenie obiektów inżynierskich. Należy mieć na uwadze, że wspomniane efekty środowiskowe pojawią się w skali lokalnej – w poszczególnych inwestycjach. Realizacja wymienionych powyżej działań przyczyni się do stworzenia sprawnego i bezpiecznego systemu transportowego, o wysokiej jakości świadczonych usług, spełniającego standardy unijne w zakresie ochrony środowiska przed hałasem.

Pozytywny wpływ, choć pośredni, będą miały także działania z zakresu usprawniania planowania i zarządzania systemem transportowym. Właściwie przygotowana dokumentacja dla realizacji inwestycji, opracowywanie strategicznych dokumentów wspierających planowanie zrównoważonej mobilności, a także wielopodmiotowa współpraca w zakresie planowania i inwestycji transportowych uwzględniająca potrzeby ochrony przed hałasem, będą wspierały poprawę jakości klimatu akustycznego.

#### POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA NEGATYWNE

Zidentyfikowane oddziaływania negatywne charakteryzują się długoterminowością oraz stałością i będą występowały przy realizacji działań między innymi takich jak: budowa i rozbudowa linii kolejowych, budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej i kolejowej, zapewnienie połączeń lotniczych krajowych i międzynarodowych, zapewnienie sprawnych powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T), budowa, rozbudowa i modernizacja terminali intermodalnych.

Negatywny efekt wymienionych inwestycji będzie polegał na: wzroście uciążliwości akustycznej rozbudowanych linii kolejowych oraz dróg, w tym w ramach sieci TEN-T, powstaniu nowego dużego źródła hałasu komunikacyjnego w postaci Centralnego Portu Komunikacyjnego zwłaszcza, z uwagi na intensywny ruch samolotowy, kolejowy i samochodowy, powstanie szeregu mniejszych liniowych źródeł hałasu komunikacyjnego



jako nowych powiązań drogowych różnej rangi, utworzenie terminali intermodalnych jako kolejnych ognisk wspomnianych uciążliwości akustycznych generowanych podczas prac przeładunkowych i ruchu środków transportu. Należy zauważyć, że realizacja poszczególnych wariantów planu będzie mniej lub bardziej odczuwalna w gęstszej zabudowie mieszkaniowej wraz ze zmianą zachowań transportowych.

#### POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA MINIMALNE NEGATYWNE

Wpływ kierunków działań minimalnie negatywny na klimat akustyczny ma charakter długoterminowy i stały. Oddziaływania te związane są głównie z przedsięwzięciami takimi jak: budowa i przebudowa stacji i przystanków kolejowych, budowa, przebudowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz pozostałej infrastruktury służącej pasażerom, budowa i przebudowa infrastruktury tramwajowej, budowa i przebudowa skrzyżowań, budowa rond, sygnalizacji świetlnej, przejść dla pieszych, chodników, „antyzatok” autobusowych, poboczy, budowa, przebudowa i rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych, budowa i przebudowa przejazdów kolejowych, w tym realizacja bezkolizyjnych przekroczeń przez linie kolejowe.

W efekcie realizacji tych działań należy spodziewać się wzrostu liczby punktowych źródeł hałasu komunikacyjnego, powiększenia przepustowości liniowej infrastruktury transportowej prowadzącej do zwiększenia hałasu, wzrostu uciążliwości akustycznej publicznego transportu zbiorowego, usprawnienia i upłynnienia ruchu ulicznego prowadzącego do zwiększenia prędkości przewozowych, a tym samym generowania większych wartości hałasu.

#### POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA ZMIENNE

Niewielka część przedsięwzięć charakteryzuje się oddziaływaniem zmiennym długoterminowym i stałym, które jest swoiste dla działań między innymi takich jak: poprawa parametrów technicznych dróg publicznych, budowa i rozbudowa spójnej sieci rowerowej, zapewnienie dobrych parametrów dróg powiatowych i gminnych zwiększających dostępność do usług społecznych.

Ewentualne uciążliwości dla klimatu akustycznego związane są głównie z etapem budowy wspomnianych powyżej inwestycji. Po zakończeniu ich realizacji negatywne oddziaływania nie będą występowały.

Tab. 18. Wykaz celów strategicznych i kierunków działań zapisanych w RPTWŁ o potencjalnym oddziaływaniu na klimat akustyczny

Potencjalne oddziaływania pozytywne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.2. Ekologizacja transportu	Zwiększenie efektywności energetycznej transportu kolejowego, w tym m.in. przejścia na zasilanie energią z OZE oraz zmniejszenie zużycia energii trakcyjnej poprzez zastosowanie rozwiązań eco-driving, eko-parking i rekuperacji
	Zakup oraz modernizacja ekologicznego taboru autobusowego i szynowego wraz z rozbudową zapleczy technicznych
	Budowa i rozbudowa infrastruktury paliw alternatywnych (w tym dla publicznego transportu zbiorowego)
1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności	Rozwój systemów współdzielenia środków transportu (np. rowery publiczne, hulajnogi elektryczne, skutery elektryczne, carsharing) oraz systemów autonomicznych
	Wprowadzanie strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu oraz rozwój przestrzeni przyjaznych niezmotoryzowanym (np. ciągi piesze, przestrzenie publiczne, woonerfy)
<b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu	Wdrażanie rozwiązań w celu spowolnienia i ograniczenia ruchu drogowego w obszarach zurbanizowanych (np. „esowanie” jezdni, zwężanie ulic, progi zwalniające, tempo 30)
3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	Budowa obwodnic miejscowości
	Modernizacja i utrzymanie obiektów inżynierskich (np. mosty, wiadukty)
<b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym	Wspieranie prac przygotowawczych w zakresie inwestycji transportowych (m.in. opracowanie dokumentacji dla realizacji inwestycji)
	Opracowanie strategicznych dokumentów w zakresie rozwoju systemu transportowego, w tym Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)
	Zintegrowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych



Potencjalne oddziaływania negatywne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego	Budowa i rozbudowa linii kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wykluczonych (w tym np: elektryfikacja, łącznice, infrastruktura punktowa służąca ruchowi kolejowemu, linie wąskotorowe)
<b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIAJĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
2.1. Zwiększenie dostępności transportowej	Budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej i kolejowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) szczególnie na kierunku południowo-wschodnim
	Zapewnienie połączeń lotniczych krajowych i międzynarodowych, w tym wspieranie realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego komponentów transportowych
2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej	Zapewnienie sprawnych powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T) oraz poprawa parametrów dróg krajowych i wojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z województwami sąsiednimi
	Budowa, rozbudowa i modernizacja terminali intermodalnych, w tym wyposażenie w urządzenia przeładunkowe
Potencjalne oddziaływania minimalne negatywne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego	Budowa i przebudowa stacji i przystanków kolejowych
	Budowa, przebudowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz pozostałej infrastruktury służącej pasażerom (np. dworce autobusowe i kolejowe, przystanki autobusowe i tramwajowe) wspartych systemami Park&Ride, Kiss&Ride i Bike&Ride oraz realizacja powiązań „ostatniej mili” (np. infrastruktura drogowa, ciągi pieszo-rowerowe)
	Budowa i przebudowa infrastruktury tramwajowej
<b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIAJĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej	Budowa powiązań „ostatniej mili” i likwidacja „wąskich gardeł” w ramach infrastruktury dostępowej drogowej i kolejowej (w tym m.in. do terminali intermodalnych, centrów logistycznych, obszarów przemysłowych i terenów inwestycyjnych)
<b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu	Budowa i przebudowa skrzyżowań, budowa rond, sygnalizacji świetlnej, przejść dla pieszych, chodników, „antyzatok” autobusowych, poboczy
3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	Budowa, przebudowa i rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości
	Budowa i przebudowa przejazdów kolejowych, w tym realizacja bezkolizyjnych przekroczeń przez linie kolejowe
Potencjalne oddziaływania zmienne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego	Poprawa parametrów technicznych dróg publicznych służących rozwojowi publicznego transportu zbiorowego, w tym tworzenie bus pasów
1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności	Budowa i rozbudowa spójnej sieci rowerowej oraz infrastruktury dla urządzeń transportu osobistego (UTO)
<b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIAJĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
2.1. Zwiększenie dostępności transportowej	Zapewnienie dobrych parametrów dróg powiatowych i gminnych zwiększających dostępność do usług społecznych

#### ROZWIĄZANIA MAJĄCE NA CELU MINIMALIZACJĘ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ETAPIE REALIZACYJNYM

- stosowanie ekranów akustycznych i innych osłon (wielorzędowe nasadzenia drzew i krzewów, wały ziemne) ;
- minimalizacja najbardziej hałaśliwych procesów i prac;
- stosowanie maszyn i urządzeń o małej emisji hałasu;
- uwzględnienie wymagań dotyczących ograniczenia hałasu w specyfikacjach przetargowych;
- minimalizacja narażenia pracowników na ponadnormatywny hałas;
- prowadzenie systematycznej oceny poziomu hałasu w czasie prowadzenia robót (monitoring).

Źródło: opracowanie własne.





#### 1.4. ODDZIAŁYWANIE NA KLIMAT

ODDZIAŁYWANIE NA KLIMAT				
SPOSÓB ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT [% udział operacji]				
Pozytywny	Negatywny	Minimalny negatywny	Zmienny	Brak wpływu
61%	0%	0%	0%	39%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – BEZPOŚREDNIOŚĆ [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]				
Bezpośrednie		Pośrednie		Wtórne
0%		100%		0%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – CZAS [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]				
Długoterminowe		Średnioterminowe		Krótkoterminowe
100%		0%		0%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – CZĘSTOTLIWOŚĆ [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]				
Stałe			Chwilowe	
100%			0%	

Wśród zidentyfikowanych potencjalnych oddziaływań operacji wpływających na komponent klimat żadne nie stanowi oddziaływania o charakterze negatywnym, minimalnie negatywnym czy zmiennym. Przeważają wpływy o charakterze pozytywnym.

#### POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA POZYTYWNE

Oddziaływania o charakterze pozytywnym wiązać się będą z ograniczeniem emisji gazów cieplarnianych decydujących w skali globalnej o efekcie cieplarnianym, a w konsekwencji zmianach klimatu. Wszystkie oddziaływania będą miały charakter pośredni i stały. W grupie najbardziej korzystnych działań znalazły się te dotyczące zwiększenia poprawy jakości i dostępności transportu zbiorowego, co ma na celu zachęcić mieszkańców województwa do rezygnacji z indywidualnego transportu zbiorowego na rzecz transportu publicznego (w tym kolejowego, autobusowego, tramwajowego). Kluczowe będą działania z zakresu rozwoju systemów współdzielenia środków transportu i wykorzystania np. rowerów publicznych, hulajnóg i skuterów elektrycznych, carsharingu oraz systemów autonomicznych.

Wpływ na klimat będą miały również działania w ramach zwiększenia dostępności transportowej dzięki inwestycjom w infrastrukturę kolejową (w tym w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T) co pozwoli na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych z transportu samochodowego, podobny efekt będzie można odnotować dzięki poprawie jakości infrastruktury drogowej co zapewni lepszą płynność ruchu. Z punktu widzenia lokalnego mikroklimatu istotne będą działania w ramach zrównoważonej mobilności miejskiej związane z rozwojem przestrzeni przyjaznych niezmotywowanym (np. ciągi piesze, przestrzenie publiczne, woonyerfy), w których aranżowane tereny zieleni będą odgrywały istotną rolę i pozwolą na stosowanie rozwiązań zagospodarowywania wody deszczowej w miejscu jej powstawania. Dzięki nim mniej odczuwalne, przez mieszkańców terenów zurbanizowanych, będą skutki suszy oraz fal upałów.

W kontekście poprawy mikroklimatu terenów zurbanizowanych znaczenie będą miały także wszystkie działania poprawiające płynność ruchu na drogach obsługujących obszary miast i ich strefy podmiejskie tj. m.in. budowa obwodnic czy budowa i przebudowa skrzyżowań, budowa rond, „antyzatok” autobusowych. Poprawa płynności przyczyni się do mniejszej emisji pyłów, które jako element smogu przyczyniają się do ograniczania wypromieniowania ciepła z terenów zabudowanych.

Pozytywny wpływ, choć pośredni, będą miały także działania z zakresu usprawniania planowania i zarządzania systemem transportowym. Właściwie przygotowana dokumentacja dla realizacji inwestycji, opracowywanie strategicznych dokumentów wspierających planowanie zrównoważonej mobilności, a także wielopodmiotowa współpraca w zakresie planowania i inwestycji transportowych uwzględniająca konieczność



ograniczenia emisji gazów cieplarnianych i pyłów będą wspierały poprawę jakości mikroklimatu terenów zurbanizowanych.

Tab. 19. Wykaz celów strategicznych i kierunków działań zapisanych w RPTWŁ o potencjalnym oddziaływaniu na klimat

Potencjalne oddziaływania pozytywne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego	Rozwój siatki połączeń publicznym transportem zbiorowym, szczególnie na obszarach wiejskich i peryferyjnych
	Budowa i rozbudowa linii kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wykluczonych (w tym np: elektryfikacja, łącznice, infrastruktura punktowa służąca ruchowi kolejowemu, linie wąskotorowe)
	Budowa i przebudowa stacji i przystanków kolejowych
	Budowa, przebudowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz pozostałej infrastruktury służącej pasażerom (np. dworce autobusowe i kolejowe, przystanki autobusowe i tramwajowe) wspartych systemami Park&Ride, Kiss&Ride i Bike&Ride oraz realizacja powiązań „ostatniej mili” (np. infrastruktura drogowa, ciągi pieszo-rowerowe)
	Budowa i przebudowa infrastruktury tramwajowej
	Poprawa parametrów technicznych dróg publicznych służących rozwojowi publicznego transportu zbiorowego, w tym tworzenie bus pasów
1.2. Ekologizacja transportu	Zwiększenie efektywności energetycznej transportu kolejowego, w tym m.in. przejścia na zasilanie energią z OZE oraz zmniejszenie zużycia energii trakcyjnej poprzez zastosowanie rozwiązań eco-driving, eko-parking i rekuperacji
	Zakup oraz modernizacja ekologicznego taboru autobusowego i szynowego wraz z rozbudową zapleczy technicznych
	Budowa i rozbudowa infrastruktury paliw alternatywnych (w tym dla publicznego transportu zbiorowego)
1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności	Budowa i rozbudowa spójnej sieci rowerowej oraz infrastruktury dla urzędów transportu osobistego (UTO)
	Rozwój systemów współdzielenia środków transportu (np. rowery publiczne, hulajnogi elektryczne, skutery elektryczne, carsharing) oraz systemów autonomicznych
	Wprowadzanie strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu oraz rozwój przestrzeni przyjaznych niezmotoryzowanym (np. ciągi piesze, przestrzenie publiczne, woonerfy)
<b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIAJĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
2.1. Zwiększenie dostępności transportowej	Budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej i kolejowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) szczególnie na kierunku południowo-wschodnim
	Zapewnienie połączeń lotniczych krajowych i międzynarodowych, w tym wspieranie realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego komponentów transportowych
	Zapewnienie sprawnych powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T) oraz poprawa parametrów dróg krajowych i wojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z województwami sąsiednimi
	Zapewnienie dobrych parametrów dróg powiatowych i gminnych zwiększających dostępność do usług społecznych
<b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu	Budowa i przebudowa skrzyżowań, budowa rond, sygnalizacji świetlnej, przejść dla pieszych, chodników, „antyzatok” autobusowych, poboczy
	Wdrażanie rozwiązań w celu spowolnienia i ograniczenia ruchu drogowego w obszarach zurbanizowanych (np. „esowanie” jezdni, zwężanie ulic, progi zwalniające, tempo 30)
	Realizacja efektywnego oświetlenia
3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	Budowa, przebudowa i rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości
	Budowa obwodnic miejscowości
	Modernizacja i utrzymanie obiektów inżynierskich (np. mosty, wiadukty)
<b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
4.2. Rozwój koncepcji „Mobilność jako usługa” (Mobility as a Service - MaaS)	Rozwój systemów transportu zbiorowego „na życzenie”
4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym	Wspieranie prac przygotowawczych w zakresie inwestycji transportowych (m.in. opracowanie dokumentacji dla realizacji inwestycji)
	Opracowanie strategicznych dokumentów w zakresie rozwoju systemu transportowego, w tym Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)
	Monitoring infrastruktury transportowej (m.in. odporności na warunki pogodowe i zmiany klimatu, emisji zanieczyszczeń i hałasu)
	Zintegrowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych



<b>Potencjalne oddziaływania negatywne</b>
BRAK
<b>Potencjalne oddziaływania minimalne negatywne</b>
BRAK
<b>Potencjalne oddziaływania zmienne</b>
BRAK

<b>ROZWIĄZANIA MAJĄCE NA CELU MINIMALIZACJĘ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ETAPIE REALIZACYJNYM</b>
- <i>Nie wskazano rozwiązań ze względu na brak negatywnych oddziaływań.</i>

Źródło: opracowanie własne.



## 1.5. ODDZIAŁYWANIE NA POWIETRZE

<b>ODDZIAŁYWANIE NA POWIETRZE</b>				
<b>SPOSÓB ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT [% udział operacji]</b>				
Pozytywny	Negatywny	Minimalny negatywny	Zmienny	Brak wpływu
61%	0%	0%	0%	39%
<b>CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – BEZPOŚREDNIOŚĆ [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]</b>				
Bezpośrednie		Pośrednie		Wtórne
71%		29%		0%
<b>CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – CZAS [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]</b>				
Długoterminowe		Średnioterminowe		Krótkoterminowe
100%		0%		0%
<b>CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – CZĘSTOTLIWOŚĆ [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]</b>				
Stałe			Chwilowe	
100%			0%	

### POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA POZYTYWNE

Pozytywne oddziaływania o charakterze długoterminowym i stałym będą widoczne w efekcie realizacji działań między innymi takich jak: rozbudowa sieci linii kolejowych, poprawa parametrów technicznych dróg publicznych, budowa i przebudowa liniowej i punktowej infrastruktury tramwajowej, budowa, przebudowa i doposażenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz punktowej infrastruktury, zapewnienie priorytetyzacji dla publicznego transportu zbiorowego i jego rozwój, zakup oraz modernizacja ekologicznego taboru autobusowego oraz nowoczesnego taboru szynowego, budowa i rozbudowa infrastruktury paliw alternatywnych, realizacja spójnej sieci rowerowej oraz infrastruktury dla urządzeń transportu osobistego (UTO), rozwój systemów współdzielenia środków transportu oraz systemów autonomicznych, wprowadzanie strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu, budowa, przebudowa i rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych, budowa obwodnic miejscowości, modernizacja i utrzymanie obiektów inżynierskich.

Pozytywnym skutkiem realizacji powyższych działań będzie zmniejszenie emisji zanieczyszczeń liniowych (wg przyjętego scenariusz w zakresie tlenku węgla i węglowodorów). Efekt ekologiczny związany z realizacją ROT WŁ będzie zauważalny w skali lokalnej (w przypadku jednostkowych inwestycji) dzięki przełożeniu ruchu samochodowego na bardziej ekologiczny transport kolejowy oraz tramwajowy, wykorzystanie możliwości transportu kombinowanego opartego na różnych środkach, ograniczenie emisji zanieczyszczeń ze środków transportu poprzez upowszechnienie ekologicznego taboru autobusowego oraz rozwiązań w postaci samochodów elektrycznych. Wykonanie wspomnianych działań pozwoli także na ograniczenie zanieczyszczenia powietrza w centrach miast poprzez rozwój form transportu niezmotoryzowanego oraz tworzenie różnego rodzaju stref z ograniczonym ruchem samochodowym, co wpłynie na minimalizację zjawiska smogu. Rozwój sieci TEN-T oraz stworzenie Centralnego Portu Komunikacyjnego pozwoli na wyprowadzenie transportu z centrów miast i przełożenie wzmożonego ruchu samochodowego na nowe arterie komunikacyjne, a tym samym doprowadzi do rozproszenia zanieczyszczeń komunikacyjnych na innym obszarze. Wszelkie działania mające na celu usprawnienie i upłynnienie ruchu samochodowego wraz z jego przeniesieniem doprowadzą do częściowego ograniczenia zanieczyszczenia powietrza w centrach miast województwa. Według dostępnych w planie analiz prognozuje się także mniejsze niż w ruchu miejskim emitowanie zanieczyszczeń pochodzących od pojazdów indywidualnych, co związane jest z zmniejszonym spalaniem podczas pokonywania tras w obszarach niezurbanizowanych. Dodatkowo wspomniane przeniesienie ruchu samochodowego poza obszary o najgęstszej zabudowie mieszkaniowej spowoduje, że emisja nie będzie oddziaływać na społeczność lokalną. Skutkiem będzie poprawa jakości życia tych osób, co wprost wpisuje się w politykę klimatyczną regionu. Oprócz powyższego należy mieć na uwadze ciągłe zmiany w parku technologicznym oraz działaniach organizacyjnych mających wpływ



na poprawę środowiska i zmniejszenie emisji odtransportowych. Istotne również jest, że zgodnie z wytycznymi UE, do roku 2035 zakłada się minimalizację emisji i zmianę parku technologicznego na pojazdy zeroemisyjne.

Pozytywny wpływ, choć pośredni, będą miały także działania z zakresu usprawniania planowania i zarządzania systemem transportowym. Właściwie przygotowana dokumentacja dla realizacji inwestycji, opracowywanie strategicznych dokumentów wspierających planowanie zrównoważonej mobilności, a także wielopodmiotowa współpraca w zakresie planowania i inwestycji transportowych uwzględniająca potrzeby ochrony powietrza, będą wspierały działania na rzecz zmniejszania emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych.

Tab. 20. Wykaz celów strategicznych i kierunków działań zapisanych w RPTWŁ o potencjalnym oddziaływaniu na powietrze

Potencjalne oddziaływania pozytywne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego	Rozbudowa sieci linii kolejowych ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wykluczonych (w tym: elektryfikacja linii, realizacja łącznic, infrastruktura punktowa służąca ruchowi kolejowemu, linie służące obronności, linie wąskotorowe)
	Budowa i przebudowa stacji i przystanków kolejowych
	Poprawa parametrów technicznych dróg publicznych służących rozwojowi publicznego transportu zbiorowego, w szczególności prowadzeniu autobusowych przewozów użyteczności publicznej
	Budowa i przebudowa liniowej i punktowej infrastruktury tramwajowej
	Budowa, przebudowa i doposażenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz punktowej infrastruktury służącej pasażerom (np. dworce autobusowe i kolejowe, przystanki publicznego transportu zbiorowego) wspartych systemami Park&Ride, Kiss&Ride i Bike&Ride oraz realizacja powiązań „ostatniej mili” (np. infrastruktura drogowa, ciągi pieszo-rowerowe)
	Zapewnienie priorytetyzacji dla publicznego transportu zbiorowego (np. bus pasy, wydzielone torowiska)
	Rozwój siatki połączeń publicznym transportem zbiorowym, szczególnie na obszarach wykluczonych komunikacyjnie
	Rozwój systemów transportu zbiorowego „na życzenie”
1.2. Ekologizacja transportu	Zakup oraz modernizacja ekologicznego taboru autobusowego oraz nowoczesnego taboru szynowego wraz z rozbudową zapleczy technicznych
	Budowa i rozbudowa infrastruktury paliw alternatywnych, w tym dla publicznego transportu zbiorowego i pojazdów prywatnych (np. stacje ładowania i tankowania pojazdów)
1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności	Budowa, przebudowa i doposażenie infrastruktury dla ruchu niemotoryzowanego, w tym realizacja spójnej sieci rowerowej (regionalne i miejskie drogi dla rowerów, pasy rowerowe, stacje serwisowe, miejsca parkingowe) oraz infrastruktury dla urządzeń transportu osobistego (UTO)
	Rozwój systemów współdzielenia środków transportu (np. rowery publiczne, hulajnogi elektryczne, skutery elektryczne, carsharing) oraz systemów autonomicznych
	Wprowadzanie strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu oraz rozwój przestrzeni przyjaznych niemotoryzowanym (np. ciągi piesze, przestrzenie publiczne, woonerfy)
<b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIAJĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
2.1. Zwiększenie dostępności transportowej	Budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN- T (sieć bazowa i kompleksowa) szczególnie na kierunku południowo-wschodnim
	Budowa i rozbudowa sieci kolejowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN- T (sieć bazowa i kompleksowa)
	Zapewnienie połączeń lotniczych krajowych i międzynarodowych, w tym wspieranie realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego komponentów transportowych
	Zapewnienie sprawnych powiązań z węzłami drogowymi na autostradach i drogach ekspresowych w Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN- T i poza siecią
	Zapewnienie dobrych parametrów dróg krajowych i wojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z województwami sąsiednimi
<b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu	Budowa i przebudowa skrzyżowań, budowa rond, sygnalizacji świetlnej, przejść dla pieszych, chodników, „antyżatok” autobusowych, poboczy
	Wdrażanie rozwiązań w celu spowolnienia i ograniczenia ruchu drogowego w obszarach zurbanizowanych (np. „esowanie” jezdni, zwężanie ulic, progi zwalniające, tempo 30)
	Realizacja efektywnego oświetlenia
3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	Budowa, przebudowa i rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości
	Budowa obwodnic miejscowości
	Modernizacja i utrzymanie obiektów inżynierskich (np. mosty, wiadukty)



CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym	Wspieranie prac przygotowawczych w zakresie inwestycji transportowych (m.in. opracowanie dokumentacji dla realizacji inwestycji)
	Opracowanie strategicznych dokumentów w zakresie rozwoju systemu transportowego, w tym Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)
	Zintegrowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych
<b>Potencjalne oddziaływania negatywne</b>	
BRAK	
<b>Potencjalne oddziaływania minimalne negatywne</b>	
BRAK	
<b>Potencjalne oddziaływania zmienne</b>	
BRAK	

ROZWIĄZANIA MAJĄCE NA CELU MINIMALIZACJĘ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ETAPIE REALIZACYJNYM
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>na etapie prowadzenia prac budowlanych korzystanie z maszyn i urządzeń o niskiej emisji spalin oraz zraszanie materiałów pyłących;</i></li> <li>- <i>stosowanie niskoemisyjnego sprzętu budowlanego, szczególnie w przypadku prowadzenia robót w pobliżu terenów zabudowy oraz obszarów chronionych;</i></li> <li>- <i>ograniczenie emisji ze składowisk poprzez odpowiedni dobór technologii składowania, przewożenia oraz utylizacji odpadów na terenach planowanych inwestycji;</i></li> <li>- <i>stosowanie zapisów promujących ochronę powietrza w dokumentach przetargowych.</i></li> </ul>

Źródło: opracowanie własne



## 1.6. ODDZIAŁYWANIE NA ROŚLINNOŚĆ, ZWIERZĘTA I RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNĄ

<b>ODDZIAŁYWANIE NA ROŚLINNOŚĆ</b>				
SPOSÓB ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT [% udział operacji]				
Pozytywny	Negatywny	Minimalny negatywny	Zmienny	Brak wpływu
9%	7%	16%	14%	54%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – BEZPOŚREDNIOŚĆ [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]				
Bezpośrednie		Pośrednie		Wtórne
85%		15%		0%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – CZAS [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]				
Długoterminowe		Średnioterminowe		Krótkoterminowe
100%		0%		0%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – CZĘSTOTLIWOŚĆ [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]				
Stałe			Chwilowe	
100%			0%	
<b>ODDZIAŁYWANIE NA ZWIERZĘTA</b>				
SPOSÓB ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT [% udział operacji]				
Pozytywny	Negatywny	Minimalny negatywny	Zmienny	Brak wpływu
9%	7%	23%	7%	54%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – BEZPOŚREDNIOŚĆ [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]				
Bezpośrednie		Pośrednie		Wtórne
80%		20%		0%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – CZAS [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]				
Długoterminowe		Średnioterminowe		Krótkoterminowe
100%		0%		0%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – CZĘSTOTLIWOŚĆ [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]				
Stałe			Chwilowe	
100%			0%	
<b>ODDZIAŁYWANIE NA RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNĄ</b>				
SPOSÓB ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT [% udział operacji]				
Pozytywny	Negatywny	Minimalny negatywny	Zmienny	Brak wpływu
9%	7%	16%	14%	54%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – BEZPOŚREDNIOŚĆ [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]				
Bezpośrednie		Pośrednie		Wtórne
85%		15%		0%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – CZAS [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]				
Długoterminowe		Średnioterminowe		Krótkoterminowe
100%		0%		0%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – CZĘSTOTLIWOŚĆ [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]				
Stałe			Chwilowe	
100%			0%	



Prognozuje się, że oddziaływania zapisów RPTWŁ na komponenty roślinność, zwierzęta i różnorodność biologiczna będą mieć bardzo podobny charakter i połowa z nich odznacza się brakiem wpływu (po 54% każdy komponent).

#### POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA POZYTYWNE

Oddziaływania o charakterze pozytywnym wiązać się będą z realizacją działań polegających na: wprowadzaniu strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu oraz rozwoju przestrzeni przyjaznych niezmotoryzowanym (np. ciągi piesze, przestrzenie publiczne, woonerfy); wspieraniu prac przygotowawczych w zakresie inwestycji transportowych (m.in. opracowanie dokumentacji dla realizacji inwestycji); opracowaniu strategicznych dokumentów w zakresie rozwoju systemu transportowego, w tym Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) czy zintegrowaniu działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych. Niewątpliwie za sprawą tworzenia różnych form zieleni towarzyszących inwestycjom w obszarach zurbanizowanych pojawią się ekosystemy będące miejscem życia wielu gatunków roślin i zwierząt, zwiększając przez to lokalną różnorodność biologiczną.

#### POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA NEGATYWNE

Oddziaływania negatywne generowane będą przez realizację działań wynikających ze zwiększenia ponadregionalnej dostępności transportowej w obrębie 2 celu strategicznego. Dzięki interwencji ukierunkowanej m.in. na budowę i rozbudowę infrastruktury kolejowej i drogowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T, zapewnienie sprawnych powiązań z TEN-T oraz realizację Centralnego Portu Komunikacyjnego, powstawać będą sieci transportowe na obszarach niezainwestowanych, użytkowanych rolniczo lub na terenach lasów. Lokalnie powodować to będzie bezpowrotną likwidację miejsc bytowania różnych gatunków roślin i zwierząt, nastąpi przerwanie ciągłości tras migracji zwierząt, wpływając przez to na obniżenie różnorodności biologicznej.

#### POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA MINIMALNE NEGATYWNE

Oddziaływania minimalne negatywne wynikać będą z realizacji działań, które polegać będą na: budowie i rozbudowie sieci linii kolejowych ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wykluczonych (w tym: elektryfikacja, łącznice, infrastruktura punktowa służąca ruchowi kolejowemu, linie wąskotorowe); budowie i przebudowie stacji i przystanków kolejowych; budowie, przebudowie zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz pozostałej infrastruktury służącej pasażerom (np. dworce autobusowe i kolejowe, przystanki publicznego transportu zbiorowego) wspartych systemami Park&Ride, Kiss&Ride i Bike&Ride oraz realizacji powiązań „ostatniej mili” (np. infrastruktura drogowa, ciągi pieszo-rowerowe); budowie i przebudowie infrastruktury tramwajowej; budowie, rozbudowie i modernizacji terminali intermodalnych, w tym wyposażeniu w urządzenia przeładunkowe; budowie powiązań „ostatniej mili” i likwidacji „wąskich gardeł” w ramach infrastruktury dostępnej drogowej i kolejowej (w tym m.in. do terminali intermodalnych, centrów logistycznych, obszarów przemysłowych i terenów inwestycyjnych); budowie obwodnic miejscowości. W stosunku do komponentu zwierzęta (w odróżnieniu od komponentów roślinność i różnorodność biologiczna) stwierdzono oddziaływanie minimalnie negatywne także na skutek realizacji działań związanych z poprawą parametrów technicznych dróg publicznych służących rozwojowi publicznego transportu zbiorowego, zapewnieniem dobrych parametrów dróg powiatowych i gminnych zwiększających dostępność do usług społecznych oraz budową, przebudową i rozbudową dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości, ponieważ funkcjonowanie tych inwestycji wiązać się będzie ze zwiększeniem ruchu na tych drogach, co może prowadzić do zakłócania tras migracji zwierząt.

#### POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA ZMIENNE

Oddziaływania o charakterze zmiennym przypisane zostały inwestycjom, po zakończeniu realizacji których, ze względu na lokalizację na terenach już przekształconych oraz mało inwazyjny w stosunku do środowiska charakter, przywrócona zostanie relatywna równowaga komponentów. Działania będą mieć specyfikę infrastrukturalną i systemową, związaną z rozwojem zrównoważonej mobilności miejskiej, mikromobilnością





i aktywnymi formami przemieszczania się. Podobnie oceniono zadania związane z poprawą bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu poprzez budowę i przebudowę skrzyżowań, budowę rond, sygnalizacji świetlnej, przejść dla pieszych, chodników, „antyzatok” autobusowych, poboczy. Ponadto w sposób zmienny, na dwa spośród trzech omawianych komponentów (roślinność i różnorodność biologiczną) wpływać będą: poprawa parametrów technicznych dróg powiatowych i gminnych zwiększających dostępność do usług społecznych; budowa, przebudowa i rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości.

Tab. 21. Wykaz celów strategicznych i kierunków działań zapisanych w RPTWŁ o potencjalnym oddziaływaniu na roślinność

Potencjalne oddziaływania pozytywne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności	Wprowadzanie strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu oraz rozwój przestrzeni przyjaznych niezmotywowanym (np. ciągi piesze, przestrzenie publiczne, woonerfy)
<b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym	Wspieranie prac przygotowawczych w zakresie inwestycji transportowych (m.in. opracowanie dokumentacji dla realizacji inwestycji) Opracowanie strategicznych dokumentów w zakresie rozwoju systemu transportowego, w tym Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) Zintegrowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych
<b>Potencjalne oddziaływania negatywne</b>	
<b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
2.1. Zwiększenie dostępności transportowej	Budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej i kolejowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) szczególnie na kierunku południowo-wschodnim Zapewnienie połączeń lotniczych krajowych i międzynarodowych, w tym wspieranie realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego komponentów transportowych Zapewnienie sprawnych powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T) oraz poprawa parametrów dróg krajowych i wojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z województwami sąsiednimi
<b>Potencjalne oddziaływania minimalne negatywne</b>	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego	Rozwój siatki połączeń publicznym transportem zbiorowym, szczególnie na obszarach wiejskich i peryferyjnych Budowa i rozbudowa linii kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wykluczonych (w tym np: elektryfikacja, łącznice, infrastruktura punktowa służąca ruchowi kolejowemu, linie wąskotorowe) Budowa i przebudowa stacji i przystanków kolejowych Budowa, przebudowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz pozostałej infrastruktury służącej pasażerom (np. dworce autobusowe i kolejowe, przystanki autobusowe i tramwajowe) wspartych systemami Park&Ride, Kiss&Ride i Bike&Ride oraz realizacja powiązań „ostatniej mili” (np. infrastruktura drogowa, ciągi pieszo-rowerowe) Budowa i przebudowa infrastruktury tramwajowej
<b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej	Budowa, rozbudowa i modernizacja terminali intermodalnych, w tym wyposażenie w urządzenia przeładunkowe Budowa powiązań „ostatniej mili” i likwidacja „wąskich gardeł” w ramach infrastruktury dostępowej drogowej i kolejowej (w tym m.in. do terminali intermodalnych, centrów logistycznych, obszarów przemysłowych i terenów inwestycyjnych)
<b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	Budowa obwodnic miejscowości



Potencjalne oddziaływania zmienne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego	Poprawa parametrów technicznych dróg publicznych służących rozwojowi publicznego transportu zbiorowego, w tym tworzenie bus pasów
1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności	Budowa i rozbudowa spójnej sieci rowerowej oraz infrastruktury dla urządzeń transportu osobistego (UTO)
	Rozwój systemów współdzielenia środków transportu (np. rowery publiczne, hulajnogę elektryczne, skutery elektryczne, carsharing) oraz systemów autonomicznych
<b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIAJĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
2.1. Zwiększenie dostępności transportowej	Zapewnienie dobrych parametrów dróg powiatowych i gminnych zwiększających dostępność do usług społecznych
<b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu	Budowa i przebudowa skrzyżowań, budowa rond, sygnalizacji świetlnej, przejść dla pieszych, chodników, „antyzatok” autobusowych, poboczny
3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	Budowa, przebudowa i rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości

#### ROZWIĄZANIA MAJĄCE NA CELU MINIMALIZACJĘ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ETAPIE REALIZACYJNYM

- wybór lokalizacji inwestycji o możliwie najmniejszym wpływie na obszary cenne przyrodniczo, obszary objęte ochroną prawną, doliny rzeczne, obszary wodno-błotne i leśne;
- przeprowadzanie inwentaryzacji przyrodniczych poprzedzających etap realizacji inwestycji;
- prowadzenie działań kompensacyjnych dla zagrożonych lub zniszczonych płatów siedlisk przyrodniczych - poprawa lub odtworzenie stanu zachowania;
- renaturyzacja zagrożonych lub zniszczonych płatów siedlisk przyrodniczych torfowisk i mokradła, łąk świeżych lub zalewowych;
- odtworzenie zagrożonych lub zniszczonych płatów siedlisk przyrodniczych muraw psammofilnych lub kserotermicznych;
- zapewnienie nadzoru przyrodniczego na całym terenie prowadzonych inwestycji oraz monitoring przyrodniczy;
- w przypadku konieczności przecięcia inwestycją doliny, terenu wodno-błotnego lub korytarza ekologicznego, preferowanie lokalizacji w najwęższym miejscu lub estakadą;
- ograniczanie wycinki drzew i krzewów do minimum, wykonywanie nasadzeń kompensacyjnych;
- na etapie budowy stosowanie odpowiednich zabezpieczeń koron, pni i systemów korzeniowych drzew;
- ograniczenie ingerencji w tereny sąsiadujące z terenem budowy.

Źródło: opracowanie własne.



Tab. 22. Wykaz celów strategicznych i kierunków działań zapisanych w RPTWŁ o potencjalnym oddziaływaniu na zwierzęta

Potencjalne oddziaływania pozytywne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności	Wprowadzanie strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu oraz rozwój przestrzeni przyjaznych niezmotoryzowanym (np. ciągi piesze, przestrzenie publiczne, woonerfy)
<b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym	Wspieranie prac przygotowawczych w zakresie inwestycji transportowych (m.in. opracowanie dokumentacji dla realizacji inwestycji)
	Opracowanie strategicznych dokumentów w zakresie rozwoju systemu transportowego, w tym Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)
	Zintegrowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych
Potencjalne oddziaływania negatywne	
<b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
2.1. Zwiększenie dostępności transportowej	Budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej i kolejowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) szczególnie na kierunku południowo-wschodnim
	Zapewnienie połączeń lotniczych krajowych i międzynarodowych, w tym wspieranie realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego komponentów transportowych
	Zapewnienie sprawnych powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T) oraz poprawa parametrów dróg krajowych i wojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z województwami sąsiednimi
Potencjalne oddziaływania minimalne negatywne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego	Rozwój siatki połączeń publicznym transportem zbiorowym, szczególnie na obszarach wiejskich i peryferyjnych
	Budowa i rozbudowa linii kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wykluczonych (w tym np: elektryfikacja, łącznice, infrastruktura punktowa służąca ruchowi kolejowemu, linie wąskotorowe)
	Budowa i przebudowa stacji i przystanków kolejowych
	Budowa, przebudowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz pozostałej infrastruktury służącej pasażerom (np. dworce autobusowe i kolejowe, przystanki autobusowe i tramwajowe) wspartych systemami Park&Ride, Kiss&Ride i Bike&Ride oraz realizacja powiązań „ostatniej mili” (np. infrastruktura drogowa, ciągi pieszo-rowerowe)
	Budowa i przebudowa infrastruktury tramwajowej
	Poprawa parametrów technicznych dróg publicznych służących rozwojowi publicznego transportu zbiorowego, w tym tworzenie bus pasów
<b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
2.1. Zwiększenie dostępności transportowej	Zapewnienie dobrych parametrów dróg powiatowych i gminnych zwiększających dostępność do usług społecznych
2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej	Budowa, rozbudowa i modernizacja terminali intermodalnych, w tym wyposażenie w urządzenia przeładunkowe
	Budowa powiązań „ostatniej mili” i likwidacja „wąskich gardeł” w ramach infrastruktury dostępowej drogowej i kolejowej (w tym m.in. do terminali intermodalnych, centrów logistycznych, obszarów przemysłowych i terenów inwestycyjnych)
<b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	Budowa, przebudowa i rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości
	Budowa obwodnic miejscowości
Potencjalne oddziaływania zmienne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności	Budowa i rozbudowa spójnej sieci rowerowej oraz infrastruktury dla urządzeń transportu osobistego (UTO)
	Rozwój systemów współdzielenia środków transportu (np. rowery publiczne, hulajnogi elektryczne, skutery elektryczne, carsharing) oraz systemów autonomicznych
<b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu	Budowa i przebudowa skrzyżowań, budowa rond, sygnalizacji świetlnej, przejść dla pieszych, chodników, „antyżatok” autobusowych, poboczny



### ROZWIĄZANIA MAJĄCE NA CELU MINIMALIZACJĘ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ETAPIE REALIZACYJNYM

- minimalizacja negatywnego wpływu fazy realizacji przedsięwzięć na siedliska zwierząt;
- wykonanie siedlisk zastępczych dla gatunków płazów na etapie prowadzenia inwestycji;
- zapewnienie nadzoru przyrodniczego na całym terenie prowadzonych inwestycji oraz monitoring przyrodniczy;
- uwzględnianie okresów rozrodczych zwierząt w ustalaniu harmonogramu robót;
- planowanie inwestycji z zachowaniem ciągłości korytarzy ekologicznych i uwzględnieniem tras migracji zwierząt (przejścia dla zwierząt);
- usuwanie barier ekologicznych w trakcie przebudowy/rozbudowy istniejących inwestycji drogowych i kolejowych;
- ograniczanie ingerencji w obszary nieprzekształcone, zwłaszcza w tereny objęte ochroną prawną.

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 23. Wykaz celów strategicznych i kierunków działań zapisanych w RPTWŁ o potencjalnym oddziaływaniu na różnorodność biologiczną

Potencjalne oddziaływania pozytywne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności	Wprowadzanie strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu oraz rozwój przestrzeni przyjaznych niezmotoryzowanym (np. ciągi piesze, przestrzenie publiczne, wooneerfy)
<b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym	Wspieranie prac przygotowawczych w zakresie inwestycji transportowych (m.in. opracowanie dokumentacji dla realizacji inwestycji)
	Opracowanie strategicznych dokumentów w zakresie rozwoju systemu transportowego, w tym Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)
	Zintegrowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych
Potencjalne oddziaływania negatywne	
<b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
2.1. Zwiększenie dostępności transportowej	Budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej i kolejowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) szczególnie na kierunku południowo-wschodnim
	Zapewnienie połączeń lotniczych krajowych i międzynarodowych, w tym wspieranie realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego komponentów transportowych
	Zapewnienie sprawnych powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T) oraz poprawa parametrów dróg krajowych i wojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z województwami sąsiednimi
Potencjalne oddziaływania minimalne negatywne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego	Rozwój siatki połączeń publicznym transportem zbiorowym, szczególnie na obszarach wiejskich i peryferyjnych
	Budowa i rozbudowa linii kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wykluczonych (w tym np: elektryfikacja, łącznice, infrastruktura punktowa służąca ruchowi kolejowemu, linie wąskotorowe)
	Budowa i przebudowa stacji i przystanków kolejowych
	Budowa, przebudowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz pozostałej infrastruktury służącej pasażerom (np. dworce autobusowe i kolejowe, przystanki autobusowe i tramwajowe) wspartych systemami Park&Ride, Kiss&Ride i Bike&Ride oraz realizacja powiązań „ostatniej mili” (np. infrastruktura drogowa, ciągi pieszo-rowerowe)
	Budowa i przebudowa infrastruktury tramwajowej
<b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej	Budowa, rozbudowa i modernizacja terminali intermodalnych, w tym wyposażenie w urządzenia przeładunkowe
	Budowa powiązań „ostatniej mili” i likwidacja „wąskich gardeł” w ramach infrastruktury dostępnej drogowej i kolejowej (w tym m.in. do terminali intermodalnych, centrów logistycznych, obszarów przemysłowych i terenów inwestycyjnych)
<b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	Budowa obwodnic miejscowości



Potencjalne oddziaływania zmienne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego	Poprawa parametrów technicznych dróg publicznych służących rozwojowi publicznego transportu zbiorowego, w tym tworzenie bus pasów
1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności	Budowa i rozbudowa spójnej sieci rowerowej oraz infrastruktury dla urządzeń transportu osobistego (UTO) Rozwój systemów współdzielenia środków transportu (np. rowery publiczne, hulajnogę elektryczne, skutery elektryczne, carsharing) oraz systemów autonomicznych
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
2.1. Zwiększenie dostępności transportowej	Zapewnienie dobrych parametrów dróg powiatowych i gminnych zwiększających dostępność do usług społecznych
<b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu	Budowa i przebudowa skrzyżowań, budowa rond, sygnalizacji świetlnej, przejść dla pieszych, chodników, „antyzatok” autobusowych, poboczy
3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	Budowa, przebudowa i rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości

#### ROZWIĄZANIA MAJĄCE NA CELU MINIMALIZACJĘ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ETAPIE REALIZACYJNYM

- unikanie lokalizacji liniowych elementów infrastrukturalnych wzdłuż korytarzy ekologicznych (preferowanie przecięcia dolin rzecznych w ich najwęższym miejscu);
- przestrzeganie zasad ochrony (nienaruszania) elementów środowiska ważnych dla zachowania właściwego stanu korytarzy ekologicznych wzdłuż danego odcinka doliny cieku wodnego (zadrzewienia i zakrzaczenia, zbiorniki wodne, płaty roślinności szuwarowej, mokradła itp.);
- stosowanie przejść dla zwierząt w zależności od potrzeb, wybór optymalnych rozwiązań technicznych dla występujących w sąsiedztwie danej inwestycji gatunków;
- ograniczanie wycinki drzew i krzewów oraz stosowanie odpowiednich zabezpieczeń drzew i krzewów podczas prowadzenia prac;
- prowadzenie ewentualnej wycinki drzew poza okresem rozrodu zwierząt;
- przeprowadzenie inwentaryzacji przyrodniczych poprzedzających realizację inwestycji;
- wprowadzenie ograniczeń czasowych wykonywania robót związanych z potrzebami ochrony cennych gatunków flory i fauny (m.in. okres rozrodu płązów, lęgu ptaków);
- wykonanie siedlisk zastępczych dla gatunków płązów na etapie prowadzenia inwestycji;
- prowadzenie działań kompensacyjnych dla zagrożonych lub zniszczonych płatów siedlisk przyrodniczych - poprawa lub odtworzenie stanu zachowania;
- renaturyzacja zagrożonych lub zniszczonych płatów siedlisk przyrodniczych torfowisk i mokradeł, łąk świeżych lub zalewowych;
- odtworzenie zagrożonych lub zniszczonych płatów siedlisk przyrodniczych muraw psammofilnych lub kserotermicznych;
- odtworzenie zniszczonych gniazd bociana białego poza obszarem górniczym w miejscach wskazanych przez ornitologa;
- zapewnienie nadzoru przyrodniczego na całym terenie prowadzonej inwestycji oraz monitoring przyrodniczy;
- prowadzenie prac w ciekach z zachowaniem warunków opisanych w decyzji, w celu zachowania walorów przyrodniczych;
- zastosowanie odpowiednich technicznych rozwiązań przy projektowaniu oświetlenia w celu ograniczenia negatywnego efektu przyciągania zwierząt - niskociśnieniowych lamp sodowych oraz unikanie zbędnego rozpraszania światła;
- stosowanie ogrodzeń ochronnych;
- stosowanie nieprzezroczystych ekranów akustycznych.

Źródło: opracowanie własne.



## 1.7. ODDZIAŁYWANIE NA CIĄGŁOŚĆ UKŁADÓW PRZYRODNICZYCH

<b>ODDZIAŁYWANIE NA CIĄGŁOŚĆ UKŁADÓW PRZYRODNICZYCH</b>				
<b>SPOSÓB ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT [% udział operacji]</b>				
Pozytywny	Negatywny	Minimalny negatywny	Zmienny	Brak wpływu
9%	9%	5%	0%	77%
<b>CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – BEZPOŚREDNIOŚĆ [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływanie]</b>				
Bezpośrednie		Pośrednie		Wtórne
70%		30%		0%
<b>CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – CZAS [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływanie]</b>				
Długoterminowe		Średnioterminowe		Krótkoterminowe
100%		0%		0%
<b>CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – CZĘSTOTLIWOŚĆ [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływanie]</b>				
Stałe			Chwilowe	
100%			0%	

Wśród zidentyfikowanych potencjalnych oddziaływań operacji wpływających na komponent ciągłość układów przyrodniczych (11, tj. niespełna 24%) żadne nie stanowi oddziaływania o charakterze zmiennym. Stwierdzono, że aż 3/4 oddziaływań odznacza się brakiem wpływu.

### POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA POZYTYWNE

Pozytywną rolę na komponent ciągłość układów przyrodniczych odgrywać będą następujące działania: wprowadzanie strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu oraz rozwój przestrzeni przyjaznych niezmotoryzowanym (np. ciągi piesze, przestrzenie publiczne, woonerfy) oraz wspieranie prac przygotowawczych w zakresie inwestycji transportowych (m.in. opracowanie dokumentacji dla realizacji inwestycji); opracowanie strategicznych dokumentów w zakresie rozwoju systemu transportowego, w tym Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) czy zintegrowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych. Zakłada się, że inwestycje te wpłyną na wzmocnienie lokalnej różnorodności biologicznej i większość cechować będzie oddziaływanie o charakterze bezpośrednim, długoterminowym i stałym (oprócz trzech działań w ramach kierunku działań 4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym - oddziaływanie o charakterze pośrednim).

### POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA NEGATYWNE

Zidentyfikowane potencjalne oddziaływanie negatywne operacji na ciągłość układów przyrodniczych związane będą z realizacją działań koncentrujących się na: budowie i rozbudowie linii kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wykluczonych (w tym np: elektryfikacja, łącznice, infrastruktura punktowa służąca ruchowi kolejowemu, linie wąskotorowe); budowie i rozbudowie infrastruktury drogowej i kolejowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) szczególnie na kierunku południowo-wschodnim; zapewnieniu połączeń lotniczych krajowych i międzynarodowych, w tym wspieraniu realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego komponentów transportowych; zapewnieniu sprawnych powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T) oraz poprawie parametrów dróg krajowych i wojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z województwami sąsiednimi. Przewiduje się, że przedsięwzięcia te w największym stopniu wpłyną na zubożenie lokalnej różnorodności biologicznej (potencjalnie m.in. poprzez: niszczenie siedlisk przyrodniczych, usuwanie drzew i krzewów, ryzyko zajęcia stanowisk gatunków roślin i zwierząt chronionych, przerwanie drożności korytarzy migracyjnych, płoszenie zwierząt, rozprzestrzenianie się obcych gatunków roślin wzdłuż ciągów komunikacyjnych). Wszystkie działania będą cechowały się oddziaływaniem o charakterze bezpośrednim, długoterminowym i stałym.



### POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA MINIMALNE NEGATYWNE

W ramach interwencji ukierunkowanej na budowę, przebudowę i rozbudowę dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości oraz budowę obwodnic miejscowości ocenia się, że miejscami może zachodzić naruszanie stanu populacji gatunków i siedlisk przyrodniczych, czy korytarzy migracyjnych. Jednakże przy zastosowaniu odpowiednich środków zapobiegawczych możliwe będzie zminimalizowanie ich niekorzystnego wpływu. Charakter wszystkich oddziaływań minimalnych negatywnych określono jako bezpośredni, długoterminowy i stały.

Tab. 24. Wykaz celów strategicznych i kierunków działań zapisanych w RPTWŁ o potencjalnym oddziaływaniu na ciągłość układów przyrodniczych

Potencjalne oddziaływania pozytywne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności	Wprowadzanie strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu oraz rozwój przestrzeni przyjaznych niezmotoryzowanym (np. ciągi piesze, przestrzenie publiczne, woonerfy)
<b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym	Wspieranie prac przygotowawczych w zakresie inwestycji transportowych (m.in. opracowanie dokumentacji dla realizacji inwestycji)
	Opracowanie strategicznych dokumentów w zakresie rozwoju systemu transportowego, w tym Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)
	Zintegrowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych
Potencjalne oddziaływania negatywne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego	Rozbudowa sieci linii kolejowych ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wykluczonych (w tym: elektryfikacja linii, realizacja łącznic, infrastruktura punktowa służąca ruchowi kolejowemu, linie służące obronności, linie wąskotorowe)
<b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIAJĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
2.1. Zwiększenie dostępności transportowej	Budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej i kolejowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) szczególnie na kierunku południowo-wschodnim
	Zapewnienie połączeń lotniczych krajowych i międzynarodowych, w tym wspieranie realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego komponentów transportowych
	Zapewnienie sprawnych powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T) oraz poprawa parametrów dróg krajowych i wojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z województwami sąsiednimi
Potencjalne oddziaływania minimalne negatywne	
<b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	Budowa, przebudowa i rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości
	Budowa obwodnic miejscowości
Potencjalne oddziaływania zmienne	
BRAK	

### ROZWIĄZANIA MAJĄCE NA CELU MINIMALIZACJĘ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ETAPIE REALIZACYJNYM

- prowadzenie liniowych elementów infrastrukturalnych przez korytarze migracyjne, w tym doliny rzeczne w sposób ograniczający ilość ich przecięć z realizowaną inwestycją;
- unikanie lokalizacji liniowych elementów infrastrukturalnych wzdłuż korytarzy ekologicznych (preferowanie przecięcia dolin rzecznych w najwęższym ich miejscu);
- stosowanie przejść dla zwierząt w zależności od potrzeb, wybór optymalnych rozwiązań technicznych do występujących w sąsiedztwie danej inwestycji gatunków;
- przestrzeganie zasad ochrony (nienaruszania) elementów środowiska ważnych dla zachowania właściwego stanu korytarzy ekologicznych wzdłuż danego odcinka doliny cieku wodnego (zadrzewienia i zakrzaczenia, zbiorniki wodne, płaty roślinności szuwarowej, mokradła itp.);



- zapewnienie nadzoru przyrodniczego na całym terenie prowadzonej inwestycji oraz monitoring przyrodniczy;
- prowadzenie prac w ciekach z zachowaniem warunków opisanych w decyzji, w celu zachowania walorów przyrodniczych.

Źródło: opracowanie własne.

#### 1.8. ODDZIAŁYWANIE NA OBSZARY CHRONIONE, W TYM NATURA 2000

ODDZIAŁYWANIE NA OBSZARY CHRONIONE, W TYM NATURA 2000				
SPÓSÓB ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT [% udział operacji]				
Pozytywny	Negatywny	Minimalny negatywny	Zmienny	Brak wpływu
7%	9%	5%	0%	79%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – BEZPOŚREDNIOŚĆ [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływanie]				
Bezpośrednie		Pośrednie		Wtórne
67%		33%		0%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – CZAS [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływanie]				
Długoterminowe		Średnioterminowe		Krótkoterminowe
100%		0%		0%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – CZĘSTOTLIWOŚĆ [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływanie]				
Stałe			Chwilowe	
100%			0%	

Wśród zidentyfikowanych potencjalnych oddziaływań operacji wpływających na komponent obszary chronione, w tym Natura 2000 (9, tj. 21%) żadne nie stanowi oddziaływania o charakterze zmiennym. Stwierdzono, że ponad 3/4 oddziaływań odznacza się brakiem wpływu.

#### POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA POZYTYWNE

Pozytywną rolę na komponent obszary chronione, w tym Natura 2000 pośrednio odgrywać będą trzy działania w ramach kierunku działań 4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym: wspieranie prac przygotowawczych w zakresie inwestycji transportowych (m.in. opracowanie dokumentacji dla realizacji inwestycji); opracowanie strategicznych dokumentów w zakresie rozwoju systemu transportowego, w tym Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) oraz zintegrowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych. Zakłada się, że inwestycje te wpłyną na wzmocnienie różnorodności biologicznej obszarów chronionych, w tym Natura 2000 i wszystkie cechować będzie oddziaływanie o charakterze długoterminowym i stałym.

#### POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA NEGATYWNE

Wśród zidentyfikowanych potencjalnych oddziaływań negatywnych operacji szczególnie istotne znaczenie dla obszarów chronionych, w tym Natura 2000 odgrywać będzie realizacja działań koncentrujących się na: budowie i rozbudowie linii kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wykluczonych (w tym np: elektryfikacja, łącznice, infrastruktura punktowa służąca ruchowi kolejowemu, linie wąskotorowe); budowie i rozbudowie infrastruktury drogowej i kolejowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) szczególnie na kierunku południowo-wschodnim; zapewnieniu połączeń lotniczych krajowych i międzynarodowych, w tym wspieraniu realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego komponentów transportowych; zapewnieniu sprawnych powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T) oraz poprawie parametrów dróg krajowych i wojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z województwami





sąsiednimi. Ocenia się, że działania te w największym stopniu mogą zaważyć na jakości obszarów chronionych, w tym Natura 2000, potencjalnie przyczyniając się do zubożenia ich różnorodności biologicznej (m.in. poprzez: niszczenie siedlisk przyrodniczych, usuwanie drzew i krzewów, ryzyko zajęcia stanowisk chronionych i zagrożonych gatunków roślin i zwierząt, przerwanie drożności korytarzy migracyjnych, płoszenie zwierząt, rozprzestrzenianie się gatunków inwazyjnych wzdłuż ciągów komunikacyjnych).

Potencjalnie najbardziej narażone formy ochrony przyrody na negatywne oddziaływanie na etapie realizacyjnym niektórych inwestycji mogą być m.in.:

- rezerwy przyrody: Rawka, Jamno, Kwaśna Buczyna, Źródła Borówki,
- parki krajobrazowe: Bolimowski, Wzniesień Łódzkich, Sulejowski,
- obszary chronionego krajobrazu: Bolimowsko-Radziejowicki z doliną środkowej Rawki, Mrogi i Mrożyce, Brąszewicki, Dolina Proсны, Nadwarciański, Pradoliny Warszawsko-Berlińskiej,
- obszary Natura 2000: Dolina Rawki PLH100015, Grabia PLH100021, Buczyna Janinowska PLH100017, Wola Cyrusowa PLH100034, Pradolina Warszawsko-Berlińska PLB100001, Pradolina Bzury-Neru PLH100006, Dolina Pilicy PLB140003, Dolina Dolnej Pilicy PLH140016, Zbiornik Jeziorsko PLB100002, Dolina Środkowej Pilicy PLH100008,
- zespoły przyrodniczo-krajobrazowe: Dolina Sokołowski, Osjakowski, Dolina Grabi,
- użytki ekologiczne: Dolina dolnej Wrzącej, Stawy w Nowosolnej, Rzeka Grabia.

Należy jednak podkreślić, że większość negatywnych oddziaływań na gatunki, siedliska przyrodnicze czy korytarze migracyjne będzie miała charakter lokalny i przy zastosowaniu odpowiednich środków zapobiegawczych możliwe będzie zminimalizowanie ich niekorzystnego wpływu. Koncentracja ruchu na głównych arteriach komunikacyjnych, unikanie przecinania form ochrony przyrody czy korytarzy ekologicznych oraz rozpatrywanie alternatywnych przebiegów, omijających cenne siedliska i ekosystemy pozwoli w możliwie maksymalnym stopniu ograniczyć uciążliwość dla środowiska na etapie realizacji inwestycji i w efekcie pozwoli zachować walory przyrodniczo-krajobrazowe obszarów chronionych, w tym Natura 2000 oraz zapewnić integralność układów przyrodniczych. Wszystkie działania będą cechowały się oddziaływaniem o charakterze bezpośrednim, długoterminowym i stałym.

#### POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA MINIMALNE NEGATYWNE

W ramach interwencji ukierunkowanej na: budowę, przebudowę i rozbudowę dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości oraz budowę obwodnic miejscowości przewiduje się, że miejscami może zachodzić naruszanie gatunków, siedlisk przyrodniczych czy korytarzy migracyjnych. Jednakże przy zastosowaniu odpowiednich środków zapobiegawczych możliwe będzie zminimalizowanie ich niekorzystnego wpływu. Charakter wszystkich oddziaływań minimalnych negatywnych na obszary chronione, w tym Natura 2000 określono jako bezpośredni, długoterminowy i stały.

**Tab. 25. Wykaz celów strategicznych i kierunków działań zapisanych w RPTWŁ o potencjalnym oddziaływaniu na obszary chronione, w tym NATURA 2000**

Potencjalne oddziaływania pozytywne	
<b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym	Wspieranie prac przygotowawczych w zakresie inwestycji transportowych (m.in. opracowanie dokumentacji dla realizacji inwestycji)
	Opracowanie strategicznych dokumentów w zakresie rozwoju systemu transportowego, w tym Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)
	Zintegrowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych
Potencjalne oddziaływania negatywne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego	Budowa i rozbudowa linii kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wykluczonych (w tym np: elektryfikacja, łącznice, infrastruktura punktowa służąca ruchowi kolejowemu, linie wąskotorowe)



CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIAJĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
2.1. Zwiększenie dostępności transportowej	Budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej i kolejowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) szczególnie na kierunku południowo-wschodnim
	Zapewnienie połączeń lotniczych krajowych i międzynarodowych, w tym wspieranie realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego komponentów transportowych
	Zapewnienie sprawnych powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T) oraz poprawa parametrów dróg krajowych i wojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z województwami sąsiednimi
<b>Potencjalne oddziaływania minimalne negatywne</b>	
CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	Budowa, przebudowa i rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości
	Budowa obwodnic miejscowości
<b>Potencjalne oddziaływania zmienne</b>	
BRAK	

ROZWIĄZANIA MAJĄCE NA CELU MINIMALIZACJĘ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ETAPIE REALIZACYJNYM
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>prowadzenie liniowych elementów infrastrukturalnych przez korytarze migracyjne, w tym doliny rzeczne w sposób ograniczający ilość ich przecięć z realizowaną inwestycją;</i></li> <li>- <i>unikanie lokalizacji liniowych elementów infrastrukturalnych wzdłuż korytarzy ekologicznych (preferowanie przecięcia dolin rzecznych w najwęższym ich miejscu);</i></li> <li>- <i>stosowanie przejść dla zwierząt w zależności od potrzeb, wybór optymalnych rozwiązań technicznych do występujących w sąsiedztwie danej inwestycji gatunków;</i></li> <li>- <i>przestrzeganie zasad ochrony (nienaruszania) elementów środowiska ważnych dla zachowania właściwego stanu korytarzy ekologicznych wzdłuż danego odcinka doliny cieku wodnego (zadrzewienia i zakrzaczenia, zbiorniki wodne, płaty roślinności szuwarowej, mokradła itp.);</i></li> <li>- <i>prowadzenie ewentualnej wycinki drzew poza okresem lęgowym ptaków;</i></li> <li>- <i>przeprowadzenie inwentaryzacji przyrodniczych poprzedzających realizację inwestycji;</i></li> <li>- <i>prowadzenie działań kompensacyjnych dla zagrożonych lub zniszczonych płatów siedlisk przyrodniczych - poprawa lub odtworzenie stanu zachowania;</i></li> <li>- <i>przywracanie/odtworzenie zagrożonych lub zniszczonych płatów siedlisk przyrodniczych;</i></li> <li>- <i>wprowadzenie ograniczeń czasowych wykonywania prac związanych z potrzebami ochrony cennych gatunków flory i fauny (m.in. okres rozrodu ptaków, lęgu ptaków).</i></li> </ul>

Źródło: opracowanie własne.



## 1.9. ODDZIAŁYWANIE NA ZABYTKI

<b>ODDZIAŁYWANIE NA ZABYTKI</b>				
<b>SPOSÓB ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT [% udział operacji]</b>				
Pozytywny	Negatywny	Minimalny negatywny	Zmienny	Brak wpływu
20%	0%	14%	16%	50%
<b>CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – BEZPOŚREDNIOŚĆ [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]</b>				
Bezpośrednie		Pośrednie		Wtórne
55%		45%		0%
<b>CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – CZAS [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]</b>				
Długoterminowe		Średnioterminowe		Krótkoterminowe
100%		0%		0%
<b>CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – CZĘSTOTLIWOŚĆ [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]</b>				
Stałe			Chwilowe	
100%			0%	

### POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA POZYTYWNE

Wśród wszystkich zidentyfikowanych potencjalnych oddziaływań (22, tj. 50%) operacji wpływających na zabytki, w niewielkim stopniu przeważają oddziaływania pozytywne (9) o charakterze stałym i długoterminowym. Można się ich spodziewać w przypadku realizacji działań planowanych w ramach zwiększenia udziału multimodalnych podróży transportem zbiorowym i likwidacji wykluczenia komunikacyjnego; ekologizacji transportu; rozwoju zrównoważonej mobilności oraz poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, a także w skutek usprawnienia planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym.

Zakłada się, że zwłaszcza przedsięwzięcia związane z budową i przebudową stacji i przystanków kolejowych wpłyną bezpośrednio także na poprawę stanu zachowania elementów zabytkowej infrastruktury. Pośrednie oddziaływania pozytywne na stan zachowania zabytków, głównie wskutek zmniejszenia emisji zanieczyszczeń pochodzenia komunikacyjnego, prognozuje się w efekcie: budowy i przebudowy infrastruktury tramwajowej, ekologizacji taboru autobusowego i szynowego, budowy i rozbudowy infrastruktury paliw alternatywnych (w tym dla publicznego transportu zbiorowego), a także wprowadzania strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu oraz rozwoju przestrzeni przyjaznych niezmotoryzowanym (np. ciągi piesze, przestrzenie publiczne, woonefry) oraz wdrażania rozwiązań w celu spowolnienia i ograniczenia ruchu drogowego w obszarach zurbanizowanych (np. „esowanie” jezdni, zwężanie ulic, progi zwalniające, tempo 30). Analogiczny wpływ jest możliwy również w efekcie optymalizacji działań na etapie przygotowawczym poprzez wspieranie prac przygotowawczych w zakresie inwestycji transportowych (m.in. opracowania dokumentacji dla realizacji inwestycji), opracowanie strategicznych dokumentów w zakresie rozwoju systemu transportowego (w tym Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej - SUMP), zintegrowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych.

### POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA MINIMALNE NEGATYWNE

Szacuje się, że wśród oddziaływań na komponent nie wystąpią oddziaływania stricte negatywne, natomiast można się spodziewać oddziaływań minimalnie negatywnych (6) o charakterze bezpośrednim, stałym i długoterminowym. Wiążą się one przede wszystkim z działaniami dotyczącymi realizacji infrastruktury transportowej (CS2), w zakresie której przewiduje się zwiększenie dostępności transportowej m.in. poprzez budowę i rozbudowę infrastruktury drogowej i kolejowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T), zapewnienie sprawnych powiązań z TEN-T oraz wspieranie realizacji CPK i jego komponentów transportowych. Podobnego oddziaływania można się spodziewać w efekcie realizacji przedsięwzięć w zakresie rozwoju infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej (zwłaszcza dotyczących budowy i rozbudowy terminali



intermodalnych), a także związanych z budową, przebudową i rozbudową dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości – w ramach poprawy bezpieczeństwa infrastruktury transportowej. Analogiczny wpływ prognozuje się również dla działań związanych z budową i rozbudową linii kolejowych (ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wykluczonych), którego częścią są m.in. linie wąskotorowe, uznając, że skala (obszar) możliwych kolizji z zabytkami przewyższa ewentualne korzyści wynikające z potencjalnej rewaloryzacji elementów zabytkowej infrastruktury.

Przyjęto, że realizacja inwestycji towarzyszących działaniom może się łączyć przede wszystkim z naruszeniem zasięgu stanowisk archeologicznych (znajdujących się w kolizji z lokalizacją inwestycji). Ponadto, w kontekście zabytków nieruchomych usytuowanych w bezpośrednim sąsiedztwie, mogą powodować lub utrzymywać uciążliwości pochodzenia komunikacyjnego, ograniczając sposób ich wykorzystania lub tworząc niedogodności, a także potencjalnie przyczyniając się do pogorszenia stanu zachowania i walorów ekspozycyjnych zabytków (m.in. ze względu na hałas, wibracje oraz elementy niezbędnej infrastruktury technicznej, jak np. oznakowanie, sygnalizatory, bariery, ekrany etc.).

#### POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA ZMIENNE

Część przedsięwzięć cechować będzie oddziaływanie zmienne (7) o charakterze stałym i długoterminowym. Jest ono prognozowane dla działań związanych z poprawą parametrów technicznych dróg publicznych służących rozwojowi publicznego transportu zbiorowego; budową i rozbudową spójnej sieci rowerowej oraz infrastruktury dla urządzeń transportu osobistego (UTO); rozwojem systemów współdzielenia środków transportu; budową i przebudową skrzyżowań (w tym rond), sygnalizacji świetlnej, przejść dla pieszych, chodników, „antyżatok” autobusowych i poboczy; budową powiązań „ostatniej mili” i likwidacją „wąskich gardeł” (w ramach infrastruktury dostępnej drogowej i kolejowej) oraz budową obwodnic miejscowości, a także zapewnieniem dobrych parametrów dróg powiatowych i gminnych.

Uciążliwości i szkodliwy wpływ na stan zachowania zabytków występujące w fazie inwestycji (min. w postaci drgań i zapylenia oraz wykopów naruszających stanowiska archeologiczne) będą kompensowane docelowo m.in. poprzez zmniejszenie obciążenia zabytkowych centrów miejscowości ruchem drogowym oraz zanieczyszczeniami pochodzenia komunikacyjnego.

Tab. 26. Wykaz celów strategicznych i kierunków działań zapisanych w RPTWł o potencjalnym oddziaływaniu na zabytki

Potencjalne oddziaływania pozytywne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego	Budowa i przebudowa stacji i przystanków kolejowych
	Budowa i przebudowa infrastruktury tramwajowej
1.2. Ekologizacja transportu	Zakup oraz modernizacja ekologicznego taboru autobusowego i szynowego wraz z rozbudową zapleczy technicznych
	Budowa i rozbudowa infrastruktury paliw alternatywnych (w tym dla publicznego transportu zbiorowego)
1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności	Wprowadzanie strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu oraz rozwój przestrzeni przyjaznych niezmotoryzowanym (np. ciągi piesze, przestrzenie publiczne, woonerfy)
<b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu	Wdrażanie rozwiązań w celu spowolnienia i ograniczenia ruchu drogowego w obszarach zurbanizowanych (np. „esowanie” jezdni, zwężanie ulic, progi zwalniające, tempo 30)
<b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym	Wspieranie prac przygotowawczych w zakresie inwestycji transportowych (m.in. opracowanie dokumentacji dla realizacji inwestycji)
	Opracowanie strategicznych dokumentów w zakresie rozwoju systemu transportowego, w tym Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)
	Zintegrowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych
<b>Potencjalne oddziaływania negatywne</b>	
BRAK	



Potencjalne oddziaływania minimalne negatywne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego	Budowa i rozbudowa linii kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wykluczonych (w tym np: elektryfikacja, łącznice, infrastruktura punktowa służąca ruchowi kolejowemu, linie wąskotorowe)
<b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
2.1. Zwiększenie dostępności transportowej	Budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej i kolejowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) szczególnie na kierunku południowo-wschodnim;
	Zapewnienie połączeń lotniczych krajowych i międzynarodowych, w tym wspieranie realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego komponentów transportowych
	Zapewnienie sprawnych powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T) oraz poprawa parametrów dróg krajowych i wojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z województwami sąsiednimi
2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej	Budowa, rozbudowa i modernizacja terminali intermodalnych, w tym wyposażenie w urządzenia przeładunkowe
<b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	Budowa, przebudowa i rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości
Potencjalne oddziaływania zmienne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego	Poprawa parametrów technicznych dróg publicznych służących rozwojowi publicznego transportu zbiorowego, w tym tworzenie bus pasów
1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności	Budowa i rozbudowa spójnej sieci rowerowej oraz infrastruktury dla urządzeń transportu osobistego (UTO)
	Rozwój systemów współdzielenia środków transportu (np. rowery publiczne, hulajnogę elektryczne, skutery elektryczne, carsharing) oraz systemów autonomicznych
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
2.1. Zwiększenie dostępności transportowej	Zapewnienie dobrych parametrów dróg powiatowych i gminnych zwiększających dostępność do usług społecznych
2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej	Budowa powiązań „ostatniej mili” i likwidacja „wąskich gardeł” w ramach infrastruktury dostępnej drogowej i kolejowej (w tym m.in. do terminali intermodalnych, centrów logistycznych, obszarów przemysłowych i terenów inwestycyjnych)
<b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu	Budowa i przebudowa skrzyżowań, budowa rond, sygnalizacji świetlnej, przejść dla pieszych, chodników, „antyzatok” autobusowych, poboczy
3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	Budowa obwodnic miejscowości

#### ROZWIĄZANIA MAJĄCE NA CELU MINIMALIZACJĘ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ETAPIE REALIZACYJNYM

- stosowanie się do zasad wynikających z przepisów szczególnych oraz indywidualnych wytycznych i zaleceń wcz;
- ograniczanie do niezbędnego minimum powierzchni przekształcanej w procesach inwestycyjnych;
- zachowywanie odpowiedniego dystansu od zabytków w celu ograniczenia oddziaływania np. hałasu i zanieczyszczeń oraz ingerencji w osie widokowe i strefy ekspozycyjne;
- tworzenie dla dysharmonii krajobrazowych naturalnych przesłon widokowych, np. z odpowiednio zakomponowanej zieleni;
- w przypadku stanowisk archeologicznych pozostających w bezpośredniej kolizji przestrzennej z planowanymi inwestycjami, i braku innych możliwości, poprzedzenie inwestycji wyprzedzającymi badaniami archeologicznymi, a także prowadzeniem nadzoru w trakcie realizacji inwestycji, co pozwoli na udokumentowanie ich formy i ochronę materialnej zawartości.

Źródło: opracowanie własne.



## 1.10. ODDZIAŁYWANIE NA KRAJOBRAZ

<b>ODDZIAŁYWANIE NA KRAJOBRAZ</b>				
<b>SPOSÓB ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT [% udział operacji]</b>				
Pozytywny	Negatywny	Minimalny negatywny	Zmienny	Brak wpływu
18%	11%	14%	0%	57%
<b>CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – BEZPOŚREDNIOŚĆ [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]</b>				
Bezpośrednie		Pośrednie		Wtórne
63%		37%		0%
<b>CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – CZAS [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]</b>				
Długoterminowe		Średnioterminowe		Krótkoterminowe
100%		0%		0%
<b>CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – CZĘSTOTLIWOŚĆ [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]</b>				
Stałe			Chwilowe	
100%			0%	

### POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA POZYTYWNE

Inwestycje drogowe i kolejowe zawsze stanowią znaczną ingerencję w krajobraz. Jednak przedsięwzięcia polegające na modernizacji infrastruktury tramwajowej (w tym obiektów towarzyszących np. przystanków) mogą mieć pozytywny wpływ na antropogeniczny krajobraz zurbanizowany, np. poprzez poprawę estetyki elementów krajobrazu. Jednocześnie można się spodziewać, że realizacja działań na rzecz rozwoju systemów współdzielenia środków transportu oraz systemów autonomicznych, a także wprowadzania strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu oraz rozwoju przestrzeni przyjaznych niezmotoryzowanym, przyczyni się do estetyzacji przestrzeni, np. poprzez wprowadzanie odpowiednio dobranej zieleni i elementów małej architektury. Ponadto zakłada się, że usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym będzie mieć korzystny wpływ na złagodzenie skutków inwestycji transportowych, np. poprzez zmniejszenie presji na obszary cenne krajobrazowo – w efekcie optymalizacji rozwiązań na etapie planowania, m.in. dzięki zintegrowaniu działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych oraz działaniom ukierunkowanym na wsparcie fazy przygotowawczej inwestycji.

### POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA NEGATYWNE

Wszystkie inwestycje polegające na rozwoju sieci dróg i linii kolejowych poprzez budowę nowych odcinków autostrad, dróg ekspresowych, obwodnic miejscowości czy torowisk kolejowych będą mieć podobne oddziaływanie i zawsze wprowadzą w krajobrazie negatywne i nieodwracalne przekształcenia. W efekcie harmonijny dotąd przyrodniczy lub przyrodniczo-kulturowy krajobraz, np. do tej pory użytkowany rolniczo lub zalesiony, zostanie przecięty elementami o charakterze liniowym. Największe zmiany powodowane będą na terenach otwartych i eksponowanych, na wyniesieniach terenu lub w dolinach rzecznych.

Równie znaczącym oddziaływaniem na krajobraz będzie realizacja inwestycji związanych z powstawaniem towarowych terminali intermodalnych. Pojawiająca się infrastruktura charakteryzować się będzie wprowadzaniem, oprócz obiektów liniowych, budowli wielkogabarytowych dysharmonizujących przestrzeń.

### POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA MINIMALNE NEGATYWNE

Nieco mniej negatywny wpływ będzie mieć rozbudowa istniejących dróg, w ramach których najbardziej widoczną zmianą w krajobrazie będzie konieczność usunięcia zadrzewień towarzyszących drogom przy jednoczesnym braku możliwości wprowadzenia nasadzeń kompensujących. Wśród inwestycji kolejowych najmniejszą negatywną ingerencją charakteryzować się będą inwestycje polegające np. na elektryfikacji



istniejących linii kolejowych bądź na budowie nowych stacji i przystanków kolejowych, a także zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz pozostałej infrastruktury służącej pasażerom. Ponadto minimalnie negatywnego oddziaływania (o charakterze pośrednim) na krajobraz można się spodziewać w efekcie realizacji działań związanych z monitoringiem infrastruktury transportowej (m.in. w zakresie hałasu), których skutkiem może być np. budowa ekranów akustycznych.

Nie stwierdzono oddziaływań o charakterze zmiennym w stosunku do komponentu krajobraz.

Tab. 27. Wykaz celów strategicznych i kierunków działań zapisanych w RPTWł o potencjalnym oddziaływaniu na krajobraz

Potencjalne oddziaływania pozytywne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego	Budowa i przebudowa infrastruktury tramwajowej
1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności	Budowa i rozbudowa spójnej sieci rowerowej oraz infrastruktury dla urządzeń transportu osobistego (UTO)
	Rozwój systemów współdzielenia środków transportu (np. rowery publiczne, hulajnogi elektryczne, skutery elektryczne, carsharing) oraz systemów autonomicznych
	Wprowadzanie strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu oraz rozwój przestrzeni przyjaznych niezmotoryzowanym (np. ciągi piesze, przestrzenie publiczne, woonerfy)
<b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu	Budowa i przebudowa skrzyżowań, budowa rond, sygnalizacji świetlnej, przejść dla pieszych, chodników, „antyżatok” autobusowych
<b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym	Wspieranie prac przygotowawczych w zakresie inwestycji transportowych (m.in. opracowanie dokumentacji dla realizacji inwestycji)
	Opracowanie strategicznych dokumentów w zakresie rozwoju systemu transportowego, w tym Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)
	Zintegrowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych
Potencjalne oddziaływania negatywne	
<b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIAJĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
2.1. Zwiększenie dostępności transportowej	Budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej i kolejowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) szczególnie na kierunku południowo-wschodnim
	Zapewnienie połączeń lotniczych krajowych i międzynarodowych, w tym wspieranie realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego komponentów transportowych
	Zapewnienie sprawnych powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T) oraz poprawa parametrów dróg krajowych i wojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z województwami sąsiednimi
2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej	Budowa, rozbudowa i modernizacja terminali intermodalnych, w tym doposażenie w urządzenia przeładunkowe
<b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	Budowa obwodnic miejscowości
Potencjalne oddziaływania minimalne negatywne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego	Budowa i rozbudowa linii kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wykluczonych (w tym np.: elektryfikacja, łącznice, infrastruktura punktowa służąca ruchowi kolejowemu, linie wąskotorowe);
	Budowa i przebudowa stacji i przystanków kolejowych
	Budowa, przebudowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz pozostałej infrastruktury służącej pasażerom (np. dworce autobusowe i kolejowe, przystanki autobusowe i tramwajowe) wspartych systemami Park&Ride, Kiss&Ride i Bike&Ride oraz realizacja powiązań „ostatniej mili” (np. infrastruktura drogowa, ciągi pieszo-rowerowe)



CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej	Budowa powiązań „ostatniej mili” i likwidacja „wąskich gardeł” w ramach infrastruktury dostępowej drogowej i kolejowej (w tym m.in. do terminali intermodalnych, centrów logistycznych, obszarów przemysłowych i terenów inwestycyjnych) Wspieranie przygotowania terenów inwestycyjnych dla rozwoju logistyki (m.in. uzbrojenie terenów)
CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	Budowa, przebudowa i rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości
CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym	Monitoring infrastruktury transportowej (m.in. odporności na warunki pogodowe i zmiany klimatu, emisji zanieczyszczeń i hałasu)
<b>Potencjalne oddziaływania zmienne</b>	
BRAK	

#### ROZWIĄZANIA MAJĄCE NA CELU MINIMALIZACJĘ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ETAPIE REALIZACYJNYM

- ograniczanie do minimum przekształceń rzeźby terenu, np. poprzez maksymalne wykorzystanie naturalnych form terenu w fazie projektowania i planowania infrastruktury oraz podczas realizacji inwestycji (realizacja obiektów wkomponowanych w istniejący krajobraz);
- przed rozpoczęciem budowy należy zdjąć i zabezpieczyć warstwę glebową do ponownego wykorzystania;
- wybór lokalizacji dla nowych inwestycji poprzedzony analizą walorów krajobrazowych, zwłaszcza dla inwestycji infrastrukturalnych agresywnie wkraczających w tereny otwarte, cenne przyrodniczo i krajobrazowo; unikanie miejsc o największej ekspozycji widokowej, zwłaszcza dolin rzecznych oraz wyniesień terenu;
- zapobieganie chaotycznemu rozwojowi zabudowy w oderwaniu od istniejących skupisk osadniczych i rozprzestrzeniającej się w sposób pasmowy wzdłuż dróg;
- poszanowanie historycznej tkanki i układów przestrzennych;
- uwzględnianie na równi wymogów zarówno estetycznych, jak i ochrony środowiska;
- aranżacja przestrzeni inwestycyjnej z wykorzystaniem materiałów wysokiej jakości;
- stosowanie zieleni izolacyjnej w przypadku obiektów dominujących i agresywnych krajobrazowo, która pełnić może funkcje nie tylko przestaniające i izolujące uciążliwe oddziaływanie, ale i przyczynić się do procesów oczyszczania powietrza, retencji opadowej, zwiększenia różnorodności biologicznej, itd.;
- stosowanie wzdłuż powstających dróg wielorzędowych pasów zieleni, ułatwiających wkomponowanie nowych dróg rozcinających krajobraz, a jednocześnie skutecznie tłumiących hałas i pochłaniających zanieczyszczenia pochodzące z transportu;
- utrzymanie zieleni wzdłuż istniejących dróg.

Źródło: opracowanie własne.





### 1.11. ODDZIAŁYWANIE NA DOBRA MATERIALNE I LUDZI

ODDZIAŁYWANIE NA DOBRA MATERIALNE				
SPOSÓB ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT [% udział operacji]				
Pozytywny	Negatywny	Minimalny negatywny	Zmienny	Brak wpływu
89%	0%	0%	0%	11%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – BEZPOŚREDNIOŚĆ [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]				
Bezpośrednie		Pośrednie		Wtórne
62%		38%		0%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – CZAS [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]				
Długoterminowe		Średnioterminowe		Krótkoterminowe
100%		0%		0%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – CZĘSTOTLIWOŚĆ [% udział operacji, dla których stwierdzono oddziaływania]				
Stałe			Chwilowe	
100%			0%	

#### POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA POZYTYWNE

W ramach realizacji zapisów RPTWŁ na ogólną liczbę 44 potencjalnych źródeł oddziaływań przewiduje się zdecydowaną przewagę istotnych pozytywnych oddziaływań na dobra materialne (89%). Szczególne znaczenie będzie mieć wzrost wartości gruntów i budynków, a także wpływ na wielkość przychodów podmiotów gospodarczych, jednostek samorządu terytorialnego, instytucji kultury i ludności. Nie zidentyfikowano oddziaływań potencjalnie negatywnych, minimalnie negatywnych i zmiennych (pozytywne, z wyjątkiem etapu realizacji, dla którego prognozuje się możliwe oddziaływanie negatywne). Zaledwie w przypadku pięciu działań (11%) nie będą generowane istotne skutki dla wartości dóbr materialnych.

Przewiduje się, iż oddziaływania na dobra materialne będą miały charakter głównie bezpośredni (62%), w mniejszym zaś stopniu pośredni (38%). Bezpośrednie pozytywne oddziaływanie prognozowane jest w przypadku realizacji wszystkich działań (100%) Celu strategicznego 2, w ramach których planuje się m.in. budowę i rozbudowę infrastruktury drogowej i kolejowej, wspieranie realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego komponentów transportowych, zapewnienie sprawnych powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T) oraz poprawę parametrów dróg krajowych i wojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z województwami sąsiednimi; budowę, rozbudowę i modernizację terminali intermodalnych etc. Potencjalne pośrednie oddziaływania na dobra materialne w szerszym zakresie przewidywane są głównie w przypadku realizacji operacji wpisujących się w CS4: Efektywne zarządzanie i transformacja cyfrowa transportu, gdzie wśród działań zawarto m.in. rozwój i wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) w zarządzaniu ruchem drogowym, autonomizację transportu drogowego, rozwój zautomatyzowanej multimodalnej logistyki (m.in. bezzałogowych statków powietrznych) czy wdrażanie systemów teleinformatycznych do optymalizacji przepływów towarowych. Co szczególnie istotne, znaczny udział oddziaływań pośrednich spodziewany jest również w przypadku operacji mających na celu poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, obejmujących budowę skrzyżowań, przejść dla pieszych, jak również działań mających na celu spowolnienie (lub ograniczenie) ruchu drogowego poprzez zwięzanie ulic, a także działań służących podniesieniu świadomości zagrożeń wśród użytkowników systemów transportowych. Wyróżnione działania przyczynią się do zmniejszenia wypadkowości, a tym samym do ograniczenia strat wartości dóbr materialnych. Można również przypuszczać, że potencjalne pośrednie pozytywne oddziaływania na dobra materialne wystąpią jako skutek rozwoju zrównoważonej mobilności (np. spójne sieci rowerowe, systemy współdzielenia środków transportu, systemy autonomiczne, strefy czystego transportu, przestrzenie sprzyjające niezmotoryzowanym), poprzez zmniejszenie m.in. emisji odtransportowej, jak również w efekcie działań mających na celu usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym (np. poprzez zintegrowanie



działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych). Podkreślić należy również, że wszystkie potencjalnie pozytywne skutki działań przewidzianych w RPTWŁ będą miały charakter stały i długoterminowy.

Tab. 28. Wykaz celów strategicznych i kierunków działań zapisanych w RPTWŁ o potencjalnym oddziaływaniu na dobra materialne

Potencjalne oddziaływania pozytywne	
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego	Rozwój siatki połączeń publicznym transportem zbiorowym, szczególnie na obszarach wiejskich i peryferyjnych
	Budowa i rozbudowa linii kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wykluczonych (w tym np.: elektryfikacja, łącznice, infrastruktura punktowa służąca ruchowi kolejowemu, linie wąskotorowe)
	Budowa i przebudowa stacji i przystanków kolejowych
	Budowa, przebudowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz pozostałej infrastruktury służącej pasażerom (np. dworce autobusowe i kolejowe, przystanki autobusowe i tramwajowe) wspartych systemami Park&Ride, Kiss&Ride i Bike&Ride oraz realizacja powiązań „ostatniej mili” (np. infrastruktura drogowa, ciągi pieszo-rowerowe)
	Budowa i przebudowa infrastruktury tramwajowej
	Poprawa parametrów technicznych dróg publicznych służących rozwojowi publicznego transportu zbiorowego, w tym tworzenie bus pasów
1.2. Ekologizacja transportu	Zwiększenie efektywności energetycznej transportu kolejowego, w tym m.in. przejścia na zasilanie energią z OZE oraz zmniejszenie zużycia energii trakcyjnej poprzez zastosowanie rozwiązań eco-driving, eko-parking i rekuperacji
	Zakup oraz modernizacja ekologicznego taboru autobusowego i szynowego wraz z rozbudową zapleczy technicznych
	Budowa i rozbudowa infrastruktury paliw alternatywnych (w tym dla publicznego transportu zbiorowego)
1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności	Budowa i rozbudowa spójnej sieci rowerowej oraz infrastruktury dla urządzeń transportu osobistego (UTO)
	Rozwój systemów współdzielenia środków transportu (np. rowery publiczne, hulajnogi elektryczne, skutery elektryczne, carsharing) oraz systemów autonomicznych
	Wprowadzanie strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu oraz rozwój przestrzeni przyjaznych niezmotoryzowanemu (np. ciągi piesze, przestrzenie publiczne, woonerfy)
<b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIAJĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
2.1. Zwiększenie dostępności transportowej	Budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej i kolejowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) szczególnie na kierunku południowo-wschodnim
	Zapewnienie połączeń lotniczych krajowych i międzynarodowych, w tym wspieranie realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego komponentów transportowych
	Zapewnienie sprawnych powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T) oraz poprawa parametrów dróg krajowych i wojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z województwami sąsiednimi
	Zapewnienie dobrych parametrów dróg powiatowych i gminnych zwiększających dostępność do usług społecznych
2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej	Budowa, rozbudowa i modernizacja terminali intermodalnych, w tym wyposażenie w urządzenia przeładunkowe
	Budowa powiązań „ostatniej mili” i likwidacja „wąskich gardeł” w ramach infrastruktury dostępowej drogowej i kolejowej (w tym m.in. do terminali intermodalnych, centrów logistycznych, obszarów przemysłowych i terenów inwestycyjnych)
<b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu	Budowa i przebudowa skrzyżowań, budowa rond, sygnalizacji świetlnej, przejść dla pieszych, chodników, „antyzatok” autobusowych, poboczy
	Wdrażanie rozwiązań w celu spowolnienia i ograniczenia ruchu drogowego w obszarach zurbanizowanych (np. „esowanie” jezdnii, zwężanie ulic, progi zwalniające, tempo 30)
	Realizacja efektywnego oświetlenia
	Prowadzenie działań informacyjno-edukacyjnych
3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	Budowa, przebudowa i rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości
	Budowa obwodnic miejscowości
	Budowa i przebudowa przejazdów kolejowych, w tym realizacja bezkolizyjnych przekroczeń przez linie kolejowe
<b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b>	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
4.1. Rozwój i implementacja nowych rozwiązań cyfrowych w sektorze transportu	Autonomizacja transportu drogowego i rozwój technologii C-ITS
	Wsparcie dla rozwoju zautomatyzowanej multimodalnej logistyki, w tym bezałogowych statków powietrznych (dronów)
	Rozwój i wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) w zarządzaniu ruchem drogowym, monitorowaniu przepływu ruchu oraz systemie opłat
	Wsparcie dla cyfryzacji danych transportowych (Internet rzeczy, BigData)
	Wdrażanie systemów teleinformatycznych do optymalizacji przepływów towarowych



4.2. Rozwój koncepcji „Mobilność jako usługa” (Mobility as a Service - MaaS)	Rozwój i integracja systemów biletowo-taryfowych
	Koordinacja rozkładów jazdy
	Rozwój usług transportowych z obszaru ekonomii współdzielenia
	Rozwój spójnych systemów informacji pasażerskiej
	Rozwój zintegrowanej platformy cyfrowej (aplikacji) umożliwiającej planowanie, rezerwację i opłacenie podróży w ramach jednej usługi „od drzwi do drzwi”
	Rozwój systemów transportu zbiorowego „na życzenie”
4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym	Wspieranie prac przygotowawczych w zakresie inwestycji transportowych (m.in. opracowanie dokumentacji dla realizacji inwestycji)
	Opracowanie strategicznych dokumentów w zakresie rozwoju systemu transportowego, w tym Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)
	Zintegrowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych
<b>Potencjalne oddziaływania negatywne</b>	
BRAK	
<b>Potencjalne oddziaływania minimalne negatywne</b>	
BRAK	
Potencjalne oddziaływania zmienne	
BRAK	

#### ROZWIĄZANIA MAJĄCE NA CELU MINIMALIZACJĘ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ETAPIE REALIZACYJNYM

- Z uwagi na brak potencjalnych oddziaływań negatywnych i potencjalnych oddziaływań minimalnie negatywnych na dobra materialne nie wskazuje się rozwiązań minimalizujących negatywne oddziaływania na etapie realizacyjnym

Źródło: opracowanie własne

ODDZIAŁYWANIE NA LUDZI				
SPOSÓB ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT [% udział operacji]				
Pozytywny	Negatywny	Minimalny negatywny	Zmienny	Brak wpływu
98%	0%	0%	0%	2%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – BEZPOŚREDNIOŚĆ [% udział operacji]				
Bezpośrednie		Pośrednie		Wtórne
88%		12%		0%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – CZAS [% udział operacji]				
Długoterminowe		Średnioterminowe		Krótkoterminowe
100%		0%		0%
CHARAKTER ODDZIAŁYWANIA OPERACJI NA KOMPONENT – CZĘSTOTLIWOŚĆ [% udział operacji]				
Stałe			Chwilowe	
100%			0%	

#### POTENCJALNE ODDZIAŁYWANIA POZYTYWNE

Wśród potencjalnych skutków realizacji działań wskazanych w RPTWŁ dla ludzi nie przewiduje się oddziaływań o charakterze negatywnym, w tym minimalnie negatywnych, oraz zmiennych (pozytywne, z wyjątkiem etapu realizacji, dla którego prognozuje się możliwe oddziaływanie negatywne). Aż 98% działań w ramach realizacji wyznaczonych celów strategicznych mieć będzie potencjalnie pozytywny wpływ na ludzi, zwiększając przede wszystkim dostępność komunikacyjną ośrodków osadniczych, przestrzeni publicznych i wpływając na poprawę dostępności usług, w tym również usług ekosystemowych (np. dostęp do terenów zieleni). Usprawnieniu dojazdów do pracy czy terenów rekreacji i wypoczynku służyć będą inteligentne systemy transportowe, koordynacja rozkładów jazdy czy rozwój spójnych systemów informacji pasażerskiej oraz rozwój infrastruktury tramwajowej, jak również inne działania służące zwiększeniu udziału multimodalnych podróży transportem zbiorowym. Z kolei inwestycje w infrastrukturę dla ruchu niezmotoryzowanego, w tym realizacja spójnej sieci rowerowej (regionalne i miejskie drogi dla rowerów, pasy rowerowe, stacje serwisowe)



oraz w infrastrukturę dla urządzeń transportu osobistego (rowery publiczne, hulajnogi elektryczne etc.), rozwój systemów współdzielenia środków transportu (np. carsharing) oraz systemów autonomicznych zmniejszą obciążenie ruchem samochodowym, głównie w obszarach zurbanizowanych, a tym samym ograniczą poziom zanieczyszczeń odtransportowych wpływających negatywnie na zdrowie człowieka. Dzięki realizacji zapisów Celu strategicznego 3 zmniejszeniu ulegną zagrożenia dla bezpieczeństwa uczestników ruchu w województwie łódzkim. Służyć temu będzie budowa i przebudowa skrzyżowań (zwłaszcza rond bezkolizyjnych), sygnalizacji świetlnej, przejść dla pieszych, chodników, „antyzatok” autobusowych oraz wdrażanie rozwiązań w celu spowolnienia i ograniczenia ruchu drogowego w obszarach zurbanizowanych (np. „esowanie” jezdni, zwięzanie ulic, progi zwalniające).

Wszystkie potencjalne oddziaływania będące skutkami operacji wskazanych do realizacji celów strategicznych RPTWŁ będą wpływać na jakość życia mieszkańców województwa łódzkiego stale, jak również w perspektywie długookresowej. Pośredni charakter oddziaływań na ludzi przewiduje się dla tylko 5 z 44 (12%) operacji, głównie służących usprawnieniu planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym (np. poprzez zintegrowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych, czy poprzez monitoring infrastruktury transportowej, m.in. odporności na warunki pogodowe i zmiany klimatu), a także operacji poprawiających poziom bezpieczeństwa infrastruktury transportowej (np. poprzez modernizację i utrzymanie obiektów inżynierskich, tj. mosty, wiadukty). Pozostałe działania przewidziane w RPTWŁ (88%) potencjalnie będą niosły zasadniczo bezpośrednie skutki dla zdrowia człowieka czy poziomu dostępności usług ekosystemowych.

Tab. 29. Wykaz celów strategicznych i kierunków działań zapisanych w RPTWŁ o potencjalnym oddziaływaniu na ludzi

Potencjalne oddziaływania pozytywne	
CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego	Rozwój siatki połączeń publicznym transportem zbiorowym, szczególnie na obszarach wiejskich i peryferyjnych
	Budowa i rozbudowa linii kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wykluczonych (w tym np.: elektryfikacja, łącznice, infrastruktura punktowa służąca ruchowi kolejowemu, linie wąskotorowe)
	Budowa i przebudowa stacji i przystanków kolejowych
	Budowa, przebudowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz pozostałej infrastruktury służącej pasażerom (np. dworce autobusowe i kolejowe, przystanki autobusowe i tramwajowe) wspartych systemami Park&Ride, Kiss&Ride i Bike&Ride oraz realizacja powiązań „ostatniej mili” (np. infrastruktura drogowa, ciągi pieszo-rowerowe)
	Budowa i przebudowa infrastruktury tramwajowej
1.2. Ekologizacja transportu	Poprawa parametrów technicznych dróg publicznych służących rozwojowi publicznego transportu zbiorowego, w tym tworzenie bus pasów
	Zwiększenie efektywności energetycznej transportu kolejowego, w tym m.in. przejścia na zasilanie energią z OZE oraz zmniejszenie zużycia energii trakcyjnej poprzez zastosowanie rozwiązań eco-driving, eko-parking i rekuperacji
	Zakup oraz modernizacja ekologicznego taboru autobusowego i szynowego wraz z rozbudową zapleczy technicznych
1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności	Budowa i rozbudowa infrastruktury paliw alternatywnych (w tym dla publicznego transportu zbiorowego)
	Budowa i rozbudowa spójnej sieci rowerowej oraz infrastruktury dla urządzeń transportu osobistego (UTO)
	Rozwój systemów współdzielenia środków transportu (np. rowery publiczne, hulajnogi elektryczne, skutery elektryczne, carsharing) oraz systemów autonomicznych
Wprowadzanie strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu oraz rozwój przestrzeni przyjaznych niezmotoryzowanym (np. ciągi piesze, przestrzenie publiczne, woonefy)	
CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIAJĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
2.1. Zwiększenie dostępności transportowej	Budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej i kolejowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) szczególnie na kierunku południowo-wschodnim
	Zapewnienie połączeń lotniczych krajowych i międzynarodowych, w tym wspieranie realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego komponentów transportowych
	Zapewnienie sprawnych powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T) oraz poprawa parametrów dróg krajowych i wojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z województwami sąsiednimi
	Zapewnienie dobrych parametrów dróg powiatowych i gminnych zwiększających dostępność do usług społecznych
2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej	Budowa, rozbudowa i modernizacja terminali intermodalnych, w tym wyposażenie w urządzenia przeładunkowe
	Budowa powiązań „ostatniej mili” i likwidacja „wąskich gardeł” w ramach infrastruktury dostępowej drogowej i kolejowej (w tym m.in. do terminali intermodalnych, centrów logistycznych, obszarów przemysłowych i terenów inwestycyjnych)



CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu	Budowa i przebudowa skrzyżowań, budowa rond, sygnalizacji świetlnej, przejść dla pieszych, chodników, „antyzatok” autobusowych, poboczny
	Wdrażanie rozwiązań w celu spowolnienia i ograniczenia ruchu drogowego w obszarach zurbanizowanych (np. „esowanie” jezdni, zwężanie ulic, progi zwalniające, tempo 30)
	Realizacja efektywnego oświetlenia
	Prowadzenie działań informacyjno-edukacyjnych
3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	Budowa, przebudowa i rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości
	Budowa obwodnic miejscowości
	Modernizacja i utrzymanie obiektów inżynierskich (np. mosty, wiadukty)
	Instalacja automatycznych urządzeń rejestrujących ruch drogowy (np. rejestratory wykroczeń, odcinkowy pomiar ruchu, wagi preselekcyjnego ważenia pojazdów)
	Budowa i przebudowa przejazdów kolejowych, w tym realizacja bezkolizyjnych przekroczeń przez linie kolejowe
	Rozwój systemów stałego monitoringu wrażliwych elementów infrastruktury oraz zarządzania ruchem drogowym i kolejowym (ERTMS)
CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU	
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA
4.1. Rozwój i implementacja nowych rozwiązań cyfrowych w sektorze transportu	Autonomizacja transportu drogowego i rozwój technologii C-ITS
	Wsparcie dla rozwoju zautomatyzowanej multimodalnej logistyki, w tym bezałogowych statków powietrznych (dronów)
	Rozwój i wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) w zarządzaniu ruchem drogowym, monitorowaniu przepływu ruchu oraz systemie opłat
	Wsparcie dla cyfryzacji danych transportowych (Internet rzeczy, BigData)
	Wdrażanie systemów teleinformatycznych do optymalizacji przepływów towarowych
4.2. Rozwój koncepcji „Mobilność jako usługa” (Mobility as a Service - MaaS)	Rozwój i integracja systemów biletowo-taryfowych
	Koordinacja rozkładów jazdy
	Rozwój usług transportowych z obszaru ekonomii współdzielenia
	Rozwój spójnych systemów informacji pasażerskiej
	Rozwój zintegrowanej platformy cyfrowej (aplikacji) umożliwiającej planowanie, rezerwację i opłacenie podróży w ramach jednej usługi „od drzwi do drzwi”
Rozwój systemów transportu zbiorowego „na życzenie”	
4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym	Wspieranie prac przygotowawczych w zakresie inwestycji transportowych (m.in. opracowanie dokumentacji dla realizacji inwestycji)
	Opracowanie strategicznych dokumentów w zakresie rozwoju systemu transportowego, w tym Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)
	Monitoring infrastruktury transportowej (m.in. odporności na warunki pogodowe i zmiany klimatu, emisji zanieczyszczeń i hałasu)
	Zintegrowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych
<b>Potencjalne oddziaływania negatywne</b>	
BRAK	
<b>Potencjalne oddziaływania minimalne negatywne</b>	
BRAK	
Potencjalne oddziaływania zmienne	
BRAK	

#### ROZWIĄZANIA MAJĄCE NA CELU MINIMALIZACJĘ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ETAPIE REALIZACYJNYM

- Z uwagi na brak potencjalnych oddziaływań negatywnych i potencjalnych oddziaływań minimalnie negatywnych na ludzi nie wskazuje się rozwiązań minimalizujących negatywne oddziaływania na etapie realizacyjnym

Źródło: opracowanie własne.



## 2. ANALIZA I OCENA ODDZIAŁYWANIA ZAPISÓW WYNIKAJĄCYCH Z RPTWŁ NA CELE I PRZEDMIOT OCHRONY ORAZ INTEGRALNOŚĆ OBSZARÓW NATURA 2000

Analiza oddziaływania zapisów „Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027” na obszary NATURA 2000 została przeprowadzona z uwzględnieniem oceny ich wpływu na cele i przedmiot ochrony oraz integralność tych form. Została przeprowadzona dla:

- działań wskazanych w części kierunkowej, w ramach których interwencja nie posiada konkretnej lokalizacji,
- zestawu 125 inwestycji priorytetowych<sup>169</sup>, w tym 122 które posiadają swoją przestrzenną lokalizację określoną z dokładnością w skali 1:200 000 lub stanowią korytarz, w którym mogą być potencjalnie zrealizowane.

Potencjalne oddziaływania zapisów RPTWŁ ocenione zostały na zasadzie domniemania wystąpienia negatywnego wpływu i przy założeniu, że inwestycje będą realizowane z wykorzystaniem najbardziej efektywnych oraz zaawansowanych poziomów technologii i technik (BAT).

Zgodnie z art. 33 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 916) „zabrania się, z zastrzeżeniem art. 34, podejmowania działań mogących, osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000”.

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r., poz. 1839) część analizowanych przedsięwzięć, będących następstwem wdrażania zapisów RPTWŁ, zostanie zaliczonych do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Dla tych inwestycji przed rozpoczęciem realizacji wymagane będzie przeprowadzenie procedury oceny oddziaływania na środowisko, która da szczegółową odpowiedź, w jakim zakresie i w odniesieniu do których z celów oraz przedmiotów ochrony wystąpi negatywne oddziaływanie. Wówczas możliwa będzie decyzja, czy i w jakim zakresie oraz pod jakimi warunkami i przy jakich działaniach kompensujących oraz minimalizujących negatywne oddziaływanie, dozwolona będzie realizacja poszczególnych inwestycji.

<sup>169</sup> Inwestycje zidentyfikowane jako priorytetowe nie ograniczają katalogu inwestycji przewidzianych do realizacji. Jest to zestaw istotnych dla realizacji wybranego scenariusza przedsięwzięć transportowych stanowiących kontynuację polityki transportowej regionu. W związku z trybem konkurencyjnym w ramach dofinansowań projektów z UE w perspektywie 2021-2027 należy spodziewać się dodatkowych przedsięwzięć odpowiadających na potrzeby transportowe i realizujących przyjęty model rozwoju, które będą realizowane w oparciu o wyznaczone kierunki działań.



Wyniki przeprowadzonej oceny zostały zaprezentowane w formie matryc (tabele 30 i 31). Natomiast zestawienie analizowanych obszarów Natura 2000 wraz z ich przedmiotami ochrony, celami, zagrożeniami oraz wykazem projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000 lub buforem 1 km wskazano w Załączniku 5.

Podczas oceny działań przyjęto następujące 5 stopni oddziaływania (tabela 29).

Tab. 30. Klasyfikacja ocen zastosowanych w analizie wpływu RPTWŁ na cele i przedmiot ochrony oraz integralność obszaru Natura 2000

Stopień oddziaływania	Oznaczenie w matrycach	Liczba celów strategicznych/interwencji, dla których stwierdzono oddziaływanie na cele i przedmiot ochrony oraz integralność obszarów Natura 2000
Negatywne o istotnym natężeniu	N	5
Negatywne minimalne (o słabym natężeniu)	NM	2
Zmienne - oddziaływanie w początkowej fazie negatywne (na etapie budowy), pozytywne na etapie użytkowania inwestycji	NM/P	0
Pozytywne - oddziaływanie, którego skutkiem pośrednim są korzyści dla środowiska naturalnego	P	3
Brak stwierdzonych oddziaływań	B	36

Źródło: opracowanie własne.

Spośród prognozowanych dla poszczególnych zapisów RPTWŁ oddziaływań na obszary Natura 2000 odnotowano tylko **5 negatywnych oddziaływań o istotnym natężeniu (N)** (11%). Były one związane z:

- rozbudową sieci linii kolejowych w ramach kierunku działań 1.1. ZWIĘKSZENIE UDZIAŁU PODRÓŻY TRANSPORTEM ZBIOROWYM I LIKWIDACJA WYKLUCZENIA KOMUNIKACYJNEGO;
- budową i rozbudową infrastruktury drogowej i sieci kolejowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T, zapewnieniem połączeń lotniczych krajowych i międzynarodowych, w tym wspieraniem realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego komponentów transportowych oraz zapewnieniem sprawnych powiązań z węzłami drogowymi na autostradach i drogach ekspresowych w Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T i poza siecią, które zostały zaplanowane w ramach kierunku działań 2.1. ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ.

Zaledwie **2** działania charakteryzować się mogą oddziaływaniem **negatywnym minimalnym**. Zostały one **zaplanowane w ramach kierunku 3.2. POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ** i dotyczą budowy, przebudowy i rozbudowy dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości, a także budowy obwodnic miejscowości.

W grupie **3 działań mogących mieć potencjalnie** pozytywny wpływ znalazły się propozycje interwencji o charakterze planistyczno-projektowym wskazane w kierunku 4.3. USPRAWNINIENIE PLANOWANIA, ORGANIZACJI I ZARZĄDZANIA SYSTEMEM TRANSPORTOWYM. Ich oddziaływanie na obszary Natura 2000 będzie miało charakter choć pośredni, gdyż działania polegające na właściwym przygotowaniu dokumentacji dla realizacji inwestycji, opracowywanie strategicznych dokumentów wspierających planowanie zrównoważonej mobilności, a także wielopodmiotowa współpraca w zakresie planowania i inwestycji transportowych uwzględniająca potrzeby ochrony środowiska będzie sprzyjać realizacji celów środowiskowych w skali regionalnej, a w konsekwencji zmniejszy się presję związaną z rozwojem transportu na tereny najbardziej przyrodniczo wrażliwe.

Dla **większości działań (78%)** wskazanych w części kierunkowej RPTWŁ **nie stwierdzono oddziaływań**. Brak wpływu przypisano wybranym formom interwencji:

- na obszarach zurbanizowanych (1.3. ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI; 3.1. POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA NIECHRONIONYCH UCZESTNIKÓW RUCHU);
- dotyczącej transportu zbiorowego (1.1. ZWIĘKSZENIE UDZIAŁU PODRÓŻY TRANSPORTEM ZBIOROWYM I LIKWIDACJA WYKLUCZENIA KOMUNIKACYJNEGO);



- o niewielkiej skali przestrzennej (1.2. EKOLOGIZACJA TRANSPORTU);
- które nie będą realizowane na obszarach NATURA 2000 (2.2. ROZWÓJ INFRASTRUKTURY DLA OBSZARÓW DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ);
- związanej z tworzeniem systemów monitoringu, cyfryzacją oraz koncepcją „Mobilność jako usługa” (Mobility as a Service - MaaS).

W przypadku realizacji działań, zwłaszcza tych dla których zidentyfikowano oddziaływania negatywne i negatywne minimalne, podczas prac inwestycyjnych może dochodzić m.in. do płoszenia, niszczenia schronień zwierząt oraz ich miejsc rozrodu itp., a także ingerencji w siedliska przyrodnicze. Duże inwestycje będą skutkowały zmianą stosunków wodnych. Ponadto w konsekwencji realizacji inwestycji kolejowych i drogowych może dojść do wzrostu hałasu w wyniku zwiększenia natężenia ruchu. Podkreślić należy, że wskazane działania realizują ważny interes publiczny, jakim jest poprawa warunków transportowych. Ze względu jednak na konieczność wyboru najmniej szkodliwego wariantu oraz ewentualnego zastosowania kompensacji przyrodniczej prognozuje się, iż budowa tych inwestycji prawdopodobnie nie wpłynie w znaczący sposób na cele, przedmioty ochrony, stan ochrony oraz integralność obszarów Natura 2000, a jedynie chwilowo oddziaływać będzie na etapie fazy budowy inwestycji.

Odpowiedzią na zdiagnozowane potencjalne oddziaływania negatywne (N, MN) są propozycje rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 (tabele 31 i 32). Są to zalecenia o charakterze uniwersalnym i bardzo ogólnym. Dlatego też, uszczegółowienie zarówno charakteru oddziaływań, jak i propozycji działań minimalizujących oraz kompensujących, możliwe będzie po ustaleniu precyzyjnej lokalizacji inwestycji, a następnie wykonaniu szczegółowej inwentaryzacji przyrodniczej na etapie oceny oddziaływania na środowisko bądź na obszar Natura 2000 dla poszczególnych inwestycji. Ponadto należy podkreślić, że wszystkie inwestycje powinny być realizowane z wykorzystaniem najbardziej efektywnych oraz zaawansowanych poziomów technologii i technik (BAT).

Zaproponowane w prognozie działania minimalizujące i kompensujące negatywne oddziaływania na środowisko w ramach oceny zapisów RPTWŁ na obszary Natura 2000 mają dwojaki charakter. Można wśród nich wyróżnić zasady wykorzystywane na etapie projektowania danej inwestycji oraz na normy, których należy przestrzegać w trakcie wykonywania robót. Na przykład w miejscach kolizji inwestycji liniowych z obszarami cennymi przyrodniczo należy rozważać przebiegi alternatywne, wybierać warianty o najbardziej ograniczonym wpływie, czy też planować ingerencję w tereny czynne biologicznie w jak najbardziej oszczędnym stopniu. Wszelkie przekształcenia powierzchni ziemi, zmiany stosunków wodnych, ingerencję w szatę roślinną itp. należy ograniczyć do niezbędnego minimum. Organizacja prac i harmonogram robót winien uwzględniać normy ochrony środowiska m.in. poprzez dostosowanie do okresów lęgowych ptaków i okresów rozrodczych innych zwierząt, zapewnienie zwierzętom swobodnej migracji, lokalizację zaplecza budowlanego w bezpiecznym oddaleniu od miejsc występowania cennych siedlisk oraz gatunków roślin i zwierząt itp.





Tab. 31. Matryca oddziaływań zapisów kierunków działań i działań wynikających z celów strategicznych RPTWŁ na cele i przedmiot ochrony oraz integralność obszaru Natura 2000 (Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków)

1. ZBIORNIK JEZIORSKO PLB100002, 2. DOLINA ŚRODKOWEJ WARTY PLB300002, 3. PRADOLINA WARSZAWSKO-BERLIŃSKA PLB100001,		4. DOLINY PRZYSOWY I SŁUDWI PLB100003, 5. DOLINA PILICY PLB140003;		
CEL STRATEGICZNY 1: ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ				
Kierunki działań	Działania, których realizacja może potencjalnie oddziaływać na obszar NATURA 2000	Ocena	Opis potencjalnych oddziaływań	Proponowane rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko
1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego	Rozwój siatki połączeń publicznym transportem zbiorowym, szczególnie na obszarach wiejskich i peryferyjnych;	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Budowa i rozbudowa linii kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wykluczonych (w tym np: elektryfikacja, łącznice, infrastruktura punktowa służąca ruchowi kolejowemu, linie wąskotorowe);	N	<ul style="list-style-type: none"> <li>• chwilowe, punktowe lub liniowe oddziaływanie na etapie budowy inwestycji na gatunki ptaków będących przedmiotem ochrony (m.in. płoszenie, niszczenie lęgów itp.);</li> <li>• wzrost hałasu w wyniku zwiększenia natężenia ruchu kolejowego,</li> <li>• zmiany stosunków wodnych w wyniku realizacji inwestycji</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• planowanie budowy infrastruktury należy poprzedzić szczegółową analizą wariantów lokalizacji przedsięwzięć w oparciu o aktualne rozpoznanie środowiska przyrodniczego;</li> <li>• uwzględnienie wymogów ochrony środowiska, szczególnie ochrony gatunkowej, w organizacji prac budowlanych i harmonogramach realizacji inwestycji;</li> <li>• zastosowanie odpowiednich systemowych rozwiązań w zakresie zatrzymywania wody w miejscu jej powstawania i oczyszczania wód opadowych spływających z nawierzchni dróg;</li> <li>• ograniczenie wycinki drzew;</li> <li>• zastosowanie rozwiązań umożliwiających zachowanie ciągłości korytarzy ekologicznych oraz szlaków migracji gatunków.</li> </ul>
	Budowa i przebudowa stacji i przystanków kolejowych;	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Budowa, przebudowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz pozostałej infrastruktury służącej pasażerom (np. dworce autobusowe i kolejowe, przystanki autobusowe i tramwajowe) wspartych systemami Park&Ride, Kiss&Ride i Bike&Ride oraz realizacja powiązań „ostatniej mili” (np. infrastruktura drogowa, ciągi pieszo-rowerowe);	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Budowa i przebudowa infrastruktury tramwajowej;	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Poprawa parametrów technicznych dróg publicznych służących rozwojowi publicznego transportu zbiorowego, w tym tworzenie bus pasów.	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
1.2. Ekologizacja transportu	Zwiększenie efektywności energetycznej transportu kolejowego, w tym m.in. przejścia na zasilanie energią z OZE oraz zmniejszenie zużycia energii trakcyjnej poprzez zastosowanie rozwiązań eco-driving, eko-parking i rekuperacji;	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Zakup oraz modernizacja ekologicznego taboru autobusowego oraz nowoczesnego taboru szynowego wraz z rozbudową zapleczy technicznych	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Budowa i rozbudowa infrastruktury paliw alternatywnych, w tym dla publicznego transportu zbiorowego i pojazdów prywatnych (np. stacje ładowania i tankowania pojazdów)	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności	Budowa i rozbudowa spójnej sieci rowerowej oraz infrastruktury dla urządzeń transportu osobistego (UTO);	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Rozwój systemów współdzielenia środków transportu (np. rowery publiczne, hulajnogi elektryczne, skutery elektryczne, carsharing) oraz systemów autonomicznych;	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Wprowadzanie strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu oraz rozwój przestrzeni przyjaznych niezmotoryzowanym (np. ciągi piesze, przestrzenie publiczne, woonerfy).	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	



CEL STRATEGICZNY 2: REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA				
Kierunki działań	Działania, których realizacja może potencjalnie oddziaływać na obszar NATURA 2000	Ocena	Opis potencjalnych oddziaływań	Proponowane rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko
2.1. Zwiększenie dostępności transportowej	Budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej i kolejowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) szczególnie na kierunku południowo-wschodnim;	NM	<ul style="list-style-type: none"> <li>• chwilowe, punktowe lub liniowe oddziaływanie na etapie budowy inwestycji na gatunki ptaków będących przedmiotem ochrony (m.in. płoszenie, niszczenie lęgów itp.);</li> <li>• wzrost hałasu w wyniku zwiększenia natężenia ruchu kolejowego,</li> <li>• zmiany stosunków wodnych w wyniku realizacji inwestycji</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• planowanie budowy infrastruktury należy poprzedzić szczegółową analizą wariantów lokalizacji przedsięwzięć w oparciu o aktualne rozpoznanie środowiska przyrodniczego;</li> <li>• uwzględnienie wymogów ochrony środowiska, szczególnie ochrony gatunkowej, w organizacji prac budowlanych i harmonogramach realizacji inwestycji;</li> <li>• ograniczenie wycinki drzew;</li> <li>• zastosowanie odpowiednich systemowych rozwiązań w zakresie zatrzymywania wody w miejscu jej powstawania i oczyszczania wód opadowych spływających z nawierzchni dróg;</li> <li>• zastosowanie rozwiązań umożliwiających zachowanie ciągłości korytarzy ekologicznych oraz szlaków migracji gatunków.</li> </ul>
	Zapewnienie połączeń lotniczych krajowych i międzynarodowych, w tym wspieranie realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego komponentów transportowych;	NM		
	Zapewnienie sprawnych powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T) oraz poprawa parametrów dróg krajowych i wojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z województwami sąsiednimi;	NM		
	Zapewnienie dobrych parametrów dróg powiatowych i gminnych zwiększających dostępność do usług społecznych.	B		
2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej	Budowa, rozbudowa i modernizacja terminali intermodalnych, w tym doposażenie w urządzenia przeładunkowe;	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Budowa powiązań „ostatniej mili” i likwidacja „wąskich gardeł” w ramach infrastruktury dostępowej drogowej i kolejowej (w tym m.in. do terminali intermodalnych, centrów logistycznych, obszarów przemysłowych i terenów inwestycyjnych).	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	

CEL STRATEGICZNY 3: POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO				
Kierunki działań	Działania, których realizacja może potencjalnie oddziaływać na obszar NATURA 2000	Ocena	Opis potencjalnych oddziaływań	Proponowane rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko
3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu	Budowa i przebudowa skrzyżowań, budowa rond, sygnalizacji świetlnej, przejść dla pieszych, chodników, „antyzatok” autobusowych, poboczy;	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Wdrażanie rozwiązań w celu spowolnienia i ograniczenia ruchu drogowego w obszarach zurbanizowanych (np. „esowanie” jezdni, zwężanie ulic, progi zwalniające, tempo 30);	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Realizacja efektywnego oświetlenia;	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Prowadzenie działań informacyjno-edukacyjnych.	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	Budowa, przebudowa i rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości;	NM	<ul style="list-style-type: none"> <li>• chwilowe, punktowe lub liniowe oddziaływanie na etapie budowy inwestycji na gatunki ptaków będących przedmiotem ochrony (m.in. płoszenie, niszczenie lęgów itp.);</li> <li>• wzrost hałasu w wyniku zwiększenia natężenia ruchu kolejowego,</li> <li>• zmiany stosunków wodnych w wyniku realizacji inwestycji</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• planowanie budowy infrastruktury należy poprzedzić szczegółową analizą wariantów lokalizacji przedsięwzięć w oparciu o aktualne rozpoznanie środowiska przyrodniczego;</li> <li>• uwzględnienie wymogów ochrony środowiska, szczególnie ochrony gatunkowej, w organizacji prac budowlanych i harmonogramach realizacji inwestycji;</li> <li>• ograniczenie wycinki drzew;</li> <li>• zastosowanie odpowiednich systemowych rozwiązań w zakresie zatrzymywania wody w miejscu jej powstawania i oczyszczania wód opadowych spływających z nawierzchni dróg;</li> <li>• zastosowanie rozwiązań umożliwiających zachowanie ciągłości korytarzy ekologicznych oraz szlaków migracji gatunków.</li> </ul>
	Budowa obwodnic miejscowości;	NM		



	Modernizacja i utrzymanie obiektów inżynierskich (np. mosty, wiadukty);	<b>B</b>	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.
	Instalacja automatycznych urządzeń rejestrujących ruch drogowy (np. rejestratory wykroczeń, odcinkowy pomiar ruchu, wagi preselekcyjnego ważenia pojazdów);	<b>B</b>	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.
	Budowa i przebudowa przejazdów kolejowych, w tym realizacja bezkolizyjnych przekroczeń przez linie kolejowe;	<b>B</b>	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.
	Rozwój systemów stałego monitoringu wrażliwych elementów infrastruktury oraz zarządzania ruchem drogowym i kolejowym (ERTMS).	<b>B</b>	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.

#### CEL STRATEGICZNY 4: EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU

Kierunki działań	Działania, których realizacja może potencjalnie oddziaływać na obszar NATURA 2000	Ocena	Opis potencjalnych oddziaływań	Proponowane rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko
4.1. Rozwój i implementacja nowych rozwiązań cyfrowych w sektorze transportu	Autonomizacja transportu drogowego i rozwój technologii C-ITS;	<b>B</b>	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Wsparcie dla rozwoju zautomatyzowanej multimodalnej logistyki, w tym bezałogowych statków powietrznych (dronów);	<b>B</b>	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Rozwój i wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) w zarządzaniu ruchem drogowym, monitorowaniu przepływu ruchu oraz systemie opłat;	<b>B</b>	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Wsparcie dla cyfryzacji danych transportowych (Internet rzeczy, BigData);	<b>B</b>	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Wdrażanie systemów teleinformatycznych do optymalizacji przepływów towarowych.	<b>B</b>	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
4.2. Rozwój koncepcji „mobilność jako usługa” (mobility as a service - maas)	Rozwój i integracja systemów biletowo-taryfowych;	<b>B</b>	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Koordinacja rozkładów jazdy;	<b>B</b>	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Rozwój usług transportowych z obszaru ekonomii współdzielenia;	<b>B</b>	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Rozwój spójnych systemów informacji pasażerskiej;	<b>B</b>	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Rozwój zintegrowanej platformy cyfrowej (aplikacji) umożliwiającej planowanie, rezerwację i opłacenie podróży w ramach jednej usługi „od drzwi do drzwi”;	<b>B</b>	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
Rozwój systemów transportu zbiorowego „na życzenie”.		Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.		
4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym	Wsparcie prac przygotowawczych w zakresie inwestycji transportowych (m.in. opracowanie dokumentacji dla realizacji inwestycji);	<b>B</b>	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Lobbowanie na rzecz włączania inwestycji transportowych do programów i dokumentów krajowych i europejskich;	<b>B</b>	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Opracowanie strategicznych dokumentów w zakresie rozwoju systemu transportowego, w tym Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP);	<b>B</b>	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Monitoring infrastruktury transportowej (m.in. odporności na warunki pogodowe i zmiany klimatu, emisji zanieczyszczeń i hałasu);	<b>B</b>	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Zintegrowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych.	<b>B</b>	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	

Źródło: opracowanie własne.



Tab. 32. Matryca oddziaływań zapisów kierunków działań i działań wynikających z celów strategicznych RPTWŁ na cele i przedmiot ochrony oraz integralność obszaru Natura 2000 (Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk/Obszary Mające Znaczenie dla Wspólnoty)

CEL STRATEGICZNY 1: ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ				
Kierunki działań	Działania, których realizacja może potencjalnie oddziaływać na obszar NATURA 2000	Ocena	Opis potencjalnych oddziaływań	Proponowane rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko
<p>6. PRADOLINA BZURY-NERU PLH100006, 7. SŁONE ŁĄKI W PEŁCZYSKACH PLH100029, 8. DĄBROWA GROTNICKA PLH100001, 9. GRĄDY NAD LINDĄ PLH100022, 10. SILNE BŁOTA PLH100032, 11. SZCZYPIORNIAK I KOWALIKI PLH100033, 12. BUCZYNA JANINOWSKA PLH100017, 13. WOLA CYRUSOWA PLH100034, 14. BUCZYNA GAŁKOWSKA PLH100016, 15. DĄBROWY ŚWIETLISTE KOŁO REDZENIA PLH100019, 16. PÓLANY PUSZCZY BOLIMOWSKIEJ PLH100028, 17. GRABINKA PLH140044, 18. DOLINA RAWKI PLH100015, 19. DOLINA DOLNEJ PILICY PLH140016, 20. LASY SPALSKIE PLH100003, 21. ŁĄKI CIEBŁOWICKIE PLH100035, 22. NIEBIESKIE ŹRÓDŁA PLH100005, 23. LASY SMARDZEWICKIE PLH100024,</p> <p>24. LUBIASZÓW W PUSZCZY PILICKIEJ PLH100026, 25. DOLINA CZARNEJ PLH260015, 26. DOLINA ŚRODKOWEJ PILICY PLH100008, 27. OSTOJA PRZEDBORSKA PLH260004, 28. DOLINA GÓRNEJ PILICY PLH260018, 29. WIELKOPOLE JODŁY POD CZARTORIĄ PLH100031, 30. ŁĄKA W BĘCZKOWICACH PLH100004, 31. DĄBROWY W MARIANKU PLH100027, 32. LASY GORZKOWICKIE PLH100020, 33. LAS DĘBOWIEC PLH100023, 34. TORFOWISKA ŻYTNO-EWINA PLH100030, 35. CISY W JASIENIU PLH100018, 36. ŚWIĘTE ŁUGI PLH100036, 37. GRABIA PLH100021, 38. ZAŁĘCZAŃSKI ŁUK WARTY PLH100007, 39. TORFOWISKA NAD PROSNĄ PLH100037, 40. LIPICKIE MOKRADŁA PLH100025, 41. DĄBROWA ŚWIETLISTA W PERNIE PLH100002.</p>				
1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego	Rozwój siatki połączeń publicznym transportem zbiorowym, szczególnie na obszarach wiejskich i peryferyjnych;	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Budowa i rozbudowa linii kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wykluczonych (w tym np: elektryfikacja, łącznice, infrastruktura punktowa służąca ruchowi kolejowemu, linie wąskotorowe);	N	<ul style="list-style-type: none"> <li>• chwilowe, punktowe lub liniowe oddziaływanie na etapie budowy inwestycji na gatunki zwierząt będące przedmiotem ochrony (m.in. płoszenie, niszczenie schronień zwierząt oraz ich miejsc rozrodu itp.) oraz rośliny i siedliska;</li> <li>• wzrost hałasu w wyniku zwiększenia natężenia ruchu kolejowego,</li> <li>• zmiany stosunków wodnych w wyniku realizacji inwestycji.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• planowanie projektów polegających na budowie nowych linii kolejowych należy poprzedzić szczegółową analizą wariantów lokalizacji przedsięwzięć w oparciu o aktualne rozpoznanie środowiska przyrodniczego;</li> <li>• uwzględnienie wymogów ochrony środowiska, szczególnie ochrony gatunkowej roślin i zwierząt oraz siedlisk, w organizacji prac budowlanych i harmonogramach realizacji inwestycji;</li> <li>• ograniczenie wycinki drzew;</li> <li>• zastosowanie odpowiednich systemowych rozwiązań w zakresie zatrzymywania wody w miejscu jej powstawania;</li> <li>• zastosowanie rozwiązań umożliwiających zachowanie ciągłości korytarzy ekologicznych oraz szlaków migracji gatunków zwierząt (m.in. bezpieczne przejścia dla zwierząt).</li> </ul>
	Budowa i przebudowa stacji i przystanków kolejowych;	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Budowa, przebudowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz pozostałej infrastruktury służącej pasażerom (np. dworce autobusowe i kolejowe, przystanki autobusowe i tramwajowe) wspartych systemami Park&Ride, Kiss&Ride i Bike&Ride oraz realizacja powiązań „ostatniej mili” (np. infrastruktura drogowa, ciągi pieszo-rowerowe);	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Budowa i przebudowa infrastruktury tramwajowej;	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
Poprawa parametrów technicznych dróg publicznych służących rozwojowi publicznego transportu zbiorowego, w tym tworzenie bus pasów.	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.		



1.2. Ekologizacja transportu	Zwiększenie efektywności energetycznej transportu kolejowego, w tym m.in. przejścia na zasilanie energią z OZE oraz zmniejszenie zużycia energii trakcyjnej poprzez zastosowanie rozwiązań eco-driving, eko-parking i rekuperacji;	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.
	Zakup oraz modernizacja ekologicznego taboru autobusowego i szynowego wraz z rozbudową zapleczy technicznych;	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.
	Budowa i rozbudowa infrastruktury paliw alternatywnych (w tym dla publicznego transportu zbiorowego).	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.
1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności	Budowa i rozbudowa spójnej sieci rowerowej oraz infrastruktury dla urządzeń transportu osobistego (UTO);	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.
	Rozwój systemów współdzielenia środków transportu (np. rowery publiczne, hulajnogi elektryczne, skutery elektryczne, carsharing) oraz systemów autonomicznych;	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.
	Wprowadzanie strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu oraz rozwój przestrzeni przyjaznych niezmotoryzowanym (np. ciągi piesze, przestrzenie publiczne, woonerfy).	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.

CEL STRATEGICZNY 2: REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA				
Kierunki działań	Działania, których realizacja może potencjalnie oddziaływać na obszar NATURA 2000	Ocena	Opis potencjalnych oddziaływań	Proponowane rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko
2.1. ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ	Budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej i kolejowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) szczególnie na kierunku południowo-wschodnim;	N	<ul style="list-style-type: none"> <li>• chwilowe, punktowe lub liniowe oddziaływanie na etapie budowy inwestycji na gatunki ptaków będących przedmiotem ochrony (m.in. płoszenie, niszczenie lęgów itp.);</li> <li>• wzrost hałasu w wyniku zwiększenia natężenia ruchu kolejowego,</li> <li>• zmiany stosunków wodnych w wyniku realizacji inwestycji</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• planowanie budowy infrastruktury należy poprzedzić szczegółową analizą wariantów lokalizacji przedsięwzięć w oparciu o aktualne rozpoznanie środowiska przyrodniczego;</li> <li>• uwzględnienie wymogów ochrony środowiska, szczególnie ochrony gatunkowej roślin i zwierząt oraz siedlisk, w organizacji prac budowlanych i harmonogramach realizacji inwestycji;</li> <li>• ograniczenie wycinki drzew;</li> <li>• zastosowanie odpowiednich systemowych rozwiązań w zakresie zatrzymywania wody w miejscu jej powstawania i oczyszczania wód opadowych spływających z nawierzchni dróg;</li> <li>• zastosowanie rozwiązań umożliwiających zachowanie ciągłości korytarzy ekologicznych oraz szlaków migracji gatunków zwierząt (m.in. bezpieczne przejścia dla zwierząt).</li> </ul>
	Zapewnienie połączeń lotniczych krajowych i międzynarodowych, w tym wspieranie realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego komponentów transportowych;	N		
	Zapewnienie sprawnych powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T) oraz poprawa parametrów dróg krajowych i wojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z województwami sąsiednimi;	N		
	Zapewnienie dobrych parametrów dróg powiatowych i gminnych zwiększających dostępność do usług społecznych.	B		
2.2. ROZWÓJ INFRASTRUKTURY DLA OBSZARÓW DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ	Budowa, rozbudowa i modernizacja terminali intermodalnych, w tym doposażenie w urządzenia przeładunkowe;	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Budowa powiązań „ostatniej mili” i likwidacja „wąskich gardeł” w ramach infrastruktury dostępowej drogowej i kolejowej (w tym m.in. do terminali intermodalnych, centrów logistycznych, obszarów przemysłowych i terenów inwestycyjnych).	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	



CEL STRATEGICZNY 3: POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO				
Kierunki działań	Działania, których realizacja może potencjalnie oddziaływać na obszar NATURA 2000	Ocena	Opis potencjalnych oddziaływań	Proponowane rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko
3.1. POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA NIECHRONIONYCH UCZESTNIKÓW RUCHU	Budowa i przebudowa skrzyżowań, budowa rond, sygnalizacji świetlnej, przejść dla pieszych, chodników, „antyzatok” autobusowych, poboczy	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Wdrażanie rozwiązań w celu spowolnienia i ograniczenia ruchu drogowego w obszarach zurbanizowanych (np. „esowanie” jezdni, zwężanie ulic, progi zwalniające, tempo 30)	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Realizacja efektywnego oświetlenia	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Prowadzenie działań informacyjno-edukacyjnych	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
3.2. POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ	Budowa, przebudowa i rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości	NM	<ul style="list-style-type: none"> <li>• chwilowe, punktowe lub liniowe oddziaływanie na etapie budowy inwestycji na gatunki zwierząt będące przedmiotem ochrony (m.in. płoszenie, niszczenie schronień zwierząt oraz ich miejsc rozrodu itp.) oraz rośliny i siedliska;</li> <li>• wzrost hałasu w wyniku zwiększenia natężenia ruchu kolejowego,</li> <li>• zmiany stosunków wodnych w wyniku realizacji inwestycji.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• na budowie nowych linii kolejowych należy poprzedzić szczegółową analizą wariantów lokalizacji przedsięwzięć w oparciu o aktualne rozpoznanie środowiska przyrodniczego;</li> <li>• uwzględnienie wymogów ochrony środowiska, szczególnie ochrony gatunkowej roślin i zwierząt oraz siedlisk, w organizacji prac budowlanych i harmonogramach realizacji inwestycji;</li> <li>• ograniczenie wycinki drzew;</li> <li>• zastosowanie odpowiednich systemowych rozwiązań w zakresie zatrzymywania wody w miejscu jej powstawania i oczyszczania wód opadowych spływających z nawierzchni dróg;</li> <li>• zastosowanie rozwiązań umożliwiających zachowanie ciągłości korytarzy ekologicznych oraz szlaków migracji gatunków zwierząt (m.in. bezpieczne przejścia dla zwierząt).</li> </ul>
	Budowa obwodnic miejscowości	NM		
	Modernizacja i utrzymanie obiektów inżynierskich (np. mosty, wiadukty)	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Instalacja automatycznych urządzeń rejestrujących ruch drogowy (np. rejestratory wykroczeń, odcinkowy pomiar ruchu, wagi preselekcyjnego ważenia pojazdów)	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Budowa i przebudowa przejazdów kolejowych, w tym realizacja bezkolizyjnych przekroczeń przez linie kolejowe	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Rozwój systemów stałego monitoringu wrażliwych elementów infrastruktury oraz zarządzania ruchem drogowym i kolejowym (ERTMS)	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	

CEL STRATEGICZNY 4: EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU				
Kierunki działań	Działania, których realizacja może potencjalnie oddziaływać na obszar NATURA 2000	Ocena	Opis potencjalnych oddziaływań	Proponowane rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko
4.1. ROZWÓJ I IMPLEMENTACJA NOWYCH ROZWIĄZAŃ CYFROWYCH SEKTORZE TRANSPORTU	Autonomizacja transportu drogowego i rozwój technologii C-ITS;	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Wsparcie dla rozwoju zautomatyzowanej multimodalnej logistyki, w tym bezzałogowych statków powietrznych (dronów);	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Rozwój i wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) w zarządzaniu ruchem drogowym, monitorowaniu przepływu ruchu oraz systemie opłat;	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Wsparcie dla cyfryzacji danych transportowych (Internet rzeczy, BigData);	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	
	Wdrażanie systemów teleinformatycznych do optymalizacji przepływów towarowych	B	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.	



<b>4.2. ROZWÓJ KONCEPCJI „MOBILNOŚĆ JAKO USŁUGA” (MOBILITY AS A SERVICE - MAAS)</b>	Rozwój i integracja systemów biletowo-taryfowych	<b>B</b>	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.
	Koordinacja rozkładów jazdy	<b>B</b>	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.
	Rozwój usług transportowych z obszaru ekonomii współdzielenia	<b>B</b>	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.
	Rozwój spójnych systemów informacji pasażerskiej	<b>B</b>	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.
	Rozwój zintegrowanej platformy cyfrowej (aplikacji) umożliwiającej planowanie, rezerwację i opłacenie podróży w ramach jednej usługi „od drzwi do drzwi”	<b>B</b>	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.
	Rozwój systemów transportu zbiorowego „na życzenie”	<b>B</b>	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.
<b>4.3. USPRAWNIE NIE PLANOWANIA, ORGANIZACJI I ZARZĄDZANIA SYSTEMEM TRANSPORTOWYM</b>	Wspieranie prac przygotowawczych w zakresie inwestycji transportowych (m.in. opracowanie dokumentacji dla realizacji inwestycji)	<b>B</b>	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.
	Lobbowanie na rzecz włączania inwestycji transportowych do programów i dokumentów krajowych i europejskich	<b>B</b>	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.
	Opracowanie strategicznych dokumentów w zakresie rozwoju systemu transportowego, w tym Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)	<b>B</b>	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.
	Monitoring infrastruktury transportowej (m.in. odporności na warunki pogodowe i zmiany klimatu, emisji zanieczyszczeń i hałasu)	<b>B</b>	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.
	Zintegrowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych	<b>B</b>	Prognozowany brak wpływu cele, przedmiot ochrony, integralność i spójność obszaru.

Źródło: opracowanie własne.

Analiza kolizji przebiegu inwestycji z reprezentatywnego wykazu RPT Wł. wykazała, że w przypadku 54% obszarów Natura 2000 zdiagnozowano przecięcie inwestycji z obszarem lub wyznaczonym od niego buforem 1 km. 12 obszarów Natura 2000 znalazła się na przebiegu inwestycji, bądź w jej korytarzu. Największą presję w tym zakresie odnotowano w przypadku: Pradoliny Warszawsko-Berlińskiej i Pradolina Bzury-Neru (7 inwestycji przecinających obszar i 7 przecinających bufor 1 km). Szczegółowy wykaz inwestycji z reprezentatywnego zestawu, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarami NATURA 2000 lub buforem 1 km wskazano w Załączniku 5 (numeracja zgodna z Lp. w tabeli 33).



Tab. 33. Obszary Natura 2000 (Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków/Specialne Obszary Ochrony Siedlisk/Obszary Mające Znaczenie dla Wspólnoty), w których **występują kolizje** lub nie występują z przebiegiem inwestycji z reprezentatywnego wykazu RPTWŁ

Lp. <sup>1</sup>	OBSZAR NATURA 2000	Kod obszaru Natura 2000	Liczba inwestycji z reprezentatywnego wykazu RPT WŁ przecinających		
			obszar Natura 2000	bufor 1 km od obszaru Natura 2000	Razem
3.	PRADOLINA WARSZAWSKO-BERLIŃSKA	PLB100001	6	3	9
6.	PRADOLINA BZURY-NERU	PLH100006	6	3	9
18.	DOLINA RAWKI	PLH100015	5	1	6
1.	ZBIORNIK JEZIORSKO	PLB100002	2	3	5
9.	GRĄDY NAD LINDĄ	PLH100022	0	2	2
14.	BUCZYNA GAŁKOWSKA	PLH100016	0	2	2
16.	POLANY PUSZCZY BOLIMOWSKIEJ	PLH100028	0	2	2
19.	DOLINA DOLNEJ PILICY	PLH140016	1	1	2
37.	GRABIA	PLH100021	1	1	2
38.	ZALĘCZAŃSKI ŁĘK WARTY	PLH100007	1	1	2
2.	DOLINA ŚRODKOWEJ WARTY	PLB300002	0	1	1
5.	DOLINA PILICY	PLB140003	1	0	1
12.	BUCZYNA JANINOWSKA	PLH100017	1	0	1
13.	WOLA CYRUSOWA	PLH100034	1	0	1
17.	GRABINKA	PLH140044	0	1	1
20.	LASY SPALSKIE	PLH100003	0	1	1
21.	ŁĄKI CIEBŁOWICKIE	PLH100035	0	1	1
23.	LASY SMARDZEWICKIE	PLH100024	0	1	1
25.	DOLINA CZARNEJ	PLH260015	1	0	1
26.	DOLINA ŚRODKOWEJ PILICY	PLH100008	1	0	1
33.	LAS DĘBOWIEC	PLH100023	0	1	1
4.	DOLINY PRZYSOWY I SŁUDWI	PLB100003	0	0	0
7.	SŁONE ŁĄKI W PEŁCZYSKACH	PLH100029	0	0	0
8.	DĄBROWA GROTNICKA	PLH100001	0	0	0
10.	SILNE BŁOTA	PLH100032	0	0	0
11.	SZCZYPIORNIAK I KOWALIKI	PLH100033	0	0	0
15.	DĄBROWY ŚWIETLISTE KOŁO REDZENIA	PLH100019	0	0	0
22.	NIEBIESKIE ŹRÓDŁA	PLH100005	0	0	0
24.	LUBIASZÓW W PUSZCZY PILICKIEJ	PLH100026	0	0	0
27.	OSTOJA PRZEDBORSKA	PLH260000	0	0	0
28.	DOLINA GÓRNEJ PILICY	PLH260018	0	0	0
29.	WIELKOPOLE JODŁY POD CZARTORIĄ	PLH100031	0	0	0
30.	ŁĄKA W BĘCZKOWICACH	PLH100004	0	0	0
31.	DĄBROWY W MARIANKU	PLH100027	0	0	0
32.	LASY GORZKOWICKIE	PLH100020	0	0	0
34.	TORFOWISKA ŻYTNO-EWINA	PLH100030	0	0	0
35.	CISY W JASIENIU	PLH100018	0	0	0
36.	ŚWIĘTE ŁUGI	PLH100036	0	0	0
39.	TORFOWISKA NAD PROSNĄ	PLH100037	0	0	0
40.	LIPICKIE MOKRADŁA	PLH100025	0	0	0
41.	DĄBROWA ŚWIETLISTA W PERNIE	PLH100002	0	0	0

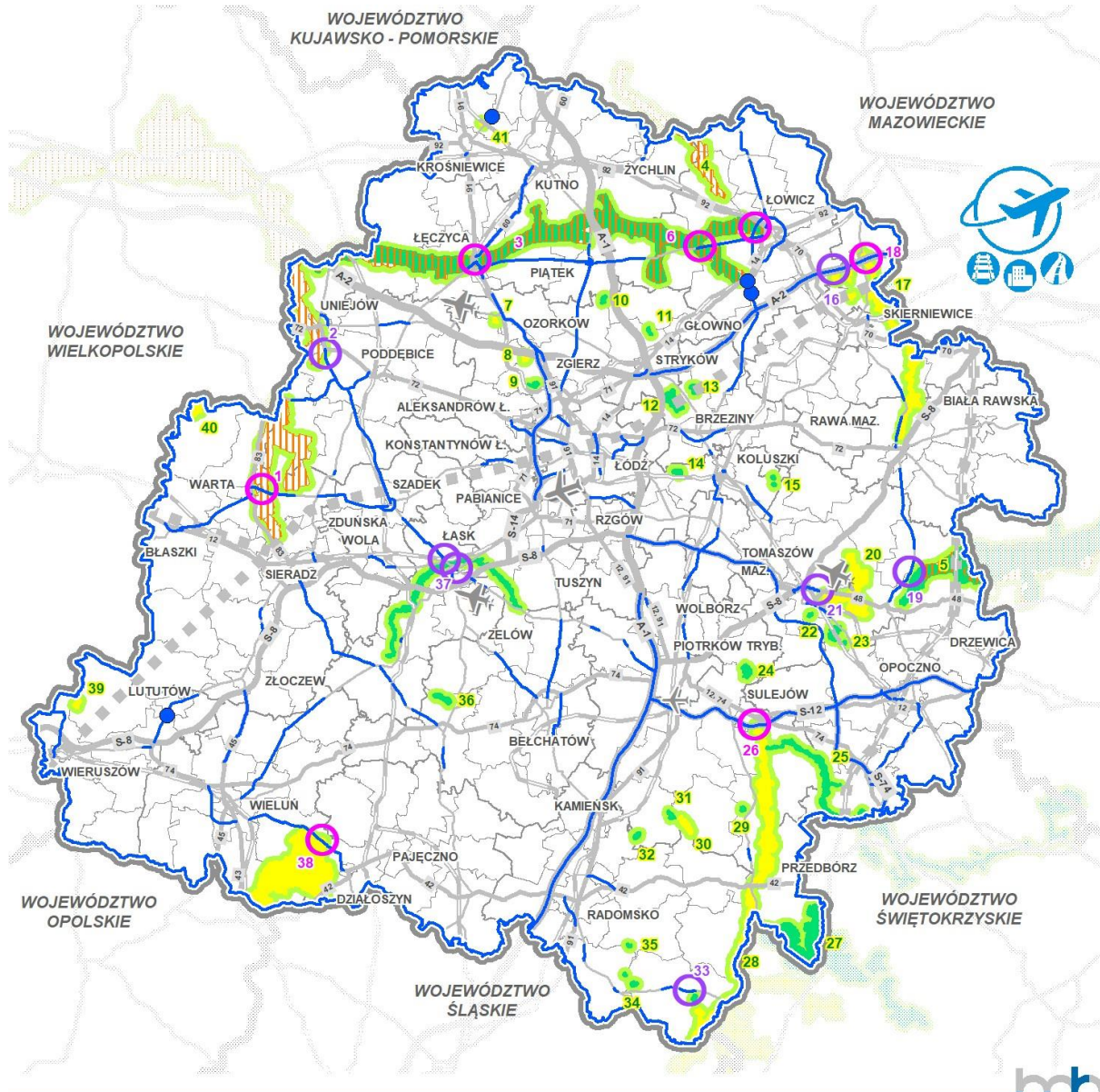
<sup>1</sup>Liczba porządkowa zgodna z numeracją w Załączniku 5.

Źródło: opracowanie własne.





Rys. 50. Inwestycje z zakresu infrastruktury drogowej z reprezentatywnego wykazu RPTWł, których potencjalny przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000 lub buforem 1 km od obszaru NATURA 2000



- ELEMENTY INFRASTRUKTURALNE**
- AUTOSTRADY I DROGI EKSPRESOWE
  - DROGI KRAJOWE
  - DROGI WOJEWÓDZKIE
  - LINIE KOLEJOWE
  - KOLEJ DUŻYCH PRĘDKOŚCI
  - LOTNISKA CYWILNE
  - LOTNISKA WOJSKOWE
  - CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY KOMPONENTY: LOTNICZY, KOLEJOWY, MIASTOTWÓRCZY, DROGOWY

- OBSZARY NATURA 2000:**
- OBSZARY SPECJALNEJ OCHRONY PTAKÓW (OSOP)
  - SPECJALNE OBSZARY OCHRONY SIEDLISK (SOOS)
  - OBSZARY MAJĄCE ZNACZENIE DLA WSPÓLNOTY (OMZW)
  - BUFOR (1 KM) OD OBSZARÓW NATURA 2000
  - INWESTYCJE Z ZAKRESU INFRASTRUKTURY DROGOWEJ
  - REJONY WYSTĘPOWANIA KONFLIKTÓW PRZESTRZENNYCH ZE WZGLĘDU NA PLANOWANĄ INWESTYCJĘ:
  - W OBSZARZE NATURA 2000
  - TYLKO W BUFORZE (1 KM) OD OBSZARU NATURA 2000

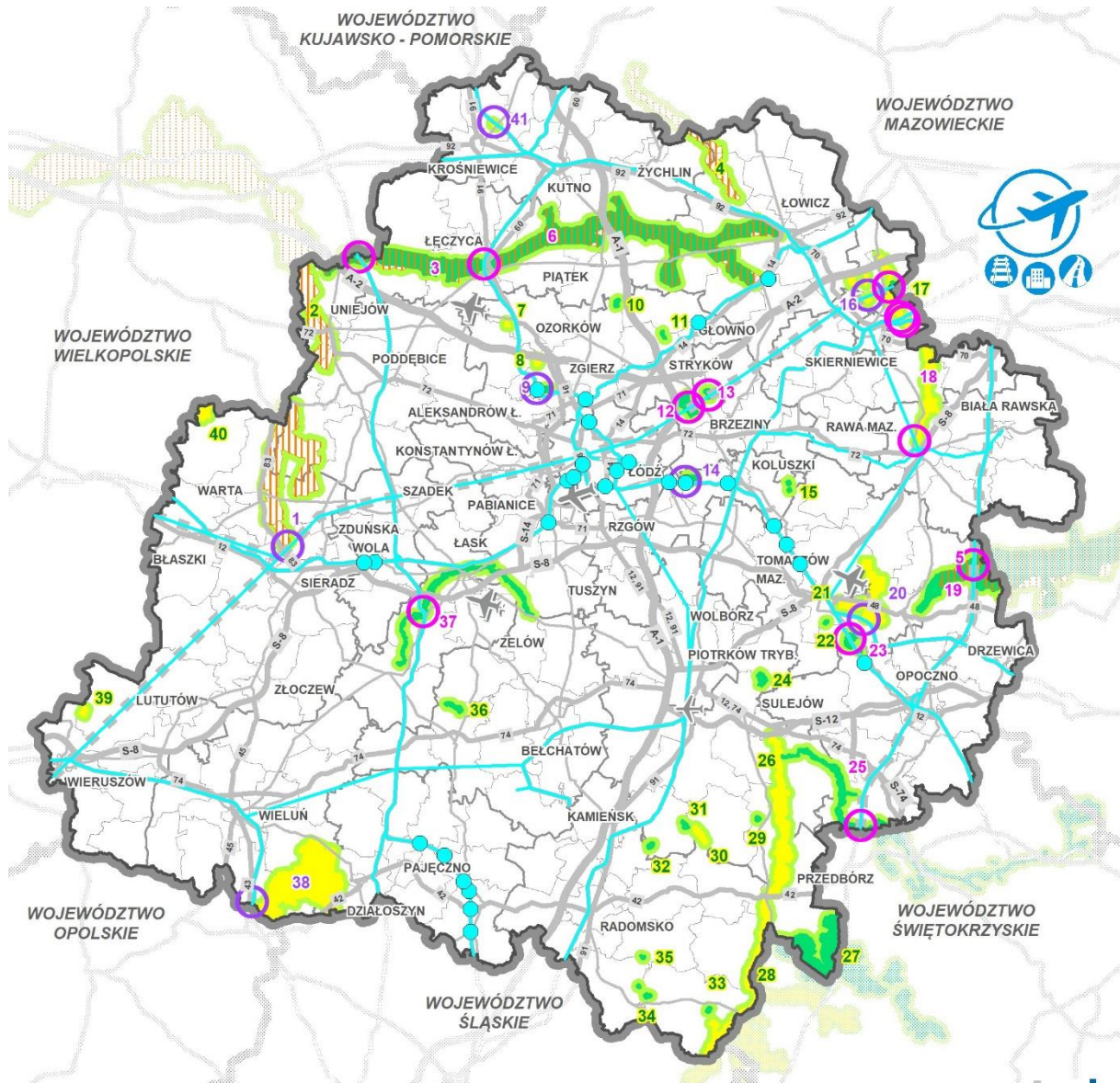
- OBSZARY SPECJALNEJ OCHRONY PTAKÓW (OSOP):**
1. ZBIORNIK JEZIORSKO PLB100002
  2. DOLINA ŚRODKOWEJ WARTY PLB300002
  3. PRADOLINA WARSZAWSKO-BERLIŃSKA PLB100001
  4. DOLINY PRZYSOWY I SŁUDWI PLB100003
  5. DOLINA PILICY PLB140003
- SPECJALNE OBSZARY OCHRONY SIEDLISK (SOOS):**
6. PRADOLINA BZURY-NERU PLH100006
  9. GRADY NAD LINDA PLH100022
  10. SILNE BŁOTA PLH100032
  11. SZCZYPIONIĄK I KOWALIKI PLH100033
  12. BUCZYNA JANINOWSKA PLH100017
  13. WOLA CYRUSOWA PLH100034
  14. BUCZYNA GAŁKOWSKA PLH100016
  15. DĄBROWY ŚWIETLISTE KOŁO REDZENIA PLH100019
  17. GRABINKA PLH140044
  19. DOLINA DOLNEJ PILICY PLH140016
  22. NIEBIESKIE ŹRÓDŁA PLH100005
  23. LASY ŚMARDZEWICKIE PLH100024
  24. LUBIASZÓW W PUSZCZY PILICKIEJ PLH100026
  25. DOLINA CZARNEJ PLH260015
  27. OSTOJA PRZEDBORSKA PLH260004

29. WIELKOPOLE JODŁY POD CZARTORIA PLH100031
  31. DĄBROWY W MARIANKU PLH100027
  32. LASY GORZKOWICKIE PLH100020
  33. LAS DĘBOWY PLH100023
  34. TORFOWISKA ŻYTNO-ŚWINIA PLH100030
  35. CISY W JASIEŃKU PLH100018
  36. ŚWIĘTE ŁUGI PLH100036
  37. GRABIA PLH100021
- OBSZARY MAJĄCE ZNACZENIE DLA WSPÓLNOTY (OMZW):**
7. SŁONE ŁĄKI W PEŁCZYSKACH PLH100029
  8. DĄBROWA GROTNICKA PLH100001
  16. POLANY PUSZCZY BOLIMOWSKIEJ PLH100028
  18. DOLINA RAWKI PLH100015
  20. LASY SPALSKIE PLH100003
  21. ŁĄKI CIEBŁOWICKIE PLH100035
  26. DOLINA ŚRODKOWEJ PILICY PLH100008
  28. DOLINA GÓRNEJ PILICY PLH260018
  30. ŁĄKA W BĘCZKOWICACH PLH100004
  38. ZAŁĘCZAŃSKI ŁUK WARTY PLH100007
  39. TORFOWISKA NAD PROSNĄ PLH1000037
  40. LIPKIE MOKRADŁA PLH100025
  41. DĄBROWA ŚWIETLISTA W FERNIE PLH100002

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 51. Inwestycje z zakresu infrastruktury kolejowej z reprezentatywnego wykazu RPTWł, których potencjalny przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000 lub buforem 1 km od obszaru NATURA 2000



ELEMENTY INFRASTRUKTURALNE

- AUTOSTRADY I DROGI EKSPRESOWE
- DROGI KRAJOWE
- DROGI WOJEWÓDZKIE
- LINIE KOLEJOWE
- KOLEJ DUŻYCH PRĘDKOŚCI
- LOTNISKA CYWILNE
- LOTNISKA WOJSKOWE
- CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY KOMPONENTY: LOTNICZY, KOLEJOWY, MIASTOTWÓRCZY, DROGOWY

OBSZARY NATURA 2000:

- OBSZARY SPECJALNEJ OCHRONY PTAKÓW (OSOP)
- SPECJALNE OBSZARY OCHRONY SIEDLISK (SOOS)
- OBSZARY MAJĄCE ZNACZENIE DLA WSPÓLNOTY (OMZW)
- BUFOR (1 KM) OD OBSZARÓW NATURA 2000
- INWESTYCJE Z ZAKRESU INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ
- REJONY WYSTĘPOWANIA KONFLIKTÓW PRZESTRZENNICH ZE WZGLĘDU NA PLANOWANĄ INWESTYCJĘ:
  - W OBSZARZE NATURA 2000
  - TYLKO W BUFORZE (1 KM) OD OBSZARU NATURA 2000

OBSZARY SPECJALNEJ OCHRONY PTAKÓW (OSOP):

1. ZBIORNIK JEZIORSKO PLB100002
2. DOLINA ŚRODKOWEJ WARTY PLB300002
3. PRADOLINA WARSZAWSKO-BERLIŃSKA PLB100001
4. DOLINY PRZYŚWÓY I ŚLUDWI PLB100003
5. DOLINA PILICY PLB140003
6. PRADOLINA BZURY-NERU PLH100006
9. GRADY NAD LINDĄ PLH100022
10. SILNE BŁOTA PLH100032
11. SZCZYPIORNIAK I KOWALIKI PLH100033
12. BUCZYNA JANINOWSKA PLH100017
13. WOLA CYRUSOWA PLH100034
14. BUCZYNA GAŁKOWSKA PLH100016
15. DĄBROWY ŚWIETLISTE KOŁO REDZENIA PLH100019
17. GRABINKA PLH140044
19. DOLINA DOLNEJ PILICY PLH140016
22. NIEBIESKIE ŹRÓDŁA PLH100005
23. LASY SMARDZEWICKIE PLH100024
24. LUBIASZÓW W PUSZCZY PILICKIEJ PLH100026
25. DOLINA CZARNEJ PLH260015
27. OSTOJA PRZEDBORSKA PLH260004

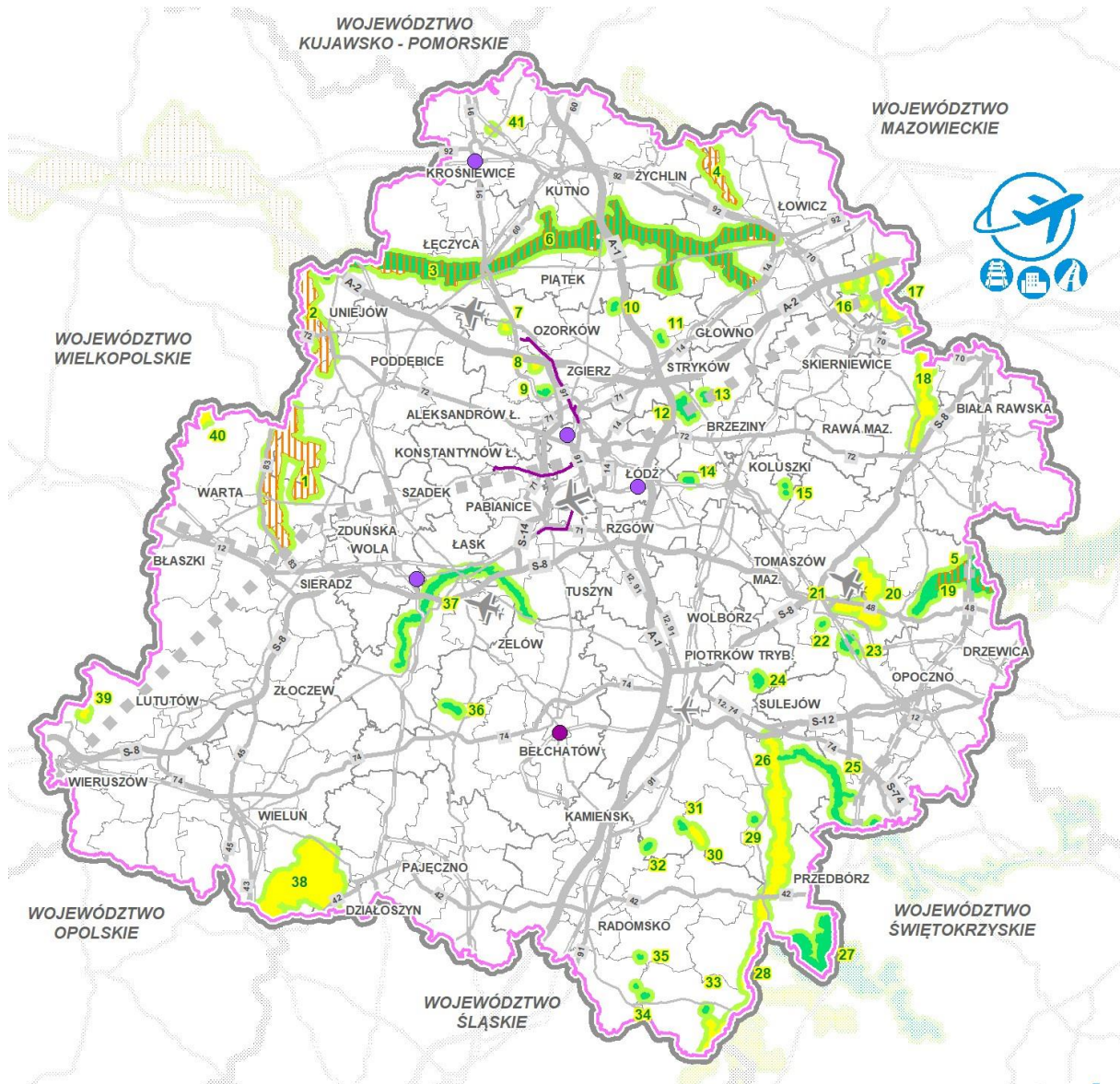
29. WIELKOPOLE JODŁY POD CZARTORIA PLH100031

31. DĄBROWY W MARIANUKU PLH100027
32. LASY GORZKOWICKIE PLH100020
33. LAS DEBOWIEC PLH100023
34. TORFOWISKA ŻYTNO-EWINA PLH100030
35. CISY W JASIEŃLU PLH100018
36. ŚWIĘTE ŁUGI PLH100036
37. GRABIA PLH100021
- OBSZARY MAJĄCE ZNACZENIE DLA WSPÓLNOTY (OMZW):
7. SŁONE ŁĄKI W PEŁCZYSKACH PLH100029
8. DĄBROWA GROTNICKA PLH100001
16. POLANY PUSZCZY BOLIMOWSKIEJ PLH100028
18. DOLINA RAWKI PLH100015
20. LASY SPALSKIE PLH100003
21. ŁĄKI CIEBŁOWICKIE PLH100035
26. DOLINA ŚRODKOWEJ PILICY PLH100008
28. DOLINA GORNEJ PILICY PLH260018
30. ŁĄKA W BĘCZKOWICACH PLH100004
38. ZAŁĘCZAŃSKI ŁUK WARTY PLH100007
39. TORFOWISKA NAD PROSNĄ PLH100037
40. LIPICKIE MOKRADŁA PLH100025
41. DĄBROWA ŚWIETLISTA W PERNE PLH100002

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 52. Inwestycje z zakresu węzłów przesiadkowych, infrastruktury tramwajowej, taboru oraz transportu towarowego z reprezentatywnego wykazu RPTWł, których potencjalny przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000 lub buforem 1 km od obszaru NATURA 2000



ELEMENTY INFRASTRUKTURALNE	
	AUTOSTRADY I DROGI EKSPRESOWE
	DROGI KRAJOWE
	DROGI WOJEWÓDZKIE
	LINIE KOLEJOWE
	KOLEJ DUŻYCH PRĘDKOŚCI
	LOTNISKA CYWILNE
	LOTNISKA WOJSKOWE
	CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY KOMPONENTY: LOTNICZY, KOLEJOWY, MIASTOTWORCZY, DROGOWY

OBSZARY NATURA 2000:	
	OBSZARY SPECJALNEJ OCHRONY PTAKÓW (OSOP)
	SPECJALNE OBSZARY OCHRONY SIEDLISK (SODS)
	OBSZARY MAJĄCE ZNACZENIE DLA WSPÓLNOTY (OMZW)
	BUFOR (1 KM) OD OBSZARÓW NATURA 2000
	INWESTYCJE Z ZAKRESU WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH, INFRASTRUKTURY TRAMWAJOWEJ
	INWESTYCJE W TABOR
	INWESTYCJE Z ZAKRESU TRANSPORTU TOWAROWEGO
	BRĄK KONFLIKTÓW PRZESTRZENNYCH PLANOWANYCH INWESTYCJI Z ZAKRESU WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH, INFRASTRUKTURY TRAMWAJOWEJ, TABORU ORAZ TRANSPORTU TOWAROWEGO Z OBSZARAMI NATURA 2000

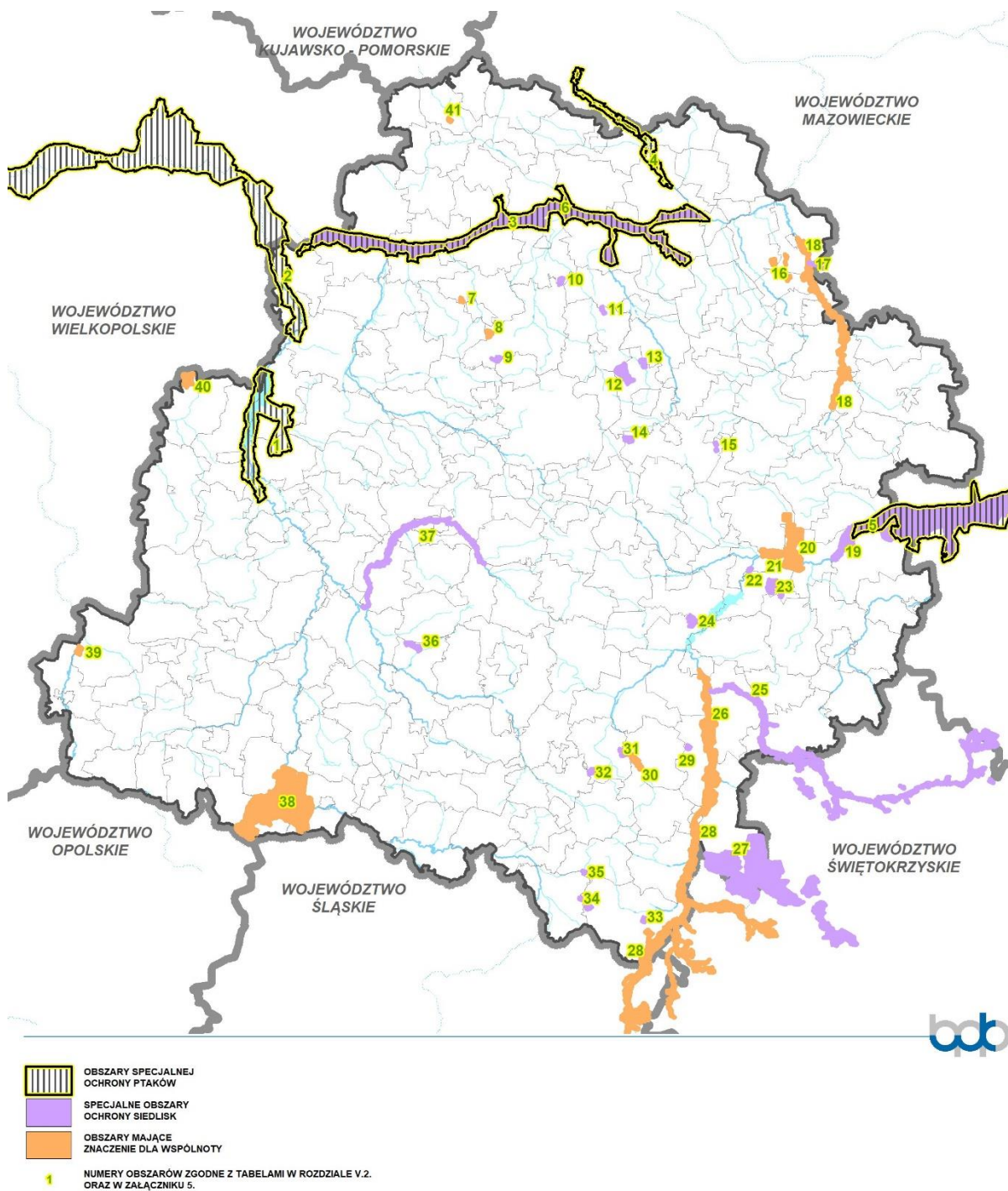
OBSZARY SPECJALNEJ OCHRONY PTAKÓW (OSOP):	
1.	ZBIORNIK JEZIORSKO PLB100002
2.	DOLINA ŚRODKOWEJ WARTY PLB300002
3.	PRADOLINA WARSZAWSKO-BERLIŃSKA PLB100001
4.	DOLINY PRZYŚOWY I ŚLUDWI PLB100003
5.	DOLINA PILICY PLB140003
SPECJALNE OBSZARY OCHRONY SIEDLISK (SODS):	
6.	PRADOLINA BZURY-NERU PLH100006
9.	GRADY NAD LINDĄ PLH100022
10.	SILNE BŁOTA PLH100032
11.	SZCZYPIORNIK I KOWALKI PLH100033
12.	BU CZYŃNA JANINOWSKA PLH100017
13.	WOLA CYRUSOWA PLH100034
14.	BU CZYŃNA GAŁKOWSKA PLH100016
15.	DĄBROWY ŚWIETLISTE KOŁO REDZENIA PLH100019
17.	GRABINKA PLH140044
19.	DOLINA DOLNEJ PILICY PLH140016
22.	NIEBIESKIE ŹRÓDŁA PLH100005
23.	ŁASY SMARZEWICKIE PLH100024
24.	LUBIASZÓW W PUSZCZY PILICKIEJ PLH100029
25.	DOLINA CZARNEJ PLH260015
27.	OSTOJA PRZEDBORSKA PLH260004

29.	WIELKOPOLE JODŁY POD CZARTORIĄ PLH100031
31.	DĄBROWY W MARIANKU PLH100027
32.	ŁASY GORZKOWICKIE PLH100020
33.	ŁAS DĘBOWIEC PLH100023
34.	TORFOWISKA ŻYŃNO-EWINA PLH100030
35.	CISY W JASIEŃNI PLH100018
36.	ŚWIĘTE ŁUGI PLH100036
37.	GRABIA PLH100021
OBSZARY MAJĄCE ZNACZENIE DLA WSPÓLNOTY (OMZW):	
7.	SKŁONE ŁĄKI W PEŁCZYSKACH PLH100029
8.	DĄBROWA GROTNICKA PLH100001
16.	POLANY PUSZCZY BOLIMOWSKIEJ PLH100028
18.	DOLINA RAWKI PLH100015
20.	ŁASY SPALSKIE PLH100003
21.	ŁĄKI CIEBŁOWICKIE PLH100035
26.	DOLINA ŚRODKOWEJ PILICY PLH100008
28.	DOLINA GÓRNEJ PILICY PLH260018
30.	ŁĄKA W BECZKOWACACH PLH100004
38.	ZALECZAŃSKI ŁUK WARTY PLH100007
39.	TORFOWISKA NAD PROŚNĄ PLH100037
40.	LIPICKIE MOKRADŁA PLH100025
41.	DĄBROWA ŚWIETLISTA W PERNIE PLH100002

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 53. Obszary Natura 2000 w województwie łódzkim



Źródło: opracowanie własne.



### 3. ANALIZA I OCENA ODDZIAŁYWANIA NA KOMPONENTY ŚRODOWISKA INWESTYCJI PRIORYTETOWYCH

Analiza wpływu na środowisko przyrodnicze zadań inwestycyjnych wykazała, że na 125 wskazanych inwestycji priorytetowych<sup>170</sup> z zakresu transportu (tab.34) potencjalnie negatywny wpływ<sup>171</sup> na środowisko przyrodnicze może mieć 116 inwestycji, (co stanowi 92,8%), w tym najwięcej inwestycji dotyczy:

- transportu drogowego (72), gdzie wszystkie inwestycje mogą mieć oddziaływanie negatywne;
- transportu kolejowego (44), z których 40 inwestycji może mieć oddziaływanie negatywne, a 4 inwestycje nie będą miały wpływu na środowisko przyrodnicze;
- publicznego transportu zbiorowego (6), z czego 1 inwestycja może mieć oddziaływanie negatywne, a 5 mogą mieć oddziaływanie pozytywne na komponenty środowiska przyrodniczego;
- transportu towarowego (3), gdzie wszystkie inwestycje mogą mieć oddziaływanie negatywne na komponenty środowiska przyrodniczego.

Dla przyjętych w RPTWŁ zadań inwestycyjnych, które mogą w znaczący sposób oddziaływać na środowisko ustalono 3 przedziały<sup>172</sup>, gdzie:

- w I przedziale INWESTYCJE WPŁYWAJĄCE POZYTYWNIE NA ŚRODOWISKO (z przewagą oddziaływań pozytywnych i bez wpływu na środowisko) znalazło się 6 inwestycji,
- w II przedziale INWESTYCJE O NIEWIELKIM WPŁYWIE NEGATYWNYM (z niewielką przewagą wpływów negatywnych) - 105 inwestycji,
- w III przedziale INWESTYCJE O ŚREDNIM WPŁYWIE NEGATYWNYM (ze znaczącą przewagą wpływów negatywnych) - 14 inwestycji.

Z analizy wynika, że największe oddziaływania negatywne kształtują się najwyżej na poziomie **negatywnym średnim**, ponieważ dla żadnej inwestycji nie wykazano w stu procentach oddziaływań tylko negatywnych, tj. spośród 10 skumulowanych komponentów<sup>173</sup>, maksymalnie negatywnie (-3 punkty) oceniono tylko część komponentów.

Analiza wpływu zadań inwestycyjnych na środowisko przyrodnicze wykazała, że najbardziej obciążonymi komponentami (ocenionymi na **-2 i -3**) są: klimat akustyczny (w 67 przypadkach), wody powierzchniowe i podziemne (37), powierzchnia ziemi, gleby i zasoby naturalne (33), różnorodność biologiczna, w tym fauna i flora (28), krajobraz (26), oraz w najmniejszym stopniu: powietrze (6) i obszary chronione, w tym Natura 2000, ciągłość układów przyrodniczych (8). Nie zidentyfikowano negatywnego wpływu dla dwóch komponentów: dobra materialne i ludzie, gdzie skala punktów wynosiła od 1 do 3, a także klimat (czynniki klimatyczne), z punktacją od 0 do 1.

Podkreślenia wymaga fakt, iż rozpatrywany w tym rozdziale wpływ ma charakter przypuszczalny. Jednak z dużą pewnością można stwierdzić, że wiele spośród analizowanych inwestycji (tabela 34) może zostać zaliczonych do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, bądź do przedsięwzięć mogących oddziaływać na obszary Natura 2000 i wymagających przeprowadzenia oceny oddziaływania wraz ze sporządzeniem raportu (na podstawie ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 16 maja 2022 r., poz. 1029). Przeprowadzenie pełnej procedury ocenowej umożliwi ustalenie bardziej prawdopodobnego oddziaływania i podjęcia szczególnych działań minimalizujących i kompensujących. Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r., poz. 1839) wszystkie inwestycje z zakresu transportu drogowego, kolejowego, publicznego transportu zbiorowego i transportu towarowego są przedsięwzięciami, mogącymi znacząco oddziaływać na środowisko, a ich realizacja uzależniona jest od decyzji środowiskowych.

<sup>170</sup> Inwestycje zidentyfikowane jako priorytetowe nie ograniczają katalogu inwestycji przewidzianych do realizacji. Jest to zestaw istotnych dla realizacji wybranego scenariusza przedsięwzięć transportowych stanowiących kontynuację polityki transportowej regionu. W związku z trybem konkurencyjnym w ramach dofinansowań projektów z UE w perspektywie 2021-2027 należy spodziewać się dodatkowych przedsięwzięć odpowiadających na potrzeby transportowe i realizujących przyjęty model rozwoju, które będą realizowane w oparciu o wyznaczone kierunki działań. 122 które posiadają swoją przestrzenną lokalizację określoną z dokładnością w skali 1: 200 000 lub stanowią korytarz, w którym mogą być potencjalnie zrealizowane.

<sup>171</sup> Ocena potencjalnych wpływów zgeneralizowana.

<sup>172</sup> Ocena potencjalnych wpływów na środowisko przyrodnicze wynosi: w przedziale I od 1 - 8 punktów, w przedziale II od (-1) do (-8) punktów, w przedziale III od (-9) do (-16) punktów.

<sup>173</sup> Komponenty: powierzchnia ziemi, gleby, zasoby naturalne; wody powierzchniowe i podziemne; klimat akustyczny; klimat (czynniki klimatyczne); powietrze; różnorodność biologiczna (w tym fauna i flora); obszary chronione, w tym Natura 2000, ciągłość układów przyrodniczych; zabytki; krajobraz; dobra materialne, ludzie.



Tab. 34. Ocena wpływu inwestycji priorytowych na komponenty środowiska

Lp.	Nazwa przedsięwzięcia	Dział tematyczny (transport: drogowy TD, kolejowy TK, publiczny zbiorowy TZ, towarowy TT)	Ocena wpływu zgeneralizowana pozytywny (P) negatywny (N), brak wpływu (B)	Powierzchnia ziemi, gleby, zasoby naturalne	Wody powierzchniowe i podziemne	Klimat akustyczny	Klimat (czynniki klimatyczne)	Powietrze	Różnorodność biologiczna (w tym fauna i flora)	Obszary chronione, w tym Natura 2000, ciągłość układów przyrodniczych	Zabytki	Krajobraz	Dobra materialne, ludzie	Suma punktów	Przedział	Kolizje inwestycji z obszarami objętymi ochroną prawną (zgodnie z ustawą o ochronie przyrody)
1.	Poszerzenie autostrady A2 na odcinku węzeł „Łódź Północ” (bez węzła) – granica województw łódzkiego i mazowieckiego o dodatkowe pasy ruchu	TD	N	0	-2	-2	1	-2	0	0	0	0	1	-4	II	TAK
2.	Budowa drogi S12 Piotrków Trybunalski – Radom, odc. Piotrków Trybunalski – Sulejów (w. Kozenin)	TD	N	-3	-2	-2	0	-2	-3	-2	-2	-3	3	-16	III	TAK
3.	Budowa drogi S12 Sulejów – Radom	TD	N	-3	-2	-2	0	-2	-2	0	-2	-3	3	-13	III	NIE
4.	Budowa drogi S12 odc. Kozenin – Łódź Południe	TD	N	-3	-2	-2	0	-2	-2	0	-2	-3	2	-14	III	NIE
5.	Budowa drogi S74 Sulejów – Przełom/Mniów	TD	N	-3	-2	-2	0	-2	-3	-1	-2	-3	2	-16	III	TAK
6.	Budowa obwodnicy Radomska (DK 42/91)	TD	N	-2	-2	1	1	0	-2	0	1	-2	3	-2	II	NIE
7.	Budowa obwodnicy Błaszek	TD	N	-2	-2	1	1	0	-2	0	2	-2	2	-2	II	NIE
8.	Budowa obwodnicy Brzeziny	TD	N	-2	-2	1	1	0	-2	-1	2	-2	2	-3	II	TAK
9.	Budowa obwodnicy Łowicza	TD	N	-2	-2	1	1	0	-2	-2	0	-3	2	-7	II	TAK
10.	Budowa obwodnicy Srocka	TD	N	-2	-2	1	1	0	-2	0	2	-2	2	-2	II	NIE
11.	Budowa obwodnicy Wielunia	TD	N	-2	-2	1	1	0	-2	0	2	-2	2	-2	II	NIE
12.	Budowa obwodnicy Aleksandrowa Łódzkiego	TD	N	-2	-2	1	1	0	-2	-1	2	-1	2	-2	II	TAK
13.	Budowa obwodnicy Skierniewic	TD	N	-2	-2	1	1	0	-2	0	0	0	1	-3	II	NIE
14.	Budowa obwodnicy Strykowa	TD	N	-2	-2	1	1	0	-2	-1	2	-2	2	-3	II	TAK
15.	Rozbudowa drogi krajowej nr 45 na odcinku Czarnożyły – Złoczew	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	-1	0	0	-1	1	-6	II	NIE
16.	Rozbudowa drogi krajowej nr 60 na odcinku Topola Królewska – Kutno	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	-1	-1	0	-1	1	-7	II	TAK
17.	Rozbudowa drogi krajowej nr 91 na odcinku Sierpów – Emilia	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	-1	0	-1	-1	1	-7	II	NIE
18.	Rozbudowa drogi krajowej nr 48 w m. Tomaszów Mazowiecki	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	-1	-1	0	0	1	-6	II	TAK
19.	Budowa obwodnicy Kwaskowa w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 710	TD	N	-2	-2	1	1	0	-2	0	0	0	1	-3	II	NIE
20.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 710 na odcinku Konstantynów Łódzki - Lutomiersk – II Etap	TD	N	-1	-1	-2	0	0	0	0	-1	-1	1	-5	II	NIE
21.	Budowa obwodnicy miejscowości Szadek w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 710 i Nr 473	TD	N	-2	-2	1	1	0	-2	0	2	-2	1	-3	II	NIE
22.	Rozbudowa skrzyżowania dróg wojewódzkich Nr 713 i Nr 726 w Opatowie, wraz z rozbudową odcinków dróg wojewódzkich Nr 713 i Nr 726	TD	N	-1	-1	-1	0	0	0	0	0	0	1	-2	II	NIE
23.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 710 na odcinku Włyn – Warta	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	-1	0	-1	1	-6	II	TAK
24.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 710 na odcinku Warta – Błaszki	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	-1	-1	-1	1	-7	II	TAK
25.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 703 na odcinku Porczyny – Praga	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	-1	0	0	-1	1	-6	II	NIE
26.	Budowa obwodnicy Łęczycy w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 703	TD	N	-2	-2	1	1	0	-2	-2	2	-3	2	-5	II	TAK
27.	Budowa obwodnicy m. Piątek w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 702 i Nr 703	TD	N	-2	-2	1	1	0	-2	0	2	-2	2	-2	II	NIE
28.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 703 na odcinku Piątek – Brzozów	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	-1	0	-1	1	-6	II	TAK



L.p.	Nazwa przedsięwzięcia	Dział tematyczny (transport: drogowy TD, kolejowy TK, publiczny zbiorowy TZ, towarowy TT)	Ocena wpływu zgeneralizowana pozytywny (P) negatywny (N), brak wpływu (B)	Powierzchnia ziemi, gleby	Wody powierzchniowe i podziemne	Klimat akustyczny	Klimat (czynniki klimatyczne)	Powietrze	Różnorodność biologiczna (w tym fauna i flora)	Obszary chronione, w tym Natura 2000	Zabytki	Krajobraz	Dobra materialne, ludzie	Suma punktów	Przedział	Kolizje inwestycji z obszarami objętymi ochroną prawną (zgodnie z ustawą o ochronie przyrody)
29.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 703 na odcinku Góra Św. Małgorzaty – Piątek	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	0	-1	-1	1	-6	II	NIE
30.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 703 na odcinku Chruślin – Łowicz	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	-1	0	-1	1	-6	II	TAK
31.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 473 na odcinku Łask – Teodory	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	-1	-1	-1	1	-7	II	TAK
32.	Rozbudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej Nr 473 z drogą powiatową Nr 2318E w Łasku	TD	N	-1	-1	-1	0	-1	0	0	0	0	1	-3	II	TAK
33.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 473 w m. Rusociny i m. Szydłów	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	0	0	-1	1	-5	II	NIE
34.	Budowa obwodnicy Uniejowa w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 473	TD	N	-2	-2	1	1	0	-2	0	1	-2	2	-3	II	NIE
35.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 746	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	0	-1	-1	1	-6	II	NIE
36.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 473 na odcinku Balin – Szadek	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	-1	-1	-1	1	-7	II	TAK
37.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 450 na odcinku Mirków-Wieruszów	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	0	-1	-1	1	-6	II	TAK
38.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 450 na odcinku przejścia przez Wyszaków	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	-1	-1	0	1	-6	II	TAK
39.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 450 na odcinku Mirków – Lubczyna	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	0	0	0	1	-4	II	TAK
40.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 450 na odcinku Wyszaków - gr. województwa	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	-1	0	0	1	-5	II	TAK
41.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 482 na odcinku skrzyżowanie z DK 74 – Sokolniki	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	0	0	-1	1	-5	II	NIE
42.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 486 na odcinku Wieluń - Działoszyn na odcinku Krzczów-Działoszyn	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	-1	0	-1	1	-6	II	TAK
43.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 716 na odcinku Rokiciny – Łaznów	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	0	-1	-1	1	-6	II	NIE
44.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 716 na odcinku Stefanów - Żakowice	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	0	-1	-1	1	-6	II	NIE
45.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 716 na odcinku przejścia przez Moszczenicę	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	0	0	0	1	-4	II	NIE
46.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 716 na odcinku Łaznów - Kielczówka	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	-1	-1	-1	1	-7	II	TAK
47.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 716 na odcinku Baby - Moszczenica	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	0	0	-1	1	-5	II	NIE
48.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 716 na odcinku Moszczenica - Piotrków Tryb.	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	0	0	-1	1	-5	II	NIE
49.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 469 na odcinku Gostków-Uniejów - I Etap - odcinek Stary Gostków-Kłódno	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	0	0	-1	1	-5	II	NIE
50.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 479 - ul. Uniejowska w Sieradzu - II Etap	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	0	0	0	1	-4	II	TAK
51.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 479 w m. Ralewice	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	0	0	0	1	-4	II	NIE
52.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 480 na odcinku Chociw-Klęcz	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	0	-1	-1	1	-6	II	TAK
53.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 480 na odcinku Widawa - Sieradz - I Etap - odcinek Widawa - Burzenin	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	-1	-1	0	-1	1	-7	II	TAK
54.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 482 na odcinku przejścia przez Zdunską Wołę	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	0	0	0	1	-4	II	NIE
55.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 484 Bełchatów – Kamieński - budowa wschodniej obwodnicy Bełchatowa	TD	N	-2	-1	-1	0	-1	-2	0	0	-2	2	-7	II	NIE
56.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 484 na odcinku Żelów - Bełchatów (realizacja etapami)	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	0	-1	-1	1	-6	II	NIE
57.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 485 na odcinku Wadlew - Bełchatów I Etap: Kącik - Bełchatów	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	0	-1	-1	1	-6	II	NIE
58.	Rozbudowa dróg wojewódzkich Nr 583 i Nr 573 Bedno - Żychlin - granica województwa, I Etap - rozbudowa skrzyżowania w m. Dobrzelin	TD	N	-1	-1	-1	0	-1	0	0	0	0	1	-3	II	NIE



L.p.	Nazwa przedsięwzięcia	Dział tematyczny (transport: drogowy TD, kolejowy TK, publiczny zbiorowy TZ, towarowy TT)	Ocena wpływu zgeneralizowana pozytywny (P) negatywny (N), brak wpływu (B)	Powierzchnia ziemi, gleby	Wody powierzchniowe i podziemne	Klimat akustyczny	Klimat (czynniki klimatyczne)	Powietrze	Różnorodność biologiczna (w tym fauna i flora)	Obszary chronione, w tym Natura 2000	Zabytki	Krajobraz	Dobra materialne, ludzie	Suma punktów	Przedział	Kolizje inwestycji z obszarami objętymi ochroną prawną (zgodnie z ustawą o ochronie przyrody)
59.	Rozbudowa dróg wojewódzkich Nr 583 i Nr 573 Bedno - Żychlin - granica województwa, II Etap - odcinek Żychlin - granica województwa	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	0	0	-1	1	-5	II	NIE
60.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 702 Piątek - Zgierz - II Etap (odcinek Węzeł Zgierz na A2 - Zgierz)	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	0	0	-1	1	-5	II	NIE
61.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 704 na odcinku od ok. km 18+400 do ok. km 19+070 wraz z obiektem mostowym w m. Mikuły	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	0	0	-1	1	-5	II	NIE
62.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 715 na odcinku przejścia przez Budziszewice	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	0	-1	0	1	-5	II	NIE
63.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 715 na odcinku Regny - Budziszewice	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	0	-1	-1	1	-6	II	NIE
64.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 726 na odcinku od ok. km 13+600 do ok. km 14+550 wraz z rozbiórką i budową obiektu inżynierskiego w m. Sadykierz	TD	N	-2	-1	-2	0	-1	0	0	-1	-1	1	-7	II	NIE
65.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 726 na odcinku Opoczno-Żarnów - I Etap - odcinek Wąglany - Żelazowice wraz z budową obwodnicy m. Miedzna Drewniana	TD	N	-2	-1	-2	0	-1	0	0	-1	-2	1	-8	II	NIE
66.	"Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 726 na odcinku Inowódz - węzeł autostradowy S8 w m. Rawa Mazowiecka - I Etap - odcinek Inowódz - Rzeczyca (realizacja odcinkami)"	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	-1	-1	0	-1	2	-6	II	TAK
67.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 742 na odcinku przejścia przez Bąkową Górę	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	0	-1	-1	1	-6	II	TAK
68.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 784 na odcinku Stanisławice - Pławno	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	0	-1	0	1	-5	II	NIE
69.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 784 w m. Ciężkowice	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	0	-1	0	1	-5	II	NIE
70.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 785 na odcinku Silnica - Silniczka	TD	N	-1	-1	-2	0	-1	0	-1	0	-1	1	-6	II	TAK
71.	Budowa drogi dojazdowej do terminala lądowego drogowo - kolejowego MULTIMODAL TERMINAL MIRATRANS	TD	N	-1	-2	-2	1	-2	-1	0	0	-1	1	-7	II	NIE
72.	Likwidacja wykluczenia komunikacyjnego w Łódzkiem – budowa i modernizacja dróg powiatowych i gminnych*	TD	N	-1	-1	-1	0	-1	-1	-1	-1	-1	2	-6	II	TAK
73.	Budowa tunelu dalekobieżnego w Łodzi wraz z włączeniem w linię nr 14	TK	N	-3	-3	0	1	2	-3	0	-1	0	2	-4	II	NIE
74.	Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź Niciarniana bez odcinka w obrębie Węzła kolejowego CPK	TK	N	-3	-2	-3	1	2	-3	-3	-2	-3	2	-14	III	TAK
75.	Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Łódź – Sieradz Północny	TK	N	-3	-2	-3	1	2	-3	-2	-1	-3	2	-12	III	TAK
76.	Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Sieradz – Kalisz – Pleszew	TK	N	-3	-2	-3	1	2	-3	0	-2	-3	2	-11	III	NIE
77.	Budowa linii kolejowej nr 86 na odc. Sieradz Północny – Kępno	TK	N	-3	-2	-3	1	2	-3	-2	-2	-3	2	-13	III	TAK
78.	Prace na linii kolejowej CE 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo - faza II	TK	N	-1	-1	-1	0	0	-1	-1	-1	0	1	-5	II	TAK
79.	Prace w ciągu CE 65 na odcinku Zduńska Wola – Inowrocław – Tczew LCS Zduńska Wola Karsznice	TK	N	-1	-1	-1	0	0	-1	-1	-1	0	1	-5	II	TAK
80.	Prace na linii kolejowej CE 20 na odcinku Skierniewice – Pilawa – Łuków	TK	N	-1	-1	-1	0	0	-1	-1	0	0	1	-4	II	TAK
81.	Prace na linii kolejowej CE 20 na odcinku Łowicz Główny – Skierniewice	TK	N	-1	-1	-1	0	0	-1	0	-1	0	1	-4	II	TAK
82.	Modernizacja przystanku kolejowego – Bedoń	TK	B	-1	-1	-1	0	1	0	0	0	0	1	-1	II	TAK
83.	Modernizacja przystanku kolejowego – Justynów	TK	B	-1	-1	-1	0	1	0	0	0	0	1	-1	II	TAK





L.p.	Nazwa przedsięwzięcia	Dział tematyczny (transport: drogowy TD, kolejowy TK, publiczny zbiorowy TZ, towarowy TT)	Ocena wpływu zgeneralizowana pozytywny (P) negatywny (N), brak wpływu (B)	Powierzchnia ziemi, gleby	Wody powierzchniowe i podziemne	Klimat akustyczny	Klimat (czynniki klimatyczne)	Powietrze	Różnorodność biologiczna (w tym fauna i flora)	Obszary chronione, w tym Natura 2000	Zabytki	Krajobraz	Dobra materialne, ludzkie	Suma punktów	Przedział	Kolizje inwestycji z obszarami objętymi ochroną prawną (zgodnie z ustawą o ochronie przyrody)
84.	Modernizacja Łódzko - Kolszkowskiego Węzła Kolejowego wraz ze stacją Łódź Olechów	TK	N	-1	-2	-2	0	1	-1	-1	-1	0	2	-5	II	TAK
85.	Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki – Skarżysko Kamienna	TK	N	-1	-1	-1	0	0	-1	-1	-1	-1	2	-5	II	TAK
86.	Budowa nowego przystanku kolejowego - Tomaszówek	TK	N	-1	-1	-1	0	1	-1	0	0	-1	1	-3	II	NIE
87.	Modernizacja przystanku kolejowego – Wykno	TK	N	-1	-1	-1	0	1	0	0	-1	0	1	-2	II	NIE
88.	Modernizacja przystanku kolejowego – Zaosie	TK	B	-1	-1	-1	0	1	0	0	0	0	1	-1	II	NIE
89.	Modernizacja przystanku kolejowego – Skrzyżki	TK	B	-1	-1	-1	0	1	0	0	0	0	1	-1	II	NIE
90.	Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Ostrów Wlkp., Etap II: Zduńska Wola – Ostrów Wielkopolski	TK	N	-1	-1	-1	0	1	0	-1	-1	0	1	-3	II	TAK
91.	Budowa nowego przystanku kolejowego – Izabelów	TK	N	-1	-1	-1	0	2	-1	0	0	-1	1	-2	II	NIE
92.	Budowa nowego przystanku kolejowego – Łódź Popieluszeki	TK	N	-1	-1	-1	0	2	-1	0	0	-1	1	-2	II	NIE
93.	Budowa nowego przystanku kolejowego - Czechy	TK	N	-1	-1	-1	0	2	-1	0	0	-1	1	-2	II	NIE
94.	Modernizacja linii kolejowej nr 33 na odcinku Kutno – Płock – Sierpc	TK	N	-1	-1	-1	0	0	0	0	-1	0	1	-3	II	NIE
95.	Zwiększenie dostępności magistrali E 20 i C-E 20 poprzez poprawę stanu technicznego przyległych linii kolejowych	TK	N	-1	-1	-1	0	0	0	0	0	0	1	-2	II	NIE
96.	Prace na linii kolejowej nr 181 Herby Nowe - Oleśnica, etap II: prace na odcinku Herby Nowe - Kępno - Hanulin	TK	N	-1	-1	-1	0	0	0	-1	-1	0	2	-3	II	TAK
97.	Prace na ciągu linii 22, 25 i 26 na odcinku Kolszki - Tomaszów Maz. - Radom - Łuków	TK	N	-1	-1	-1	0	0	0	0	-1	0	2	-2	II	TAK
98.	Poprawa przepustowości na odcinku Grodzisk Maz. - Skierniewice	TK	N	-1	-1	-1	0	1	-1	-1	0	0	1	-3	II	TAK
99.	Prace na linii 1 na odcinku Skierniewice - Częstochowa	TK	N	-1	-1	-1	0	0	-1	-1	-1	0	2	-4	II	TAK
100.	Budowa łącznicy pomiędzy liniami kolejowymi nr 16 i 17	TK	N	-1	-2	-3	0	1	-1	0	0	-1	1	-6	II	NIE
101.	Budowa linii łączącej Bełchatów z linią nr 131	TK	N	-2	-2	-3	1	2	-1	-1	-2	-3	2	-9	III	TAK
102.	Budowa linii łączącej linię kolejową nr 131 z Wieluniem	TK	N	-2	-2	-3	1	2	-1	-1	-2	-3	2	-9	III	TAK
103.	Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej Nr 24 na odcinku Piotrków Trybunalski – Bełchatów z wydłużeniem do Bogumiłowa	TK	N	-1	-1	-1	1	2	0	-1	-1	-1	2	-1	II	TAK
104.	Budowa węzła przesiadkowego wraz z budową budynku dworca kolejowego i niezbędną infrastrukturą do obsługi pasażerów (Bełchatów)	TZ	N	-1	-2	-1	0	0	0	0	0	-1	2	-3	II	NIE
105.	Usprawnienie kolejowego połączenia Łódź – Kutno poprzez budowę linii kolejowej lub modernizację istniejących linii	TK	N	-2	-2	-1	1	2	-2	-2	-2	-1	2	-7	II	TAK
106.	Budowa nowego przystanku kolejowego – Jedlicze koło Zgierza	TK	N	-1	-1	-1	0	2	-1	0	0	-1	1	-2	II	TAK
107.	Prace na odcinku Łódź - Zgierz - Łowicz / Bednary w celu zwiększenia przepustowości	TK	N	-1	-1	-1	0	0	-1	-1	-1	0	2	-4	II	TAK
108.	Budowa nowego przystanku kolejowego – Zgierz Rudunki	TK	N	-1	-1	-1	0	1	-1	0	0	-1	1	-3	II	NIE
109.	Budowa nowego przystanku kolejowego – Stare Grudze	TK	N	-1	-1	-1	0	1	-1	0	0	-1	1	-3	II	NIE
110.	Budowa nowego przystanku kolejowego – Główno Północne	TK	N	-1	-1	-1	0	1	-1	0	0	-1	1	-3	II	NIE
111.	Budowa linii Łódź - Bełchatów	TK	N	-2	-2	-3	1	2	-1	0	-2	-3	1	-9	III	NIE



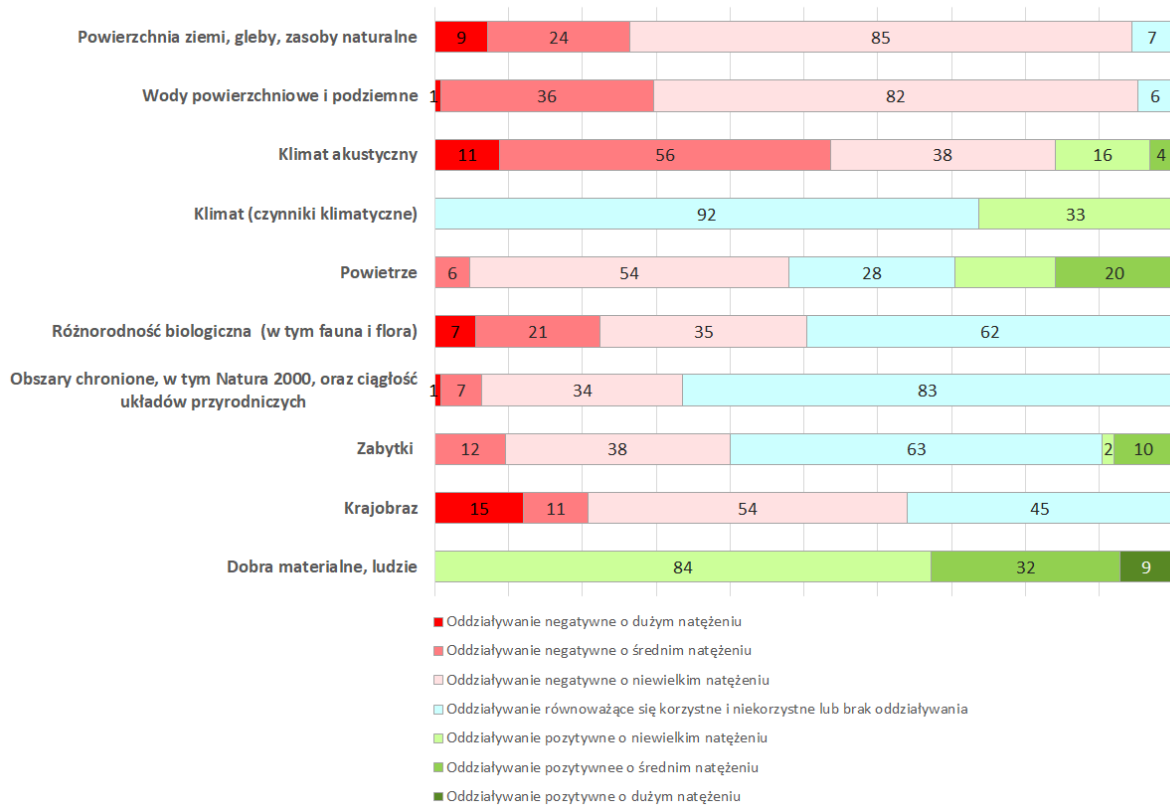
L.p.	Nazwa przedsięwzięcia	Dział tematyczny (transport: drogowy TD, kolejowy TK, publiczny zbiorowy TZ, towarowy TT)	Ocena wpływu zgeneralizowana pozytywny (P) negatywny (N), brak wpływu (B)	Powierzchnia ziemi, gleby	Wody powierzchniowe i podziemne	Klimat akustyczny	Klimat (czynniki klimatyczne)	Powietrze	Różnorodność biologiczna (w tym fauna i flora)	Obszary chronione, w tym Natura 2000	Zabytki	Krajobraz	Dobra materialne, ludzkie	Suma punktów	Przedział	Kolizje inwestycji z obszarami objętymi ochroną prawną (zgodnie z ustawą o ochronie przyrody)
112.	Przystanki realizowane w ramach projektu pod nazwą „Budowa nowych i modernizacja istniejących przystanków kolejowych na obszarze województwa łódzkiego” (w tym m.in. Biała Pajęczańska, Wistka, Dubidze, Pierki Dubidzkie, Brzeźnica nad Wartą, Ważne Młyny, Żakowice Południowe)	TK	N	-1	-1	-1	0	1	-1	0	0	-1	1	-3	II	NIE
113.	Dostosowanie CMK do prędkości 250 km/h Modernizacja linii kolejowej nr 4 - Centralna Magistrala Kolejowa	TK	N	0	0	-1	1	2	-1	-1	-1	0	3	5	I	TAK
114.	Budowa nowego przystanku kolejowego – Łódź Zarzew	TK	N	-1	-1	-1	0	1	-1	0	0	0	1	-2	II	TAK
115.	Rewitalizacja linii kolejowej Rogów Osobowy – Biała Rawska	TK	N	-1	-1	-1	0	1	-1	-1	2	-1	1	-2	II	TAK
116.	Włączenie miasta Rawa Mazowiecka do sieci kolejowej województwa łódzkiego	TK	N	-2	-2	-2	0	1	-2	-2	-2	-1	2	-12	III	TAK
117.	Likwidacja wykluczenia transportowego mieszkańców Gmin: Konstantynów Łódzki i Lutomierny, w oparciu o transport niskoemisyjny	TZ	P	0	0	2	1	2	0	0	0	0	3	8	I	NIE
118.	Likwidacja wykluczenia transportowego mieszkańców Gmin: Miasto Zgierz, Zgierz, Miasto Ozorków, Ozorków, w oparciu o transport niskoemisyjny	TZ	P	0	0	2	1	2	0	0	0	0	3	8	I	NIE
119.	Zielona transformacja Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej	TZ	P	0	0	1	1	2	0	0	0	0	1	5	I	NIE
120.	Likwidacja wykluczenia komunikacyjnego w Łódzkiem - spójny i zrównoważony system transportowy województwa łódzkiego: zakup autobusów hybrydowych	TZ	P	0	0	2	1	2	0	0	0	0	3	8	I	NIE
121.	Likwidacja wykluczenia komunikacyjnego w Łódzkiem - spójny i zrównoważony system transportowy województwa łódzkiego: zakup transportu kolejowego	TZ	P	0	0	2	1	2	0	0	0	0	3	8	I	NIE
122.	Budowa lub rozbudowa pasażerskich strategicznych węzłów intermodalnych na terenie miasta Łodzi, w tym Łódź Kaliska, Łódź Widzew, Łódź Chojny	TK	N	-1	-2	-2	1	-1	-1	0	0	0	3	-3	II	NIE
123.	Rozbudowa terminala kontenerowego Łódź - Olechów	TT	N	-1	-2	-3	0	-1	-1	0	0	-1	1	-8	II	NIE
124.	Budowa terminala multimodalnego w Zdunskiej Woli - Karsznicach	TT	N	-2	-2	-3	0	-1	-2	0	0	-3	1	-12	III	NIE
125.	Budowa centrum multimodalnego Łódź-Północ	TT	N	-2	-2	-3	0	-1	-2	0	0	0	1	-9	III	NIE

\*Brak możliwości identyfikacji w przestrzeni, jednak w odniesieniu do kryterium kolizji inwestycji z obszarami objętymi ochroną prawną (zgodnie z ustawą o ochronie przyrody) założono potencjalne ryzyko ich wystąpienia.

Źródło: opracowanie własne.

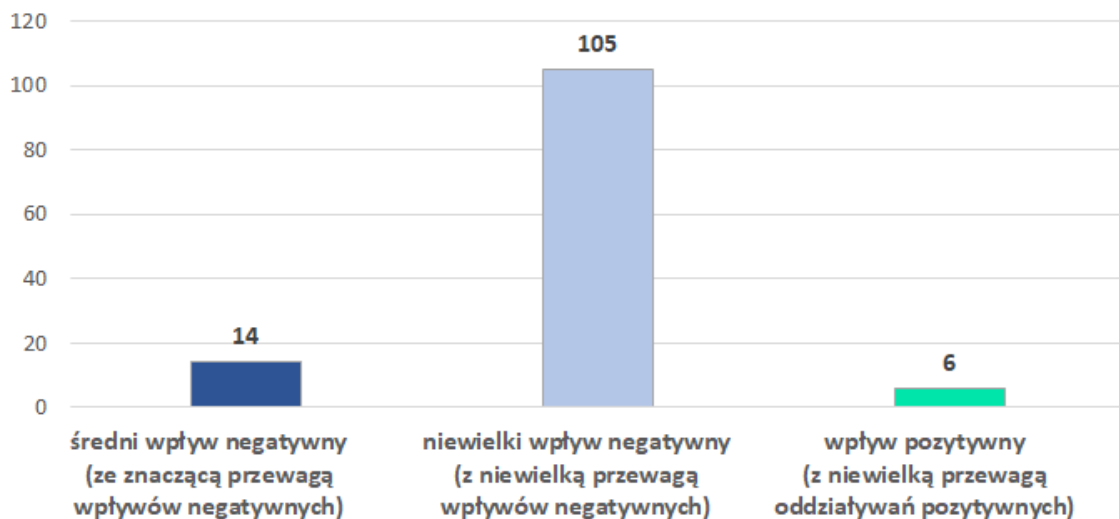


Rys. 54. Liczba inwestycji wskazanych w RPTWŁ według wpływu oddziaływania na poszczególne komponenty



Źródło: opracowanie własne.

Rys. 55. Liczba inwestycji wskazanych w RPTWŁ według stopnia oddziaływania na środowisko



Źródło: opracowanie własne.



Tab. 35. Charakterystyka zidentyfikowanych pozytywnych i negatywnych oddziaływań RPTWŁ na komponenty

KOMPONENTY PODDANE OCENIE	WPLYW NA KOMPONENT	
	SPOSÓB ODDZIAŁYWANIA POZYTYWNEGO	SPOSÓB ODDZIAŁYWANIA NEGATYWNEGO
Powierzchnia ziemi, gleby, zasoby naturalne	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• czasowe (na czas trwania robót budowlanych) zajęcie powierzchni gleby np. pod magazynowanie materiałów budowlanych, maszyn, itp.;</li> <li>• fizyczna ingerencja w podłoże, przejawiająca się degradacją gleby, zwłaszcza na etapie budowy;</li> <li>• zmiana ukształtowania terenu;</li> <li>• zwiększenie powierzchni antropogenicznych przekształceń powierzchni ziemi, zmiany ich funkcji;</li> <li>• powstanie trwałych form antropogenicznych tj. nasypy, wkopy, rowy odwadniające itd.;</li> <li>• zużycie zasobów naturalnych służących realizacji inwestycji wynikających z RPTWŁ;</li> <li>• wycinka drzew pod nowe inwestycje lub w związku z modernizacją istniejących inwestycji;</li> </ul>
Wody powierzchniowe i podziemne	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nadmierne odwodnienie terenów podczas prac budowlanych przy realizacji infrastruktury liniowej i punktowej;</li> <li>• istnienie problemu ze ściekami z budowy oraz bytowymi przy realizacji infrastruktury liniowej i punktowej;</li> <li>• w przypadku dróg lub linii kolejowych - powstanie infrastruktury liniowej będącej potencjalnym źródłem zanieczyszczenia wód;</li> <li>• w odniesieniu do dróg, węzłów, przystanków, terminali intermodalnych - zmiana warunków odpływu wód z terenów utwardzonych;</li> </ul>
Klimat akustyczny	<ul style="list-style-type: none"> <li>• w przypadku budowy obwodnic nastąpi przeniesienie hałasu z centrów miast na tereny je okalające;</li> <li>• wprowadzenie transportu niskoemisyjnego skutkujące wyciszeniem i ekologizacją taboru autobusowego oraz popularyzacją nieszkodliwych akustycznie pojazdów elektrycznych;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• w odniesieniu do nowej infrastruktury liniowej i punktowej – generowanie hałasu z różnych źródeł na etapie prac budowlanych;</li> <li>• w przypadku dużych dróg i linii kolejowych - wzrost uciążliwości akustycznej nowej wybudowanej infrastruktury;</li> <li>• w odniesieniu do małych dróg i linii kolejowych - powstanie szeregu mniejszych liniowych źródeł hałasu jako nowych powiązań komunikacyjnych różnej rangi;</li> <li>• utworzenie terminali intermodalnych jako ognisk uciążliwości akustycznych generowanych podczas prac przeładunkowych i ruchu środków transportu;</li> <li>• w przypadku budowy przystanków - wzrost liczby punktowych źródeł hałasu komunikacyjnego;</li> <li>• w odniesieniu do rozbudowy dróg - powiększenie przepustowości liniowej infrastruktury transportowej prowadzące do zwiększenia hałasu;</li> <li>• w przypadku budowy ulic - usprawnienie i upłynnienie ruchu ulicznego prowadzące do zwiększenia prędkości przewozowych a tym samym generowania większych wartości hałasu;</li> </ul>
Klimat (czynniki klimatyczne)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• budowa obwodnic, budowa i przebudowa skrzyżowań, budowa rond, „antyzatok” autobusowych - przyczynią się do poprawy płynności ruchu na drogach obsługujących obszary miast i ich strefy podmiejskie, a to z kolei wpłynie pozytywnie na ograniczenie emisji pyłów w miastach;</li> <li>• w przypadku rozwoju przestrzeni przyjaznych; niezmotoryzowanym (np. ciągi piesze, przestrzenie publiczne, woonerfy), dzięki aranżowanym terenom zieleni mniej odczuwalne, przez mieszkańców terenów zurbanizowanych, będą skutki suszy oraz fal upałów;</li> <li>• zwiększenie dostępności transportowej dzięki inwestycjom w infrastrukturę kolejową pozwoli na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• brak</li> </ul>



Powietrze	<ul style="list-style-type: none"> <li>w przypadku budowy linii i przystanków kolejowych - zmniejszenie emisji zanieczyszczeń liniowych poprzez przełożenie ruchu samochodowego na bardziej ekologiczny transport kolejowy;</li> <li>ograniczenie emisji zanieczyszczeń ze środków transportu poprzez upowszechnienie ekologicznego taboru autobusowego oraz rozwiązań w postaci samochodów elektrycznych (transport niskoemisyjny);</li> <li>w przypadku budowy ścieżek rowerowych – ograniczenie emisji zanieczyszczeń poprzez umożliwienie zamiany środków transportu na bardziej ekologiczne;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>w odniesieniu do budowy i rozbudowy dróg różnej kategorii oraz obwodnic – zwiększenie emisji zanieczyszczeń powietrza związane ze wzrostem ruchu samochodowego;</li> </ul>
Różnorodność biologiczna (w tym fauna i flora)	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnej, skutkujące zmniejszeniem areatu siedlisk roślin i zwierząt;</li> <li>pogorszenie w różnym stopniu warunków siedliskowych, zwłaszcza poprzez ograniczenie powierzchni siedlisk i ich ciągłości, prowadzące do zubożania ekosystemów w efekcie zwiększonej antropopresji;</li> </ul>
Obszary chronione, w tym Natura 2000 oraz ciągłość przyrodnicza	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>pogorszenie warunków siedliskowych (m.in. w wyniku ograniczenia powierzchni siedlisk przyrodniczych i populacji gatunków będących przedmiotami ochrony obszarów chronionych) oraz antropopresja (w tym pogorszenie warunków akustycznych), prowadząca do zubożenia różnorodności biologicznej warunkującej zachowanie ciągłości układów przyrodniczych;</li> </ul>
Zabytki	<ul style="list-style-type: none"> <li>poprawa stanu zachowania obszarów i obiektów zabytkowych poprzez zmniejszenie uciążliwości pochodzenia komunikacyjnego (np. w postaci drgań i zanieczyszczeń) na skutek redukcji obciążenia ruchem pojazdów mechanicznych;</li> <li>poprawa stanu zachowania elementów zabytkowej infrastruktury w ramach inwestycji kolejowych dotyczących m.in. modernizacji dworców i linii wąskotorowych;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>naruszenie zasięgu stanowisk archeologicznych;</li> <li>pogorszenie stanu zachowania zabytków poprzez utrwalenie w ich sąsiedztwie uciążliwości pochodzenia komunikacyjnego (np. w postaci drgań i zanieczyszczeń) w skutek zwiększania parametrów dróg;</li> <li>niekorzystne zmiany w wyglądzie otoczenia zabytków w skutek sytuowania koniecznych elementów infrastruktury drogowej;</li> </ul>
Krajobraz	<ul style="list-style-type: none"> <li>brak</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>dysharmonia w krajobrazie wywołana liniowymi obiektami infrastruktury drogowej lub kolejowej oraz wielkogabarytowymi i wielkopowierzchniowymi obiektami terminali intermodalnych;</li> </ul>
Dobra materialne, ludzie	<ul style="list-style-type: none"> <li>wzrost wartości nieruchomości (gruntów i budynków) z uwagi na poprawę dostępności komunikacyjnej;</li> <li>wzrost przychodów podmiotów gospodarczych ze względu na poprawę jakości dróg, a co za tym idzie zmniejszenie kosztów transportu;</li> <li>wzrost poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu komunikacyjnego z uwagi na tworzenie odpowiedniej infrastruktury transportowej;</li> <li>ograniczenie zagrożeń dla zdrowia człowieka ze względu na inwestycje ograniczające ilość zanieczyszczeń;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zawłaszczanie terenów zieleni pełniących ważne funkcje ekologiczne na terenach zurbanizowanych (np. ogrody działkowe w centrach dużych miast) i przeznaczanie ich na funkcje komunikacyjne;</li> </ul>

Źródło: opracowanie własne.



### 3. OCENA REALIZACJI ZAPISÓW RPTWŁ NA FORMY OCHRONY PRZYRODY

Ocenę realizacji zapisów wynikających z programu RPTWŁ na cele, przedmioty i obowiązujące zakazy w wielkopowierzchniowych formach ochrony przyrody (tj. parkach krajobrazowych, obszarach chronionego krajobrazu i zespołach przyrodniczo-krajobrazowych<sup>174</sup>) przeprowadzono dla obszarów posiadających aktualne podstawy prawne<sup>175</sup>. Analiza została przygotowana na zasadzie porównawczej kierunków działań w ramach celów strategicznych, których realizacja może potencjalnie negatywnie oddziaływać na daną formę ochrony przyrody, z uwzględnieniem obowiązujących zakazów. Przyjęto również zasadę, że jeżeli cel strategiczny kwalifikował się do odstępstw od zakazu, nie został wówczas wskazany. Wyjątek stanowiły te cele, które mogą kwalifikować się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco i potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko<sup>176</sup>. Ocena została zawarta w załączniku 6 i należy dodać, że nie objęła ona otulin parków krajobrazowych, ze względu na fakt, że zakazy, do których się odnosi, obowiązują jedynie w granicach parków. Analiza nie uwzględnia form ochrony przyrody o niewielkiej powierzchni (rezerwatów przyrody, stanowisk dokumentacyjnych, użytków ekologicznych) oraz obszarów Natura 2000, do których odniesiono się w Rozdziale V.2.

Prognoza oddziaływań na środowisko realizacji zapisów programu RPTWŁ przewiduje potencjalne negatywne oddziaływanie na obowiązujące zakazy oraz cele i przedmioty ochrony parków krajobrazowych, obszarów chronionego krajobrazu i zespołów przyrodniczo-krajobrazowych. **Potencjalny negatywny wpływ** zachodzić może głównie podczas realizacji działań zawartych w celach strategicznych i kierunkach działań:

- CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ (1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego, działanie: Budowa i rozbudowa linii kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wykluczonych (w tym np.: elektryfikacja, łącznice, infrastruktura punktowa służąca ruchowi kolejowemu, linie wąskotorowe)),
- CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIAJĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA (2.1. Zwiększenie dostępności transportowej, działania: Budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej i kolejowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) szczególnie na kierunku południowo-wschodnim; Zapewnienie połączeń lotniczych krajowych i międzynarodowych, w tym wspieranie realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego komponentów transportowych; Zapewnienie sprawnych powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T) oraz poprawa parametrów dróg krajowych i wojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z województwami sąsiednimi.

W załączniku 6 sformułowano propozycję działań o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na wielkopowierzchniowe formy ochrony przyrody (parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe). Są to m.in.:

- minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,
- utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą i zachowanie drożności systemów dolinnych,
- ochrona i tworzenie retencji naturalnej m.in. dolinnej (w tym polderowej),
- utrzymanie i zwiększanie powierzchni terenów zieleni, przewietrzających, zalesień, zadrzewień i zakrzewień,

<sup>174</sup> Analizie poddano łącznie 32 wielkopowierzchniowe formy ochrony przyrody: 4 parki krajobrazowe (Wzniesień Łódzkich, Międzyrzeczka Warty i Widawki, Sulejowski, Załęczański), 10 obszarów chronionego krajobrazu (Brąszewicki, Dolina Chojnatki, Dolina Proсны, Doliny Wolbórki, Doliny Widawki, Nadwarciański, Nadwarciański, Piliczański, Pradoliny Warszawsko – Berlińskiej, Przedborski, Dolina Miazgi pod Andrespołem) oraz 18 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych (Sucha Dolina w Moskulach, Dolina Sokołówni, Międzyrzecze Neru i Dobrzyńki, Źródła Neru, Luciejów, Zabytkowy Park Podworski w Czepowie Dolnym, Ruda Willowa, Sędziejowice, Strefa Krawędziowa Doliny Rzeki Warty, Uroczysko Zieleni, Lipickie Błota, Park Zabytkowy w miejscowości Sokolniki, Park Zadzim, Parki Złoczewskie, Poddębicki, Zabytkowy Park w Buczku, Renesansowe Założenie Pałacowo-Parkowe w Działoszynie, Niemysłów). W przypadku Spalskiego oraz Bolimowskiego Parku Krajobrazowego zakazy zawarte w rozporządzeniach zostały uchylone wyrokami: Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi w Imieniu Rzeczypospolitej Polskiej nr sygn. akt IISA/ŁD266/15 z dnia 17 czerwca 2015 r. (Dz.U.W.Ł. z 7 września 2015 r., poz. 3466) oraz Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi w Imieniu Rzeczypospolitej Polskiej nr sygn. akt IISA/ŁD265/15 z dnia 17 czerwca 2015 r. (Dz.U.W.Ł. z 7 września 2015 r., poz. 3465). Jednakże na podstawie informacji uzyskanej od Zespołu Parków Krajobrazowych Województwa Łódzkiego, zgodnie z interpretacją Departamentu Prawnego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego, dla Spalskiego Parku Krajobrazowego zakazy obowiązują. W związku z powyższym, zgodnie z sugestią ZPKWŁ analogicznie w Prognozie potraktowano zakazy dla Bolimowskiego Parku Krajobrazowego.

<sup>175</sup> czyli dla wielkopowierzchniowych form ochrony przyrody, których akty prawne ukazały się po wejściu w życie ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. (t.j. Dz.U. z 2017 r., poz. 131).

<sup>176</sup> Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019, poz. 1839).



- ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,
- budowa sztucznych i naturalnych ekranów akustycznych,
- wprowadzanie zieleni o funkcji przesłaniającej i izolującej dla funkcji uciążliwych dla środowiska oraz obiektów dysharmonijnych i deformujących krajobraz,
- preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,
- możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko,
- ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,
- ochrona obszarów źródłkowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradła oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych.

Zapisy celów strategicznych, kierunków działań oraz wybranych działań programu RPTWŁ, które mogą w sposób **minimalny negatywny** oddziaływać na obowiązujące zakazy oraz cele i przedmioty ochrony parków krajobrazowych, obszarów chronionego krajobrazu i zespołów przyrodniczo-krajobrazowych to: CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO (3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej, działania: Budowa, przebudowa i rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości; Budowa obwodnic miejscowości).

Katalog najważniejszych środków zapobiegawczych lub minimalizujących negatywne oddziaływania na **obszary chronione, w tym Natura 2000** obejmuje:

- prowadzenie liniowych elementów infrastrukturalnych przez korytarze migracyjne, w tym doliny rzeczne w sposób ograniczający ilość ich przecięć z realizowaną inwestycją,
- unikanie lokalizacji liniowych elementów infrastrukturalnych wzdłuż korytarzy ekologicznych (preferowanie przecięcia dolin rzecznych w najwęższym ich miejscu),
- stosowanie przejść dla zwierząt w zależności od potrzeb, wybór optymalnych rozwiązań technicznych do występujących w sąsiedztwie danej inwestycji gatunków,
- przestrzeganie zasad ochrony (nienaruszania) elementów środowiska ważnych dla zachowania właściwego stanu korytarzy ekologicznych wzdłuż danego odcinka doliny cieku wodnego (zadrzewienia i zakrzaczenia, zbiorniki wodne, płaty roślinności szuwarowej, mokradła itp.),
- prowadzenie ewentualnej wycinki drzew poza okresem lęgowym ptaków,
- przeprowadzenie inwentaryzacji przyrodniczych poprzedzających realizację inwestycji,
- prowadzenie działań kompensacyjnych dla zagrożonych lub zniszczonych płatów siedlisk przyrodniczych - poprawa lub odtworzenie stanu zachowania,
- przywracanie/odtworzenie zagrożonych lub zniszczonych płatów siedlisk przyrodniczych,
- wprowadzenie ograniczeń czasowych wykonywania prac związanych z potrzebami ochrony cennych gatunków flory i fauny (m.in. okres rozrodu ptaaków, lęgu ptaków).

Dodatkowo w odniesieniu do **obszarów Natura 2000** sformułowano rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko:

- planowanie budowy infrastruktury należy poprzedzić szczegółową analizą wariantów lokalizacji przedsięwzięć w oparciu o aktualne rozpoznanie środowiska przyrodniczego,
- uwzględnienie wymogów ochrony środowiska, szczególnie ochrony gatunkowej, w organizacji prac budowlanych i harmonogramach realizacji inwestycji,
- ograniczenie wycinki drzew,
- zastosowanie odpowiednich systemowych rozwiązań w zakresie zatrzymywania wody w miejscu jej powstawania i oczyszczania wód opadowych spływających z nawierzchni dróg,
- zastosowanie rozwiązań umożliwiających zachowanie ciągłości korytarzy ekologicznych oraz szlaków migracji gatunków.

Ocenia się, że obecny kształt zapisów programu RPTWŁ pozwala na wskazanie jedynie pośrednich **pozytywnych** oddziaływań na obowiązujące zakazy oraz cele i przedmioty ochrony parków krajobrazowych, obszarów chronionego krajobrazu i zespołów przyrodniczo-krajobrazowych. Pozytywną rolę na obszary chronione, w tym Natura 2000 odgrywać będą trzy działania w ramach kierunku działań 4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym: wspieranie prac przygotowawczych w zakresie



inwestycji transportowych (m.in. opracowanie dokumentacji dla realizacji inwestycji); opracowanie strategicznych dokumentów w zakresie rozwoju systemu transportowego, w tym Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) oraz zintegrowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych. Jednocześnie ocena wpływu zapisów RPTWŁ na komponent obszary chronione, w tym Natura 2000 wykazała, że aż **79% działań charakteryzuje brak wpływu**.

Reasumując, formy ochrony przyrody, których **obowiązujące zakazy potencjalnie mogą być naruszone w wyniku realizacji zapisów RPTWŁ** to m.in.:

- parki krajobrazowe: Wzniesień Łódzkich, Sulejowski, Międzyrzecza Warty i Widawki, Załęczański;
- obszary chronionego krajobrazu: Brąszewicki, Dolina Chojnatki, Dolina Proсны, Doliny Wolbórki, Doliny Widawki, Nadwarciański, Piliczański, Pradoliny Warszawsko-Berlińskiej;
- zespoły przyrodniczo-krajobrazowe: Dolina Sokołówki, Międzyrzecze Neru i Dobrzyńki, Niemysłów, Renesansowe Założenie Pałacowo-Parkowe w Działoszynie.

Natomiast, formami ochrony przyrody, których **obowiązujące zakazy nie powinny zostać naruszone w wyniku realizacji zapisów RPTWŁ** są m.in.:

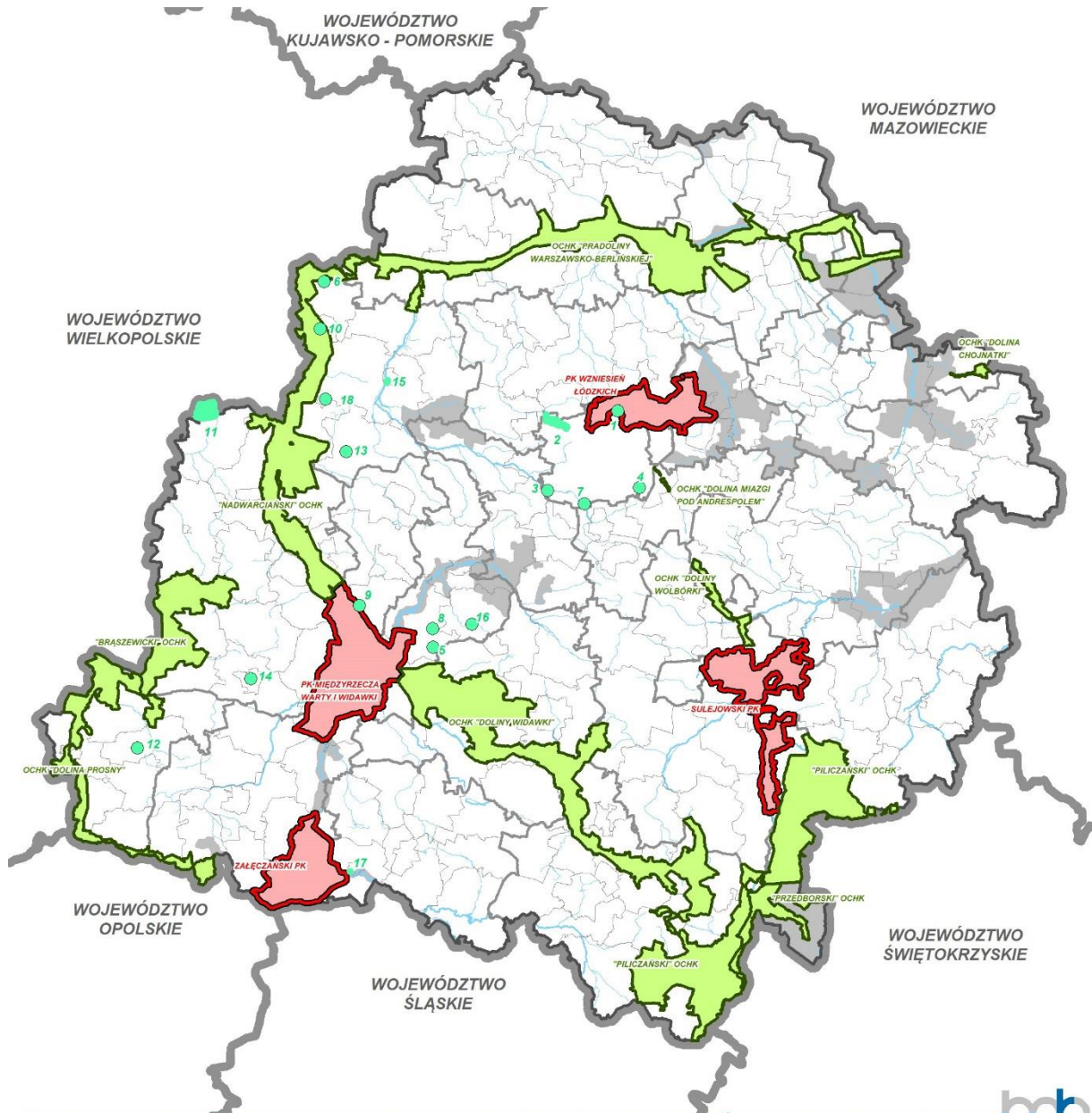
- obszary chronionego krajobrazu: Dolina Miazgi pod Andrespołem, Przedborski;
- zespoły przyrodniczo-krajobrazowe: Sucha Dolina w Moskulach, Źródła Neru, Luciejów, Zabytkowy Park Podworski w Czepowie Dolnym, Ruda Willowa, Sędziejowice, Strefa Krawędziowa Doliny Rzeki Warty, Uroczysko Zieleń, Lipickie Błota, Park Zabytkowy w miejscowości Sokolniki, Park Zadzim, Parki Złoczewskie, Poddębicki, Zabytkowy Park w Buczku.

Należy podkreślić, że zapisy programu RPTWŁ dostrzegają potrzebę bezpośredniego równoważenia, niwelowania i kompensacji negatywnych oddziaływań wynikających z innych działań. Istotne jest również przyjęcie założenia, że możliwość realizacji inwestycji w ramach działań uzależniona będzie od decyzji środowiskowych.





Rys. 56. Wielkopowierzchniowe formy ochrony przyrody poddane analizie (tj. parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu i zespoły przyrodniczo-krajobrazowe) w kontekście aktualności podstaw prawnych



- PARKI KRAJOBRAZOWE
- OBSZARY CHRONIONEGO KRAJOBRAZU
- ZESPOŁY PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWE
- POZOSTAŁE WIELKOPOWIERZCHNIOWE FORMY OCHRONY PRZYRODY, NIE POSIADAJĄCE AKTUALNYCH PODSTAW PRAWNYCH LUB DLA KTÓRYCH ZAKAZY UCHYLONO\*

**ZESPOŁY PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWE**

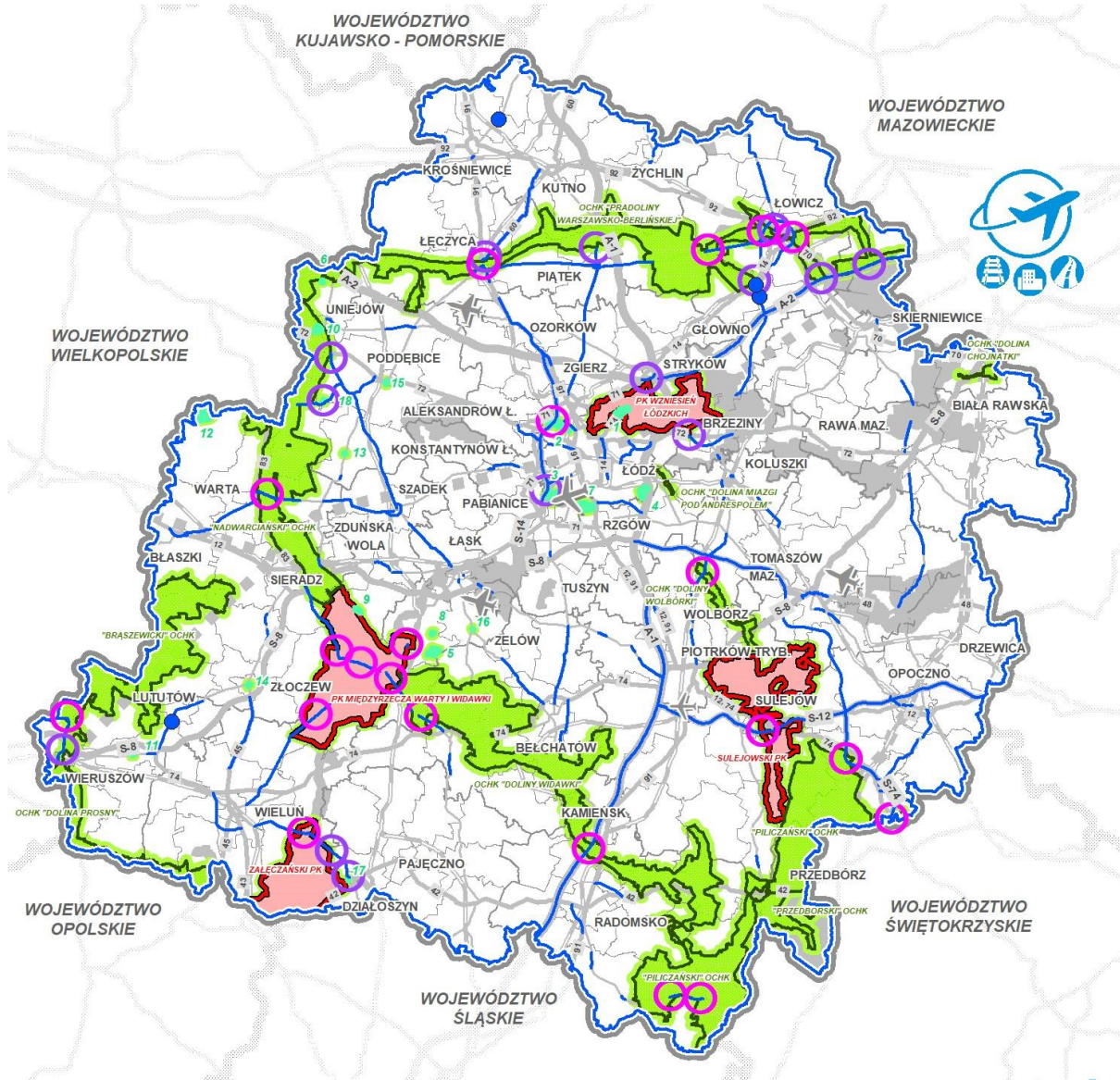
- |   |  |
|---|--|
| 1. SUCHA DOLINA W MOSKULACH                   | 9. STREFA KRAWĘDZIOWA DOLINY RZECI WARTY                   |
| 2. DOLINA SOKOŁÓWKI                           | 10. UROCZYSKO ZIELEN                                       |
| 3. MIEDZYRZECZE NERU I DOBRZYŃKI              | 11. LIPICKIE BŁOTA   |
| 4. ŹRÓDŁA NERU                                | 12. PARK ZABYTKOWY W MIEJSCOWOŚCI SOKOLNIKI                |
| 5. LUCIEJÓW                                   | 13. PARK ZADZIM  |
| 6. ZABYTKOWY PARK PODWORSKI W CZEPOWIE DOLNYM | 14. PARKI ZŁOCZEWSKIE                                      |
| 7. RUDA WILLOWA                               | 15. PODDEBICKI   |
| 8. SĘDZIEJOWICE                               | 16. ZABYTKOWY PARK W BUCZKU                                |
|   | 17. RENESANSOWE ZAŁOŻENIE PAŁACOWO-PARKOWE W DZIAŁOSZYŃCIE |
|   | 18. NIEMYSŁÓW  |

\* DLA BOLIŃOWSKIEGO I SPALSKIEGO PARKU KRAJOBRAZOWEGO ZAKAZY UCHYLONO WYROKIEM WSA Z DNIA 17 CZERWCA 2015 R. JEDNAKŻE NA PODSTAWIE INFORMACJI UZYSKANEJ OD ZESPOŁU PARKÓW KRAJOBRAZOWYCH WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO, ZGODNIE Z WYEBREJACJĄ DEPARTAMENTU PRANIEGO URZĘDU MARSZAŁKOWSKIEGO WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO, DLA SPALSKIEGO PK ZAKAZY OBOWIAZUJĄ, W ZWIĄZKU Z POWYŻSZYMI, ZGODNIE Z SUGESTIĄ ZPKWR, ANALOGICZNIE W PROGNOZIE POTRAKOWANO ZAKAZY DLA BOLIŃOWSKIEGO PK. NALEŻY PODKREŚLIĆ, ŻE NINIEJSZA PROGNOZA NIE ROZSTRZYGA POWYŻSZYCH WĄTPLIWOŚCI.

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 57. Inwestycje z zakresu infrastruktury drogowej z reprezentatywnego wykazu RPTWł, których potencjalny przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody (posiadającą aktualne zakazy) lub buforem 0,5 km od obszaru<sup>177</sup>



**ELEMENTY INFRASTRUKTURALNE**

	AUTOSTRADY I DROGI EKSPRESOWE
	DROGI KRAJOWE
	DROGI WOJEWÓDZKIE
	LINIE KOLEJOWE
	KOLEJ DUŻYCH PRĘDKOŚCI
	LOTNISKA CYWILNE
	LOTNISKA WOJSKOWE
	CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY KOMPONENTY: LOTNICZY, KOLEJOWY, MIASTOTWORCZY, DROGOWY

**FORMY OCHRONY PRZYRODY (Z AKTUALNYMI ZAKAZAMI):**

	PARKI KRAJOBRAZOWE
	OBSZARY CHRONIONEGO KRAJOBRAZU
	ZESPOŁY PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWE
	BUFOR (0,5 KM) OD FORMY OCHRONY PRZYRODY
	INWESTYCJE Z ZAKRESU INFRASTRUKTURY DROGOWEJ
	POZOSTAŁE WIELKOPOWIERZCHNIOWE FORMY OCHRONY PRZYRODY, NIE POSIADAJĄCE AKTUALNYCH PODSTAW PRAWNYCH LUB DLA KTÓRYCH ZAKAZY UCHYLONO*
	W FORMIE OCHRONY PRZYRODY/ TYLKO W BUFORZE (0,5 KM) OD FORMY OCHRONY PRZYRODY

**REJONY WYSTĘPIENIA KONFLIKTÓW PRZESTRZENNICH ZE WZGLĘDU NA PLANOWANĄ INWESTYCJĘ:**

**ZESPOŁY PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWE:**

1. SŁUCHA DOLINA W MOSKULACH
2. DOLINA SOKOŁÓWKI
3. MIĘDZYRZECZE NERU I DOBRZYŃKI
4. ŹRÓDŁA NERU
5. LUCIEJÓW
6. ZABYTKOWY PARK PODWORSKI W CZEPOWIE DOLNYM
7. RUDA WILLOWA
8. SĘDZIEJOWICE
9. STREFA KRAWĘDZIOWA DOLINY RZEKI WARTY
10. UROCZYSKO ZIELEN
11. PARK ZABYTKOWY W MIEJSCOWOŚCI SOKOLNIKI
12. LIPICKIE BŁOTA
13. PARK ZADZIM
14. PARKI ŁŹOCZEWSKIE
15. PODDEBICKI
16. ZABYTKOWY PARK W BUCZKU
17. RENESANSOWE ZAŁOŻENIE PALACOWO-PARKOWE W DZIAŁOSZYŃNIE
18. NIEMIŚLÓW

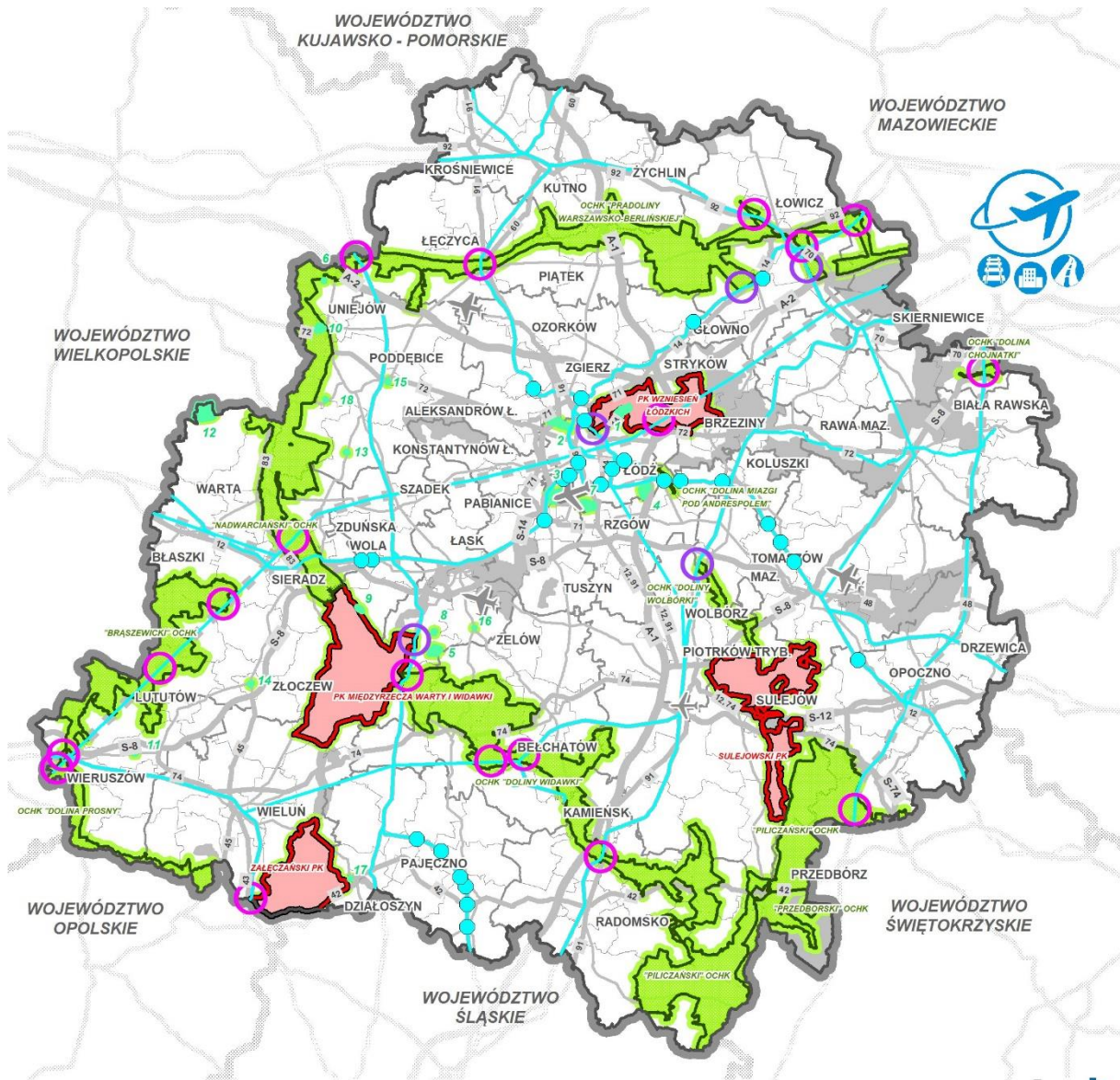
\* DLA BOLSZONÓWSKIEGO I SPALSKIEGO PARKU KRAJOBRAZOWEGO ZAKAZY UCHYLONO WPROWADZENIEM W SIA 17 CZERWCA 2016 R. JEDNAKŻE NA PODSTAWIE INFORMACJI UZYSKANEJ OD ZESPÓŁU PRAWÓW KRAJOBRAZOWYCH WŁADZ WOJEWÓDZKICH, ZOBOWIĄZANE SĄ INTERPRETACJA I SCHEMATYKUMENTU PRAWNEGO URZĘDU MARSZAŁKOWSKIEGO WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO, DLA SPALSKIEGO PK ZAKAZY OBYWUJĄ W ZWIĄZKU Z POWIĘZIENIEM, SPOSOBEM I SŁUŻEBNĄ, ANALIZOWANE W PROSIECIE POTRATOWANO ZAKAZY DLA BOLSZONÓWSKIEGO PK. NALICZY PODKREŚLIĆ, ŻE WNIĘSZCZA PROGNOZA NIE ROZSTRZYGA POWYŻSZYCH WĄTPLIWOŚCI.

Źródło: opracowanie własne.

<sup>177</sup> Załącznik graficzny nie uwzględnia form ochrony przyrody o niewielkiej powierzchni (rezerwatów przyrody, stanowisk dokumentacyjnych, użytków ekologicznych) oraz obszarów Natura 2000. Analizę kolizji przebiegu inwestycji z zakresu infrastruktury drogowej z reprezentatywnego wykazu RPTWł, których potencjalny przebieg koliduje przestrzennie z obszarami Natura 2000 lub buforem 1 km od obszaru Natura 2000 zawiera Rozdział V.2.



Rys. 58. Inwestycje z zakresu infrastruktury kolejowej z reprezentatywnego wykazu RPTWł, których potencjalny przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody (posiadającą aktualne zakazy) lub buforem 0,5 km od obszaru<sup>178</sup>



ELEMENTY INFRASTRUKTURALNE	
	AUTOSTRADY I DROGI EKSPRESOWE
	DROGI KRAJOWE
	DROGI WOJEWÓDZKIE
	LINIE KOLEJOWE
	KOLEJ DUŻYCH PRĘDKOŚCI
	LOTNISKA CYWILNE
	LOTNISKA WOJSKOWE
	CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY KOMPONENTY: LOTNICZY, KOLEJOWY, MIASTOTWÓRCZY, DROGOWY

FORMY OCHRONY PRZYRODY (Z AKTUALNYMI ZAKAZAMI):	
	PARKI KRAJOBRAZOWE
	OBSZARY CHRONIONEGO KRAJOBRAZU
	ZESPOŁY PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWE
	BUFOR (0,5 KM) OD FORMY OCHRONY PRZYRODY
	INWESTYCJE Z ZAKRESU INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ
	POZOSTAŁE WIELKOPOWIERZCHNIOWE FORMY OCHRONY PRZYRODY, NIE POSIADAJĄCE AKTUALNYCH PODSTAW PRAWNYCH LUB DLA KTÓRYCH ZAKAZY UCHYLONO*
	REJONY WYSTĘPOWANIA KONFLIKTÓW PRZESTRZENNYCH ZE WZGLĘDU NA PLANOWANĄ INWESTYCJĘ:
	W FORMIE OCHRONY PRZYRODY/ TYLKO W BUFORZE (0,5 KM) OD FORMY OCHRONY PRZYRODY

- ZESPOŁY PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWE:
1. SUCHA DOLINA W MOSKULACH
  2. DOLINA SOKÓŁKI
  3. MIĘDZYRZECZE NERU I DOBRZYŃKI
  4. ŹRÓDŁA NERU
  5. LUCIEJÓW
  6. ZABYTKOWY PARK PODWORSKI W CZEPOWIE DOLNYM
  7. RUDA WILLOWA
  8. SIEDZIEJOWICE
  9. STREFA KRAWĘDZIOWA DOLINY RZĘKI WARTY
  10. UROCZYSKO ZIELEN
  11. PARK ZABYTKOWY W MIEJSCOWOŚCI SOKOLNIKI
  12. LIPICKIE BŁOTA
  13. PARK ZADZIM
  14. PARKI ŹŁOCZEWSKIE
  15. PODDEBICE
  16. ZABYTKOWY PARK W BUCZKU
  17. RENESANSOWE ZAŁOŻENIE PAŁACOWO-PARKOWE W DZIAŁOSZYŃ
  18. NIEMIŚLÓW

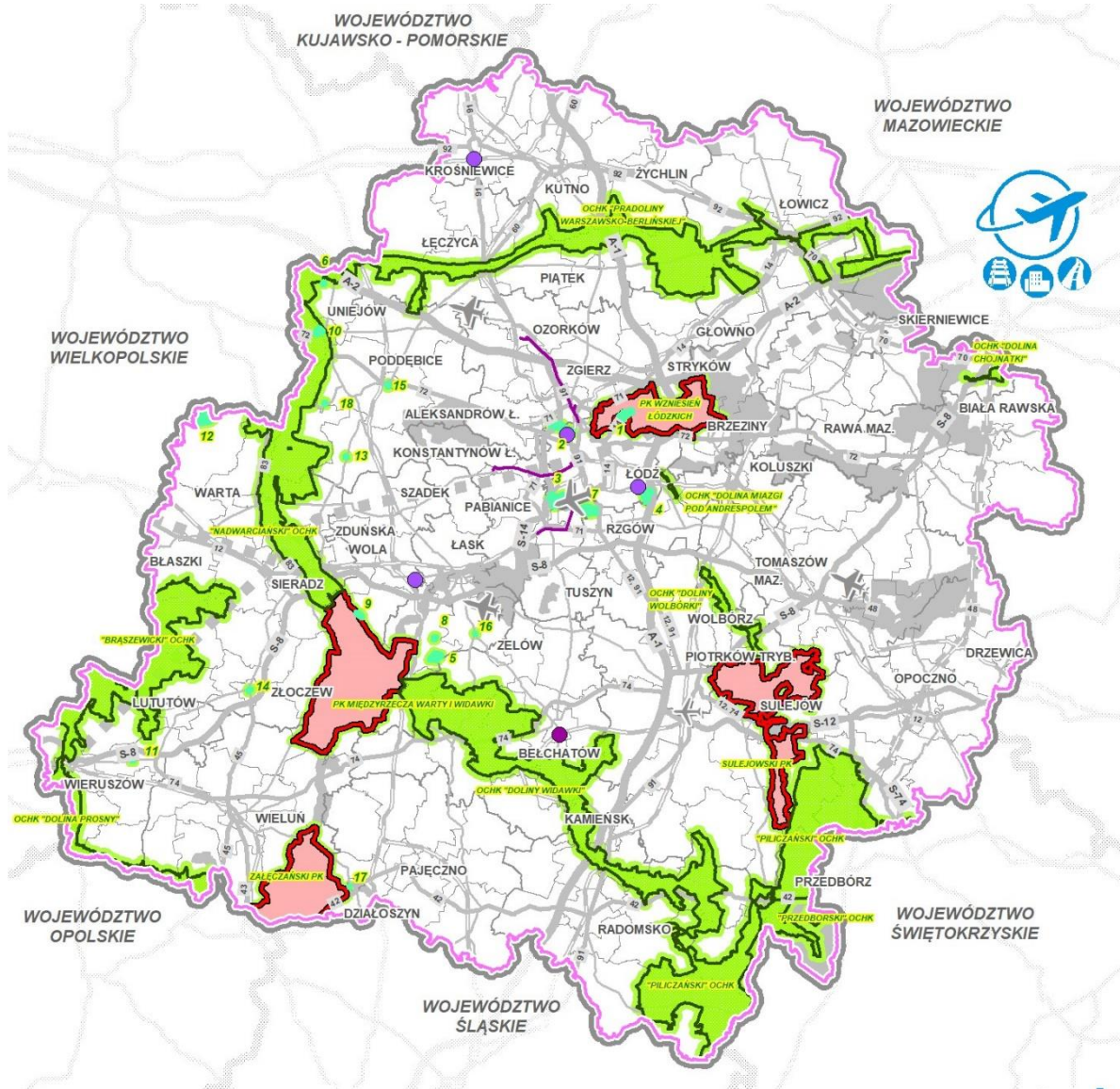
\* DLA BOKUMIŃSKIEGO I SPALISKIEGO PARKU KRAJOBRAZOWEGO ZAKAZY UCHYLONO WYKONANEM WISA Z DNIA 17 CZERWCA 2015 R.  
\* SZKARNEŁA W PODKRAJOWIE WYKONANEM WISY W DZ. 10/10/2015 R. W ZWIĄZKU Z POWYŻSZYM ZODJĘCIEM Z INTERPRETACJĄ DEPARTAMENTU PRAWNEGO URZĘDU MARSZAŁKOWEGO WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO DLA SPALISKIEGO PK ZAKAZY OBOWIAZUJĄ W ZWIĄZKU Z POWYŻSZYM ZODJĘCIEM Z SUGESTIĄ SPRAW. ANALOGICZNE W PROGNOZIE POTRĄKOWANO ZWIĄTKI DLA POLSKIEGO WYKONANEM WISY W DZ. 10/10/2015 R. W ZWIĄZKU Z POWYŻSZYM ZODJĘCIEM Z SUGESTIĄ SPRAW. ANALOGICZNE W PROGNOZIE POTRĄKOWANO NA LECY PODKRAJOWIE, JEŻELI NIEJESTY PROGNOZA NIE ROZSTRZYGA POWYŻSZYCH WĄTPLIWOŚCI

Źródło: opracowanie własne.

<sup>178</sup> Załącznik graficzny nie uwzględnia form ochrony przyrody o niewielkiej powierzchni (rezerwatów przyrody, stanowisk dokumentacyjnych, użytków ekologicznych) oraz obszarów Natura 2000. Analizę kolizji przebiegu inwestycji z zakresu infrastruktury kolejowej z reprezentatywnego wykazu RPTWł, których potencjalny przebieg koliduje przestrzennie z obszarami Natura 2000 lub buforem 1 km od obszaru Natura 2000 zawiera Rozdział V.2.



Rys. 59. Inwestycje z zakresu węzłów przesiadkowych, infrastruktury tramwajowej, taboru oraz transportu towarowego z reprezentatywnego wykazu RPTWŁ, których potencjalny przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody (posiadającą aktualne zakazy) lub buforem 0,5 km od obszaru<sup>179</sup>



ELEMENTY INFRASTRUKTURALNE

- AUTOSTRADY I DROGI EKSPRESOWE
- DROGI KRAJOWE
- DROGI WOJEWÓDZKIE
- LINIE KOLEJOWE
- KOLEJ DUŻYCH PRĘDKOŚCI
- LOTNISKA CYWILNE
- LOTNISKA WOJSKOWE
- CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY KOMPONENTY: LOTNICZY, KOLEJOWY, MIASTOTWÓRCZY, DROGOWY

FORMY OCHRONY PRZYRODY (Z AKTUALNYMI ZAKAZAMI):

- PARKI KRAJOBRAZOWE
- OBSZARY CHRONIONEGO KRAJOBRAZU
- ZESPOŁY PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWE
- BUFOR (0,5 KM) OD FORMY OCHRONY PRZYRODY
- INWESTYCJE Z ZAKRESU WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH, INFRASTRUKTURY TRAMWAJOWEJ
- INWESTYCJE W TABOR
- INWESTYCJE Z ZAKRESU TRANSPORTU TOWAROWEGO
- POZOSTAŁE WIELKOPOWIERZCHNIOWE FORMY OCHRONY PRZYRODY, NIE POSIADAJĄCE AKTUALNYCH PODSTAW PRAWNYCH LUB DLA KTÓRYCH ZAKAZY UCHYLONO\*
- BRAK KONFLIKTÓW PRZESTRZENNICH PLANOWANYCH INWESTYCJI Z ZAKRESU WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH, INFRASTRUKTURY TRAMWAJOWEJ, TABORU ORAZ TRANSPORTU TOWAROWEGO Z FORMAMI OCHRONY PRZYRODY

ZESPOŁY PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWE:

1. SUCHA DOLINA W MOSKULACH
2. DOLINA SOKOLÓWKI
3. MIĘDZYRZECZE NERU I DOBRZYŃKI
4. ŹRÓDŁA NERU
5. LUCIEJÓW
6. ZABYTKOWY PARK PODWORSKI W CZEPOWIE DOLNYM
7. RUDA WILLOWA
8. SEDZIEJOWICE
9. STREFA KRAWĘDZIOWA DOLINY RZEKI WARTY
10. UROCZYSKO ZIELEN
11. PARK ZABYTKOWY W MIEJSCOWOŚCI SOKOLNIKI
12. LIPICKIE BŁOTA
13. PARK ZADZIM
14. PARKI ZŁOCZEWSKIE
15. PODDEBICKI
16. ZABYTKOWY PARK W BUCZKU
17. RENESANSOWE ZAŁOŻENIE PALACOWO-PARKOWE W DZIAŁOSZYŃNIE
18. NIEMYSŁÓW

\*DLA BOLSOWSKIEGO I SPALSKIEGO PARKU KRAJOBRAZOWEGO ZAKAZY UCHYLONO WYNIKŁEM WRAZ Z DZIAŁ. 17 CZĘŚCIĄ 6§18§8. JEDYNAKŻE NA PODSTAWIE INFORMACJI UŻYTKOWEJ OD ZESPOŁU PARKÓW KRAJOBRAZOWYCH WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO, ZDOJWIE Z INTERPRETACJI ODPARTAMENTU PRACOWNIKÓW URZĘDU MARSZAŁKOWSKIEGO WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO, DLA SPALSKIEGO PK ZAKAZY OBRONIAJĄ W ZWIĄZKU Z POWIĘKSZĄ SIĘCZONĄ I SUGERUJĄ ZMIANĄ ANALOGICZNE W PROSIEDE POTWÓDZANO ZAKAZY DLA BOLSOWSKIEGO PK. NALICZĄC PODDEBICKI, ZE WNIĘSZA PROGNOZA NIE ROZSTRZYGA POWYŻSZYCH WĄTPLIWOŚCI.

Źródło: opracowanie własne.

<sup>179</sup> Załącznik graficzny nie uwzględnia form ochrony przyrody o niewielkiej powierzchni (rezerwatów przyrody, stanowisk dokumentacyjnych, użytków ekologicznych) oraz obszarów Natura 2000. Analizę kolizji przebiegu inwestycji z zakresu publicznego transportu drogowego oraz transportu towarowego z reprezentatywnego wykazu RPTWŁ, których potencjalny przebieg koliduje przestrzennie z obszarami Natura 2000 lub buforem 1 km od obszaru Natura 2000 zawiera Rozdział V.2.



## VI. PRZEWIDYWANE ODDZIAŁYWANIA SKUMULOWANE I ICH WPŁYW NA ŚRODOWISKO WYNIKAJĄCE Z ZAPISÓW RPTWŁ

Zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt 2e) ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko<sup>180</sup> Prognoza określa, analizuje i ocenia przewidywane znaczące oddziaływania, w tym m.in. oddziaływania skumulowane, zapisów programu RPTWŁ na cele i przedmiot obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, jak również na poszczególne elementy środowiska.

Oddziaływania skumulowane są określane jako rodzaj zmiany w środowisku, wywołany wpływem danego rodzaju działań, w połączeniu z innymi działaniami, które wystąpiły w przeszłości, zachodzą obecnie lub wystąpią w przyszłości, i które powodować będą łączne efekty. Oddziaływanie skumulowane jest modyfikowane przez szereg czynników, m.in.: rodzaj technologii, lokalizację oraz charakter działania wraz z czasem trwania.

W szczególnych przypadkach oddziaływania skumulowane mogą być skutkiem nawarstwienia się działań, które dodane do siebie mogą powodować duże negatywne efekty i charakteryzować się większą intensywnością oddziaływania niż gdyby wystąpiły pojedynczo.

Na potrzeby niniejszej Prognozy dokonano analizy oddziaływań skumulowanych w odniesieniu do poszczególnych działań, w zapisach których stwierdzono nakładanie się zarówno negatywnych, minimalnych negatywnych, jak i pozytywnych oddziaływań<sup>181</sup>. We wszystkich **oddziaływaniach skumulowanych przeważają wpływy korzystne. Najwięcej negatywnych oddziaływań skumulowanych** odnotowano w odniesieniu do działań w ramach 2 celu strategicznego REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄJĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA, natomiast najwięcej pozytywnych oddziaływań skumulowanych zdiagnozowano dla 1 celu strategicznego ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ oraz 4 celu strategicznego EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU.

Tab. 36. Oddziaływania skumulowane w ramach działań, kierunków działań i celów strategicznych programu RPTWŁ

Cele strategiczne, kierunki działań, działania (źródła generujące oddziaływania)		ODDZIAŁYWANIA SKUMULOWANE		
		Negatywne (liczba w danym działaniu)	Minimalne negatywne (liczba w danym działaniu)	Pozytywne (liczba w danym działaniu)
<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>				
KIERUNKI DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA			
1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego	Rozwój siatki połączeń publicznym transportem zbiorowym, szczególnie na obszarach wiejskich i peryferyjnych;	0	0	4
	Budowa i rozbudowa linii kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wykluczonych (w tym np: elektryfikacja, łącznice, infrastruktura punktowa służąca ruchowi kolejowemu, linie wąskotorowe);	5	7	4
	Budowa i przebudowa stacji i przystanków kolejowych;	0	7	5
	Budowa, przebudowa i doposażenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz punktowej infrastruktury służącej pasażerom (np. dworce autobusowe i kolejowe, przystanki publicznego transportu zbiorowego) wspartych systemami Park&Ride, Kiss&Ride i Bike&Ride oraz realizacja powiązań „ostatniej mili” (np. infrastruktura drogowa, ciągi pieszo-rowerowe);		7	5
	Budowa i przebudowa liniowej i punktowej infrastruktury tramwajowej;	0	6	6
	Poprawa parametrów technicznych dróg publicznych służących rozwojowi publicznego transportu zbiorowego, w tym tworzenie bus pasów.	0	3	4
1.2. Ekologizacja transportu	Zwiększenie efektywności energetycznej transportu kolejowego, w tym m.in. przejścia na zasilanie energią z OZE oraz zmniejszenie zużycia energii trakcyjnej poprzez zastosowanie rozwiązań eco-driving, eko-parking i rekuperacji;	0	0	6
	Zakup oraz modernizacja ekologicznego taboru autobusowego i szynowego wraz z rozbudową zapleczy technicznych;	0	0	6
	Budowa i rozbudowa infrastruktury paliw alternatywnych (w tym dla publicznego transportu zbiorowego).	0	0	6

<sup>180</sup> Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 20 stycznia 2021 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 1029).

<sup>181</sup> W niniejszym opracowaniu za oddziaływania skumulowane (negatywne, minimalne negatywne, pozytywne) uznano występowanie przynajmniej dwóch identycznych oddziaływań w ramach danego celu strategicznego oraz komponentu.



1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności	Budowa i rozbudowa spójnej sieci rowerowej oraz infrastruktury dla urządzeń transportu osobistego (UTO);	0	0	5
	Rozwój systemów współdzielenia środków transportu (np. rowery publiczne, hulajnogę elektryczne, skutery elektryczne, carsharing) oraz systemów autonomicznych;	0	0	6
	Wprowadzanie strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu oraz rozwój przestrzeni przyjaznych niezmotywowanym (np. ciągi piesze, przestrzenie publiczne, woonerfy).	0	0	14
<b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>				
<b>KIERUNKI DZIAŁAŃ</b>	<b>DZIAŁANIA</b>			
2.1. Zwiększenie dostępności transportowej	Budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej i kolejowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) szczególnie na kierunku południowo-wschodnim;	9	3	4
	Zapewnienie połączeń lotniczych krajowych i międzynarodowych, w tym wspieranie realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego komponentów transportowych;	9	3	4
	Zapewnienie sprawnych powiązań z węzłami drogowymi na autostradach i drogach ekspresowych w Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T i poza nią;	9	3	4
	Zapewnienie dobrych parametrów dróg krajowych i wojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z województwami sąsiednimi.	0	3	4
2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej	Budowa, rozbudowa i modernizacja terminali intermodalnych, w tym doposażenie w urządzenia przeładunkowe;	4	6	2
	Budowa powiązań „ostatniej mili” i likwidacja „wąskich gardeł” w ramach infrastruktury dostępnej drogowej i kolejowej (w tym m.in. do terminali intermodalnych, centrów logistycznych, obszarów przemysłowych i terenów inwestycyjnych).	0	7	2
<b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>				
<b>KIERUNKI DZIAŁAŃ</b>	<b>DZIAŁANIA</b>			
3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu	Budowa i przebudowa skrzyżowań, budowa rond, sygnalizacji świetlnej, przejść dla pieszych, chodników, „antyzatok” autobusowych, poboczy;	0	3	5
	Wdrażanie rozwiązań w celu spowolnienia i ograniczenia ruchu drogowego w obszarach zurbanizowanych (np. „esowanie” jezdni, zwężanie ulic, progi zwalniające, tempo 30);	0	0	6
	Realizacja efektywnego oświetlenia;	0	0	5
	Prowadzenie działań informacyjno-edukacyjnych.	0	0	2
3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	Budowa, przebudowa i rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości;	2	6	4
	Budowa obwodnic miejscowości;	3	5	5
	Modernizacja i utrzymanie obiektów inżynierskich (np. mosty, wiadukty);	0	0	4
	Instalacja automatycznych urządzeń rejestrujących ruch drogowy (np. rejestratory wykroczeń, odcinkowy pomiar ruchu, wagi preselekcyjnego ważenia pojazdów);	0	0	0
	Budowa i przebudowa przejazdów kolejowych, w tym realizacja bezkolizyjnych przekroczeń przez linie kolejowe	0	3	2
	Rozwój systemów stałego monitoringu wrażliwych elementów infrastruktury oraz zarządzania ruchem drogowym i kolejowym (ERTMS).	0	0	0
<b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b>				
<b>KIERUNKI DZIAŁAŃ</b>	<b>DZIAŁANIA</b>			
4.1. Rozwój i implementacja nowych rozwiązań cyfrowych w sektorze transportu	Autonomizacja transportu drogowego i rozwój technologii C-ITS;	0	0	2
	Wsparcie dla rozwoju zautomatyzowanej multimodalnej logistyki, w tym bezałogowych statków powietrznych (dronów);	0	0	2
	Rozwój i wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) w zarządzaniu ruchem drogowym, monitorowaniu przepływu ruchu oraz systemie opłat;	0	0	2
	Wsparcie dla cyfryzacji danych transportowych (Internet rzeczy, BigData);	0	0	2
	Wdrażanie systemów teleinformatycznych do optymalizacji przepływów towarowych.	0	0	2
	Rozwój systemów transportu zbiorowego „na życzenie”	0	0	4
4.2. Rozwój koncepcji „Mobilność jako usługa” (Mobility as a Service - MaaS)	Rozwój i integracja systemów biletowo-taryfowych;	0	0	2
	Koordinacja rozkładów jazdy;	0	0	2
	Rozwój usług transportowych z obszaru ekonomii współdzielenia;	0	0	2
	Rozwój spójnych systemów informacji pasażerskiej;	0	0	2
	Rozwój zintegrowanej platformy cyfrowej (aplikacji) umożliwiającej planowanie, rezerwację i opłacenie podróży w ramach jednej usługi „od drzwi do drzwi”;	0	0	2
	Rozwój systemów transportu zbiorowego „na życzenie”.	0	0	4



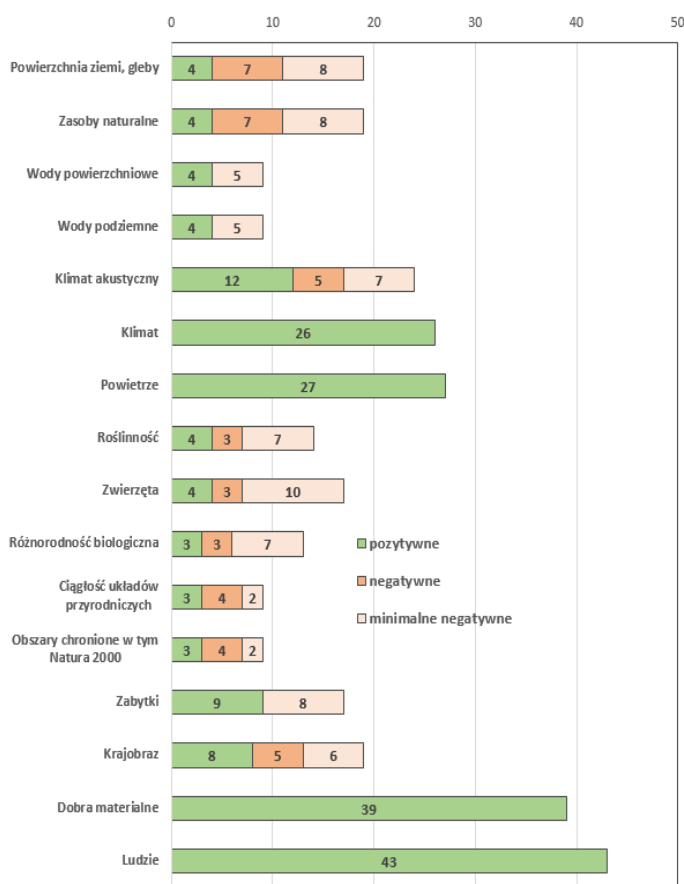
4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym	Wspieranie prac przygotowawczych w zakresie inwestycji transportowych (m.in. opracowanie dokumentacji dla realizacji inwestycji);	0	0	16
	Lobbowanie na rzecz włączenia inwestycji transportowych do programów i dokumentów krajowych i europejskich;	0	0	0
	Opracowanie strategicznych dokumentów w zakresie rozwoju systemu transportowego, w tym Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP);	0	0	16
	Monitoring infrastruktury transportowej (m.in. odporności na warunki pogodowe i zmiany klimatu, emisji zanieczyszczeń i hałasu);	0	0	4
	Zintegrowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych.	0	0	16

Źródło: Opracowanie własne.

Występowanie **negatywnych oddziaływań skumulowanych na komponenty środowiska** (receptory oddziaływania, czynniki) stwierdzono w 9 przypadkach spośród 16 (dla powierzchni ziemi, zasobów naturalnych, klimatu akustycznego, roślinności, zwierząt, różnorodności biologicznej, ciągłości układów przyrodniczych, obszarów chronionych, w tym Natura 2000, krajobrazu). Skala kumulacji zawiera się w przedziale pomiędzy 3 a 7 oddziaływań na 44 możliwych. **Pozytywne oddziaływania skumulowane** odnotowano dla wszystkich **16 komponentów środowiska**, które zawierają się w przedziale pomiędzy 4 a 43 liczby oddziaływań. W największym stopniu kumulują się w oddziaływaniach: na ludzi (98%) i dobra materialne (89%). Oddziaływania pozytywne kumulują się także w znacznym stopniu w stosunku do komponentów: powietrze (61%) i klimat (59%), ale również istotnie w odniesieniu do klimatu akustycznego (27%), krajobrazu (18%) i zabytków (21%). Pozostałe komponenty zawierają się w przedziale 7-9%.

Rys. 60. Oddziaływania skumulowane pozytywne i negatywne zidentyfikowane w ramach celów strategicznych programu RPTWŁ na oceniane komponenty środowiska

Źródło: Opracowanie własne.



Należy przyjąć, że realizacja większości wskazanych w programie RPTWŁ działań, ze względu na charakter inwestycyjny i infrastrukturalny, będzie w sposób negatywny i nieodwracalny wpływać na środowisko, zwłaszcza lokalnie. Istotne będzie zatem takie prowadzenie procesów inwestycyjnych, aby w jak największym stopniu ograniczyć niekorzystne oddziaływanie na środowisko i możliwie najmniej ingerować w obszary cenne przyrodniczo, krajobrazowo oraz kulturowo. W przypadku negatywnych oddziaływań skumulowanych, które mogą się pojawić w wyniku realizacji przedsięwzięć, należy przyjąć konieczność ich minimalizacji oraz kompensację przyrodniczą. Jednocześnie należy podkreślić, że w istotny sposób zaznaczają się skumulowane oddziaływania pozytywne. W wyniku realizacji wszystkich działań zawartych w programie RPTWŁ zdecydowanie podniesie się jakość życia ludzi, w znaczący sposób poprawi się wartość dóbr materialnych oraz w dużym stopniu poprawi się powietrze i klimat. Co warto zauważyć, działania zawarte w programie RPTWŁ zostały tak skonstruowane, aby wychodzić naprzeciw potrzebie poprawy jakości powietrza i przeciwdziałać postępującym zmianom klimatycznym, korzystnie wpływając na komponenty klimat i powietrze.



## VII. ANALIZA ODPORNOŚCI ZAPISÓW RPTWŁ NA ZMIANĘ KLIMATU

Łagodzenie zmian klimatu i adaptacja do zmian klimatu stanowi jeden z kluczowych współczesnych problemów rozwojowych, na który odpowiadają zapisy RPTWŁ.

Jedną z zasad opracowania dokumentu było uwzględnienie kryteriów, wskazanych przez Komisję Europejską, które muszą być spełnione przy tematycznym warunku podstawowym dla 3. Celu Polityki, a wśród znalazły się zagadnienia związane z problematyką adaptacji do zmian klimatu. Dlatego odporność zapisów Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego na zmiany klimatu oraz jego wpływ na łagodzenie tych zmian, potwierdza fakt, że dokument:

- **jest spójny z elementami zintegrowanego krajowego planu w dziedzinie energii i klimatu dotyczącymi transportu:**
  - ✓ wykonano analizę wrażliwości infrastruktury transportowej na zmiany klimatu i związane z nimi zjawiska pogodowe, a także ocenę jej odporności na zmiany klimatyczne i zagrożenia z tego wynikające;
  - ✓ dokonano analizy emisji z istniejącej infrastruktury liniowej województwa oraz prognozy emisji zanieczyszczeń powietrza dla scenariuszy planistycznych rozwoju systemu transportowego województwa w dwóch horyzontach czasowych do 2030 i 2050 roku;
  - ✓ uwzględniono w strategicznej polityce rozwoju cele klimatyczne i kierunki działań dotyczące ograniczenia emisji i negatywnego oddziaływania transportu na klimat i środowisko oraz zwiększenia udziału podróży multimodalnych zarówno dla transportu pasażerskiego jak i towarowego;
- **w ramach przewidzianej interwencji sprzyja realizacji Porozumienia Paryskiego i celów UE** stawiając na redukcję gazów cieplarnianych (GC) oraz odporną mobilność;
- **wspiera multimodalność, określając potrzeby w zakresie m.in. terminali pasażerskich m.in.:**
  - ✓ zidentyfikowano słabe strony istniejącego systemu transportowego w kontekście multimodalnego transportu pasażerskiego oraz wskazano kierunki jego rozwoju, w tym zintegrowanych węzłów przesiadkowych w powiązaniu z systemami P&R oraz B&R;
  - ✓ wskazano ośrodki kształtowania regionalnych węzłów przesiadkowych;
- **obejmuje środki istotne z punktu widzenia planowania infrastruktury, mające na celu promowanie paliw alternatywnych zgodnie z odpowiednimi krajowymi ramami polityki**
  - ✓ zmapowano istniejącą publiczną infrastrukturę ładowania paliw alternatywnych oraz wskazano kierunki działań w zakresie jej rozwoju, w tym wymiana taboru na zeroemisyjny.

Ponadto dokument zgodnie z zaleceniami inicjatywy doradczej JASPERS, zawartymi w opracowaniu „Wytyczne – Najlepsze praktyki w zakresie regionalnych planów transportowych” uwzględni tematykę m.in. oddziaływania transportu na środowisko, w tym aspekty zmian klimatu i adaptacji infrastruktury.

Punktem wyjścia do sformułowania w RPTWŁ zapisów kierunkowych związanych z odpornością dokumentu na zmiany klimat była:

- **szczegółowa analiza uwarunkowań środowiskowych transportu** (rozdział I.4.2. w RPTWŁ), w której wykazano udział gazów cieplarnianych w emisji liniowej oraz szczegółowo zaprezentowano zmiany klimatyczne analizując wybrane dane z lat 2010-2020. Ponadto opisano scenariusze klimatyczne dla Polski;
- **ocena odporności infrastruktury transportowej na zjawiska pogodowe i zmiany klimatu** (rozdział I.4.2. w RPTWŁ), w której wykazano, że sektor transportu jest szczególnie wrażliwy na zmiany klimatu na podstawie oceny wrażliwości systemu transportowego na czynniki klimatyczne (tj. mróz, śnieg, deszcz, wiatr, upał, mgła) i zmiany klimatu. W ocenie wskazano, które z nich mają istotny wpływ na poszczególne gałęzie transportu i określono dla nich skalę oddziaływania uwzględniającą warunki neutralne, warunki utrudniające, warunki ograniczające, warunki uniemożliwiające. W przypadku **transportu drogowego** największą wrażliwość wykazuje infrastruktura drogowa, szczególnie podatna na negatywne zjawiska związane z opadami śniegu, deszczu, wiatrem, a także ekstremalnymi temperaturami. W odniesieniu do **transportu kolejowego**, największą wrażliwością charakteryzuje się infrastruktura kolejowa, szczególnie podatna na negatywne zjawiska związane z niskimi temperaturami, opadami śniegu, deszczem oraz wiatrem. Najmniejszą wrażliwością cechuje się **transport lotniczy**, którego najbardziej wrażliwy element stanowi





infrastruktura, a największe znaczenie mają negatywne zjawiska związane ze śniegiem i oblodzeniem, silnym i porywistym wiatrem, a także niską temperaturą oraz mgłami.

- **model ruch i ocena scenariuszy planistycznych pod względem ich wpływu na środowisko** (III.2.2. w RPTWŁ), w której analizowano efekt ekologiczny w zakresie m.in. emisji zanieczyszczeń, w tym CO<sub>2</sub> bezpośrednio wpływających na zmiany klimatu w skali globalnej i mikroklimatu w skali lokalnej. Analiza wykazała, że w zależności od scenariusza będzie dochodziło do oszczędności emisji CO i HC. Efekt ekologiczny związany z realizacją danego wariantu będzie zauważalny w skali lokalnej (w przypadku jednostkowych inwestycji), pomimo że dla obszaru województwa odnotowany zostanie sumaryczny wzrost emisji niektórych substancji. Dzięki przeniesieniu tranzytowego ruchu samochodowego poza obszary o najgęstszej zabudowie mieszkaniowej, wykazana w tabeli emisja nie będzie oddziaływać na społeczność lokalną, co oznacza poprawę jakości życia mieszkańców. Ponadto w przyszłości będą zachodzić znaczące przemiany w zakresie technologii pojazdów, które na obecnym etapie są trudne do oszacowania, a znacząco wpłyną na ograniczenie zakładanej emisji z transportu. Dodatkowo na zmniejszenie emisji wpływ będą miały działania organizacyjne, których wdrażanie już zapoczątkowano, w tym m.in. wprowadzanie stref z uspokojonym ruchem samochodowym, strefy tempo 30.

Ponadto **w ramach OoŚ dokonano oceny wpływu działań i inwestycji na klimat na emisje GC (bezpośrednie i pośrednie)**. W ocenie brano pod uwagę na czy planowana interwencja wpłynie korzystnie na:

- przeniesienie pasażerów z jednego środka transportu do innego (efekt przesunięcia międzygałęziowego);
- zmianę we wzorcach podróżowania (przeniesienia podróży z jednej drogi na inną lub z jednej pory dnia na inną);
- wzrost ruchu indukowanego (pasażerskiego i towarowego);
- oszczędność emisji z tytułu wymiany taboru.

Podsumowując **jednymi z istotnych problemów, przed którym stoi sektor transportowy** województwa łódzkiego są:

- nagłe zjawiska pogodowe (burze; huragany; deszcze nawalne; fale upałów);
- „miejskie wyspy ciepła”;
- konieczność ograniczenia emisji gazów cieplarnianych (GC);
- powodzie (podtopienia, w tym powodzie miejskie).

Warto podkreślić, że nie wskazywane w RPTWŁ **susza i niedobór wody** - kluczowe wyzwania rozwojowe województwa związane ze zmianami klimatu – będą mogły być niwelowane poprzez właściwe projektowanie infrastruktury z uwzględnieniem systemów zagospodarowywania wody w miejscu jej powstawania (m.in. wprowadzanie powierzchni biologicznie czynnej i rozwiązań oczyszczania wód odprowadzanych z nawierzchni dróg oraz uszczelnionych nawierzchni terenów logistyczno-magazynowych).





Wdrażanie RPTWŁ pozwoli na uzyskanie **lepszego odporności zarówno infrastruktury, jak również województwa na zmiany klimatyczne**, m.in. dzięki działaniom, które będą wdrażane z uwzględnieniem wizji oraz kluczowego założenia w zakresie przewidzianej strategicznej polityki rozwoju systemu transportowego województwa:

#### WIZJA RPTWŁ

Transport będzie rozwijany z poszanowaniem środowiska oraz zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, zapewniając bezpieczeństwo i dostępność wszystkim ludziom oraz efektywny przepływ towarów.

#### KLUCZOWE ZAŁOŻENIE REALIZACJI STRATEGICZNEJ POLITYKI ROZWOJU W RPTWŁ

Zakłada się, że wszystkie prowadzone działania będą uwzględniały łagodzenie i adaptacyjność do zmian klimatu oraz minimalizowały uciążliwość hałasu, a polityka transportowa uwzględni aktualne trendy klimatyczne, zarówno na etapie planowania, realizacji, zarządzania oraz monitoringu, tak aby infrastruktura transportowa województwa łódzkiego była nowoczesna, bezpieczna i odporna.

Ponadto odporność zapisów RPTWŁ na zmiany klimatu i klęski żywiołowe manifestuje się przede wszystkim w CELU STRATEGICZNYM 1: **ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ** kładącym duży nacisk na działania wspierające multimodalne i proekologiczne formy przemieszczania się zbiorowego i indywidualnego konkurencyjne dla ruchu samochodowego. Kluczowe dla łagodzenia zmian klimatu będzie ograniczanie emisji gazów cieplarnianych. Problematyka odporności na zmiany klimatu będzie brana pod uwagę przy stosowaniu odpowiednich rozwiązań technicznych przy realizacji samych inwestycji wskazanych w celach strategicznych 2 i 3..

Istotna w przypadku odporności zapisów RPTWŁ na zmiany klimatyczne będzie również realizacja CELU STRATEGICZNEGO 4: **EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU**, w którym istotnym elementem jest przygotowanie dokumentacji dla realizacji inwestycji, opracowywanie strategicznych dokumentów wspierających planowanie zrównoważonej mobilności, a także wielopodmiotowa współpraca w zakresie planowania i inwestycji transportowych. Uwzględniając potrzeby ochrony środowiska rozwiązania planistyczno-organizacyjne będą wspierały adaptację do zmian klimatu.

Kluczowe z punktu widzenia łagodzenia zmian klimatu jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych. Zgodnie z wykonanym modelowaniem ruchu i przyjętymi scenariuszami przewidziana w planie rozbudowa dróg wpłynie na wzrost pracy przewozowej a tym samym intensyfikację i wzrost transportu drogowego. Należy jednak wziąć pod uwagę, że prognozowane okresy będą czasem znaczących przemian w zakresie zmiany technologicznej w pojazdach, które na obecnym etapie są trudne do oszacowania, a które znacząco wpłyną na ograniczenie zakładanej emisji z transportu. Dodatkowo na zmniejszenie emisji wpływ będą miały działania organizacyjne, których wdrażanie już za początkowano, w tym m.in. wprowadzanie stref z uspokojonym ruchem samochodowym, strefy tempo 30.

Podsumowując realizacja zapisów RPTWŁ w sposób bezpośredni i pośredni przyczyni się do uzyskania lepszego odporności województwa na zmiany klimatyczne, m.in. dzięki metodom zastosowanym przy definiowaniu interwencji i działaniom w kierunku:

- **łagodzenia (mitygacji)** czyli ograniczania negatywnego wpływu na zmiany klimatu lub likwidowania przyczyn zmian klimatu poprzez ograniczanie emisji gazów cieplarnianych (GC).
- **adaptacji czyli przystosowania** się do zmieniającego się klimatu i uwzględnieniu nieuniknionych konsekwencji zmian klimatu oraz dążeniu do obniżenia poziomu ryzyka i poprawy odporności poprzez:



#### ISTOTNE ELEMENTY INTERWENCJI MAJĄCE WPŁYW NA ŁAGODZENIE ZMIAN KLIMATU W RPT WŁ

- zwiększenie udziału multimodalnych podróży transportem zbiorowym (kolej, autobus, tramwaj);
- wymiana taboru na zeroemisyjny;
- rozwój infrastruktury ładowania pojazdów paliwami alternatywnymi;
- rozwój zrównoważonej mobilności na poziomie regionalnym i lokalnym, mikromobilności i aktywnych form przemieszczania się zmniejszającej emisję GC;
- wyprowadzanie ruchu tranzytowego z miast (w tym poprzez budowę obwodnic miejscowości, budowę ponadregionalnej infrastruktury drogowej i kolejowej), a tym samym poprawę warunków mikroklimatycznych i upłynnienie ruchu drogowego w obszarach pozamiejskich;
- budowa i przebudowa skrzyżowań sprzyjająca upłynnieniu ruchu drogowego, czego efektem stanie się obniżenie emisyjności na drogach i poprawa jakości powietrza.
- zwiększenie efektywności energetycznej transportu kolejowego.

#### ISTOTNE ELEMENTY INTERWENCJI MAJĄCE WPŁYW NA ADAPTACJĘ DO ZMIAN KLIMATU W RPT WŁ

- stosowanie odpowiednich technologii w zakresie budowy infrastruktury umożliwiające poprawę jej odporności na czynniki klimatyczne;
- zastosowanie systemów umożliwiających zatrzymywanie wody w miejscu jej powstawania;
- wprowadzanie strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu oraz rozwój przestrzeni przyjaznych niezmotoryzowanym (np. ciągi piesze, przestrzenie publiczne, woonerfy), w których aranżowane tereny zieleni będą odgrywały istotną rolę i pozwolą na stosowanie rozwiązań zagospodarowywania wody deszczowej w miejscu jej powstawania;
- przygotowanie dokumentacji inwestycyjnych oraz dokumentów wspierających planowanie zrównoważonej mobilności uwzględniających odpowiednie rozwiązania techniczne przy projektowaniu inwestycji i przestrzeni wspierających system transportowy.

Przeprowadzona w ramach niniejszej Prognozy identyfikacja, analiza i ocena oddziaływań generowanych zapisami RPTWŁ uwzględnia ich wpływ na klimat w zakresie: efektu cieplarnianego, adaptacji do zmian klimatu, w tym zjawisk ekstremalnych oraz zjawiska suszy. Jednym z komponentów środowiska (czynników) poddanym podobnej analizie w kontekście nasilających się zmian klimatycznych są wody powierzchniowe, dla których sformułowane kryteria oceny objęły m.in. wpływ na: zmianę stosunków wodnych oraz zagrożenie powodziowe i lokalne podtopienia. Kwestię odporności na zmiany klimatu wskazano również w ramach komponentów: roślinność (wpływ na warunki siedliskowe), różnorodność biologiczna (wpływ na funkcjonowanie ekosystemów) oraz ludzie (wpływ na zdrowie człowieka, gdzie uwzględniano również skutki zjawisk ekstremalnych).

W świetle powyższych analiz należy stwierdzić, że przewidywane zapisy RPTWŁ są odporne na zmiany klimatu pod warunkiem, że na etapie projektowania inwestycji beneficjenci uwzględnią tzw. ryzyko klimatyczne. „Powinno się zapewnić odporność przedsięwzięcia na zmieniające się warunki środowiska, a w tym zmiany klimatu. W szczególności przy projektowaniu przedsięwzięć powinno się brać pod uwagę, że oddziaływania środowiska i wpływ parametrów klimatycznych, w tym związanych z kłeskami żywiołowymi, na projekt będą zmieniać się z czasem i należy zapewnić, aby przedsięwzięcie było odporne na te oddziaływania w czasie trwania całego jego cyklu życia”<sup>182</sup>.

Ponadto na etapie oceny projektów zastosowanie markerów klimatycznych może wpłynąć korzystnie na dobór przedsięwzięć mających wyraźne pozytywne oddziaływanie na klimat<sup>183</sup>.

<sup>182</sup> Poradnik przygotowania inwestycji z uwzględnieniem zmian klimatu, ich łagodzenia i przystosowania do tych zmian oraz odporności na klęski żywiołowe, Ministerstwo Środowiska, Departament Zrównoważonego Rozwoju, Październik 2015, Warszawa (Poradnik przygotowania inwestycji (mos.gov.pl)).

<sup>183</sup> W nowej perspektywie finansowej minimum 37,5 % budżetu UE będzie przeznaczane na cele związane z klimatem (stosowane będą markery klimatyczne na kodach – 0%, 40%, 100%).



## **VIII. ROZWIĄZANIA MAJĄCE NA CELU ZAPOBIEGANIE, OGRANICZANIE LUB KOMPENSACJĘ PRZYRODNICZĄ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO, MOGĄCYCH BYĆ REZULTATEM REALIZACJI RPTWŁ, W SZCZEGÓLNOŚCI NA CELE I PRZEDMIOT OCHRONY ORAZ INTEGRALNOŚĆ OBSZARÓW NATURA 2000**

RPTWŁ zawiera katalog działań, które mają służyć realizacji wyznaczonych celów strategicznych rozwoju systemu transportowego Województwa Łódzkiego w okresie programowania 2021-2027 oraz określonej wizji rozwoju infrastruktury transportowej regionu do 2030 r. Realizacja przyjętych działań będzie mieć wpływ na poszczególne komponenty środowiska, zróżnicowany w zakresie sposobu oddziaływania, skali natężenia, bezpośredniości oraz trwałości i zasięgu przestrzennego.

Należy przy tym zaznaczyć, że działania określone w części kierunkowej RPTWŁ mają charakter ustaleń ogólnych i nie odnoszą się do konkretnej lokalizacji przestrzennej przewidzianych interwencji, w przeciwieństwie do inwestycji priorytetowych (125). Mając na uwadze powyższe należy uwzględnić fakt, że określenie rozwiązań zapobiegających, ograniczających lub kompensujących negatywny wpływ na środowisko dla części przedsięwzięć będzie możliwe dopiero po ich terytorializacji, na etapie ewentualnej procedury oceny oddziaływania na środowisko konkretnych inwestycji. Przedstawione w niniejszym rozdziale rozwiązania mają stanowić jedynie podstawę do określenia na odpowiednim etapie precyzyjnych rozwiązań łagodzących z uwzględnieniem wszystkich istotnych okoliczności.

Dla zdefiniowania rozwiązań minimalizujących negatywny wpływ na środowisko, w tym obszary Natura 2000, kluczowe znaczenie ma identyfikacja potencjalnych oddziaływań negatywnych oraz minimalnie negatywnych. Ocena przeprowadzona dla poszczególnych działań przewidzianych w RPTWŁ wykazuje, że najbardziej obciążające potencjalnie negatywnymi oddziaływaniami na środowisko będzie wdrożenie CS2 - REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIAJĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA, a zwłaszcza kierunku 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej, w związku z przewidywaną budową i rozbudową infrastruktury drogowej i kolejowej, czemu towarzyszyć będą inwestycje w istotnym stopniu uciążliwe dla środowiska zarówno na etapie realizacji, jak również eksploatacji, prowadzące do trwałych niekorzystnych zmian w obrębie właściwości bądź wartości poszczególnych komponentów. Analogiczną sytuację prognozuje się również dla obszarów Natura 2000. Ponadto istotne uciążliwości dla środowiska, w tym obszarów Natura 2000, na poziomie oddziaływań negatywnych mogą również generować działania przewidziane w ramach kierunku działań 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego, zwłaszcza związane z budową i rozbudową linii kolejowych, a także 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej – w zakresie budowy, przebudowy i rozbudowy dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości oraz budowy obwodnic miejscowości.



Tab. 34. Udział negatywnych oddziaływań na środowisko generowanych potencjalnie przez ustalenia RPTWŁ

CEL STRATEGICZNY	KIERUNEK DZIAŁAŃ	DZIAŁANIA	UDZIAŁ ODDZIAŁYWAŃ NEGATYWNYCH NA OCENIANIE KOMPONENTY (%)	
			NEGATYWNY	MINIMALNY NEGATYWNY
CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ	1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego	Budowa i rozbudowa linii kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wykluczonych (w tym np.: elektryfikacja, łącznice, infrastruktura punktowa służąca ruchowi kolejowemu, linie wąskotorowe);	31,25	43,75
		Budowa i przebudowa stacji i przystanków kolejowych	-	43,75
		Budowa, przebudowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz pozostałej infrastruktury służącej pasażerom (np. dworce autobusowe i kolejowe, przystanki autobusowe i tramwajowe) wspartych systemami Park&Ride, Kiss&Ride i Bike&Ride oraz realizacja powiązań „ostatniej mili” (np. infrastruktura drogowa, ciągi pieszo-rowerowe)	-	43,75
		Budowa i przebudowa infrastruktury tramwajowej	-	37,50
		Poprawa parametrów technicznych dróg publicznych służących rozwojowi publicznego transportu zbiorowego, w tym tworzenie bus pasów	-	18,75
	1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności	Rozwój systemów współdzielenia środków transportu (np. rowery publiczne, hulajnoggi elektryczne, carsharing) oraz systemów autonomicznych	-	6,25
CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA	2.1. Zwiększenie dostępności transportowej	Budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej i kolejowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) szczególnie na kierunku południowo-wschodnim	56,25	18,75
		Zapewnienie połączeń lotniczych krajowych i międzynarodowych, w tym wspieranie realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego komponentów transportowych	56,25	18,75
		Zapewnienie sprawnych powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T) oraz poprawa parametrów dróg krajowych i wojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z województwami sąsiednimi	56,25	18,75
		Zapewnienie dobrych parametrów dróg powiatowych i gminnych zwiększających dostępność do usług społecznych	-	18,75
	2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej	Budowa, rozbudowa i modernizacja terminali intermodalnych, w tym doposażenie w urządzenia przeładunkowe	25,00	37,50
		Budowa powiązań „ostatniej mili” i likwidacja „wąskich gardeł” w ramach infrastruktury dostępowej drogowej i kolejowej (w tym m.in. do terminali intermodalnych, centrów logistycznych, obszarów przemysłowych i terenów inwestycyjnych)	-	43,75
CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA NIECHRONIONYCH UCZESTNIKÓW RUCHU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO	3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu	Budowa i przebudowa skrzyżowań, budowa rond, sygnalizacji świetlnej, przejść dla pieszych, chodników, „antyzatok” autobusowych, poboczy	-	18,75
		Budowa, przebudowa i rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości	12,50	37,50
	3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	Budowa obwodnic miejscowości	18,75	31,25
		Budowa i przebudowa przejazdów kolejowych, w tym realizacja bezkolizyjnych przekroczeń przez linie kolejowe	-	18,75
CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA	4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym	Monitoring infrastruktury transportowej (m.in. odporności na warunki pogodowe i zmiany klimatu, emisji zanieczyszczeń i hałasu)	-	6,25

Źródło: opracowanie własne.

Niezmiernie istotne w kontekście niniejszego dokumentu jest wskazanie rozwiązań przeciwdziałających negatywnym oddziaływaniom ustaleń RPTWŁ na środowisko, a szczególnie w odniesieniu do celów, przedmiotu i integralności ochrony obszarów Natura 2000. W rozdziale V. Prognozy - Analiza i ocena przewidywanych znaczących oddziaływań ustaleń RPTWŁ na środowisko oraz obszary Natura 2000 (podrozdziały 1.1. do 1.11.) - zaproponowano rozwiązania mające na celu minimalizację negatywnych oddziaływań potencjalnych inwestycji (przedsięwzięć), z uwzględnieniem specyfiki poszczególnych komponentów oraz celów, przedmiotu i integralności ochrony obszarów Natura 2000.



Zważywszy na fakt, że dla części przedsięwzięć towarzyszących realizacji planu nie ma na tym etapie rozstrzygnięć w zakresie lokalizacji przestrzennej, profilaktycznie przyjęto wariant najbardziej obciążający i przypisano im szeroko zakrojone działania minimalizujące i kompensacyjne.

Z przyczyn oczywistych kluczowe znaczenie będzie mieć przestrzeganie przepisów prawa (zwłaszcza w zakresie ochrony środowiska) oraz stosowanie optymalnych rozwiązań technicznych i procesów technologicznych skutecznie ograniczających np. emisję zanieczyszczeń.

Należy przyjąć, że podstawowym sposobem ograniczania niekorzystnych oddziaływań na środowisko powinna być optymalna lokalizacja (trasowanie przebiegu w przypadku liniowych) inwestycji, z uwzględnieniem aspektów środowiskowych (o możliwie najmniejszym wpływie na obszary cenne przyrodniczo i obszary objęte ochroną prawną, jak również doliny rzeczne, obszary wodno-błotne, leśne i inne tereny nieprzekształcone), poprzedzona rozpoznaniem środowiskowym (np. inwentaryzacje przyrodnicze) obszarów przeznaczonych pod inwestycje, w celu wyboru najmniej uciążliwego dla środowiska wariantu oraz określenia negatywnych skutków i potencjalnych działań kompensacyjnych. Na etapie planowania niezbędne jest zachowanie ciągłości korytarzy ekologicznych i uwzględnienie tras migracji zwierząt (przejścia dla zwierząt). Należy przy tym rygorystycznie przestrzegać zasady ograniczania ingerencji w obszary nieprzekształcone (także w kontekście zaplecza inwestycji), służące neutralizacji potencjalnych szkód w siedliskach roślin i zwierząt.

Niezwykle ważnym aspektem będzie poprzedzenie realizacji inwestycji wykonaniem inwentaryzacji przyrodniczych pod kątem identyfikacji miejsc bytowania cennych gatunków zwierząt i lokalizacji stanowisk unikatowych gatunków flory oraz przestrzeganie zasad ochrony (nienaruszania) elementów środowiska ważnych np. dla zachowania właściwego stanu korytarzy ekologicznych wzdłuż danego odcinka doliny cieku wodnego (zadrzewienia i zakrzaczenia, zbiorniki wodne, płaty roślinności szuwarowej, mokradła itp.). Istotnym narzędziem pozwalającym na ograniczenie negatywnych oddziaływań będzie kompleksowy i długofalowy monitoring przyrodniczy, a także zapewnienie nadzoru przyrodniczego na całym terenie prowadzonej inwestycji.

Istotne znaczenie powinna mieć zasada ograniczania do niezbędnego minimum przekształceń rzeźby terenu (np. poprzez maksymalne wykorzystanie naturalnych form terenu w fazie projektowania i planowania oraz podczas realizacji inwestycji), a także potrzebę odtwarzania np. struktur glebowych - w miarę możliwości do stanu z okresu poprzedzającego wprowadzenie negatywnych zmian.

Konieczne jest prowadzenie robót budowlanych w sposób zapewniający ochronę wód, ograniczenie intensywności spływu powierzchniowego, m.in. zwiększenie udziału powierzchni biologicznie czynnych, wyposażenie zaplecza budowy w system odbioru i odprowadzania ścieków bytowych. Postuluje się również wdrażanie założeń gospodarki cyrkulacyjnej, polegającej na racjonalizacji eksploatacji surowców naturalnych i wykorzystywania materiałów budowlanych. Na etapie prowadzenia prac budowlanych zaleca się wykorzystanie niskoemisyjnych maszyn i urządzeń oraz zraszanie materiałów pyłących, szczególnie w przypadku sąsiedztwa z terenem zabudowy czy obszarem chronionym.

Szacuje się, że potencjalne ryzyko wystąpienia negatywnych oddziaływań, mogących być rezultatem realizacji RPTWŁ, na cele i przedmiot ochrony oraz integralność obszarów Natura 2000 może wystąpić w odniesieniu do nieco ponad połowy obszarów lub ich bezpośredniego sąsiedztwa (51%). Należy przyjąć, że w celu zapobiegania negatywnym zjawiskom, ich ograniczenia lub kompensacji przyrodniczej, zastosowanie będą miały wszystkie powyższe obostrzenia. Przy czym kluczowe znaczenie w tym wypadku będzie mieć wybór lokalizacji inwestycji w oddaleniu od miejsc występowania siedlisk będących przedmiotem ochrony, z zastosowaniem się do wymogów ochrony środowiska, zwłaszcza dotyczących ochrony gatunkowej (w organizacji prac budowlanych i harmonogramach realizacji inwestycji), a także ograniczenie wycinki drzew. Na etapie planowania konieczne będzie uwzględnienie alternatywnych przebiegów liniowych elementów infrastruktury transportowej (głównie nowych dróg, obwodnic i linii kolejowych), trasowanych w sposób eliminujący w miarę możliwości potencjalne kolizje (omijając cenne ekosystemy i obszary o najwyższych walorach krajobrazowych).

Należy przy tym raz jeszcze podkreślić, że wszystkie inwestycje powinny być realizowane z wykorzystaniem najbardziej efektywnych oraz zaawansowanych poziomów technologii i technik (BAT).

Konieczność zastosowania analogicznych interwencji i rozwiązań przewiduje się również dla prognozowanych w niewielkim stopniu oddziaływań o charakterze zmiennym, których ostatecznym rezultatem jest wpływ korzystny, ze względu na uciążliwości środowiskowe generowane okresowo, na etapie realizacji przedsięwzięć.



Zgodnie z wizją rozwoju nakreśloną w RPTWŁ istotą dokumentu jest rozwój transportu z poszanowaniem środowiska oraz zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, w sposób zapewniający bezpieczeństwo i dostępność wszystkim ludziom oraz efektywny przepływ towarów. Formułując ustalenia planu przyjęto założenie, że: „**wszystkie prowadzone działania będą uwzględniały łagodzenie i adaptacyjność do zmian klimatu oraz minimalizowały uciążliwość hałasu, a polityka transportowa uwzględni aktualne trendy klimatyczne, zarówno na etapie planowania, realizacji, zarządzania oraz monitoringu, tak aby infrastruktura transportowa województwa łódzkiego była nowoczesna, bezpieczna i odporna**”<sup>184</sup>.

Istotną rolę w minimalizacji i kompensacji negatywnych zjawisk spowodowanych wdrażaniem RPTWŁ można przypisać ustaleniom w znaczącym stopniu generującym dla środowiska oddziaływania pozytywne, w szczególności zawartym w:

- CS1 - ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZEJ – zwłaszcza w zakresie działań polegających na:
  - ✓ wprowadzaniu strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu, rozwoju przestrzeni przyjaznych niezmotoryzowanym; rozwoju systemów współdzielenia środków transportu oraz systemów autonomicznych, a także budowie i rozbudowie spójnej sieci rowerowej oraz infrastruktury dla urządzeń transportu osobistego (UTO) - przewidzianych w kierunku 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności;
  - ✓ zakupie oraz modernizacji ekologicznego taboru autobusowego i szynowego wraz z rozbudową zapleczy technicznych; budowie i rozbudowie infrastruktury paliw alternatywnych (w tym dla publicznego transportu zbiorowego) oraz zwiększeniu efektywności energetycznej transportu kolejowego, w tym m.in. przejścia na zasilanie energią z OZE oraz zmniejszenie zużycia energii trakcyjnej poprzez zastosowanie rozwiązań eco-driving, eko-parking i rekuperacji - przewidzianych w kierunku 1.2. Ekologizacja transportu;
  - ✓ m.in. budowie i przebudowie infrastruktury tramwajowej oraz stacji i przystanków kolejowych – przewidzianych w kierunku 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego.
- CS4 - EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU – w zakresie działań polegających na:
  - ✓ wspieraniu prac przygotowawczych w zakresie inwestycji transportowych (m.in. opracowanie dokumentacji dla realizacji inwestycji), opracowaniu strategicznych dokumentów w zakresie rozwoju systemu transportowego oraz integracji działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych – zapisanych w kierunku 4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym.

Mając na uwadze powyższe należy uznać, że zapisane ustalenia uwzględniają rozwiązania łagodzące negatywne oddziaływanie inwestycji związanych z rozwojem systemu transportowego na środowisko, w tym obszary Natura 2000, a w efekcie przyczynią się do poprawy jego jakości, poprzez wyeliminowanie bądź znaczącą redukcję czynników szkodliwych.

<sup>184</sup> Projekt RPTWŁ.



## **IX. ROZWIĄZANIA ALTERNATYWNE DO ROZWIĄZAŃ ZAWARTYCH W „REGIONALNYM PLANIE TRANSPORTOWYM WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO DLA REALIZACJI WARUNKU PODSTAWOWEGO CELU POLITYKI 3 (W ZAKRESIE TRANSPORTU) W PERSPEKTYWIE FINANSOWEJ 2021-2027”**

Istotą procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, a w szczególności towarzyszącej jej Prognozy, było wyeliminowanie lub minimalizacja potencjalnych konfliktów środowiskowych w procesie tworzenia RPTWŁ poprzez optymalizację wskazanych rozwiązań, ukierunkowaną 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 RPTWŁ 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 RPTWŁ 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.





## X. METODY ANALIZY SKUTKÓW REALIZACJI POSTANOWIEŃ RPTWŁ ORAZ CZĘSTOTLIWOŚCI ICH PRZEPROWADZANIA

Plan jest dokumentem, którego nadrzędnym celem jest wytyczenie kierunków rozwoju systemu transportowego Województwa Łódzkiego w okresie programowania 2021-2027 oraz nakreślenie wizji rozwoju infrastruktury transportowej regionu do 2030 r. oraz w perspektywie długookresowej do 2050 r.

Monitoring jest elementem procesu wdrażania Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego.

RPTWŁ przewiduje stosowanie podstawowych metod monitorowania i oceny jego realizacji. Standardowymi narzędziami monitorowania realizacji RPTWŁ będą wskaźniki zaczerpnięte z programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Łódzkiego 2021-2027, adekwatne w zakresie warunku podstawowego celu polityki 3 (w zakresie transportu), których monitoring realizowany będzie co roku.

W celu monitorowania wdrażania RPTWŁ uwzględnia się 2 rodzaje wskaźników:

- wskaźników produktu – oznaczają wskaźniki służące do pomiaru konkretnych zakładanych wyników danej interwencji;
- wskaźników rezultatu<sup>185</sup> – oznaczają wskaźniki służące do pomiaru efektów wspieranych interwencji, szczególnie w odniesieniu do bezpośrednich adresatów, populacji docelowej lub użytkowników infrastruktury.

Analiza skutków realizacji postanowień planu będzie prowadzona w oparciu o:

- wskaźniki przyjęte w RPTWŁ,
- wskaźniki, w tym środowiskowe przyjęte w programie FEŁ2027,
- wskaźniki środowiskowe przyjęte w Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030.

Tab. 37. Zestawienie wskaźników produktu i rezultatu przyjętych w planie RPTWŁ

Wskaźniki produktu i rezultatu
<b>Wskaźniki produktu</b>
Długość nowych lub rozbudowanych dróg poza TEN-T [km]
Długość dróg przebudowanych lub zmodernizowanych poza TEN-T [km]
Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji (pozamiejskiej) [szt.]
Długość nowych lub rozbudowanych linii kolejowych – poza TEN-T [km]
Nowe lub zmodernizowane stacje i przystanki kolejowe [szt.]
Liczba zakupionych jednostek kolejowego taboru pasażerskiego [szt.]
<b>Wskaźniki rezultatu</b>
Użytkownicy nowo wybudowanych, przebudowanych lub zmodernizowanych dróg [użytkownicy]
Roczna liczba użytkowników nowo wybudowanych, rozbudowanych, przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych [użytkownicy]

Źródło: opracowanie na podstawie planu RPTWŁ.

<sup>185</sup> Wskaźniki rezultatu bezpośredniego odnoszą się do sytuacji bezpośrednio po zakończeniu wsparcia i mierzone są do 4 tygodni od zakończenia udziału przez uczestnika w projekcie, natomiast wskaźniki rezultatu długoterminowego – dotyczą efektów wsparcia osiągniętych w dłuższym okresie od zakończenia wsparcia.



Tab. 38. Zestawienie wskaźników produktu i rezultatu przyjętych w programie FEŁ2027 (w tym bezpośrednio związane ze środowiskiem przyrodniczym)

Lp.	Nazwa wskaźnika w FEŁ2027	Priorytet i cel szczegółowy FEŁ2027 dla którego wskazano wskaźnik	Cel strategiczny planu RPTWł, dla którego wskaźnik może być istotny	Źródło danych
1.	Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra [km]	Priorytet 3. FUNDUSZE EUROPEJSKIE DLA MOBILNEGO ŁÓDZKIEGO CEL SZCZEGÓŁOWY: (viii) WSPIERANIE ZRÓWNOWAŻONEJ MULTIMODALNEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ JAKO ELEMENTU TRANSFORMACJI W KIERUNKU GOSPODARKI ZEROEMISYJNEJ	CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ	FEŁ2027
2.	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitalnej [szt.]	Priorytet 3. FUNDUSZE EUROPEJSKIE DLA MOBILNEGO ŁÓDZKIEGO CEL SZCZEGÓŁOWY: (viii) WSPIERANIE ZRÓWNOWAŻONEJ MULTIMODALNEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ JAKO ELEMENTU TRANSFORMACJI W KIERUNKU GOSPODARKI ZEROEMISYJNEJ	CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ	FEŁ2027
3.	Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego [użytkownicy]	Priorytet 3. FUNDUSZE EUROPEJSKIE DLA MOBILNEGO ŁÓDZKIEGO CEL SZCZEGÓŁOWY: (viii) WSPIERANIE ZRÓWNOWAŻONEJ MULTIMODALNEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ JAKO ELEMENTU TRANSFORMACJI W KIERUNKU GOSPODARKI ZEROEMISYJNEJ	CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ	FEŁ2027
4.	Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych linii tramwajowych i linii metra [użytkownicy]	Priorytet 3. FUNDUSZE EUROPEJSKIE DLA MOBILNEGO ŁÓDZKIEGO CEL SZCZEGÓŁOWY: (viii) WSPIERANIE ZRÓWNOWAŻONEJ MULTIMODALNEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ JAKO ELEMENTU TRANSFORMACJI W KIERUNKU GOSPODARKI ZEROEMISYJNEJ	CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ	FEŁ2027
5.	Nowe lub zmodernizowane stacje i przystanki kolejowe [szt.]	Priorytet 4. FUNDUSZE EUROPEJSKIE DLA LEPIEJ POŁĄCZONEGO ŁÓDZKIEGO CEL SZCZEGÓŁOWY: (ii) ROZWÓJ I UDOSKONALANIE ZRÓWNOWAŻONEJ, ODPORNEJ NA ZMIANY KLIMATU, INTELIGENTNEJ I INTERMODALNEJ MOBILNOŚCI NA POZIOMIE KRAJOWYM, REGIONALNYM I LOKALNYM, W TYM POPRAWĘ DOSTĘPU DO TEN-T ORAZ MOBILNOŚCI TRANSGRANICZNEJ	CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ	FEŁ2027
6.	Długość nowych lub rozbudowanych dróg poza TEN-T [km]	Priorytet 4. FUNDUSZE EUROPEJSKIE DLA LEPIEJ POŁĄCZONEGO ŁÓDZKIEGO CEL SZCZEGÓŁOWY: (ii) ROZWÓJ I UDOSKONALANIE ZRÓWNOWAŻONEJ, ODPORNEJ NA ZMIANY KLIMATU, INTELIGENTNEJ I INTERMODALNEJ MOBILNOŚCI NA POZIOMIE KRAJOWYM, REGIONALNYM I LOKALNYM, W TYM POPRAWĘ DOSTĘPU DO TEN-T ORAZ MOBILNOŚCI TRANSGRANICZNEJ	CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO	FEŁ2027
7.	Długość dróg przebudowanych lub zmodernizowanych poza TEN-T [km]	Priorytet 4. FUNDUSZE EUROPEJSKIE DLA LEPIEJ POŁĄCZONEGO ŁÓDZKIEGO CEL SZCZEGÓŁOWY: (ii) ROZWÓJ I UDOSKONALANIE ZRÓWNOWAŻONEJ, ODPORNEJ NA ZMIANY KLIMATU, INTELIGENTNEJ I INTERMODALNEJ MOBILNOŚCI NA POZIOMIE KRAJOWYM, REGIONALNYM I LOKALNYM, W TYM POPRAWĘ DOSTĘPU DO TEN-T ORAZ MOBILNOŚCI TRANSGRANICZNEJ	CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO	FEŁ2027
8.	Długość nowych lub rozbudowanych linii kolejowych poza TEN-T [km]	Priorytet 4. FUNDUSZE EUROPEJSKIE DLA LEPIEJ POŁĄCZONEGO ŁÓDZKIEGO CEL SZCZEGÓŁOWY: (ii) ROZWÓJ I UDOSKONALANIE ZRÓWNOWAŻONEJ, ODPORNEJ NA ZMIANY KLIMATU, INTELIGENTNEJ I INTERMODALNEJ MOBILNOŚCI NA POZIOMIE KRAJOWYM, REGIONALNYM I LOKALNYM, W TYM POPRAWĘ DOSTĘPU DO TEN-T ORAZ MOBILNOŚCI TRANSGRANICZNEJ	CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ	FEŁ2027
9.	Liczba zakupionych jednostek kolejowego taboru pasażerskiego [szt.]	Priorytet 4. FUNDUSZE EUROPEJSKIE DLA LEPIEJ POŁĄCZONEGO ŁÓDZKIEGO CEL SZCZEGÓŁOWY: (ii) ROZWÓJ I UDOSKONALANIE ZRÓWNOWAŻONEJ, ODPORNEJ NA ZMIANY KLIMATU, INTELIGENTNEJ I INTERMODALNEJ MOBILNOŚCI NA POZIOMIE KRAJOWYM, REGIONALNYM I LOKALNYM, W TYM POPRAWĘ DOSTĘPU DO TEN-T ORAZ MOBILNOŚCI TRANSGRANICZNEJ	CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ	FEŁ2027
10.	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji pozamiejskiej [szt.]	Priorytet 4. FUNDUSZE EUROPEJSKIE DLA LEPIEJ POŁĄCZONEGO ŁÓDZKIEGO CEL SZCZEGÓŁOWY: (ii) ROZWÓJ I UDOSKONALANIE ZRÓWNOWAŻONEJ, ODPORNEJ NA ZMIANY KLIMATU, INTELIGENTNEJ I INTERMODALNEJ MOBILNOŚCI NA POZIOMIE KRAJOWYM, REGIONALNYM I LOKALNYM, W TYM POPRAWĘ DOSTĘPU DO TEN-T ORAZ MOBILNOŚCI TRANSGRANICZNEJ	CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ	FEŁ2027



11.	Użytkownicy nowo wybudowanych, przebudowanych lub zmodernizowanych dróg [pasażero-kilometr/rok]	Priorytet 4. FUNDUSZE EUROPEJSKIE DLA LEPIEJ POŁĄCZONEGO ŁÓDZKIEGO CEL SZCZEGÓŁOWY: (ii) ROZWÓJ I UDOSKONALANIE ZRÓWNOWAŻONEJ, ODPORNEJ NA ZMIANY KLIMATU, INTELIGENTNEJ I INTERMODALNEJ MOBILNOŚCI NA POZIOMIE KRAJOWYM, REGIONALNYM I LOKALNYM, W TYM POPRAWĘ DOSTĘPU DO TEN-T ORAZ MOBILNOŚCI TRANSGRANICZNEJ	CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO	FEŁ2027
12.	Roczna liczba użytkowników nowo wybudowanych, przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych [pasażero-kilometr/rok]	Priorytet 4. FUNDUSZE EUROPEJSKIE DLA LEPIEJ POŁĄCZONEGO ŁÓDZKIEGO CEL SZCZEGÓŁOWY: (ii) ROZWÓJ I UDOSKONALANIE ZRÓWNOWAŻONEJ, ODPORNEJ NA ZMIANY KLIMATU, INTELIGENTNEJ I INTERMODALNEJ MOBILNOŚCI NA POZIOMIE KRAJOWYM, REGIONALNYM I LOKALNYM, W TYM POPRAWĘ DOSTĘPU DO TEN-T ORAZ MOBILNOŚCI TRANSGRANICZNEJ	CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA	FEŁ2027
13	Szacowana emisja gazów cieplarnianych [tona ekwiwalentu CO <sub>2</sub> / rok]	Priorytet 2. FUNDUSZE EUROPEJSKIE DLA ZIELONEGO ŁÓDZKIEGO CEL SZCZEGÓŁOWY: (i) WSPIERANIE EFEKTYWNOŚCI ENERGETYCZNEJ I REDUKCJI EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH	CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ	FEŁ2027
14.	Zielona infrastruktura wybudowana lub zmodernizowana w celu przystosowania się do zmian klimatu [ha]	Priorytet 2. FUNDUSZE EUROPEJSKIE DLA ZIELONEGO ŁÓDZKIEGO CEL SZCZEGÓŁOWY: (iv) WSPIERANIE PRZYSTOSOWANIA SIĘ DO ZMIAN KLIMATU I ZAPOBIEGANIA RYZYKU ZWIĄZANEMU Z KLĘSKAMI ŻYWIŁOWYMI I KATASTROFAMI, A TAKŻE ODPORNOŚCI, Z UWZGLĘDNIENIEM PODEJŚCIA EKOSYSTEMOWEGO	CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ	FEŁ2027

Źródło: opracowanie własne na podstawie programu FEŁ2027.

Ponadto pośrednio skutki realizacji zapisów planu RPTWŁ mogą wpłynąć na wartości wskaźników monitorowania wynikających ze Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030. Dlatego też monitoring w ramach SRWŁ 2030 może okazać się istotnym uzupełnieniem oceny skutków realizacji planu RPTWŁ.

Monitoring wskaźników powinien być powiązany również z analizami prowadzonymi przez instytucje branżowe związane z ochroną środowiska.

**Tab. 39. Wskaźniki przyjęte w SRWŁ 2030 mogące stanowić uzupełnienie monitoringu zmian zachodzących w środowisku przyrodniczym na skutek realizacji postanowień planu RPTWŁ**

Lp.	Nazwa wskaźnika w SRWŁ 2030	Cel operacyjny SRWŁ 2030, dla którego wskazano wskaźnik	Cel strategiczny planu RPTWŁ, dla którego wskaźnik może być istotny	Źródło danych
1.	Powierzchnia obszaru przekroczenia poziomu dopuszczalnego pyłu PM <sub>10</sub> [km <sup>2</sup> ]	Cel operacyjny 3.1. Adaptacja do zmian klimatu i poprawa jakości zasobów środowiska	CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ	GIOŚ
2.	Powierzchnia obszaru przekroczenia poziomu docelowego Benzo(a)pirenu [km <sup>2</sup> ]	Cel operacyjny 3.1. Adaptacja do zmian klimatu i poprawa jakości zasobów środowiska	CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ	GIOŚ
3.	Lesistość [%]	Cel operacyjny 3.1. Adaptacja do zmian klimatu i poprawa jakości zasobów środowiska	CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO	GUS

Źródło: opracowane na podstawie SRWŁ2030 i planu RPTWŁ.



## **XI. INFORMACJA O MOŻLIWYM TRANSGRANICZNYM ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO**

Konieczność oceny ewentualnego transgranicznego oddziaływania na środowisko reguluje art. 51 ust. 2 pkt 1d) oraz art. 104 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko<sup>186</sup>. Wspomniane oddziaływanie jest oceniane w kontekście granic międzynarodowych. Województwo łódzkie nie leży w obszarze przygranicznym, zatem realizacja celów strategicznych założonych w RPTWŁ nie powinna powodować skutków o charakterze transgranicznym w zakładanym horyzoncie czasowym<sup>187</sup>.

<sup>186</sup> Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 7 kwietnia 2022 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 1029).

<sup>187</sup> Plan jest dokumentem, którego nadrzędnym celem jest wytyczenie kierunków rozwoju systemu transportowego Województwa Łódzkiego w okresie programowania 2021-2027 oraz nakreślenie wizji rozwoju infrastruktury transportowej regionu do 2030 r. oraz w perspektywie długookresowej do 2050 r.



## XII. WNIOSKI I REKOMENDACJE

Tab. 40. Wnioski i rekomendacje

Lp.	Elementy poddane analizie i ocenie w RPTWŁ	Wnioski i rekomendacje
1.	Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia realizacji RPTWŁ i sposób ich uwzględnienia w dokumencie	Ocena spójności celów RPTWŁ z celami ochrony środowiska, zawartymi w dokumentach międzynarodowych, wspólnotowych i krajowych, potwierdza istnienie zbieżności jego zapisów z ustaleniami dokumentów wyższego szczebla.
2.	Stopień i sposób uwzględnienia zasady zrównoważonego rozwoju w badanym dokumencie, w tym założeń i wytycznych polityki ekologicznej Polski i UE	Zasada zrównoważonego rozwoju została uwzględniona w zapisach RPTWŁ. Znalazła swoje bezpośrednie odzwierciedlenie w wizji, w której postawiono akcent na wzmocnienie roli proekologicznych środków transportu dla zmniejszenia presji na środowisko, a także w kluczowym założeniu, że wszystkie prowadzone działania będą uwzględniały łagodzenie i adaptacyjność do zmian klimatu oraz minimalizowały uciążliwość hałasu, a polityka transportowa uwzględni aktualne trendy klimatyczne, zarówno na etapie planowania, realizacji, zarządzania oraz monitoringu, tak aby infrastruktura transportowa województwa łódzkiego była nowoczesna, bezpieczna i odporna.
3.	Wskazanie potencjalnych zagrożeń i pól konfliktów ekologicznych związanych z realizacją RPTWŁ, w tym identyfikacja znaczących negatywnych oddziaływań na obszary chronione, w tym Natura 2000	Według Prognozy część zamierzeń inwestycyjnych będących następstwem zapisów celów strategicznych RPTWŁ 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 wariacie realizowanym oraz działaniach kompensujących i minimalizujących.
4.	Istniejący stan środowiska i problemy z zakresu ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji RPTWŁ	W wyniku analizy istniejącego stanu poszczególnych komponentów środowiska, mając na uwadze realizację RPTWŁ, stwierdzono istnienie problemów ochrony środowiska: <ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>które mogą zostać potencjalnie zniwelowane dzięki interwencji RPTWŁ</b> (niska jakość powietrza; niekorzystny klimat akustyczny; fragmentacja środowiska przyrodniczego, w tym m.in. zmniejszenie różnorodności biologicznej; postępująca presja urbanizacyjna; degradacja krajobrazu kulturowego centrów miast, w tym zabytkowych struktur przestrzennych, niska jakość wód powierzchniowych; ryzyko wystąpienia poważnych awarii);</li> <li>– <b>które mogą zostać spotęgowane na skutek interwencji RPTWŁ</b> (degradacja powierzchni ziemi w wyniku eksploatacji kopalni, erozja gleby, degradacja krajobrazu, w tym zabytkowych struktur przestrzennych);</li> <li>– <b>które wpływają na inwestycje transportowe</b> (wysokie zagrożenie suszą, pogłębiające niedobór wody oraz inne ekstremalne, zjawiska pogodowe i klimatyczne, zagrożenie i ryzyko powodziowe, zagrożenie ruchami masowymi);</li> <li>– <b>w których zakresie interwencja RPTWŁ może przyczynić się pośrednio do usprawniania rozwiązań:</b> zagrożenia związane z gospodarką odpadami.</li> </ul>
5.	Potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku odstąpienia od realizacji RPTWŁ	W Prognozie wskazano prawdopodobne zmiany środowiska przyrodniczego w przypadku odstąpienia od realizacji RPTWŁ m.in.: <ul style="list-style-type: none"> <li>– pogorszenie jakości powietrza w związku emisją liniową przyczyniającą się do powstawania zjawiska smogu, w tym smogu fotochemicznego;</li> <li>– 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</li> </ul>



		<p>przeniesienia ruchu samochodowego poza obszary o największej koncentracji zabudowy mieszkaniowej;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– wzrost udziału emisji CO<sub>2</sub> ze źródeł komunikacyjnych w związku z brakiem: dróg dobrej jakości poprawiających płynność ruchu, obwodnic, zrównoważonej mobilności miejskiej, efektywnego transportu zbiorowego;</li> <li>– pogorszenie klimatu akustycznego;</li> <li>– zmniejszenie liczebności populacji zwierząt ze względu na większą wypadkowość na drogach niskiej jakości oraz wzmożony ruch samochodowy na drogach niższej kategorii na terenach otwartych;</li> <li>– 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;</li> <li>– 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);</li> <li>– brak adaptacyjności środowiska (w tym infrastruktury) do postępujących zmian klimatycznych;</li> <li>– pogorszenie jakości przestrzeni publicznych</li> <li>– pogorszenie jakości wód na skutek braku nowoczesnej infrastruktury wyposażonej we właściwe sposoby doprowadzenia zanieczyszczeń z dróg;</li> <li>– brak łagodzenia skutków presji urbanizacyjnej w terenach podmiejskich na skutek słabej dostępności komunikacyjnej do miast transportem zbiorowym oraz słabej jakości dróg;</li> <li>– pogarszanie stanu zdrowia i bezpieczeństwa mieszkańców;</li> <li>– negatywny wpływ na dobra materialne na skutek rosnących kosztów utrzymania i eksploatacji istniejącej infrastruktury.</li> </ul>
6.	<p><b>Wsparcie efektu synergii związanego z wykorzystaniem cech środowiska w procesie prowadzenia polityki regionalnej a polityki państwa w kontekście rozwoju zrównoważonego</b></p>	<p>Analiza przyjętych w programie RPTWŁ celów strategicznych, w odniesieniu do wszystkich aspektów, wskazuje na kompleksowe i komplementarne projektowanie rozwiązań rozwojowych w skali województwa, ukierunkowane na uzyskanie optymalnych rezultatów w procesie kształtowania systemu transportowego z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju. Realizacja poszczególnych interwencji z naciskiem na innowacyjność i proekologiczność zakładanych rozwiązań, będzie prowadzić do postępu w zakresie społeczno-gospodarczym, z jednoczesną dbałością o zachowanie równowagi przyrodniczej i trwałości podstawowych procesów przyrodniczych.</p>
7.	<p><b>Przewidywane znaczące oddziaływanie na poszczególne komponenty środowiska</b></p>	<p>W ocenie przyjęto założenie, że realizacja zapisów RPTWŁ będzie przebiegała z poszanowaniem wymogów dotyczących ochrony środowiska, przy wykorzystaniu najlepszych dostępnych technologii i technik (BAT), w celu maksymalnego ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko. Niemniej część potencjalnych inwestycji będących następstwem wdrażania zapisów RPTWŁ będzie się zawierać w grupie przedsięwzięć o znaczącym oddziaływaniu (zawsze lub potencjalnie), dla których szczegółowa ocena ich wpływu na środowisko powinna mieć miejsce w ramach procedury oceny oddziaływania zgodnie z przepisami odrębnymi, na etapie projektowania i realizacji inwestycji.</p>
8.	<p><b>Możliwości występowania oddziaływań skumulowanych wywołanych realizacją dokumentu</b></p>	<p>W Prognozie oceniono oddziaływania skumulowane wynikające z przyjętych działań. We wszystkich oddziaływaniach skumulowanych przeważają wpływy korzystne. Najwięcej negatywnych oddziaływań skumulowanych odnotowano w odniesieniu do działań w ramach 2 celu strategicznego REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIAJĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA, natomiast najwięcej pozytywnych oddziaływań skumulowanych zdiagnozowano dla 1 celu strategicznego ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ.</p>



9.	<b>Rozwiązania mające na celu ograniczenie lub przyrodniczą kompensację negatywnych oddziaływań</b>	Zakłada się, że wskazane w Prognozie możliwe negatywne i minimalnie niekorzystne oddziaływania na środowisko mogą w znacznym stopniu być ograniczone poprzez zastosowanie zaproponowanych rozwiązań minimalizujących i kompensujących. Jednocześnie w przypadku oddziaływań o zmiennym charakterze rozwiązania minimalizujące stanowią mogą istotny atrybut realizacji poszczególnych działań, redukując uciążliwość. Należy jednak pamiętać, że zaproponowane działania minimalizujące i kompensujące negatywny wpływ stanowią ogólne założenia, które należy doprecyzować na etapie procedur administracyjnych związanych z realizacją przedsięwzięć.
10.	<b>Możliwości i zasady ograniczenia potencjalnych znaczących oddziaływań na środowisko związanych z realizacją postanowień dokumentu</b>	W Prognozie wskazuje się rozwiązania służące minimalizacji wpływu potencjalnych przedsięwzięć, które wpisują się będą w cele strategiczne RPTWŁ, na środowisko m.in.: <ul style="list-style-type: none"> <li>– przeprowadzanie oceny oddziaływania przedsięwzięć na środowisko szczegółowo i wnikliwie, z odpowiednią analizą wariantową, uwzględniając ochronę środowiska;</li> <li>– podejmowanie decyzji dotyczących inwestycji ze szczególnym uwzględnieniem zasad ochrony środowiska, tj. w sposób nieszkodliwy lub mało uciążliwy dla terenów przyrodniczo cennych,</li> <li>– skuteczną egzekucję zapisów decyzji administracyjnych i obowiązków wynikających z innych aktów prawnych, w zakresie działań kompensacyjnych,</li> <li>– prowadzenie wnikliwych inwentaryzacji przyrodniczych poprzedzających realizację inwestycji,</li> <li>– kierowanie się zasadą zrównoważonego rozwoju przy wyborze lokalizacji oraz wariantowania na etapie projektu inwestycji,</li> <li>– realizacja inwestycji z wykorzystaniem najbardziej efektywnych oraz zaawansowanych poziomów technologii i technik (BAT), uwzględniających konieczność adaptacji do zmian klimatu i ochrony środowiska oraz zasady „nie czynić poważnych szkód”.</li> </ul>
11.	<b>Rozwiązania alternatywne do zawartych w RPTWŁ</b>	Brak możliwości sformułowania rozwiązań alternatywnych do zapisów celów strategicznych RPTWŁ, ze względu na duży stopień ogólności dokumentu oraz brak wytycznych co do lokalizacji i czasu realizacji potencjalnych przedsięwzięć z nich wynikających. Ustalenia dokumentu programującej 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
12.	<b>Monitoring skutków realizacji RPTWŁ, w tym skutków środowiskowych i przestrzennych</b>	W Prognozie zaproponowano metody analizy skutków realizacji postanowień RPTWŁ przy użyciu 8 wskaźników wynikających z RPTWŁ. Dodatkowo monitoring będzie uzupełniony wskaźnikami z programu operacyjnego FEŁ2027 oraz SRWŁ2030.
13.	<b>Oddziaływania transgraniczne</b>	Nie stwierdzono w Prognozie występowania oddziaływań transgranicznych.
14.	<b>Odporność RPTWŁ na zmiany klimatu ze szczególnym uwzględnieniem klęsk żywiołowych</b>	Zapisy RPTWŁ mają wpływ na łagodzenie zmian klimatu i adaptację do zmian klimatu. Ma to odzwierciedlenie w wizji, jak i w kluczowym założeniu, że wszystkie prowadzone działania będą uwzględniały łagodzenie i adaptacyjność do zmian klimatu oraz minimalizowały uciążliwość hałasu, a polityka transportowa uwzględni aktualne trendy klimatyczne, zarówno na etapie planowania, realizacji, zarządzania oraz monitoringu, tak aby infrastruktura transportowa województwa łódzkiego była nowoczesna, bezpieczna i odporna. Ponadto celem strategicznym 1 zapisy dedykowane są bezpośrednio ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych w systemie transportowym dla osiągnięcia neutralności klimatycznej. W pozostałych celach zaproponowano szereg rozwiązań, które pośrednio będą przyczyniały się do obniżenia emisji zanieczyszczeń (w tym gazów cieplarnianych), co wpłynie korzystnie na klimat w skali globalnej i lokalnej.

Źródło: opracowanie własne.



### XIII. STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

#### PODSTAWA PRAWNA, CEL, ZAKRES, METODA OPRACOWANIA PROGNOZY

Podstawę prawną sporządzenia „Prognozy oddziaływania na środowisko” (dalej: Prognoza) dla „Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027” (dalej: RPTWŁ) stanowi art. 46 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 16 maja 2022 r., poz. 1029), który formułuje obowiązek sporządzenia Prognozy przez organ opracowujący RPTWŁ.

Głównym celem „Prognozy oddziaływania na środowisko” jest określenie wystąpienia możliwych skutków w środowisku, które mogą powstać w wyniku realizacji potencjalnych przedsięwzięć, dla których ramy wyznaczają cele strategiczne, kierunki działań i działania zawarte w RPTWŁ.

Prognoza została opracowana w oparciu o wytyczne zawarte w art. 51 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 1029). Ponadto, zgodnie z art. 53 ww. ustawy, zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w Prognozie został uzgodniony z właściwymi organami<sup>188</sup>. Prognoza do programu RPTWŁ zawiera m.in. informacje dotyczące: zawartości, głównych celów projektowanego dokumentu oraz jego powiązań z innymi dokumentami, metod zastosowanych przy sporządzaniu Prognozy oraz propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania, informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko, streszczenie sporządzone w języku niespecjalistycznym.

Przy sporządzeniu Prognozy przyjęto obowiązujące akty prawne z zakresu środowiska i jego ochrony. Dokument został opracowany stosownie do stanu współczesnej wiedzy i metod oceny. Metody wykorzystywane przy opracowywaniu Prognozy uwzględniają:

- zapisy Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko (Dz. Urz. WE L 197 z 21.07.2001; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 6);
- zapisy ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 1029) wraz z aktami wykonawczymi do tej ustawy;
- uzgodnienia zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w dokumencie zgodnie z wytycznymi Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi i Łódzkiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.

Ze względu na złożoność dokumentu jakim jest Prognoza, na poszczególnych etapach opracowania zastosowano różne metody, tj. analizę dostępnych danych, ekspercką z wypracowywaniem decyzji grupowych, scenariuszową, analizy oraz syntezy.

#### INFORMACJA O REGIONALNYM PLANIE TRANSPORTOWYM WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO DLA REALIZACJI WARUNKU PODSTAWOWEGO CELU POLITYKI 3 (W ZAKRESIE TRANSPORTU) W PERSPEKTYWIE FINANSOWEJ 2021-2027

Regionalny Plan Transportowy Województwa Łódzkiego dla Realizacji Warunku Podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w Perspektywie Finansowej 2021-2027” jest dokumentem, którego nadrzędnym celem jest wytyczenie kierunków rozwoju systemu transportowego Województwa Łódzkiego w okresie programowania 2021-2027 oraz nakreślenie wizji rozwoju infrastruktury transportowej regionu do 2030 roku.

Plan stanowi podstawę do spełnienia tematycznego warunku podstawowego (3.1. kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie), w zakresie 3. Celu Polityki UE wskazanego w Rozporządzeniu PEiR (UE)

<sup>188</sup> Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Łodzi (Pismo z dnia 5 lutego 2021 r. znak: WOOŚ.411.21.2021.MGw), Łódzkim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym (5 lutego 2021 r. znak: ŁPWIS.NSOZNS.9022.35.2021.SK).





2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej.

Podstawę opracowania dokumentu stanowi uchwała Zarządu Województwa Łódzkiego nr 788/20 z dnia 18 sierpnia 2020 r. w sprawie podania do publicznej wiadomości informacji o przystąpieniu do opracowania projektu Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027.

Regionalny Plan Transportowy Województwa Łódzkiego dla Realizacji Warunku Podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w Perspektywie Finansowej 2021-2027 uwzględnia:

- podstawę sporządzenia dokumentu,
- zasady opracowania dokumentu,
- uwarunkowania programowe wynikające z europejskich, krajowych i regionalnych dokumentów strategicznych,
- uwarunkowania rozwoju transportu (w tym: układ drogowy i kolejowy, infrastruktura lotnicza, transport pasażerski oraz towarowy),
- strategiczną politykę rozwoju, na którą składają się:
  - wizja rozwoju,
  - 4 cele strategiczne, 10 kierunków działań i 44 działania,
- projekty rozwojowe, w tym:
  - opis kierunków działań w zakresie transportu ze środków UE w latach 2021-2027,
  - wytyczne dla identyfikacji potrzeb transportowych w ramach CP 3,
  - wynikowa lista projektów możliwych do realizacji,
- system wdrażania RPTWł zawierający:
  - system monitorowania,
  - ramy finansowe,
  - zasady kwalifikacji projektów,
  - podmioty zaangażowane w realizację,
  - zdolność instytucjonalną.

RPTWł zawiera uwarunkowania i określa cele wykorzystania wsparcia finansowego przedsięwzięć projektowanych w obszarze transportu w województwie łódzkim. Jest spójny z celami dokumentów stanowionych na szczeblu międzynarodowym i krajowym oraz zawiera wszystkie obligatoryjne elementy wynikające z uwarunkowań ustawowych. RPTWł uwzględnia cele zrównoważonego rozwoju wynikające z Agendy na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju 2030 oraz Europejskiego Zielonego Ładu. Ponadto realizuje cele ochrony środowiska wynikające z wielu międzynarodowych konwencji wielostronnych, dokumentów szczebla UE, dokumentów szczebla krajowego, dokumentów szczebla regionalnego.

## ANALIZA I OCENA STANU ŚRODOWISKA

W Prognozie przeprowadzono **analizę istniejącego stanu środowiska** (w tym na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem) obejmującą najbardziej istotne zagadnienia z zakresu ochrony środowiska dla wybranych elementów (tj.: kopaliny, gleby, lasy, krajobraz, stan wód podziemnych i powierzchniowych, jakość powietrza atmosferycznego i klimatu akustycznego oraz warunki klimatyczne).

Łódzkie, położone centralnie na tle kraju, graniczy z województwami: mazowieckim, świętokrzyskim, śląskim, opolskim, wielkopolskim oraz kujawsko-pomorskim. Obejmuje terytorium o powierzchni 18 219 km<sup>2</sup>, co stanowi 5,83% powierzchni kraju. Administracyjnie Łódzkie dzieli się na 21 powiatów i 3 miasta na prawach powiatu: Łódź, Piotrków Trybunalski, Skierniewice) oraz 177 gmin.

Według danych GUS w czerwcu 2020 r. liczba ludności województwa wynosiła 2 437 970 osób (6,4% ludności kraju), przy wyraźnie zaznaczającym się trendzie spadkowym.



Według stosowanej regionalizacji fizyczno-geograficznej Łódzkie usytuowane jest na pograniczu dwóch dużych jednostek geomorfologicznych: pasa nizin (Niż Środkowoeuropejski) i obszaru wyżyn (Wyżyny Polskie) oraz charakteryzuje się klimatem umiarkowanym ciepłym, przejściowym.

W województwie łódzkim dominuje krajobraz wiejski przynależący do grupy krajobrazów przyrodniczo-kulturowych. Tworzą go przede wszystkim tereny upraw stanowiące tło krajobrazowe. Urozmaicenie stanowią takie formy pokrycia/zagospodarowania terenu jak: zabudowa wiejska, miejska, przemysłowa, tereny komunikacyjne oraz przyrodnicze - leśne i dolinne. Stan krajobrazu wiejskiego różni się w zależności od rejonu województwa. Na północy dominują wielkopowierzchniowe uprawy, natomiast na południu powierzchnia użytków rolnych jest mniejsza, krajobraz jest bardziej urozmaicony innymi formami pokrycia, a gdzieś tam zachował się wstęgowy układ pól i miedz. Najcenniejszy zasób krajobrazu kulturowego stanowią pomniki historii i parki kulturowe oraz ośrodki miejskie i wiejskie o zachowanych historycznych układach przestrzennych, często o rodowodzie średniowiecznym i z odznaczającymi się w krajobrazie panoramami zdominowanymi przez wieże kościołów. Przekształceniami negatywnymi charakteryzują się obszary zabudowy przemysłowej i magazynowej, wielkopowierzchniowa eksploatacja surowców naturalnych oraz wielkie farmy energetyki alternatywnej, w których dominują agresywne krajobrazowo dominanty zarówno wysokościowe, jak i kubaturowe oraz powierzchniowe. Szczególnym przykładem krajobrazu kulturowego są tereny związane z eksploatacją złóż węgla brunatnego z Pola Bełchatów oraz Pola Szczerców.

O specyfice hydrograficznej obszaru decyduje jego wododziałowe położenie pomiędzy dorzecziami rzek Wisły i Odry. Głównymi rzekami tworzącymi sieć hydrograficzną są: Pilica, Warta i Bzura oraz ich największe dopływy: Czarna Maleniecka, Wolbórka, Luciąża, Ner, Widawka, Oleśnica, a także Ochnia, Rawka i Mroga. Ponadto największymi zbiornikami retencyjnymi w województwie są: Zbiornik Sulejowski i Zbiornik Jeziorsko. Wody powierzchniowe województwa są silnie zanieczyszczone, a ich jakość w latach 2014-2019 uległa pogorszeniu. Zły stan wód zdiagnozowano dla 95,3% spośród 192 ogółu badanych Jednolitych Części Wód Powierzchniowych (JCWP)<sup>189</sup>. Obecnie najistotniejszym problemem środowiskowym w województwie jest eutrofizacja wód powierzchniowych. Ze względu na ograniczone zdolności samooczyszczania, szczególnie narażone na to zjawisko są zbiorniki wodne, w których dochodzi do kumulacji stężeń substancji biogennej i wystąpienia niekorzystnych warunków tlenowych. Najślabszym potencjałem ekologicznym charakteryzuje się Zbiornik Sulejowski<sup>190</sup>, gdzie eutrofizacja przyczyniła się do znacznej degradacji jego walorów przyrodniczych i turystycznych (m.in. do zakwitów sinic).

Zmiany klimatu oraz związane z nimi ekstremalne zjawiska pogodowe (coraz wyższe temperatury powietrza, silne nasłonecznienie, deficyt opadów, ekstremalne susze) generują występowanie deficytów wody w glebie, zmniejszenie zasobów wód powierzchniowych, gruntowych i podziemnych, zdiagnozowane w północnej i północno-zachodniej części województwa oraz w rejonie leja depresji spowodowanego działalnością Kopalni Węgla Brunatnego „Bełchatów”. Obszary te charakteryzują się deficytem wody w sezonie wegetacyjnym. Istotnym zagrożeniem dla wód podziemnych w dłuższej perspektywie jest wzrost częstości występowania oraz przyrost czasu trwania suszy hydrologicznej i glebowej, przyczyniających się do obniżania poziomu wód podziemnych.

Województwo jest zasobne w wody podziemne (8,4% zasobów kraju; w większości reprezentują II i III klasę jakości) oraz w surowce naturalne, zwłaszcza złoża kopalin energetycznych (węgiel brunatny) oraz piasków formierskich, surowców szklarskich, a także w wapień i margle oraz wody geotermalne. Pod względem zasobów złóż węgla brunatnego i jego wydobywania Łódzkie znajduje się wśród największych europejskich dostawców. Jednocześnie Łódzkie odznacza się najniższym w skali kraju wskaźnikiem lesistości (21,4% w 2020 r.) z przewagą siedlisk borowych zajętych przez monokultury sosnowe. Większość gleb województwa charakteryzuje się niską jakością i wysokim zakwaszeniem. W latach 2016-2019 pod względem struktury odczynu gleb Łódzkiego ponad połowa z nich utrzymywała się na niekorzystnym poziomie (z udziałem gleb kwaśnych i bardzo kwaśnych rzędu 58,0%), a prawie połowa (47,0%) wymagała zabiegów wapnowania (koniecznych i potrzebnych), lokując województwo w ścisłej czołówce w kraju.

<sup>189</sup> Ocena stanu jednolitych części wód rzek i zbiorników zaporowych w latach 2014-2019 na podstawie monitoringu, GIOŚ 2019. Dla pozostałych 4,7% JCWP wystąpił brak możliwości wykonania oceny.

<sup>190</sup> Ocena stanu jednolitych części wód rzek i zbiorników zaporowych w latach 2014-2019 na podstawie monitoringu, GIOŚ 2019.



Województwo charakteryzuje się stosunkowo niewielką powierzchnią obszarów o wysokich walorach przyrodniczych, w 2020 r. udział obszarów prawnie chronionych stanowił 19,5% jego powierzchni (przedostatnie miejsce w kraju). W 2021 r. na terenie województwa występowały w całości lub części następujące formy ochrony przyrody<sup>191</sup>: 1 park narodowy – Ośrodek Hodowli Żubrów w Smardzewicach, stanowiący część Kampinoskiego Parku Narodowego, 87 rezerwatów przyrody, 7 parków krajobrazowych, 17 obszarów chronionego krajobrazu, 41 obszarów Natura 2000 (5 Obszarów Specjalnej Ochrony Ptaków, 23 Specjalnych Obszarów Ochrony Siedlisk, 13 Obszarów Mających Znaczenie dla Wspólnoty), 36 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych, 4 stanowiska dokumentacyjne, 885 użytków ekologicznych, 2 025 pomników przyrody.

Szczególnym problemem w Łódzkiem, zwłaszcza w miastach, jest niska i wciąż niezadowalająca jakość powietrza atmosferycznego związana z emisją powierzchniową, liniową oraz punktową. Pod względem przekroczeń miasta województwa znajdują się w krajowej czołówce. Problem dotyczy nie tylko aglomeracji łódzkiej, ale również innych ośrodków miejskich (m.in. Piotrkowa Trybunalskiego, Radomska, Tomaszowa Mazowieckiego, Zduńskiej Woli<sup>192</sup>). W 2020 r. przekroczenia dopuszczalnej wartości średniodobowej stężenia pyłu zawieszonego PM10 odnotowano w 7 ośrodkach (Łódź, Pabianicach, Zgierzu (najwyższe), Piotrkowie Trybunalskim, Radomsku, Zduńskiej Woli, Ksawerowie). Ponadto w 2019 r. cztery miasta z województwa znalazły się w grupie 21 ośrodków z Polski<sup>193</sup>, w których odnotowano co najmniej 60 dni ze stężeniem PM10 większym niż 50 µg/m<sup>3</sup> (Zgierz, Piotrków Trybunalski, Zduńska Wola, Radomsko - najwięcej). Wartości powyżej normy osiągnął również poziom docelowy benzo(a)pirenu w pyłe PM10 (w 2020 r. w 16 miastach). W większości miast, w których nie odnotowano przekroczeń w 2020 r., stacje pomiarowe wykazywały wysokie wartości stężeń<sup>194</sup>. Problem jakości powietrza dotyczy także obszarów wiejskich, gdzie głównym źródłem ciepła są indywidualne instalacje grzewcze opalane paliwami stałymi. Na niską jakość powietrza ma również wpływ emisja liniowa z transportu drogowego. Problem emisji liniowej odczuwalny jest w centrach dużych miast, zwłaszcza Łódź i Piotrkowa Trybunalskiego. Województwo łódzkie w 2019 r. znalazło się na 5. miejscu w kraju pod względem wielkości sumarycznej emisji liniowej. W zakresie emisji punktowej w 2020 r. Łódzkie znajdowało się w grupie województw o najwyższych wskaźnikach emisji w kraju: dwutlenku siarki (1. miejsce), tlenków azotu (1. miejsce), pyłów (6. miejsce), tlenków węgla (3. miejsce), dwutlenku węgla (1. miejsce). Emitentami przyczyniającymi się do takiego poziomu emisji są przede wszystkim zakłady szczególnie uciążliwe, które w 2020 r. wyemitowały ogółem najwięcej zanieczyszczeń gazowych w kraju, z czego 99,7% stanowiła emisja dwutlenku węgla. Emisja punktowa w województwie łódzkim jest głównie pochodzenia energetycznego, największym emitentem gazów i pyłów jest Elektrownia Bełchatów<sup>195</sup>.

Do **najistotniejszych problemów ochrony środowiska**, które ze względu na rodzaj, charakter i zasięg oddziaływania, mają kluczowy wpływ na rozwój województwa, zaliczono m.in. niską jakość powietrza, niekorzystny klimat akustyczny, fragmentację środowiska przyrodniczego (w tym m.in. zmniejszenie różnorodności biologicznej), postępującą presję urbanizacyjną, degradację krajobrazu kulturowego, niską jakość wód powierzchniowych, ryzyko wystąpienia poważnych awarii, degradację powierzchni ziemi w wyniku eksploatacji kopalni, erozję gleby, wysokie zagrożenie suszą, pogłębiające niedobór wody oraz inne ekstremalne zjawiska pogodowe i klimatyczne, zagrożenie i ryzyko powodziowe, zagrożenie ruchami masowymi.

W Prognozie przeprowadzono **analizę potencjalnych zmian środowiska w przypadku braku realizacji RPTWŁ**, czyli w tzw. wariantcie „0” określającym hipotetyczny scenariusz, jaki mógłby mieć miejsce w sytuacji, gdyby nie przyjęto RPTWŁ. W wariantcie „0” wsparcie finansowe ukierunkowane na aspekty środowiskowe nie zostałyby udzielone, a w konsekwencji problemy z zakresu środowiska przyrodniczego wynikające z funkcjonowania systemu transportowego w obecnej formie pozostałyby nierozwiązane. Z drugiej zaś strony przy wariantcie „0” brak realizacji nowych inwestycji infrastrukturalnych mógłby się w perspektywie krótkookresowej okazać korzystny w przypadku nielicznych komponentów takich jak krajobraz, powierzchnia ziemi, zasoby naturalne i ciągłość przyrodnicza. Podkreślić jednak należy, że potrzeby transportowe jego mieszkańców, zarówno w skali lokalnej, jak i regionalnej wpływają na wzrost eksploatacji istniejącej infrastruktury transportowej. Tym samym kluczowym wyzwaniem jest poprawa jej jakości w obszarze infrastruktury drogowej, kolejowej,

<sup>191</sup> Stan na 11.03.2022 r.

<sup>192</sup> Roczna ocena jakości powietrza w województwie łódzkim - raport wojewódzki za rok 2020, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Łodzi, Łódź 2021.

<sup>193</sup> <http://powietrze.gios.gov.pl>

<sup>194</sup> Roczna ocena jakości powietrza w województwie łódzkim - raport wojewódzki za rok 2020, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Łodzi, Łódź 2021.

<sup>195</sup> Wg GUS Ochrona Środowiska 2020. Wg Raportu o stanie środowiska w województwie łódzkim w 2017 r. (WiOŚ).



a także publicznego transportu zbiorowego o charakterze pozamiejskim. Kluczowe w tej sytuacji jest stworzenie spójnego systemu drogowego w wymiarze regionalnym wpisującego się w sieć dróg krajowych i Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T). Nowoczesna infrastruktura komunikacyjna pozwoli na zmniejszenie presji na środowisko, która byłaby większa, gdyby funkcjonowała w przestarzałej formie i nie nadążała za potrzebami rozwojowymi regionu. Ponadto brak inwestycji w sektorze transportowym spowoduje brak zmian zachowań transportowych mieszkańców w zakresie elektromobilności i współdzielenia środków transportu (np. rower publiczny, hulajnogi i skutery elektryczne, carsharing). W wariantcie „0” nie zostanie osiągnięty żaden efekt ekologiczny w zakresie zmniejszenia emisji zanieczyszczeń na terenach zurbanizowanych oraz pogorszeniu ulegnie klimat akustyczny. Brak skutecznej polityki transportowej spowoduje niedostosowanie infrastruktury do aktualnych trendów klimatycznych, a niedoinwestowanie sektora transportu wpłynie na pogorszenie bezpieczeństwa i zdrowia mieszkańców.

### ANALIZA I OCENA PRZEWIDYWANYCH ZNACZĄCYCH ODDZIAŁYWAŃ „REGIONALNEGO PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO DLA REALIZACJI WARUNKU PODSTAWOWEGO CELU POLITYKI 3 (W ZAKRESIE TRANSPORTU) W PERSPEKTYWIE FINANSOWEJ 2021-2027” NA ŚRODOWISKO ORAZ OBSZARY NATURA 2000

Zgodnie z przyjętą metodyką dokonano oceny oddziaływań zapisów RPTWŁ na środowisko oraz obszary NATURA 2000 z uwzględnieniem ich wpływu na cele i przedmiot ochrony oraz integralność tych form ochrony przyrody. Przy ocenie ogólnej oddziaływania przeanalizowano, jak zaproponowane zapisy i wskazane typy przedsięwzięć mogą wpłynąć na komponenty środowiska (czynniki, receptory oddziaływania), i czy w sposób właściwy uwzględniają aspekty środowiskowe oraz cele ochrony przyrody wymienione w art. 2 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. W Prognozie przyjęto **dwa zasadnicze założenia**:

- potencjalne inwestycje realizowane w ramach celów strategicznych RPTWŁ będą spełniać standardy środowiskowe i będą wdrażane z zastosowaniem najlepszych dostępnych technik (BAT<sup>196</sup>);
- potencjalne oddziaływania zapisów RPTWŁ ocenione zostały na zasadzie domniemania wystąpienia negatywnego wpływu w ramach typów przedsięwzięć danego celu strategicznego. Jeżeli w grupie przedsięwzięć przynajmniej jedno mogłoby generować negatywne oddziaływanie to determinowało ono sposób oddziaływania dla całego celu strategicznego.

Wpływ poszczególnych celów strategicznych był oceniany ze względu na: sposób oddziaływania<sup>197</sup>, bezpośredniość oddziaływania<sup>198</sup>, czas trwania oddziaływania<sup>199</sup>, częstotliwość oddziaływania<sup>200</sup>.

Interpretując udział poszczególnych oddziaływań celów strategicznych RPTWŁ, należy uznać, że zapisy programu RPTWŁ wpływają na komponenty środowiska w sposób zróżnicowany. Brak wpływu dominuje w celu strategicznym 4 – EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU (70%) oraz 3 – POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO (55%). 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, wkraczającym w tereny dotąd niezainwestowane, 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. Jedynie w celu 4 nie występują negatywne oddziaływania, a oddziaływanie minimalne negatywne na poziomie zaledwie 1%, występuje w kierunku działań 4.3. USPRAWNINIENIE PLANOWANIA, ORGANIZACJI I ZARZĄDZANIA SYSTEMEM TRANSPORTOWYM.

Niekorzystny wpływ na środowisko nowo powstających inwestycji będzie kompensowany pozytywnym oddziaływaniem RPTWŁ, wynikającym w różnych proporcjach ze wszystkich celów strategicznych. Pozytywnego

<sup>196</sup> BAT - Best Available Technique.

<sup>197</sup> Pozytywny, negatywny, minimalny negatywny, zmienny (pozytywny, z wyjątkiem etapu realizacji, dla którego prognozuje się możliwe oddziaływanie negatywne), brak wpływu.

<sup>198</sup> Bezpośrednie, pośrednie, wtórne.

<sup>199</sup> Długoterminowe, średnioterminowe, krótkoterminowe.

<sup>200</sup> Stałe, chwilowe.



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.

W wyniku przeprowadzonej analizy wpływu celów strategicznych RPTWł na 16 komponentów środowiska stwierdzono, iż **niemal wszystkie zapisy będą pozytywnie oddziaływały na ludzi** (98%) oraz na **dobra materialne** (89%). Istotny pozytywny wpływ zapisów RPTWł pojawia się przy komponentach: powietrze oraz klimat (po 61%). W pozostałych 12 komponentach pozytywny wpływ na środowisko zawiera się w przedziale od 7% do 27%. Ponadto zapisy RPTWł w znacznym stopniu charakteryzują się **brakiem wpływu na większość analizowanych komponentów**, który kształtuje się w przedziale 2% - 79%.

Realizacja RPTWł może mieć najbardziej negatywny wpływ na komponenty: powierzchnia ziemi, zasoby naturalne (16%), klimat akustyczny i krajobraz (11%). Dla komponentów takich jak roślinność, zwierzęta, różnorodność biologiczna, ciągłość układów przyrodniczych i obszary chronione, w tym Natura 2000, negatywny wpływ przyjmuje wartości w przedziale 7-9%. Oddziaływanie minimalne negatywne stwierdzono w stosunku do większości komponentów (z wyjątkiem klimatu, powietrza, dóbr materialnych oraz ludzi) na poziomie między 5 a 23%. Oddziaływanie o charakterze zmiennym uwidacznia się w stosunku do komponentów takich jak: powierzchnia ziemi, zasoby naturalne, wody powierzchniowe i podziemne, klimat akustyczny, roślinność, zwierzęta, różnorodność biologiczna oraz zabytki (od 7 do maksymalnie 25%) i jest związane z przemijającym negatywnym wpływem inwestycji na etapie budowy.

Analizując **bezpośredniość** oddziaływań należy uznać, że oddziaływania o charakterze bezpośrednim stanowią zdecydowaną większość we wszystkich celach strategicznych i dotyczą oddziaływań wynikających z realizacji inwestycji o charakterze infrastrukturalnym i przestrzennym (od 23 do 93% w poszczególnych celach strategicznych). Jednocześnie należy stwierdzić, że wszystkie oddziaływania będą miały charakter długoterminowy i stały. Oddziaływań średnioterminowych lub krótkoterminowych ani chwilowych nie stwierdzono.

## ANALIZA I OCENA ODDZIAŁYWANIA ZAPISÓW WYNIKAJĄCYCH Z RPTWł NA CELE I PRZEDMIOT OCHRONY ORAZ INTEGRALNOŚĆ OBSZARÓW NATURA 2000

W Prognozie dokonano analizy i oceny oddziaływania zaplanowanych przedsięwzięć na cele, przedmioty ochrony oraz integralność obszarów Natura 2000 z uwzględnieniem pięciu kategorii oddziaływań<sup>201</sup>. Odnotowano 4 negatywnych oddziaływań o istotnym natężeniu (N) (9%). Były one związane z rozbudową sieci linii kolejowych w ramach kierunku działań 1.1. ZWIĘKSZENIE UDZIAŁU PODRÓŻY TRANSPORTEM ZBIOROWYM I LIKWIDACJA WYKLUCZENIA KOMUNIKACYJNEGO; budową i rozbudową infrastruktury drogowej i kolejowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) szczególnie na kierunku południowo-wschodnim, zapewnieniem połączeń lotniczych krajowych i międzynarodowych, w tym wspieraniem realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego komponentów transportowych, zapewnieniem sprawnych powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T) oraz poprawą parametrów dróg krajowych i wojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z województwami sąsiednimi, które zostały zaplanowane w ramach kierunku działań 2.1. ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ.

Zaledwie 2 działania charakteryzować się mogą oddziaływaniem negatywnym minimalnym. Zostały one zaplanowane w ramach kierunku 3.2. POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ i dotyczą budowy, przebudowy i rozbudowy dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości, a także budowy obwodnic miejscowości.

W grupie **3 działań mogących mieć potencjalnie** pozytywny wpływ znalazły się propozycje interwencji o charakterze planistyczno-projektowym wskazane w kierunku 4.3. USPRAWNIE NIE PLANOWANIA, ORGANIZACJI I ZARZĄDZANIA SYSTEMEM TRANSPORTOWYM. Ich oddziaływanie na obszary Natura 2000 będzie miało charakter pośredni, gdyż działania polegające na właściwym przygotowaniu dokumentacji dla realizacji inwestycji, opracowywanie strategicznych dokumentów wspierających planowanie zrównoważonej mobilności, a także wielopodmiotowa współpraca w zakresie planowania i inwestycji transportowych uwzględniająca potrzeby ochrony środowiska będzie sprzyjać realizacji celów środowiskowych w skali regionalnej, a w konsekwencji zmniejszy się presję związaną z rozwojem transportu na tereny najbardziej przyrodniczo wrażliwe.

<sup>201</sup> Pozytywne (P), negatywne o istotnym natężeniu (N), negatywne minimalne (NM), zmienne (NM/P), brak (B).



Dla większości działań (80%) wskazanych w części kierunkowej RPTWŁ **nie stwierdzono oddziaływań**.

Odpowiedzią na zdiagnozowane potencjalne oddziaływania negatywne (N, MN) są propozycje rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000. Są to zalecenia o charakterze uniwersalnym i bardzo ogólnym. Dlatego też, uszczegółowienie zarówno charakteru oddziaływań, jak i propozycji działań minimalizujących oraz kompensujących, możliwe będzie po ustaleniu precyzyjnej lokalizacji inwestycji, a następnie wykonaniu szczegółowej inwentaryzacji przyrodniczej na etapie oceny oddziaływania na środowisko bądź na obszar Natura 2000 dla poszczególnych inwestycji. Ponadto należy podkreślić, że wszystkie inwestycje powinny być realizowane z wykorzystaniem najbardziej efektywnych oraz zaawansowanych poziomów technologii i technik (BAT).

Zaproponowane w prognozie działania minimalizujące i kompensujące negatywne oddziaływania na środowisko to zasady wykorzystywane na etapie projektowania danej inwestycji oraz na normy, których należy przestrzegać w trakcie wykonywania robót. Na przykład w miejscach kolizji inwestycji liniowych z obszarami cennymi przyrodniczo należy rozważać przebiegi alternatywne, wybierać warianty o najbardziej ograniczonym wpływie, czy też zmniejszać do niezbędnego minimum ingerencję w tereny czynne biologicznie, powierzchnię ziemi, stosunki wodne, szatę roślinną itp. Organizacja prac i harmonogram robót winien uwzględniać m.in. okresy lęgowe ptaków i okresy rozrodcze innych zwierząt, zapewnienie zwierzętom swobodnej migracji, przez np. lokalizację zaplecza budowlanego w bezpiecznym oddaleniu od miejsc występowania cennych siedlisk oraz gatunków roślin i zwierząt itp.

Analiza przebiegu inwestycji priorytetowych RPT WŁ wykazała, że w 51% przypadków wystąpiła kolizja inwestycji z obszarami Natura 2000 lub wyznaczonym od niego buforem 1 km. 12 obszarów Natura 2000 znalazł się na przebiegu inwestycji, bądź w jej korytarzu. Największą presję w tym zakresie odnotowano w przypadku: Pradoliny Warszawsko-Berlińskiej i Pradolina Bzury-Neru (6 inwestycji przecinających obszar i 3 przecinających bufor 1 km). Szczegółowy wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarami NATURA 2000 lub buforem 1 km wskazano w Załączniku 5.

## ANALIZA I OCENA ODDZIAŁYWANIA NA KOMPONENTY ŚRODOWISKA INWESTYCJI PRIORYTETOWYCH

Analiza wpływu na środowisko przyrodnicze zadań inwestycyjnych z województwa łódzkiego realizowanych w ramach RPTWŁ wykazała, że na 125 wskazanych inwestycji priorytetowych<sup>202</sup> z zakresu transportu (tab. 34) potencjalnie negatywny wpływ<sup>203</sup> na środowisko przyrodnicze może mieć 116 inwestycji, (co stanowi 92,8%), w tym najwięcej inwestycji dotyczy:

- transportu drogowego (72), gdzie wszystkie inwestycje mogą mieć oddziaływanie negatywne;
- transportu kolejowego (44), z których 40 inwestycji może mieć oddziaływanie negatywne, a 4 inwestycji nie będzie miało wpływu na środowisko przyrodnicze;
- publicznego transportu zbiorowego (6), z czego 1 inwestycja może mieć oddziaływanie negatywne, a 5 mogą mieć oddziaływanie pozytywne na komponenty środowiska przyrodniczego;
- transportu towarowego (3), gdzie wszystkie inwestycje mogą mieć oddziaływanie negatywne na komponenty środowiska przyrodniczego.

Dla przyjętych w RPTWŁ zadań inwestycyjnych, które mogą w znaczący sposób oddziaływać na środowisko ustalono 4 przedziały<sup>204</sup>, gdzie:

- w I przedziale INWESTYCJE WPŁYWAJĄCE POZYTYWNIENIE NA ŚRODOWISKO (z przewagą oddziaływań pozytywnych i bez wpływu na środowisko) znalazło się 6 inwestycji,
- w II przedziale INWESTYCJE O NIEWIELKIM WPŁYWIE NEGATYWNYM (z niewielką przewagą wpływów negatywnych) - 105 inwestycji,

<sup>202</sup> Inwestycje zidentyfikowane jako priorytetowe nie ograniczają katalogu inwestycji przewidzianych do realizacji. Jest to zestaw istotnych dla realizacji wybranego scenariusza przedsięwzięć transportowych stanowiących kontynuację polityki transportowej regionu. W związku z trybem konkurencyjnym w ramach dofinansowań projektów z UE w perspektywie 2021-2027 należy spodziewać się dodatkowych przedsięwzięć odpowiadających na potrzeby transportowe i realizujących przyjęty model rozwoju, które będą realizowane w oparciu o wyznaczone kierunki działań. 122 które posiadają swoją przestrzenną lokalizację określoną z dokładnością w skali 1: 200 000 lub stanowią korytarz, w którym mogą być potencjalnie zrealizowane.

<sup>203</sup> Ocena potencjalnych wpływów zgeneralizowana.

<sup>204</sup> Ocena potencjalnych wpływów na środowisko przyrodnicze wynosi: w przedziale I od 1 - 8 punktów, w przedziale II - 0 punktów, w przedziale III od (-1) do (-8) punktów, w przedziale IV od (-9) do (-16) punktów.



- w III przedziale INWESTYCJE O ŚREDNIM WPŁYWIE NEGATYWNYM (ze znaczącą przewagą wpływów negatywnych) - 14 inwestycji.

Z analizy wynika, że największe oddziaływania negatywne kształtują się najwyżej na poziomie negatywnym średnim, ponieważ dla żadnej inwestycji nie wykazano w stu procentach oddziaływań tylko negatywnych, tj. spośród 10 skumulowanych komponentów<sup>205</sup>, maksymalnie negatywnie (-3 punkty) oceniono tylko część komponentów.

Analiza wpływu zadań inwestycyjnych na środowisko przyrodnicze wykazała, że najbardziej obciążonymi komponentami (ocenionymi na -2 i -3) są: klimat akustyczny (w 67 przypadkach), wody powierzchniowe i podziemne (37), powierzchnia ziemi, gleby i zasoby naturalne (33), różnorodność biologiczna, w tym fauna i flora (28), krajobraz (26), oraz w najmniejszym stopniu: powietrze (6) i obszary chronione, w tym Natura 2000, ciągłość układów przyrodniczych (8). Nie zidentyfikowano negatywnego wpływu dla dwóch komponentów: dobra materialne i ludzie, gdzie skala punktów wynosiła od 1 do 3, a także klimat (czynniki klimatyczne), z punktacją od 0 do 1. Podkreślenia wymaga fakt, iż rozpatrywany w tym rozdziale wpływ ma charakter przypuszczalny. Jednak z dużą pewnością można stwierdzić, że wiele spośród wymienionych w dokumencie inwestycji może zostać zaliczonych do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, bądź do przedsięwzięć mogących oddziaływać na obszary Natura 2000 i wymagających przeprowadzenia oceny oddziaływania wraz ze sporządzeniem raportu. Przeprowadzenie pełnej procedury oceny umożliwi ustalenie bardziej prawdopodobnego oddziaływania i podjęcia szczególnych działań minimalizujących i kompensujących.

## OCENA REALIZACJI ZAPISÓW RPTWŁ NA FORMY OCHRONY PRZYRODY

Ocenę realizacji zapisów RPTWŁ na cele, przedmioty i obowiązujące zakazy w wielkopowierzchniowych formach ochrony przyrody (tj. parkach krajobrazowych, obszarach chronionego krajobrazu i zespołach przyrodniczo-krajobrazowych<sup>206</sup>) przeprowadzono dla obszarów posiadających aktualne podstawy prawne<sup>207</sup>. Analiza polegała na konfrontacji kierunków działań w ramach celów strategicznych, mogących potencjalnie negatywnie oddziaływać na daną formę ochrony przyrody, z obowiązującymi zakazami, uwzględniając odstępstwa od tych zakazów. Wyjątek stanowiły te cele, które mogą kwalifikować się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco i potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko<sup>208</sup>. Ocena została zawarta w Załączniku 6 i nie objęła ona otulin parków krajobrazowych, ze względu na fakt, że zakazy, do których się odnosi, obowiązują jedynie w granicach parków. Analiza nie uwzględnia form ochrony przyrody o niewielkiej powierzchni (rezerwatów przyrody, stanowisk dokumentacyjnych, użytków ekologicznych) oraz obszarów Natura 2000, do których odniesiono się w Rozdziale V.2.

**Potencjalny negatywny wpływ** zachodzić może głównie podczas realizacji działań zawartych w celach strategicznych i kierunkach działań:

- CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ (1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego, działanie: Budowa i rozbudowa linii kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wykluczonych (w tym np.: elektryfikacja, łącznice, infrastruktura punktowa służąca ruchowi kolejowemu, linie wąskotorowe)),

<sup>205</sup> Komponenty: powierzchnia ziemi, gleby, zasoby naturalne; wody powierzchniowe i podziemne; klimat akustyczny; klimat (czynniki klimatyczne); powietrze; różnorodność biologiczna (w tym fauna i flora); obszary chronione, w tym Natura 2000, ciągłość układów przyrodniczych; zabytki; krajobraz; dobra materialne, ludzie.

<sup>206</sup> Analizie poddano łącznie 32 wielkopowierzchniowe formy ochrony przyrody: 4 parki krajobrazowe (Wzniesień Łódzkich, Międzyrzecza Warty i Widawki, Sulejowski, Załęczański), 10 obszarów chronionego krajobrazu (Brąszewicki, Dolina Chojnatki, Dolina Proсны, Doliny Wolbórki, Doliny Widawki, Nadwarciański, Nadwarciański, Piliczański, Pradoliny Warszawsko – Berlińskiej, Przedborski, Dolina Miazgi pod Andrespołem) oraz 18 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych (Sucha Dolina w Moskulach, Dolina Sokołówni, Międzyrzecze Neru i Dobrzyńki, Źródła Neru, Luciejów, Zabytkowy Park Podworski w Czepowie Dolnym, Ruda Willowa, Sędziejowice, Strefa Krawędziowa Doliny Rzeki Warty, Uroczysko Zielen, Lipickie Błota, Park Zabytkowy w miejscowości Sokolniki, Park Zadzim, Parki Złoczewskie, Poddebicki, Zabytkowy Park w Buczku, Renesansowe Założenie Pałacowo-Parkowe w Działoszynie, Niemysłów). W przypadku Spalskiego oraz Bolimowskiego Parku Krajobrazowego zakazy zawarte w rozporządzeniach zostały uchylone wyrokami: Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi w Imieniu Rzeczypospolitej Polskiej nr sygn. akt IISA/ŁD266/15 z dnia 17 czerwca 2015 r. (Dz.U.W.Ł. z 7 września 2015 r., poz. 3466) oraz Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi w Imieniu Rzeczypospolitej Polskiej nr sygn. akt IISA/ŁD265/15 z dnia 17 czerwca 2015 r. (Dz.U.W.Ł. z 7 września 2015 r., poz. 3465). Jednakże na podstawie informacji uzyskanej od Zespołu Parków Krajobrazowych Województwa Łódzkiego, zgodnie z interpretacją Departamentu Prawnego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego, dla Spalskiego Parku Krajobrazowego zakazy obowiązują. W związku z powyższym, zgodnie z sugestią ZPKWŁ analogicznie w Prognozie potraktowano zakazy dla Bolimowskiego Parku Krajobrazowego.

<sup>207</sup> czyli dla wielkopowierzchniowych form ochrony przyrody, których akty prawne ukazały się po wejściu w życie ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 916).

<sup>208</sup> Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019, poz. 1839).



- CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIAJĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA (2.1. Zwiększenie dostępności transportowej, działania: Budowa i rozbudowa infrastruktury drogowej i kolejowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) szczególnie na kierunku południowo-wschodnim; Zapewnienie połączeń lotniczych krajowych i międzynarodowych, w tym wspieranie realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego i jego komponentów transportowych; Zapewnienie sprawnych powiązań z Transeuropejską Siecią Transportową (TEN-T) oraz poprawa parametrów dróg krajowych i wojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z województwami sąsiednimi.

W celu ograniczenia negatywnego wpływu na formy ochrony przyrody proponuje się m.in.:

- minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,
- utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą i zachowanie drożności systemów dolinnych,
- ochrona i tworzenie retencji naturalnej m.in. dolinnej (w tym polderowej),
- utrzymanie i zwiększanie powierzchni terenów zieleni, przewietrzających, zalesień, zadrzewień i zakrzewień,
- ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,
- budowę sztucznych i naturalnych ekranów akustycznych,
- wprowadzanie zieleni o funkcji przesłaniającej i izolującej dla funkcji uciążliwych dla środowiska oraz obiektów dysharmonijnych i deformujących krajobraz,
- preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,
- uzależnienie możliwości realizacji inwestycji od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko,
- ochronę cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,
- ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradła oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych.

Zapisy RPTWŁ, które mogą w sposób **minimalny negatywny** oddziaływać na parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu i zespoły przyrodniczo-krajobrazowe to: CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO (3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej, działania: Budowa, przebudowa i rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości; Budowa obwodnic miejscowości). Najważniejsze środki zapobiegawcze lub minimalizujące to:

- prowadzenie liniowych elementów infrastrukturalnych przez korytarze migracyjne, w tym doliny rzeczne, w sposób ograniczający ilość ich przecięć z realizowaną inwestycją,
- unikanie lokalizacji liniowych elementów infrastrukturalnych wzdłuż korytarzy ekologicznych (preferowanie przecięcia dolin rzecznych w najwęższym ich miejscu),
- stosowanie przejść dla zwierząt w zależności od potrzeb, wybór optymalnych rozwiązań technicznych do występujących w sąsiedztwie danej inwestycji gatunków,
- przestrzeganie zasad ochrony (nienaruszania) elementów środowiska ważnych dla zachowania właściwego stanu korytarzy ekologicznych wzdłuż danego odcinka doliny cieku wodnego (zadrzewienia i zakrzaczenia, zbiorniki wodne, płaty roślinności szuwarowej, mokradła itp.),
- prowadzenie ewentualnej wycinki drzew poza okresem lęgowym ptaków,
- przeprowadzenie inwentaryzacji przyrodniczych poprzedzających realizację inwestycji,
- prowadzenie działań kompensacyjnych dla zagrożonych lub zniszczonych płatów siedlisk przyrodniczych - poprawa lub odtworzenie stanu zachowania,
- przywracanie/odtworzenie zagrożonych lub zniszczonych płatów siedlisk przyrodniczych,
- wprowadzenie ograniczeń czasowych wykonywania prac związanych z potrzebami ochrony cennych gatunków flory i fauny (m.in. okres rozrodu płazów, lęgu ptaków).

Dodatkowo w odniesieniu do **obszarów Natura 2000** sformułowano rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko:

- planowanie budowy infrastruktury należy poprzedzić szczegółową analizą wariantów lokalizacji przedsięwzięć w oparciu o aktualne rozpoznanie środowiska przyrodniczego,





- uwzględnienie wymogów ochrony środowiska, szczególnie ochrony gatunkowej, w organizacji prac budowlanych i harmonogramach realizacji inwestycji,
- ograniczenie wycinki drzew,
- zastosowanie odpowiednich systemowych rozwiązań w zakresie zatrzymywania wody w miejscu jej powstawania i oczyszczania wód opadowych spływających z nawierzchni dróg,
- zachowanie ciągłości korytarzy ekologicznych oraz szlaków migracji gatunków.

Ocenia się, że obecny kształt zapisów programu RPTWŁ pozwala na wskazanie jedynie pośrednich **pozytywnych** oddziaływań na obowiązujące zakazy oraz cele i przedmioty ochrony parków krajobrazowych, obszarów chronionego krajobrazu i zespołów przyrodniczo-krajobrazowych. Pozytywną rolę na obszary chronione, w tym Natura 2000 odgrywać będą trzy działania w ramach kierunku działań 4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym: wspieranie prac przygotowawczych w zakresie inwestycji transportowych (m.in. opracowanie dokumentacji dla realizacji inwestycji); opracowanie strategicznych dokumentów w zakresie rozwoju systemu transportowego, w tym Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) oraz zintegrowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych. Jednocześnie ocena wpływu zapisów RPTWŁ na komponent obszary chronione, w tym Natura 2000 wykazała, że aż **79% działań charakteryzuje brak wpływu**.

Reasumując, formy ochrony przyrody, których **obowiązujące zakazy potencjalnie mogą być naruszone w wyniku realizacji zapisów RPTWŁ** to m.in.:

- parki krajobrazowe: Wzniesień Łódzkich, Sulejowski, Międzyrzecza Warty i Widawki, Załęczański,
- obszary chronionego krajobrazu: Brąszewicki, Dolina Chojnatki, Dolina Proсны, Doliny Wolbórki, Doliny Widawki, Nadwarciański, Piliczański, Pradoliny Warszawsko-Berlińskiej,
- zespoły przyrodniczo-krajobrazowe: Dolina Sokołowski, Międzyrzecze Neru i Dobrzyńki, Niemysłów, Renesansowe Założenie Pałacowo-Parkowe w Działoszynie.

Natomiast, formami ochrony przyrody, których **obowiązujące zakazy nie powinny zostać naruszone w wyniku realizacji zapisów RPTWŁ** to m.in.:

- obszary chronionego krajobrazu: Dolina Miazgi pod Andrespołem, Przedborski,
- zespoły przyrodniczo-krajobrazowe: Sucha Dolina w Moskulach, Źródła Neru, Luciejów, Zabytkowy Park Podworski w Czepowie Dolnym, Ruda Willowa, Sędziejowice, Strefa Krawędziowa Doliny Rzeki Warty, Uroczysko Zieleń, Lipickie Błota, Park Zabytkowy w miejscowości Sokolniki, Park Zadzim, Parki Złoczewskie, Poddębicki, Zabytkowy Park w Buczku.

Należy podkreślić, że zapisy programu RPTWŁ dostrzegają potrzebę bezpośredniego równoważenia, niwelowania i kompensacji negatywnych oddziaływań wynikających z innych działań. Istotne jest również przyjęcie założenia, że możliwość realizacji inwestycji w ramach działań uzależniona będzie od decyzji środowiskowych.

## **PRZEWIDYWANE ODDZIAŁYWANIA SKUMULOWANE I ICH WPŁYW NA ŚRODOWISKO WYNIKAJĄCE Z ZAPISÓW RPTWŁ**

Na potrzeby niniejszej Prognozy dokonano analizy oddziaływań skumulowanych w odniesieniu do poszczególnych działań, w zapisach których stwierdzono nakładanie się zarówno negatywnych, minimalnych negatywnych, jak i pozytywnych oddziaływań<sup>209</sup>. We wszystkich **oddziaływaniach skumulowanych przeważają wpływy korzystne. Najwięcej negatywnych oddziaływań skumulowanych** odnotowano w odniesieniu do działań w ramach 2 celu strategicznego REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA, natomiast najwięcej pozytywnych oddziaływań skumulowanych zdiagnozowano dla 1 celu strategicznego ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ oraz 4 celu strategicznego EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU.

Występowanie **negatywnych oddziaływań skumulowanych na komponenty** środowiska stwierdzono w przypadku 9 spośród 16 (dla powierzchni ziemi, zasobów naturalnych, klimatu akustycznego, roślinności, zwierząt, różnorodności biologicznej, ciągłości układów przyrodniczych, obszarów chronionych, w tym Natura

<sup>209</sup> W niniejszym opracowaniu za oddziaływania skumulowane (negatywne, minimalne negatywne, pozytywne) uznano występowanie przynajmniej dwóch identycznych oddziaływań w ramach danego celu strategicznego oraz komponentu.



2000, krajobrazu). Skala kumulacji zawiera się w przedziale pomiędzy 3 a 7 oddziaływań na 44 możliwych. **Pozytywne oddziaływania skumulowane** odnotowano dla wszystkich **16 komponentów środowiska**, które zawierają się w przedziale pomiędzy 4 a 43 liczby oddziaływań. W największym stopniu kumulują się w oddziaływaniach: na ludzi (98%) i dobra materialne (89%). Oddziaływania pozytywne kumulują się także w znacznym stopniu w stosunku do komponentów: powietrze (61%) i klimat (59%), ale również istotnie w odniesieniu do klimatu akustycznego (27%), krajobrazu (18%) i zabytków (21%). Pozostałe komponenty zawierają się w przedziale 7-9%.

Należy przyjąć, że realizacja większości wskazanych w programie RPTWŁ działań, ze względu na charakter inwestycyjny i infrastrukturalny, będzie w sposób negatywny i nieodwracalny wpływać na środowisko, zwłaszcza lokalnie. Istotne będzie zatem takie prowadzenie procesów inwestycyjnych, aby w jak największym stopniu ograniczyć niekorzystne oddziaływanie na środowisko i możliwie najmniej ingerować w obszary cenne przyrodniczo, krajobrazowo oraz kulturowo. W przypadku negatywnych oddziaływań skumulowanych, które mogą się pojawić w wyniku realizacji przedsięwzięć, należy przyjąć konieczność ich minimalizacji oraz kompensację przyrodniczą. Jednocześnie należy podkreślić, że w wyniku realizacji wszystkich działań zawartych w programie RPTWŁ zdecydowanie podniesie się jakość życia ludzi i w znaczący sposób poprawi się wartość dóbr materialnych. Działania zawarte w programie RPTWŁ zostały tak skonstruowane, aby wychodzić naprzeciw potrzebie poprawy jakości powietrza i przeciwdziałać postępującym zmianom klimatycznym, korzystnie wpływając na komponenty klimat i powietrze.

## ANALIZA ODPORNOŚCI RPTWŁ NA ZMIANĘ KLIMATU

Jedną z zasad opracowania RPTWŁ było uwzględnienie kryteriów, wskazanych przez Komisję Europejską, które muszą być spełnione przy tematycznym warunku podstawowym dla 3. Celu Polityki, a wśród nich znalazły się zagadnienia związane z problematyką adaptacji do zmian klimatu. Dlatego odporność zapisów RPTWŁ na zmiany klimatu oraz jego wpływ na łagodzenie tych zmian, potwierdza fakt, że dokument jest spójny z elementami zintegrowanego krajowego planu w dziedzinie energii i klimatu dotyczącymi transportu, wspiera multimodalność, określając potrzeby w zakresie m.in. terminali pasażerskich, oraz obejmuje środki istotne z punktu widzenia planowania infrastruktury, mające na celu promowanie paliw alternatywnych zgodnie z odpowiednimi krajowymi ramami polityki. Ponadto dokument zgodnie z zaleceniami inicjatywy doradczej JASPERS, zawartymi w opracowaniu „Wytyczne – Najlepsze praktyki w zakresie regionalnych planów transportowych” uwzględnia tematykę m.in. oddziaływania transportu na środowisko, w tym aspekty zmian klimatu i adaptacji infrastruktury.

Punktem wyjścia do sformułowania w RPTWŁ zapisów kierunkowych związanych z odpornością dokumentu na zmiany klimatu była: szczegółowa analiza uwarunkowań środowiskowych transportu (rozdział I.4.2. w RPTWŁ), w której wykazano udział gazów cieplarnianych w emisji liniowej oraz szczegółowo zaprezentowano zmiany klimatyczne analizując wybrane dane z lat 2010-2020, oraz ocena odporności infrastruktury transportowej na zjawiska pogodowe i zmiany klimatu (rozdział I.4.2. w RPTWŁ), w której wykazano że sektor transportu jest szczególnie wrażliwy na zmiany klimatu na podstawie oceny wrażliwości systemu transportowego na czynniki klimatyczne (tj. mróz, śnieg, deszcz, wiatr, upał, mgła) i zmiany klimatu.

Realizacja zapisów RPTWŁ w sposób bezpośredni i pośredni przyczyni się do uzyskania lepszej odporności zarówno infrastruktury, jak również całego województwa na zmiany klimatyczne, m.in. dzięki działaniom, zawartym w CS1: OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ, kładącym duży nacisk na działania wspierające multimodalne i proekologiczne formy przemieszczania się zbiorowego i indywidualnego konkurencyjne dla ruchu samochodowego, m.in. dzięki działaniom w kierunku:

- **łagodzenia (mitygacji) czyli ograniczania negatywnego wpływu na zmiany klimatu poprzez:**
  - zwiększenie udziału multimodalnych podróży transportem zbiorowym (kolej, autobus, tramwaj);
  - wymiana taboru na zeroemisyjny;
  - rozwój infrastruktury ładowania pojazdów paliwami alternatywnymi;
  - rozwój zrównoważonej mobilności na poziomie regionalnym i lokalnym, mikromobilności i aktywnych form przemieszczania się zmniejszającej emisję GC;



- wyprowadzanie ruchu tranzytowego z miast (w tym poprzez budowę obwodnic miejscowości, budowę ponadregionalnej infrastruktury drogowej i kolejowej), a tym samym poprawę warunków mikroklimatycznych i upłynnienie ruchu drogowego w obszarach pozamiejskich;
- budowa i przebudowa skrzyżowań sprzyjająca upłynnieniu ruchu drogowego, czego efektem stanie się obniżenie emisyjności na drogach i poprawa jakości powietrza;
- zwiększenie efektywności energetycznej transportu kolejowego
- **adaptacji czyli przystosowania się do zmieniającego się klimatu poprzez:**
  - stosowanie odpowiednich technologii w zakresie budowy infrastruktury umożliwiające poprawę jej odporności na czynniki klimatyczne;
  - zastosowanie systemów umożliwiających zatrzymywanie wody w miejscu jej powstawania;
  - wprowadzanie strefowego uspokojenia ruchu samochodowego i stref czystego transportu oraz rozwój przestrzeni przyjaznych niezmotoryzowanym (np. ciągi piesze, przestrzenie publiczne, woonerfy), w których aranżowane tereny zieleni będą odgrywały istotną rolę i pozwolą na stosowanie rozwiązań zagospodarowywania wody deszczowej w miejscu jej powstawania;
  - przygotowanie dokumentacji inwestycyjnych oraz dokumentów wspierających planowanie zrównoważonej mobilności uwzględniających odpowiednie rozwiązania techniczne przy projektowaniu inwestycji i przestrzeni wspierających system transportowy.

### **ROZWIĄZANIA MAJĄCE NA CELU ZAPOBIEGANIE, OGRANICZANIE LUB KOMPENSACJĘ PRZYRODNICZĄ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO, MOGĄCYCH BYĆ REZULTATEM REALIZACJI RPTWŁ, W SZCZEGÓLNOŚCI NA CELE I PRZEDMIOT OCHRONY ORAZ INTEGRALNOŚĆ OBSZARÓW NATURA 2000**

Działania określone w RPTWŁ mają charakter ustaleń ogólnych i nie odnoszą się do konkretnej lokalizacji przewidzianych interwencji, w przeciwieństwie do inwestycji priorytetowych (125), znajdujących się zestawie reprezentatywnym dla priorytetów rozwoju systemu transportowego województwa, dla których takie rozstrzygnięcia przeważnie istnieją. Zatem określenie rozwiązań zapobiegających, ograniczających lub kompensujących negatywny wpływ na środowisko dla części przedsięwzięć będzie możliwe dopiero po ustaleniu ich dokładnej lokalizacji, na etapie ewentualnej procedury oceny oddziaływania na środowisko. Przedstawione w niniejszym rozdziale rozwiązania mają stanowić jedynie podstawę do określenia na odpowiednim etapie precyzyjnych rozwiązań łagodzących z uwzględnieniem wszystkich istotnych okoliczności.

Najwięcej potencjalnie negatywnych oddziaływań na środowisko może się wiązać z wdrożeniem CS2 - REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIAJĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA, a zwłaszcza kierunku 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej, w związku z przewidywaną na budowę i rozbudowę infrastruktury drogowej i kolejowej, czemu towarzyszyć będą inwestycje w istotnym stopniu uciążliwe dla środowiska zarówno na etapie realizacji, jak również eksploatacji, prowadzące do trwałych niekorzystnych zmian w obrębie właściwości bądź wartości poszczególnych komponentów. Analogicznie wygląda prognoza potencjalnych szkodliwych oddziaływań na obszary Natura 2000. Ponadto istotne uciążliwości dla środowiska, w tym obszarów Natura 2000, na poziomie oddziaływań negatywnych mogą również generować działania przewidziane w ramach kierunku działań 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego, zwłaszcza związane z budową i rozbudową linii kolejowych, a także 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej – w zakresie budowy, przebudowy i rozbudowy dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych o największej wypadkowości oraz budowy obwodnic miejscowości.

Kluczowe znaczenie będzie mieć przestrzeganie przepisów prawa (zwłaszcza w zakresie ochrony środowiska) oraz stosowanie optymalnych rozwiązań technicznych i procesów technologicznych skutecznie ograniczających np. emisję zanieczyszczeń.

Podstawowym sposobem ograniczania niekorzystnych oddziaływań na środowisko powinna być optymalna lokalizacja inwestycji o możliwie najmniejszym wpływie na obszary cenne przyrodniczo i obszary objęte ochroną prawną, jak również doliny rzeczne, obszary wodno-błotne, leśne i inne tereny nie przekształcone, w celu zachowania ich ciągłości i możliwości przekraczania przez migrujące zwierzęta. Należy realizację inwestycji poprzedzić wykonaniem inwentaryzacji przyrodniczych pod kątem identyfikacji miejsc bytowania cennych gatunków zwierząt i lokalizacji stanowisk unikatowych gatunków flory oraz przestrzeganie zasad ochrony. Ponadto



należy stosować się do zasady ograniczania przekształceń rzeźby terenu do niezbędnego minimum (np. poprzez maksymalne wykorzystanie naturalnych form terenu w fazie projektowania i planowania oraz podczas realizacji inwestycji), a także potrzebę odtwarzania np. struktur glebowych. Prowadzenie robót budowlanych powinno zapewniać ochronę wód, ograniczenie intensywności spływu powierzchniowego, m.in. przez zwiększenie udziału powierzchni biologicznie czynnych, wyposażenie zaplecza budowy w system odbioru i odprowadzania ścieków bytowych. Postuluje się również wdrażanie założeń gospodarki cyrkulacyjnej, polegającej na racjonalizacji eksploatacji surowców naturalnych i wykorzystywania materiałów budowlanych. Na etapie prowadzenia prac budowlanych zaleca się wykorzystanie niskoemisyjnych maszyn i urządzeń oraz zraszanie materiałów pyłących. Również w odniesieniu do ochrony celów i przedmiotów ochrony oraz integralności obszarów Natura 2000, w celu zapobiegania negatywnym zjawiskom, ich ograniczenia lub kompensacji przyrodniczej, zastosowanie będą miały wszystkie powyższe obostrzenia. Przy czym kluczowe znaczenie w tym wypadku będzie mieć wybór lokalizacji inwestycji w oddaleniu od miejsc występowania siedlisk będących przedmiotem ochrony, z zastosowaniem się do wymogów ochrony środowiska, zwłaszcza dotyczących ochrony gatunkowej.

Zgodnie z wizją rozwoju nakreśloną w RPTWŁ istotą dokumentu jest rozwój transportu z poszanowaniem środowiska oraz zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, w sposób zapewniający bezpieczeństwo i dostępność wszystkim ludziom oraz efektywny przepływ towarów. Formułując ustalenia planu przyjęto założenie, że: **„wszystkie prowadzone działania będą uwzględniały łagodzenie i adaptacyjność do zmian klimatu oraz minimalizowały uciążliwość hałasu, a polityka transportowa uwzględni aktualne trendy klimatyczne, zarówno na etapie planowania, realizacji, zarządzania oraz monitoringu, tak aby infrastruktura transportowa województwa łódzkiego była nowoczesna, bezpieczna i odporna”<sup>210</sup>.**

Istotne znaczenie w minimalizacji i kompensacji negatywnych zjawisk spowodowanych wdrażaniem RPTWŁ można przypisać ustaleniom zawartym w części celów strategicznych: CS1 - ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZEJ oraz CS4 - EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU, które uwzględniają rozwiązania łagodzące negatywne oddziaływanie inwestycji infrastrukturalnych na środowisko, a w efekcie przyczynią się do poprawy jego jakości, poprzez korzystny wpływ na poszczególne komponenty.

## **ROZWIĄZANIA ALTERNATYWNE DO ROZWIĄZAŃ ZAWARTYCH W „REGIONALNYM PLANIE TRANSPORTOWYM WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO DLA REALIZACJI WARUNKU PODSTAWOWEGO CELU POLITYKI 3 (W ZAKRESIE TRANSPORTU) W PERSPEKTYWIE FINANSOWEJ 2021-2027”**

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

### **METODY ANALIZY SKUTKÓW REALIZACJI RPTWŁ ORAZ CZĘSTOTLIWOŚCI ICH PRZEPROWADZENIA**

Analiza skutków realizacji postanowień planu będzie prowadzona w oparciu o:

- wskaźniki przyjęte w planie RPTWŁ,
- wskaźniki, w tym środowiskowe przyjęte w programie FEŁ2027,
- wskaźniki środowiskowe przyjęte w Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030.

Ponadto pośrednio skutki realizacji zapisów planu RPTWŁ mogą wpłynąć na wartości wskaźników monitorowania wynikających ze Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030. Dlatego też monitoring w ramach SRWŁ 2030 może okazać się istotnym uzupełnieniem oceny skutków realizacji planu RPTWŁ.

Monitoring wskaźników powinien być powiązany również z analizami prowadzonymi przez instytucje branżowe związane z ochroną środowiska.

### **INFORMACJA O MOŻLIWYM TRANSGRANICZNYM ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO**

<sup>210</sup> Projekt RPTWŁ.



Województwo łódzkie nie jest położone w obszarze przygranicznym, zatem realizacja założeń przyjętych w RPTWŁ nie powinna wywoływać skutków o charakterze transgranicznym w horyzoncie czasowym do 2027 r.

## WNIOSKI I REKOMENDACJE

Syntetyczna analiza i ocena zapisów RPTWŁ wykazała, że w dokumencie zostały uwzględnione cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia realizacji dokumentu. Tym samym zarówno zasada zrównoważonego rozwoju, jak i założenia polityki ekologicznej w sposób wyraźny zaznaczają się w wizji oraz kluczowym założeniu, że wszystkie prowadzone działania będą uwzględniały łagodzenie i adaptacyjność do zmian klimatu oraz minimalizowały uciążliwość hałasu, a polityka transportowa uwzględni aktualne trendy klimatyczne, zarówno na etapie planowania, realizacji, zarządzania oraz monitoringu, tak aby infrastruktura transportowa województwa łódzkiego była nowoczesna, bezpieczna i odporna. W związku z realizacją zamierzeń inwestycyjnych będących następstwem zapisów celów strategicznych RPTWŁ mogą rodzić się potencjalne zagrożenia i konflikty ekologiczne. Prawdopodobnie większość z nich zostanie zaliczona do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko i będzie wymagała przeprowadzenia odrębnej procedury oceny oddziaływania na środowisko na etapie indywidualnej realizacji projektów przez beneficjenta.

W wyniku analizy istniejącego stanu poszczególnych komponentów środowiska, mając na uwadze realizację RPTWŁ, stwierdzono istnienie problemów ochrony środowiska:

- które mogą zostać potencjalnie zniwelowane dzięki interwencji RPTWŁ (m.in. niska jakość powietrza; niekorzystny klimat akustyczny; zmniejszenie różnorodności biologicznej; postępująca presja urbanizacyjna; degradacja krajobrazu kulturowego centrów miast; ryzyko wystąpienia poważnych awarii);
- które mogą zostać spotęgowane na skutek interwencji RPTWŁ (m.in. degradacja powierzchni ziemi w wyniku eksploatacji kopalni, erozja gleby, degradacja krajobrazu, w tym zabytkowych struktur przestrzennych);
- które wpływają na inwestycje transportowe (m.in. wysokie zagrożenie suszą, pogłębiające niedobór wody oraz inne ekstremalne zjawiska pogodowe i klimatyczne, zagrożenie i ryzyko powodziowe, zagrożenie ruchami masowymi);
- w których zakresie interwencja RPTWŁ może przyczyniać się pośrednio do usprawniania rozwiązań: zagrożenia związane z gospodarką odpadami.

W przypadku odstąpienia od realizacji RPTWŁ może nastąpić m.in. pogorszenie jakości powietrza, pogorszenia lokalnych warunków mikroklimatycznych, szczególnie w miastach, wzrost emisji CO<sub>2</sub> ze źródeł komunikacyjnych, pogorszenie klimatu akustycznego i wiele innych.

Zapisy RPTWŁ wspierają efekt synergii związany z wykorzystaniem cech środowiska w procesie prowadzenia polityki regionalnej a polityki państwa w kontekście rozwoju zrównoważonego. Realizacja poszczególnych interwencji z naciskiem na innowacyjność i proekologiczność zakładanych rozwiązań, będzie prowadzić do postępu w zakresie społeczno-gospodarczym, z jednoczesną dbałością o zachowanie równowagi przyrodniczej i trwałości podstawowych procesów przyrodniczych.

W ocenie oddziaływania zapisów RPTWŁ przyjęto założenie, że realizacja będzie przebiegała z poszanowaniem wymogów dotyczących ochrony środowiska, przy wykorzystaniu najlepszych dostępnych technologii i technik (BAT), w celu maksymalnego ograniczenia negatywnego oddziaływania na środowisko. Niemniej część potencjalnych inwestycji będących następstwem wdrażania zapisów RPTWŁ będzie się zawierać w grupie przedsięwzięć o znaczącym oddziaływaniu - zawsze lub potencjalnie, dla których szczegółowa ocena ich wpływu na środowisko powinna mieć miejsce w ramach procedury oceny oddziaływania zgodnie z przepisami odrębnymi, na etapie projektowania i realizacji inwestycji.

W Prognozie oceniono oddziaływania skumulowane wynikające z przyjętych działań. We wszystkich oddziaływaniach skumulowanych przeważają wpływy korzystne. Najwięcej negatywnych oddziaływań skumulowanych odnotowano w odniesieniu do działań w ramach 2 celu strategicznego, natomiast najwięcej pozytywnych oddziaływań skumulowanych zdiagnozowano dla 1 celu strategicznego.

Zakłada się, że wskazane w Prognozie możliwe negatywne i minimalnie niekorzystne oddziaływania na środowisko mogą w znacznym stopniu być ograniczone poprzez zastosowanie zaproponowanych rozwiązań minimalizujących i kompensujących. Należy jednak pamiętać, że propozycje te stanowią ogólne założenia, które



należy doprecyzować na etapie procedur administracyjnych związanych z realizacją przedsięwzięć. Nie stwierdzono w Prognozie występowania oddziaływań transgranicznych.



## XIV. SPIS TABEL

- Tab. 1.** Kryteria oceny komponentów środowiska uwzględniane przy analizie oddziaływania inwestycji priorytetowych wskazanych w RPTWŁ
- Tab. 2.** Kategorie wpływu ze względu na sposób oddziaływania na komponenty środowiska uwzględnione w ramach oceny przeprowadzonej w Prognozie
- Tab. 3.** Kategorie wpływu ze względu na charakter oddziaływania na komponenty środowiska uwzględnione w ramach oceny przeprowadzonej w Prognozie
- Tab. 4.** Punktacja zastosowana w ocenie inwestycji priorytetowych wskazanych w RPTWŁ
- Tab. 5.** Kategorie inwestycji priorytetowych wskazanych w RPTWŁ wg zgeneralizowanej oceny oddziaływania na środowisko
- Tab. 6.** Klasyfikacja ocen zastosowanych w analizie wpływu zapisów programu FEŁ2027 na cele i przedmiot ochrony oraz integralność obszaru Natura 2000
- Tab. 7.** Struktura celów strategicznych, kierunków działań i działań w Regionalnym Planie Transportowym Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027
- Tab. 8.** Wykaz konwencji i dokumentów strategicznych uwzględnionych w analizie powiązań RPTWŁ z celami ochrony środowiska wynikającymi z konwencji wielostronnych (międzynarodowych), dokumentów szczebla europejskiego, krajowego i regionalnego
- Tab. 9.** Wielkość rocznej emisji podstawowych gazów cieplarnianych i głównych zanieczyszczeń powietrza dla województwa łódzkiego w latach 2016-2019
- Tab. 10.** Zakłady o dużym i o zwiększonym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej
- Tab. 11.** Potencjalne zmiany w środowisku w wyniku odstąpienia od realizacji RPTWŁ w odniesieniu do wybranych celów strategicznych (CS) RPTWŁ, których niezrealizowanie będzie generowało określone, niekorzystne skutki dla środowiska
- Tab. 12.** Ocena wpływu działań w ramach kierunków działań i celów strategicznych RPTWŁ na wybrane komponenty środowiska
- Tab. 13.** Ocena wpływu na środowisko działań w ramach celów strategicznych i kierunków działań RPTWŁ
- Tab. 14.** Wykaz celów strategicznych i kierunków działań zapisanych w RPTWŁ o potencjalnym oddziaływaniu na powierzchnię ziemi, gleby i negatywnym na powierzchnię ziemi
- Tab. 15.** Wykaz celów strategicznych i kierunków działań zapisanych w RPTWŁ o potencjalnym oddziaływaniu na zasoby naturalne
- Tab. 16.** Wykaz celów strategicznych i kierunków działań zapisanych w RPTWŁ o potencjalnym oddziaływaniu na wody powierzchniowe
- Tab. 17.** Wykaz celów strategicznych i kierunków działań zapisanych w RPTWŁ o potencjalnym oddziaływaniu na wody podziemne
- Tab. 18.** Wykaz celów strategicznych i kierunków działań zapisanych w RPTWŁ o potencjalnym oddziaływaniu na klimat akustyczny
- Tab. 19.** Wykaz celów strategicznych i kierunków działań zapisanych w RPTWŁ o potencjalnym oddziaływaniu na klimat
- Tab. 20.** Wykaz celów strategicznych i kierunków działań zapisanych w RPTWŁ o potencjalnym oddziaływaniu na powietrze
- Tab. 21.** Wykaz celów strategicznych i kierunków działań zapisanych w RPTWŁ o potencjalnym oddziaływaniu na roślinność
- Tab. 22.** Wykaz celów strategicznych i kierunków działań zapisanych w RPTWŁ o potencjalnym oddziaływaniu na zwierzęta
- Tab. 23.** Wykaz celów strategicznych i kierunków działań zapisanych w RPTWŁ o potencjalnym oddziaływaniu na różnorodność biologiczną
- Tab. 24.** Wykaz celów strategicznych i kierunków działań zapisanych w RPTWŁ o potencjalnym oddziaływaniu na ciągłość układów przyrodniczych
- Tab. 25.** Wykaz celów strategicznych i kierunków działań zapisanych w RPTWŁ o potencjalnym oddziaływaniu na obszary chronione, w tym NATURA 2000
- Tab. 26.** Wykaz celów strategicznych i kierunków działań zapisanych w RPTWŁ o potencjalnym oddziaływaniu na zabytki
- Tab. 27.** Wykaz celów strategicznych i kierunków działań zapisanych w RPTWŁ o potencjalnym oddziaływaniu na krajobraz
- Tab. 28.** Wykaz celów strategicznych i kierunków działań zapisanych w RPTWŁ o potencjalnym oddziaływaniu na dobra materialne
- Tab. 29.** Wykaz celów strategicznych i kierunków działań zapisanych w RPTWŁ o potencjalnym oddziaływaniu na ludzi
- Tab. 30.** Klasyfikacja ocen zastosowanych w analizie wpływu RPTWŁ na cele i przedmiot ochrony oraz integralność obszaru Natura 2000



- Tab. 31.** Matryca oddziaływań zapisów kierunków działań i działań wynikających z celów strategicznych RPTWŁ na cele i przedmiot ochrony oraz integralność obszaru Natura 2000 (Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków)
- Tab. 32.** Matryca oddziaływań zapisów kierunków działań i działań wynikających z celów strategicznych RPTWŁ na cele i przedmiot ochrony oraz integralność obszaru Natura 2000 (Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk/Obszary Mające Znaczenie dla Wspólnoty)
- Tab. 33.** Obszary Natura 2000 (Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków/Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk/Obszary Mające Znaczenie dla Wspólnoty), w których występują kolizje lub nie występują z przebiegiem inwestycji priorytetowych wykazu RPTWŁ
- Tab. 34.** Ocena wpływu inwestycji priorytetowych na komponenty środowiska
- Tab. 35.** Charakterystyka zidentyfikowanych pozytywnych i negatywnych oddziaływań RPTWŁ na komponenty
- Tab. 36.** Oddziaływania skumulowane w ramach działań, kierunków działań i celów strategicznych programu RPTWŁ2030
- Tab. 37.** Udział negatywnych oddziaływań na środowisko generowanych potencjalnie przez ustalenia RPTWŁ
- Tab. 38.** Cele strategiczne RPTWŁ, które w największym stopniu będą generowały potencjalne negatywne oddziaływania na komponenty środowiska
- Tab. 39.** Zestawienie wskaźników produktu i rezultatu przyjętych w planie RPTWŁ
- Tab. 40.** Zestawienie wskaźników produktu i rezultatu przyjętych w programie FEŁ2027 (w tym bezpośrednio związane ze środowiskiem przyrodniczym)
- Tab. 41.** Wskaźniki przyjęte w SRWŁ 2030 mogące stanowić uzupełnienie monitoringu zmian zachodzących w środowisku przyrodniczym na skutek realizacji postanowień planu RPTWŁ
- Tab. 42.** Wnioski i rekomendacje





## XV. SPIS RYSUNKÓW

- Rys. 1.** Powiązania międzyregionalne – krainy fizycznogeograficzne, korytarze ekologiczne
- Rys. 2.** Istniejące wybrane formy ochrony przyrody w województwie łódzkim w 2022 r.
- Rys. 3.** Udokumentowane złoża kopalin w 2020 r.
- Rys. 4.** Klasyfikacja genetyczna gleb
- Rys. 5.** Lesistość w województwie w 2020 r.
- Rys. 6.** Typy krajobrazów w województwie łódzkim
- Rys. 7.** Udział form pokrycia terenu w powierzchni województwa
- Rys. 8.** Wody podziemne
- Rys. 9.** Pojemność całkowita obiektów małej retencji wodnej wg województw w 2010 i 2019 r. [dam3]
- Rys. 10.** Stan jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP)
- Rys. 11.** Stan ekologiczny i chemiczny JCWP w latach 2014-2019
- Rys. 12.** JCWP i JCWPd wrażliwe na zanieczyszczenie związkami azotu ze źródeł rolniczych
- Rys. 13.** Lokalizacja liniowych źródeł emisji zanieczyszczeń na obszarze województwa łódzkiego w 2019 roku
- Rys. 14.** Sumaryczna wielkość emisji liniowej zanieczyszczeń dla poszczególnych województw w 2019 r. [tys. t/rok]
- Rys. 15.** CO<sub>2</sub> z transportu drogowego według województw w 2019 r. [tys. t/rok]
- Rys. 16.** Udział zanieczyszczeń emisji liniowej w województwie łódzkim w 2019 r. [tys. t/rok]
- Rys. 17.** Emisja zanieczyszczeń pyłowych z zakładów szczególnie uciążliwych według województw w 2010 i 2020 r. [tys. t/rok]
- Rys. 18.** Emisja zanieczyszczeń gazowych z zakładów szczególnie uciążliwych według województw w 2010 i 2019 r. [tys. t/rok]
- Rys. 19.** Emisja wybranych gazów cieplarnianych i ich prekursorów według województw w 2020 r.
- Rys. 20.** Emisja gazów z zakładów szczególnie uciążliwych w 2020 r. [t/rok]
- Rys. 21.** Miasta o najwyższym stężeniu średniorocznym pyłu PM<sub>10</sub> – w tym powyżej normy 40 ug/m<sup>3</sup> w 2019 r.
- Rys. 22.** Miasta Polski o najwyższej liczbie dni ze stężeniem PM<sub>10</sub> większym niż 50 ug/m<sup>3</sup> w 2019 r. w skali kraju
- Rys. 23.** Miasta o najwyższym stężeniu średniorocznym BaP w pyłe PM<sub>10</sub> (norma 1 ng/m<sup>3</sup>) w 2019 r.
- Rys. 24.** Miasta o najwyższym stężeniu średniorocznym pyłu PM<sub>2,5</sub> – w tym powyżej normy 25 ug/m<sup>3</sup> w 2019 r.
- Rys. 25.** Wartości średnioroczne poziomu stężenia BaP (w pyłe PM<sub>10</sub>) w województwie łódzkim odnotowane w stacjach pomiarowych
- Rys. 26.** Wartości średnioroczne poziomu stężenia pyłu PM<sub>10</sub> w województwie łódzkim odnotowane w stacjach pomiarowych
- Rys. 27.** Wartości średnioroczne poziomu stężenia pyłu PM<sub>2,5</sub> w województwie łódzkim odnotowane w stacjach pomiarowych
- Rys. 28.** Źródła promieniowania elektromagnetycznego z zakresu 0,003 GHz – 3 GHz na terenie województwa łódzkiego
- Rys. 29.** Roczna suma opadów atmosferycznych w Polsce w 2010 r.
- Rys. 30.** Roczna suma opadów atmosferycznych w Polsce w 2020 r.
- Rys. 31.** Temperatura średnia w Polsce w 2010 r.
- Rys. 32.** Temperatura średnia w Polsce w 2020 r.
- Rys. 33.** Odchylenie średniej temperatury w Polsce w 2010 r.
- Rys. 34.** Odchylenie średniej temperatury w Polsce w 2020 r.
- Rys. 35.** Ośrodki miejskie szczególnie podatne na zjawisko smogu, w których odnotowano przekroczenia wartości zanieczyszczeń poziomu dopuszczalnego lub docelowego PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>
- Rys. 36.** Liczba mieszkańców [w tys.] ekspozowanych na hałas od dróg krajowych powyżej 3 000 000 poj. rocznie w przedziałach wartości wskaźnika LDWN<sub>211</sub> w 2018 r.
- Rys. 37.** Problemy w zakresie gospodarki ściekowej w 2020 r.
- Rys. 38.** Deficyt wód w 2019 r.
- Rys. 39.** Udział powierzchni terenów zieleni w powierzchni miast w 2019 r.
- Rys. 40.** Powierzchnia terenów zieleni w przeliczeniu na 1 mieszkańca miasta w 2019 r.
- Rys. 41.** Zagrożenie powodziowe

<sup>211</sup> LDWN - długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach, wyznaczony w ciągu wszystkich dób w roku, z uwzględnieniem pory dnia (rozumianej jako przedział czasu od godz. 6.00 do godz. 18.00), pory wieczoru (rozumianej jako przedział czasu od godz. 18.00 do godz. 22.00) oraz pory nocy (rozumianej jako przedział czasu od godz. 22.00 do godz. 6.00).



- Rys. 42.** Linie kolejowe newralgiczne ze względu na występowanie powodzi od strony rzek w latach 2013-2016
- Rys. 43.** Składowiska odpadów w województwie łódzkim w 2020 r.
- Rys. 44.** Problemy środowiska wynikające z zagrożeń
- Rys. 45.** Udział poszczególnych rodzajów wpływu celów strategicznych RPTWŁ na wybrane komponenty środowiska
- Rys. 46.** Rodzaj wpływu działań w ramach kierunków działań i celów strategicznych RPTWŁ na wybrane komponenty środowiska
- Rys. 47.** Bezpośredniość oddziaływań na środowisko ustaleń RPTWŁ
- Rys. 48.** Czas trwania oddziaływań na środowisko ustaleń RPTWŁ
- Rys. 49.** Częstotliwość oddziaływań na środowisko ustaleń RPTWŁ
- Rys. 50.** Inwestycje z zakresu infrastruktury drogowej z reprezentatywnego wykazu RPTWŁ, których potencjalny przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000 lub buforem 1 km od obszaru NATURA 2000
- Rys. 51.** Inwestycje z zakresu infrastruktury kolejowej z reprezentatywnego wykazu RPTWŁ, których potencjalny przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000 lub buforem 1 km od obszaru NATURA 2000
- Rys. 52.** Inwestycje z zakresu węzłów przesiadkowych, infrastruktury tramwajowej, taboru oraz transportu towarowego z reprezentatywnego wykazu RPTWŁ, których potencjalny przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000 lub buforem 1 km od obszaru NATURA 2000
- Rys. 53.** Obszary Natura 2000 w województwie łódzkim
- Rys. 54.** Liczba inwestycji wskazanych w RPTWŁ według wpływu oddziaływania na poszczególne komponenty
- Rys. 55.** Liczba inwestycji wskazanych w RPTWŁ według stopnia oddziaływania na środowisko
- Rys. 56.** Wielkopowierzchniowe formy ochrony przyrody poddane analizie (tj. parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu i zespoły przyrodniczo-krajobrazowe) w kontekście aktualności podstaw prawnych
- Rys. 57.** Inwestycje z zakresu infrastruktury drogowej z reprezentatywnego wykazu RPTWŁ, których potencjalny przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody (posiadającą aktualne zakazy) lub buforem 0,5 km od obszaru
- Rys. 58.** Inwestycje z zakresu infrastruktury kolejowej z reprezentatywnego wykazu RPTWŁ, których potencjalny przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody (posiadającą aktualne zakazy) lub buforem 0,5 km od obszaru
- Rys. 59.** Inwestycje z zakresu węzłów przesiadkowych, infrastruktury tramwajowej, taboru oraz transportu towarowego z reprezentatywnego wykazu RPTWŁ, których potencjalny przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody (posiadającą aktualne zakazy) lub buforem 0,5 km od obszaru
- Rys. 60.** Oddziaływania skumulowane zidentyfikowane w ramach celów strategicznych RPTWŁ na oceniane komponenty środowiska



## XVI. BIBLIOGRAFIA

1. Agenda 2030 na rzecz zrównoważonego rozwoju
2. Atlas Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP) w Polsce wymagających szczególnej ochrony 1990, Red. Nauk A.S. Kleczkowski AGH, Kraków.
3. Bilans zasobów kopalini i wód podziemnych w Polsce według stanu na dzień 31 grudnia 2019 roku. Państwowy Instytut Geologiczny, Warszawa 2020 r.
4. Błękitno-zielona infrastruktura dla łagodzenia zmian klimatu w miastach – Narzędzia strategiczne. Ecologic Institute i Fundacja Sendzimira 2020 r.
5. Dane z banku danych BPPWł w Łodzi.
6. Dane z Komendy Wojewódzkiej Państwowej Straży Pożarnej w Łodzi.
7. Diagnoza walorów widokowo-kompozycyjnych oraz zagrożeń dla możliwości ich zachowania w województwie łódzkim; Pracownia Projektowa URBIOSIS Agnieszka Kowalewska; grudzień 2018.
8. DYREKTYWA 2000/60/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej.
9. DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy.
10. DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa.
11. DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2010/75/UE z dnia 24 listopada 2010 r. w sprawie emisji przemysłowych (zintegrowane zapobieganie zanieczyszczeniom i ich kontrola) (wersja przekształcona).
12. DYREKTYWA RADY 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory.
13. Identyfikacja i ocena krajobrazów – metodyka oraz główne założenia, IGIPIZ PAN, Warszawa 2015 r.
14. Karta Lipska na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich.
15. Komunikat Komisji Do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów Europejski Zielony Ład. Komisja Europejska. Bruksela, dnia 11.12.2019 r. COM(2019) 640 final.0.
16. Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej.
17. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 (KSRR 2030).
18. Krajowy Program Oczyszczania Ścieków Komunalnych – AKPOŚK 2017, przyjęty przez Radę Ministrów 31 lipca 2017 roku.
19. Mapy zagrożenia i ryzyka powodziowego – Projekt ISOK przygotowany przez KZGW, 2015 r. i 2020 r.
20. Ocena poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku w roku 2020 w województwie łódzkim – opracowana na podstawie pomiarów wykonanych przez Inspekcję Ochrony Środowiska. GIOŚ 2021 r.
21. Ocena stanu akustycznego środowiska na terenie województwa łódzkiego w roku 2020. GIOŚ 2021 r.
22. Ocena stanu jednolitych części wód rzek i zbiorników zaporowych w latach 2014-2019 na podstawie monitoringu, GIOŚ 2019.
23. Operat wodnoprawny na odwodnienie Zakładu Górniczego KWB „Bełchatów”, Poltegor-projekt, 2014 r.
24. Opracowanie ekofizjograficzne do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego, BPPWł w Łodzi, 2017 r.
25. Plan adaptacji do zmian klimatu miasta Łodzi do roku 2030.
26. Plan gospodarki odpadami dla województwa łódzkiego na lata 2016 – 2022 z uwzględnieniem lat 2023 – 2028.
27. Plan Gospodarowania Wodami na Obszarze Dorzecza Odry.
28. Plan Gospodarowania Wodami na Obszarze Dorzecza Wisły.
29. Plan operacyjny ochrony przed powodzią dla województwa łódzkiego. ŁUW w Łodzi 2018 r.
30. Plan Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla Obszaru Dorzecza Odry.
31. Plan Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla Obszaru Dorzecza Wisły.
32. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030, przyjęty przez Sejmik Województwa Łódzkiego dnia 27 października 2015 r.
33. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym – dokument przyjęty Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r.
34. Plan adaptacji do zmian klimatu 44 miast Polski – Publikacja podsumowująca”, Warszawa 2018 ([www.44mpa.pl](http://www.44mpa.pl)).
35. Polityka ekologiczna Państwa 2030 r. Ministerstwo Środowiska. Warszawa, 2019.
36. Polityka energetyczna Polski do 2040 roku.
37. Polityka Spójności Unii Europejskiej na lata 2027.
38. Prognoza Oddziaływania na Środowisko dla Wojewódzkiego Programu Małej Retencji dla województwa łódzkiego z uwzględnieniem aneksu do tego programu, HYDEKO Sp. z o.o. 2008 (WZMiUW).
39. Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego oraz planu zagospodarowania przestrzennego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego. Łódzkie 2030+.



40. Prognoza oddziaływania na środowisko Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego.
41. Program Ochrony Środowiska dla Województwa Łódzkiego na lata 2017 – 2020 z perspektywą do 2024 r., przyjęty przez Sejmik Województwa Łódzkiego Uchwałą Nr XXXI/415/16 z dnia 20 grudnia 2016 r.
42. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014–2020.
43. Projekt „Programu ochrony środowiska województwa łódzkiego na lata 2021-2024 z perspektywą do 2028”.
44. Projekt aktualizacji „Strategii rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2020+” - wersja z 25 stycznia 2018 r.).
45. Projekt Strategii Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2020+, Łódź 2017.
46. Przeglądowa mapa osuwisk i obszarów predysponowanych do występowania ruchów masowych w skali 1:50 000 w ramach projektu Systemu Osłony Przeciwsuwiskowej (SOPO).
47. Raport z oceny stanu jednolitych części wód podziemnych w dorzeczach - stan na 2019 rok. GIOŚ 2020 r.
48. Raporty o stanie środowiska w województwie łódzkim, WIOŚ w Łodzi.
49. Roczna ocena jakości powietrza w województwie łódzkim – raport wojewódzki za rok 2020. GIOŚ 2021 r.
50. Roczniki GUS – Ochrona Środowiska, GUS w Warszawie.
51. ROZPORZĄDZENIE DYREKTORA REGIONALNEGO ZARZĄDU GOSPODARKI WODNEJ W POZNANIU z dnia 28 lutego 2017 r. w sprawie określenia w regionie wodnym Warty wód powierzchniowych i podziemnych wrażliwych na zanieczyszczenie związkami azotu ze źródeł rolniczych oraz obszaru szczególnie narażonego, z którego odpływ azotu ze źródeł rolniczych do tych wód należy ograniczyć (Dz.Urz.W.Ł. z dnia 1 marca 2017 r., poz. 1077).
52. ROZPORZĄDZENIE DYREKTORA REGIONALNEGO ZARZĄDU GOSPODARKI WODNEJ W WARSZAWIE z dnia 29 marca 2017 r. w sprawie określenia wód powierzchniowych i podziemnych wrażliwych na zanieczyszczenie związkami azotu ze źródeł rolniczych oraz obszaru szczególnie narażonego, z którego odpływ azotu ze źródeł rolniczych do tych wód należy ograniczyć w granicach regionów wodnych: Środkowej Wisły, Łyny i Węgorapy, Niemna, Świeżej oraz Jarft (Dz.Urz.W.Ł. z dnia 31 marca 2017 r., poz. 1668).
53. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiające wspólne przepisy Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego.
54. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 lutego 2020 r. w sprawie przyjęcia "Programu działań mających na celu zmniejszenie zanieczyszczenia wód azotanami pochodzącymi ze źródeł rolniczych oraz zapobieganie dalszemu zanieczyszczeniu". Program uwzględnia postanowienia tzw. Dyrektywy Azotanowej (Dyrektywa UE 91/676/EWG).
55. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 czerwca 2012r. w sprawie nadania statusu uzdrowiska miastu Uniejów wraz z sołectwami: Spycimierz, Spycimierz-Kolonia, Zieleń i Człopy położonym na obszarze gminy Uniejów (Dz.U. z 10 lipca 2012 r., poz. 782).
56. Skarby przyrody i krajobrazu Polski, Olaczek R., Multico, Warszawa 2008 r.
57. Stan środowiska w województwie łódzkim Raport 2016. GIOŚ 2017 r.
58. Stan środowiska w województwie łódzkim Raport 2017. GIOŚ 2018 r.
59. Stan środowiska w województwie łódzkim Raport 2020. GIOŚ 2021 r.
60. Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) – dokument przyjęty Uchwałą nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r.
61. Strategia Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2020+, uchwała Nr 2/2018 Rady Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny z dnia 12 lutego 2018 r.
62. Strategia Rozwoju Polski Centralnej do roku 2020 z perspektywą 2030, przyjęta przez RM dnia 14 lipca 2015 r.
63. Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2020, Zarząd Województwa Łódzkiego, BPPWŁ w Łodzi, 2013 r.
64. Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miast i gmin województwa łódzkiego.
65. Studium dla obszarów nieobwałowanych narażonych na niebezpieczeństwo powodzi, RZGW w Warszawie, Małopolska Grupa Geodezyjno – Projektowa, Warszawa, 2005 r.
66. Studium granic bezpośredniego zagrożenia powodzią dla zlewni Warty, RZGW Poznań, 2002 r.
67. Unijna Strategia Ochrony Różnorodności Biologicznej do 2020 r.
68. Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne.
69. Ustawa z dnia 20 maja 2016 r. o inwestycjach w zakresie elektrowni wiatrowych.
70. Ustawa z dnia 24 kwietnia 2015 r. o zmianie niektórych ustaw w związku ze wzmocnieniem narzędzi ochrony krajobrazu.
71. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska.
72. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa.
73. Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.
74. Wojewódzki Program Małej Retencji dla Województwa Łódzkiego wraz z Aneksem, BIPROMEL, WZMiUW w Łodzi, BPPWŁ w Łodzi, 2010 r.
75. Wojewódzki program opieki nad zabytkami dla województwa łódzkiego na lata 2016 – 2019, przyjęty przez Sejmik Województwa Łódzkiego Uchwałą Nr XXV/319/16 z dnia 21 czerwca 2016 r.
76. Województwo łódzkie. Podregiony, powiaty, gminy 2004 - 2008. Urząd Statystyczny w Łodzi.
77. Zintegrowana Strategia Rozwoju Warszawsko - łódzkiego Obszaru Funkcjonalnego do roku 2030, Łódź 2015.



Materiały udostępnione na stronach internetowych:

- |   |  |
|---|--|
| • Główny Urząd Statystyczny                         | <a href="http://www.stat.gov.pl">www.stat.gov.pl</a>   |
| • Baza danych GUS – Bank Danych Lokalnych           | <a href="http://bdl.stat.gov.pl/">bdl.stat.gov.pl/</a> |
| • Ministerstwo Środowiska                           | <a href="http://www.mos.gov.pl">www.mos.gov.pl</a>     |
| • Urząd Marszałkowski woj. łódzkiego                | <a href="http://www.lodzkie.pl">www.lodzkie.pl</a>     |
| • Główny Inspektorat Ochrony Środowiska             | <a href="http://www.gios.gov.pl">www.gios.gov.pl</a>   |
| • Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Łodzi | <a href="http://www.wios.lodz.pl">www.wios.lodz.pl</a> |
| • Państwowy Instytut Geologiczny                    | <a href="http://www.pig.gov.pl">www.pig.gov.pl</a>     |
| • Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie         | <a href="http://www.wody.gov.pl">www.wody.gov.pl</a>   |



## **XVII. ZAŁĄCZNIKI 1-8**

- ZAŁĄCZNIK 1. POWIĄZANIA RPTWŁ Z CELAMI AGENDY NA RZECZ ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU 2030
- ZAŁĄCZNIK 2. POWIĄZANIA RPTWŁ Z CELAMI EUROPEJSKIEGO ZIELONEGO ŁADU
- ZAŁĄCZNIK 3. POWIĄZANIA RPTWŁ Z CELAMI OCHRONY ŚRODOWISKA USTANOWIONYMI NA SZCZEBLU MIĘDZYNARODOWYM, WSPÓLNOTOWYM, KRAJOWYM I REGIONALNYM
- ZAŁĄCZNIK 4. ANALIZA I OCENA ODDZIAŁYWANIA RPTWŁ NA KOMPONENTY ŚRODOWISKA
- ZAŁĄCZNIK 5. PRZEDMIOT OCHRONY ORAZ RODZAJE ZAGROŻEŃ OBSZARU NATURA 2000
- ZAŁĄCZNIK 6. OCENA REALIZACJI RPTWŁ NA CELE, PRZEDMIOTY OCHRONY I OBOWIĄZUJĄCE ZAKAZY W PARKACH KRAJOBRAZOWYCH, OBSZARACH CHRONIONEGO KRAJOBRAZU I ZESPOŁACH PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWYCH
- ZAŁĄCZNIK 7. WYKAZ RZEK LUB ICH ODCINKÓW, NA KTÓRYCH WYSTĘPUJE ZAGROŻENIE POWODZIOWE WRAZ ZE WSKAZANIEM PODSTAWY OPRACOWANIA
- ZAŁĄCZNIK 8. OŚWIADCZENIE AUTORA, A W PRZYPADKU GDY WYKONAWCĄ PROGNOZY JEST ZESPÓŁ AUTORÓW - KIERUJĄCEGO TYM ZESPOŁEM, O SPEŁNIENIU WYMAGAŃ, O KTÓRYCH MOWA W ART. 74 A UST. 2 USTAWY Z DNIA 3 PAŹDZIERNIKA 2008 R. O UDOSTĘPNIANIU INFORMACJI O ŚRODOWISKU I JEGO OCHRONIE, UDZIALE SPOŁECZEŃSTWA W OCHRONIE ŚRODOWISKA ORAZ OCENACH ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO















DZIAŁANIA	CELE ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU WYNIKAJĄCE Z AGENDY ONZ																
	1. Wyeliminować ubóstwo we wszystkich jego formach na całym świecie	2. Wyeliminować głód, osiągnąć bezpieczeństwo żywnościowe i lepsze odżywianie oraz promować zrównoważone rolnictwo	3. Zapewnić wszystkim ludziom w każdym wieku zdrowe życie oraz promować dobrobyt	4. Zapewnić wszystkim edukację wysokiej jakości oraz promować uczenie się przez całe życie	5. Osiągnąć równość płci oraz wzmocnić pozycję kobiet i dziewcząt	6. Zapewnić wszystkim ludziom dostęp do wody i warunków sanitarnych poprzez zrównoważoną gospodarkę zasobami wodnymi	7. Zapewnić wszystkim dostęp do stabilnej, zrównoważonej i nowoczesnej energii po przystępnej cenie	8. Promować stabilny, zrównoważony i inkluzywny wzrost gospodarczy, pełne i produktywnie zatrudnienie oraz godną pracę dla wszystkich ludzi	9. Budować stabilną infrastrukturę, promować zrównoważone uprzemysłowienie oraz wspierać innowacyjność	10. Zmniejszyć nierówności w krajach i między krajami	11. Uczynić miasta i osiedla ludzkie bezpiecznymi, stabilnymi, zrównoważonymi oraz sprzyjającymi włączeniu społecznemu	12. Zapewnić wzorce zrównoważonej konsumpcji i produkcji	13. Podjąć pilne działania w celu przeciwdziałania zmianom klimatu i ich skutkom	14. Chronić oceany, morza, i zasoby morskie oraz wykorzystywać je w sposób zrównoważony	15. Chronić, przywrócić oraz promować zrównoważone użytkowanie ekosystemów lądowych, zrównoważone gospodarowanie lasami, zwalczać pustynnienie, powstrzymać i odwrócić proces degradacji gleby oraz powstrzymać utratę różnorodności biologicznej	16. Promować pokojowe i inkluzywne społeczeństwa, zapewnić wszystkim ludziom dostęp do wymiaru sprawiedliwości oraz budować na wszystkich szczeblach skuteczne i odpowiedzialne instytucje, sprzyjające włączeniu społecznemu	17. Wzmocnić środki wdrażania i ożywić globalne partnerstwo na rzecz zrównoważonego rozwoju
<b>CEL STRATEGICZNY 4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b>																	
<b>KIERUNEK DZIAŁAŃ 4.3. USPRAWNIENIE PLANOWANIA, ORGANIZACJI I ZARZĄDZANIA SYSTEMEM TRANSPORTOWYM</b>																	
Wspieranie prac przygotowawczych w zakresie inwestycji transportowych (m.in. opracowanie dokumentacji dla realizacji inwestycji)																	
Lobbowanie na rzecz włączania inwestycji transportowych do programów i dokumentów krajowych i europejskich																	
Opracowanie strategicznych dokumentów w zakresie rozwoju systemu transportowego, w tym Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)																	
Monitoring infrastruktury transportowej (m.in. odporności na warunki pogodowe i zmiany klimatu, emisji zanieczyszczeń i hałasu)																	
Zintegrowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych																	

Źródło: opracowanie własne.







DZIAŁANIA	CELE EUROPEJSKIEGO ZIELONEGO ŁADU							
	1. Bardziej ambitne cele klimatyczne UE na lata 2030 i 2050	2. Dostarczenie czystej, przystępnej cenowo i bezpiecznej energii	3. Zmobilizowanie sektora przemysłu na rzecz czystej gospodarki o obiegu zamkniętym	4. Budowanie i remontowanie w sposób oszczędzający energię i zasoby	5. Przyspieszenie przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność	6. Stworzenie sprawliwego, zdrowego i przyjaznego środowisku systemu żywnościowego – od pola do stołu	7. Ochrona i odbudowa ekosystemów i bioróżnorodności	8. Zerowy poziom emisji zanieczyszczeń na rzecz nietoksycznego środowiska
<b>CEL STRATEGICZNY 4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b>								
<b>KIERUNEK DZIAŁAŃ 4.1. ROZWÓJ I IMPLEMENTACJA NOWYCH ROZWIĄZAŃ CYFROWYCH W SEKTORZE TRANSPORTU</b>								
▪ Autonomizacja transportu drogowego i rozwój technologii C-ITS								
▪ Wsparcie dla rozwoju zautomatyzowanej multimodalnej logistyki, w tym bezzałogowych statków powietrznych (dronów)								
▪ Rozwój i wdrażanie inteligentnych systemów transportowych (ITS) w zarządzaniu ruchem drogowym, monitorowaniu przepływu ruchu oraz systemie opłat								
▪ Wsparcie dla cyfryzacji danych transportowych (Internet rzeczy, BigData)								
▪ Wdrażanie systemów teleinformatycznych do optymalizacji przepływów towarowych								
<b>KIERUNEK DZIAŁAŃ 4.2. ROZWÓJ KONCEPCJI „MOBILNOŚĆ JAKO USŁUGA” (MOBILITY AS A SERVICE - MAAS)</b>								
▪ Rozwój i integracja systemów biletowo-taryfowych								
▪ Koordynacja rozkładów jazdy								
▪ Rozwój usług transportowych z obszaru ekonomii współdzielenia								
▪ Rozwój spójnych systemów informacji pasażerskiej								
▪ Rozwój zintegrowanej platformy cyfrowej (aplikacji) umożliwiającej planowanie, rezerwację i opłacenie podróży w ramach jednej usługi „od drzwi do drzwi”								
▪ Rozwój systemów transportu zbiorowego „na życzenie”								
<b>KIERUNEK DZIAŁAŃ 4.3. USPRAWNIENIE PLANOWANIA, ORGANIZACJI I ZARZĄDZANIA SYSTEMEM TRANSPORTOWYM</b>								
▪ Wspieranie prac przygotowawczych w zakresie inwestycji transportowych (m.in. opracowanie dokumentacji dla realizacji inwestycji)								
▪ Lobbowanie na rzecz włączenia inwestycji transportowych do programów i dokumentów krajowych i europejskich								
▪ Opracowanie strategicznych dokumentów w zakresie rozwoju systemu transportowego, w tym Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)								
▪ Monitoring infrastruktury transportowej (m.in. odporności na warunki pogodowe i zmiany klimatu, emisji zanieczyszczeń i hałasu)								
▪ Zintegrowanie działań podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji transportowych								

Źródło: opracowanie własne.



## ZAŁĄCZNIK 3.

### POWIĄZANIA „REGIONALNEGO PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO DLA REALIZACJI WARUNKU PODSTAWOWEGO CELU POLITYKI 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027” Z CELAMI OCHRONY ŚRODOWISKA USTANOWIONYMI NA SZCZEBLU MIĘDZYNARODOWYM, WSPÓLNOTOWYM, KRAJOWYM I REGIONALNYM

Tab. 1. Analiza powiązań RPRWł z celami ochrony środowiska wynikającymi z konwencji wielostronnych

KONWENCJE WIELOSTRONNE	
Cele ochrony środowiska	Sposób uwzględnienia w RPTWł (cele strategiczne, kierunki działań)
<b>1. Europejska Konwencja Krajobrazowa (sporządzona we Florencji dnia 20 października 2000 r.)</b>	
Promowanie ochrony, gospodarki i planowania krajobrazu oraz organizowanie współpracy europejskiej w tym zakresie, opartej na wymianie doświadczeń, specjalistów i tworzeniu dobrej praktyki krajobrazowej	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej
<b>2. Konwencja w sprawie ochrony światowego dziedzictwa kulturalnego i naturalnego z dnia 16 listopada 1972 r.</b>	
Ochrona dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego o wyjątkowej powszechnej wartości, m.in. przez nadawanie międzynarodowego statusu ochrony, poprzez wpisanie na listę dziedzictwa światowego	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej
<b>1. Ramowa Konwencja Narodów Zjednoczonych w sprawie Zmian Klimatu (sporządzona w Nowym Jorku dnia 9 maja 1992 r.)</b>	
Ustabilizowanie koncentracji gazów cieplarnianych w atmosferze na poziomie, który zapobiegłby niebezpiecznej, antropogenicznej ingerencji w system klimatyczny	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności
<b>2. Konwencja o Dostępie do Informacji, Udziale Społeczeństwa w Podejmowaniu Decyzji oraz Dostępie do Sprawiedliwości w Sprawach Dotyczących Środowiska (sporządzona w Aarhus dnia 25 czerwca 1998 r.)</b>	
Ochrona prawa każdej osoby, z obecnego oraz przyszłych pokoleń, do życia, w środowisku odpowiednim dla jej zdrowia i pomyślności, każda ze Stron zagwarantuje, w sprawach dotyczących środowiska, uprawnienia do dostępu do informacji, udziału społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępu do wymiaru sprawiedliwości zgodnie z postanowieniami niniejszej konwencji	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności
<b>3. Konwencja o Obszarach Wodno-Błotnych Mających Znaczenie Międzynarodowe, zwłaszcza jako Środowisko Życiowe Ptactwa Wodnego, (sporządzona w Ramsarze dnia 2 lutego 1971 r.)</b>	
Ochrona i utrzymanie w niezmienionym stanie obszarów określanych jako "wodno-błotne"	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności
<b>4. Konwencja o Ochronie Wędrownych Gatunków Dzikich zwierząt (CMS) – konwencja bońska (sporządzona w Bonn dnia 23 czerwca 1979 r.)</b>	
Ochrona dzikich zwierząt migrujących, stanowiących niezastąpiony element środowiska naturalnego	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności
<b>5. Konwencja o Różnorodności Biologicznej (CBD) (sporządzone w Rio de Janeiro dnia 5 czerwca 1992 r.)</b>	
Ochrona różnorodności biologicznej, zrównoważone użytkowanie jej elementów oraz uczciwy i sprawiedliwy podział korzyści wynikających z wykorzystywania zasobów genetycznych, w tym przez odpowiedni dostęp do zasobów genetycznych i odpowiedni transfer właściwych technologii, z uwzględnieniem wszystkich praw do tych zasobów i technologii, a także odpowiednie finansowanie	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności
<b>6. Konwencja o Ochronie Dzikiej Fauny i Flory Europejskiej oraz ich Siedlisk Naturalnych (sporządzona w Bernie dnia 19 września 1979 r.)</b>	
Zachowanie dzikiej fauny i flory, która odgrywa pierwszorzędą rolę w utrzymaniu równowagi biologicznej, która stanowi naturalne dziedzictwo o wartości przyrodniczej, estetycznej, naukowej, kulturowej, rekreacyjnej, gospodarczej	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności
<b>7. Program Działań z Nairobi w sprawie Oddziaływania, Wrażliwości i Adaptacji do Zmian Klimatu z 2006, przyjęty na Forum Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych ws. Zmian Klimatu (UNFCCC)</b>	
Konieczność włączenia się krajów do oceny możliwego wpływu zmian klimatu na różne dziedziny życia i stworzenia strategii ograniczenia tego wpływu poprzez dostosowanie do tych zmian	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności
<b>8. Konwencja Waszyngtońska (CITES) - Konwencja o międzynarodowym handlu dzikimi zwierzętami i roślinami gatunków zagrożonych wyginięciem (Waszyngton, 3.03.1973 r.)</b>	
Działania oparte o międzynarodową współpracę na rzecz ochrony dzikich gatunków zwierząt i roślin poprzez m.in. kontrole, monitoring i ograniczanie nielegalnego handlu nimi, ich rozpoznawalnymi częściami i produktami pochodnymi; podnoszenie świadomości na temat presji człowieka na dziko żyjące gatunki roślin i zwierząt.	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności

Źródło: opracowanie własne.





**Tab. 2. Analiza powiązań RPTWł z celami ochrony środowiska wynikającymi z celów polityki UE w dziedzinie środowiska naturalnego określone w art. 191 ust 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE)**

DOKUMENTY SZCZEBŁA UE	
Cele ochrony środowiska	Sposób uwzględnienia w RPTWł (cele strategiczne, kierunki działań)
<b>Art. 191 ust 1 Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE)</b>	
Zachowanie, ochrona i poprawa jakości środowiska naturalnego, ostrożne i racjonalne wykorzystanie zasobów naturalnych, ochrona zdrowia człowieka, promowanie na płaszczyźnie międzynarodowej środków zmierzających do rozwiązywania regionalnych lub światowych problemów środowiska naturalnego, w szczególności zwalczania zmian klimatu	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej
<b>Przekształcamy Nasz Świat: Agenda na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju 2030 (przyjęta przez Zgromadzenie Ogólne ONZ dnia 25 września 2015 r.)</b>	
Realizacja przyjętych 17 celów Zrównoważonego Rozwoju, spośród których 4 odnoszą się bezpośrednio do różnych aspektów ochrony środowiska, w tym: - zapewnienie wszystkim ludziom zdrowego życia oraz promowanie dobrobytu (Do 2030 roku znacząco obniżyć liczbę zgonów i chorób spowodowanych przez niebezpieczne substancje chemiczne oraz zanieczyszczenie i skażenie powietrza, wody i gleby), - zapewnienie wszystkim ludziom dostępu do wody i warunków sanitarnych poprzez zrównoważoną gospodarkę zasobami wodnymi, - podjęcie pilnych działań w celu przeciwdziałania zmianom klimatu i ich skutkom, - ochrona, przywracanie oraz promowanie i zrównoważone użytkowanie ekosystemów lądowych, zrównoważone gospodarowanie lasami, zwalczanie pustynnienia, powstrzymanie i odwracanie procesu degradacji gleby oraz powstrzymanie utraty różnorodności biologicznej.	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej 2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej <b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b> 4.2. Rozwój koncepcji „Mobilność jako usługa” (Mobility as a Service - MaasS) 4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym
<b>Porozumienie Paryskie w sprawie zmian klimatu (Paryż 12 grudnia 2015)</b>	
Redukcja emisji CO <sub>2</sub> tak szybko jak to możliwe i utrzymanie światowego ocieplenia na poziomie znacząco niższym niż 2°C.	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu
<b>Polityka Spójności Unii Europejskiej na lata 2021-2027</b>	
CP2 - Bardziej przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna Europa – wdrażająca porozumienie paryskie i inwestująca w transformację sektora energetycznego, w odnawialne źródła energii oraz walkę ze zmianą klimatu CP 3 - Lepiej połączona Europa ze strategiczną infrastrukturą transportową i sieciami cyfrowymi	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej <b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b> 4.1. Rozwój i implementacja nowych rozwiązań cyfrowych w sektorze transportu 4.2. Rozwój koncepcji „Mobilność jako usługa” (Mobility as a Service - MaasS) 4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym
<b>Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego obszaru transportu -- dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu</b>	
Zapewnienie wzrostu sektora transportu i wspieranie mobilności przy jednoczesnym osiągnięciu celu obniżenia emisji gazów cieplarnianych o 60%	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej
<b>Projekt Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 14 Grudnia 2021 R. Nr Com/2021/812 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących Rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej zmieniające Rozporządzenie (UE) 2021/1153 I Rozporządzenie (UE) 913/2010 oraz uchylające Rozporządzenie (UE) 1315/2013</b>	
Celem rozporządzenia w sprawie TEN-T jest stworzenie skutecznej ogólnounijnej i multimodalnej sieci kolei połączonej m.in. z lotniskami i terminalami w całej UE. Cztery główne założenia: 1. Uczynienie transportu bardziej ekologicznym poprzez zapewnienie odpowiedniej infrastruktury umożliwiającej zmniejszenie zatorów komunikacyjnych, ograniczenie emisji gazów cieplarnianych oraz zanieczyszczenia powietrza i wody. 2. Ułatwienie sprawnego i efektywnego transportu, wspieranie multimodalności i interoperacyjności między rodzajami transportu w ramach TEN-T oraz lepsze połączenie węzłów miejskich z siecią. 3. Zwiększenia odporności TEN-T na zmianę klimatu i inne klęski żywiołowe lub katastrofy spowodowane przez człowieka 4. Poprawa skuteczności narzędzi zarządzania TEN-T, usprawnienie instrumentów sprawozdawczości i monitorowania oraz przegląd projektu sieci TEN-T.	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej <b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b> 4.1. Rozwój i implementacja nowych rozwiązań cyfrowych w sektorze transportu 4.2. Rozwój koncepcji „Mobilność jako usługa” (Mobility as a Service - MaasS) 4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym



<p><b>Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 7 Lipca 2021 R. Nr 2021/1153 ustanawiające Instrument „Łącząc Europę” i uchylające Rozporządzenie (UE) Nr 1316/2013 i (UE) Nr 283/2014</b></p>	
<p>Celem instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) jest przyspieszenie inwestycji w dziedzinie sieci transeuropejskich i pozyskanie funduszy zarówno z sektora publicznego, jak i prywatnego, przy jednoczesnym zwiększeniu pewności prawa i poszanowaniu zasady neutralności technologicznej. CEF powinien umożliwić pełne wykorzystanie synergii między sektorami transportu, energii i technologii cyfrowych, co zwiększy skuteczność działań unijnych i pozwoli na minimalizację kosztów ich wdrażania. CEF powinien również przyczynić się do realizacji unijnych działań przeciwko zmianom klimatu.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej 2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej <b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b> 4.1. Rozwój i implementacja nowych rozwiązań cyfrowych w sektorze transportu 4.2. Rozwój koncepcji „Mobilność jako usługa” (Mobility as a Service - Maas) 4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym</p>
<p><b>Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności</b></p>	
<p><b>EFRR</b> ma na celu przyczynianie się do korygowania podstawowych nierówności regionalnych w Unii. przyczynić się do zmniejszenia dysproporcji w poziomach rozwoju różnych regionów oraz zacofania regionów najmniej uprzywilejowanych, wśród których szczególną uwagę należy zwrócić na regiony cierpiące na skutek poważnych i trwałych niekorzystnych warunków przyrodniczych lub demograficznych, w tym w szczególności niekorzystnych warunków wynikających ze spadku liczby ludności, takie jak najbardziej na północ wysunięte regiony o bardzo niskiej gęstości zaludnienia. <b>FS</b> utworzono w celu przyczynienia się do osiągnięcia ogólnego celu wzmocnienia spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej Unii poprzez zapewnienie wkładu finansowego w dziedzinach środowiska i sieci transeuropejskich w obszarze infrastruktury transportowej (TEN-T).</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej 2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej <b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b> 4.1. Rozwój i implementacja nowych rozwiązań cyfrowych w sektorze transportu 4.2. Rozwój koncepcji „Mobilność jako usługa” (Mobility as a Service - Maas) 4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym</p>
<p><b>Projekt Umowy Partnerstwa 2021-2027 (przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 30.11.2021 r.)</b></p>	
<p>Jeden z głównych dokumentów wdrożeniowych, istotny z uwagi na wdrażanie Funduszy Europejskich w latach 2021-2027. Identyfikuje potrzeby w różnych dziedzinach gospodarki, na których będą się koncentrować działania przyszłej perspektywy. 1,1 Cel „Bardziej konkurencyjna i inteligentna Europa dzięki promowaniu innowacyjnej i inteligentnej transformacji gospodarczej” 1,2 Cel „Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa” 1,3 Cel „Lepiej połączona Europa” 1,4 Cel „Europa o silniejszym wymiarze społecznym” 1,5 Cel „Europa bliżej obywateli” 1,6 Cel „Umożliwienie regionom i obywatelom łagodzenia społecznych, gospodarczych i środowiskowych skutków transformacji w kierunku gospodarki neutralnej dla klimatu”</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej 2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej <b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b> 4.1. Rozwój i implementacja nowych rozwiązań cyfrowych w sektorze transportu 4.2. Rozwój koncepcji „Mobilność jako usługa” (Mobility as a Service - Maas) 4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym</p>
<p><b>IV Pakiet Kolejowy</b></p>	
<p>IV Pakiet Kolejowy to zbiór 6 dokumentów legislacyjnych, mających na celu ujednoczenie i uproszczenie rynku usług kolejowych na obszarze UE. Został przygotowany w celu ożywienia i zwiększenia konkurencyjności unijnego transportu kolejowego. składa się z dwóch głównych filarów – technicznego i rynkowego.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej 2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej <b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b> 4.2. Rozwój koncepcji „Mobilność jako usługa” (Mobility as a Service - Maas)</p>
<p><b>Europejski Zielony Ład</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 r.;</li> <li>- Europa bez zanieczyszczeń powietrza, wody oraz przemysłowych;</li> <li>- plan przejścia na gospodarkę cyrkularną do marca 2020 r.;</li> <li>- strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności;</li> <li>- zielona Wspólna Polityka Rolna wynikająca z wysokich ambicji środowiskowych i program "od pola do stołu" m.in. w celu redukcji pestycydów i nawozów oraz zwiększenie upraw organicznych;</li> <li>- czysta, bezpieczna i tania energia - podniesienie ambicji państw członkowskich w ramach krajowych strategii energetycznych i klimatycznych;</li> <li>- wsparcie finansowe dla regionalnych planów transformacji energetycznej, zielone innowacje i inwestycje publiczne;</li> <li>- strategia na rzecz różnorodności biologicznej jako europejskiego kapitału naturalnego do 2030 r.;</li> </ul>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej 2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej <b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b> 4.2. Rozwój koncepcji „Mobilność jako usługa” (Mobility as a Service - Maas)</p>
<p><b>Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2018/2001 z 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych</b></p>	
<p>Działania na rzecz osiągnięcia wspólnego celu wszystkich państw członkowskich polegającego m.in. na osiągnięciu do roku 2030 udziału energii ze źródeł odnawialnych w całej Unii na poziomie co najmniej 32%</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu</p>



	3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej
<b>Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości</b>	
<p>Cele pośrednie:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Do 2030 r. w użytku będzie co najmniej 30 mln bezemisyjnych samochodów osobowych i 80 000 bezemisyjnych samochodów ciężarowych.</li> <li>2) Do 2050 r. niemal wszystkie samochody osobowe, samochody dostawcze, autobusy oraz nowe pojazdy ciężkie będą bezemisyjne.</li> <li>3) Bezemisyjne statki oceaniczne i duże bezemisyjne statki powietrzne będą gotowe do wprowadzenia na rynek odpowiednio do roku 2030 i 2035.</li> <li>4) Do 2030 r. regularny transport zbiorowy w UE na dystansie do 500 km powinien być neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla.</li> <li>6) Do 2030 r. w Europie będzie co najmniej 100 miast neutralnych dla klimatu.</li> </ol>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</li> <li>1.2. Ekologizacja transportu</li> <li>1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności</li> </ol>
<b>Europa w ruchu - strategia na rzecz ekologicznej, konkurencyjnej i połączonej mobilności</b>	
<p>4. EKOLOGICZNA MOBILNOŚĆ: Sprostanie wyzwaniom związanym z klimatem przy jednoczesnym utrzymaniu konkurencyjności przemysłu UE</p> <p>4.1 Stworzenie konkurencyjnego „ekosystemu” baterii w Europie – strategiczny plan działania</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</li> <li>1.2. Ekologizacja transportu</li> <li>1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności</li> </ol> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</li> <li>2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej</li> </ol> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu</li> <li>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</li> </ol>
<b>Pakiet Fit For 55</b>	
<p>Pakiet Fit For 55 to unijne akta prawne, które mają na celu zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych o 55% względem roku 1990. Ma on być zrealizowany do 2030. Fit for 55 odnosi się do okresu przejściowego, prowadzącego docelowo do neutralności klimatycznej w 2050 roku w całej UE. Jego celem jest przeciwdziałanie ubóstwu energetycznemu.</p> <p>Najważniejsze założenia Fit for 55:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Redukcja emisji CO<sub>2</sub> o 55% do 2030 roku,</li> <li>– 40% energii ze źródeł odnawialnych do 2030 roku,</li> <li>– Zakaz sprzedaży samochodów spalinowych po 2035 roku.</li> </ul>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</li> <li>1.2. Ekologizacja transportu</li> <li>1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności</li> </ol> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu</li> </ol>
<b>Dyrektywa NEC, (ang. „National Emission Ceilings” – Dyrektywa o Krajowych Pułapach Emisji) DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2016/2284 z dnia 14 grudnia 2016 r. w sprawie redukcji krajowych emisji niektórych rodzajów zanieczyszczeń atmosferycznych, zmiany dyrektywy 2003/35/WE oraz uchylecia dyrektywy 2001/81/WE</b>	
<p>Zbliżenie się Państw Członkowskich do osiągnięcia poziomów jakości powietrza, które nie wywołują znacznych negatywnych skutków i zagrożeń dla zdrowia ludzkiego i środowiska</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</li> <li>1.2. Ekologizacja transportu</li> <li>1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności</li> </ol> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu</li> <li>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</li> </ol>
<b>Ramowa Dyrektywa Wodna, Dyrektywa 2000/60/WE z dnia 23 października 2000 r.</b>	
<p>Osiągnięcie dobrego stanu wszystkich wód poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- poprawę jakości wód i stanu ekosystemów zdegradowanych działalnością człowieka,</li> <li>- zmniejszenie zanieczyszczenia wód podziemnych,</li> <li>- zmniejszenie skutków powodzi i suszy</li> </ul>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</li> <li>1.2. Ekologizacja transportu</li> <li>1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności</li> </ol>
<b>Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy</b>	
<p>Unikanie, zapobieganie lub ograniczanie szkodliwego oddziaływania zanieczyszczeń pochodzących zwłaszcza z emisji punktowej na zdrowie ludzi i środowisko jako całość</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</li> <li>1.2. Ekologizacja transportu</li> <li>1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności</li> </ol>
<b>Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/60/WE z dnia 23 października 2007 r. w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim</b>	
<p>Zmniejszenie ryzyka występowania powodzi, a także minimalizacji skutków ich występowania na terenie UE</p>	<p>Ogólne założenie realizacji strategicznej polityki rozwoju w RPTWŁ, które potwierdza, że wszystkie prowadzone działania będą uwzględniały łagodzenie i adaptacyjność do zmian klimatu oraz minimalizowały uciążliwość hałasu, a polityka transportowa uwzględni aktualne trendy klimatyczne, zarówno na etapie planowania, realizacji, zarządzania oraz monitoringu, tak aby infrastruktura transportowa województwa łódzkiego była nowoczesna, bezpieczna i odporna.</p>
<b>Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/49/WE z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku</b>	
<p>Zapobieganie lub zmniejszanie szkodliwych skutków narażenia na działanie hałasu</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</li> <li>1.2. Ekologizacja transportu</li> <li>1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności</li> </ol>
<b>Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE</b>	
<p>Ustanowienie zasad funkcjonowania Europejskiego Systemu Handlu Emisjami (EU ETS)</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</li> <li>1.2. Ekologizacja transportu</li> <li>1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności</li> </ol>
<b>Dyrektywa (UE) 2018/2002 zmieniająca dyrektywę 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej</b>	
<p>Zwiększenie efektywności energetycznej o co najmniej 32,5% do 2030 r. m.in. poprzez wprowadzenie nowych wymagań w zakresie opomiarowania zużycia energii, czy obowiązku wykonywania audytów energetycznych</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</li> <li>1.2. Ekologizacja transportu</li> <li>1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności</li> </ol>
<b>Dyrektywa parlamentu europejskiego i rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa, tzw. Dyrektywa Ptasia</b>	
<p>Określenie gatunków ptaków dziko występujących na terenie UE, dla ochrony których należy powoływać obszary Natura 2000; zasady ich ochrony oraz możliwości odłowu i handlu.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.2. Ekologizacja transportu</li> <li>1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności</li> </ol>



<b>Dyrektywa rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, tzw. Dyrektywa Siedliskowa</b>	
Określenie gatunków dziko występujących na terenie UE roślin i zwierząt oraz ich siedlisk, dla ochrony których należy powoływać obszary Natura 2000; zasady ich ochrony oraz możliwości jednoczesnego kontrolowanego gospodarczego wykorzystywania terenów, na których występują	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności
<b>Agenda Terytorialna Unii Europejskiej 2020</b>	
Przedstawia 3 priorytety tj. wzrost inteligentny, wzrost zrównoważony oraz wzrost sprzyjający włączeniu społecznemu. Jednym z celów w priorytecie 3 jest ZMNIJSZENIE EMISJI GAZÓW CIĘPARNIANYCH o 20%, w porównaniu z poziomami z 1990 r.; zwiększenie do 20% udziału energii odnawialnej w ogólnym zużyciu energii; dążenie do zwiększenia efektywności energetycznej o 20%	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności
<b>Agenda Miejska dla Unii Europejskiej</b>	
Katalog 12 priorytetowych tematów dla rozwoju obszarów miejskich tworzą: m.in. gospodarka o obiegu zamkniętym, adaptacja do zmian klimatycznych, przemiany energetyczne, zrównoważone użytkowanie gruntów i rozwiązania oparte na zasobach naturalnych	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności
<b>Nowa Karta Lipska (z dnia 30 listopada 2020 r.)</b>	
Kształtowanie polityki miejskiej, której głównym założeniem jest transformacja w kierunku miast zielonych, sprawiedliwych i produktywnych	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności
<b>Strategia Biodźnorodności Unii Europejskiej do 2030 r.</b>	
Powstrzymanie utraty różnorodności biologicznej i degradacji funkcji ekosystemów UE oraz przywrócenie ich w możliwie największym stopniu	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności
<b>Europejska Strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej</b>	
Spadek emisji gazów cieplarnianych z sektora transportu do poziomu niższego o co najmniej 60 % od poziomu w 1990 r. Dalsze konsekwentne ograniczanie aż do poziomu zerowego. Emisje szkodliwych dla zdrowia zanieczyszczeń powietrza pochodzące z transportu muszą niezwłocznie zostać drastycznie zmniejszone	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności
<b>Zrównoważona biogospodarka dla Europy: wzmocnienie powiązań między gospodarką, społeczeństwem i środowiskiem (11.10.2018 r.COM(2018) 673 final)</b>	
Zrównoważony rozwój i obieg zamknięty: Czwarty cel, tj. łagodzenie zmiany klimatu i przystosowanie się do niej.	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności
<b>Ramy polityki klimatyczno-energetycznej do roku 2030 – aktualne ambicje</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>ograniczenie o co najmniej 40% emisji gazów cieplarnianych (w stosunku do poziomu z 1990 r.),</li> <li>zwiększenie do co najmniej 32 proc. udziału energii ze źródeł odnawialnych w całkowitym zużyciu energii,</li> <li>zwiększenie o co najmniej 32,5 proc. efektywności energetycznej</li> </ul>	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu
<b>Pakiet „Czysta energia dla wszystkich Europejczyków”</b>	
Poprawa efektywności energetycznej do 2030 roku o 32,5%, oraz udział energii ze źródeł odnawialnych co najmniej 32% końcowego zużycia brutto w UE	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu
<b>Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 28 listopada 2019 r. w sprawie konferencji ONZ w sprawie zmiany klimatu 2019 (COP25) w Madrycie (Hiszpania) (2019/2712(RSP))</b>	
Ogłoszenie kryzysu klimatycznego i środowiskowego, konieczność pełnej oceny wpływu wszystkich istotnych wniosków ustawodawczych i budżetowych na klimat i środowisko przez Komisję, uznanie swojej odpowiedzialności za zmniejszenie śladu węglowego, konieczność reformy polityki Unii w zakresie rolnictwa, handlu, transportu, energii i infrastruktury.	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu
<b>Europejskie Prawo o Klimacie</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>neutralność klimatyczna unijnej gospodarki i społeczeństwa do 2050 r. osiągnięta w sposób sprawiedliwy społecznie oraz racjonalny finansowo;</li> <li>system monitorujący postępy i dający podstawy do korekty działań w razie potrzeby;</li> <li>gwarancja nieodwracalności zmian poczynionych w kierunku neutralności klimatycznej;</li> </ul>	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej <b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b> 4.1. Rozwój i implementacja nowych rozwiązań cyfrowych w sektorze transportu

Źródło: opracowanie własne.



Tab. 3. Analiza powiązań RPTWł z celami ochrony środowiska wynikającymi z dokumentów szczebla krajowego

DOKUMENTY SZCZEBLA KRAJOWEGO	
Cele ochrony środowiska	Sposób uwzględnienia w RPTWł (cele strategiczne, kierunki działań)
<b>Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (projekt) (FENIKS)</b>	
<p>Cele szczegółowe:</p> <p>2.1 Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych</p> <p>2.2 Wspieranie energii odnawialnej zgodnie z dyrektywą (UE) 2018/2001, w tym określonymi w niej kryteriami zrównoważonego rozwoju</p> <p>2.3 Rozwój inteligentnych systemów i sieci energetycznych oraz systemów magazynowania energii poza transeuropejską siecią energetyczną (TEN-E)</p> <p>2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego</p> <p>2.5 Wspieranie dostępu do wody oraz zrównoważonej gospodarki wodnej</p> <p>2.6 Wspieranie transformacji w kierunku gospodarki o obiegu zamkniętym i gospodarki zasobooszczędnej</p> <p>2.7 Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury, w tym na obszarach miejskich, oraz ograniczanie wszelkich rodzajów zanieczyszczenia</p> <p>2.8 Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej</p> <p>3.1 Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T</p> <p>3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p>1.2. Ekologizacja transportu</p> <p>1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu</p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p> <p><b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b></p> <p>4.2. Rozwój koncepcji „Mobilność jako usługa” (Mobility as a Service - Maas)</p>
<b>Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) - SOR</b>	
<p>Cel główny:</p> <p>Tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski, przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym, m.in. poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- racjonalne gospodarowanie zasobami wód ujmowanych na potrzeby zaopatrzenia ludności oraz dla rozwoju gospodarczego przy jednoczesnym rozwoju oczyszczania wód zużytych;</li> <li>- rozwijanie gospodarki odpadami będącej elementem o obiegu zamkniętym, poprzez ponowne wykorzystanie surowców i odzysk energii z odpadów, przy jednoczesnej likwidacji uciążliwości związanych ze składowaniem odpadów;</li> <li>- modernizacja i rozwój energetyki (m.in. poprzez modernizację i budowę nowych linii oraz wprowadzenie inteligentnych sieci energetycznych, także w celu integracji OZE);</li> <li>- likwidacja źródeł emisji zanieczyszczeń powietrza lub istotne zmniejszenie ich oddziaływania;</li> </ul>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p>1.2. Ekologizacja transportu</p> <p>1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu</p>
<b>Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030</b>	
<p>Cel główny:</p> <p>Efektywne wykorzystanie endogenicznych potencjałów terytoriów i ich specjalizacji dla osiągnięcia zrównoważonego rozwoju kraju, co tworzyć będzie warunki do wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym osiągnięciu spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym.</p> <p>Cel szczegółowy 1: Zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p>1.2. Ekologizacja transportu</p> <p>1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu</p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>
<b>Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku</b>	
<p>Celem SRT2030 jest zwiększenie dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Realizacja tego celu pozwoli na rozwijanie dogodnych warunków, sprzyjających stabilnemu rozwojowi gospodarczemu kraju, który jest funkcją dostępności.</p> <p>Zrealizowanie celu SRT2030, wymaga osiągnięcia m.in. następujących kierunków interwencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>3: zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności</li> <li>5: ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko</li> </ul>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p>1.2. Ekologizacja transportu</p> <p>1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p>2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu</p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p> <p><b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b></p> <p>4.1. Rozwój i implementacja nowych rozwiązań cyfrowych w sektorze transportu</p> <p>4.2. Rozwój koncepcji „Mobilność jako usługa” (Mobility as a Service - Maas)</p> <p>4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym</p>
<b>Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) (RPBDK)</b>	
<p>Nowy RPBDK określa cele polityki transportowej w zakresie budowy drogowej sieci TEN-T na terenie Polski oraz drogowych połączeń komplementarnych.</p> <p>Celem RPBDK jest stworzenie spójnej sieci dróg krajowych zapewniającej efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego. Poprawa</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p>1.2. Ekologizacja transportu</p> <p>1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p>



<p>przepustowości głównych arterii jest jednym z kluczowych elementów, które mogą zwiększyć dynamikę rozwoju zarówno regionów, jak i całego kraju poprzez łatwiejszy, szybszy i tańszy przepływ towarów oraz usług.</p>	<p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej 2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej <b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b> 4.1. Rozwój i implementacja nowych rozwiązań cyfrowych w sektorze transportu 4.2. Rozwój koncepcji „Mobilność jako usługa” (Mobility as a Service - MaasS) 4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym</p>
<p><b>Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku (projekt)</b></p>	
<p>Celem programu jest zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych w zarządzie GDDKiA. Program zakłada dostosowanie układu dróg krajowych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t, utrzymanie wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury oraz intensyfikację działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej 2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>
<p><b>Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg (RFRD)</b></p>	
<p>Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg stanowi kompleksowy instrument wsparcia realizacji zadań na drogach zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego. Jego celem jest przyspieszenie powstawania nowoczesnej i bezpiecznej infrastruktury drogowej na szczeblu lokalnym, stanowiącej ważny element prawidłowego funkcjonowania i rozwoju gospodarki oraz przyczyniającej się do poprawy poziomu życia obywateli.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>
<p><b>Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030</b></p>	
<p>Jednym z najważniejszych efektów realizacji Programu będzie poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie przepustowości sieci drogowej, czystsze powietrze i mniejszy hałas.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>
<p><b>Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 (NPBRD)</b></p>	
<p>Struktura interwencji Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 jest oparta na 5 filarach stanowiących główne obszary działań dedykowanych poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego do 2030 r. Są to: Filar I - System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego Filar II - Bezpieczny człowiek Filar III - Bezpieczne drogi Filar IV - Bezpieczny pojazd Filar V - Ratownictwo i opieka powypadkowa. Działania dedykowane poprawie bezpieczeństwu ruchu drogowego: 1. Ograniczenie konsekwencji błędów, 2. Rozwiązania przyjazne wszystkim użytkownikom dróg, 3. Usprawnianie wszystkich elementów systemu bezpieczeństwa transportu drogowego, 4. Ponoszenie wspólnej odpowiedzialności za bezpieczeństwo na drogach, 5. Promowanie działań opartych na najnowszej wiedzy i nowoczesnych rozwiązaniach, 6. Podjęcie działań wspierających profilaktykę zdrowia oraz zrównoważony rozwój, 7. Nadanie bezpieczeństwu najwyższy priorytet.</p>	<p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>
<p><b>Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024 (PBID)</b></p>	
<p>Jego głównym celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Podejmowane w ramach Programu działania będą ukierunkowane na zwiększenie ochrony uczestników ruchu oraz stworzenie bezpiecznej infrastruktury drogowej – a w efekcie zmniejszenie liczby wypadków i ich ofiar.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>
<p><b>Program Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – KOLEJ + do 2028 roku</b></p>	
<p>Program Kolej + przyczyni się do eliminowania wykluczenia komunikacyjnego dzięki możliwości uzupełniania sieci kolejowej o nowe połączenia, które przede wszystkim zapewnią pasażerom dostęp do komunikacji międzywojewódzkiej. Realizacja programu ułatwi dostęp do kolei pasażerskiej, poprawi warunki prowadzenia działalności gospodarczej i bezpieczeństwo na drogach (część przewozów towarowych przejmie transport kolejowy).</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej 2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>
<p><b>Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku (KPK)</b></p>	
<p>Cel główny KPK obejmuje wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju poprzez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowej. Przyjęty cel główny wynika bezpośrednio z zapisów SRT, w zakresie dotyczącym transportu kolejowego. Komplementarne wobec celu głównego cele szczegółowe obejmują: – wzmocnienie efektywności transportu kolejowego, – zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego, – poprawę jakości w przewozach pasażerskich i towarowych.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej 2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>



<p><b>PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Zamierzenia Inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku</b></p>	
<p>Priorytety dla sieci kolejowej w postaci:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wsparcia dla wykorzystania korzystnego położenia geopolitycznego Polski, która stanowi zarazem wschodnią granicę UE oraz ogniwo łączące wschód i zachód Europy jak również północ i południe, a w szerszej perspektywie Europę z Azją;</li> <li>- alternatywy dla generującego największe koszty zewnętrzne transportu drogowego, a w konsekwencji minimalizacji negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne;</li> <li>- wpływu na rozwój przedsiębiorstw poprzez poprawę ich konkurencyjności oraz zapewnienie obsługi transportowej przemysłu, elektrowni i portów.</li> </ul>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>
<p><b>Rządowy Program Budowy Lub Modernizacji Przystanków Kolejowych na lata 2021-2025</b></p>	
<p>Celem programu jest zwiększenie dostępu lokalnych społeczności do transportu kolejowego. Dostępne środki zostaną wykorzystane m.in. na wybudowanie lub zmodernizowanie przystanków kolejowych, a także sfinansowanie zadań związanych z dostępnością miejsc parkingowych dla podróżnych. Program przyczyni się to do ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego i umożliwi pasażerom dostęp do kolejowej komunikacji wojewódzkiej i międzywojewódzkiej.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>
<p><b>Pomoc w Zakresie Finansowania Kosztów Zarządzania Infrastruktura Kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku</b></p>	
<p>Podstawowym celem programu jest wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju przez odwrócenie tendencji spadkowej udziału transportu kolejowego w przewozach oraz zapewnienie niezbędnych środków na prace utrzymaniowo-remontowe na istniejącej sieci kolejowej.</p> <p>Cele szczegółowe:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>I. poprawa oferty kierowanej do przewoźników,</li> <li>II. zapewnienie stabilnego finansowania działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów,</li> <li>III. zapewnienie trwałych i przewidywalnych parametrów technicznych infrastruktury,</li> <li>IV. poprawa bezpieczeństwa transportu kolejowego,</li> <li>V. zapewnienie efektywności kosztowej zarządzania infrastrukturą kolejową.</li> </ol>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej 2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>
<p><b>Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 (projekt)</b></p>	
<p>Celem głównym jest - Stworzenie optymalnych warunków dla integracji międzygałęziowej w polskim systemie transportowym i zwiększenia wykorzystania transportu kolejowego w przewozach intermodalnych.</p> <p>Cele i kierunki rozwoju transportu intermodalnego:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. powstanie kompleksowych projektów wykorzystania transportu intermodalnego w łańcuchach dostaw (w tym: Wsparcie rozwoju infrastruktury punktowej, liniowej oraz bocznic kolejowych, Wsparcie zakupu nowoczesnych środków transportu),</li> <li>2. poprawa konkurencyjności transportu intermodalnego (Instrumenty wspierające równoważenie transportu drogowego i kolejowego w transporcie ładunków, Poprawa systemu organizacji oraz zarządzania transportem Intermodalnym),</li> <li>3. cyfryzacja transportu intermodalnego (Szersze wykorzystanie nowoczesnych technologii w transporcie Intermodalnym, Wsparcie projektów badawczo-rozwojowych na rzecz rozwoju transportu intermodalnego).</li> </ol>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej 2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> <b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b> 4.1. Rozwój i implementacja nowych rozwiązań cyfrowych w sektorze transportu 4.2. Rozwój koncepcji „Mobilność jako usługa” (Mobility as a Service - MaasS) 4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym</p>
<p><b>Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego w Zakresie Sieci Komunikacyjnej w Międzywojewódzkich i Międzynarodowych Przewozach Pasażerskich w Transporcie Kolejowym</b></p>	
<p>Zadania publicznego transportu publicznego:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- planowanie rozwoju transportu,</li> <li>- organizowanie publicznego transportu zbiorowego,</li> <li>- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.</li> </ul> <p>Istotnym elementem w kształtowaniu oferty przewozowej jest zapewnienie odpowiedniej dostępności komunikacyjnej (przestrzennej) do przystanków i stacji kolejowych.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej 2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej <b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b> 4.1. Rozwój i implementacja nowych rozwiązań cyfrowych w sektorze transportu 4.2. Rozwój koncepcji „Mobilność jako usługa” (Mobility as a Service - MaasS) 4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym</p>
<p><b>Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych O Charakterze Użyteczności Publicznej</b></p>	
<p>Celem Funduszu jest zwiększenie siatki połączeń autobusowych szczególnie na obszarach wykluczonych komunikacyjnie, uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu</p>
<p><b>Polityka Rozwoju Lotnictwa Cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)</b></p>	
<p>Strategiczne cele dotyczące rozwoju lotnictwa cywilnego:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- poprawa sposobu inwestycji w portach lotniczych,</li> <li>- rozwój sieci lotnisk,</li> <li>- usprawnienie funkcjonowania przestrzeni powietrznej,</li> <li>- rozwój rynku lotniczego,</li> <li>- stworzenie warunków dla zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony w lotnictwie cywilnym,</li> <li>- wzmocnienie pozycji Polski i polskich podmiotów lotniczych na arenie międzynarodowej.</li> </ul>	<p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p>



<b>Koncepcja Przygotowania i Realizacji Inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej</b>	
<p>Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej (CPK), która wskazuje CPK jako nowe lotnisko. Przewiduje realizację inwestycji towarzyszących, tj.: budowy nowych linii kolejowych (m.in. kolej dużych prędkości Warszawa - Łódź - Wrocław/Poznań, umożliwiającą prowadzenie szybkiego ruchu regionalnego), rozbudowę autostrady A2 na odcinku Warszawa - Łódź oraz budowę Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej. Zakłada się również wdrożenie programów rozwojowych związanych z dziedzictwem narodowym i rewitalizacją obszarów zurbanizowanych, w tym Łodzi. Jako projekty komplementarne wskazuje się rozbudowę systemu Łódzkiego Węzła Kolejowego, rewitalizację, modernizację i rozbudowę systemu łódzkich tramwajów podmiejskich, przebudowę dworca Łódź Kaliska oraz budowę systemu Park&amp;Ride.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>  1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego  1.2. Ekologizacja transportu  1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności  <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>  2.1. Zwiększenie dostępności transportowej  2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej  <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZENSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>  3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu  3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej  <b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b>  4.1. Rozwój i implementacja nowych rozwiązań cyfrowych w sektorze transportu  4.2. Rozwój koncepcji „Mobilność jako usługa” (Mobility as a Service - MaasS)  4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym</p>
<b>Polityka Energetyczna Polski do 2040 roku</b>	
<p>Celem polityki energetycznej państwa jest bezpieczeństwo energetyczne, przy zapewnieniu konkurencyjności gospodarki, efektywności energetycznej i zmniejszenia oddziaływania sektora energii na środowisko, przy optymalnym wykorzystaniu własnych zasobów energetycznych.  Kierunki Polityki energetycznej Polski do 2040 roku  1. Optymalne wykorzystanie własnych zasobów energetycznych  5. Wdrożenie energetyki jądrowej  6. Rozwój odnawialnych źródeł energii  7. Rozwój ciepłownictwa i kogeneracji  8. Poprawa efektywności energetycznej gospodarki.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>  1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego  1.2. Ekologizacja transportu  1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności  <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZENSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>  3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu</p>
<b>Aktualizacja Krajowego Programu Ochrony Powietrza do roku 2025 r. (z perspektywą do 2030 r. oraz do 2040 r.)</b>	
<p>Celem głównym dokumentu jest pilna poprawa stanu powietrza w strefach, w których w wyniku oceny jakości powietrza, przeprowadzanej corocznie przez GIOŚ, stwierdzane są w dalszym ciągu przekroczenia poziomów dopuszczalnych i docelowych wybranych substancji w powietrzu oraz ochrona zdrowia i komfortu życia mieszkańców oraz środowiska naturalnego jako całość.  Działania nakierowane na poprawę jakości powietrza:  – rozwój ciepłownictwa systemowego,  – niskoemisyjny kierunek transformacji źródeł indywidualnych (pompy ciepła, ogrzewanie elektryczne),  – odejście od spalania węgla w gospodarstwach domowych w miastach do 2030 r., na obszarach wiejskich do 2040 r.; przy utrzymaniu możliwości wykorzystania paliwa bezdymnego do 2040 r.,  – zwiększenie efektywności energetycznej budynków,  – rozwój transportu niskoemisyjnego, w szczególności dążenie do zeroemisyjnej komunikacji publicznej do 2030 r. w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>  1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego  1.2. Ekologizacja transportu  1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności  <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZENSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>  3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu</p>
<b>Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030 (projekt)</b>	
<p>2.1. Wymiar „obniżenie emisyjności”  2.1.1. Emisje i pochłanianie gazów cieplarnianych  2.1.2. Energia ze źródeł odnawialnych (cel ramowy na rok 2030)  2.2. Wymiar „efektywność energetyczna”  2.3. Wymiar „bezpieczeństwo energetyczne”  2.4. Wymiar „wewnętrzny rynek energii”  2.4.1. Wzajemne połączenia elektroenergetyczne (cel ramowy na rok 2030)  2.4.2. Infrastruktura do przesyłu energii  2.4.3. Integracja rynku  2.4.4. Ubóstwo energetyczne  2.5. Wymiar „badania naukowe, innowacje i konkurencyjność”.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>  1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego  1.2. Ekologizacja transportu  1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności  <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZENSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>  3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu</p>
<b>Strategiczny Plan Adaptacji dla Sektorów i Obszarów Wrażliwych na Zmiany Klimatu do roku 2020 z Perspektywą do roku 2030 (SPA 2020)</b>	
<p>Cel główny Zapewnienie zrównoważonego rozwoju oraz efektywnego funkcjonowania gospodarki i społeczeństwa w warunkach zmian klimatu.  - Cel 1. Zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego i dobrego stanu środowiska.  - Cel 2. Skuteczna adaptacja do zmian klimatu na obszarach wiejskich.  - Cel 3. Rozwój transportu w warunkach zmian klimatu.  - Cel 4. Zapewnienie zrównoważonego rozwoju regionalnego i lokalnego z uwzględnieniem zmian klimatu.  - Cel 5. Stymulowanie innowacji sprzyjających adaptacji do zmian klimatu.  - Cel 6. Kształtowanie postaw społecznych sprzyjających adaptacji do zmian klimatu.  Kierunek działań 1.1 Dostosowanie sektora gospodarki wodnej do zmian klimatu.  Kierunek działań 1.4. Ochrona różnorodności biologicznej i gospodarka leśna w kontekście zmian klimatu.  Kierunek działań 1.5. Adaptacja do zmian klimatu w gospodarce przestrzennej i budownictwie.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>  1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego  1.2. Ekologizacja transportu  1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności  <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>  2.1. Zwiększenie dostępności transportowej  2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej  <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZENSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>  3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu  3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej  <b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b>  4.1. Rozwój i implementacja nowych rozwiązań cyfrowych w sektorze transportu  4.2. Rozwój koncepcji „Mobilność jako usługa” (Mobility as a Service - MaasS)  4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym</p>





<p>Kierunek działań 1.6. Zapewnienie funkcjonowania skutecznego systemu ochrony zdrowia w warunkach zmian klimatu.</p> <p>Kierunek działań 4.1. Monitoring stanu środowiska i systemy wczesnego ostrzegania i reagowania w kontekście zmian klimatu (miasta i obszary wiejskie).</p> <p>Kierunek działań 5.2. Budowa systemu wsparcia polskich innowacyjnych technologii sprzyjających adaptacji do zmian klimatu.</p> <p>Kierunek działań 6.1. Zwiększenie świadomości odnośnie ryzyk związanych ze zjawiskami ekstremalnymi i metodami ograniczania ich wpływu.</p>	
<p><b>Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce „Energia do przyszłości”</b></p>	
<p>- stworzenie warunków dla rozwoju elektromobilności w Polsce;</p> <p>- stabilizacja sieci elektroenergetycznej;</p> <p>- poprawa jakości powietrza;</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p>1.2. Ekologizacja transportu</p> <p>1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu</p>
<p><b>Krajowe Ramy Polityki Rozwoju Infrastruktury Paliw Alternatywnych</b></p>	
<p>Dokument jest kluczowy dla wsparcia rozwoju rynku i infrastruktury w odniesieniu do energii elektrycznej i gazu ziemnego w postaci CNG i LNG stosowanych w transporcie drogowym oraz transporcie wodnym.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.2. Ekologizacja transportu</p>
<p><b>Program Rządowy Dostępność Plus 2018-2025</b></p>	
<p>Program Dostępność Plus to pierwsze i kompleksowe ujęcie tematyki dostępności w Polsce. Jego celem jest zapewnienie swobodnego dostępu do dóbr, usług oraz możliwości udziału w życiu społecznym i publicznym osób o szczególnych potrzebach.</p> <p>Działania w zakresie transportu:</p> <p>4. Dostępny transport kolejowy,</p> <p>5. Remont i przebudowa stacji pasażerskich,</p> <p>6. Dostępny transport zbiorowy,</p> <p>7. Szkolenia dla pracowników sektora transportu,</p> <p>8. Transportowa aplikacja mobilna.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p>1.2. Ekologizacja transportu</p> <p>1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p>2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu</p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p> <p><b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b></p> <p>4.1. Rozwój i implementacja nowych rozwiązań cyfrowych w sektorze transportu</p> <p>4.2. Rozwój koncepcji „Mobilność jako usługa” (Mobility as a Service - MaasS)</p> <p>4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym</p>
<p><b>Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (projekt)</b></p>	
<p>Cel szczegółowy KPO:</p> <p>II. Zielona transformacja gospodarki oraz rozwój zielonej, inteligentnej mobilności</p> <p>Komponenty KPO i cele komponentów KPO:</p> <p>B. Zielona energia i zmniejszenie energochłonności</p> <p>Ograniczenie negatywnego oddziaływania gospodarki na środowisko, przy jednoczesnym zapewnieniu konkurencyjności i bezpieczeństwa energetycznego oraz ekologicznego kraju,</p> <p>E. Zielona, inteligentna mobilność</p> <p>Rozwój zrównoważonego, bezpiecznego i odpornego systemu transportowego, zapewniającego odpowiednią obsługę potrzeb gospodarki i społeczeństwa.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p>1.2. Ekologizacja transportu</p> <p>1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p>2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu</p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p> <p><b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b></p> <p>4.1. Rozwój i implementacja nowych rozwiązań cyfrowych w sektorze transportu</p> <p>4.2. Rozwój koncepcji „Mobilność jako usługa” (Mobility as a Service - MaasS)</p> <p>4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym</p>
<p><b>Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych (fundusz przeciwdziałania COVID-19) (RFIL)</b></p>	
<p>To program, w ramach którego rządowe środki trafiają do gmin, powiatów i miast w całej Polsce na inwestycje bliskie ludziom. Wsparcie m.in. lokalnych inwestycji, które są impulsem do rozwoju całego kraju (m.in. przebudowa drogi, doposażenie szpitala, budowa żłobka, remont biblioteki).</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p>1.2. Ekologizacja transportu</p> <p>1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p>2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu</p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>
<p><b>Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych</b></p>	
<p>Program ma na celu zwiększenie skali inwestycji publicznych przez bezzwrotne dofinansowanie inwestycji realizowanych przez JST. Program realizowany jest poprzez promesy inwestycyjne udzielane przez BGK. Program obejmuje ponad 30 obszarów gospodarki, w tym m.in.: inwestycje w infrastrukturę wodno-kanalizacyjną, modernizację źródeł ciepła na zeroemisyjne, czy w gospodarowanie odpadami, a także inwestycje społeczne tj. żłobki, przedszkola czy ścieżki rowerowe. Cele Programu Inwestycji Strategicznych:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pobudzenie aktywności inwestycyjnej jednostek samorządu terytorialnego</li> <li>- rozwój lokalnej przedsiębiorczości</li> <li>- poprawa warunków życia obywateli</li> <li>- powstanie nowych miejsc pracy</li> <li>- wsparcie zrównoważonego rozwoju</li> <li>- efektywne zaangażowanie sektora finansowego</li> </ul>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p>1.2. Ekologizacja transportu</p> <p>1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p>2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu</p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p> <p><b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b></p> <p>4.1. Rozwój i implementacja nowych rozwiązań cyfrowych w sektorze transportu</p> <p>4.2. Rozwój koncepcji „Mobilność jako usługa” (Mobility as a Service - MaasS)</p> <p>4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym</p>
<p><b>Fundusze Europejskie Na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (Projekt) (FENIKS)</b></p>	
<p>Rozwój sektora transportu ma być realizowany w ramach 3 priorytetów: Priorytet III: Transport miejski, dla którego wskazano cel szczegółowy 2.8. Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p>1.2. Ekologizacja transportu</p> <p>1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności</p>



<p>Priorytet IV: Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności i Priorytet V: Wsparcie sektora transportu z EFRR, dla których wskazano cele szczegółowe 3.1. Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej TEN-T oraz 3.2 Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej.</p>	<p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIAJĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>                  2.1. Zwiększenie dostępności transportowej                  2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej  <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>                  3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu                  3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej  <b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b>                  4.1. Rozwój i implementacja nowych rozwiązań cyfrowych w sektorze transportu                  4.2. Rozwój koncepcji „Mobilność jako usługa” (Mobility as a Service - MaasS)                  4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym</p>
<p><b>Strategia zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa 2030</b></p>	
<p>Głównym celem jest wzrost dochodów mieszkańców obszarów wiejskich przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym polskiej wsi                  Cel szczegółowy II Poprawa jakości życia, infrastruktury i stanu środowiska                  Kierunki interwencji:                  II.1. Rozwój liniowej infrastruktury technicznej,                  II.2. Dostępność wysokiej jakości usług publicznych,                  II.3. Rozwój infrastruktury społecznej i rewitalizacja wsi i małych miast,                  II.4. Zrównoważone gospodarowanie i ochrona zasobów środowiska,                  II.5. Adaptacja do zmian klimatu i przeciwdziałanie tym zmianom.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>                  1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego                  1.2. Ekologizacja transportu                  1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności  <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>                  3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu                  3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>
<p><b>Krajowa Polityka Miejska 2023</b></p>	
<p>Cel strategiczny polityki miejskiej                  Strategicznym celem polityki miejskiej jest wzmocnienie zdolności miast i obszarów zurbanizowanych do zrównoważonego rozwoju i tworzenia miejsc pracy oraz poprawa jakości życia mieszkańców.                  Cel szczegółowy 2                  Wspieranie zrównoważonego rozwoju ośrodków miejskich, w tym przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom niekontrolowanej suburbanizacji (miasto zwarte i zrównoważone).                  Cele działań ukierunkowanych na zrównoważony rozwój miast i otaczających je obszarów obejmują:                  1. umożliwianie miastom jednoczesnego i skoordynowanego dążenia do ładu przestrzennego, przejścia do gospodarki niskoemisyjnej i budowanie miasta „zielonego”, zwiększenia efektywności energetycznej, ochrony środowiska i adaptacji do zmian klimatu.                  2. dążenia do realizacji koncepcji miasta zwarteego. Przeciwdziałanie niekorzystnym procesom chaotycznej suburbanizacji i dezurbanizacji odbywać się będzie poprzez podnoszenie jakości i znaczenia planowania przestrzennego, wspieranie współpracy gmin w ramach miejskich obszarów funkcjonalnych, wypracowanie mechanizmów naprawy nieefektywnie zaplanowanych obszarów oraz działania edukacyjne.                  3. działania dotyczące ochrony środowiska, nakierowane w miejskich obszarach funkcjonalnych w pierwszej kolejności na ochronę powietrza, redukcję miejskiej wyspy ciepła i przeciwdziałanie zasklepieniu powierzchni. Działania te uzupełniane będą aktywnością miast w zakresie adaptacji do zmian klimatu.                  4. wspieranie zrównoważonych i efektywnych działań w sektorze transportu, dotyczy to zwłaszcza rozwijania efektywnych i niezawodnych sieci transportu w miejskich obszarach funkcjonalnych ze szczególnym naciskiem na upowszechnianie transportu zbiorowego oraz promowanie ruchu rowerowego i pieszo.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>                  1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego                  1.2. Ekologizacja transportu                  1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności  <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>                  3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu                  3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>
<p><b>Program wspierania inwestycji o istotnym znaczeniu dla gospodarki polskiej na lata 2011–2023</b></p>	
<p>Program uwzględnia cele przyjętej przez Radę Europejską w dniu 3 marca 2010 r. Strategii na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu „Europa 2020”, mającej zapewnić UE wyjście z kryzysu i przygotowanie europejskiej gospodarki na wyzwania następnego dziesięciolecia.                  Strategia Europa 2020 obejmuje trzy wzajemnie ze sobą powiązane priorytety:                  - rozwój inteligentny: rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji;                  - rozwój zrównoważony: wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej;                  - rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu: wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną.</p>	<p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIAJĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>                  2.1. Zwiększenie dostępności transportowej                  2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej</p>
<p><b>Program Wodno-Środowiskowy Kraju</b></p>	
<p>Głównym celem Programu wodno-środowiskowego kraju jest wskazanie działań zmierzających do osiągnięcia przez JCW celów środowiskowych określonych w RDW.                  Aktualizacja Programu wodno-środowiskowego kraju jest jednym z dokumentów planistycznych opracowywanych w celu programowania i koordynowania działań zmierzających do realizacji celów środowiskowych wskazanych w artykule 4 RDW, tj.:                  - nie pogarszanie stanu części wód,</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>                  1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności</p>



<ul style="list-style-type: none"> <li>- osiągnięcie dobrego stanu wód: dobry stan ekologiczny i chemiczny dla naturalnych części wód powierzchniowych, dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny dla sztucznych i silnie zmienionych części wód oraz dobry stan chemiczny i ilościowy dla wód podziemnych,</li> <li>- spełnienie wymagań specjalnych, zawartych w innych unijnych aktach prawnych i polskim prawodawstwie, w odniesieniu do obszarów chronionych, (w tym m.in. narażonych na zanieczyszczenia związkami azotu pochodzącymi ze źródeł rolniczych, przeznaczonych do celów rekreacyjnych, do poboru wody dla zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia, do ochrony siedlisk lub gatunków, dla których utrzymanie stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie),</li> <li>- zaprzestanie lub stopniowe wyeliminowanie zrzutu substancji priorytetowych do środowiska lub ograniczone zrzuty tych substancji.</li> </ul>	
<p><b>Krajowy Program Ograniczania Zanieczyszczenia Powietrza</b></p>	
<p>Zobowiązania Polski w zakresie redukcji emisji odnoszą się do dwóch okresów, które obejmują lata: od 2020 do 2029 roku oraz od 2030 roku. Zobowiązania redukcyjne ustala się poprzez odniesienie do emisji w roku referencyjnym 2005. Zobowiązania te zostały określone odpowiednio dla obu wskazanych wyżej okresów dla SO<sub>2</sub> o 59% i 70%, dla NO<sub>2</sub> o 30% i 39%, dla NMLZO o 25% i 26%, dla NH<sub>3</sub> o 1% i 17% oraz dla PM<sub>2,5</sub> o 16% i 58%. W celu osiągnięcia redukcji emisji wskazanych powyżej, uchwałą Nr 34 Rady Ministrów z dnia 29 kwietnia 2019 r. został przyjęty Krajowy program ograniczania zanieczyszczenia powietrza.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu</p>
<p><b>Krajowy Program Ochrony Powietrza do roku 2020 (z perspektywą do 2030)</b></p>	
<p>Celem głównym Krajowego Programu Ochrony Powietrza jest poprawa jakości życia mieszkańców Rzeczypospolitej Polskiej, szczególnie ochrona ich zdrowia i warunków życia, z uwzględnieniem ochrony środowiska, z jednoczesnym zachowaniem zasad zrównoważonego rozwoju. Celami szczegółowymi Krajowego Programu Ochrony Powietrza są: - osiągnięcie w możliwie krótkim czasie poziomów dopuszczalnych i docelowych niektórych substancji, określonych w dyrektywie 2008/50/WE i 2004/107/WE, oraz utrzymanie ich na tych obszarach, na których są dotrzymywane, a w przypadku pyłu drobnego PM<sub>2,5</sub> także paupu stężenia ekspozycji oraz Krajowego Celu Redukcji Narażenia, - osiągnięcie w perspektywie do roku 2030 stężeń niektórych substancji w powietrzu na poziomach wskazanych przez WHO oraz nowych wymagań wynikających z regulacji prawnych projektowanych przepisami prawa unijnego.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu</p>
<p><b>Plan Gospodarowania Wodami na Obszarze Dorzecza Wisły</b></p>	
<p>1. Celem środowiskowym dla JCWP rzecznych w zakresie elementów hydromorfologicznych jest osiągnięcie dobrego stanu wód (II klasa). Istotne jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego i chemicznego. W przypadku JCW monitorowanych, które zgodnie z wynikami oceny stanu przeprowadzonej przez GIOŚ osiągnęły bardzo dobry stan ekologiczny, celem środowiskowym jest utrzymanie tego stanu – a więc I klasy jakości wód. - Uszczegółowionym celem środowiskowym jest dobry stan lub potencjał ekologiczny oraz możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku cieku istotnego. 2. Celem środowiskowym dla JCWPd jest dobry stan ilościowy i chemiczny, charakteryzowany wartościami wskaźników zgodnie z rozporządzeniem w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu wód podziemnych.</p>	<p>Zgodnie z przyjętą wizją w zintegrowanym systemie transportowym nastąpi wzmocnienie roli proekologicznych środków transportu dla zmniejszenia presji na środowisko <b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej</p>
<p><b>Plan Gospodarowania Wodami na Obszarze Dorzecza Odry</b></p>	
<p>1. W poszczególnych kategoriach JCWP celem środowiskowym jest głównie osiągnięcie co najmniej dobrego lub dobrego stanu/potencjału ekologicznego i utrzymanie dobrego stanu chemicznego. 2. Uszczegółowionym celem środowiskowym jest dobry stan lub potencjał ekologiczny oraz możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku cieku istotnego. 3. Celem środowiskowym dla JCWPd jest dobry stan ilościowy i chemiczny, charakteryzowany wartościami wskaźników zgodnie z rozporządzeniem w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu wód podziemnych.</p>	<p>Zgodnie z przyjętą wizją w zintegrowanym systemie transportowym nastąpi wzmocnienie roli proekologicznych środków transportu dla zmniejszenia presji na środowisko <b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej</p>
<p><b>Plan Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla Obszaru Dorzecza Wisły</b></p>	
<p>1. Zahamowanie wzrostu ryzyka powodziowego. 2. Obniżenie istniejącego ryzyka powodziowego. 3. Poprawa systemu zarządzania ryzykiem powodziowym. 4. Budowa programów edukacyjnych poprawiających świadomość i wiedzę na temat źródeł zagrożenia powodziowego i ryzyka.</p>	<p>Ogólne założenie realizacji strategicznej polityki rozwoju w RPTWŁ, które potwierdza, że wszystkie prowadzone działania będą uwzględniały łagodzenie i adaptacyjność do zmian klimatu oraz minimalizowały uciążliwość hałasu, a polityka transportowa uwzględni aktualne trendy klimatyczne, zarówno na etapie planowania, realizacji, zarządzania oraz monitoringu, tak aby infrastruktura transportowa województwa łódzkiego była nowoczesna, bezpieczna i odporna.</p>
<p><b>Plan Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla Obszaru Dorzecza Odry</b></p>	
<p>1. Zahamowanie wzrostu ryzyka powodziowego. 2. Minimalizacja istniejącego ryzyka powodziowego. 3. Poprawa systemu zarządzania ryzykiem powodziowym.</p>	<p>Ogólne założenie realizacji strategicznej polityki rozwoju w RPTWŁ, które potwierdza, że wszystkie prowadzone działania będą uwzględniały łagodzenie i adaptacyjność do zmian klimatu oraz minimalizowały uciążliwość hałasu, a polityka transportowa uwzględni aktualne trendy klimatyczne,</p>



<p>4. Budowa programów edukacyjnych poprawiających świadomość i wiedzę na temat źródeł zagrożenia i ryzyka powodziowego.</p>	<p>zarówno na etapie planowania, realizacji, zarządzania oraz monitoringu, tak aby infrastruktura transportowa województwa łódzkiego była nowoczesna, bezpieczna i odporna.</p>
<p><b>Założenia do Programu przeciwdziałania niedoborowi wody na lata 2021-2027 z perspektywą do roku 2030</b></p>	
<p>Cel główny: Zwiększenie retencji wodnej w Polsce          Głównym celem Programu przeciwdziałania niedoborowi wody jest wieloaspektowe określenie, a następnie wdrożenie działań, których realizacja zwiększy retencję wody i umożliwi zatrzymanie jej przez długi czas w środowisku, a następnie wykorzystanie jej w okresach zagrożenia deficytem. Program uwzględniac będzie wszystkie rodzaje retencji wód powierzchniowych wyróżniane ze względu na skalę – mikro-, małą i dużą retencję – oraz rodzaj retencji – naturalną i sztuczną. PPNW obejmie również retencję krajobrazową oraz glebową, a także retencję wód podziemnych będących w strefie aktywnej ich wymiany z wodami powierzchniowymi.          Cel główny Programu przeciwdziałania niedoborowi wody został podzielony na trzy priorytety:          1. Wskazanie i realizacja działań z zakresu budowy zintegrowanego systemu naturalnej i sztucznej retencji wodnej          2. Stworzenie warunków do zrównoważonego wykorzystania zasobów wodnych          3. Wzmocnienie świadomości społecznej w zakresie potrzeby retencjonowania i oszczędzania wody.</p>	<p>Ogólne założenie realizacji strategicznej polityki rozwoju w RPTWł, które potwierdza, że wszystkie prowadzone działania będą uwzględniały łagodzenie i adaptacyjność do zmian klimatu oraz minimalizowały uciążliwość hałasu, a polityka transportowa uwzględni aktualne trendy klimatyczne, zarówno na etapie planowania, realizacji, zarządzania oraz monitoringu, tak aby infrastruktura transportowa województwa łódzkiego była nowoczesna, bezpieczna i odporna.          Zgodnie z przyjętą wizją w zintegrowanym systemie transportowym nastąpi wzmocnienie roli proekologicznych środków transportu dla zmniejszenia presji na środowisko  <b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>          1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej, mikromobilności i aktywnych form</p>
<p><b>Plan Przeciwdziałania Skutkom Suszy</b></p>	
<p>Cele szczegółowe precyzujące cel główny, jakim jest przeciwdziałanie skutkom suszy, wynikają bezpośrednio z konstrukcji zakresu określonego ustawowo w art. 184 ust. 2 ustawy Prawo wodne oraz obszarów ryzyka suszy. Do celów szczegółowych PPSS należą:          - skuteczne zarządzanie zasobami wodnymi dla zwiększenia dyspozycyjnych zasobów wodnych,          - zwiększanie retencji na obszarach dorzeczy,          - edukacja i zarządzanie ryzykiem suszy,          - formalizacja i finansowanie działań służących przeciwdziałaniu skutkom suszy.</p>	<p>Ogólne założenie realizacji strategicznej polityki rozwoju w RPTWł, które potwierdza, że wszystkie prowadzone działania będą uwzględniały łagodzenie i adaptacyjność do zmian klimatu oraz minimalizowały uciążliwość hałasu, a polityka transportowa uwzględni aktualne trendy klimatyczne, zarówno na etapie planowania, realizacji, zarządzania oraz monitoringu, tak aby infrastruktura transportowa województwa łódzkiego była nowoczesna, bezpieczna i odporna.          Zgodnie z przyjętą wizją w zintegrowanym systemie transportowym nastąpi wzmocnienie roli proekologicznych środków transportu dla zmniejszenia presji na środowisko  <b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>          1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej, mikromobilności i aktywnych form</p>
<p><b>Polityka Ekologiczna Państwa 2030 - Strategia Rozwoju w Obszarze Środowiska i Gospodarki Wodnej</b></p>	
<p>1. Środowisko i zdrowie. Poprawa jakości środowiska i bezpieczeństwa ekologicznego          2. Środowisko i gospodarka. Zrównoważone gospodarowanie zasobami środowiska          3. Środowisko i klimat. Mitygacja i adaptacja do zmian klimatu oraz zapobieganie ryzyku klęsk żywiołowych          4. Środowisko i edukacja. Rozwijanie kompetencji (wiedzy, umiejętności i postaw) ekologicznych społeczeństwa          5. Środowisko i administracja. Poprawa efektywności funkcjonowania instrumentów ochrony środowiska.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>          1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego          1.2. Ekologizacja transportu          1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności  <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>          3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu</p>
<p><b>Narodowy Program Rozwoju Gospodarki Niskoemisyjnej</b></p>	
<p>Rozwój gospodarki niskoemisyjnej przy zapewnieniu zrównoważonego rozwoju. Poprawa efektywności gospodarowania surowcami i materiałami, w tym odpadami skutkująca redukcją odpadów na składowiskach i zwiększeniem stopnia ich powtórnego wykorzystania.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>          1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego          1.2. Ekologizacja transportu          1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności  <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>          3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu</p>
<p><b>Narodowy Program Zdrowia na lata 2016–2020</b></p>	
<p>Celem strategicznym Narodowego Programu Zdrowia na lata 2016–2020, zwanego dalej „NPZ”, jest wydłużenie życia w zdrowiu, poprawa zdrowia i związanej z nim jakości życia ludności oraz zmniejszenie nierówności społecznych w zdrowiu.          Cele operacyjne obejmują:          4. Ograniczenie ryzyka zdrowotnego wynikającego z zagrożeń fizycznych, chemicznych i biologicznych w środowisku zewnętrznym, miejscu pracy, zamieszkania, rekreacji oraz nauki.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>          1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego          1.2. Ekologizacja transportu          1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności  <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>          3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu</p>
<p><b>Rządowy Program Dostępność Plus 2018-2025</b></p>	
<p>Likwidowanie barier dla osób niepełnosprawnych lub ograniczonych ruchowo stale lub czasowo m.in. w przestrzeni publicznej – np. budynki mieszkalne wielorodzinne, urzędy, szkoły, placówki służby zdrowia, instytucje kultury, dworce, itp.), tereny rekreacyjne, obiekty sportowe, itp.;</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>          1.1. Zwiększenie udziału multimodalnych podróży transportem zbiorowy</p>

Źródło: opracowanie własne.



Tab. 4. Analiza powiązań RPTWł z celami ochrony środowiska wynikającymi z dokumentów szczebla regionalnego

DOKUMENTY SZCZEBLA REGIONALNEGO	
Cele ochrony środowiska	Sposób uwzględnienia w RPTWł
<b>Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030 (SRWł)</b>	
<p>W Strategii wskazano trzy cele strategiczne w ramach 3 sfer: gospodarczej, społecznej i przestrzennej:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nowoczesna i konkurencyjna gospodarka, <ul style="list-style-type: none"> <li>Cel operacyjny 1.1. Zwiększenie potencjału badawczego i innowacyjnego,</li> <li>Cel operacyjny 1.2. Podnoszenie jakości kapitału ludzkiego,</li> <li>Cel operacyjny 1.3. Wsparcie rozwoju MŚP,</li> <li>Cel operacyjny 1.4. Rozwój sektora rolnego i zwiększenie jego konkurencyjności;</li> </ul> </li> <li>Obywatelskie społeczeństwo równych szans, <ul style="list-style-type: none"> <li>Cel operacyjny 2.1. Rozwój kapitału społecznego,</li> <li>Cel operacyjny 2.2. Poprawa stanu zdrowia mieszkańców,</li> <li>Cel operacyjny 2.3. Ograniczenie skali ubóstwa i wykluczenia społecznego;</li> </ul> </li> <li>Atrakcyjna i dostępna przestrzeń. <ul style="list-style-type: none"> <li>Cel operacyjny 3.1. Adaptacja do zmian klimatu i poprawa jakości zasobów środowiska,</li> <li>Cel operacyjny 3.2. Ochrona i kształtowanie krajobrazu,</li> <li>Cel operacyjny 3.3. Zwiększenie dostępności transportowej,</li> <li>Cel operacyjny 3.4. Nowoczesna energetyka w województwie,</li> <li>Cel operacyjny 3.5. Racjonalizacja gospodarki odpadami,</li> <li>Cel operacyjny 3.6. Zwiększenie dostępności do usług teleinformatycznych;</li> </ul> </li> </ul> <p>Cel horyzontalny: Efektywnie i odpowiedzialnie zarządzane województwo.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p>1.2. Ekologizacja transportu</p> <p>1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p>2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu</p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p> <p><b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b></p> <p>4.1. Rozwój i implementacja nowych rozwiązań cyfrowych w sektorze transportu</p> <p>4.2. Rozwój koncepcji „Mobilność jako usługa” (Mobility as a Service - MaasS)</p> <p>4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym</p>
<b>Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego oraz Plan Zagospodarowania Przestrzennego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Łodzi 2030+ (PZPWł)</b>	
<p><b>CEL SZCZEGÓŁOWY I - REGION SPOJNY, O ZRÓWNOWAŻONYM SYSTEMIE OSADNICZYM</b></p> <p>I.4. Rozwój wysokiej jakości Miejskich Obszarów Funkcjonalnych miast powiatowych - regionalnych, subregionalnych i ponadlokalnych biegunów wzrostu, m.in. poprzez:</p> <p>I.4.3. rozwój proekologicznych systemów transportu indywidualnego,</p> <p>I.4.4. rozwój proekologicznych systemów infrastrukturalnych i wprowadzanie rozwiązań energooszczędnych,</p> <p><b>CEL SZCZEGÓŁOWY III - REGION O WYSOKIEJ JAKOŚCI I DOSTĘPNOŚCI INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ w tym m.in.:</b></p> <p>III.2. Rozwój energetyk i wykorzystującej OZE , m.in. poprzez:</p> <p>III.2.1. budowę elektrowni wiatrowych, w tym m.in. budowę elektrowni wiatrowych w strefie, gdzie nie obowiązuje zakaz ich lokalizacji określony w ustawie z dnia 20 maja 2016 r. o inwestycjach w zakresie elektrowni wiatrowych, rozwój energetyki prosumenckiej;</p> <p>III.2.2. budowę elektrowni słonecznych, w tym m.in. budowę elektrowni fotowoltaicznych na obszarach nie objętych ochroną prawną oraz cennych przyrodniczo i krajobrazowo, rozwój energetyki prosumenckiej;</p> <p><b>CEL SZCZEGÓŁOWY IV - REGION O WYSOKIEJ JAKOŚCI ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO</b></p> <p>IV.3. Poprawa jakości powietrza, m.in. poprzez:</p> <p>IV.3.1. wdrażanie uchwały antysmogowej oraz programów ochrony powietrza dla stref, w których notuje się przekroczenia poziomu dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń,</p> <p>IV.7. Przeciwdziałanie zagrożeniom, m.in. poprzez:</p> <p>IV.7.1. poprawę klimatu akustycznego,</p> <p>IV.7.6. przeciwdziałanie skutkom i adaptacja do zmian klimatu,</p> <p><b>PLAN MOF - WYSOKA JAKOŚĆ ŻYCIA</b></p> <p><b>CEL SZCZEGÓŁOWY III - Miejski obszar funkcjonalny spójny wewnątrznie, o wysokiej jakości przestrzeni życia, ukształtowanej z poszanowaniem historycznych struktur industrialnych i dbałością o zieloną infrastrukturę</b></p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p>1.2. Ekologizacja transportu</p> <p>1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p>2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu</p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p> <p><b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b></p> <p>4.1. Rozwój i implementacja nowych rozwiązań cyfrowych w sektorze transportu</p> <p>4.2. Rozwój koncepcji „Mobilność jako usługa” (Mobility as a Service - MaasS)</p> <p>4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym</p>
<b>Kontrakt Terytorialny dla Województwa Łódzkiego (KT)</b>	
<p>Cele rozwojowe i przedsięwzięcia priorytetowe, w tym m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wzmocnienie i rozwój powiązań transportowych o znaczeniu strategicznym dla regionu <ul style="list-style-type: none"> <li>poprawa sieci dróg zapewniających powiązania zewnętrzne,</li> <li>przebudowa odcinków dróg stanowiących wąskie gardła w dostępności regionów,</li> <li>budowa obwodnic miast obciążonych intensywnym uchem tranzytowym</li> <li>modernizacja oraz rehabilitacja połączeń kolejowych,</li> <li>rozwój transportu intermodalnego</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p>1.2. Ekologizacja transportu</p> <p>1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p>2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu</p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>
<b>Kontrakt Programowy Dla Województwa Łódzkiego</b>	
<p>Kontrakt programowy to nowy instrument polityki rozwoju kraju, rodzaj umowy pomiędzy rządem a zarządem województwa, w której wskazane zostaną konkretne inwestycje, ważne dla regionu i całej Polski, w tym m.in. rozwój przedsiębiorczości, infrastruktury, rewitalizacji oraz działań związanych z włączeniem społecznym.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p>1.2. Ekologizacja transportu</p> <p>1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p>2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p>



	<p>3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu                      3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>
<p><b>Budżet i Wieloletnia Prognoza Finansowa Województwa Łódzkiego (WPF WŁ)</b></p>	
<p>W dokumencie przedstawiono Przedsięwzięcia Województwa Łódzkiego będące wieloletnimi programami, projektami lub zadaniami związanymi z programami finansowanymi z budżetu Unii Europejskiej oraz z innych źródeł zagranicznych niepodlegających zwrotowi na lata 2021 – 2025, w tym m.in. cele dotyczące: transportu (drogowego, kolejowego, lotniczego) i ochrony środowiska.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>                      1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego                      1.2. Ekologizacja transportu                      1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności  <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>                      2.1. Zwiększenie dostępności transportowej                      2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej  <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>                      3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu                      3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>
<p><b>Plan Rozwoju Sieci Dróg Wojewódzkich Województwa Łódzkiego na lata 2015-2023</b></p>	
<p>Założenia do realizacji zadań inwestycyjnych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich województwa łódzkiego na lata 2015 -2023</p>	<p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>                      2.1. Zwiększenie dostępności transportowej  <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>                      3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu                      3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>
<p><b>Program Fundusze Europejskie dla Łódzkiego 2021-2027 (projekt)</b></p>	
<p>Wybrane priorytety i cele szczegółowe Programu:                      2. FUNDUSZE EUROPEJSKIE DLA ZIELONEGO ŁÓDZKIEGO w tym m.in. Wzmacnianie ochrony i zachowania przyrody, różnorodności biologicznej oraz zielonej infrastruktury, w tym na obszarach miejskich, oraz ograniczanie wszelkich rodzajów zanieczyszczenia;                      3. FUNDUSZE EUROPEJSKIE DLA MOBILNEGO ŁÓDZKIEGO- Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej;                      4. FUNDUSZE EUROPEJSKIE DLA LEPIEJ POŁĄCZONEGO ŁÓDZKIEGO - Rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>                      1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego                      1.2. Ekologizacja transportu                      1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności  <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>                      2.1. Zwiększenie dostępności transportowej                      2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej  <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>                      3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu                      3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej  <b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b>                      4.1. Rozwój i implementacja nowych rozwiązań cyfrowych w sektorze transportu                      4.2. Rozwój koncepcji „Mobilność jako usługa” (Mobility as a Service - MaasS)                      4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym</p>
<p><b>Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Łódzkiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 (PZRPTZ WŁ)</b></p>	
<p>Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego:                      Spójna sieć powiązań transportowych obszaru województwa łódzkiego, przeciwdziałająca tworzeniu obszarów wykluczonych komunikacyjnie, w tym konieczność poprawy konkurencyjności komunikacji kolejowej względem komunikacji drogowej w perspektywie 2030.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>                      1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego                      1.2. Ekologizacja transportu                      1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności  <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>                      2.1. Zwiększenie dostępności transportowej                      2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej  <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>                      3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu                      3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>
<p><b>Program ochrony powietrza i plan działań krótkoterminowych dla aglomeracji łódzkiej (Uchwała Nr XX/304/20 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 15 września 2020 r. w sprawie programu ochrony powietrza i planu działań krótkoterminowych dla strefy aglomeracja łódzka)</b></p>	
<p>Kierunki i zakres działań niezbędnych do przywrócenia standardu jakości powietrza, w zakresie:                      3. ograniczania emisji liniowej (komunikacyjnej);                      4. ograniczania emisji punktowej pochodzącej z działalności gospodarczej;                      9. identyfikacji źródeł emisji oraz rozwoju narzędzi do zintegrowanego zarządzania jakością powietrza;                      10. finansowania realizacji programów ochrony powietrza i planów działań krótkoterminowych.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>                      1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego                      1.2. Ekologizacja transportu                      1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności  <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>                      2.1. Zwiększenie dostępności transportowej                      2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej  <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>                      3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu                      3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>
<p><b>Program ochrony powietrza i plan działań krótkoterminowych dla strefy łódzkiej (Uchwała Nr XX/303/20 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 15 września 2020 r. w sprawie programu ochrony powietrza i planu działań krótkoterminowych dla strefy łódzkiej)</b></p>	
<p>Podstawowe kierunki działań:                      1. Redukcja emisji zanieczyszczeń ze źródeł małej mocy do 1 MW;                      2. Zaplanowanie instrumentów wsparcia nakierowanego na łagodzenie ekonomicznych skutków przeprowadzonej wymiany kotłów (np. zwiększenia kosztów paliwa lepszej jakości);                      3. Wprowadzenie w województwie łódzkim systemu wsparcia doradczego na poziomie gminnym;                      4. Zwiększenie skuteczności przyjętych kanałów informacyjnych i komunikacyjnych;                      5. Ograniczenie wpływu emisji zanieczyszczeń z transportu drogowego;                      6. Kształtowanie polityki przestrzennej w sposób sprzyjający poprawie stanu jakości powietrza;                      7. Prowadzenie edukacji ekologicznej;                      8. Prowadzenie działań kontrolnych;                      9. Realizacja uchwały nr XLIV/548/17 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 24 października 2017 r. w sprawie wprowadzenia na obszarze województwa łódzkiego ograniczeń w zakresie eksploatacji instalacji, w których następuje spalanie paliw.                      Przywrócenie standardu jakości powietrza w zakresie pyłu zawieszanego PM10 i poziomu docelowego benzo(a)pirenu zawartego w pyłe zawieszonym PM10, m.in. w zakresie ograniczania emisji: liniowej (komunikacyjnej), punktowej pochodzącej z działalności gospodarczej, powierzchniowej pochodzącej z sektora komunalno-bytowego, oraz</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>                      1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego                      1.2. Ekologizacja transportu                      1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności  <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>                      2.1. Zwiększenie dostępności transportowej                      2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej  <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>                      3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu                      3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>



<p>gospodarowania zużytych oponami, odpadami komunalnymi a także identyfikacji źródeł emisji oraz rozwoju narzędzi do zintegrowanego zarządzania jakością powietrza.</p>	
<p><b>Wojewódzki Program Wyrównywania Szans Osób Niepełnosprawnych i Przeciwdziałania ich Wykluczeniu Społecznemu oraz Pomocy w Zatrudnianiu Osób Niepełnosprawnych na lata 2014-2020</b></p>	
<p>Cel strategiczny Programu: Tworzenie warunków umożliwiających osobom niepełnosprawnym równoprawny udział we wszystkich sferach życia. Wybrane cele operacyjne: – Podniesienie poziomu świadomości społeczeństwa na temat osób niepełnosprawnych, ich praw, potrzeb i możliwości oraz wkładu we wszystkie sfery życia, – Tworzenie warunków umożliwiających osobom niepełnosprawnym dostęp do przestrzeni publicznej i prywatnej oraz uczestnictwa w życiu społecznym, – Zintegrowanie działań podmiotów wspierających osoby niepełnosprawne.</p>	<p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu</p>
<p><b>Terytorialny Plan Sprawiedliwej Transformacji Województwa Łódzkiego</b></p>	
<p>Potrzeby i cele w zakresie rozwoju do 2030 r. służące osiągnięciu neutralnej dla klimatu gospodarki Unii do roku 2050: ▪ <b>CEL OPERACYJNY 1:</b> Konkurencyjna, innowacyjna i neutralna dla klimatu gospodarka oparta na inteligentnym rozwoju, zdywersyfikowanym przemyśle, nowoczesnych technologiach i atrakcyjnych miejscach pracy (wyzwania: m.in. Zmobilizowanie sektora przemysłu na rzecz czystej gospodarki o obiegu zamkniętym. ▪ <b>CEL OPERACYJNY 3:</b> Przestrzeń o wysokiej jakości środowiska przyrodniczego oraz krajobrazu, gwarantująca adaptację do zmian klimatu oraz charakteryzująca się dobrą dostępnością komunikacyjną (wyzwania: m.in. Zmniejszenie poziomu emisji zanieczyszczeń na rzecz czystego środowiska; Dostarczenie czystej, przystępnej cenowo i bezpiecznej energii; Racjonalne wykorzystanie złóż surowców naturalnych i rekultywacja terenów pogórnicych; Przyspieszenie przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej, mikromobilności i aktywnych form przemieszczania <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu</p>
<p><b>Program Ochrony Środowiska Województwa Łódzkiego 2020 na lata 2021-2024 z perspektywą do 2028</b></p>	
<p>Program ochrony środowiska województwa łódzkiego 2016 na lata 2017-2020 z perspektywą do 2024 (dalej Program 2016) jest aktualizacją programu opracowanego w 2012 r. Jest to dokument strategiczny województwa zbierający wszystkie istotne kwestie związane z ochroną środowiska opracowany zgodnie z dokumentami sektorowymi oraz dokumentami krajowymi. OKJP.I. Poprawa jakości powietrza przy zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego w kontekście zmian klimatu. ZH.I. Poprawa klimatu akustycznego w województwie łódzkim. GW.I. Osiągnięcie dobrego stanu jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych. GW.II. Ochrona przed zjawiskami ekstremalnymi związanymi z wodą. GWS.I. Prowadzenie racjonalnej gospodarki wodno-ściekowej. ZG.I. Racjonalne gospodarowanie zasobami geologicznymi. GL.I. Ochrona i racjonalne wykorzystanie powierzchni ziemi oraz rekultywacja terenów zdegradowanych. GO.I. Gospodarowanie odpadami zgodnie z hierarchią sposobów postępowania z odpadami, uwzględniając zrównoważony rozwój województwa łódzkiego. ZP.I. Ochrona różnorodności biologicznej i krajobrazowej. ZP.II. Prowadzenie trwale zrównoważonej gospodarki leśnej. PAP.I. Zmniejszenie zagrożenia wystąpienia poważnej awarii oraz minimalizacja skutków w przypadku wystąpienia awarii.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu</p>
<p><b>Regionalna Strategia Innowacji dla Województwa Łódzkiego – „LORIS 2030”</b></p>	
<p>Priorytet 1: Specjalizacja regionalna, m.in. w branży energetycznej, w tym EE i OZE. Wybrane cele operacyjne: 1.3. Poprawa komunikacji w obszarze specjalizacji regionalnej. 1.4. Wsparcie projektów współpracy w ramach klastrów i obszarów specjalizacji. 1.5. Zapewnienie systemu finansowania projektów mających na celu specjalizację regionu. Priorytet 2: Rozwój potencjału innowacyjnego regionu poprzez wykorzystanie wewnętrznych potencjałów regionu dla poprawy innowacyjności gospodarki województwa łódzkiego. Cel operacyjny 2.2. Promocja wiedzy o innowacyjności i przedsiębiorczości. Działanie 2.2.2. Promocja eko-innowacyjności.</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej 2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej <b>CS4 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE I TRANSFORMACJA CYFROWA TRANSPORTU</b> 4.1. Rozwój i implementacja nowych rozwiązań cyfrowych w sektorze transportu 4.2. Rozwój koncepcji „Mobilność jako usługa” (Mobility as a Service - Maas) 4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym</p>
<p><b>„Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, objętych przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu, położonych wzdłuż dróg krajowych w województwie łódzkim, po których przejeżdża ponad 6 mln pojazdów rocznie” określony uchwałą Sejmiku Województwa Łódzkiego Nr LII/650/18 z dnia 29.05.2018 r. (Dz. Urz. Woj. Łódzkiego z dnia 3.07.2018 r., poz. 3321).</b></p>	
<p>W dokumencie zaproponowano działania, których realizacja powinna przyczynić się do poprawy stanu akustycznego w otoczeniu problemowych odcinków dróg krajowych m.in.: ▪ wymiana nawierzchni drogowej na nawierzchnię o ograniczonej hałaśliwości, ▪ ograniczenie prędkości ruchu pojazdów,</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego 1.2. Ekologizacja transportu 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>

Źródło: opracowanie własne.



#### ZAŁĄCZNIK 4.

### Analiza i ocena oddziaływania działań w ramach kierunków działań RPTWł na komponenty środowiska

Tab. 1. Ocena wpływu działań RPTWł na wybrane komponenty środowiska w ramach kierunku działań: 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego

KIERUNEK DZIAŁAŃ	1.1. ZWIĘKSZENIE UDZIAŁU PODRÓŻY TRANSPORTEM ZBIOROWYM I LIKWIDACJA WYKLUCZENIA KOMUNIKACYJNEGO									
Komponenty	Wpływ na środowisko									
	Pozytywny		Negatywny		Minimalny negatywny		Zmienny		Brak wpływu	
	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]
Powierzchnia ziemi	0	0	1	17	4	67	0	0	1	17
Zasoby naturalne	0	0	1	17	4	67	0	0	1	17
Wody powierzchniowe	0	0	0	0	1	17	4	67	1	17
Wody podziemne	0	0	0	0	1	17	4	67	1	17
Klimat akustyczny	0	0	1	17	3	50	1	17	1	17
Klimat	6	100	0	0	0	0	0	0	0	0
Powietrze	6	100	0	0	0	0	0	0	0	0
Roślinność	0	0	0	0	4	67	1	17	1	17
Zwierzęta	0	0	0	0	5	83	0	0	1	17
Różnorodność biologiczna	0	0	0	0	4	67	1	17	1	17
Ciągłość układów przyrodniczych	0	0	1	17	0	0	0	0	5	83
Obszary chronione, w tym Natura 2000	0	0	1	17	0	0	0	0	5	83
Zabytki	2	33	0	0	1	17	1	17	2	33
Krajobraz	1	17	0	0	3	50	0	0	2	33
Dobra materialne	6	100	0	0	0	0	0	0	0	0
Ludzie	6	100	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Łączny wpływ kierunku na środowisko</b>	<b>27</b>	<b>28</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>30</b>	<b>31</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>22</b>	<b>23</b>

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 2. Ocena wpływu działań RPTWł na wybrane komponenty środowiska w ramach kierunku działań: 1.2. Ekologizacja transportu

KIERUNEK DZIAŁAŃ	1.2. EKOLOGIZACJA TRANSPORTU									
Komponenty	Wpływ na środowisko									
	Pozytywny		Negatywny		Minimalny negatywny		Zmienny		Brak wpływu	
	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]
Powierzchnia ziemi	0	0	0	0	0	0	2	67	1	33
Zasoby naturalne	0	0	0	0	0	0	2	67	1	33
Wody powierzchniowe	0	0	0	0	0	0	0	0	3	100
Wody podziemne	0	0	0	0	0	0	0	0	3	100
Klimat akustyczny	3	100	0	0	0	0	0	0	0	0
Klimat	3	100	0	0	0	0	0	0	0	0
Powietrze	3	100	0	0	0	0	0	0	0	0
Roślinność	0	0	0	0	0	0	0	0	3	100
Zwierzęta	0	0	0	0	0	0	0	0	3	100
Różnorodność biologiczna	0	0	0	0	0	0	0	0	3	100
Ciągłość układów przyrodniczych	0	0	0	0	0	0	0	0	3	100
Obszary chronione, w tym Natura 2000	0	0	0	0	0	0	0	0	3	100
Zabytki	2	67	0	0	0	0	0	0	1	33
Krajobraz	0	0	0	0	0	0	0	0	3	100
Dobra materialne	3	100	0	0	0	0	0	0	0	0
Ludzie	3	100	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Łączny wpływ kierunku na środowisko</b>	<b>17</b>	<b>35</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>27</b>	<b>56</b>

Źródło: opracowanie własne.





Tab. 3. Ocena wpływu działań RPTWŁ na wybrane komponenty środowiska w ramach kierunku działań: 1.3. Rozwój zrównoważonej mobilności

KIERUNEK DZIAŁAŃ	1.3. ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI									
Komponenty	Wpływ na środowisko									
	Pozytywny		Negatywny		Minimalny negatywny		Zmienny		Brak wpływu	
	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]
Powierzchnia ziemi	1	33	0	0	0	0	2	67	0	0
Zasoby naturalne	0	0	0	0	1	33	1	33	1	33
Wody powierzchniowe	1	33	0	0	0	0	1	33	1	33
Wody podziemne	1	33	0	0	0	0	1	33	1	33
Klimat akustyczny	2	67	0	0	0	0	1	33	0	0
Klimat	3	100	0	0	0	0	0	0	0	0
Powietrze	3	100	0	0	0	0	0	0	0	0
Roślinność	1	33	0	0	0	0	2	67	0	0
Zwierzęta	1	33	0	0	0	0	2	67	0	0
Różnorodność biologiczna	1	33	0	0	0	0	2	67	0	0
Ciągłość układów przyrodniczych	1	33	0	0	0	0	0	0	2	67
Obszary chronione, w tym Natura 2000	0	0	0	0	0	0	0	0	3	100
Zabytki	1	33	0	0	0	0	2	67	0	0
Krajobraz	3	100	0	0	0	0	0	0	0	0
Dobra materialne	3	100	0	0	0	0	0	0	0	0
Ludzie	3	100	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Łączny wpływ kierunku na środowisko</b>	<b>25</b>	<b>52</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>14</b>	<b>29</b>	<b>8</b>	<b>17</b>

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 4. Ocena wpływu działań RPTWŁ na wybrane komponenty środowiska w ramach kierunku działań: 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej

KIERUNEK DZIAŁAŃ	2.1. ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ									
Komponenty	Wpływ na środowisko									
	Pozytywny		Negatywny		Minimalny negatywny		Zmienny		Brak wpływu	
	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]
Powierzchnia ziemi	0	0	3	75	1	25	0	0	0	0
Zasoby naturalne	0	0	3	75	1	25	0	0	0	0
Wody powierzchniowe	0	0	0	0	3	75	1	25	0	0
Wody podziemne	0	0	0	0	3	75	1	25	0	0
Klimat akustyczny	0	0	3	75	0	0	1	25	0	0
Klimat	4	100	0	0	0	0	0	0	0	0
Powietrze	4	100	0	0	0	0	0	0	0	0
Roślinność	0	0	3	75	0	0	1	25	0	0
Zwierzęta	0	0	3	75	1	25	0	0	0	0
Różnorodność biologiczna	0	0	3	75	0	0	1	25	0	0
Ciągłość układów przyrodniczych	0	0	3	75	0	0	0	0	1	25
Obszary chronione, w tym Natura 2000	0	0	3	75	0	0	0	0	1	25
Zabytki	0	0	0	0	3	75	1	25	0	0
Krajobraz	0	0	3	75	0	0	0	0	1	25
Dobra materialne	4	100	0	0	0	0	0	0	0	0
Ludzie	4	100	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Łączny wpływ kierunku na środowisko</b>	<b>16</b>	<b>25</b>	<b>27</b>	<b>42</b>	<b>12</b>	<b>19</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>5</b>

Źródło: opracowanie własne.



Tab. 5. Ocena wpływu działań RPTWŁ na wybrane komponenty środowiska w ramach kierunku działań: 2.2. Rozwój infrastruktury dla obszarów działalności gospodarczej

KIERUNEK DZIAŁAŃ	2.2. ROZWÓJ INFRASTRUKTURY DLA OBSZARÓW DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ									
Komponenty	Wpływ na środowisko									
	Pozytywny		Negatywny		Minimalny negatywny		Zmienny		Brak wpływu	
	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]
Powierzchnia ziemi	0	0	1	50	1	50	0	0	0	0
Zasoby naturalne	0	0	1	50	1	50	0	0	0	0
Wody powierzchniowe	0	0	0	0	1	50	1	50	0	0
Wody podziemne	0	0	0	0	1	50	1	50	0	0
Klimat akustyczny	0	0	1	50	1	50	0	0	0	0
Klimat	0	0	0	0	0	0	0	0	2	100
Powietrze	0	0	0	0	0	0	0	0	2	100
Roślinność	0	0	0	0	2	100	0	0	0	0
Zwierzęta	0	0	0	0	2	100	0	0	0	0
Różnorodność biologiczna	0	0	0	0	2	100	0	0	0	0
Ciągłość układów przyrodniczych	0	0	0	0	0	0	0	0	2	100
Obszary chronione, w tym Natura 2000	0	0	0	0	0	0	0	0	2	100
Zabytki	0	0	0	0	1	50	1	50	0	0
Krajobraz	0	0	1	50	1	50	0	0	0	0
Dobra materialne	2	100	0	0	0	0	0	0	0	0
Ludzie	2	100	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Łączny wpływ kierunku na środowisko</b>	<b>4</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>41</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>25</b>

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 6. Ocena wpływu działań RPTWŁ na wybrane komponenty środowiska w ramach kierunku działań: 3.1. Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu

KIERUNEK DZIAŁAŃ	3.1. POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA NIECHRONIONYCH UCZESTNIKÓW RUCHU									
Komponenty	Wpływ na środowisko									
	Pozytywny		Negatywny		Minimalny negatywny		Zmienny		Brak wpływu	
	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]
Powierzchnia ziemi	0	0	0	0	1	25	0	0	3	75
Zasoby naturalne	1	25	0	0	1	25	0	0	2	50
Wody powierzchniowe	0	0	0	0	0	0	1	25	3	75
Wody podziemne	0	0	0	0	0	0	1	25	3	75
Klimat akustyczny	1	25	0	0	1	25	0	0	2	50
Klimat	3	75	0	0	0	0	0	0	1	25
Powietrze	3	75	0	0	0	0	0	0	1	25
Roślinność	0	0	0	0	0	0	1	25	3	75
Zwierzęta	0	0	0	0	0	0	1	25	3	75
Różnorodność biologiczna	0	0	0	0	0	0	1	25	3	75
Ciągłość układów przyrodniczych	0	0	0	0	0	0	0	0	4	100
Obszary chronione, w tym Natura 2000	0	0	0	0	0	0	0	0	4	100
Zabytki	1	25	0	0	0	0	1	25	2	50
Krajobraz	1	25	0	0	0	0	0	0	3	75
Dobra materialne	4	100	0	0	0	0	0	0	0	0
Ludzie	4	100	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Łączny wpływ kierunku na środowisko</b>	<b>18</b>	<b>28</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>37</b>	<b>58</b>

Źródło: opracowanie własne.



Tab. 7. Ocena wpływu działań RPTWŁ na wybrane komponenty środowiska w ramach kierunku działań: 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej

KIERUNEK DZIAŁAŃ	3.2. POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ									
Komponenty	Wpływ na środowisko									
	Pozytywny		Negatywny		Minimalny negatywny		Zmienny		Brak wpływu	
	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]
Powierzchnia ziemi	0	0	2	33	1	17	0	0	3	50
Zasoby naturalne	0	0	2	33	1	17	0	0	3	50
Wody powierzchniowe	0	0	0	0	0	0	3	50	3	50
Wody podziemne	0	0	0	0	0	0	2	33	4	67
Klimat akustyczny	2	33	0	0	2	33	0	0	2	33
Klimat	3	50	0	0	0	0	0	0	3	50
Powietrze	3	50	0	0	0	0	0	0	3	50
Roślinność	0	0	0	0	1	17	1	17	4	67
Zwierzęta	0	0	0	0	2	33	0	0	4	67
Różnorodność biologiczna	0	0	0	0	1	17	1	17	4	67
Ciągłość układów przyrodniczych	0	0	0	0	2	33	0	0	4	67
Obszary chronione, w tym Natura 2000	0	0	0	0	2	33	0	0	4	67
Zabytki	0	0	0	0	1	17	1	17	4	67
Krajobraz	0	0	1	17	1	17	0	0	4	67
Dobra materialne	3	50	0	0	0	0	0	0	3	50
Ludzie	6	100	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Łączny wpływ kierunku na środowisko</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>52</b>	<b>54</b>

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 8. Ocena wpływu działań RPTWŁ na wybrane komponenty środowiska w ramach kierunku działań: 4.1. Rozwój i implementacja nowych rozwiązań cyfrowych w sektorze transportu

KIERUNEK DZIAŁAŃ	4.1. ROZWÓJ I IMPLEMENTACJA NOWYCH ROZWIĄZAŃ CYFROWYCH W SEKTORZE TRANSPORTU									
Komponenty	Wpływ na środowisko									
	Pozytywny		Negatywny		Minimalny negatywny		Zmienny		Brak wpływu	
	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]
Powierzchnia ziemi	0	0	0	0	0	0	0	0	5	100
Zasoby naturalne	0	0	0	0	0	0	0	0	5	100
Wody powierzchniowe	0	0	0	0	0	0	0	0	5	100
Wody podziemne	0	0	0	0	0	0	0	0	5	100
Klimat akustyczny	0	0	0	0	0	0	0	0	5	100
Klimat	0	0	0	0	0	0	0	0	5	100
Powietrze	0	0	0	0	0	0	0	0	5	100
Roślinność	0	0	0	0	0	0	0	0	5	100
Zwierzęta	0	0	0	0	0	0	0	0	5	100
Różnorodność biologiczna	0	0	0	0	0	0	0	0	5	100
Ciągłość układów przyrodniczych	0	0	0	0	0	0	0	0	5	100
Obszary chronione, w tym Natura 2000	0	0	0	0	0	0	0	0	5	100
Zabytki	0	0	0	0	0	0	0	0	5	100
Krajobraz	0	0	0	0	0	0	0	0	5	100
Dobra materialne	5	100	0	0	0	0	0	0	0	0
Ludzie	5	100	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Łączny wpływ kierunku na środowisko</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>70</b>	<b>88</b>

Źródło: opracowanie własne.



Tab. 9. Ocena wpływu działań RPTWł na wybrane komponenty środowiska w ramach kierunku działań: 4.2. Rozwój koncepcji „MOBILNOŚĆ JAKO USŁUGA” (MOBILITY AS A SERVICE - MAAS)

KIERUNEK DZIAŁAŃ	4.2. ROZWÓJ KONCEPCJI „MOBILNOŚĆ JAKO USŁUGA” (MOBILITY AS A SERVICE - MAAS)									
Komponenty	Wpływ na środowisko									
	Pozytywny		Negatywny		Minimalny negatywny		Zmienny		Brak wpływu	
	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]
Powierzchnia ziemi	0	0	0	0	0	0	0	0	6	100
Zasoby naturalne	0	0	0	0	0	0	0	0	6	100
Wody powierzchniowe	0	0	0	0	0	0	0	0	6	100
Wody podziemne	0	0	0	0	0	0	0	0	6	100
Klimat akustyczny	0	0	0	0	0	0	0	0	6	100
Klimat	1	17	0	0	0	0	0	0	5	83
Powietrze	1	17	0	0	0	0	0	0	5	83
Roślinność	0	0	0	0	0	0	0	0	6	100
Zwierzęta	0	0	0	0	0	0	0	0	6	100
Różnorodność biologiczna	0	0	0	0	0	0	0	0	6	100
Ciągłość układów przyrodniczych	0	0	0	0	0	0	0	0	6	100
Obszary chronione, w tym Natura 2000	0	0	0	0	0	0	0	0	6	100
Zabytki	0	0	0	0	0	0	0	0	6	100
Krajobraz	0	0	0	0	0	0	0	0	6	100
Dobra materialne	6	100	0	0	0	0	0	0	0	0
Ludzie	6	100	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Łączny wpływ kierunku na środowisko</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>82</b>	<b>85</b>

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 10. Ocena wpływu działań RPTWł na wybrane komponenty środowiska w ramach kierunku działań: 4.3. Usprawnienie planowania, organizacji i zarządzania systemem transportowym

KIERUNEK DZIAŁAŃ	4.3. USPRAWNIENIE PLANOWANIA, ORGANIZACJI I ZARZĄDZANIA SYSTEMEM TRANSPORTOWYM									
Komponenty	Wpływ na środowisko									
	Pozytywny		Negatywny		Minimalny negatywny		Zmienny		Brak wpływu	
	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]	Liczba punktów	Procent [%]
Powierzchnia ziemi	3	60	0	0	0	0	0	0	2	40
Zasoby naturalne	3	60	0	0	0	0	0	0	2	40
Wody powierzchniowe	3	60	0	0	0	0	0	0	2	40
Wody podziemne	3	60	0	0	0	0	0	0	2	40
Klimat akustyczny	4	80	0	0	0	0	0	0	1	20
Klimat	4	80	0	0	0	0	0	0	1	20
Powietrze	4	80	0	0	0	0	0	0	1	20
Roślinność	3	60	0	0	0	0	0	0	2	40
Zwierzęta	3	60	0	0	0	0	0	0	2	40
Różnorodność biologiczna	3	60	0	0	0	0	0	0	2	40
Ciągłość układów przyrodniczych	3	60	0	0	0	0	0	0	2	40
Obszary chronione, w tym Natura 2000	3	60	0	0	0	0	0	0	2	40
Zabytki	3	60	0	0	0	0	0	0	2	40
Krajobraz	3	60	0	0	1	20	0	0	1	20
Dobra materialne	3	60	0	0	0	0	0	0	2	40
Ludzie	4	80	0	0	0	0	0	0	1	20
<b>Łączny wpływ kierunku na środowisko</b>	<b>52</b>	<b>65</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>27</b>	<b>34</b>

Źródło: opracowanie własne.

## ZAŁĄCZNIK 5.

### PRZEDMIOT OCHRONY ORAZ RODZAJE ZAGROŻEŃ OBSZARU NATURA 2000

Tab.1. Przedmiot ochrony oraz rodzaje zagrożeń obszaru Natura 2000

1. ZBIORNIK JEZIORSKO PLB100002			
Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi; Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 4 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Zbiornik Jezioro PLB100002 (Dz.U.W.Ł. z dnia 11 marca 2014 r., poz. 1181)			
Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
<p>A004 perkozek <i>Tachybaptus ruficollis</i>;  A005 perkoz dwuczuby <i>Podiceps cristatus</i>;  A022 bączek <i>Ixobrychus minutus</i>;  A027 czapla biała <i>Egretta alba</i>;  A028 czapla siwa <i>Ardea cinerea</i>;  A038 łąbędź krzykliwy <i>Cygnus Cygnus</i>;  A039 gęś zbożowa <i>Anser fabalis</i>;  A041 gęś białoczelna <i>Anser albifrons</i>;  A043 gęgawa <i>Anser anser</i>;  A048 ohar <i>Tadorna tadorna</i>;  A051 krakwa <i>Anas strepera</i>;  A052 cyraneczka <i>Anas crecca</i>;  A053 krzyżówka <i>Anas platyrhynchos</i>;  A059 głowienka <i>Aythya Felina</i>;  A127 żuraw <i>Grus grus</i>;  A142 czajka <i>Vanellus vanellus</i>;  A156 rycyk <i>Limosa limosa</i>;  A160 kulik wielki <i>Numenius arquata</i>;  A162 krwawodziób <i>Tringa tetanus</i>;  A177 mewa mała <i>Hydrocoloeus minutus (Larus minutus)</i>;  A193 rybitwa rzeczna <i>Sterna hirundo</i>;  A196 rybitwa białowąsa <i>Chlidonias hybrida (Chlidonias hybridus)</i>;  A197 rybitwa czarna <i>Chlidonias niger</i>;  A249 brzegówka <i>Riparia riparia</i>;  A336 remiz <i>Remiz pendulinus</i>;  A391 kormoran <i>Prawkhalacrocorax carbo sinensis</i>.</p>	<p>- Utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) poprzez utrzymanie aktualnej mozaiki biotopowej (dla: A004, A005, A391);  -Utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) poprzez utrzymanie aktualnej mozaiki krajobrazowej (dla: A022);  Utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) poprzez utrzymanie mozaikowości zarośli wierzbowych (dla: A027);  -Utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) poprzez utrzymanie siedlisk gatunku (dla: A028, A038, A039, A041, A043, A048, A053, A059, A127, A142, A160, A249);  -Utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) poprzez utrzymanie mozaikowości zarośli wierzbowych (dla: A027);  Utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) poprzez utrzymanie siedlisk łągowych gatunku A249;  -Poprawa stanu ochrony (U1) w kierunku właściwego (FV) poprzez polepszenie warunków siedliskowych (dla: A177, A336, tj.:  - zmiana sposobu użytkowania trwałych użytków zielonych na ekstensywny,  - utrzymanie sposobu użytkowania, zahamowanie porzucania użytkowania i zarastania (dla A051, A156, A162);  - Utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV)  - Poprawa stanu ochrony (U2) w kierunku właściwego (FV), poprzez poprawę ilości i jakości siedlisk gatunku dla A193, tj.:  - utrzymanie 6 istniejących platform łągowych (moduł podstawowy 3 m x 3 m),  - zwiększanie ilości potencjalnych siedlisk łągowych  - zwiększanie powierzchni pływających platform do  - 12 modułów (moduł podstawowy 3 m x 3 m),  - bieżącą konserwację oraz naprawę uszkodzonych modułów;  - Poprawa stanu ochrony (U1) poprzez zwiększanie powierzchni pod miejsca gniazdowania na terenie cofki (dla: A196, A197) tj.:  - usuwanie zadrzewień i zarośli w obszarze płytkiej wody na zbiorniku (20 hektarów w skali roku),  - utrzymanie koszenia zapobiegającemu zarastaniu na powierzchniach po usunięciu zadrzewień i zarośli.</p>	<p>A02.03 Usuwanie trawy pod grunty orne;  A03.01 Intensywne koszenie lub intensyfikacja;  F02.01 Rybołówstwo bierne;  F02.03 Wędkarstwo; F03.01 Polowanie; G01.01.01 Motorowe sporty wodne;  G01.01.02 Niemotorowe sporty wodne;  G01.02 Turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotywowanych;  G05.04 Wandalizm;  J02 Spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych;  J03.01 Zmniejszenie lub utrata określonych cech siedliska;  K03.03 Zawleczenie choroby (patogeny mikrobowe);  K03.04 Drapieżnictwo.</p>	<p>C03.03 Produkcja energii wiatrowej;  E01.04 Inne typy zabudowy;  F05.05 Odstrzał;  G05.04 Wandalizm;  G05.07 Niewłaściwie realizowane działania ochronne lub ich brak;  J02.05 Modyfikowanie funkcjonowania wód-ogólnie;  J03.01 Zmniejszenie lub utrata określonych cech siedliska.</p>
<p><b>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</b></p>	<p>Kolizja z obszarem:  ▪ Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 710 na odcinku Włyń – Warta (23)<sup>1</sup>  ▪ Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 710 na odcinku Warta – Błaszki (24)  Kolizja z buforem 1 km:  ▪ Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Łódź – Sieradz Północny (75)  ▪ Budowa linii kolejowej nr 86 na odc. Sieradz Północny – Kępno (77)  ▪ Likwidacja wykluczenia komunikacyjnego w Łódzkiem – modernizacja dróg wojewódzkich w celu zwiększenia dostępności do sieci kolejowej i PKS (odcinek 478 Siedlątków – Krępa) (73)</p>		

<sup>1</sup> W nawiasie podano numer zgodny z reprezentatywnym zestawem inwestycji wspierających wnioski o priorytetach rozwoju systemu transportowego w województwie łódzkim, które były poddane ocenie w rozdziale V.3.

## 2. DOLINA ŚRODKOWEJ WARTY (2)

PLB300002

Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi; Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 22 lutego 2022 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Warty PLB300002 (Dz.U.W.Ł. z dnia 28 lutego 2022 r., poz. 1146)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
<p>A028 czapla siwa <i>Ardea cinerea</i> (populacja lęgowa); A031 bocian biały <i>Ciconia ciconia</i> (populacja lęgowa); A043 gęgawa <i>Anser anser</i> (populacja lęgowa) (populacja migrująca); A051 krakwa <i>Anas strepera</i> (populacja lęgowa); A052 cyraneczka <i>Anas crecca</i> (populacja lęgowa); A055 cyranka <i>Anas querquedula</i> (populacja lęgowa); A056 płaskonos <i>Anas clypeata</i> (populacja lęgowa); A081 błotniak stawowy <i>Circus aeruginosus</i> (populacja lęgowa); A084 błotniak łąkowy <i>Circus pygargus</i> (populacja lęgowa); A119 kropiatka <i>Porzana porzana</i> (populacja lęgowa); A122 derkacz <i>Crex crex</i> (populacja lęgowa); A127 żuraw <i>Grus grus</i> (populacja migrująca) (populacja lęgowa); A137 sieweczka obrożna <i>Charadrius hiaticula</i> (populacja lęgowa); A153 kszyc <i>Gallinago gallinago</i> (populacja lęgowa); A156 rycyk <i>Limosa limosa</i> (populacja lęgowa); A160 kulik wielki <i>Numenius arquata</i> (populacja lęgowa); A162 krwawodziób <i>Tringa totanus</i> (populacja lęgowa); A195 rybitwa białoczelna <i>Sternula albifrons</i> (populacja lęgowa); A196 rybitwa białowąsa <i>Chlidonias hybrida</i> (populacja lęgowa); A197 rybitwa czarna <i>Chlidonias niger</i> (populacja lęgowa); A229 zimorodek <i>Alcedo atthis</i> (populacja lęgowa); A232 dudek <i>Upupa epops</i> (populacja lęgowa); A238 Dzieciotł średni <i>Dendrocopos medius</i> (populacja lęgowa); A272 podróżniczek <i>Luscinia svecica</i> (populacja lęgowa); A617 bączek <i>Ixobrychus minutus</i> (populacja lęgowa); A688 bąk <i>Botaurus stellaris</i> (populacja lęgowa).</p>	<p>- Zachowanie siedlisk gatunku (A043, A052, A119, A127) w nie pogorszonej formie (FV) poprzez: a) zachowanie mozaiki siedlisk łąkowo-szuwarowych i starorzeczy, b) utrzymanie właściwego sposobu użytkowania w obrębie trwałych użytków zielonych, położonych w całym obszarze Natura 2000, c) utrzymanie lub poprawę uwilgotnienia siedlisk, d) zmniejszenie presji drapieżniczej. - Utrzymanie populacji gatunku na poziomie: 250 par (A043), 10 par (A052), 38 par (A119), 40 par (A127), 210 par (A031), 34 par w kolonii lęgowej w miejscowości Czeszewo (A028), 100 par (A232), 80 odżywiających się samców (A122), 20 odżywiających się samców (A688), 4 odżywiających się samców (A617), 30 par (A081), 38 par (A229), 30 par (A055), 10 par (A056), 30 par (A051), 11 par (A156), 40 par (A162), 70 par (A153), 2 par (A084), 3 par (A137), 10 par (A195), 13 par (A272), 500 osobników (A043). - Zachowanie siedlisk gatunku (A031) w nie pogorszonej formie (FV) na powierzchni całego obszaru Natura 2000, tj. ok. 51000 ha, poprzez: a) zachowanie mozaiki siedlisk łąkowo-szuwarowych i starorzeczy, b) utrzymanie właściwego sposobu użytkowania w obrębie trwałych użytków zielonych, położonych w całym obszarze Natura 2000, c) utrzymanie lub poprawę uwilgotnienia siedlisk. - Zachowanie siedlisk gatunku (A028) w nie pogorszonej formie (FV) poprzez: a) utrzymanie drzewostanu gniazdowego kolonii lęgowej w miejscowości Czeszewo, b) zachowanie mozaiki siedlisk łąkowo-szuwarowych i starorzeczy, c) utrzymanie właściwego sposobu użytkowania w obrębie trwałych użytków zielonych, położonych w całym obszarze Natura 2000. - Zachowanie siedlisk gatunku (A232) w nie pogorszonej formie (FV) na powierzchni całego obszaru Natura 2000, tj. ok. 51000 ha, poprzez: a) zachowanie mozaiki siedlisk łąkowo-szuwarowych i starorzeczy, b) zachowanie starych dziuplastych drzew w krajobrazie rolniczym, c) utrzymanie właściwego sposobu użytkowania w obrębie trwałych użytków zielonych, położonych w całym obszarze Natura 2000, d) utrzymanie lub poprawę uwilgotnienia siedlisk. - Poprawa niezadawalającego (U1) stanu siedliska gatunku (A122, A688), poprzez: a) zachowanie mozaiki siedlisk łąkowo-szuwarowych i starorzeczy, b) utrzymanie właściwego sposobu użytkowania w obrębie trwałych użytków zielonych, położonych w całym obszarze Natura 2000, c) zwiększenie uwilgotnienia siedlisk, d) zmniejszenie presji drapieżniczej. - Poprawa niezadawalającego (U1) stanu siedliska gatunku (A617, A081), poprzez: a) zachowanie mozaiki siedlisk łąkowo-szuwarowych i starorzeczy, b) utrzymanie właściwego sposobu użytkowania w obrębie trwałych użytków zielonych położonych w całym obszarze Natura 2000, c) zwiększenie uwilgotnienia siedlisk.</p>	<p>A02 Zmiana sposobu uprawy; A03.01 Intensywne koszenie lub intensyfikacja; A03.03 Zaniechanie/brak koszenia; A04.03 Hodowla zwierząt (bez wypasu); J02.01 Zasypywanie terenu; melioracje i osuszanie-ogólnie; J02.01.03 Wypełnianie rowów, tam, stawów, sadzawek, bagien lub torfianek; J02.04.01 Zalewanie; J02.05 Modyfikowanie funkcjonowania wód-ogólnie; J03 Inne zmiany ekosystemu; J03.01 Zmniejszenie lub utrata określonych cech siedliska; K02 Ewolucja biocenotyczna, sukcesja; K02.03 eutrofizacja (naturalna); K03.04 Drapieżnictwo; K03.06 Antagonizm ze zwierzętami domowymi.</p>	<p>A02 Zmiana sposobu uprawy; A11 Inne rodzaje praktyk rolniczych, nie wymienione powyżej; C03.03 Produkcja energii wiatrowej; G01 Sporty i różne formy czynnego wypoczynku rekreacji, uprawiane w plenerze; G05 Inna ingerencja i zakłócenia powodowane przez działalność człowieka; H05.01 Odpadki i odpady stałe; J01.01 Wypalanie; J02.03.02 Regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych; J02.05.04 Zbiorniki wodne; J02.06.07 Pobór wód powierzchniowych przez kamieniotomy/kopalnie odkrywkowe; J03.01 Zmniejszenie lub utrata określonych cech siedliska..</p>

	<p>- Utrzymanie obecnego niezadowolającego (U1) stanu ochrony, poprzez zachowanie siedlisk gatunków (A229) w nie pogorszonej formie, na całym odcinku rzeki Warty położonym w granicach obszaru Natura 2000.</p> <p>- Poprawa złego (U2) stanu ochrony (A055, A056, A051, A156, A162, A153, A084), poprzez:</p> <p>a) zachowanie mozaiki siedlisk łąkowo-szuwarowych i starorzeczy,</p> <p>b) utrzymanie właściwego sposobu użytkowania w obrębie trwałych użytków zielonych, położonych w całym obszarze Natura 2000,</p> <p>c) zwiększenie uwilgotnienia siedlisk,</p> <p>d) zmniejszenie presji drapieżniczej.</p> <p>- Zapobiegnięcie utracie siedlisk łęgowych (A137) poprzez:</p> <p>a) zachowanie w całej strefie nurtowej rzeki istniejących łąk i brzegów piaszczystych, za wyjątkiem utrzymania szlaku żeglugowego,</p> <p>b) zachowanie w całym obszarze mulistych brzegów oraz okresowo wysychających zbiorników wodnych i innych terenów zabagnionych (w tym efemerycznych), powstających w wyniku zalewów rzecznych.</p> <p>- Zapobiegnięcie utracie siedlisk łęgowych (A195) poprzez zachowanie w całej strefie nurtowej rzeki istniejących łąk i brzegów piaszczystych, za wyjątkiem utrzymania szlaku żeglugowego.</p> <p>- Czynna ochrona łągów w celu utrzymania populacji gatunku na poziomie: 6 par (A160), 25 par (A196), 100 par (A197).</p> <p>- Poprawa złego (U2) stanu ochrony (A160, A196, A197), poprzez:</p> <p>a) zachowanie mozaiki siedlisk łąkowo-szuwarowych i starorzeczy,</p> <p>b) utrzymanie właściwego sposobu użytkowania w obrębie trwałych użytków zielonych, położonych w całym obszarze Natura 2000,</p> <p>c) zwiększenie uwilgotnienia siedlisk,</p> <p>d) zmniejszenie presji drapieżniczej.</p> <p>- Uzupelnienie stanu wiedzy o znaczeniu obszaru dla migrującej populacji gatunku (A043).</p> <p>- Uzupelnienie stanu wiedzy w zakresie weryfikacji znaczenia obszaru dla populacji gatunku oraz jakości siedlisk gatunku (A127).</p> <p>- Uzupelnienia stanu wiedzy o populacji gatunku poza obszarem zwartej występowania (tj. kompleksów leśnych Nadleśnictwa Jarocin) oraz jakości siedliska gatunku (A238).</p> <p>- Uzupelnienie stanu wiedzy o populacji gatunku (A272) w obszarze.</p>		
<p><b>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</b></p>	<p>Kolizja z buforem 1 km:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 473 na odcinku Balin – Szadek (36)</li> </ul>		

### 3. PRADOLINA WARSZAWSKO-BERLIŃSKA PLB100001

Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 22 marca 2016 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Pradolina Warszawsko-Berlińska PLB100001 (Dz.U.W.Ł. z dnia 24 marca 2016 r., poz. 1404 ze zm.)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
<p>A004 perkozek <i>Tachybaptus ruficollis</i>; A005 perkoz dwuczuby <i>Podiceps cristatus</i>; A006 perkoz rdzawoszy <i>Podiceps grisegena</i>; A008 zausznik <i>Podiceps nigricollis</i>; A021 bąk <i>Botaurus stellaris</i>; A037 łąbędź czarnodzioby <i>Cynogus columbianus bewickii</i>; A039 gęś zbożowa <i>Anser fabalis</i>;</p>	<p>-Osiągnięcie celów wskazanych w ekspertyzie ornitologiczno - hydrologicznej. Zachowanie dotychczasowego sposobu użytkowania na kompleksach stawów rybnych. Poprawa stanu ochrony poprzez poprawę warunków wodnych i wodnoglebowych w siedliskach gatunku w zachodniej części obszaru:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dąbie (dla A004, A006, A021, A043, A051, A059, A061, A081, A118, A120, A123, A125, A197, A198, A272, A371),</li> <li>- Dąbie – Leszno (dla A039, A041),</li> </ul>	<p>A02.03 Usuwanie trawy pod grunty orne; A03.01 Intensywne koszenie lub intensyfikacja; A03.03 Zaniechanie użytkowania; F03.01 Polowanie; J02 Spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych; J03.01 Zmniejszenie lub utrata określonych cech siedliska; K03.04 Drapieżnictwo.</p>	<p>C03.03 Produkcja energii wiatrowej; D02.01.01 Napowietrzne linie elektryczne i telefoniczne; F03.01 Polowanie; J03.01 Zmniejszenie lub utrata określonych cech siedliska.</p>

<p>A041 gęś białoczelna <i>Anser albifrons</i>;  A043 gęgawa <i>Anser anser</i>;  A051 krakwa <i>Anas strepera</i>;  A055 cyranka <i>Anas querquedula</i>;  A056 płaskonos <i>Anas clypeata</i>;  A059 głowienka <i>Aythya ferina</i>;  A061 czernica <i>Aythya fuligula</i>;  A075 bielik <i>Haliaeetus albicilla</i>;  A081 błotniak stawowy <i>Circus aeruginosus</i>;  A084 błotniak łąkowy <i>Circus pygargus</i>;  A118 wodnik <i>Rallus aquaticus</i>;  A119 kropiatka <i>Porzana porzana</i>;  A120 zielonka <i>Porzana parva</i>;  A122 derkacz <i>Crex crex</i>;  A123 kokoszka <i>Gallinula chloropus</i>;  A125 łyska <i>Fulica atra</i>;  A140 siewka złota <i>Pluvialis apricaria</i>;  A153 kszyc <i>Gallinago gallinago</i>;  A156 rycyk <i>Limosa limosa</i>;  A160 kulik wielki <i>Numenius arquata</i>;  A162 krwawodziób <i>Tringa totanus</i>;  A196 rybitwa białowąsa <i>Chlidonias hybrida</i>;  A197 rybitwa czarna <i>Chlidonias niger</i>;  A198 rybitwa białoskrzydła <i>Chlidonias leucopterus</i>;  A232 dudek <i>Upupa epops</i>;  A272 podrózniczek <i>Luscinia svecica</i>;  A292 brzęczka <i>Locustella luscinioides</i>;  A294 wodniczka <i>Acrocephalus paludicola</i>;  A323 wąsatka <i>Panurus biarmicus</i>;  A336 remiz <i>Remiz pendulinus</i>;  A338 gąsiorek <i>Lanius collurio</i>;  A371 dziwonia <i>Carpodacus erythrinus</i>.</p>	<p>- Karszew (dla A004, A043, A051, A059, A061, A081, A118, A120, A123, A125, A197, A198, A272, A371),  - Krzewo (dla A004, A043, A051, A059, A061, A081, A118, A120, A123, A125, A197, A198, A272, A371);  -Osiągnięcie celów wskazanych w ekspertyzie ornitologiczno-hydrologicznej. Poprawa stanu ochrony poprzez poprawę warunków wodnych i wodno-glebowych w siedliskach gatunku w zachodniej części obszaru:  - Dąbie (dla A008, A084, A119, A122, A196),  - Dąbie – Leszno (dla: A055, A056, A153, A160, A162),  - Karszew (dla: A084, A119, A122, A196),  - Krzewo (dla: A084, A119, A122, A196);  -Osiągnięcie celów wskazanych w ekspertyzie ornitologiczno-hydrologicznej. Utrzymanie dotychczasowego sposobu użytkowania na stanowiskach w pobliżu Nagórek. Poprawa stanu ochrony poprzez poprawę warunków wodnych i wodnoglebowych w siedliskach gatunku turzycowiskach w zachodniej części obszaru na stanowiskach w okolicy Karszewa – Krzewa dla A294;  -Utrzymanie właściwego stanu ochrony. Zachowanie dotychczasowego sposobu użytkowania na kompleksach stawów rybnych (dla: A005, A037, A323);  -Utrzymanie obecnego stanu ochrony, poprawa jakości siedlisk łęgowych dla A075;  -Utrzymanie właściwego stanu ochrony, utrzymanie dotychczasowego sposobu użytkowania doliny Bzury, Neru (dla: A140, A292, A336, A338);  -Osiągnięcie właściwego stanu ochrony. Poprawa jakości siedlisk łęgowych – poprzez montaż 80 budek łęgowych dla A323.</p>		
<p><b>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</b></p>	<p>Kolizja z obszarem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Budowa obwodnicy Łowicza (9)</li> <li>▪ Budowa obwodnicy Łęczycy w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 703 (32)</li> <li>▪ Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 703 na odcinku Chruślin – Łowicz (26)</li> <li>▪ Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo - faza II (78)</li> <li>▪ Prace w ciągu CE 65 na odcinku Zduńska Wola - Inowrocław - Tczew LCS Zduńska Wola Karsznice (79)</li> <li>▪ Usprawnienie kolejowego połączenia Łódź – Kutno poprzez budowę linii kolejowej lub modernizację istniejących linii (105)</li> </ul> <p>Kolizja z buforem 1 km:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozbudowa drogi krajowej nr 60 na odcinku Topola Królewska – Kutno (16)</li> <li>▪ Modernizacja Łódzko - Koluszkowskiego Węzła Kolejowego wraz ze stacją Łódź Olechów (84)</li> <li>▪ Prace na odcinku Łódź - Zgierz - Łowicz / Bednary w celu zwiększenia przepustowości (107)</li> </ul>		



**4. DOLINY PRZYSOWY I SŁUDWI****PLB100003**

Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 26 sierpnia 2013 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Doliny Przysowy i Słudwi PLB100003 (Dz.U.W.Ł. z dnia 28 sierpnia 2013 r., poz. 4131 ze zm.)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
A039 gęś zbożowa <i>Anser fabalis</i> ; A041 gęś białoczelna <i>Anser albifrons</i> ; A043 gęgawa <i>Anser anser</i> ; A081 błotniak stawowy <i>Circus aeruginosus</i> ; A122 derkacz <i>Crex crex</i> ; A140 siewka złota <i>Pluvialis apricaria</i> ; A156 rycyk <i>Limosa limosa</i> ; A162 krwawodziób <i>Tringa totanus</i> ; A197 rybitwa czarna <i>Chlidonias niger</i> ; A272 podrózniczek <i>Luscinia svecica</i> .	-Utrzymanie w granicach obszaru optymalnej (aktualnej) struktury użytkowania gruntów rolnych (łąk i ról) (dla: A041, A034, A043, A122, A140); -Odtworzenie i utrzymanie właściwych stosunków wodnych. Niedopuszczenie do przesuszenia terenów łąkowych oraz do ich zabagnienia (dla: A041, A034, A043, A122); -Odtworzenie i utrzymywanie właściwego stanu siedliska dla utrzymania populacji derkacza w obszarze na aktualnym poziomie liczebności A122; -Odtworzenie i utrzymywanie właściwego stanu siedliska (dla: A043, A081); -Utrzymywanie właściwego stanu siedliska A272; -Utrzymanie populacji rybitwy na aktualnym poziomie liczebności A197;	A03 Koszenie/ściananie trawy; A11 Inne rodzaje praktyk rolniczych (Płoszenie gęsi, siewek z pól); F02.03 Wędkarstwo; J02 Spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych.	A02 Zmiany sposobu uprawy (zmiana zagospodarowania gruntów); A03.03 Zaniecznienie/brak koszenia; C03.03 Produkcja energii wiatrowej; J01.01 Wypalanie (traw i szuwarów); J02 Spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych; J02.01.03 Wypełnianie rowów, tam, stawów, sadzawek, bagien lub torfianek; J03.01 Zmniejszenie lub utrata określonych cech siedliska.
<b>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</b>	Zadania inwestycyjne nie kolidują z obszarem NATURA 2000		

**5. DOLINA PILICY****PLB140003**

Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 31 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Pilicy PLB140003 (Dz.U.W.Ł. z dnia 9 kwietnia 2014 r., poz. 1660 ze zm.)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
A055 Cyranka <i>Anas querquedula</i> ; A070 Nurogęś <i>Mergus merganser</i> ; A081 Błotniak stawowy <i>Circus aeruginosus</i> ; A119 Kropiatka <i>Porzana porzana</i> ; A197 Rybitwa czarna <i>Chlidonias niger</i> ; A122 Derkacz <i>Crex crex</i> ; A136 Sieweczka rzeczna <i>Charadrius dubius</i> ; A137 Sieweczka obrożna <i>Charadrius hiaticula</i> ; A156 Rycyk <i>Limosa limosa</i> ; A151 Batalion <i>Philomachus pugnax</i> ; A162 Krwawodziób <i>Tringa totanus</i> ; A168 Brodziec piskliwy <i>Actitis hypoleucos</i> ; A193 Rybitwa rzeczna <i>Sterna hirundo</i> ; A195 Rybitwa białoczelna <i>Sterna albifrons</i> ; A215 Puchacz <i>Bubo bubo</i> ; A224 Lelek <i>Caprimulgus europaeus</i> ; A229 Żmiorodek <i>Alcedo atthis</i> ; A272 Podróżniczek <i>Luscinia svecica</i> .	-Określenie aktualnej liczebności populacji lęgowej cyranki oraz istniejących, a także potencjalnych zagrożeń (dla: A005, A119, A137, A193, A195, A197); -Uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiocie ochrony i o uwarunkowaniach jego ochrony oraz podjęcie stosownych działań w oparciu o nowe dane (dla: A081, A151, A215); -Utrzymanie populacji na poziomie, około 80 par w nie pogorszonej formie ochrony A070; -Utrzymanie populacji na poziomie, około 78 osobników w nie pogorszonej formie ochrony A122; -Utrzymanie populacji na poziomie, około 61 par w nie pogorszonej formie ochrony A168; -Utrzymanie populacji na poziomie, około 50 par w nie pogorszonej formie ochrony A156 i A224; -Utrzymanie populacji na poziomie, około 42 par w nie pogorszonej formie ochrony A136; -Utrzymanie populacji na poziomie, około 29 par w nie pogorszonej formie ochrony A229; -Utrzymanie populacji na poziomie, około 18 par w nie pogorszonej formie ochrony A162; -Utrzymanie populacji na poziomie, około 8 par w nie pogorszonej formie ochrony A272	A02 Zmiana sposobu uprawy; A03.01 Intensywne koszenie; A03.03 Zaniecznienie/brak koszenia; G01.01.02 Niemotorowe sporty wodne; G01.08 Inne rodzaje sportu i aktywnego wypoczynku; J01.01 Wypalanie; J02 Spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych; J02.04.02 Brak zalewania; J03.03 Zapobieganie, zmniejszanie, brak erozji; K01.03 Wyschnięcie; K02.01 Zmiana składu gatunkowego (sukcesja); K03.04 Drapieżnictwo.	B01 Zwiększenie obszarów leśnych, zalesianie; B02.01 Nasadzenia na obszarach leśnych po wycince; F02.03 Wędkarstwo; G05.01 Wydeptywanie, nadmierne użytkowanie; J02.01 Zasypanie i osuszanie starorzeczy, melioracje terenu; J02.01.03 Wypełnianie rowów, starorzeczy, stawów, sadzawek, bagien lub torfianek; K03.04 Drapieżnictwo.
<b>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</b>	Kolidują z obszarem: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dostosowanie CMK do prędkości 250 km/h Modernizacja linii kolejowej nr 4 - Centralna Magistrala Kolejowa (113)</li> </ul>		

## 6. PRADOLINA BZURY-NERU

### PLH100006

Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 14 października 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Pradolina Bzury-Neru PLH100006

(Dz.U. z 1.12.2021 r., poz. 2202)

Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 18 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Pradolina Bzury-Neru PLH100006

(Dz.U.W.Ł. z dnia 21 marca 2014 r., poz. 1421 ze zm.)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
<p>3150 Starorzeczca i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z <i>Nymphaea</i>, <i>Potamogeton</i>;</p> <p>6410 Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (<i>Molinia</i>);</p> <p>6430 Ziołorośla górskie (<i>Adenostylin alliariae</i>) i ziołorośla nadrzeczne (<i>Convolvuleta sepium</i>);</p> <p>6510 Nizowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (<i>Arrhenatherin elatioris</i>);</p> <p>7140 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z <i>Scheuchzeria-Caricetea</i>);</p> <p>7230 Górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk;</p> <p>9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (<i>Galio-Carpinetum Tilio-Carpinetum</i>);</p> <p>*91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (<i>Salicetum albae</i>, <i>Populetum albae</i>, <i>Alnion glutinoso-incanae</i>) i olsy źródłiskowe;</p> <p>91F0 Łęgowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (<i>Ficario-Ulmetum</i>);</p> <p>1060 czerwończyk nieparek <i>Lycaena dispar</i>;</p> <p>1145 piskorz <i>Misgurnus fossilis</i>;</p> <p>1149 koza <i>Cobitis taenia</i>;</p> <p>1166 traszka grzebieniasta <i>Triturus cristatus</i>;</p> <p>1188 kumak nizinny <i>Bombina bombina</i>;</p> <p>1337 bóbr europejski <i>Castor fiber</i>;</p> <p>1355 wydra <i>Lutra lutra</i>;</p> <p>5339 różanka <i>Rhodeus sericeus amarus</i></p>	<p>-Przywrócenie/odtworzenie stanu niezadawalającego (U1) i poprawa w kierunku stanu właściwego (FV) poprzez kontynuację/wznowienie ekstensywnego sposobu użytkowania łąk, torfowisk (dla: 6410, 6510, 7140);</p> <p>-Uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiocie ochrony i uwarunkowaniach jego ochrony oraz podjęcie stosownych działań w oparciu o nowe dane (dla: 6410, 6430, 6510, 7140, 4038);</p> <p>-Uzupełnienie stanu wiedzy o rozmieszczeniu i liczebności gatunku i uwarunkowaniach jego ochrony oraz podjęcie stosownych działań w oparciu o nowe dane dla 1166;</p> <p>Poprawa stanu siedliska w kierunku stanu właściwego FV poprzez ochronę zachowawczą siedliska 6430;</p> <p>-Przywrócenie/odtworzenie, poprawa w kierunku stanu właściwego (FV) po-przez sukcesywne zwiększanie ilości martwego drewna w płatach siedliska 9170;</p> <p>-Poprawienie stanu siedliska w kierunku stanu właściwego (FV) poprzez sukcesywne zwiększanie ilości martwego drewna w płatach siedliska oraz usuwanie obcych gatunków drzewiastych *91E0;</p> <p>-Utrzymanie populacji gatunku w stanie właściwym (FV) dla: 1355, 1337, 1188;</p>	<p>A02.01 Intensyfikacja rolnictwa;</p> <p>A03.03 Zaniechanie/brak koszenia;</p> <p>B02.01.01 Odnowianie lasu po wycince (drzewa rodzime);</p> <p>B02.02 Wycinka lasu;</p> <p>B02.04 Usuwanie martwych i umierających drzew;</p> <p>D01.05 Mosty, wiadukty;</p> <p>E03.01 Pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych/obiektów rekreacyjnych;</p> <p>G01.08 Inne rodzaje sportu i aktywnego wypoczynku;</p> <p>H01.05 Rozproszone zanieczyszczenie wód powierzchniowych z powodu działalności związanej z rolnictwem i leśnictwem;</p> <p>H01.08 Rozproszone zanieczyszczenie wód powierzchniowych z powodu działalności związanej z rolnictwem i leśnictwem;</p> <p>I01 Obce gatunki inwazyjne;</p> <p>I02 Problematyczne gatunki rodzime;</p> <p>J02.01 Zasypanywanie terenu, melioracje i osuszanie – ogólnie;</p> <p>J02.01.03. Wypełnianie rowów, tam, stawów, sadzawek, bagien lub torfianek;</p> <p>J02.02 Usuwanie osadów;</p> <p>J02.02.01 Bagrowanie/ usuwanie osadów limnicznych;</p> <p>J02.03 Regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych;</p> <p>J02.03.02 Regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych;</p> <p>J02.04.02 Brak zalewania;</p> <p>J02.05.05 Niewielkie projekty hydroenergetyczne, jazy;</p> <p>K01.02 Zamulenie;</p> <p>K02.01 Zmiana składu gatunkowego (sukcesja);</p> <p>K02.03 Eutrofizacja (naturalna);</p> <p>K04.01 Konkurencja.</p>	<p>A02 Zmiana sposobu uprawy;</p> <p>A02.01 Intensyfikacja rolnictwa;</p> <p>A03.01 Intensywne koszenie lub intensyfikacja;</p> <p>A04.01 Intensywny wypas;</p> <p>B01.01 Zalesianie terenów otwartych (drzewa rodzime);</p> <p>B02.02 Wycinka lasu;</p> <p>B02.04 Usuwanie martwych i umierających drzew;</p> <p>B02.06 Przerzedzenie warstwy drzew;</p> <p>D01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe;</p> <p>D01.05 Mosty, wiadukty;</p> <p>E01.04 Inne typy zabudowy;</p> <p>E03.01 Pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych/obiektów rekreacyjnych;</p> <p>F03.02.03 Chwytnie, trucie, kłusownictwo;</p> <p>G01.03 Pojazdy zmotoryzowane;</p> <p>G01.08 Inne rodzaje sportu i aktywnego wypoczynku;</p> <p>G05.04 Wandalizm;</p> <p>H01.03 Inne zanieczyszczenie wód powierzchniowych ze źródeł punktowych;</p> <p>H01.05 Rozproszone zanieczyszczenie wód powierzchniowych z powodu działalności związanej z rolnictwem i leśnictwem;</p> <p>H01.08 Rozproszone zanieczyszczenie wód powierzchniowych z powodu działalności związanej z rolnictwem i leśnictwem;</p> <p>I01 Obce gatunki inwazyjne;</p> <p>J02.01 Zasypanywanie terenu, melioracje i osuszanie – ogólnie;</p> <p>J02.01.03 Wypełnianie rowów, tam, stawów, sadzawek, bagien lub torfianek;</p> <p>J02.03.02 Antropogeniczne zmniejszenie spójności siedlisk;</p> <p>K01.03 Wyschnięcie;</p> <p>M01.02 Susze i zmniejszenie opadów.</p>
<p><b>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</b></p>	<p>Kolizja z obszarem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Budowa obwodnicy Łowicza (9)</li> <li>▪ Budowa obwodnicy Łęczycy w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 703 (26)</li> <li>▪ Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 703 na odcinku Chruslin – Łowicz (30)</li> <li>▪ Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo - faza II (78)</li> <li>▪ Prace w ciągu C-E 65 na odcinku Zduńska Wola - Inowrocław - Tczew LCS Zduńska Wola Karsznice (79)</li> <li>▪ Usprawnienie kolejowego połączenia Łódź – Kutno poprzez budowę linii kolejowej lub modernizację istniejących linii (105)</li> </ul> <p>Kolizja z buforem 1 km:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozbudowa drogi krajowej nr 60 na odcinku Topola Królewska – Kutno (16)</li> <li>▪ Modernizacja Łódzko - Koluszowskiego Węzła Kolejowego wraz ze stacją Łódź Olechów (84)</li> <li>▪ Prace na odcinku Łódź - Zgierz - Łowicz / Bednary w celu zwiększenia przepustowości (107)</li> </ul>		

**7. SŁONE ŁĄKI W PEŁCZYSKACH****PLH100029**

Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 6 sierpnia 2020 r. w sprawie planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Słone Łąki w Pełczyskach PLH100029 (Dz.U. z dnia 18 sierpnia 2020 r., poz. 4628)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
*1340 Śródłądowe słone łąki, pastwiska i szuwały ( <i>Glaucopuccinietalia</i> część – zbiorowiska śródłądowe).	Utrzymanie obecnego, właściwego stanu ochrony siedliska (FV).	A02 Zmiana sposobu uprawy; A02.03 Usuwanie trawy pod grunty orne; A04.03 Zarzucenie pasterstwa, brak wypasu; A08 Nawożenie/nawozy sztuczne; E03.01 Pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych/obiektów rekreacyjnych; H05 Zanieczyszczenie gleby i odpady stałe (z wyłączeniem zrzutów); J02.01.03 Wypełnianie rowów, tam, stawów, sadzawek, bagien lub torfianek.	A02.01 Intensyfikacja rolnictwa; A03.03 Zaniechanie/brak koszenia; E01.01 Ciągła miejska zabudowa; E04.01 Obiekty, budynki rolnicze stanowiące element krajobrazu; J03.01 Zmniejszenie lub utrata określonych cech środowiska.
Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000	Zadania inwestycyjne nie kolidują z obszarem NATURA 2000		

**8. DĄBROWA GROTNICKA(1)****PLH100001**

Zarządzenie Nr 31/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 26 czerwca 2013 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody Dąbrowa Grotnicka (Dz.U.W.Ł. z dnia 5 lipca 2013 r., poz. 3525 ze zm.)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
*9110 Ciepłolubne dąbrowy ( <i>Quercetalia pubescenti petraeae</i> ); 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny ( <i>Galio-Carpinetum, Tilio-Carpinetum</i> ); 4068 dzwonecznik wonny <i>Adenophora lilifolia</i> .	Zachowanie dąbrowy świetlistej oraz grądu subkontynentalnego z licznymi stanowiskami roślin ciepłolubnych i chronionych. Cel ten odnosi się również do siedlisk przyrodniczych i gatunków roślin stanowiących przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 w części pokrywającej się z rezerwatem.	W odniesieniu do fitocenozy dąbrowy świetlistej – sukcesja w kierunku grądu. Duża antropopresja na rezerwat. Obecność obcych, inwazyjnych gatunków roślin, przede wszystkim dębu czerwonego <i>Quercus rubra</i> , czeremchy późnej <i>Padus serotina</i> . W odniesieniu do dzwonecznika wonnego – zanik gatunku na stanowisku wskutek skrajnie małej liczebności populacji.	
Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000	Zadania inwestycyjne nie kolidują z obszarem NATURA 2000		

**9. GRĄDY NAD LINDĄ(1)****PLH100022**

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 marca 2017 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Grądy nad Lindą PLH100022 (Dz.U. z dnia 10.04.2017 r., poz. 751)

Zarządzenie Nr 33/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 26 czerwca 2013 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody Grądy nad Lindą (Dz.U.W.Ł. z dnia 5.07.2013 r., poz. 3527 ze zm.)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny ( <i>Galio-Carpinetum, Tilio-Carpinetum</i> ); *91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe ( <i>Salicetum albo-fragilis, Populetum albae, Alnion glutinoso-incanae</i> ) i olsy źródłiskowe.	Zachowanie fragmentu rzeki Lindy, jej dopływu i źródeł oraz fitocenozy grądu, łągi jesionowo-olszowej i olszyn źródłiskowych o cechach lasów naturalnych. Cel ten odnosi się również do siedlisk przyrodniczych stanowiących przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 w części pokrywającej się z rezerwatem.	Duża antropopresja, związana z bliskością uczęszczanej drogi oraz rozwijającej się zabudowy mieszkalnej (zewnątrzne). Obecność gatunków roślin obcych, inwazyjnych, w szczególności dębu czerwonego <i>Quercus rubra</i> , czeremchy późnej (amerykańskiej) <i>Padus serotina</i> i robinii akacjowej <i>Robinia pseudoacacia</i> (wewnątrzne).	Zmiana stosunków wodnych w rejonie występowania źródeł (zewnątrzne).

<p>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</p>	<p>Kolizja z buforem 1 km:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Usprawnienie kolejowego połączenia Łódź – Kutno poprzez budowę linii kolejowej lub modernizację istniejących linii (105)</li> <li>▪ Budowa nowego przystanku kolejowego – Jedlicze koło Zgierza (106)</li> </ul>
--	--

## 10. SILNE BŁOTA

### PLH100032

Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 16 grudnia 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Silne Błota PLH100032 (Dz.U. z dnia 2.02.2022 r., poz. 249)

Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 10 sierpnia 2020 r. w sprawie planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Silne Błota PLH100032 (Dz.U.W.Ł. z dnia 18 sierpnia 2020 r., poz. 4629)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
<p>1166 traszka grzebieniasta <i>Triturus cristatus</i>; 1188 kumak nizinny <i>Bombina bombina</i>, 1042 zalotka większa <i>Leucorrhinia pectoralis</i>.</p>	<p>Utrzymanie obecnego stanu ochrony gatunku (U1) 1166 i 1188.</p>	<p>A07 Stosowanie biocydów, hormonów i substancji chemicznych; A08 Nawożenie/nawozy sztuczne; J02.01 Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie – ogólnie.</p>	<p>A07 Stosowanie biocydów, hormonów i substancji chemicznych.</p>
<p>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</p>	<p>Zadania inwestycyjne nie kolidują z obszarem NATURA 2000</p>		

## 11. SZCZYPIORNIAK I KOWALIKI(2)

### PLH100033

Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 16 grudnia 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Szczypiorniak i Kowaliki PLH100033 (Dz.U. z dnia 9.02.2022 r., poz. 324)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
<p>1166 traszka grzebieniasta <i>Triturus cristatus</i>; 1188 kumak nizinny <i>Bombina bombina</i>.</p>	<p>- Ochrona populacji dziko występujących ptaków lub siedlisk przyrodniczych lub gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty; - Wspieranie zachowania różnorodności biologicznej przy uwzględnieniu wymagań gospodarczych, społecznych, kulturowych i regionalnych.</p>	<p>B Leśnictwo; B02.02 Wycinka lasu; D01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe; E01 Tereny zurbanizowane, tereny zamieszkałe; E01.03 Zabudowa rozproszona; E03.01 Pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych/obiektów rekreacyjnych; F02.03 Wędkarstwo; F03.01 Polowanie; F03.02.03 Chwywanie, trucie, kłusownictwo; G02.01 Pole golfowe.</p>	
<p>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</p>	<p>Zadania inwestycyjne nie kolidują z obszarem NATURA 2000</p>		

**12. BUCZYNA JANINOWSKA (1)****PLH100017**

Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 16 grudnia 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Buczyzna Janinowska PLH100017 (Dz.U. z dnia 7.02.2022 r., poz. 297)  
 Zarządzenie Nr 25/2011 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 31 marca 2011 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody Parowy Janinowskie (Dz.U.W.Ł. z dnia 14.04.2011 r. Nr 103, poz. 866)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
9110 kwaśne buczyny <i>Luzulo-Fagetum</i> ; 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny <i>Gallio-Carpinetum</i> , <i>Tilio-Carpinetum</i> .	Zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych fragmentu lasu bukowego z kompleksem erozyjnych parowów, charakterystycznych dla strefy krawędziowej Wzniesień Łódzkich. Trwała ochrona siedlisk przyrodniczych lub odtworzenie właściwego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych – w stosunku do przedmiotów ochrony.	Penetracja rezerwatu przez ludzi. Obecność gatunków roślin obcych, inwazyjnych. Niekorzystne zmiany w drzewostanach sąsiadujących z rezerwatem.	
<b>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</b>	Kolidują z obszarem: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź Niciarniana bez odcinka w obrębie Węzła kolejowego CPK (74)</li> </ul>		

**13. WOLA CYRUSOWA****PLH100034**

Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 16 grudnia 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Wola Cyrusowa PLH100034 (Dz.U. z dnia 31.01.2022 r., poz. 226)  
 Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 3 sierpnia 2020 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Wola Cyrusowa PLH100034 (Dz.U.W.Ł. z dnia 11 sierpnia 2020 r., poz. 4536)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
1166 traszka grzebieniasta <i>Triturus cristatus</i> ; 1188 kumak nizinny <i>Bombina bombina</i>	Utrzymanie siedlisk w obecnym stanie oraz populacji gatunku na poziomie 70-120 osobników dorosłych 1188; Utrzymanie siedlisk w obecnym stanie oraz populacji gatunku na poziomie 80-155 osobników dorosłych 1166.	A11 Inne rodzaje praktyk rolniczych; K01.03 Wyschnięcie; K02.01 Zmiana składu gatunkowego (sukcesja).	E03.01 Odpady, ścieki; H01.03 Inne zanieczyszczenie wód powierzchniowych ze źródeł punktowych; K03.04 Drapieżnictwo.
<b>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</b>	Kolidują z obszarem: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź Niciarniana bez odcinka w obrębie Węzła kolejowego CPK (74)</li> </ul>		

**14. BUCZYNA GAŁKOWSKA (1)****PLH100016**

Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 16 grudnia 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Buczyzna Gałkowska PLH100016 (Dz.U. z dnia 9.02.2022 r., poz. 320)  
 Zarządzenie nr 19/2011 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 31 marca 2011 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody Gałków (Dz.U.W.Ł. z dnia 14.04.2011 r., poz. 860)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
9110 kwaśne buczyny <i>Luzulo-Fagetum</i> .	Zachowanie lasu bukowego z udziałem jodły na granicy zasięgu obu gatunków. Cel ten jest zbieżny z celem ochrony obszaru Natura 2000 w części pokrywającej się z rezerwatem. Trwała ochrona siedlisk przyrodniczych lub odtworzenie właściwego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych – w stosunku do przedmiotów ochrony.	Wysoka presja antropogeniczna. Rezerwat jest miejscem rekreacji ludzi z pobliskich miejscowości, obserwuje się także wjazdy na teren rezerwatu.	Niekorzystne zmiany w drzewostanach sąsiadujących z rezerwatem. Niekorzystna zmiana stosunków wodnych na terenie rezerwatu lub w jego sąsiedztwie.
<b>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</b>	Kolidują z buforem 1 km: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Modernizacja przystanku kolejowego – Justynów (83)</li> <li>▪ Modernizacja Łódzko - Koluszkowskiego Węzła Kolejowego wraz ze stacją Łódź Olechów (84)</li> </ul>		

**15. DĄBROWY ŚWIETLISTE KOŁO REDZENIA (2)****PLH100019**

Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 16 grudnia 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Dąbrowy Światliste koło Redzenia PLH100019 (Dz.U. z dnia 7.02.2022 r., poz. 296)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny <i>Galio-Carpinetum</i> , <i>Tilio-Carpinetum</i> ; *910 Ciepłolubne dąbrowy <i>Quercetalia pubescenti-petraeae</i> ; 4068 dzwonecznik wonny <i>Adenophora lilliofolia</i> .	- Ochrona populacji dziko występujących ptaków lub siedlisk przyrodniczych lub gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty; - Wspieranie zachowania różnorodności biologicznej przy uwzględnieniu wymagań gospodarczych, społecznych, kulturowych i regionalnych.	A01 Uprawa; B Leśnictwo; B02.01 Odnawianie lasu po wycince (nasadzenia); B02.02 Wycinka lasu; D01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe; E01 Tereny zurbanizowane, tereny zamieszkałe; F03.01 Polowanie.	
<b>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</b>	Zadania inwestycyjne nie kolidują z obszarem NATURA 2000		

**16. POLANY PUSZCZY BOLIMOWSKIEJ****PLH100028**

Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 17 grudnia 2020 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Polany Puszczy Bolimowskiej PLH100028 (Dz.U.W.Ł. z dnia 21 grudnia 2020 r., poz. 7102)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
6410 Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe <i>Molinion</i> ; 6510 Ekstensywnie użytkowane niżowe łąki świeże ( <i>Arrhenatherion</i> ); 1617 starodub łąkowy <i>Angelica palustris</i> ; 6177 modraszek telejus <i>Maculinea (Phengaris) teleius</i> ; 6179 modraszek nausitous <i>Maculinea (Phengaris) nausithous</i> .	-Dążenie do osiągnięcia stanu ochrony siedliska (U1), poprzez prowadzenie działań ochronnych - usuwanie zakrzewień i biomasy. Utrzymanie powierzchni siedliska nie mniejszej niż 7,85 ha dla 6410; -Utrzymanie obecnego, stanu ochrony siedliska (U1). Utrzymanie po-wierzchni siedliska nie mniejszej niż 2,83 ha dla 6510; -Utrzymanie obecnego, stanu ochrony gatunku (U1), poprzez prowadzenie działań ochronnych czynnej - usuwania zakrzewień. Utrzymanie obecności gatunku na co najmniej 3 stanowiskach – Polanie Strożyskiej, Polanie Siwicy w części południowej i północnej dla 1617; -Utrzymanie obecnego stanu ochrony gatunku (U1). Utrzymanie po-wierzchni siedlisk gatunku i zapobieganie ich zarastaniu dla 6179 i 6177.	A03.03 Zaniechanie/brak koszenia; I01 Obce gatunki inwazyjne; I02 Problematyczne gatunki rodzime; K02 Ewolucja biocenotyczna, sukcesja; K02.01 Zmiana składu gatunkowego (sukcesja); K04 Międzygatunkowe interakcje wśród roślin.	A03.01 Intensywne koszenie lub intensyfikacja; A03.03 Zaniechanie/brak koszenia.
<b>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</b>	Kolidują z buforem 1 km: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poszerzenie autostrady A2 na odcinku węzeł "Łódź Północ" (bez węzła) – granica województw łódzkiego i mazowieckiego o dodatkowe pasy ruchu (1)</li> <li>▪ Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź Niciarniana bez odcinka w obrębie Węzła kolejowego CPK (74)</li> </ul>		

**17. GRABINKA****PLH140044**

Rozporządzenie Ministra Środowiska z 8 czerwca 2017 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Grabinka PLH140044 (Dz.U. z dnia 10.07.2017 r., poz. 1362)

Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 16 kwietnia 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Grabinka PLH140044 (Dz.U.W.Ł. z dnia 22 kwietnia 2015 r., poz. 1701)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny <i>Galio-Carpinetum</i> , <i>Tilio-Carpinetum</i> .	Zachowanie niezmnieszonej powierzchni siedliska to jest około 28 ha oraz doprowadzenie struktury lasu do stanu zbliżonego do wzorca ekologicznego poprzez zwiększenie zapasu martwego drewna (przynajmniej do poziomu 5 drzew posuszu czynnego żywego/ha) oraz stopniową poprawę struktury drzewostanu i jego składu gatunkowego.	B02 Gospodarka leśna i plantacyjna i użytkowanie lasów i plantacji; B02.04 Usuwanie martwych i umierających drzew; K02 Ewolucja biocenotyczna, sukcesja; K06 Inne lub mieszane formy międzygatunkowej konkurencji wśród roślin.	I01 Obce gatunki inwazyjne; J02 Spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych; K01.01 Erozja; K02.04 Zakwaszenie (naturalne).
<b>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</b>	Kolidują z buforem 1 km: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź Niciarniana bez odcinka w obrębie Węzła kolejowego CPK (74)</li> </ul>		

**18. DOLINA RAWKI  
PLH100015**

Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 25 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Rawki PLH100015 (Dz.U.W.Ł. z dnia 31 marca 2014 r., poz. 1510)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
<p>3150 starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z <i>Nymphaeion</i>, <i>Potamion</i>; 3270 zalewane muliste brzegi rzek z roślinnością <i>Chenopodium rubri</i> p.p. i <i>Bidention</i> p.p.; 6410 zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (<i>Molinion</i>); 6430 ziołorośla górskie <i>Adenostyilion alliariae</i> i ziołorośla nadrzeczne <i>Convolvuletalia sepium</i>; 6510 nizinowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie <i>Arrhenatherion elatioris</i>; 7140 torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z <i>Scheuchzeria-Caricetalia</i>); 9170 łąki środkowoeuropejski i subkontynentalny <i>Gallio-Carpinetum</i>, <i>Tilio-Carpinetum</i>; *91D0 bory i lasy bagienne <i>Vaccinio uliginosi-Betuletum pubescentis</i>, <i>Vaccinio uliginosi-Pinetum</i>, <i>Pino mugo-Sphagnetum</i>, <i>Sphagno girgensohnii-Piceetum</i> i brzoźowo-sosnowe bagienne lasy borealne; *91E0 łąki wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe <i>Salicetum albo-fragilis</i>, <i>Populetum albae</i>, <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> i olsy źródłiskowe; 1096 minóg strumieniowy <i>Lampetra planeri</i>; 1145 piskorz <i>Misgurnus fossilis</i>; 1149 koza pospolita <i>Cobitis taenia</i>; 1163 głowacz białopłetwy <i>Cottus gobio</i>; 1166 traszka grzebieniasta <i>Triturus cristatus</i>; 1188 kumak nizinny <i>Bombina bombina</i>; 1337 bóbr europejski <i>Castor fiber</i>; 1355 wydra <i>Lutra lutra</i>; 1617 starodub łąkowy <i>Angelica palustris</i> (= <i>Ostericum palustre</i>).</p>	<p>-Przywrócenie właściwego stanu ochrony płatów siedliska o statusie U1 poprzez ograniczenie antropopresji (dla: 3150, 3270); -Uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiocie ochrony i uwarunkowaniach jego ochrony oraz podjęcie stosownych działań w oparciu o nowe dane (dla: 3150, 6510, 9170, *91E0, 1617, 1166, 1188, 1096, 1145, 1149, 1163); -Zachowanie właściwego stanu ochrony płatów siedliska o statusie FV dla 6430; Zachowanie właściwego stanu ochrony (FV) poprzez kontynuację dotychczasowego sposobu użytkowania gruntów dla 6510; -Utrzymanie obecnej powierzchni siedliska na poziomie około 30 ha dla 6430; -Utrzymanie obecnej powierzchni siedliska na poziomie około 13 ha dla 9170; -Utrzymanie obecnej powierzchni siedliska i sukcesywne jego powiększenie dla *91E0; -Przywrócenie właściwego stanu ochrony płatów siedliska o statusie U1 poprzez ograniczenie antropopresji na ich powierzchnię dla 6430; -Przywrócenie właściwego stanu ochrony płatów siedliska o statusie U1 poprzez sukcesywne zwiększanie ilości martwego drewna w dnie lasu dla 9170; -Przywrócenie właściwego stanu ochrony płatów siedliska o statusie U1 poprzez ekstensyfikację użytkowania dla 6510; -Przywrócenie właściwego stanu ochrony płatów siedliska o statusie U1 poprzez renaturyzację płatów siedliska oraz usunięcie gatunków nierodzimych, np.: klonu jesionolistnego <i>Acer negundo</i> dla *91E0; -Przywrócenie właściwego stanu ochrony gatunku (FV) 1188; -Powiększenie obecnej powierzchni siedliska 6510; -Utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) dla 1337 i 1355; -Poprawa złego stanu ochrony (U2) w kierunku stanu właściwego (FV), w tym przejściowe osiągnięcie stanu niezadawalającego (U1) poprzez: - osiągnięcie właściwego stanu parametru siedliska gatunku 1096, 1145, 1163; - osiągnięcie stanu właściwego parametru względnej liczebności populacji (&gt;0,05 os/m<sup>2</sup>) dla: 1096; - osiągnięcie stanu właściwego parametru względnej liczebności populacji (&gt;0,01 os/m<sup>2</sup>) dla: 1145, 1163; - określenie stanu populacji gatunku poprzez wykonanie dokładnych badań dla: 1096, 1145, 1163, - uzyskanie drożności koryta rzeczno – likwidacja barier migracyjnych (usuwanie progów lub budowa przepławek), dla 1096, 1145, 1163; - redukcję stopnia eutrofizacji spowodowanej spływem powierzchniowym, dla 1096; -Przywrócenie właściwego stanu ochrony dla 1149, poprzez: a) osiągnięcie właściwego stanu parametru siedliska gatunku, b) osiągnięcie stanu właściwego (FV) parametru względnej liczebności populacji (&gt;0,01 os/m<sup>2</sup>), c) określenie stanu populacji gatunku poprzez wykonanie dokładnych badań, d) uzyskanie drożności koryta rzeczno – likwidacja barier migracyjnych (usuwanie progów lub budowa przepławek).</p>	<p>A02.03 Usuwanie trawy pod grunty orne; A03.01 Intensywne koszenie lub intensyfikacja; A03.03 Zaniechanie/brak koszenia; A04.02.05 Nieintensywny wypas zwierząt mieszanych; A05.01 Hodowla zwierząt; A08 Nawożenie/nawozy sztuczne; D01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe; D01.02 Drogi, autostrady; D01.04 Drogi kolejowe, w tym TGV; D01.05 Mosty, wiadukty; D05 Usprawniony dostęp do obszaru; E01.03 Zabudowa rozproszona; E03 Odpady, ścieki; E03.01 Pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych/obiektów rekreacyjnych; E03.04 Inne odpady; F02.03 Wędkarstwo; F04.02 Zbiaractwo grzybów, porostów, jagód, itp.; G01.02 Turystyka piesza, jazda konna, jazda na pojazdach niemotoryzowanych; G01.02.03 Turystyka piesza, jazda konna, jazda na pojazdach niemotoryzowanych; G01.03 Pojazdy zmotoryzowane; G01.08 Inne rodzaje sportu i aktywnego wypoczynku; G05.01 Wydeptywanie, nadmierne użytkowanie; G05.04 Wandalizm; H01 Zanieczyszczenie wód powierzchniowych; H01.08 Rozproszone zanieczyszczenie wód powierzchniowych z powodu ścieków z gospodarstw domowych; I01 Obce gatunki inwazyjne; J02.01 Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie – ogólnie; J02.01.03 Wypełnianie rowów, tam, stawów, sadzawek, bagien lub torfianek; J02.05.05 Niewielkie projekty hydroenergetyczne, jazy; J02.15 Inne spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych; J03.01 Zmniejszenie lub utrata określonych cech siedliska; J03.02 Antropogeniczne zmniejszenie spójności siedlisk; J05.01 Wydeptywanie, nadmierne użytkowanie; K02 Ewolucja biocenotyczna, sukcesja; K02.01 Zmiana składu gatunkowego, sukcesja; K02.03 Eutrofizacja; K03.04 Międzygatunkowe interakcje wśród zwierząt, drapieżnictwo.</p>	<p>A04.01 Wypas intensywny; A07 Stosowanie biocydów, hormonów i substancji chemicznych (rolnictwo); B02.01.01 Odnowianie lasu po wycince – (drzewa rodzime); B02.04 Usuwanie martwych i umierających drzew; B03.04 Eksploatacja lasu bez odnawiania, czy naturalnego odrastania; C01.01 Wydobywanie piasku i żwiru; D01.02 Drogi, autostrady; E01.03 Zabudowa rozproszona; E01.04 Inne typy zabudowy; E03.04 Inne odpady; F03.02.03 Chwyatanie, trucie, kłusownictwo; G01.03 Pojazdy zmotoryzowane; G01.08 Inne rodzaje aktywnego wypoczynku – kajakerstwo; G02 Infrastruktura sportowa i rekreacyjna; G05.04 Wandalizm; H01 Zanieczyszczenie wód powierzchniowych; I01 Obce gatunki inwazyjne; J02.01 Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie – ogólnie; J02.03 Regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych; J02.12 Tamy, wały, sztuczne plaże - ogólnie; J02.15 Inne spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych; J03.02 Antropogeniczne zmniejszenie spójności siedlisk; K01.02 Zamulenie; K01.03 Wyschnięcie; K02.03 Eutrofizacja; K04.03 Zawleczenie choroby (patogeny mikrobowe); L08 Powódź (procesy naturalne); M01.02 Susze i zmniejszenie opadów; M01.03 Powodzie i zwiększenie opadów.</p>

<p><b>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</b></p>	<p>Kolizja z obszarem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poszerzenie autostrady A2 na odcinku węzeł "Łódź Północ" (bez węzła) – granica województw łódzkiego i mazowieckiego o dodatkowe pasy ruchu (1)</li> <li>▪ Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź Niciarniana bez odcinka w obrębie Węzła kolejowego CPK (74)</li> <li>▪ Prace na linii kolejowej C–E 20 na odcinku Skierniewice – Piława – Łuków (80)</li> <li>▪ Poprawa przepustowości na odcinku Grodzisk Maz. – Skierniewice (98)</li> <li>▪ Włączenie miasta Rawa Mazowiecka do sieci kolejowej województwa łódzkiego (116)</li> </ul> <p>Kolizja z buforem 1 km:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Likwidacja wykluczenia komunikacyjnego w Łódzkiem – modernizacja dróg wojewódzkich w celu zwiększenia dostępności do sieci kolejowej i PKS (odcinki: 707 Nowy Kawęczyn – Wołuczca, Kurzeszyn - Rawa Mazowiecka) (74)</li> </ul>
---	--

## 19. DOLINA DOLNEJ PILICY PLH140016

Rozporządzenie Ministra Środowiska z 8 czerwca 2017 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Dolina Dolnej Pilicy PLH140016

(Dz.U. z dnia 21.07.2017 r., poz. 1402)

Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 31 marca 2014 r.

w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Pilicy PLH140016

(Dz.U.W.Ł. z dnia 9 kwietnia 2014 r., poz. 1661 ze zm.)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
<p>3150 Starorzeczca i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami <i>Nymphaeion, Potamion</i>; 4030 Suche wrzosowiska <i>Calluno-Genistion, Pohlio-Callunion, Calluno-Arctostaphyilion</i>; *6120 Ciepłolubne, śródłądowe murawy napiaskowe <i>Koelerion glaucae</i>; 6410 Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe <i>Molinion</i>; 6510 Nizowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie <i>Arrhenatherion elatioris</i>; 7140 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z <i>Scheuchzeria-Caricetea</i>); 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny <i>Galio-Carpinetum, Tilio-Carpinetum</i>; *91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (<i>Salicetum albae</i>, <i>Salicetum albae</i>, <i>Populetum albae</i>, <i>Alnion glutinoso-incanae</i>) i olsy źródłiskowe); 91F0 Łęgowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe <i>Ficario-Ulmetum</i>; *9110 Ciepłolubne dąbrowy <i>Quercetalia pubescenti-petraeae</i>; 1096 Minóg strumieniowy <i>Lampetra planeri</i>; 1130 Boleń <i>Aspius aspius</i>; 1145 Piskorz <i>Misgurnus fossilis</i>; 1146 Koza złotawa <i>Sabanejewia aurata</i>; 1149 Koza <i>Cobitis taenia</i>; 1188 Kumak nizinny <i>Bombina bombina</i>; 1337 Bóbr europejski <i>Castor fiber</i>; 1355 Wydra europejska <i>Lutra lutra</i>; 2503 Brzanka <i>Barbus peloponnesius</i>; 4056 Zatoczek łamliwy <i>Anisus vorticalis</i>; 5339 Różanka <i>Rhodeus sericeus amarus</i>.</p>	<p>-Podniesienie stanu wiedzy na temat rozmieszczenia i stanu, zachowania płatów na terenie obszaru (dla: 3150, 6410, 6510, 91E0, 1337, 1355, 1188, 5339, 1148, 1146, 1149, 4056); -Uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiocie ochrony i o uwarunkowaniach jego ochrony oraz podjęcie stosownych działań w oparciu o nowe dane (dla: 4030, 6120, 7140, 9170, 91F0, 9110, 1096, 1130, 2503).</p>	<p>A03.03 Zaniechanie, brak koszenia; A07 Stosowanie biocydów, hormonów i substancji chemicznych (rolnictwo); D05 Usprawniony dostęp do obszaru; E03.01 Pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych/obiektów rekreacyjnych; F01 Akwakultura słodkowodna; F02.03 Wędkarstwo; F03.02.03 Chwywanie, trucie, kłusownictwo; G01.03 Pojazdy zmotoryzowane; G05.04 Wandalizm; H01.03 Zanieczyszczenie wód ze źródeł punktowych; H01.04 Rozproszone zanieczyszczenia za pośrednictwem przelewów burzowych lub odprowadzenia ścieków komunalnych; H01.05 Rozproszone zanieczyszczenie wód powierzchniowych z powodu działalności związanej z rolnictwem i leśnictwem; H01.08 Rozproszone zanieczyszczenie wód powierzchniowych z powodu ścieków z gospodarstw domowych; H05.01 Odpadki i odpady stałe; I01 Obce gatunki inwazyjne; I02 Problematyczne gatunki rodzime; J03.01 Zmniejszanie lub utrata określonych cech siedliska; K02 Ewolucja biocenotyczna, sukcesja; K02.01 Zmiana składu gatunkowego (sukcesja); K02.03 Eutrofizacja (naturalna); K03.04 Drapieżnictwo; K03.07 Inne formy międzygatunkowej konkurencji wśród zwierząt; L08 Powódź; M01.02 Susze i zmniejszenie opadów; M01.05 Zmiany przepływu wód.</p>	<p>A02.01 Intensyfikacja rolnictwa; A07 Stosowanie biocydów, hormonów i substancji chemicznych (rolnictwo); A08 Nawożenie/nawozy sztuczne; B04 Stosowanie biocydów, hormonów i substancji chemicznych (leśnictwo); E03.01 Pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych/obiektów rekreacyjnych; F01 Akwakultura słodkowodna; F01.01 Intensywna hodowla ryb; G01.01.01 Motorowe sporty wodne; G02 Infrastruktura sportowa i rekreacyjna; H01.08 Rozproszone zanieczyszczenie wód powierzchniowych z powodu ścieków z gospodarstw domowych; H05.01 Odpadki i odpady stałe; I02 Nierodzące gatunki zaborcze; J01.01 Wypalanie; J02.01.02 Osuszanie terenów bagiennych; J02 Spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych; J02.01 Zasypany teren, melioracje i osuszanie – ogólnie; J02.01.03 Wypełnianie rowów, tam, stawów, sadzawek, bagien lub torfianek; J02.02 Usuwanie osadów (mułu); J02.02.01 Bagrowanie/usuwanie osadów limnicznych; J02.03 Regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych; J02.03.02 Regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych; J03.02 Antropogeniczne zmniejszenie spójności siedlisk; K01.03 Wyschnięcie; K02 Ewolucja biocenotyczna, sukcesja; K02.03 Eutrofizacja (naturalna); K05.01 Zmniejszenie płodności/degresja genetyczna (inbredowa) u zwierząt; L08 Powódź (procesy naturalne); M01.02 Susze i zmniejszenie opadów; M02.04 Migracja gatunków.</p>



<p><b>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</b></p>	<p>Kolizja z obszarem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dostosowanie CMK do prędkości 250 km/h Modernizacja linii kolejowej nr 4 - Centralna Magistrala Kolejowa (113)</li> </ul> <p>Kolizja z buforem 1 km:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ "Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 726 na odcinku Inowłódz - węzeł autostradowy S8 w m. Rawa Mazowiecka - I Etap - odcinek Inowłódz - Rzeczycza (realizacja odcinkami)"(66)</li> </ul>
---	--

## 20. LASY SPALSKIE PLH100003

Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 14 lutego 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Lasy Spalskie PLH100003 (Dz.U.W.Ł. z dnia 20 lutego 2014 r., poz. 740 ze zm.)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
<p>9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny <i>Galio-Carpinetum</i>, <i>Tilio-Carpinetum</i>; *91D0 bory i lasy bagienne <i>Vaccinio uliginosi Betuletum pubescentis</i>, <i>Vaccinio uliginosi Pinetum</i>, <i>Pino mugo-Sphagnetum</i>, <i>Sphagno girgensohnii-Piceetum</i>) i brzożowo-sosnowe bagienne lasy borealne; *91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe <i>Salicetum albo-fragilis</i>, <i>Populetum albae</i>, <i>Alnion glutinoso-incanae</i> i olsy źródłiskowe; *91I0 ciepłolubne dąbrowy <i>Quercetalia pubescenti-petraeae</i>; 6430 Ziołorośla górskie (<i>Adenostylyon alliariae</i>) i ziołorośla nadrzeczne (<i>Convolvuletalia se-pium</i>) *1084 pachnica dębowa <i>Osmoderma eremita</i>; 1308 mopek <i>Barbastella barbastellus</i>; 1323 nocek Bechsteina <i>Myotis bechsteinii</i>; 1324 nocek duży <i>Myotis myotis</i>.</p>	<p><b>Dla 9170:</b> -Zwiększenie powierzchni siedliska w granicach obszaru poprzez stopniową przebudowę drzewostanów w kierunku zgodnym z wymogami siedliska; -Zwiększenie ilości martwego drewna leżącego i stojącego (&gt;3m długości i 50cm grubości); -Zmniejszenie udziału sosny, brzozy i buka w drzewostanach; -Zwiększenie udziału dębu szypułkowego, grabu, klonu, jaworu, lipy w drzewostanach; -Utrzymanie zróżnicowanej struktury wiekowej drzewostanów (następstwo pokoleń) poprzez racjonalne użytkowanie rębne drzewostanów poza rezerwatami z zastosowaniem rębni złożonych; -Utrzymanie lub odtworzenie piętrowej budowy drzewostanów; -Zmniejszenie udziału gatunków inwazyjnych głównie czeremchy amerykańskiej <i>Prunus serotina</i>; -Uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiocie ochrony i uwarunkowaniach jego ochrony oraz podjęcie stosownych działań w oparciu o nowe dane. <b>Dla *91D0:</b> Siedlisko występuje wyłącznie na terenie wyłączonym ze sporządzenia planu zadań ochronnych – rezerwat przyrody „Gać Spalska”. Cele działań ochronnych zostały określone w Zarządzeniu Nr 44/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 28 listopada 2013 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Gać Spalska” (Dz.U.W.Ł. z 2013 r., poz. 5121) <b>Dla *91E0:</b> -Utrzymanie aktualnego arealu siedliska na poziomie około 192 ha; -Utrzymanie właściwych stosunków wodnych; -Zwiększenie ilości martwego drewna leżącego i stojącego (&gt;3m długości i 50cm grubości); -Utrzymanie zróżnicowanej struktury wiekowej drzewostanów (następstwo pokoleń) poprzez racjonalne użytkowanie rębne drzewostanów poza rezerwatami z zastosowaniem rębni pełnej IC i IB oraz rębni złożonych; -Zachowanie właściwego stanu siedlisk łągowo-jesionowo-olszowych poprzez użytkowanie rębne (rębnie pełne i złożone, właściwe składy gatunkowe upraw – poza rezerwatami), zabiegi stabilizujące: (poprawki, CW, CP, TW), ochronę odtwarzającą i stabilizującą (trzebież regulująca skład gatunkowy) oraz objęcie ochroną zachowawczą fragmentów siedliska w dobrym stanie i nieznacznie zniekształconych, w których zachodzące procesy zmierzają w kierunku uzyskania optymalnej struktury i składu zbiorowiska; -Uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiocie ochrony i uwarunkowaniach jego ochrony oraz podjęcie stosownych działań w oparciu o nowe dane.</p>	<p>A11 Inne rodzaje praktyk rolniczych, nie wymienione powyżej; B02.04 Usuwanie martwych i umierających drzew; B07 Inne rodzaje praktyk leśnych, nie wymienione powyżej; E03.01 Pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych/obiektów rekreacyjnych; G01 Sporty i różne formy czynnego wypoczynku i rekreacji, uprawiane w plenerze; G05.04 Wandalizm; G05.07 Niewłaściwie realizowane działania ochronne lub ich brak; I01 Obce gatunki inwazyjne; J02.05 Modyfikowanie funkcjonowania wód – ogólnie; J03.01 Zmniejszenie lub utrata określonych cech siedliska; K02.01 Zmiana składu gatunkowego (sukcesja); K03 Międzygatunkowe interakcje wśród zwierząt; K04 Międzygatunkowe interakcje wśród roślin.</p>	<p>A11 Inne rodzaje praktyk rolniczych, nie wymienione powyżej; B02.01 Odnawianie lasu po wycince (nasadzenia); B04 Stosowanie biocydów, hormonów i substancji chemicznych (leśnictwo); B07 Inne rodzaje praktyk leśnych, nie wymienione powyżej; C03.03 Produkcja energii wiatrowej; E06.01 Zasypanie budynków i obiektów wybudowanych przez człowieka; E06.02 Odbudowa, remont budynków; F03.01.01 Szkody spowodowane przez zwierzyńcę łowną (nadmierna gęstość populacji); G05.04 Wandalizm; J02.01 Zasypanie terenu, melioracje i osuszanie – ogólnie; J02.01.02 Osuszanie terenów morskich, ujściowych, bagiennych; J02.05 Modyfikowanie funkcjonowania wód – ogólnie; J03.01 Zmniejszenie lub utrata określonych cech siedliska; K03 Międzygatunkowe interakcje wśród zwierząt; K03.03 Zawleczenie choroby (patogeny mikrobowe); M01.02 Susze i zmniejszenie opadów.</p>

	<p><b>Dla *9110:</b> -Zahamowanie lub spowolnienie procesów eutrofizacji siedliska; -Utrzymanie aktualnej powierzchni siedliska na poziomie około 46 ha; -Ograniczenie ekspansji niecierpka drobnokwiatowego; Zachowanie właściwego stanu siedliska świetlistej dąbrowy poprzez stosowanie właściwych metod gospodarowania (rębni częściowej gniazdowej IID), odpowiedniego dla siedliska składu gatunkowego uprawy oraz zabiegi stabilizujące (poprawki, CW, CP).</p> <p><b>Dla 6430:</b> Uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiocie ochrony i uwarunkowaniach jego ochrony oraz podjęcie stosownych działań w oparciu o nowe dane.</p> <p><b>Dla 1308, 1323, 1324:</b> -Utrzymanie dogodnych warunków zimowania nietoperzy w schronie kolejowym w Konewce poprzez zachowanie aktualnego sposobu użytkowania; -Uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiotach ochrony i uwarunkowaniach ich ochrony (rozpoznanie i ochrona kolonii rozrodczych w granicach Obszaru Natura 2000 Lasy Spalskie PLH100003 - na strychach budynków, za okiennicami, w dziuplach); -Utrzymanie proekologicznej gospodarki leśnej, sprzyjającej nietoperzom poprzez: - ochronę drzew dziuplastych oraz płatów siedlisk 9160, 9170, 91D0, 91E0, 91F0, 91I0, - ograniczenie chemicznego zwalczania owadów (ograniczenie do niezbędnego minimum stosowania nieselektywnych środków owadobójczych), - tworzenie sztucznych schronień w miejscach gdzie brakuje naturalnych odpowiedników (rozieszczanie skrzynek dla nietoperzy w młodszych drzewostanach); -Minimalizacja ryzyka wystąpienia „syndromu białego nosa”.</p> <p><b>Dla *1084:</b> -Zachowanie aktualnych i potencjalnych siedlisk gatunku; Zachowanie lub odtworzenie łączności stanowisk (metapopulacji); -Utrzymanie siedlisk w dłuższej perspektywie (stosowanie nasadzeń drzew); -Uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiocie ochrony i uwarunkowaniach jego ochrony oraz podjęcie stosownych działań w oparciu o nowe dane.</p>		
Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000	<p>Kolizja z buforem 1 km:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prace na ciągu linii 22, 25 i 26 na odcinku Koluszki - Tomaszów Maz. - Radom – Łuków (97)</li> </ul>		

## 21. ŁĄKI CIEBŁOWICKIE

### PLH100035

Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 6 lutego 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Łąki Ciebłowickie PLH100035 (Dz.U.W.Ł. z dnia 10 lutego 2014 r., poz. 550 ze zm.)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
3150 starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z <i>Nympheion</i> , <i>Potamion</i> ; 6430 ziołorośla górskie <i>Adenostylin alliariae</i> i ziołorośla nadrzeczne <i>Convolvuletalia sepium</i> ; 6510 nizinowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie <i>Arrhenatherion elatioris</i> ; 9170 łąki środkowoeuropejski	-Poprawa stanu zachowania siedliska (U1) w kierunku właściwego (FV), poprzez ograniczenie eutrofizacji i zarastania (dla: 3150, 1166); -Poprawa stanu zachowania siedliska (U1) w kierunku właściwego (FV), poprzez eliminację roślin inwazyjnych (dla: 6430); -Poprawa stanu złego (U2) w kierunku właściwego (FV), w tym przejściowe osiągnięcie stanu niezadawalającego (U1) poprzez utrzymanie / przywrócenie ekstensywnego użytkowania łąk (dla: 6510, 1188, 6177, 1060, 6179);	A02 Zmiana sposobu uprawy; A02.01 Intensyfikacja rolnictwa; A02.03 Usuwanie trawy pod grunty orne; A03.03 Zaniechanie/brak koszenia; E03.01 Pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych/obiektów rekreacyjnych; F02.03 Wędkarstwo; G05.01 Wydeptywanie, nadmierne użytkowanie; G05.04 Wandalizm;	A02.03 Usuwanie trawy pod grunty orne; A07 Stosowanie biocydów, hormonów i substancji chemicznych (rolnictwo); A08 Nawożenie/nawozy sztuczne; B01 Zalesianie terenów otwartych; B02.02 Wycinka lasu; B07 Inne rodzaje praktyk leśnych nie wymienione powyżej; D01.02 Drogi, autostrady;

<p>i subkontynentalny <i>Galio-Carpinetum</i>, <i>Tilio-Carpinetum</i>; *91E0 łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe <i>Salicetum albo-fragilis</i>, <i>Populetum albae</i>, <i>Alnion glutinoso-incanae</i> i olsy źródłiskowe; 1037 trzepla zielona <i>Ophiogomphus cecilia</i>; 1060 czerwonończyk nieparek <i>Lycena dispar</i>; 1166 traszka grzebieniasta <i>Triturus cristatus</i>; 1188 kumak nizinny <i>Bombina bombina</i>; 1337 bóbr europejski <i>Castor fiber</i>; 1355 wydra <i>Lutra lutra</i>; 5339 różanka <i>Rhodeus sericeus amarus</i>.</p>	<p>-Poprawa warunków do rozmnażania się gatunku poprzez reintrodukcję mały z rodziny <i>Unionidae</i> (dla: 5339); Odtwarzanie siedliska poprzez mechaniczne usunięcie osadu z dna starorzeczy (dla: 3150); -Odtworzenie stanowisk krwiściagu lekarskiego <i>Sanguisorba officinalis</i> (dla: 6177, 6179); -Odbudowa odpowiedniej struktury i funkcji siedliska w zakresie obecności martwego drewna i struktury drzewostanów poprzez ochronę bierną i/lub odpowiednie użytkowanie (dla *91E0); -Odbudowa odpowiedniego charakteru siedliska poprzez dostosowanie składu gatunkowego 9170; -Utrzymanie właściwych stosunków wodnych (dla: 3150, *91E0); -Utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) (dla:1337, 1355); Utrzymanie stanowisk z krwiściagiem lekarskim <i>Sanguisorba officinalis</i> (dla: 1677, 6179); -Zachowanie siedliska gatunku w nie pogorszonym stanie (FV) 1037; -Uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiocie ochrony i uwarunkowaniach jego ochrony oraz podjęcie stosownych działań w oparciu o nowe dane (dla: 1037, 1060, 1166, 1188, 5339, 6177, 6179);</p>	<p>H01 Zanieczyszczenie wód powierzchniowych (limnicznych, lądowych, morskich i słonawych); H05.01 Odpadki i odpady stałe; J02 Spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych; J02.01 Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie – ogólnie; J02.01.03 Wypełnianie rowów, tam, stawów, sadzawek, bagien lub torfianek; J02.05 Modyfikowanie funkcjonowania wód – ogólnie; K01.02 Zamulenie; K02 Ewolucja biocenotyczna, sukcesja; K02.03 Eutrofizacja (naturalna).</p>	<p>F03.02.03 Chwytywanie, trucie, kłusownictwo; G05.11 Śmierć lub uraz w wyniku kolizji; H01 Zanieczyszczenie wód powierzchniowych (limnicznych, lądowych, morskich i słonawych); J02 Spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych; J02.01 Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie – ogólnie; J02.01.03 Wypełnianie rowów, tam, stawów, sadzawek, bagien lub torfianek; J02.02 Usuwanie osadów (mułu...); J02.03 Regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych; J02.12 Tamy, wały, sztuczne plaże – ogólnie; K03.05 Antagonizm ze zwierzętami introdukowanymi.</p>
<p><b>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</b></p>	<p>Kolizja z buforem 1 km:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozbudowa drogi krajowej nr 48 w m. Tomaszów Mazowiecki (18)</li> </ul>		

## 22. NIEBIESKIE ŹRÓDŁA

### PLH100005

Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 14 października 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Niebieskie Źródła PLH100005

(Dz.U. z dnia 15.11.2021 r., poz. 2051)

Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 15 lutego 2019 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Niebieskie Źródła PLH100005

(Dz.U.W.Ł. z dnia 20 lutego 2019 r., poz. 1005)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
<p>3150 starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami <i>Nympheion</i>, <i>Potamion</i>; *91E0 łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe <i>Salicetum albae</i>, <i>Populetum albae</i>, <i>Alnion glutinoso-incanae</i> i olsy źródłiskowe.</p>	<p>Utrzymanie obecnego, właściwego stanu ochrony siedliska (FV) dla 3150; Zachowanie siedliska w obecnym stanie (U2) na łącznej powierzchni minimum 7 ha dla *91E0;</p>	<p>D01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe; E03 Odpady; ścieki; I01 Obce gatunki inwazyjne; I02 Problematyczne gatunki rodzime; K02.03 Eutrofizacja (naturalna); K02.01 Zmiana składu gatunkowego (sukcesja).</p>	<p>D01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe; I02 Problematyczne gatunki rodzime; J02 Spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych; K02.01 Zmiana składu gatunkowego (sukcesja); K02.03 Eutrofizacja (naturalna).</p>
<p><b>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</b></p>	<p>Zadania inwestycyjne nie kolidują z obszarem NATURA 2000</p>		

## 23. LASY SMARDZEWICKIE(2)

### PLH100024

Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 16 grudnia 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Lasy Smardzewickie PLH100024

(Dz.U. z dnia 4.02.2022 r., poz. 272)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
<p>9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny <i>Galio-Carpinetum</i>, <i>Tilio-Carpinetum</i>;</p>	<p>- Ochrona populacji dziko występujących ptaków lub siedlisk przyrodniczych lub gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty; - Wspieranie zachowania różnorodności</p>	<p>m.in.: A03 Koszenie/ściananie trawy; A05.01 Hodowla zwierząt; B Leśnictwo; D01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe;</p>	

91F0 łęgowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe <i>Ficario-Ulmetum</i> ; 91P0 wyżynny jodłowy bór mieszany <i>Abietetum polonicum</i> ; *1084 pachnica dębowa <i>Osmoderma eremita</i> .	biologicznej przy uwzględnieniu wymagań gospodarczych, społecznych, kulturowych i regionalnych.	D01.02 Drogi, autostrady; D01.04 Drogi kolejowe, w tym TGV; F03.01 Polowanie; F04 Pozyskiwanie/usuwanie roślin łądowych-ogólnie.	
<b>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</b>	Kolidują z buforem 1 km: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Tomaszów Mazowiecki - Skarżysko Kamienna (85)</li> </ul>		

#### 24. LUBIASZÓW W PUSZCZY PILICKIEJ(1)

##### PLH100026

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 13 marca 2018 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Lubiaszów w Puszczy Pilickiej PLH100026 (Dz.U. z dnia 15.05.2018 r., poz. 905)  
Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi Nr 22/2011 z dnia 31 marca 2011 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody Lubiaszów (Dz.U.W.Ł. z dnia 14.04.2011 r. Nr 102, poz. 863)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
9170 grąd subkontynentalny <i>Tilio-Carpinetum</i> ; *91E0 łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe <i>Salicetum albae</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> ; 91P0 jodłowy bór świętokrzyski (wyżynny jodłowy bór mieszany) <i>Abietetum polonicum</i> .	Zachowanie naturalnych zbiorowisk leśnych, w szczególności z udziałem jodły występującej tu przy północnej granicy zasięgu (oraz stanowisk rzadkich gatunków roślin chronionych, jak też licznych pomnikowych dębów). Cel ten jest zbieżny z celem ochrony obszaru Natura 2000 w części pokrywającej się z rezerwatem. Trwała ochrona siedlisk przyrodniczych lub odtworzenie ich właściwego stanu.	Obecność gatunków roślin obcych, inwazyjnych. Niekorzystne zmiany w drzewostanach sąsiadujących z rezerwatem.	
<b>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</b>	Zadania inwestycyjne nie kolidują z obszarem NATURA 2000		

#### 25. DOLINA CZARNEJ

##### PLH260015

Rozporządzenie Ministra Środowiska z 18 czerwca 2018 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Dolina Czarnej PLH260015 (Dz.U. z dnia 13.08.2018 r., poz. 1551)  
Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 29 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Czarnej PLH260015 (Dz.U.W.Ł. z dnia 13 maja 2014 r., poz. 2136 ze zm.)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
2330 wydmy śródlądowe z murawami napiaskowymi <i>Corynephorus</i> , <i>Agrostis</i> ; 3150 starorzeczca i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z <i>Nympheion</i> , <i>Potamion</i> ; 3260 nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników <i>Ranunculion fluitantis</i> ; 4030 suche wrzosowiska <i>Calluno-Genistion</i> , <i>Pohlio-Callunion</i> , <i>Calluno-Acrostaphyilion</i> ; *6230 górskie i niżowe murawy bliźniczkowe ( <i>Nardion</i> -płaty bogate florystycznie); 6410 zmiennowilgotne łąki trzęślicowe <i>Molinion</i> ; 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie <i>Arrhenatherion elatioris</i> ; 7140 torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z <i>Scheuchzeria-Caricetea</i> );	-Poprawa stanu siedliska (dla 2330, 3150, 3260, 4030, *6230, 6410, 6510, 7150, 9110, *91E0, 91P0, 91T0, 6177, 1060, 1065); -Ograniczenie postępu sukcesji naturalnej dla 2330 i 4030; -Ograniczanie występowania gatunków obcych dla *91E0; -Eliminacja zanieczyszczenia gleb (zaśmiecienia) dla 2330; -Utrzymanie otwartego charakteru siedliska (dla: 4030, 7140, 7150, *91D0); -Utrzymanie lub przywrócenie tradycyjnej gospodarki łąkarskiej (dla: 6410, 6510); -Utrzymanie lub przywrócenie otwartego charakteru siedliska dla 7140; -Utrzymanie obecnego stanu siedlisk dla 1037; -Utrzymanie obecnego stanu zachowania znanego stanowiska dla 1324; -Utrzymanie obecnego stanu zachowania dla 1337 i 1355, -Ochrona gleb przed zanieczyszczeniem (zaśmiecienie) dla 4030; -Przywrócenie ekstensywnego użytkowania dla *6230; -Zwiększenie zasobów martwego drewna w lesie (dla: 9110, *91E0, 91P0); -Przeciwdziałanie zaśmieceniom dla *91E0;	A02.03 Usuwanie trawy pod grunty orne; A03.03 Zaniechanie/brak koszenia; A04.03 Zarzucanie pasterstwa, brak wypasu; B02 Gospodarka leśna i plantacyjna i użytkowanie lasów i plantacji; B02.04 Usuwanie martwych i umierających drzew; E03.01 Pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych; G05.01 Wydeptywanie, nadmierne użytkowanie; I01 Obce gatunki inwazyjne; J02.01 Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie-ogólnie; J02.03 Regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych; K01.02 Zamulenie; K02.01 Zmiana składu gatunkowego (sukcesja).	B01.01 Zalesianie terenów otwartych (drzewa rodzime); B02.04 Usuwanie martwych i umierających drzew; D01.02 Drogi, autostrady; E01.03 Zabudowa rozproszona; E06.02 Odbudowa, remont budynków; F05.04 Kłusownictwo; G05.11 Śmierć lub uraz w wyniku kolizji; H01 Zanieczyszczenie wód powierzchniowych; J02.01 Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie-ogólnie; J02.01.03 Wypełnianie rowów, tam, stawów, sadzawek, bagien lub torfianek; J02.03 Regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych; J02.03.02 Regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych; K01.03 Wyschnięcie zbiornika; K02.01 Zmiana składu gatunkowego (sukcesja); K02.03 Eutrofizacja (naturalna).

<p>7150 obniżenia na podłożu torfowym z roślinnością ze związku <i>Rhynchosporion</i>; 9110 kwaśne buczyny <i>Luzulo-Fagetum</i>; *91D0 bory i lasy bagienne (<i>Vaccinio uliginosi-Betuletum pubescentis</i>, <i>Vaccinio uliginosi Pinetum</i>, <i>Pino mugo-Sphagnetum</i>, <i>Sphagno girgensohnii-Piceetum</i>) i brzoźowo-sosnowe bagienne lasy borealne; *91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe <i>Salicetum albo-fragilis</i>, <i>Populetum albae</i>, <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> i olsy źródliskowe; 91P0 wyżyny jodłowy bór mieszany <i>Abietetum polonicum</i>; 91T0 sosnowy bór chrobotkowy <i>Cladonia-Pinetum</i> i chrobotkowa postać <i>Peucedano-Pinetum</i>; 1032 skójką gruboskorupowa <i>Unio crassus</i>; 1037 trzepla zielona <i>Ophiogomphus cecilia</i>; 1042 zalotka większa <i>Leucorrhinia pectoralis</i>; 1060 czerwonończyk nieparek <i>Lycaena dispar</i>; 1065 przepłotka aurinia <i>Euphydryas (Eurodryas, Hypodryas) aurinia</i>; 1098 minogi czarnomorskie <i>Eudantomyzon spp.</i>; 1145 piskorz <i>Misgurnus fossilis</i>; 1149 koza <i>Cobitis taenia</i>; 1163 głowacz białopłetwy <i>Cottus gobio</i>; 1166 traszka grzebieniasta <i>Triturus cristatus ((Triturus cristatus cristatus)</i>; 1188 kumak nizinny <i>Bombina bombina</i>; 1308 mopek <i>Barbastella barbastellus</i>; 1324 nocek duży <i>Myotis myotis</i>; 1337 bóbr europejski <i>Castor fiber</i>; 1355 wydra <i>Lutra lutra</i>; 5339 różanka <i>Rhodeus sericeus amarus</i>; 6177 modraszka telejus <i>Maculinea (Phengaris) teleius</i>.</p>	<p>-Kształtowanie właściwej struktury warstwowej (pokrycie podszytu poniżej 10% i zwarcie koron poniżej 50%) dla 91T0; -Uzupełnienie wiedzy o przedmiocie ochrony (dla: 1037, 1042, 6177, 1060, 1065, 1032, 1166, 1188, 1308, 1324, 1098, 5339, 1145, 1149, 1163); -Podniesienie świadomości ekologicznej mieszkańców (dla 2330, 3150, 3260, 4030, *6230, 6410, 6510, 7140, 7150, 9110, *91D0, *91E0, 91P0, 91T0, 1037, 1042, 6177, 1060, 1065, 1032, 1166, 1188, 1308, 1324, 1337, 1355, 1098, 5339, 1145, 1149, 1163);</p>		
<p><b>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</b></p>	<p>Kolizja z obszarem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dostosowanie CMK do prędkości 250 km/h Modernizacja linii kolejowej nr 4 - Centralna Magistrala Kolejowa (113)</li> </ul>		

**26. DOLINA ŚRODKOWEJ PILICY  
PLH100008**

Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 7 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Pilicy PLH100008 (Dz.U.W.Ł. z dnia 12 marca 2014 r., poz. 1235 ze zm.)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
<p>2330 wydmy śródlądowe z murawami napiaskowymi <i>Corynephorus</i>, <i>Agrostis</i>; 3150 starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z <i>Nymphaeion</i>, <i>Potamion</i>; 3270 zalewane muliste brzegi rzek z roślinnością <i>Chenopodion rubri</i> p.p. i <i>Bidention</i> p.p.; 4030 suche wrzosowiska (<i>Calluno-Genistion</i>, <i>Pohlio-Callunion</i>, <i>Calluno-Arctostaphylian</i>); *6120 ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe <i>Koelerion glaucae</i>; 6210 murawy kserotermiczne (<i>Festuco-Brometea</i> i ciepłolubne murawy z <i>Asplenion septentrionalis</i> <i>Festucion pallentis</i>); *6230 górskie i niżowe murawy bliźniczkowe (<i>Nardion</i>-płaty bogate florystycznie); 6430 Ziołorośla górskie <i>Adenostylian alliariae</i> i ziołorośla nadrzeczne <i>Convolvuletalia sepium</i>; 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie <i>Arrhenatherion elatioris</i>; 7140 torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z <i>Scheuchzeria-Caricetea</i>); 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny <i>Galio-Carpinetum</i>, <i>Tilio-Carpinetum</i>; *91D0 bory i lasy bagienne <i>Vaccinio uliginosi-Betuletum pubescentis</i>, <i>Vaccinio uliginosi Pinetum</i>, <i>Pino mugo-Sphagnetum</i>, <i>Sphagno girgensohnii-Piceetum</i>) i brzoźowo-sosnowe bagienne lasy borealne; *91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe <i>Salicetum albo-fragilis</i>, <i>Populetum albae</i>, <i>Alnion glutinoso-incanae</i> i olsy źródłiskowe; 91F0 łągowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe <i>Ficario-Ulmetum</i>; 1032 skójką gruboskorupowa <i>Unio crassus</i>; 1037 trzepla zielona <i>Ophiogomphus cecillia</i>; 1096 minóg strumieniowy <i>Lampetra planeri</i>; 1149 koza <i>Cobitis taenia</i>; 1163 głowacz białopłetwy <i>Cottus gobio</i>; 1166 traszka grzebieniasta <i>Triturus cristatus</i> (<i>Triturus cristatus cristatus</i>); 1188 kumak nizinny <i>Bombina bombina</i>; 1337 bóbr europejski <i>Castor fiber</i>; 1355 wydra <i>Lutra lutra</i>.</p>	<p>-Przywrócenie stanu właściwego (FV) poprzez ograniczenie procesu urbanizacji muraw napiaskowych na wydmach śródlądowych, które wykorzystywane są jako miejsca rekreacji na rzekę dla 2330; -Przywrócenie stanu właściwego (FV) poprzez ograniczenie procesu urbanizacji zbiorników wodnych dla 3150; -Przywrócenie stanu właściwego (FV) poprzez zaniechanie prac hydrotechnicznych i regulacyjnych koryta rzeki dla 3270; -Przywrócenie stanu właściwego (FV) poprzez ograniczenie zarastania wrzosowisk dla 4030; -Przywrócenie stanu właściwego (FV) poprzez ograniczenie zarastania muraw drzewami i krzewami dla 6120; -Przywrócenie stanu właściwego (FV) poprzez czynne ograniczenie zarastania murawy drzewami i krzewami lub wprowadzenie wypasu dla 6210; -Przywrócenie stanu właściwego (FV) poprzez powrót użytkowania łąkowego dla *6230; -Przywrócenie właściwego stanu ochrony płatów siedliska poprzez ograniczenie antropopresji na ich powierzchni dla 6430, *91D0, *91E0; -Przywrócenie właściwego stanu ochrony poprzez ograniczenie sukcesji naturalnej dla 7140; -Przywrócenie właściwego stanu ochrony gatunku poprzez zmianę warunków biotycznych i abiotycznych wynikających z pierwotnej zdolności spływowej koryta rzeki w strefie oddziaływania cofki zbiornika Sulejowskiego dla 1149; -Przywrócenie populacji gatunku do stanu właściwego (FV) – podniesienie wskaźnika liczebności powyżej 10 osobników/1 m biegu rzeki dla 1032; -Przywrócenie populacji gatunku do stanu właściwego (FV) poprzez zwiększenie populacji gatunku do populacji, podawanej jako liczba wylinek na badane stanowisko (50 m odcinek rzeki), 50 lub więcej dla 1037; -Dążenie do przywrócenia właściwego stanu ochrony poprzez ekstensywne użytkowanie łąkarskie lub łąkarsko-pastwiskowe dla 6510; -Dążenie do przywrócenia właściwego stanu ochrony poprzez zwiększenie ilości drzew dziuplastych i martwego drewna na dnie lasu dla 9170; Poprawa struktury i funkcji siedliska poprzez wspieranie gatunków właściwych dla siedliska dla 9170, 91F0; -Utrzymanie populacji gatunku w stanie właściwym (FV) dla 1337 i 1355; -Uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiocie ochrony i uwarunkowaniach jego ochrony oraz podjęcie stosownych działań w oparciu o nowe dane (dla: 2330, 3270, 4030, 6120, 6210, *6230, 6430, 6510, 7140, 9170, *91D0, 91F0, 1166, 1188, 1032, 1037);</p>	<p>A03.03 Zaniechanie/brak koszenia; A04.03 Zarzucenie pasterstwa, brak wypasu; A11 Inny rodzaj praktyk rolniczych; B02.06 Przerzedzenie warstwy drzew; D01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe; D05 Usprawniony dostęp do obszaru; E03.01 Pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych/obiektów rekreacyjnych; F02.03 Wędkarstwo; F03.02.03 Chwytnie, trucie, kłusownictwo; G01.03 Pojazdy zmotoryzowane; G05.01 Wydeptywanie, nadmierne użytkowanie; G05.04 Wandalizm; H01.01 Zanieczyszczenie wód powierzchniowych z zakładów przemysłowych; H01.03 Zanieczyszczenie wód powierzchniowych ze źródeł punktowych; H01.04 Rozproszone zanieczyszczenia za pośrednictwem przelewów burzowych lub odprowadzenia ścieków komunalnych; H01.05 Rozproszone zanieczyszczenie wód powierzchniowych z powodu działalności związanej z rolnictwem i leśnictwem; H01.08 Rozproszone zanieczyszczenie wód powierzchniowych z powodu ścieków z gospodarstw domowych; H05.01 Odpadki i odpady stałe; I01 Obce gatunki inwazyjne; J02.01.03 Wypełnianie rowów, tam, stawów, sadzawek, bagien lub torfianek; J02.12 Tamy, wały, sztuczne plaże-ogólnie; J03.01 Zmniejszenie lub utrata określonych cech siedliska; K01.03 Wychnięcie; K02 Ewolucja biocenotyczna, sukcesja; K02.01 Zmiana składu gatunkowego (sukcesja); K02.04 Zakwaszenie; K.03.04 Drapieźnictwo; M01.02 Susze i zmniejszenie opadów; M01.05 Zmiany przepływu wód</p>	<p>A02 Zmiana sposobu uprawy; A02.01 Intensyfikacja rolnictwa; A02.03 Usuwanie trawy pod grunty orne; A03.01 Intensywne koszenie lub intensyfikacja; A04.01 Wypas intensywny; A07 Stosowanie biocydów, hormonów i substancji chemicznych (rolnictwo); B01 Zalesianie terenów otwartych; B02 Gospodarka leśna i plantacyjna i użytkowanie lasów i plantacji; B02.01 Odnawianie lasu po wycince (nasadzenia); B03 Wycinka lasu; B02.04 Usuwanie martwych i umierających drzew; B03 Eksploatacja lasu bez odnawiania czy naturalnego odrastania; B04 Stosowanie biocydów, hormonów i substancji chemicznych (leśnictwo); C01.03 Wydobywanie torfu; E Urbanizacja, budownictwo mieszkaniowe i handlowe; E03 Odpady, ścieki; F02.01.02 Połowy siecią; F03.02.01 Kolekcjonowanie (owadów, gadów, płazów); G01.01.01 Motorowe sporty wodne; G02 Infrastruktura sportowa i rekreacyjna; G05.01 Wydeptywanie, nadmierne użytkowanie; H01 Zanieczyszczenia wód powierzchniowych (limnicznych, lądowych, morskich, słonawych); J02.01 Zasypanie terenu, melioracje i osuszanie – ogólnie; J02.02.01 Bagrowanie/usuwanie osadów limnicznych; J02.03 Regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych; J02.05 Modyfikowanie funkcjonowania wód-ogólnie; J02.12 Tamy, wały, sztuczne plaże-ogólnie; L08 Powódź (procesy naturalne); M01.02 Susze i zmniejszenie opadów.</p>
<p><b>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</b></p>	<p>Kolizja z obszarem:  <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Budowa drogi S12 Piotrków Trybunalski – Radom, odc. Piotrków Trybunalski – Sulejów (w. Kozenin) (2)</li> </ul> </p>		

**27. OSTOJA PRZEDBORSKA  
PLH260004**

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 13 marca 2018 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Ostoja Przedborska PLH260004 (Dz.U. z dnia 17.05.2018 r., poz. 923)

Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 29 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoja Przedborska PLH260004 (Dz.U.W.Ł. z dnia 30 kwietnia 2014 r., poz. 2015 ze zm.)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
<p>*6210 murawy kserotermiczne (<i>Festuco-Brometea</i> i ciepłolubne murawy z <i>Asplenion septentrionalis</i> <i>Festucion pallentis</i>); 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (<i>Arrhenatherion elatioris</i>); *7110 torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą (żywe); 7140 torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z <i>Schuechzeria-Caricetea</i>); 7150 obniżenia na podłożu torfowym z roślinnością ze związku <i>Rhynchosporion</i>; 9110 kwaśne buczyny <i>Luzulo-Fagetum</i>; 9130 żyzne buczyny (<i>Dentario glandulosae-Fagenion</i>, <i>Galio odorati-Fagenion</i>); 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny <i>Galio-Carpinetum</i>, <i>Tilio-Carpinetum</i>; *91D0 bory i lasy bagienne (<i>Vaccinio uliginosi Betuletum pubescentis</i>, <i>Vaccinio uliginosi Pinetum</i>, <i>Pino mugo-Sphagnetum</i>, <i>Sphagno girgensohnii-Piceetum</i>) i brzoźowo-sosnowe bagienne lasy borealne; *91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (<i>Salicetum albo-fragilis</i>, <i>Populetum albae</i>, <i>Alnion glutinoso-incanae</i>) i olsy źródłiskowe; 91F0 łągowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe <i>Ficario-Ulmetum</i>; *91I0 ciepłolubne dąbrowy <i>Quercetalia pubescenti-petraeae</i>; 91P0 wyżynny jodłowy bór mieszany <i>Abietetum polonicum</i>; 1060 czerwończyk nieparek <i>Lycaena dispar</i>; 1188 kumak nizinny <i>Bombina bombina</i>; 1337 bóbr europejski <i>Castor fiber</i>; 1355 wydra <i>Lutra lutra</i>; 1323 nocek Bechsteina <i>Myotis bechsteinii</i>; 4030 szlaczkoń szafraniec <i>Colias myrmidone</i>.</p>	<p>-Ograniczenie postępu sukcesji naturalnej (ekspansji krzewów i drzew) dla 6210 i 7150; -Przywrócenie i utrzymanie ekstensywnego użytkowania dla 6210; -Utrzymanie tradycyjnej ekstensywnej gospodarki łąkarskiej dla 6510; -Utrzymanie otwartego charakteru siedliska (pokrycie drzew i krzewów mniejsze niż 40%) dla *7110 i 7140; -Stopniowa poprawa struktury i funkcji siedliska na stanowiskach w granicach obszaru dla 9110, 9130, 9170, *91D0, *91E0, 91P0; -Zwiększenie ilości martwych i zamierających drzew w lesie (dla: 9110, 9130, 9170, 91P0); -Ochrona siedliska przed obcymi gatunkami inwazyjnymi i ograniczenie ich występowania dla *91E0; -Uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiocie ochrony i o uwarunkowaniach jego ochrony oraz podjęcie stosownych działań w oparciu o nowe dane (dla: 6510, *7110, 7140, 7150, 91F0, *91I0, 1060, 4030, 1188, 1337, 1355, 1323); -Podniesienie świadomości ekologicznej mieszkańców (dla: 6210, 6510, *7110, 7140, 7150, 9110, 9130, 9170, *91D0, *91E0, 91F0, 9110, 91P0, 1060, 4030, 1188, 1337, 1355, 1323);</p>	<p>A03.03 Zaniechanie/brak koszenia; A04.03 Zarzucenie pasterstwa, brak wypasu; B02 Gospodarka leśna i plantacyjna i użytkowanie lasów i plantacji; B02.04 Usuwanie martwych i umierających drzew; E03.01 Pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych; I01 Obce gatunki inwazyjne; I02 Problematiczne gatunki rodzime; J02.01 Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie-ogólnie; J03.01 Zmniejszenie lub utrata określonych cech siedliska; K02.01 Zmiana składu gatunkowego (sukcesja).</p>	<p>A02.03 Usuwanie trawy pod grunty orne; B02.02 Wycinka lasu (starodrzew); B02.04 Usuwanie martwych i umierających drzew; C01.03 Wydobywanie torfu; F03.02.02 Chwytywanie, trucie, kłusownictwo; G05.01 Wydeptywanie, nadmierne użytkowanie; G05.04 Wandalizm: Rozbieranie tam i żerem; G05.07 Niewłaściwie realizowane działania ochronne lub ich brak; H.01 Zanieczyszczenie wód powierzchniowych; J01 Pożary i gaszenie pożarów; J01.01 Wypalanie (łąk i poboczy); J02.01 Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie – ogólnie; J02.05 Modyfikowanie funkcjonowania wód-ogólnie; K02.01 Zmiana składu gatunkowego (sukcesja).</p>
<p><b>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</b></p>	<p>Zadania inwestycyjne nie kolidują z obszarem NATURA 2000</p>		

**28. DOLINA GÓRNEJ PILICY(2)**  
**PLH260018**

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
<p>2330 wydmy śródładowe z murawami napiaskowymi <i>Corynephorus</i>, <i>Agrostis</i>; 3130 brzegi lub osuszane dna zbiorników wodnych ze zbiorowiskami z <i>Littorelletea</i>, <i>Isoëto-Nanojuncetea</i>; 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami <i>Nymphaeion</i>, <i>Potamion</i>; 3260 nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włośniczników <i>Ranunculion fluitantis</i>; 3270 zalewane muliste brzegi rzek z roślinnością <i>Chenopodion rubri</i> p.p. i <i>Bidention</i> p.p.; 4030 suche wrzosowiska <i>Calluno-Genistion</i>, <i>Pohlio-Callunion</i>, <i>Calluno-Arctostaphylon</i>; *6230 górskie i niżowe murawy bliźniczkowe (<i>Nardion</i>-płaty bogate florystycznie); 6410 zmiennowilgotne łąki trzęślicowe <i>Molinion</i>; 6430 ziołorośla górskie <i>Adenostylion alliariae</i> i ziołorośla nadrzeczne <i>Convolvuletalia sepium</i>; 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie <i>Arrhenatherion elatioris</i>; *7110 torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą (żywe); 7120 torfowiska wysokie zdegradowane, lecz zdolne do naturalnej i stymulowanej regeneracji; 7140 torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z <i>Schuechzeria-Caricetea</i>); 9170 łąk środkowoeuropejski i subkontynentalny <i>Gallo-Carpinetum</i>, <i>Tilio-Carpinetum</i>; *91D0 bory i lasy bagienne (<i>Vaccinio uliginosi Betuletum pubescentis</i>, <i>Vaccinio uliginosi Pinetum</i>, <i>Pino mugo-Sphagnetum</i>, <i>Sphagno girsensohnii-Piceetum</i>) i brzoźowo-sosnowe bagienne lasy borealne; *91E0 łąki wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (<i>Salicetum albo-fragilis</i>, <i>Populetum albae</i>, <i>Alnion glutinosoincanae</i>) i olsy źródliskowe; 91T0 sosnowy bór chrobotkowy <i>Cladonia-Pinetum</i> i chrobotkowa postać <i>Peucedano-Pinetum</i>; 1014 poczwarówka zwężona <i>Vertigo angustior</i>; 1016 poczwarówka jajowata <i>Vertigo moulinsiana</i>; 1032 skójka gruboskorupowa <i>Unio crassus</i>; 1037 trzepla zielona <i>Ophiogomphus cecilia</i>; 1146 koza złotawa <i>Sabanejewia aurata</i>; 1060 czerwończyk nieparek <i>Lycaena dispar</i>; 1082 kreślonek nizinny <i>Graphoderus bilineatus</i>;</p>	<p>- Ochrona populacji dziko występujących ptaków lub siedlisk przyrodniczych lub gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty; - Wspieranie zachowania różnorodności biologicznej przy uwzględnieniu wymagań gospodarczych, społecznych, kulturowych i regionalnych.</p>		



<p>*1084 pachnica dębowa <i>Osmoderma eremita</i>;  1145 piskorz <i>Misgurnus fossilis</i>;  1149 koza pospolita <i>Cobitis taenia</i>;  1163 głowacz białopłetwy <i>Cottus gobio</i>;  1166 traszka grzebieniasta <i>Triturus cristatus</i> (<i>Triturus cristatus cristatus</i>);  1188 kumak nizinny <i>Bombina bombina</i>;  1308 mopek <i>Barbastella barbastellus</i>;  1324 nocek duży <i>Myotis myotis</i>;  1337 bóbr europejski <i>Castor fiber</i>;  1355 wydra <i>Lutra lutra</i>;  2484 minóg ukraiński <i>Eudontomyzon mariae</i>;  4038 czerwończyk fioletek <i>Lycaena helle</i>;  4056 zatoczek łamliwy <i>Anisus vorticulus</i>;  6177 modraszek teleius <i>Maculinea (Phengaris) teleius</i>;  6179 modraszek nausitus <i>Maculinea (Phengaris) nausithous</i>.</p>			
<p><b>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</b></p>	<p>Zadania inwestycyjne nie kolidują z obszarem NATURA 2000</p>		

### 29. WIELKOPOLE JODŁY POD CZARTORIĄ(1)

**PLH100031**

Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 16 grudnia 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Wielkopole – Jodły pod Czartorią PLH100031 (Dz.U. z dnia 2.02.2022 r., poz. 242)

Zarządzenie nr 26/2011 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 31 marca 2011 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody Wielkopole (Dz.U.W.Ł. z dnia 14.04.2011 r. Nr 103, poz. 867)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
<p>9170 Grąd subkontynentalny <i>Tilio-Carpinetum</i>;  91P0 Wyżyny jodłowy bór mieszany <i>Abietetum polonicum</i>.</p>	<p>Zachowanie naturalnego drzewostanu jodłowego z rzadkimi gatunkami roślin w runie, występującego w sąsiedztwie północnej granicy zasięgu jodły. Cel ten jest zbieżny z celem ochrony obszaru Natura 2000 w części pokrywającej się z rezerwatem.  Trwała ochrona siedlisk przyrodniczych lub odtworzenie właściwego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych – w stosunku do przedmiotów ochrony.</p>	<p>Penetracja rezerwatu przez ludzi.  Obecność gatunków roślin obcych, inwazyjnych.  Niekorzystne zmiany stosunków hydrologicznych i wilgotnościowych.  Niekorzystne zmiany w drzewostanach sąsiadujących z rezerwatem.</p>	
<p><b>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</b></p>	<p>Zadania inwestycyjne nie kolidują z obszarem NATURA 2000</p>		

### 30. ŁĄKA W BĘCZKOWICACH

**PLH100004**

Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 17 lutego 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Łąka w Bęczkowicach PLH100004 (Dz.U.W.Ł. z dnia 20 lutego 2014 r., poz. 741)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
<p>3150 Starorzeczca i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z <i>Nymphaeion</i>, <i>Potamion</i>;  6410 Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (<i>Molinion</i>);</p>	<p>-Poprawa istniejącego stanu ochrony siedliska (U1) w kierunku właściwego (FV), poprzez ograniczenie eutrofizacji i zarastania oraz mechaniczne usunięcie osadu z dna starorzeczcy dla 3150;  -Poprawa stanu zachowania siedliska (U1) w kierunku właściwego (FV), poprzez</p>	<p>B03 Eksploatacja lasu bez odnowienia czy naturalnego odrastania;  J02.05 Modyfikowanie funkcjonowania wód–ogólnie;  K01 Abiotyczne procesy naturalne;</p>	<p>A02 Zmiana sposobu uprawy;  A04.01 Wypas intensywny;  A07 Stosowanie biocydów, hormonów i substancji chemicznych (rolnictwo);  A08 Nawożenie (nawozy sztuczne);</p>

<p>*91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (<i>Salicetum alba-fragilis</i>, <i>Populetum albae</i>, <i>Alnion glutinoso-incanae</i>) i olsy źródłiskowe; 7140 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z <i>Scheuchzeria-Caricetea</i>); 7230 Górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk; 1903 lipiennik Loesela <i>Liparis loeselii</i>.</p>	<p>zastosowanie (wznowienie) końskiego użytkowania oraz wykarczowanie zarosli wierzbowych (dla: 7140 i 7230, 1903); Utrzymanie właściwych stosunków wodnych (dla: 7140, *91E0, 7230, 1903); Zachowanie siedliska w niepogorszonym stanie (U1) dla *91E0; Uzupelnienie stanu wiedzy o przedmiocie ochrony i uwarunkowaniach jego ochrony oraz podjęcie stosownych działań w oparciu o nowe dane (dla: 7140, 7230, 1903);</p>	<p>K02 Ewolucja biocenotyczna, sukcesja; K02.03 Eutrofizacja.</p>	<p>B01 Zalesianie terenów otwartych; C01.03 Wydobywanie torfu; E03.01 Pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych/obiektów rekreacyjnych; F04.01 Płdowanie stanowisk roślin; G05.01 Wydeptywanie, nadmierne użytkowanie; H01 Zanieczyszczenia wód powierzchniowych (limnicznych, lądowych, morskich i słonawych); H05.01 Odpadki i odpady stałe; J02 Spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych; J02.01 Zасыpywanie terenu, melioracje i osuszanie-ogólnie; J02.01.03 Wypełnianie rowów, tam, stawów, sadzawek, bagien lub torfianek; K01.03 Wyschnięcie; K01.04 Zatopienie; K02 Ewolucja biocenotyczna, sukcesja; K02.03 Eutrofizacja.</p>
<p><b>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</b></p>		<p>Zadania inwestycyjne nie kolidują z obszarem NATURA 2000</p>	

### 31. DĄBROWY W MARIANKU(2) PLH100027

Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 16 grudnia 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Dąbrowy w Marianku PLH100027 (Dz.U. z dnia 9.02.2022 r., poz. 331)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
<p>9190 kwaśne dąbrowy (<i>Quercion robori-petraeae</i>); *9110 ciepłolubne dąbrowy (<i>Quercetalia pubescenti-petraeae</i>).</p>	<p>- Ochrona populacji dziko występujących ptaków lub siedlisk przyrodniczych lub gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty; - Wspieranie zachowania różnorodności biologicznej przy uwzględnieniu wymagań gospodarczych, społecznych, kulturowych i regionalnych</p>	<p>A01 Uprawa; B Leśnictwo; D01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe; D01.02 Drogi, autostrady; F04 Pozyskiwanie/ usuwanie roślin lądowych-ogólnie.</p>	
<p><b>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</b></p>		<p>Zadania inwestycyjne nie kolidują z obszarem NATURA 2000</p>	

### 32. LASY GORZKOWICKIE(2) PLH100020

Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 16 grudnia 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Lasy Gorzkowickie PLH100020 (Dz.U. z dnia 9.02.2022 r., poz. 330)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
<p>9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (<i>Gallio-Carpinetum</i>, <i>Tilio-Carpinetum</i>); *91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (<i>Salicetum alba-fragilis</i>, <i>Populetum albae</i>, <i>Alnion glutinoso-incanae</i>) i olsy źródłiskowe.</p>	<p>- Ochrona populacji dziko występujących ptaków lub siedlisk przyrodniczych lub gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty; - Wspieranie zachowania różnorodności biologicznej przy uwzględnieniu wymagań gospodarczych, społecznych, kulturowych i regionalnych</p>	<p>A01 Uprawa; A03 Koszenie/ścianianie trawy; D01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe; D01.02 Drogi, autostrady; F04 Pozyskiwanie/ usuwanie roślin lądowych-ogólnie; J01 Pożary i gaszenie pożarów.</p>	
<p><b>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</b></p>		<p>Zadania inwestycyjne nie kolidują z obszarem NATURA 2000</p>	

**33. LAS DĘBOWIEC(2)****PLH100023**

Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 16 grudnia 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Las Dębowiec PLH100023 (Dz.U. z dnia 9.02.2022 r., poz. 319)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny <i>Galio-Carpinetum</i> , <i>Tilio-Carpinetum</i> ; *91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe ( <i>Salicetum alba-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnion glutinoso-incanae</i> ) i olsy źródłiskowe; 91F0 łągowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe <i>Ficario-Ulmetum</i> .	- Ochrona populacji dziko występujących ptaków lub siedlisk przyrodniczych lub gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty; - Wspieranie zachowania różnorodności biologicznej przy uwzględnieniu wymagań gospodarczych, społecznych, kulturowych i regionalnych	m.in.: B Leśnictwo; D01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe; D01.02 Drogi, autostrady; F04 Pozyskiwanie/ usuwanie roślin łądowych-ogólnie.	
<b>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</b>	Kolidują z buforem 1 km: ▪ Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 785 na odcinku Silnica – Silnica (70)		

**34. TORFOWISKA ŻYTNO-EWINA(2)****PLH100030**

Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 16 grudnia 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Torfowiska Żytno-Ewina PLH100030 (Dz.U. z dnia 4.01.2022 r., poz. 15)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
7120 torfowiska wysokie zdegradowane, lecz zdolne do naturalnej i stymulowanej regeneracji; 7140 torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością <i>Scheuchzeria-Caricetea</i> ); *91D0 bory i lasy bagienne ( <i>Vaccinio uliginosi Betuletum pubescentis</i> , <i>Vaccinio uliginosi Pinetum</i> , <i>Pino mugo-Sphagnetum</i> , <i>Sphagno girgensohnii-Piceetum</i> ) i brzoźowo-sosnowe bagienne lasy borealne.	- Ochrona populacji dziko występujących ptaków lub siedlisk przyrodniczych lub gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty; - Wspieranie zachowania różnorodności biologicznej przy uwzględnieniu wymagań gospodarczych, społecznych, kulturowych i regionalnych.	m.in.: B Leśnictwo; D01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe; D01.02 Drogi, autostrady; F04 Pozyskiwanie/ usuwanie roślin łądowych-ogólnie; G01.02 Turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotywowanych.	
<b>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</b>	Zadania inwestycyjne nie kolidują z obszarem NATURA 2000		

**35. CISY W JASIENIU(1)****PLH100018**Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 lutego 2017 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Cisy w Jasieniu PLH100018 (Dz.U. z dnia 17.03.2017 r., poz. 575)  
Zarządzenie nr 38/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 26 czerwca 2013 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody Jasień (Dz.U.W.Ł. z dnia 5 lipca 2013 r., poz. 3528)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
*91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe ( <i>Salicetum alba-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnion glutinoso-incanae</i> ) i olsy źródłiskowe.	Zachowanie stanowiska naturalnego występowania cisa pospolitego <i>Taxus baccata</i> . Trwała ochrona siedlisk przyrodniczych lub odtworzenie ich właściwego stanu.	Przecięcie rezerwatu drogą publiczną i związane z tym zwiększone zagrożenie penetracją ludzi. Antropopresja na rezerwat (zewnętrzne).	Zaburzenia reżimu hydrologicznego w rezerwacie, polegające głównie na stopniowym przesuszaniu terenu rezerwatu jak i terenów go otaczających, spowodowane w szczególności gospodarką na graniczących z rezerwatem stawach rybnych. Zamieranie cisa w wyniku nadmiernego zacienienia.

Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000	Zadania inwestycyjne nie kolidują z obszarem NATURA 2000
---	--

### 36. ŚWIĘTE ŁUGI(2)

#### PLH100036

Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 16 grudnia 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Święte Ługi PLH100036 (Dz.U. z dnia 9.02.2022 r., poz. 323)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
*7110 torfowiska wysokie z roślinnością torfowiczą (żywe); 7120 torfowiska wysokie zdegradowane, lecz zdolne do naturalnej i stymulowanej regeneracji; 91D0 bory i lasy bagienne ( <i>Vaccinio uliginosi Betuletum pubescentis</i> , <i>Vaccinio uliginosi Pinetum</i> , <i>Pino mugo-Sphagnetum</i> , <i>Sphagno girgensohnii-Piceetum</i> ) i brzoźowo-sosnowe bagienne lasy borealne; 1042 zalotka większa <i>Leucorrhinia pectoralis</i> ; 1166 traszka grzebieniasta <i>Triturus cristatus</i> ( <i>Triturus cristatus cristatus</i> ); 1188 kumak nizinny <i>Bombina bombina</i> .	- Ochrona populacji dziko występujących ptaków lub siedlisk przyrodniczych lub gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty - Wspieranie zachowania różnorodności biologicznej przy uwzględnieniu wymagań gospodarczych, społecznych, kulturowych i regionalnych.	B Leśnictwo; B02.02 Wycinka lasu; B02.03 Usuwanie podszytu; B02.04 Usuwanie martwych i umierających drzew; C01.04.01 Kopalnie odkrywkowe; D01.01 Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe; E03.01 Pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych/obiektów rekreacyjnych; F02.03 Wędkarstwo; F03.01 Połowanie; F03.02.03 Chwytnie, trucie, kłusownictwo.	
Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000	Zadania inwestycyjne nie kolidują z obszarem NATURA 2000		

### 37. GRABIA

#### PLH100021

Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 14 października 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Grabia PLH100021 (Dz.U. z dnia 18.11.2021 r., poz. 2079)

Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 18 lutego 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Grabia PLH100021 (Dz.U.W.ł. z dnia 21 lutego 2014 r., poz. 785 ze zm.)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
3150 starorzeczca i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z <i>Nymphaea</i> , <i>Potamogeton</i> ; 6510 nizinowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie <i>Arrhenatherion elatioris</i> ; *91E0 łąki wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe ( <i>Salicetum alba-fragilis</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnion glutinoso-incanae</i> ) i olsy źródłiskowe; 1032 skójką gruboskorupowa <i>Unio crassus</i> ; 1037 trzepla zielona <i>Ophiogomphus cecilia</i> ; 1042 zalotka większa <i>Leucorrhinia pectoralis</i> ; 1060 czerwończyk nieparek <i>Lycaena dispar</i> ; 2484 minóg ukraiński <i>Eudantomyzon mariae</i> ; 1145 piskorz <i>Misgurnus fossilis</i> ; 1149 koza <i>Cobitis taenia</i> ; 1188 kumak nizinny <i>Bombina bombina</i> ; 1337 bóbr europejski <i>Castor fiber</i> ; 1355 wydra <i>Lutra lutra</i> .	-Poprawa stanu ochrony (U1) w kierunku właściwego (FV), poprzez zachowanie naturalnego reżimu przepływów w rzece Grabia dla 3150, 1042, 1188; -Poprawa stanu ochrony (U2) w kierunku właściwego (FV), w tym przejściowe osiągnięcie stanu niezadawalającego (U1), poprzez właściwe (ekstensywne) użytkowanie płątów siedlisk dla 6510; -Poprawa stanu ochrony gatunku (U2) w kierunku właściwego (FV), w tym przejściowe osiągnięcie stanu niezadawalającego (U1), poprzez zachowanie naturalnych procesów hydromorfologicznych w korycie rzeki Grabia oraz poprawę jakości wód rzeki dla 1032; -Poprawa stanu ochrony (U1) siedliska poprzez ochronę zachowawczą oraz zapewnienie naturalnego reżimu przepływów w rzece Grabi dla *91E0; -Poprawa stanu ochrony (U1) w kierunku właściwego (FV), poprzez zachowanie naturalnych procesów hydromorfologicznych w korycie rzeki Grabia dla 1037; -Poprawa stanu ochrony (U1) w kierunku właściwego (FV), poprzez zachowanie panujących warunków wodnych w obrębie siedlisk gatunku dla 1060;	A03.01 Intensywne koszenie lub intensyfikacja; A03.03 Zaniechanie/brak koszenia; A04.01 Wypas intensywny; D01 Drogi, ścieżki i drogi kolejowe; D01.02 Drogi, autostrady; E03 Odpady, ścieki; E06 Inne rodzaje aktywności człowieka związane z urbanizacją, przemysłem, etc.; F01.01 Intensywna hodowla ryb, intensyfikacja; G05 Inna ingerencja i zakłócenia powodowane przez działalność człowieka; G05.01 Wydeptywanie, nadmierne użytkowanie; H01 Zanieczyszczenie wód powierzchniowych (limnicznych, lądowych, morskich i słonawych); H01.02 Zanieczyszczenie wód powierzchniowych z przelewów burzowych; H01.04 Rozproszone zanieczyszczenie wód powierzchniowych za pośrednictwem przelewów	A02 Zmiana sposobu uprawy; A03.03 Zaniechanie/brak koszenia; A04.03 Zarzucenie pasterstwa, brak wypasu; A05 Hodowla zwierząt (bez wypasu); A08 Nawożenie (nawozy sztuczne); B02 Gospodarka leśna i plantacyjna i użytkowanie lasów i plantacji; B02.02 Wycinka lasu (wycinka, usunięcie wszystkich drzew); B02.04 Usuwanie martwych i umierających drzew; B03 Eksploatacja lasu bez odnawiania czy naturalnego odrastania; E01 Tereny zurbanizowane, tereny zamieszkałe; F01.01 Intensywna hodowla ryb, intensyfikacja; G01 Sporty i różne formy czynnego wypoczynku, rekreacji, uprawiane w plenerze; H01 Zanieczyszczenie wód powierzchniowych (limnicznych, lądowych, morskich i słonawych);

	<p>-Poprawa stanu złego (U2) w kierunku właściwego (FV), w tym przejściowe osiągnięcie stanu niezadawalającego (U1) poprzez poprawę ciągłości biologicznej rzeki dla 1096, 1098;</p> <p>-Utrzymanie stanu właściwego (FV) siedlisk gatunku poprzez zachowanie naturalnego reżimu przepływów w rzece Grabia i roślinności skarp brzegowych dla 1337, 1355;</p> <p>-Przywrócenie stanu właściwego (FV) poprzez poprawę ciągłości biologicznej rzeki dla 1149;</p> <p>-Uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiocie ochrony i uwarunkowaniach jego ochrony oraz podjęcie stosownych działań w oparciu o nowe dane (dla: 4056, 1149, 1096, 1098, 1145, 1188).</p>	<p>burzowych lub odpływów ścieków komunalnych;</p> <p>H01.05 Rozproszone zanieczyszczenie wód powierzchniowych z powodu działalności związanej z rolnictwem i leśnictwem;</p> <p>H01.06 Rozproszone zanieczyszczenie wód powierzchniowych z powodu transportu i infrastruktury niezwiązanych z kanałami/zamiatarkami;</p> <p>H01.09 Zanieczyszczenie wód powierzchniowych z innych źródeł rozproszonych, niewymienionych powyżej;</p> <p>J02 Spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych;</p> <p>J02.05.05 Niewielkie projekty hydroenergetyczne, jazy;</p> <p>J02.06.05 Pobór wód powierzchniowych przez farmy rybne;</p> <p>K01.02 Zamulenie;</p> <p>K01.03 Wyschnięcie;</p> <p>K02 Ewolucja biocenotyczna, sukcesja;</p> <p>K02.03 Eutrofizacja (naturalna);</p> <p>K03 Międzygatunkowe interakcje wśród zwierząt;</p> <p>K03.01 Konkurencja.</p>	<p>H01.01 Zanieczyszczenia wód powierzchniowych z zakładów przemysłowych;</p> <p>H01.03 Inne zanieczyszczenie wód powierzchniowych ze źródeł punktowych;</p> <p>J02 Spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych;</p> <p>J02.01 Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie-ogólnie;</p> <p>J02.02 Usuwanie osadów (mułu...);</p> <p>J02.02.01 Bagrowanie/usuwanie osadów limnicznych;</p> <p>J02.03 Regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych;</p> <p>J02.05 Modyfikowanie funkcjonowania wód-ogólnie;</p> <p>J02.05.03 Modyfikowanie akwenów wód stojących;</p> <p>J02.05.04 Zbiorniki wodne;</p> <p>J02.06 Pobór wód z wód powierzchniowych;</p> <p>K02 Ewolucja biocenotyczna, sukcesja.</p>
<p><b>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</b></p>	<p>Kolidują z obszarem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo - faza II (78)</li> </ul> <p>Kolidują z buforem 1 km:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozbudowa skrzyżowania drogi wojewódzkiej Nr 473 z drogą powiatową Nr 2318E w łasku (32)</li> </ul>		

### 38. ZAŁĘCZAŃSKI ŁUK WARTY PLH100007

Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi i Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu z dnia 8 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Załęczański Łuk Warty PLH100007 (Dz.U.W.Ł. z dnia 10 kwietnia 2014 r., poz. 1685 ze zm.)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
<p>3150 starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z <i>Nymphaeion</i>, <i>Potamion</i>;</p> <p>*6210 murawy kserotermiczne (<i>Festuco-Brometea</i>) i ciepłolubne murawy z <i>Asplenion septentrionalis</i> <i>Festucion pallentis</i>);</p> <p>8210 wapienne ściany skalne ze zbiorowiskami <i>Potentilletalia caulescentis</i>;</p> <p>8310 jaskinie nieudostępnione do zwiedzania;</p> <p>9190 kwaśne dąbrowy (<i>Quercion robori-petraeae</i>);</p> <p>*91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (<i>Salicetum albo-fragilis</i>, <i>Populetum albae</i>, <i>Alnion glutinoso-incanae</i>) i olsy źródliskowe;</p> <p>*91I0 ciepłolubne dąbrowy (<i>Quercetalia pubescenti-petraeae</i>);</p> <p>1037 trzepla zielona <i>Ophiogomphus cecilia</i>;</p> <p>1096 minóg strumieniowy <i>Lampetra planeri</i>;</p> <p>1098 minogi czarnomorskie <i>Eudontomyzon</i> spp. (2484 minóg ukraiński <i>Eudontomyzon mariae</i>);</p> <p>1130 boleń <i>Aspius aspius</i>;</p> <p>1146 koza złotawa <i>Sabanejewia aurata</i>;</p>	<p>-Zachowanie siedliska w stanie niezmiennym dla 3150, *91E0;</p> <p>-Poprawa stanu ochrony (U2) w kierunku właściwego (FV), w tym przejściowe osiągnięcie stanu niezadawalającego (U1), poprzez odtworzenie i utrzymanie siedliska dla 6210;</p> <p>-Poprawa stanu ochrony w kierunku właściwego (FV) poprzez zamknięcie jaskiń za pomocą odpowiednich krat, nieutrudniających nietoperzom przelotu, na okres od 15 września do 15 kwietnia oraz ograniczenie ruchu turystycznego w okolicach ich stanowisk w tym okresie dla 1324;</p> <p>-W przypadku płatów siedliska położonych na terenie rezerwatu przyrody „Dąbrowa w Niżankowicach” – cele działań ochronnych zgodnie z planem ochrony rezerwatu dla 9190 i *91I0;</p> <p>W przypadku płatów siedliska położonych poza terenem rezerwatu przyrody „Dąbrowa w Niżankowicach” – uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiocie ochrony i uwarunkowaniach jego ochrony oraz podjęcie stosownych działań w oparciu o nowe dane dla 9190, *91I0;</p> <p>-Utrzymanie właściwego stanu ochrony siedliska (FV) dla 8310;</p> <p>-Utrzymanie właściwego stanu ochrony populacji gatunku (FV) dla 1355;</p> <p>-Utrzymanie naturalnego charakteru rzeki Warty dla 1130, 1145;</p> <p>-Uzgodnienie z dzierzawcą wody (obecnie PZW Sieradz) możliwości kontynuowania zarybień podtrzymujących liczebność populacji lokalnej adekwatnie do ubytków</p>	<p>B02.02 Wycinka lasu;</p> <p>B02.04 Usuwanie martwych i umierających drzew;</p> <p>E03.01 Pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych/obiektów rekreacyjnych;</p> <p>F02.03 Wędkarstwo;</p> <p>F05.04 Kłusownictwo;</p> <p>G01.02 Turystyka piesza, jazda konna i jazda na pojazdach niezmotoryzowanych;</p> <p>G01.03 Pojazdy zmotoryzowane;</p> <p>G01.04.02 Speleologia;</p> <p>G01.04.03 Rekreacyjna turystyka jaskiniowa;</p> <p>G05.01 Wydeptywanie, nadmierne użytkowanie;</p> <p>G05.04 Wandalizm;</p> <p>G05.07 Niewłaściwie realizowane działania ochronne lub ich brak;</p> <p>H01 Zanieczyszczenie wód powierzchniowych (limnicznych, łądowych, morskich i słonawych);</p> <p>H01.05 Rozproszone zanieczyszczenie wód powierzchniowych z powodu działalności związanej z rolnictwem i leśnictwem;</p> <p>H01.08 Rozproszone zanieczyszczenie wód powierzchniowych z powodu ścieków z gospodarstw domowych;</p>	<p>A07 Stosowanie biocydów, hormonów i substancji chemicznych w rolnictwie;</p> <p>B01 Zalesianie terenów otwartych;</p> <p>B04 Stosowanie biocydów, hormonów i substancji chemicznych (leśnictwo);</p> <p>C01.01 Wydobywanie piasku i żwiru;</p> <p>C03 Wykorzystywanie odnawialnej energii abiotycznej;</p> <p>C03.03 Produkcja energii wiatrowej;</p> <p>E03.01 Pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych/obiektów rekreacyjnych;</p> <p>F03.02.03 Chwyatanie, trucie, kłusownictwo;</p> <p>G01.03 Pojazdy zmotoryzowane;</p> <p>G05.04 Wandalizm;</p> <p>H01 Zanieczyszczenie wód powierzchniowych (limnicznych, łądowych, morskich i słonawych);</p> <p>H01.05 Rozproszone zanieczyszczenie wód powierzchniowych z powodu działalności związanej z rolnictwem i leśnictwem;</p> <p>H01.08 Rozproszone zanieczyszczenie wód powierzchniowych z powodu ścieków z gospodarstw domowych;</p> <p>I01 Obce gatunki inwazyjne;</p>

1188 kumak nizinny <i>Bombina bombina</i> ; 1324 nocek duży <i>Myotis myotis</i> ; 1337 bóbr europejski <i>Castor fiber</i> ; 1355 wydra <i>Lutra lutra</i> ; 4068 dzwonecznik wonny <i>Adenophora lilifolia</i> ; 5339 różanka <i>Rhodeus sericeus amarus</i> .	w populacji spowodowanych aktywnością wędkarską dla 1130; -Uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiocie ochrony i uwarunkowaniach jego ochrony oraz podjęcie stosownych działań w oparciu o nowe dane (dla: 3150, *91E0, 1324, 1130, 1145).	J02.01 Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie-ogólnie; J02.05.05 Niewielkie projekty hydroenergetyczne, jazy; J03.01 Zmniejszenie lub strata określonych cech siedliska; J03.02.01 Zmniejszenie migracji/bariery dla migracji; K01.03 Wyschnięcie; K02 Ewolucja biocenotyczna, sukcesja; K02.02 Nagromadzenie materii organicznej; K02.03 Eutrofizacja (naturalna); L08 Powódź (procesy naturalne); M.01.02 Susze i zmniejszenie opadów.	J02.01 Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie-ogólnie; J02.03 Regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych; J02.05 Modyfikowanie funkcjonowania wód-ogólnie; J02.05.05 Niewielkie projekty hydroenergetyczne, jazy.
<b>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</b>	Kolidują z obszarem: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 486 na odcinku Wieluń - Działoszyn na odcinku Krzczów-Działoszyn (42)</li> </ul> Kolidują z buforem 1 km: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prace na linii kolejowej nr 181 Herby Nowe - Oleśnica, etap II: prace na odcinku Herby Nowe - Kępno – Hanulin (96)</li> </ul>		

### 39. TORFOWISKA NAD PROSNĄ PLH100037

Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 21 listopada 2017 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Torfowiska nad Prosną PLH100037 (Dz.U.W.Ł. z dnia 23 listopada 2017 r., poz. 4869)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
7230 Górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk; 1903 lipiennik Loesela <i>Liparis loeselii</i> .	-Poprawa stanu niezadowolającego siedliska (U1) w kierunku właściwego (FV) poprzez poprawę stanu wskaźników parametru „specyficzna struktura i funkcja”: gatunki dominujące, pokrycie i struktura gatunkowa mchów, gatunki ekspansywne roślin zielnych, ekspansja krzewów i podrostu drzew oraz melioracje odwadniające dla 7230; -Poprawa stanu niezadowolającego gatunku (U1) w kierunku właściwego (FV) poprzez poprawę stanu poszczególnych wskaźników parametru „siedlisko”: powierzchnia zajętego siedliska, stopień zarośnięcia siedliska przez roślinność drzewiastą i krzewiastą, wysokie byliny/gatunki ekspansywne - konkurencyjne, wysokość runi, grubość wołtoku i miejsca do kiełkowania dla 1903; -Utrzymanie powierzchni siedliska nie mniejszej niż 6,40 ha dla 7230; Utrzymanie siedliska gatunku na powierzchni nie mniejszej niż 2,80 ha dla 1903.	A03.03 Zaniechanie/brak koszenia.	G05 Inna ingerencja i zakłócenia powodowane przez działalność człowieka; H02.02 Zanieczyszczenie wód podziemnych; J02.01 Melioracje osuszające; J02.03 Regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych; M01.02 Susze i zmniejszenie opadów.
<b>Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000</b>	Zadania inwestycyjne nie kolidują z obszarem NATURA 2000		

**40. LIPICKIE MOKRADŁA  
PLH100025**

Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 12 stycznia 2021 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Lipickie Mokradła PLH100025 (Dz.U.W.Ł. z dnia 21 stycznia 2021 r., poz. 263)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
*7210 torfowiska nakredowe ( <i>Cladietum marisci</i> , <i>Caricetum buxbaumii</i> , <i>Schoenetum nigricantis</i> ).	Utrzymanie powierzchni siedliska nie mniejszej niż 1,4 ha.	E03.01 Pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych/obiektów rekreacyjnych; E03.04 Inne odpady; J01 Pożary i gaszenie pożarów; J02.01 Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie –ogólnie; J02.05.04 Zbiorniki wodne; J03.01 Zmniejszanie lub utrata określonych cech siedliska; M01.02 Susze i zmniejszenie opadów.	K02.01 Zmiana składu gatunkowego (sukcesja).
Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000	Zadania inwestycyjne nie kolidują z obszarem NATURA 2000		

**41. DĄBROWA ŚWIETLISTA W PERNIE(1)  
PLH100002**

Zarządzenie nr 32/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 26 czerwca 2013 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody Dąbrowa Świetlista (Dz.U.W.Ł. z dnia 5 lipca 2013 r., poz. 3526 ze zm.)

Przedmiot ochrony	Cele działań ochronnych	Rodzaj zagrożenia istniejącego	Rodzaj zagrożenia potencjalnego
*9110 ciepłolubna dąbrowa <i>Quercetalia pubescenti pteraeae</i> .	Zachowanie zespołu dąbrowy świetlistej z bogatą florą. Cel ten odnosi się również do siedlisk przyrodniczych stanowiących przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 w części pokrywającej się z rezerwatem.	Brak odnowień dębowych (wewnętrzne). Zbyt duże zwarcie podszytu, zdominowanego przez gatunki grądowe (grab pospolity, lipa drobnolistna, klon zwyczajny, jesion wyniosły, paklon - wewnętrzne). Obecność gatunków roślin obcych, inwazyjnych: dębu czerwonego <i>Quercus rubra</i> , robinii akacjowej <i>Robinia pseudoacacia</i> i czeremchy późnej <i>Padus serotina</i> (wewnętrzne). Ekspansja gatunków zacienających dno lasu i ograniczających występowanie termo- i heliofilnych składników flory (wewnętrzne). Antropopresja, związana z planowanym wprowadzeniem udostępniania turystycznego i dydaktycznego (zewnątrzne).	Możliwość doprowadzenia do długofalowych zmian siedliska w związku z występowaniem sosny zwyczajnej, gatunku powodującego zakwaszenie podłoża (zewnątrzne). Wpływ eksploatacji złoża Grodno III (kopalni kruszywa naturalnego - zewnętrzne).
Wykaz inwestycji priorytetowych, których przebieg koliduje przestrzennie z obszarem NATURA 2000	Zadania inwestycyjne nie kolidują z obszarem NATURA 2000		

Źródło: Opracowanie własne na podstawie planów zadań ochronnych (PZO) dla obszarów Natura 2000.

W przypadku obszarów Natura 2000 zawierających w swym zasięgu rezerwaty przyrody za źródło informacji w zakresie przedmiotów ochrony przyjęto zarządzenia w sprawie planów ochrony rezerwatów – obszary oznaczone (1). W przypadku braku PZO oraz planu ochrony rezerwatu za źródło informacji na temat celu działań ochronnych oraz rodzaju zagrożeń przyjęto SDFy – obszary oznaczone (2).

\* – Siedlisko przyrodnicze/gatunek o znaczeniu priorytetowym zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (t.j. z 30.10.2014 r., poz. 1 713).



## ZAŁĄCZNIK 6.

### OCENA REALIZACJI ZAPISÓW RPTWŁ NA CELE, PRZEDMIOTY OCHRONY I OBOWIĄZUJĄCE ZAKAZY W PARKACH KRAJOBRAZOWYCH, OBSZARACH CHRONIONEGO KRAJOBRAZU I ZESPOŁACH PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWYCH

Tab. 1. Ocena realizacji zapisów RPTWŁ na cele, przedmioty ochrony i obowiązujące zakazy w parkach krajobrazowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie obowiązujących aktów prawnych oraz informacji uzyskanej od Zespołu Parków Krajobrazowych Województwa Łódzkiego

1. PARK KRAJOBRAZOWY WZNIESIEŃ ŁÓDZKICH			
Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne i kierunki działań, których realizacja może potencjalnie wpływać na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formy
UCHWAŁA NR LV/1545/10 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO z dnia 27 kwietnia 2010 r. w sprawie: dostosowania formy prawnej Parku Krajobrazowego Wzniesień Łódzkich (Dz.U.W.Ł. Nr 165 z 9 czerwca 2010 r. poz. 1359)	1. realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 1029) ( <u>nie dotyczy</u> : - realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko nie jest obowiązkowe i przeprowadzona procedura oceny oddziaływania na środowisko wykazała brak niekorzystnego wpływu na przyrodę parku krajobrazowego.)	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– utrzymanie korzyści ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą i zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– ochrona i tworzenie retencji naturalnej m.in. dolinnej (w tym polderowej),</li> <li>– utrzymanie i zwiększenie powierzchni terenów zieleni, przewietrzających, zalesień, zadrzewień i zakrzewień,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– budowa sztucznych i naturalnych ekranów akustycznych,</li> <li>– wprowadzanie zieleni o funkcji przestaniającej i izolującej dla funkcji uciążliwych dla środowiska oraz obiektów dysharmonijnych i deformujących krajobraz,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	2. umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności w ramach racjonalnej gospodarki rolnej, leśnej, rybackiej i łowieckiej*	Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	3. likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej lub zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych*	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	Nie dotyczy
	4. pozyskiwania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu*	Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu	Nie dotyczy



	5. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwszstormowym, przeciwpowodziowym lub przeciwosuwiskowym lub budową, odbudową, utrzymaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych*	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	6. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody lub racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej*	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	7. likwidowania, zasypywania i przekształcania zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodno-błotnych*	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	8. utrzymywania otwartych rowów ściekowych i zbiorników ściekowych*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	9. organizowania rajdów motorowych i samochodowych*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
* zakazy nie dotyczą: 1) wykonywania zadań wynikających z planu ochrony; 2) wykonywania zadań na rzecz obronności kraju i bezpieczeństwa państwa; 3) prowadzenia akcji ratowniczej oraz działań związanych z bezpieczeństwem powszechnym; 4) realizacji inwestycji celu publicznego w rozumieniu art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 503).			



Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody	<p>Kolizja z obszarem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź Niciarniana bez odcinka w obrębie Węzła kolejowego CPK (74)<sup>1</sup></li> <li>▪ Usprawnienie kolejowego połączenia Łódź – Kutno poprzez budowę linii kolejowej lub modernizację istniejących linii (105)</li> </ul> <p>Kolizja z buforem 0,5 km:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Budowa obwodnicy Strykowa (14)</li> <li>▪ Modernizacja Łódzko - Koluszkowskiego Węzła Kolejowego wraz ze stacją Łódź Olechów (84)</li> </ul>
--	--

## 2. PARK KRAJOBRAZOWY MIĘDZYRZECZA WARTY I WIDAWKI

Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne i kierunki działań, których realizacja może potencjalnie wpływać na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formy
<p>ROZPORZĄDZENIE Nr 9/2006 WOJEWODY ŁÓDZKIEGO z dnia 11 stycznia 2006 r. w sprawie Parku Krajobrazowego Międzyrzecza i Widawki (Dz.U.W.Ł. Nr 20 z 23 stycznia 2006 r., poz. 194)</p> <p>ROZPORZĄDZENIE Nr 1/2008 WOJEWODY ŁÓDZKIEGO z dnia 11 stycznia 2008 r. zmieniające rozporządzenie Wojewody Łódzkiego w sprawie Parku Krajobrazowego Międzyrzecza Warty i Widawki (Dz.U.W.Ł. Nr 17 z 17 stycznia 2008 r., poz. 204)</p>	<p>1. realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu art. 51 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2006 r. Nr 129, poz. 902, ze zm.)<sup>(1)</sup>, za wyjątkiem tych przedsięwzięć, dla których przeprowadzona procedura oceny oddziaływania na środowisko wykazała brak niekorzystnego wpływu na walory przyrodnicze parku krajobrazowego*</p> <p><sup>(1)</sup>aktualnie w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 1973, 2127, 2269) art. 51 jest uchylony. Obowiązuje art. 59 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 1029)</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą i zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– ochrona i tworzenie retencji naturalnej m.in. dolinnej (w tym polderowej),</li> <li>– utrzymanie i zwiększanie powierzchni terenów zieleni, przewietrzających, zalesień, zadrzewień i zakrzewień,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– budowa sztucznych i naturalnych ekranów akustycznych,</li> <li>– wprowadzanie zieleni o funkcji przesłaniającej i izolującej dla funkcji uciążliwych dla środowiska oraz obiektów dyszarmicznych i deformujących krajobraz,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko,</li> <li>– ograniczenie negatywnych skutków oddziaływania terenów eksploatacyjnych, szczególnie w zakresie warunków hydrologicznych,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych;</li> </ul>
	2. umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarłisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności w ramach racjonalnej gospodarki rolnej, leśnej, rybackiej i łowieckiej*	Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu	Nie dotyczy
	3. likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej, zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego, albo budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych*	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p>	Nie dotyczy

<sup>1</sup> W nawiasie podano numer zgodny z reprezentatywnym zestawem inwestycji wspierających wnioskowanie o priorytetach rozwoju systemu transportowego w województwie łódzkim, które były poddane ocenie w rozdziale V.3.

		2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	
	4. pozyskiwania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt*	Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu	Nie dotyczy
	5. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym lub przeciwoświszkowym lub budowa, odbudowa, utrzymaniem, remontem lub naprawa urządzeń wodnych*	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	6. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody lub racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej*	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	7. budowa nowych obiektów budowlanych w pasie szerokości 100 m od linii brzegów następujących rzek: Warty, Widawki, Grabi, Niecieczy, Oleśnicy, za wyjątkiem obiektów służących turystyce wodnej, gospodarce wodnej lub rybackiej oraz terenów istniejącej zabudowy mieszkaniowej i zagrodowej z wyłączeniem strefy zagrożenia powodziowego ( <u>nie dotyczy</u> przedsięwzięć realizowanych na podstawie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obowiązujących w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia).	Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą i zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	8. likwidowania, zasypywania i przekształcania zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodno-błotnych*	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– utrzymanie korytarzy ekologicznych</li> </ul>



		WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	zapewniających ciągłość przyrodniczą, – ochrona obszarów źródliskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych, – możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;
	9. wylewania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia własnych gruntów rolnych*	Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu	Nie dotyczy
	10. prowadzenia chowu i hodowli zwierząt metodą bezściółkową*	Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu	Nie dotyczy
	11. utrzymywania otwartych rowów ściekowych i zbiorników ściekowych*	Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu	Nie dotyczy
	12. organizowania rajdów motorowych i samochodowych*	Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu	Nie dotyczy
	13. używania łodzi motorowych i innego sprzętu motorowego na otwartych zbiornikach wodnych *	Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu	Nie dotyczy
	* zakazy nie dotyczą: 1) wykonywania zadań wynikających z planu ochrony; 2) wykonywania zadań na rzecz obronności kraju i bezpieczeństwa państwa; 3) prowadzenia akcji ratowniczej oraz działań związanych z bezpieczeństwem powszechnym; 4) realizacji inwestycji celu publicznego w rozumieniu art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 503).		
Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody	Kolidują z obszarem: ▪ Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 480 na odcinku Widawa - Sieradz - I Etap - odcinek Widawa – Burzenin (53) Kolidują z buforem 0,5 km: ▪ Prace na linii kolejowej CE 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo - faza II (78)		

### 3. SULEJOWSKI PARK KRAJOBRAZOWY

Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne i kierunki działań, których realizacja może potencjalnie wpływać na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formy
UCHWAŁA Nr XLVII/614/18 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO z dnia 27 lutego 2018 r. w sprawie Sulejowskiego Parku Krajobrazowego (Dz.U.W.Ł. z 2018 r., poz. 1342)	1. realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 1029) (nie dotyczy: realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko nie jest obowiązkowe i przeprowadzona procedura oceny oddziaływania na środowisko wykazała brak niekorzystnego wpływu na przyrodę parku krajobrazowego.)	<b>CS1</b> ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko, – utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą i zachowanie drożności systemów dolinnych, – ochrona i tworzenie retencji naturalnej m.in. dolinnej (w tym polderowej), – utrzymanie i zwiększanie powierzchni terenów zieleni, przewietrzających, zalesień, zadrzewień i zakrzewień, – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin, – budowa sztucznych i naturalnych ekranów akustycznych, – wprowadzanie zieleni o funkcji przesłaniającej i izolującej dla funkcji uciążliwych dla środowiska oraz obiektów dysharmonijnych i deformujących krajobraz, – preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji, – możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;

	2. umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności w ramach racjonalnej gospodarki rolnej, leśnej, rybackiej i łowieckiej	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu	Nie dotyczy
	3. likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej lub zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego, lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych (nie dotyczy: 1) zadrzewień na obszarach przeznaczonych pod zabudowę w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego oraz w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin; 2) usuwania drzew lub krzewów w celu przywrócenia gruntów nieużytkowanych do użytkowania rolniczego)	<b>CS1</b> ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	Nie dotyczy
	4. pozyskiwania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu	Nie dotyczy
	5. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym, przeciwosuwiskowym lub budową, odbudową, utrzymaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych (nie dotyczy terenu położonego w miejscowości Barkowice Mokre w gminie Sulejów, obejmującego działki o nr ewid.: 1414/1, 1414/5, 1414/6, 1415/5, 1415/11, 1415/12, 1415/6, 1415/8, 1415/9, 1416/1, 1416/6, 1416/9, 1416/10 obręb Barkowice)	<b>CS1</b> ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	6. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody lub racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej	<b>CS1</b> ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	7. budowania nowych obiektów budowlanych w pasie szerokości 100 m od: a) linii brzegów rzek, jezior i innych naturalnych zbiorników wodnych, b) zasięgu lustra wody w sztucznych zbiornikach wodnych usytuowanych na wodach płynących przy normalnym poziomie	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów</li> </ul>



	<p>piętrzenia określonym w pozwoleniu wodnoprawnym, o którym mowa w art. 389 pkt 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne – z <b>wyjątkiem</b> obiektów służących turystyce wodnej, gospodarce wodnej lub rybackiej; <b>Natomiast dla terenu:</b> 1) położonego w miejscowości Barkowice w Gminie Sulejów, obejmującego działki o nr ewid.: 315/2, 344/1, 344/2, 343, 342, 341/1, 341/2, 341/3, 340/1, 340/3, 339/1, 339/3, 338/1, 338/3, 337/1, 337/3, 336/1, 336/3, 335/1, 335/3, 334/1, 334/3, 333/5, 333/9, 333/3, 333/7, 332/9, 332/6, 332/8, 332/10, 332/11, 332/5, 331/1, 331/3, 326/5, 329/1, 329/5, 329/6, 328/1, 328/5, 328/6, 327/10, 327/11, 327/8, 326/6, 327/6, 326/3, 324/3, 324/7, 324/6, 323/5, 323/6, 1482/5, 323/3, 322/3, 322/6, 322/7, 322/8, 322/9, 322/10, 321/2, 325/1, 325/2, 1482/6, 408/1, 1482/7 obręb Barkowice; 2) położonego w miejscowości Dąbrowa nad Czarną w Gminie Aleksandrów, obejmującego działki usytuowane po południowej stronie drogi gminnej – stanowiącej działkę o nr ewid. 65 obręb Dąbrowa nad Czarną; 3) położonego w miejscowości Ostrów w Gminie Aleksandrów, obejmującego działki usytuowane po północnej i południowej stronie drogi gminnej – stanowiącej działkę o nr ewid. 104 obręb Ostrów; 4) położonego w miejscowości Ostrów w Gminie Aleksandrów, obejmującego działki usytuowane po wschodniej i zachodniej stronie drogi gminnej – stanowiącej działkę o nr ewid. 119/2 obręb Ostrów; przyjmuje brzmienie: „budowania nowych obiektów budowlanych w pasie szerokości 40 m od: a) linii brzegów rzek, jezior i innych naturalnych zbiorników wodnych, b) zasięgu lustra wody w sztucznych zbiornikach wodnych usytuowanych na wodach płynących przy normalnym poziomie piętrzenia określonym w pozwoleniu wodnoprawnym, o którym mowa w art. 389 pkt 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne – z <b>wyjątkiem</b> obiektów służących turystyce wodnej, gospodarce wodnej lub rybackiej”.</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– inżynierskich we wnętrzach dolin, utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą i zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	<p>8. likwidowania, zasypywania i przekształcania zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodno-błotnych</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	<p>9. wylęwania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia własnych gruntów rolnych</p>	<p>Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu</p>	<p>Nie dotyczy</p>
	<p>10. prowadzenia chowu i hodowli zwierząt metodą bezściółkową</p>	<p>Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu</p>	<p>Nie dotyczy</p>

	11. utrzymywania otwartych rowów ściekowych i zbiorników ściekowych	Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu	Nie dotyczy
	12. organizowania rajdów motorowych i samochodowych	Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu	Nie dotyczy
	13. używania łodzi motorowych i innego sprzętu motorowego na otwartych zbiornikach wodnych	Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu	Nie dotyczy
	(zakazy <u>nie dotyczą</u> : 1) używania łodzi motorowych i innego sprzętu motorowego o mocy silnika do 4 kW na obszarze Zbiornika Sulejowskiego zawartym od linii łączącej cypel we wsi Lubiaszów i miejscowość Zarzęcin do linii wyznaczonej przez początek zwężenia Zbiornika Sulejowskiego na wysokości miejscowości Barkowice Mokre, zgodnie z załącznikiem nr 3 do niniejszej uchwały; 2) używania łodzi motorowych i innego sprzętu motorowego na obszarze Zbiornika Sulejowskiego zawartym od tamy w miejscowości Smardzewice do linii Bronisławów – cypel na wysokości wsi Lubiaszów – wieś Zarzęcin, zgodnie z załącznikiem nr 3 do niniejszej uchwały; 3) używania łodzi motorowych i innego sprzętu motorowego należącego do Polskiego Związku Wędkarskiego podczas pełnienia obowiązków patrolowych i interwencyjnych na całym obszarze Zbiornika Sulejowskiego).		
Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody	Kolidują z obszarem: <ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa drogi S12 Piotrków Trybunalski – Radom, odc. Piotrków Trybunalski – Sulejów (w. Kozenin) (2)</li> </ul>		

4. ZAŁĘCZAŃSKI PARK KRAJOBRAZOWY			
Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne i kierunki działań, których realizacja może potencjalnie wpływać na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formy
ROZPORZĄDZENIE NR 45/2005 WOJEWODY ŁÓDZKIEGO z dnia 24 listopada 2005 r. w sprawie Załączniańskiego Parku Krajobrazowego w granicach województwa łódzkiego (Dz.U.W.Ł. Nr 348 z 2005 r., poz. 3119)  ROZPORZĄDZENIE Nr 14/2008 WOJEWODY ŁÓDZKIEGO z dnia 4 czerwca 2008 r. zmieniające rozporządzenie Wojewody łódzkiego w sprawie Załączniańskiego Parku Krajobrazowego w granicach województwa łódzkiego (Dz.U.W.Ł. Nr 198 z 2008 r., poz. 1860)	1. realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu art. 51 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2006 r. Nr 129, poz. 902, ze zm.) <sup>(1)</sup> , za wyjątkiem tych przedsięwzięć, dla których przeprowadzona procedura oceny oddziaływania na środowisko wykazała brak niekorzystnego wpływu na walory przyrodnicze parku krajobrazowego*  <sup>(1)</sup> aktualnie w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 1973, 2127, 2269) art. 51 jest uchylony. Obowiązuje art. 59 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 1029)*	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko, – utrzymanie korzyści ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą i zachowanie drożności systemów dolinnych, – ochrona i tworzenie retencji naturalnej m.in. dolinnej (w tym polderowej), – utrzymanie i zwiększenie powierzchni terenów zieleni, przewietrzających, zalesień, zadrzewień i zakrzewień, – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin, – budowa sztucznych i naturalnych ekranów akustycznych, – wprowadzanie zieleni o funkcji przesłaniającej i izolującej dla funkcji uciążliwych dla środowiska oraz obiektów dyszarmicznych i deformujących krajobraz, – preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji, – możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;
	2. umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarłisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności w ramach racjonalnej gospodarki rolnej, leśnej, rybackiej i łowieckiej*	Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu	Nie dotyczy



	<p>3. likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej lub zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych*</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>                      1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego  <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>                      2.1. Zwiększenie dostępności transportowej  <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>                      3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<p>Nie dotyczy</p>
	<p>4. pozyskiwania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt w granicach projektowanego obszaru Natura 2000 Załęczański łuk Warty, kod obszaru PLH100007*</p>	<p>Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu</p>	<p>Nie dotyczy</p>
	<p>5. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym lub przeciwoświszkowym lub budową, odbudową, utrzymaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych*</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>                      1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego  <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>                      2.1. Zwiększenie dostępności transportowej  <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>                      3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	<p>6. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody lub racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej*</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>                      1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego  <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>                      2.1. Zwiększenie dostępności transportowej  <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>                      3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	<p>7. budowania nowych obiektów budowlanych w pasie szerokości 100 m od linii brzegu rzeki Warty, za wyjątkiem obiektów służących turystyce wodnej, gospodarce wodnej lub rybackiej, oraz obiektów zlokalizowanych na terenach istniejącej zabudowy mieszkaniowej i zagrodowej z wyłączeniem strefy zagrożenia powodziowego*                      (nie dotyczy: obowiązujących w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia</p>	<p>Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość</li> </ul>



	miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego)		przyrodniczą i zachowanie drożności systemów dolinnych, możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;
	8. likwidowania, zasypywania i przekształcania zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodno-błotnych*	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko, – preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji, – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin, – utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą, – ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych, – możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;
	9. wylewania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia własnych gruntów rolnych*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu	Nie dotyczy
	10. prowadzenia chowu i hodowli zwierząt metodą beźściółkową*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu	Nie dotyczy
	11. utrzymywania otwartych rowów ściekowych i zbiorników ściekowych*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu	Nie dotyczy
	12. organizowania rajdów motorowych i samochodowych*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu	Nie dotyczy
	13. używania łąki motorowych i innego sprzętu motorowego na otwartych zbiornikach wodnych*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu	Nie dotyczy
	* zakazy nie dotyczą: 1) wykonywania zadań wynikających z planu ochrony; 2) wykonywania zadań na rzecz obronności kraju i bezpieczeństwa państwa; 3) prowadzenia akcji ratowniczej oraz działań związanych z bezpieczeństwem powszechnym; 4) realizacji inwestycji celu publicznego w rozumieniu art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 503).		
Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody	Kolidują z obszarem: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poszerzenie autostrady A2 na odcinku węzeł "Łódź Północ" (bez węzła) – granica województw łódzkiego i mazowieckiego o dodatkowe pasy ruchu (1)</li> <li>▪ Prace na linii kolejowej nr 181 Herby Nowe - Oleśnica, etap II: prace na odcinku Herby Nowe - Kępno – Hanulin (96)</li> </ul> Kolidują z buforem 0,5 km: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 486 na odcinku Wieluń - Działoszyn na odcinku Krzczów-Działoszyn (42)</li> </ul>		

## 5. SPALSKI PARK KRAJOBRAZOWY

Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne i kierunki działań, których realizacja może potencjalnie wpływać na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formy
ROZPORZĄDZENIE NR 26/2006 WOJEWODY ŁÓDZKIEGO z dnia 13 lipca 2006 r. w sprawie Spalskiego Parku Krajobrazowego (Dz.U.W.Ł. Nr 258 z 24 lipca 2006 r., poz. 1990)  Zakazy zawarte w rozporządzeniu uchylone wyrokiem Wojewódzkiego Sądu	1. realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu art. 51 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2006 r. Nr 129, poz. 902, ze zm.) <sup>(1)</sup> , za wyjątkiem tych przedsięwzięć, dla których przeprowadzona procedura oceny oddziaływania na środowisko wykazała brak niekorzystnego wpływu na walory przyrodnicze parku krajobrazowego*  <sup>(1)</sup> aktualnie w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 1973, 2127, 2269) art. 51 jest uchylony. Obowiązuje art. 59 ustawy z dnia	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>	– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko, – utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą i zachowanie drożności systemów dolinnych, – ochrona i tworzenie retencji naturalnej m.in. dolinnej (w tym polderowej), – utrzymanie i zwiększanie powierzchni terenów zieleni, przewietrzających, zalesień, zadrzewień i zakrzewień, – ograniczanie lokalizacji



<p>Administracyjnego w Łodzi w Imieniu Rzeczypospolitej Polskiej nr sygn. akt IISA/ŁD266/15 z dnia 17 czerwca 2015 r.** (Dz.U.W.Ł. z 7 września 2015 r., poz. 3466)</p> <p>**Jednakże na podstawie informacji uzyskanej od Zespołu Parków Krajobrazowych Województwa Łódzkiego, zgodnie z interpretacją Departamentu Prawnego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego, dla Spalskiego PK zakazy obowiązują.</p> <p>Należy podkreślić, że Prognoza nie rozstrzyga powyższych wątpliwości.</p>	<p>3 października 2008 r. o udostępnianiu o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 1029)</p>	<p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<p>wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- budowa sztucznych i naturalnych ekranów akustycznych,</li> <li>- wprowadzanie zieleni o funkcji przesłaniającej i izolującej dla funkcji uciążliwych dla środowiska oraz obiektów dysharmonijnych i deformujących krajobraz,</li> <li>- preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>- możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	<p>2. umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności w ramach racjonalnej gospodarki rolnej, leśnej, rybackiej i łowieckiej*</p>	<p>Zapisy RPTWŁ. nie naruszają zakazu.</p>	<p>Nie dotyczy</p>
	<p>3. likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej lub zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych*</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<p>Nie dotyczy</p>
	<p>4. pozyskiwania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt*</p>	<p>Nie dotyczy</p>	<p>Nie dotyczy</p>
	<p>5. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym lub przeciwosuwiskowym lub budową, odbudową, utrzymaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych*</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>- ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>- zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>- preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>- ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>- możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	<p>6. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody lub racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej*</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>- zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>- preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>- ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradel oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> <li>- ograniczanie lokalizacji</li> </ul>

		SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin, – możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;
	7. budowania nowych obiektów budowlanych w pasie szerokości 100 m od linii brzegów rzek i innych zbiorników wodnych, z wyjątkiem obiektów służących turystyce wodnej, gospodarce wodnej lub rybackiej* (nie dotyczy: obowiązujących w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego)	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu	– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko, – preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji, – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin, – utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą i zachowanie drożności systemów dolinnych, – możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;
	8. likwidowania, zasypywania i przekształcania zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodno-błotnych*	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko, – preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji, – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin, – utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą, – ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych, – możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;
	9. wylewania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia własnych gruntów rolnych*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	10. prowadzenia chowu i hodowli zwierząt metodą beźściółkową*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	11. utrzymywania otwartych rowów ściekowych i zbiorników ściekowych*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	12. organizowania rajdów motorowych i samochodowych*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	13. używania łodzi motorowych i innego sprzętu motorowego na otwartych zbiornikach wodnych*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	* zakazy nie dotyczą: 1) wykonywania zadań wynikających z planu ochrony; 2) wykonywania zadań na rzecz obronności kraju i bezpieczeństwa państwa; 3) prowadzenia akcji ratowniczej oraz działań związanych z bezpieczeństwem powszechnym; 4) realizacji inwestycji celu publicznego w rozumieniu art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 503).		
Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody	Kolidują z obszarem: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poszerzenie autostrady A2 na odcinku węzeł "Łódź Północ" (bez węzła) – granica województw łódzkiego i mazowieckiego o dodatkowe pasy ruchu (1)</li> <li>▪ "Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 726 na odcinku Inowłódz - węzeł autostradowy S8 w m. Rawa Mazowiecka - I Etap - odcinek Inowłódz - Rzeczyca (realizacja odcinkami)" (66)</li> <li>▪ Dostosowanie CMK do prędkości 250 km/h Modernizacja linii kolejowej nr 4 - Centralna Magistrala Kolejowa (113)</li> </ul> Kolidują z buforem 0,5 km: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prace na ciągu linii 22, 25 i 26 na odcinku Kuluszki - Tomaszów Maz. - Radom – Łuków (97)</li> </ul>		



6. BOLIMOWSKI PARK KRAJOBRAZOWY				
Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne i kierunki działań, których realizacja może potencjalnie wpływać na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formy	
<p>UCHWAŁA NR LXI/1684/10 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO z dnia 26 października 2010 r. w sprawie: powiększenia obszaru Bolimowskiego Parku Krajobrazowego znajdującego się w granicach województwa łódzkiego (Dz.U.W.Ł. Nr 342 z 1 grudnia 2010 r., poz. 3013)</p> <p>Zakazy zawarte w Rozporządzeniu Wojewody Łódzkiego z dnia 17 października 2005 r. nr 36/2005 w sprawie Bolimowskiego Parku Krajobrazowego uchylone wyrokiem Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi w Imieniu Rzeczypospolitej Polskiej nr sygn. akt IISA/ŁD265/15 z dnia 17 czerwca 2015 r.** (Dz.U.W.Ł. z 7 września 2015 r., poz. 3465)</p> <p>**Jednakże na podstawie informacji uzyskanej od Zespołu Parków Krajobrazowych Województwa Łódzkiego, zgodnie z interpretacją Departamentu Prawnego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego, dla Spalskiego PK zakazy obowiązują. W związku z powyższym, zgodnie z sugestią ZPKWŁ analogicznie w Prognozie potraktowano zakazy dla Bolimowskiego PK.</p> <p>Należy podkreślić, że Prognoza nie rozstrzyga powyższych wątpliwości.</p>	<p>1. realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu art. 51 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz.U. Nr 62, poz. 627, ze zm.)<sup>(1)</sup>, za wyjątkiem tych przedsięwzięć, dla których przeprowadzona procedura oceny oddziaływania na środowisko wykazała brak niekorzystnego wpływu na walory przyrodnicze parku krajobrazowego*</p> <p><sup>(1)</sup>aktualnie w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 1973, 2127, 2269) art. 51 jest uchylony. Obowiązuje art. 59 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 1029)</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>- utrzymanie korzyści ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą i zachowanie drożności systemów dolinnych, ochrona i tworzenie retencji naturalnej m.in. dolinnej (w tym polderowej),</li> <li>- utrzymanie i zwiększanie powierzchni terenów zieleni, przewietrzających, zalesień, zadrzewień i zakrzewień,</li> <li>- ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>- budowa sztucznych i naturalnych ekranów akustycznych,</li> <li>- wprowadzanie zieleni o funkcji przesłaniającej i izolującej dla funkcji uciążliwych dla środowiska oraz obiektów dysharmonijnych i deformujących krajobraz,</li> <li>- preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>- możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>	
		<p>2. umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarłisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności w ramach racjonalnej gospodarki rolnej, leśnej, rybackiej i łowieckiej;</p>	<p>Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu.</p>	<p>Nie dotyczy</p>
		<p>3. likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej lub zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych;</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<p>Nie dotyczy</p>
		<p>4. pozyskiwania do celów gospodarczych skał, w tym torfu oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu;</p>	<p>Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu</p>	<p>Nie dotyczy</p>
		<p>5. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym lub przeciwsuwiskowym lub budową, odbudową, utrzymaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych;</p>	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>- ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>- zachowanie drożności systemów</li> </ul>

		<p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<p>doliny, – preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji, – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin, – możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</p>
6. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody lub racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej;	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<p>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko, – zachowanie drożności systemów doliny, – preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji, – ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych, – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin, – możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</p>	
7. budowania nowych obiektów budowlanych pasie szerokości 100 m od linii brzegowej jezior, rzeki Rawki i zbiorników retencyjnych utworzonych na tej rzece oraz w pasie o szerokości 50 m od pozostałych rzek i innych zbiorników wodnych – z wyjątkiem obiektów służących turystyce wodnej, gospodarce wodnej lub rybackiej (nie dotyczy: obowiązujących w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego);	Zapisy RPTWł. nie naruszają zakazu	<p>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko, – preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji, – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin, – utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą i zachowanie drożności systemów doliny, – możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</p>	
8. likwidowania, zasypywania i przekształcania zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodno-błotnych;	<p><b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<p>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko, – preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji, – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin, – utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą, – ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych, – możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</p>	
9. wylewania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia własnych gruntów rolnych;	Zapisy RPTWł. nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy	



	10. prowadzenia chowu i hodowli zwierząt metodą bezściółkową;	Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	11. utrzymywania otwartych rowów ściekowych i zbiorników ściekowych;	Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	* zakazy <u>nie dotyczą</u> : 1) wykonywania zadań wynikających z planu ochrony; 2) wykonywania zadań na rzecz obronności kraju i bezpieczeństwa państwa; 3) prowadzenia akcji ratowniczej oraz działań związanych z bezpieczeństwem powszechnym; 4) realizacji inwestycji celu publicznego w rozumieniu art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 503).		
Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody	Kolidują z obszarem: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poszerzenie autostrady A2 na odcinku węzeł "Łódź Północ" (bez węzła) – granica województw łódzkiego i mazowieckiego o dodatkowe pasy ruchu (1)</li> <li>▪ Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź Niciarniana bez odcinka w obrębie Węzła kolejowego CPK (74)</li> <li>▪ Prace na linii kolejowej C–E 20 na odcinku Skierniewice – Pilawa – Łuków (80)</li> <li>▪ Poprawa przepustowości na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Skierniewice (98)</li> </ul>		

**PARK KRAJOBRAZOWY Z NIEAKTUALNYMI ZAKAZAMI ZE WZGLĘDU NA USTANOWIENIE FORMY OCHRONY PRZED WEJŚCIEM W ŻYCIE USTAWY Z DNIA 16 KWIEŃNIA 2004 R. O OCHRONIE PRZYRODY**

**7. PRZEDBORSKI PARK KRAJOBRAZOWY**

Obowiązująca podstawa prawna	Wykaz projektów (zadań inwestycyjnych), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
ROZPORZĄDZENIE Nr 9/2002 WOJEWODY ŁÓDZKIEGO z dnia 9 lipca 2002 r. w sprawie określenia granic Przedborskiego Parku Krajobrazowego i ustanowienia planu ochrony Przedborskiego Parku Krajobrazowego w województwie łódzkim oraz wyznaczenia Przedborskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz.U.W.Ł. Nr 175 z 2002 r., poz. 2481).	Zadania inwestycyjne nie kolidują z Przedborskim Parkiem Krajobrazowym

Tab. 2. Ocena realizacji zapisów RPTWł na cele, przedmioty ochrony i obowiązujące zakazy w obszarach chronionego krajobrazu

Źródło: opracowanie własne na podstawie obowiązujących aktów prawnych.

1. BRĄSZEWICKI OBSZAR CHRONIONEGO KRAJOBRAZU				
Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne, których realizacja może potencjalnie wpływać na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formę	
UCHWAŁA NR XXVII/511/12 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO z dnia 28 sierpnia 2012 r.	1. zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy	
	2. realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 1029)	<b>CS1 ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej		<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą i zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– ochrona i tworzenie retencji naturalnej m.in. dolinnej (w tym polderowej),</li> <li>– utrzymanie i zwiększanie powierzchni terenów zieleni, przewietrzających, zalesień, zadrzewień i zakrzewień,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– budowa sztucznych i naturalnych ekranów akustycznych,</li> <li>– wprowadzanie zieleni o funkcji przesłaniającej i izolującej dla funkcji uciążliwych dla środowiska oraz obiektów dysharmonijnych i deformujących krajobraz,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	3. likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają one z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych <i>(nie dotyczy:</i> - prac wykonywanych na potrzeby ochrony przyrody; - wykonywania koniecznych prac bezpośrednio związanych z robotami budowlanymi dopuszczonymi do realizacji na Obszarze przez właściwe organy na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane: na terenach przeznaczonych pod zabudowę w obowiązujących planach zagospodarowania przestrzennego oraz poprzedzonymi ostatecznymi decyzjami o warunkach zabudowy)	<b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej		Nie dotyczy
	4. wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu <i>(nie dotyczy:</i> - terenów, dla których udzielono koncesji na	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.		Nie dotyczy



	<p>wydobywanie kopalin przed dniem wejścia w życie niniejszej uchwały; - terenów przeznaczonych na cele wydobywania skał i minerałów w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego lub studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, obowiązujących w dniu wejścia w życie niniejszej uchwały; - terenów przeznaczonych na cele wydobywania skał i minerałów w uchwalonych po dniu wejścia w życie niniejszej uchwały miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego lub studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, dla których przeprowadzona procedura strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wykazała brak niekorzystnego wpływu na przyrodę Obszaru)</p>		
	<p>5. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztorowym, przeciwpowodziowym lub przeciwosuwiskowym lub utrzymaniem, budową, odbudową, naprawą lub remontem urządzeń wodnych <u>(nie dotyczy:</u> - terenów, dla których udzielono koncesji na wydobywanie kopalin przed dniem wejścia w życie niniejszej uchwały; - terenów przeznaczonych na cele wydobywania skał i minerałów w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego lub studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, obowiązujących w dniu wejścia w życie niniejszej uchwały; - terenów przeznaczonych na cele wydobywania skał i minerałów w uchwalonych po dniu wejścia w życie niniejszej uchwały miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego lub studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, dla których przeprowadzona procedura strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wykazała brak niekorzystnego wpływu na przyrodę Obszaru; - wykonywania koniecznych prac bezpośrednio związanych z robotami budowlanymi dopuszczonymi do realizacji na Obszarze przez właściwe organy na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane: na terenach przeznaczonych pod zabudowę w obowiązujących planach zagospodarowania przestrzennego oraz poprzedzonymi ostatecznymi decyzjami o warunkach zabudowy)</p>	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄJĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>- ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>- zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>- preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>- ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>- możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	<p>6. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody lub zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz racjonalna gospodarka wodna lub rybactwa <u>(nie dotyczy:</u> - wykonywania koniecznych prac bezpośrednio związanych z robotami budowlanymi dopuszczonymi do realizacji na Obszarze przez właściwe organy na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane: na terenach przeznaczonych pod zabudowę w obowiązujących planach zagospodarowania przestrzennego oraz poprzedzonymi ostatecznymi decyzjami o warunkach zabudowy)</p>	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄJĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>- zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>- preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>- ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> <li>- ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>- możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji</li> </ul>



			środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;
	7. likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych	<p><b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody	<p>Kolizja z obszarem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Budowa linii kolejowej nr 86 na odc. Sieradz Północny – Kępno (77)</li> </ul>		

## 2. OBSZAR CHRONIONEGO KRAJOBRAZU DOLINA CHOJNATKI

Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne, których realizacja może potencjalnie wpłynąć na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formę
UCHWAŁA NR XXXI/612/12 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO z dnia 18 grudnia 2012 r.	1. zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką	Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	2. likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają one z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych	<p><b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	Nie dotyczy
	3. wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu	Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	4. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztormowym, przeciwpowodziowym lub przeciwsuwiskowym lub utrzymaniem,	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie</li> </ul>



	budową, odbudową, naprawą lub remontem urządzeń wodnych	<p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<p>niwelacji terenu, – zachowanie drożności systemów dolinnych, – preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji, – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin, – możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</p>
	5. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody lub zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz racjonalną gospodarką wodną lub rybacką	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<p>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko, – zachowanie drożności systemów dolinnych, – preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji, – ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych, – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin, – możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</p>
	6. likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<p>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko, – preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin, – utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą, – ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych, – możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</p>
Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody	<p>Kolizja z obszarem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dostosowanie CMK do prędkości 250 km/h Modernizacja linii kolejowej nr 4 - Centralna Magistrala Kolejowa (113)</li> </ul>		

### 3. OBSZAR CHRONIONEGO KRAJOBRAZU DOLINA PROSNY

Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne, których realizacja może potencjalnie wpłynąć na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formy
UCHWAŁA NR XXX/398/16 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO z dnia 29 listopada 2016 r.	1. zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	2. realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 1029) ( <u>nie dotyczy</u> realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu może być wymagane, realizowanych na terenie gminy i miasta Wieruszów)	<b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą i zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– ochrona i tworzenie retencji naturalnej m.in. dolinnej (w tym polderowej),</li> <li>– utrzymanie i zwiększanie powierzchni terenów zieleni, przewietrzających, zalesień, zadrzewień i zakrzewień,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– budowa sztucznych i naturalnych ekranów akustycznych,</li> <li>– wprowadzanie zieleni o funkcji przesłaniającej i izolującej dla funkcji uciążliwych dla środowiska oraz obiektów dysharmonijnych i deformujących krajobraz,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	3. likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają one z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych ( <u>nie dotyczy</u> prac wykonywanych na potrzeby ochrony przyrody)	<b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	Nie dotyczy
	4. wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów*	Nie dotyczy	Nie dotyczy
	5. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym, przeciwosuwiskowym lub utrzymaniem, budową, odbudową,	<b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie</li> </ul>



	naprawą lub remontem urządzeń wodnych*	<p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<p>niwelacji terenu,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	6. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody lub zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz racjonalna gospodarka wodna lub rybna	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	7. likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	8. budowania nowych obiektów budowlanych w pasie szerokości 100 m od: a) linii brzegów rzek, jezior i innych naturalnych zbiorników wodnych, b) zasięgu lustra wody w sztucznych zbiornikach wodnych usytuowanych na wodach płynących przy normalnym poziomie piętrzenia określonym w pozwoleniu wodnoprawnym wydawanym na podstawie ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne: - z wyjątkiem obiektów służących turystyce wodnej, gospodarce wodnej lub rybnej; - w części Obszaru położonego na terenie Gminy Bolesławiec, zostaje rozszerzony o treść:	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą</li> </ul>

	<p>"z wyłączeniem zakazu, co do nieruchomości zabudowanych znajdujących się w strefie";</p> <p>- w części Obszaru położonego na terenie Gminy Łubnice, przyjmuje brzmienie: "lokalizowania obiektów budowlanych w pasie szerokości 50 m od linii brzegowej rzeki Proсны i rzeki Pyszny, z wyjątkiem urządzeń wodnych oraz obiektów służących prowadzeniu racjonalnej gospodarki rolnej, leśnej lub rybackiej";</p> <p>- w części Obszaru położonego na terenie Gminy Mokrsko, przyjmuje brzmienie: "lokalizowania obiektów budowlanych w pasie szerokości 20 m od linii brzegowej rzeki Ożarki i innych zbiorników wodnych, z wyjątkiem urządzeń wodnych oraz obiektów służących prowadzeniu racjonalnej gospodarki rolnej, leśnej lub rybackiej";</p> <p>- w części Obszaru położonego na terenie Gminy Skomlin, przyjmuje brzmienie: "lokalizowania obiektów budowlanych w pasie szerokości 50 m od linii brzegowej rzeki Proсны, z wyjątkiem urządzeń wodnych oraz obiektów służących prowadzeniu racjonalnej gospodarki rolnej, leśnej lub rybackiej"</p> <p><u>(nie dotyczy:</u></p> <p>- lokalizacji obiektów na terenach określonych w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wieruszów, przyjętym uchwałą nr XXV/191/2016 Rady Miejskiej w Wieruszowie z dnia 24 maja 2016 r., jako tereny pod zabudowę oraz tereny infrastruktury technicznej;</p> <p>- terenu położonego w miejscowości Mesznary w gminie Wieruszów, obejmującego działki o nr ewid.: 2876, 2877, 2878, 2879, 2880, 2881, 2882, 2883, 2884, 2885, 2886, 2887, 2888, 2889, 2890, 3267, 2892, 2893, 2894, 2895, 2896, 2994, 2995, 2996, 3348, 3000, 3001, 3002, 2832, 2833, 2834, 2835, 2836, 2837, 2838, 2839 obręb Klatka;</p> <p>- obowiązujących w dniu wejścia w życie niniejszej uchwały miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego)</p>	<p>transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<p>i zachowanie drożności systemów dolinnych,</p> <p>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</p>
	<p>* zakazy <u>nie dotyczą:</u></p> <p>1) terenów, dla których udzielono koncesji na wydobywanie kopalin przed dniem wejścia w życie niniejszej uchwały;</p> <p>2) lokalizacji obiektów na terenach określonych w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wieruszów, przyjętym uchwałą nr XXV/191/2016 Rady Miejskiej w Wieruszowie z dnia 24 maja 2016 r., jako tereny pod zabudowę oraz tereny infrastruktury technicznej;</p> <p>3) terenu położonego w miejscowości Mesznary w gminie Wieruszów, obejmującego działki o nr ewid.: 2876, 2877, 2878, 2879, 2880, 2881, 2882, 2883, 2884, 2885, 2886, 2887, 2888, 2889, 2890, 3267, 2892, 2893, 2894, 2895, 2896, 2994, 2995, 2996, 3348, 3000, 3001, 3002, 2832, 2833, 2834, 2835, 2836, 2837, 2838, 2839 obręb Klatka).</p>		
<p><b>Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody</b></p>	<p>Kolidują z obszarem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 450 na odcinku przejścia przez Wyszaków (38)</li> <li>▪ Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 450 na odcinku Wyszaków - gr. Województwa (40)</li> <li>▪ Budowa linii kolejowej nr 86 na odc. Sieradz Północny – Kępno (118)</li> <li>▪ Prace na linii kolejowej nr 181 Herby Nowe - Oleśnica, etap II: prace na odcinku Herby Nowe - Kępno – Hanulin (96)</li> </ul> <p>Kolidują z buforem 0,5 km:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 450 na odcinku Mirków – Wieruszów (37)</li> <li>▪ Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 450 na odcinku Mirków – Lubczyna (39)</li> </ul>		



#### 4. OBSZAR CHRONIONEGO KRAJOBRAZU DOLINY WOLBÓRKI

Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne, których realizacja może potencjalnie wpłynąć na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formę
UCHWAŁA NR XXXI/613/12 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO z dnia 18 grudnia 2012 r.	1. zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	2. realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 1029)	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą i zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– ochrona i tworzenie retencji naturalnej m.in. dolinnej (w tym polderowej),</li> <li>– utrzymanie i zwiększanie powierzchni terenów zieleni, przewietrzających, zalesień, zadrzewień i zakrzewień,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– budowa sztucznych i naturalnych ekranów akustycznych,</li> <li>– wprowadzanie zieleni o funkcji przesłaniającej i izolującej dla funkcji uciążliwych dla środowiska oraz obiektów dyszarmicznych i deformujących krajobraz,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	3. likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają one z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych (nie dotyczy prac wykonywanych na potrzeby ochrony przyrody)	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	Nie dotyczy
	4. wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu (nie dotyczy terenów, dla których udzielono koncesji na wydobywanie kopalni przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia)	Nie dotyczy	Nie dotyczy

	<p>5. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztorowym, przeciwpowodziowym lub przeciwsuwiskowym lub utrzymaniem, budową, odbudową, naprawą lub remontem urządzeń wodnych</p>	<p><b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ  1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego  <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA  2.1. Zwiększenie dostępności transportowej  <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO  3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	<p>6. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody lub zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz racjonalną gospodarką wodną lub rybacką</p>	<p><b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ  1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego  <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA  2.1. Zwiększenie dostępności transportowej  <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO  3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	<p>7. likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych</p>	<p><b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ  1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego  <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA  2.1. Zwiększenie dostępności transportowej  <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO  3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	<p>8. lokalizowania obiektów budowlanych w pasie szerokości 100 m od linii brzegów rzek, jezior i innych zbiorników wodnych, z wyjątkiem urządzeń wodnych oraz obiektów służących prowadzeniu racjonalnej gospodarki rolnej, leśnej lub rybackiej  (nie dotyczy obowiązujących w dniu wejścia w życie rozporządzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz decyzji</p>	<p>Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach</li> </ul>



	o warunkach zabudowy i decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego)		dolin, – utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą i zachowanie drożności systemów dolinnych, – możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;
Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody	Kolidują z obszarem: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 716 na odcinku Łaznów – Kiełczówka (46)</li> </ul> Kolidują z buforem 0,5 km: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prace na linii 1 na odcinku Skierniewice – Częstochowa (99)</li> </ul>		

## 5. OBSZAR CHRONIONEGO KRAJOBRAZU DOLINY WIDAWKI

Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne, których realizacja może potencjalnie wpływać na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formy
UCHWAŁA NR XIV/237/11 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO z dnia 30 sierpnia 2011 r.	1. zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką	Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
(zmiany: UCHWAŁA NR XXII/422/12 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO z dnia 27 marca 2012 r.; UCHWAŁA NR XXXI/661/12 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO z dnia 18 grudnia 2012 r.)	2. realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o dostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 1029) <u>(nie dotyczy)</u> Obszaru położonego na terenie gminy Widawa)	<b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko, – utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą i zachowanie drożności systemów dolinnych, – ochrona i tworzenie retencji naturalnej m.in. dolinnej (w tym polderowej), – utrzymanie i zwiększanie powierzchni terenów zieleni, przewietrzających, zalesień, zadrzewień i zakrzewień, – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin, – budowa sztucznych i naturalnych ekranów akustycznych, – wprowadzanie zieleni o funkcji przesłaniającej i izolującej dla funkcji uciążliwych dla środowiska oraz obiektów dysharmonijnych i deformujących krajobraz, – preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji, – możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;
	3. likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają one z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych <u>(nie dotyczy)</u> prac wykonywanych na potrzeby ochrony przyrody)	<b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>	Nie dotyczy



		2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	
	4. wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu <u>(nie dotyczy:</u> - terenów, dla których udzielono koncesji na wydobywanie kopalin przed dniem wejścia w życie niniejszej Uchwały; - Obszaru położonego na terenie gmin Masłowice, Widawa, Wielgomłyny, Wola Krzysztoporska; - Obszaru położonego na działkach o nr ewid. 45/3, 45/4, 45/5, 45/8, 45/9, 45/10, obręb Bukowa, w gminie Bełchatów); - Obszaru położonego na terenie gminy Kluki, na działkach o nr ewid. 74, 75, 83 - obręb Kuźnica Kaszewska; 625, 626/1, 626/2, 627/1 - obręb Osina; 792/1, 792/2, 793, 794, 795, 796, 797/1, 797/2, 741/1, 741/2, 742, 743/1, 743/2, 801/1, 801/2, 802, 803/1, 803/2 - obręb Zarzecze; 364, 365, 359, 361, 1467 - obręb Trząs, w obrębie już wyznaczonych oraz nowo wyznaczanych obszarów górniczych.”	Nie dotyczy	Nie dotyczy
	5. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztormowym, przeciwpowodziowym lub przeciwsuwiskowym lub utrzymaniem, budową, odbudową, naprawą lub remontem urządzeń wodnych <u>(nie dotyczy:</u> - Obszaru położonego na terenie gminy Masłowice oraz Obszaru położonego na działkach o nr ewid. 45/3, 45/4, 45/5, 45/8, 45/9, 45/10, obręb Bukowa, w gminie Bełchatów.”; - Obszaru położonego na terenie gminy Kluki, na działkach o nr ewid. 74, 75, 83 - obręb Kuźnica Kaszewska; 625, 626/1, 626/2, 627/1 - obręb Osina; 792/1, 792/2, 793, 794, 795, 796, 797/1, 797/2, 741/1, 741/2, 742, 743/1, 743/2, 801/1, 801/2, 802, 803/1, 803/2 - obręb Zarzecze; 364, 365, 359, 361, 1467 - obręb Trząs, w obrębie już wyznaczonych oraz nowo wyznaczanych obszarów górniczych.”)	<b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>- minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>- ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>- zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>- preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>- ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>- możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	6. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody lub zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz racjonalna gospodarka wodna lub rybicka	<b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>- minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>- zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>- preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>- ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> <li>- ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>- możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	7. likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych	<b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym	<ul style="list-style-type: none"> <li>- minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>- preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>- ograniczanie lokalizacji</li> </ul>



		<p>i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<p>wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
<p><b>Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody</b></p>	<p>Kolidują z obszarem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo - faza II (78)</li> <li>▪ Prace na linii 1 na odcinku Skierniewice – Częstochowa (99)</li> <li>▪ Budowa linii łączącej Bełchatów z linią nr 131 (101)</li> <li>▪ Modernizacja i elektryfikacja linii kolejowej Nr 24 na odcinku Piotrków Trybunalski – Bełchatów z wydłużeniem do Bogumiłowa (103)</li> </ul> <p>Kolidują z buforem 0,5 km:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 480 na odcinku Chociw-Klęcz (52)</li> </ul>		

## 6. NADWARCIAŃSKI OBSZAR CHRONIONEGO KRAJOBRAZU

Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne, których realizacja może potencjalnie wpłynąć na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formy
<p>UCHWAŁA NR XXXI/614/12 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO z dnia 18 grudnia 2012 r.</p>	<p>1. zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką</p>	<p>Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu.</p>	<p>Nie dotyczy</p>
<p>(zmiana: UCHWAŁA NR L/909/14 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO z dnia 26 sierpnia 2014 r.)</p>	<p>2. realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 1029) (nie dotyczy: - realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu może być wymagane, na terenach już zainwestowanych w części Obszaru położonego w sąsiedztwie elektrowni wiatrowej w Siedlątkowie na terenie gminy Pęczniew; - części Obszaru położonego na zurbanizowanych i zainwestowanych terenach miasta Sieradz - dzielnicy Monice, terenów Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji oraz w rejonie Wzgórza Zamkowego)</p>	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą i zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– ochrona i tworzenie retencji naturalnej m.in. dolinnej (w tym polderowej),</li> <li>– utrzymanie i zwiększanie powierzchni terenów zieleni, przewietrzających, zalesień, zadrzewień i zakrzewień,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– budowa sztucznych i naturalnych ekranów akustycznych,</li> <li>– wprowadzanie zieleni o funkcji przesłaniającej i izolującej dla funkcji uciążliwych dla środowiska oraz obiektów dysharmonijnych i deformujących krajobraz,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	<p>3. likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają one z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy,</p>	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży</p>	<p>Nie dotyczy</p>

	utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych (nie dotyczy prac wykonywanych na potrzeby ochrony przyrody)	transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	
	4. wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu (nie dotyczy terenów, dla których udzielono koncesji na wydobywanie kopalin przed dniem wejścia w życie niniejszej uchwały)		Nie dotyczy
	5. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztorowym, przeciwpowodziowym lub przeciwosuwiskowym lub utrzymaniem, budową, odbudową, naprawą lub remontem urządzeń wodnych	<b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	6. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody lub zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz racjonalną gospodarką wodną lub rybaką (nie dotyczy części Obszaru, na których realizuje się przedsięwzięcia związane z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym miasta Sieradz)	<b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	7. likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych	<b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> </ul>



			<ul style="list-style-type: none"> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	<p>8. lokalizowania obiektów budowlanych w pasie szerokości 100 m od linii brzegów rzek, jezior i innych zbiorników wodnych, z wyjątkiem urządzeń wodnych oraz obiektów służących prowadzeniu racjonalnej gospodarki rolnej, leśnej lub rybackiej; zakaz dotyczy również: 1) pasa o szerokości 10 m na działce oznaczonej numerem ewidencyjnym 14/2, położonej w obrębie geodezyjnym Uniejów; 2) pasa o szerokości 20 m na działkach oznaczonych numerami ewidencyjnymi 74/2, 74/3, 75/1, 75/2, położonych w obrębie geodezyjnym Zieleń; 3) pasa o szerokości 40 m na działkach oznaczonych numerami ewidencyjnymi 2146/8, 2146/21, 2146/23, położonych w obrębie geodezyjnym Uniejów.” (nie dotyczy: - obowiązujących w dniu wejścia w życie uchwały miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego; - lokalizacji obiektów związanych z obsługą ruchu tury-stycznego, takich jak budynki pensjonatowe, hotelowe, rekreacji sezonowej, usługowej, urządzeń sportu i rekreacji oraz obiektów służb bezpieczeństwa, w części Obszaru położonego na terenie gminy Pęczniew; - części Obszaru położonego na zurbanizowanych i zainwestowanych terenach miasta Sieradz - dzielnicy Monice, terenów Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji oraz w rejonie Wzgórza Zamkowego; - nie dotyczy lokalizowania obiektów budowlanych na działkach oznaczonych następującymi numerami ewidencyjnymi: 5/9, 5/10, 6/1, 6/3, 6/5, 12/1, 12/2, 12/3, 12/4, 12/5, 12/6, 12/8, 12/9, 12/10, 12/11, 13, 14/3, 2146/25, 2146/27, 2146/29, 2146/30, 2146/31, położonych w obrębie geodezyjnym Uniejów)</p>	<p><b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą i zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
<p><b>Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody</b></p>	<p>Kolidują z obszarem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 710 na odcinku Włyń – Warta (23)</li> <li>▪ Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 710 na odcinku Warta – Błaszki (24)</li> <li>▪ Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Łódź – Sieradz Północny (75)</li> <li>▪ Budowa linii kolejowej nr 86 na odc. Sieradz Północny – Kępno (77)</li> <li>▪ Prace na liniach kolejowych nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Ostrów Wlkp., Etap II: Zduńska-Wola – Ostrów Wielkopolski (90)</li> </ul> <p>Kolidują z buforem 0,5 km:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 473 na odcinku Balin – Szadek (36)</li> <li>▪ Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 479 - ul. Uniejowska w Sieradzu - II Etap (50)</li> </ul>		

## 7. PILICZAŃSKI OBSZAR CHRONIONEGO KRAJOBRAZU

Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne, których realizacja może potencjalnie wpłynąć na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formę
<p>UCHWAŁA NR XXII/407/12 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO z dnia 27 marca 2012 r.</p>	<p>1. zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką (nie dotyczy wykonywania koniecznych prac bezpośrednio związanych z robotami budowlanymi dopuszczonymi do realizacji na Obszarze przez właściwe organy na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane: 1) na terenach przeznaczonych pod zabudowę w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego; 2) poprzedzonymi ostatecznymi decyzjami o warunkach zabudowy)</p>	<p>Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu.</p>	<p>Nie dotyczy</p>
	<p>2. realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 1029) (nie dotyczy realizacji przedsięwzięć, dla których nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko)</p>	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą i zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– ochrona i tworzenie retencji naturalnej m.in. dolinnej (w tym polderowej),</li> <li>– utrzymanie i zwiększanie powierzchni terenów zieleni, przewietrzających, zalesień, zadrzewień i zakrzewień,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– budowa sztucznych i naturalnych ekranów akustycznych,</li> <li>– wprowadzanie zieleni o funkcji przesłaniającej i izolującej dla funkcji uciążliwych dla środowiska oraz obiektów dysharmonijnych i deformujących krajobraz,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	<p>3. likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają one z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych (nie dotyczy: - prac wykonywanych na potrzeby ochrony przyrody; - wykonywania koniecznych prac bezpośrednio związanych z robotami budowlanymi dopuszczonymi do realizacji na Obszarze przez właściwe organy na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane: 1) na terenach przeznaczonych pod zabudowę w obowiązujących miejscowych planach</p>	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa</p>	<p>Nie dotyczy</p>



	<p>zagospodarowania przestrzennego; 2) poprzedzonymi ostatecznymi decyzjami o warunkach zabudowy)</p>	<p>infrastruktury transportowej</p>	
	<p>4. wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu (nie dotyczy: - terenów, dla których udzielono koncesji na wydobywanie kopalin przed dniem wejścia w życie niniejszej Uchwały; - Obszaru położonego na terenie działek o nr ewid.: 561, 560, 559/1, 559/2, 347, 348, 349, 350/1, 350/2, 351/1, 351/2, 352, 353, 354/1, 354/2, 355/1, 355/2, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 566, 574, 104, 579, 569 obręb Stara Kolonia oraz działek o nr ewid.: 177, 178, 179, 180, 181/1, 181/2, 182/1, 182/2, 183, 184, 185/1, 185/2, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196/1, 196/2, 197, 198, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207/1, 207/3, 207/4, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 254, 255, 256, 257, 258/1, 258/2, 259, 260/2, 260/3, 260/4, 261/1, 261/2, 262, 263, 264/1, 264/2, 265/1, 265/2, 265/3, 266, 267, 637, 268, 269, 270, 271, 272/1, 272/2, 273/1, 273/2, 273/3, 273/4, 274/1, 274/2, 275, 276, 277, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286/1, 286/2, 287, 288/1, 288/2, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295/1, 295/2, 296, 297/1, 297/2, 298, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 395/1, 395/2, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 278, 199, 253, 299 obręb Wolica, na terenie sołectw Stara Kolonia oraz Wolica, w gminie Aleksandrów, powiat piotrkowski, w obrębie już wyznaczonych oraz nowo wyznaczanych obszarów górniczych, w odległości nie mniejszej niż 250 m od granicy rezerwatu Diabla Góra; - Obszaru położonego na terenie gminy Wielgomłyny; - terenów przeznaczonych na cele wydobywania skał i minerałów w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego lub studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, obowiązujących w dniu wejścia w życie niniejszej Uchwały; - terenów przeznaczonych na cele wydobywania skał i minerałów w uchwalonych po dniu wejścia w życie niniejszej Uchwały miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego lub studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, dla których przeprowadzona procedura strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wykazała brak niekorzystnego wpływu na przyrodę Obszaru)</p>	<p>Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.</p>	<p>Nie dotyczy</p>
	<p>5. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztormowym, przeciwpowodziowym lub przeciwoświszkowym lub utrzymaniem, budową, odbudową, naprawą lub remontem urządzeń wodnych (nie dotyczy Obszaru położonego na terenie działek o nr ewid.: 561, 560, 559/1, 559/2,</p>	<p><b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>- ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>- zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>- preferowanie najmniej</li> </ul>

	<p>347, 348, 349, 350/1, 350/2, 351/1, 351/2, 352, 353, 354/1, 354/2, 355/1, 355/2, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 566, 574, 104, 579, 569 obręb Stara Kolonia oraz działek o nr ewid.: 177, 178, 179, 180, 181/1, 181/2, 182/1, 182/2, 183, 184, 185/1, 185/2, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196/1, 196/2, 197, 198, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207/1, 207/3, 207/4, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 254, 255, 256, 257, 258/1, 258/2, 259, 260/2, 260/3, 260/4, 261/1, 261/2, 262, 263, 264/1, 264/2, 265/1, 265/2, 265/3, 266, 267, 637, 268, 269, 270, 271, 272/1, 272/2, 273/1, 273/2, 273/3, 273/4, 274/1, 274/2, 275, 276, 277, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286/1, 286/2, 287, 288/1, 288/2, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295/1, 295/2, 296, 297/1, 297/2, 298, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 395/1, 395/2, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 278, 199, 253, 299 obręb Wolica, na terenie sołectw Stara Kolonia oraz Wolica, w gminie Aleksandrów, powiat piotrkowski, w obrębie już wyznaczonych oraz nowo wyznaczanych obszarów górniczych, w odległości nie mniejszej niż 250 m od granicy rezerwatu Diabla Góra; - wykonywania koniecznych prac bezpośrednio związanych z robotami budowlanymi dopuszczonymi do realizacji na Obszarze przez właściwe organy na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane: 1) na terenach przeznaczonych pod zabudowę w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego; 2) poprzedzonymi ostatecznymi decyzjami o warunkach zabudowy)</p>	<p>TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄJĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<p>konfliktowych lokalizacji, – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin, – możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</p>
	<p>6. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody lub zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz racjonalna gospodarka wodna lub rybactwa (nie dotyczy wykonywania koniecznych prac bezpośrednio związanych z robotami budowlanymi dopuszczonymi do realizacji na Obszarze przez właściwe organy na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane: 1) na terenach przeznaczonych pod zabudowę w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego; 2) poprzedzonymi ostatecznymi decyzjami o warunkach zabudowy)</p>	<p><b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄJĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<p>Nie dotyczy</p>
	<p>7. likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych</p>	<p><b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄJĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p>	<p>Nie dotyczy</p>



		<b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	
Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody	Kolidują z obszarem: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Budowa drogi S74 Sulejów – Przełom/Mniów (5)</li> <li>▪ Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 785 na odcinku Silnica – Silnica (70)</li> <li>▪ Dostosowanie CMK do prędkości 250 km/h Modernizacja linii kolejowej nr 4 - Centralna Magistrala Kolejowa (113)</li> </ul>		

## 8. OBSZAR CHRONIONEGO KRAJOBRAZU PRADOLINY WARSZAWSKO – BERLIŃSKIEJ

Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne, których realizacja może potencjalnie wpłynąć na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formy
ROZPORZĄDZENIE NR 6/2009 WOJEWODY ŁÓDZKIEGO z dnia 24 marca 2009 r.	1. zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką*  2. realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 1029)	Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu.  <b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	Nie dotyczy  – minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko, – utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą i zachowanie drożności systemów dolinnych, – ochrona i tworzenie retencji naturalnej m.in. dolinnej (w tym polderowej), – utrzymanie i zwiększanie powierzchni terenów zieleni, przewietrzających, zalesień, zadrzewień i zakrzewień, – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin, – budowa sztucznych i naturalnych ekranów akustycznych, – wprowadzanie zieleni o funkcji przesłaniającej i izolującej dla funkcji uciążliwych dla środowiska oraz obiektów dyszarmicznych i deformujących krajobraz, – preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji, – możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;
	3. likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają one z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych*	<b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	Nie dotyczy



	4. wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów*	Nie dotyczy	Nie dotyczy
	5. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym, przeciwsuwiskowym lub utrzymaniem, budową, odbudową, naprawą lub remontem urządzeń wodnych*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	6. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody lub zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz racjonalna gospodarka wodna lub rybacka*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienny-torfowiskowych,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	7. likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienny-torfowiskowych,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
<p>* zakazy nie dotyczą:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) wykonywania zadań na rzecz obronności kraju i bezpieczeństwa państwa;</li> <li>2) prowadzenia akcji ratowniczej oraz działań związanych z bezpieczeństwem powszechnym;</li> <li>3) realizacji inwestycji celu publicznego:</li> </ol> <p>- realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko wykazała brak znacząco negatywnego wpływu na ochronę przyrody Obszaru.</p>			



<p><b>Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody</b></p>	<p>Kolidują z obszarem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poszerzenie autostrady A2 na odcinku węzeł "Łódź Północ" (bez węzła) – granica województw łódzkiego i mazowieckiego o dodatkowe pasy ruchu (1)</li> <li>▪ Budowa obwodnicy Łowicza (9)</li> <li>▪ Budowa obwodnicy Łęczycy w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 703 (26)</li> <li>▪ Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 703 na odcinku Piątek – Brzozów (28)</li> <li>▪ Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 703 na odcinku Chruszlin – Łowicz (30)</li> <li>▪ Prace na linii kolejowej CE 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo - faza II (78)</li> <li>▪ Prace w ciągu CE 65 na odcinku Zduńska Wola - Inowrocław - Tczew LCS Zduńska Wola Karsznice (79)</li> <li>▪ Usprawnienie kolejowego połączenia Łódź – Kutno poprzez budowę linii kolejowej lub modernizację istniejących linii (105)</li> <li>▪ Prace na odcinku Łódź - Zgierz - Łowicz / Bednary w celu zwiększenia przepustowości (107)</li> </ul> <p>Kolidują z buforem 0,5 km:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozbudowa drogi krajowej nr 60 na odcinku Topola Królewska – Kutno (16)</li> <li>▪ Prace na linii kolejowej CE 20 na odcinku Łowicz Główny – Skierniewice (81)</li> <li>▪ Modernizacja Łódzko - Kozłowski Węzła Kolejowego wraz ze stacją Łódź Olechów (84)</li> </ul>
--	--

## 9. PRZEDBORSKI OBSZAR CHRONIONEGO KRAJOBRAZU

obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne, których realizacja może potencjalnie wpłynąć na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formy
<p>UCHWAŁA NR XXVIII/510/12 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO z dnia 28 sierpnia 2012 r.</p>	<p>1. zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk, złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką</p>	<p>Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu.</p>	<p>Nie dotyczy</p>
	<p>2. realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 1029)</p>	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>                      1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego  <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>                      2.1. Zwiększenie dostępności transportowej  <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b>                      3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą i zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– ochrona i tworzenie retencji naturalnej m.in. dolinnej (w tym polderowej),</li> <li>– utrzymanie i zwiększanie powierzchni terenów zieleni, przewietrzających, zalesień, zadrzewień i zakrzewień,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– budowa sztucznych i naturalnych ekranów akustycznych,</li> <li>– wprowadzanie zieleni o funkcji przesłaniającej i izolującej dla funkcji uciążliwych dla środowiska oraz obiektów dysharmonijnych i deformujących krajobraz,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	<p>3. likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają one z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych (nie dotyczy:                      - prac wykonywanych na potrzeby ochrony przyrody;                      - wykonywania koniecznych prac bezpośrednio związanych z robotami budowlanymi dopuszczonymi do realizacji na Obszarze przez właściwe organy na podstawie ustawy z dnia</p>	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b>                      1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego  <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b>                      2.1. Zwiększenie dostępności</p>	<p>Nie dotyczy</p>

	<p>7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane: 1) na terenach przeznaczonych pod zabudowę w obowiązujących planach zagospodarowania przestrzennego; 2) poprzedzonymi ostatecznymi decyzjami o warunkach zabudowy)</p>	<p>transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	
	<p>4. wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu (nie dotyczy: - terenów, dla których udzielono koncesji na wydobywanie kopalin przed dniem wejścia w życie niniejszej uchwały; - 1) terenów przeznaczonych na cele wydobywania skał i minerałów w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego lub studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, obowiązujących w dniu wejścia w życie niniejszej uchwały; 2) terenów przeznaczonych na cele wydobywania skał i minerałów w uchwalonych po dniu wejścia w życie niniejszej uchwały miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego lub studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, dla których przeprowadzona procedura strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wykazała brak niekorzystnego wpływu na przyrodę Obszaru)</p>	<p>Nie dotyczy</p>	<p>Nie dotyczy</p>
	<p>5. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztorowym, przeciwpowodziowym lub przeciwosuwiskowym lub utrzymaniem, budową, odbudową, naprawą lub remontem urządzeń wodnych (nie dotyczy: - terenów, dla których udzielono koncesji na wydobywanie kopalin przed dniem wejścia w życie niniejszej uchwały; - 1) terenów przeznaczonych na cele wydobywania skał i minerałów w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego lub studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, obowiązujących w dniu wejścia w życie niniejszej uchwały; 2) terenów przeznaczonych na cele wydobywania skał i minerałów w uchwalonych po dniu wejścia w życie niniejszej uchwały miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego lub studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, dla których przeprowadzona procedura strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wykazała brak niekorzystnego wpływu na przyrodę Obszaru - wykonywania koniecznych prac bezpośrednio związanych z robotami budowlanymi dopuszczonymi do realizacji na Obszarze przez właściwe organy na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane: 1) na terenach przeznaczonych pod zabudowę w obowiązujących planach zagospodarowania przestrzennego; 2) poprzedzonymi ostatecznymi decyzjami o warunkach zabudowy)</p>	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	<p>6. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody lub zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz racjonalną gospodarką wodną lub rybaką (nie dotyczy: wykonywania koniecznych prac bezpośrednio związanych z robotami budowlanymi dopuszczonymi do realizacji na Obszarze przez właściwe organy na podstawie ustawy z dnia</p>	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ochrona obszarów źródłkowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek</li> </ul>



	7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane: 1) na terenach przeznaczonych pod zabudowę w obowiązujących planach zagospodarowania przestrzennego; 2) poprzedzonymi ostatecznymi decyzjami o warunkach zabudowy)	TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych, – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin, – możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;
	7. likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych	<b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko, – preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji, – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin, – utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą, – ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych, – możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;
Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody	Zadania inwestycyjne nie kolidują z Przedborskim Obszarem Chronionego Krajobrazu		

#### 10. OBSZAR CHRONIONEGO KRAJOBRAZU DOLINA MIAZGI POD ANDRESPOLEM

Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne, których realizacja może potencjalnie wpłynąć na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formy
UCHWAŁA NR XLIX/466/06 RADY GMINY ANDRESPOL z dnia 8 czerwca 2006 r. (zmiana: UCHWAŁA NR LI/496/06 RADY GMINY ANDRESPOL z dnia 3 sierpnia 2006 r.)	1. zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarłisk, złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką*  2. realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu art. 51 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska*(1)  (1)aktualnie w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 1973, 2127, 2269) art. 51 jest uchylony. Obowiązuje art. 59 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 1029)	Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
		<b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko, – utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą i zachowanie drożności systemów dolinnych, – ochrona i tworzenie retencji naturalnej m.in. dolinnej (w tym polderowej), – utrzymanie i zwiększanie powierzchni terenów zieleni, przewietrzających, zalesień, zadrzewień i zakrzewień, – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin, – budowa sztucznych i naturalnych ekranów akustycznych,

			<ul style="list-style-type: none"> <li>– wprowadzanie zieleni o funkcji przesłaniającej i izolującej dla funkcji uciążliwych dla środowiska oraz obiektów dysharmonijnych i deformujących krajobraz,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
3. likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają one z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych*	<p><b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	Nie dotyczy	
4. wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu*	Nie dotyczy	Nie dotyczy	
5. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztormowym, przeciwpowodziowym lub przeciwsuwiskowym lub utrzymaniem, budową, odbudową, naprawą lub remontem urządzeń wodnych*	<p><b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>	
6. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli służą innym celom niż ochrona przyrody lub zrównoważone wykorzystanie użytków rolnych i leśnych oraz racjonalną gospodarką wodną lub rybacką*	<p><b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>	
7. likwidowania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy i obszarów wodno-błotnych*	<p><b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> </ul>	



		<p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	<p>* <u>nie dotyczy</u>:</p> <p>1. wykonywania zadań na rzecz obronności kraju i bezpieczeństwa państwa),</p> <p>2. prowadzenia akcji ratowniczej oraz działań związanych z bezpieczeństwem powszechnym,</p> <p>3. realizacji inwestycji celu publicznego.</p>		
Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody	<p>Kolizja z buforem 0,5 km:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Modernizacja przystanku kolejowego – Bedoń (82)</li> <li>▪ Modernizacja Łódzko - Kuluszkowskiego Węzła Kolejowego wraz ze stacją Łódź Olechów (84)</li> </ul>		

<b>OBSZARY CHRONIONEGO KRAJOBRAZU Z NIEAKTUALNYMI ZAKAZAMI ZE WZGLĘDU NA USTANOWIENIE FORMY OCHRONY PRZYRODY PRZED WEJŚCIEM W ŻYCIE USTAWY Z DNIA 16 KWIEŃNIA 2004 R. O OCHRONIE PRZYRODY</b>	
Obowiązująca podstawa prawna	Wykaz projektów (zadań inwestycyjnych), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
<b>11. BOLIMOWSKO-RADZIEWICKI Z DOLINĄ ŚRODKOWEJ RAWKI</b>	
Rozporządzenie Nr 36 Wojewody Skierniewickiego z dnia 28 lipca 1997 r. w sprawie wyznaczenia obszarów chronionego krajobrazu	<p>Kolizja z obszarem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź Niciarniana bez odcinka w obrębie Węzła kolejowego CPK (74)</li> <li>▪ Prace na linii kolejowej C–E 20 na odcinku Skierniewice – Pilawa – Łuków (80)</li> <li>▪ Poprawa przepustowości na odcinku Grodzisk Maz. – Skierniewice (98)</li> <li>▪ Włączenie miasta Rawa Mazowiecka do sieci kolejowej województwa łódzkiego (116)</li> <li>▪ Dostosowanie CMK do prędkości 250 km/h Modernizacja linii kolejowej nr 4 - Centralna Magistrala Kolejowa (113)</li> </ul> <p>Kolizja z buforem 0,5 km:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rewitalizacja linii kolejowej Rogów Osobowy - Biała Rawska (115)</li> </ul>
<b>12. DOLINY BZURY</b>	
Rozporządzenie Nr 36 Wojewody Skierniewickiego z dnia 28 lipca 1997 r. w sprawie wyznaczenia obszarów chronionego krajobrazu	Zadania inwestycyjne nie kolidują z Przedborskim Obszarem Chronionego Krajobrazu
<b>13. DOLINA PRZYSOWY</b>	
Rozporządzenie Nr 16/98 Wojewody Płockiego z dnia 27 kwietnia 1998 r. w sprawie dostosowania Uchwały WRN w Płocku Nr 163/XXVI/88	Zadania inwestycyjne nie kolidują z Przedborskim Obszarem Chronionego Krajobrazu
<b>14. GÓRNEJ RAWKI</b>	
Rozporządzenie Nr 36 Wojewody Skierniewickiego z dnia 28 lipca 1997 r. w sprawie wyznaczenia obszarów chronionego krajobrazu	<p>Kolizja z obszarem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Włączenie miasta Rawa Mazowiecka do sieci kolejowej województwa łódzkiego (116)</li> </ul> <p>Kolizja z buforem 0,5 km:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rewitalizacja linii kolejowej Rogów Osobowy - Biała Rawska (115)</li> </ul>
<b>15. MROGI I MROŻYCY</b>	
Rozporządzenie Nr 36 Wojewody Skierniewickiego z dnia 28 lipca 1997 r. w sprawie wyznaczenia obszarów chronionego krajobrazu	<p>Kolizja z obszarem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Poszerzenie autostrady A2 na odcinku węzeł "Łódź Północ" (bez węzła) – granica województw łódzkiego i mazowieckiego o dodatkowe pasy ruchu (1)</li> <li>▪ Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź Niciarniana bez odcinka w obrębie Węzła kolejowego CPK (74)</li> <li>▪ Prace na linii 1 na odcinku Skierniewice – Częstochowa (99)</li> </ul> <p>Kolizja z buforem 0,5 km:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Budowa obwodnicy Brzezin (8)</li> <li>▪ Rewitalizacja linii kolejowej Rogów Osobowy - Biała Rawska (115)</li> </ul>
<b>16. ŚRODKOWEJ GRABI</b>	
Rozporządzenie Wojewody Sieradzkiego z dnia 31 lipca 1998 r. w sprawie wyznaczenia obszarów chronionego krajobrazu oraz uznania za zespoły przyrodniczo-krajobrazowe	<p>Kolizja z obszarem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 473 na odcinku Łask – Teodory (31)</li> </ul>

**17. PUCZNIIEWSKI**

Rozporządzenie Wojewody Sieradzkiego z dnia 31 lipca 1998 r. w sprawie wyznaczenia obszarów chronionego krajobrazu oraz uznania za zespoły przyrodniczo-krajobrazowe

Zadania inwestycyjne nie kolidują z obszarem chronionego krajobrazu



Tab. 3. Ocena realizacji zapisów RPTWŁ na cele, przedmioty ochrony i obowiązujące zakazy w zespołach przyrodniczo-krajobrazowych  
Źródło: opracowanie własne na podstawie obowiązujących aktów prawnych.

1. ZESPÓŁ PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWY „SUCHA DOLINA W MOSKULACH”			
Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne i kierunki działań, których realizacja może potencjalnie wpłynąć na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formy
UCHWAŁA NR XCI/1599/10 RADY MIEJSKIEJ W ŁODZI z dnia 7 lipca 2010 r.	1. niszczenia, uszkodzenia lub przekształcania obiektu lub obszaru*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;</li> </ul>
	2. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym lub przeciwpodziowym albo budową, odbudową, utrzymywaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	3. uszkodzenia i zanieczyszczenia gleby*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;</li> </ul>
	4. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody albo racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ochrona obszarów źródłkowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek</li> </ul>



		<p>SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<p>wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
5. likwidowania, zasypywania i przekształcania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodno-błotnych*	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>	
6. wylewania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia użytkowanych gruntów rolnych*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu	Nie dotyczy	
7. zmiany sposobu użytkowania ziemi*	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;</li> </ul>	
8. wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy	
9. umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia nor, legowisk zwierzęcych oraz tarlisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy	
10. umieszczania tablic reklamowych*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy	
<p>* zakazy <u>nie dotyczą</u>:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) prac wykonywanych na potrzeby ochrony przyrody po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody;</li> <li>2) realizacji inwestycji celu publicznego po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody;</li> <li>3) zadań z zakresu obronności kraju w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa państwa;</li> <li>4) likwidowania nagłych zagrożeń bezpieczeństwa powszechnego i prowadzenia akcji ratowniczych.</li> </ol>			



Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody	Zadania inwestycyjne nie kolidują z zespołem przyrodniczo-krajobrazowym
--	---

2. ZESPÓŁ PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWY „DOLINA SOKOŁÓWKI”			
Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne i kierunki działań, których realizacja może potencjalnie wpłynąć na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formy
UCHWAŁA NR XCI/1600/10 RADY MIEJSKIEJ W ŁODZI z dnia 7 lipca 2010 r.	1. niszczenia, uszkodzenia lub przekształcania obiektu lub obszaru*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;</li> </ul>
	2. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztormowym lub przeciwpowodziowym albo budową, odbudową, utrzymywaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	3. uszkodzenia i zanieczyszczenia gleby*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;</li> </ul>
	4. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody albo racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– zachowanie drożności systemów</li> </ul>

		<p>KLIMATYCZNEJ</p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<p>doliny,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ochrona obszarów źródliskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienny-torfowiskowych,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	5. likwidowania, zasypywania i przekształcania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodno-błotnych*	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą,</li> <li>– ochrona obszarów źródliskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienny-torfowiskowych,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	6. wylewania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia użytkowanych gruntów rolnych*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu	Nie dotyczy
	7. zmiany sposobu użytkowania ziemi*	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów doliny,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;</li> </ul>
	8. wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	9. umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia nor, legowisk zwierzęcych oraz tarlisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	10. umieszczania tablic reklamowych*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy



	<p>* zakazy <u>nie dotyczą</u>:</p> <p>1) prac wykonywanych na potrzeby ochrony przyrody po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody;</p> <p>2) realizacji inwestycji celu publicznego po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody;</p> <p>3) zadań z zakresu obronności kraju w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa państwa;</p> <p>4) likwidowania nagłych zagrożeń bezpieczeństwa powszechnego i prowadzenia akcji ratowniczych.</p>
Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody	<p>Kolizja z buforem 0,5 km:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Modernizacja Łódzko - Kozłowskiego Węzła Kolejowego wraz ze stacją Łódź Olechów (84)</li> <li>▪ Prace na odcinku Łódź - Zgierz - Łowicz / Bednary w celu zwiększenia przepustowości (107)</li> </ul>

### 3. ZESPÓŁ PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWY „MIĘDZYRZECZE NERU I DOBRZYŃKI”

Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne i kierunki działań, których realizacja może potencjalnie wpłynąć na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formy
UCHWAŁA NR XCI/1602/10 RADY MIEJSKIEJ W ŁODZI z dnia 7 lipca 2010 r.	1. niszczenia, uszkodzenia lub przekształcania obiektu lub obszaru*	<p><b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;</li> </ul>
	2. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym lub przeciwpowodziowym albo budową, odbudową, utrzymywaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych*	<p><b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	3. uszkodzenia i zanieczyszczenia gleby*	<p><b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	Nie dotyczy

	4. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody albo racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej*	<b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	Nie dotyczy
	5. likwidowania, zasypywania i przekształcania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodno-błotnych*	<b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienny-torfowiskowych,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	6. wylewania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia użytkowanych gruntów rolnych*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	7. zmiany sposobu użytkowania ziemi*	<b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;</li> </ul>
	8. wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	9. umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia nor, legowisk zwierzęcych oraz tarlisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	10. umieszczania tablic reklamowych*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
<p>* Zakazy nie dotyczą:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) prac wykonywanych na potrzeby ochrony przyrody po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody;</li> <li>2) realizacji inwestycji celu publicznego po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody;</li> <li>3) zadań z zakresu obronności kraju w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa państwa;</li> </ol>			



	4) likwidowania nagłych zagrożeń bezpieczeństwa powszechnego i prowadzenia akcji ratowniczych.
Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody	Zadania inwestycyjne nie kolidują z zespołem przyrodniczo-krajobrazowym

#### 4. ZESPÓŁ PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWY „ŹRÓDŁA NERU”

Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne i kierunki działań, których realizacja może potencjalnie wpłynąć na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formy
UCHWAŁA NR XCI/1603/10 RADY MIEJSKIEJ W ŁODZI z dnia 7 lipca 2010 r.	1. niszczenia, uszkodzenia lub przekształcania obiektu lub obszaru*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wewnątrz dolin;</li> </ul>
	2. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwszorstwowym lub przeciwpowodziowym albo budową, odbudową, utrzymywaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wewnątrz dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	3. uszkodzenia i zanieczyszczenia gleby*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wewnątrz dolin;</li> </ul>
	4. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody albo racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– zachowanie drożności systemów</li> </ul>

	<p>KLIMATYCZNEJ</p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
5. likwidowania, zasypywania i przekształcania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodno-błotnych*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
6. wylewania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia użytkowanych gruntów rolnych*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
7. zmiany sposobu użytkowania ziemi*	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;</li> </ul>
8. wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu*	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności</p>	Nie dotyczy



		transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	
	9. umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia nor, legowisk zwierzęcych oraz tarlisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką*	Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	10. umieszczania tablic reklamowych*	Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	* nie dotyczy: 1) prac wykonywanych na potrzeby ochrony przyrody po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody; 2) realizacji inwestycji celu publicznego po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody; 3) zadań z zakresu obronności kraju w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa państwa; 4) likwidowania nagłych zagrożeń bezpieczeństwa powszechnego i prowadzenia akcji ratowniczych.		
Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody	Zadania inwestycyjne nie kolidują z zespołem przyrodniczo-krajobrazowym		

#### 5. ZESPÓŁ PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWY "LUCIEJÓW"

Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne i kierunki działań, których realizacja może potencjalnie wpłynąć na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formy
UCHWAŁA NR XXVI/193/16 RADY GMINY SĘDZIEJOWICE z dnia 29 grudnia 2016 r.	1. niszczenia, uszkodzenia lub przekształcania obiektu	<b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;</li> </ul>
	2. uszkodzenia i zanieczyszczenia gleby	<b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;</li> </ul>
	3. wylwania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia użytkowanych gruntów rolnych	Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	4. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody albo racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej	<b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> </ul>



		<p>transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	<p>5. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym lub przeciwpowodziowym albo budową, odbudową, utrzymaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych</p>	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	<p>6. likwidowania, zasypywania i przekształcania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodno-błotnych</p>	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	<p>7. umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia nor, lęgów zwierzęcych oraz tarlisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką</p>	<p>Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu.</p>	<p>Nie dotyczy</p>
<p><b>Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody</b></p>	<p>Zadania inwestycyjne nie kolidują z zespołem przyrodniczo-krajobrazowym</p>		



6. ZESPÓŁ PRZYRODNICZO – KRAJOBRAZOWY „ZABYTKOWY PARK PODWORSKI W CZEPOWIE DOLNYM”			
Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne i kierunki działań, których realizacja może potencjalnie wpływać na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formy
UCHWAŁA NR XXVIII/153/04 RADY MIEJSKIEJ W UNIEJOWIE z dnia 30 września 2004 r.	1. niszczenia, uszkodzenia lub przekształcania obiektu lub obszaru*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;</li> </ul>
	2. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym lub przeciwpowodziowym albo budową, odbudową, utrzymaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	3. uszkodzenia i zanieczyszczenia gleby*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;</li> </ul>
	4. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody albo racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> </ul>

		<b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynieryjnych we wnętrzach dolin,</li> <li>możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	5. wylewania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia użytkowanych gruntów rolnych*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	6. zmiany sposobu użytkowania ziemi*	<b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynieryjnych we wnętrzach dolin;</li> </ul>
	7. wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	8. umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia nor, legowisk zwierzęcych oraz tarlisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	9. umieszczania tablic reklamowych*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	* nie dotyczy: 1) prac wykonywanych na potrzeby ochrony przyrody po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody, 2) realizacji inwestycji celu publicznego po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody, 3) zadań z zakresu obronności kraju w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa państwa, 4) likwidowania nagłych zagrożeń bezpieczeństwa powszechnego i prowadzenia akcji ratowniczych.		
Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody	Zadania inwestycyjne nie kolidują z zespołem przyrodniczo-krajobrazowym		

## 7. ZESPÓŁ PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWY „RUDA WILLOWA”

Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne i kierunki działań, których realizacja może potencjalnie wpłynąć na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formy
UCHWAŁA NR XLV/1191/17 RADY MIEJSKIEJ W ŁODZI z dnia 5 kwietnia 2017 r. (t.j.)	1. niszczenia, uszkodzenia lub przekształcania obszaru*	<b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynieryjnych we wnętrzach dolin;</li> </ul>



		SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	
	2. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwszostmowym lub przeciwpowodziowym albo budową, odbudową, utrzymaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	3. uszkadzania i zanieczyszczania gleby*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;</li> </ul>
	4. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody albo racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	5. likwidowania, zasypywania i przekształcania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodno-błotnych*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających</li> </ul>

		2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	ciągłość przyrodniczą, – ochrona obszarów źródliskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienny-torfowiskowych, – możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;
	6. wylewania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia użytkowanych gruntów rolnych*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	7. zmiany sposobu użytkowania ziemi*	<b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko, – ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu, – zachowanie drożności systemów dolinnych, – preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji, – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;
	8. wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	9. umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia nor, legowisk zwierzęcych z wyjątkiem wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	10. umieszczania tablic reklamowych*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	* <u>nie dotyczy:</u> 1) prac wykonywanych na potrzeby ochrony przyrody po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody; 2) realizacji inwestycji celu publicznego po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody; 3) zadań z zakresu obronności kraju w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa państwa; 4) likwidowania nagłych zagrożeń bezpieczeństwa powszechnego i prowadzenia akcji ratowniczych; - nie dotyczą wydziałów oznaczonych jako A, B, C, D i E – wskazanych na mapie stanowiącej załącznik Nr 1 do uchwały, z wyjątkiem gruntów leśnych ujawnionych w ewidencji gruntów i budynków.		
Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody	Zadania inwestycyjne nie kolidują z zespołem przyrodniczo-krajobrazowym		

## 8. ZESPÓŁ PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWY „SĘDZIEJOWICE”

Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne i kierunki działań, których realizacja może potencjalnie wpływać na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formy
UCHWAŁA NR XXVI/192/16 RADY GMINY SĘDZIEJOWICE z dnia 29 grudnia 2016 r.	1. niszczenia, uszkodzenia lub przekształcania obiektu	<b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej	– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko, – ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu, – zachowanie drożności systemów dolinnych, – preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji, – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów



		<b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	inżynieryjnych we wnętrzach dolin;
2. uszkodzania i zanieczyszczania gleby		<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynieryjnych we wnętrzach dolin;</li> </ul>
3. wylewania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia użytkowanych gruntów rolnych		Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
4. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody albo racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej		<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynieryjnych we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
5. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztorowym lub przeciwpowodziowym albo budową, odbudową, utrzymaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych		<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynieryjnych we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
6. likwidowania, zasypywania i przekształcania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodno-błotnych		<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynieryjnych we wnętrzach</li> </ul>

		TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	dolin, – utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą, – ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych, – możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;
	7. umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia nor, lęgówisk zwierzęcych oraz tarlisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	8. wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody	Zadania inwestycyjne nie kolidują z zespołem przyrodniczo-krajobrazowym		

### 9. ZESPÓŁ PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWY „STREFA KRAWĘDZIOWA DOLINY RZEKI WARTY”

Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne i kierunki działań, których realizacja może potencjalnie wpłynąć na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formy
UCHWAŁA NR XXVIII/199/13 RADY GMINY ZAPOLICE z dnia 27 lutego 2013 r.	1. niszczenia, uszkodzenia lub przekształcania obszaru	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko, – ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu, – zachowanie drożności systemów dolinnych, – preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji, – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;
	2. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko, – ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu, – zachowanie drożności systemów dolinnych, – preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji, – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin, – możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na



			środowisko;
3. uszkadzania i zanieczyszczania gleby	<p><b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;</li> </ul>	
4. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody albo racjonalnej gospodarce rolnej	<p><b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>	
5. wylewania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia użytkowanych gruntów rolnych	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy	
6. zmiany sposobu użytkowania ziemi	<p><b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;</li> </ul>	
7. wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy	
8. umieszczania tablic reklamowych	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy	
9. umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia nor, legowisk zwierzęcych oraz tarlisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, rybacką i łowiecką	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy	



Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody	Zadania inwestycyjne nie kolidują z zespołem przyrodniczo-krajobrazowym
--	---

10. ZESPÓŁ PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWY „UROCZYSKO ZIELEŃ”			
Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne i kierunki działań, których realizacja może potencjalnie wpłynąć na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formy
UCHWAŁA NR LIV/448/2017 RADY MIEJSKIEJ W UNIEJOWIE z dnia 20 października 2017 r.	1. niszczenia, uszkodzenia lub przekształcania obiektu lub obszaru	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;</li> </ul>
	2. uszkodzenia i zanieczyszczenia gleby	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;</li> </ul>
	3. wylewania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia użytkowanych gruntów rolnych	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	4. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody albo racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>



	5. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym lub przeciwpowodziowym albo budową, odbudową, utrzymaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	6. likwidowania, zasypywania i przekształcania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodno-błotnych	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	7. umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia nor, lęgówisk zwierzęcych oraz tarłisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody	Zadania inwestycyjne nie kolidują z zespołem przyrodniczo-krajobrazowym		

### 11. ZESPÓŁ PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWY „LIPICKIE BŁOTA”

Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne i kierunki działań, których realizacja może potencjalnie wpłynąć na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formy
ROZPORZĄDZENIE NR 1/2005 WOJEWODY ŁÓDZKIEGO z dnia 3 lutego 2005 r.	1. niszczenia, uszkodzenia lub przekształcania obszaru zespołu*	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> </ul>

		<p>SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;</li> </ul>
	<p>2. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym albo budową, odbudową, utrzymywaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych*</p>	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	<p>3. uszkadzania i niszczenia gleby*</p>	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;</li> </ul>
	<p>4. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody albo racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej*</p>	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b></p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b></p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b></p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	<p>5. likwidowania, zasypywania i przekształcania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodno-błotnych*</p>	<p>Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów</li> </ul>



			<p>inżynierskich we wnętrzach dolin,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą,</li> <li>– ochrona obszarów źródłkowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	6. wylewania gnojownicy, z wyjątkiem nawożenia użytkowanych gruntów rolnych*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	7. zmiany sposobu użytkowania ziemi*	<p><b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;</li> </ul>
	8. wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	9. umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia nor, legowisk zwierzęcych oraz tarlisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	10. umieszczania tablic reklamowych*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	<p>* nie dotyczy:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) prac wykonywanych na potrzeby ochrony przyrody po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody;</li> <li>2) realizacji inwestycji celu publicznego po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody;</li> <li>3) zadań z zakresu obronności kraju w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa państwa;</li> <li>4) likwidowania nagłych zagrożeń bezpieczeństwa powszechnego i prowadzenia akcji ratowniczych.</li> </ol>		
Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody	Zadania inwestycyjne nie kolidują z zespołem przyrodniczo-krajobrazowym		

## 12. ZESPÓŁ PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWY „PARK ZABYTKOWY W MIEJSCOWOŚCI SOKOLNIKI”

Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne i kierunki działań, których realizacja może potencjalnie wpływać na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formy
UCHWAŁA NR XXI/136/05 RADY GMINY SOKOLNIKI z dnia 27 października 2005 r.	1. niszczenia, uszkodzenia lub przekształcania obiektu lub obszaru*	<p><b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów</li> </ul>

		<p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<p>doliny,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wewnątrz dolin;</li> </ul>
	2. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztorowym lub przeciwpowodziowym albo budową, odbudową, utrzymywaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych*	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wewnątrz dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	3. uszkadzania i niszczenia gleby*	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wewnątrz dolin;</li> </ul>
	4. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody albo racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej*	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienny-torfowiskowych,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wewnątrz dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	5. wylewania gnojownicy, z wyjątkiem nawożenia użytkowanych gruntów rolnych*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	6. zmiany sposobu użytkowania ziemi*	<b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby</li> </ul>



		KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu, – zachowanie drożności systemów dolinnych, – preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji, – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;
	7. wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu*	Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	8. umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia nor, legowisk zwierzęcych oraz tarlisk i złożonej ikry z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką*	Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	9. umieszczenia tablic reklamowych*	Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	* nie dotyczy: 1) prac wykonywanych na potrzeby ochrony przyrody po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody; 2) realizacji inwestycji celu publicznego po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody; 3) zadań z zakresu obronności kraju w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa państwa; 4) likwidowania nagłych zagrożeń bezpieczeństwa powszechnego i prowadzenia akcji ratowniczych.		
Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody	Zadania inwestycyjne nie kolidują z zespołem przyrodniczo-krajobrazowym		

### 13. ZESPÓŁ PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWY „PARK ZADZIM”

Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne i kierunki działań, których realizacja może potencjalnie wpływać na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formy
UCHWAŁA NR XXXV/189/05 RADY GMINY ZADZIM z dnia 10 listopada 2005 r.	1. niszczenia, uszkodzenia lub przekształcania obiektu lub obszaru*	<b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko, – ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu, – zachowanie drożności systemów dolinnych, – preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji, – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;
	2. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym lub budową, odbudową, utrzymywaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych*	<b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności	– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko, – ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu, – zachowanie drożności systemów dolinnych, – preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji, – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów

	transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	inżynieryjnych we wnętrzach dolin, – możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;
3. uszkodzania i niszczenia gleby*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko, – ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu, – zachowanie drożności systemów dolinnych, – preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji, – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynieryjnych we wnętrzach dolin;
4. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody albo racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko, – zachowanie drożności systemów dolinnych, – preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji, – ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienny-torfowiskowych, – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynieryjnych we wnętrzach dolin, – możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;
5. wylewania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia użytkowanych gruntów rolnych*	Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
6. zmiany sposobu użytkowania ziemi*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko, – ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu, – zachowanie drożności systemów dolinnych, – preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji, – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynieryjnych we wnętrzach dolin;
7. wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu*	Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
8. umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia nor, legowisk zwierzęcych oraz tarlisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką	Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy



	rolną, leśną, rybacką i łowiecką*		
	9. umieszczenia tablic reklamowych*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	* nie dotyczy: 1) prac wykonywanych na potrzeby ochrony przyrody po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody; 2) realizacji inwestycji celu publicznego po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody; 3) zadań z zakresu obronności kraju w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa państwa; 4) likwidowania nagłych zagrożeń bezpieczeństwa powszechnego i prowadzenia akcji ratowniczych.		
Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody	Zadania inwestycyjne nie kolidują z zespołem przyrodniczo-krajobrazowym		

#### 14. ZESPÓŁ PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWY „PARKI ZŁOCZEWSKIE”

Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne i kierunki działań, których realizacja może potencjalnie wpłynąć na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formy
UCHWAŁA NR XXIII/165/04 RADY MIEJSKIEJ W ZŁOCZEWIE z dnia 29 października 2004 r.	1. umieszczania tablic reklamowych*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	2. umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia nor, lęgówisk zwierzęcych oraz tarlisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	3. wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	4. wylewania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia użytkowanych gruntów rolnych*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	5. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody albo racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	6. uszkadzania i niszczenia gleby*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;</li> </ul>



		SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	
	* <u>nie dotyczy</u> : 1) prac wykonywanych na potrzeby ochrony przyrody po uzgodnieniu z organem ustanawiającym Zespół; 2) realizacji inwestycji celu publicznego po uzgodnieniu z organem ustanawiającym Zespół; 3) zadań z zakresu obronności kraju w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa państwa; 4) likwidowania nagłych zagrożeń bezpieczeństwa powszechnego i prowadzenia akcji ratowniczych.		
Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody	Zadania inwestycyjne nie kolidują z zespołem przyrodniczo-krajobrazowym		

15. „PODDĘBICKI” ZESPÓŁ PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWY			
Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne i kierunki działań, których realizacja może potencjalnie wpływać na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formy
UCHWAŁA NR X/51/07 RADY MIEJSKIEJ W PODDĘBICACH z dnia 26 czerwca 2007 r.	1. niszczenia, uszkodzenia lub przekształcania obiektu lub obszaru*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;</li> </ul>
	2. uszkodzenia i zanieczyszczenia gleby*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;</li> </ul>
	3. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach</li> </ul>



			dolin, – możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;
	4. zmiany sposobu użytkowania ziemi*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko, – ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu, – zachowanie drożności systemów dolinnych, – preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji, – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;
	5. umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia nor, lęgówisk zwierzęcych*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	* <u>nie dotyczy</u> : 1) prac wykonywanych na potrzeby ochrony przyrody po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody; 2) realizacji inwestycji celu publicznego po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody; 3) zadań z zakresu obronności kraju w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa państwa; 4) likwidowania nagłych zagrożeń bezpieczeństwa powszechnego i prowadzenia akcji ratowniczych.		
Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody	Zadania inwestycyjne nie kolidują z zespołem przyrodniczo-krajobrazowym		

#### 16. ZESPÓŁ PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWY „ZABYTKOWY PARK W BUCZKU”

Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne i kierunki działań, których realizacja może potencjalnie wpływać na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formy
UCHWAŁA NR XXI/103/04 RADY GMINY BUCZEK z dnia 18 października 2004 r.	1. niszczenia, uszkodzenia lub przekształcania obiektu lub obszaru*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko, – ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu, – zachowanie drożności systemów dolinnych, – preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji, – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;
	2. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym lub przeciwpowodziowym albo budową, odbudową, utrzymywaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ	– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko, – ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu, – zachowanie drożności systemów dolinnych, – preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji, – ograniczanie lokalizacji

	WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin, – możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;
3. uszkadzania i zanieczyszczenia gleby*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko, – ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu, – zachowanie drożności systemów dolinnych, – preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji, – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;
4. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody albo racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko, – zachowanie drożności systemów dolinnych, – preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji, – ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych, – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin, – możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;
5. likwidowania, zasypywania i przekształcania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodno-błotnych*	<b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego <b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej <b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej	– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko, – preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji, – ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin, – utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą, – ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienno-torfowiskowych, – możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;
6. wylewania gnojownicy, z wyjątkiem nawożenia użytkowanych gruntów rolnych*	Zapisy RPTWŁ nie naruszają zakazu	Nie dotyczy



	7. zmiany sposobu użytkowania ziemi*	<p><b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wewnątrz dolin;</li> </ul>
	8. wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	9. umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia nor, legowisk zwierzęcych oraz tarlisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	10. umieszczenia tablic reklamowych*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	<p>* nie dotyczy:</p> <p>1) prac wykonywanych na potrzeby ochrony przyrody po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody;</p> <p>2) realizacji inwestycji celu publicznego po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody;</p> <p>3) zadań z zakresu obronności kraju w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa państwa;</p> <p>4) likwidowania nagłych zagrożeń bezpieczeństwa powszechnego i prowadzenia akcji ratowniczych.</p>		
Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody	Zadania inwestycyjne nie kolidują z zespołem przyrodniczo-krajobrazowym		

### 17. ZESPÓŁ PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWY „RENASANSOWE ZAŁOŻENIE PAŁACOWO-PARKOWE W DZIAŁOSZYNIE”

Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne i kierunki działań, których realizacja może potencjalnie wpłynąć na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formy
UCHWAŁA NR XXVIII/195/05 RADY MIEJSKIEJ W DZIAŁOSZYNIE z dnia 31 sierpnia 2005 r.	1. niszczenia, uszkodzenia lub przekształcania obiektu lub obszaru*	<p><b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wewnątrz dolin;</li> </ul>
	2. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym albo budową, odbudową, utrzymaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych*	<p><b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> </ul>

		<p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	3. uszkadzania i zanieczyszczania gleby*	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;</li> </ul>
	4. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody albo racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej*	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienny-torfowiskowych,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	5. zmiany sposobu użytkowania ziemi*	<p><b>CS1 OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</b> 1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2 REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</b> 2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</b> 3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;</li> </ul>
	6. wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	7. umieszczania tablic reklamowych*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy



	<p>* nie dotyczy:</p> <p>1) prac wykonywanych na potrzeby ochrony przyrody po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody;</p> <p>2) realizacji inwestycji celu publicznego po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody;</p> <p>3) zadań z zakresu obronności kraju w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa państwa;</p> <p>4) likwidowania nagłych zagrożeń bezpieczeństwa powszechnego i prowadzenia akcji ratowniczych.</p>
Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody	Zadania inwestycyjne nie kolidują z zespołem przyrodniczo-krajobrazowym

### 18. ZESPÓŁ PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWY „NIEMYSŁÓW”

Obowiązująca podstawa prawna	Obowiązujące zakazy (odstępstwa od zakazu)	Cele strategiczne i kierunki działań, których realizacja może potencjalnie wpłynąć na naruszenie obowiązujących zakazów	Proponowane działania o charakterze ogólnym, które należy podjąć w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na formy
UCHWAŁA NR XLII/337/21 RADY MIEJSKIEJ W PODDĘBICACH z dnia 25 czerwca 2021 r. w sprawie zespołu przyrodniczo-krajobrazowego	1. niszczenia, uszkodzenia lub przekształcania obiektu lub obszaru*	<p><b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;</li> </ul>
	2. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym lub przeciwpowodziowym albo budową, odbudową, utrzymywaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych	<p><b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	3. uszkodzenia i zanieczyszczenia gleby*	<p><b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;</li> </ul>

		infrastruktury transportowej	
	4. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody albo racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej*	<p><b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienny-torfowiskowych,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	5. likwidowania, zasypywania i przekształcania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodno-błotnych	<p><b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin,</li> <li>– utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą,</li> <li>– ochrona obszarów źródłiskowych oraz istniejących zbiorników wodnych, m.in. starorzeczy, oczek wodnych, torfowisk, bagien i mokradeł oraz renaturyzacja terenów bagienny-torfowiskowych,</li> <li>– możliwość realizacji inwestycji uzależniona od decyzji środowiskowych poprzedzonych oceną oddziaływania na środowisko;</li> </ul>
	6. wylewania gnojowicy z wyjątkiem nawożenia użytkowanych gruntów rolnych	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	7. zmiany sposobu użytkowania ziemi*	<p><b>CS1</b> OGRANICZENIE EMISJI GAZÓW CIEPLARNIANYCH W SYSTEMIE TRANSPORTOWYM DLA OSIĄGNIĘCIA NEUTRALNOŚCI KLIMATYCZNEJ</p> <p>1.1. Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym i likwidacja wykluczenia komunikacyjnego</p> <p><b>CS2</b> REALIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ ZAPEWNIĄCEJ SPÓJNOŚĆ I ROZWÓJ WOJEWÓDZTWA</p> <p>2.1. Zwiększenie dostępności transportowej</p> <p><b>CS3</b> POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO</p> <p>3.2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury transportowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– minimalizowanie negatywnego wpływu etapu realizacji inwestycji na środowisko,</li> <li>– ochrona cennych form rzeźby terenu, w tym m.in. ograniczenie niwelacji terenu,</li> <li>– zachowanie drożności systemów dolinnych,</li> <li>– preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,</li> <li>– ograniczanie lokalizacji wielkogabarytowych inwestycji infrastrukturalnych i obiektów inżynierskich we wnętrzach dolin;</li> </ul>
	8. wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków – roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	9. umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia nor, legowisk zwierzęcych*	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	10. umieszczania tablic reklamowych	Zapisy RPTWł nie naruszają zakazu.	Nie dotyczy
	<p>* <u>nie dotyczy</u>:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) prac wykonywanych na potrzeby ochrony przyrody po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody;</li> <li>2) realizacji inwestycji celu publicznego po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody;</li> <li>3) zadań z zakresu obronności kraju w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa państwa;</li> <li>4) likwidowania nagłych zagrożeń bezpieczeństwa powszechnego i prowadzenia akcji ratowniczych.</li> </ol>		



Wykaz projektów (inwestycji z reprezentatywnego zestawu), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody	Zadania inwestycyjne nie kolidują z zespołem przyrodniczo-krajobrazowym
--	---

ZESPOŁY PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWE Z NIEAKTUALNYMI ZAKAZAMI ZE WZGLĘDU NA USTANOWIENIE FORMY OCHRONY PRZYRODY PRZED WEJŚCIEM W ŻYCIE USTAWY Z DNIA 16 KWIETNIA 2004 R. O OCHRONIE PRZYRODY	
Obowiązująca podstawa prawna	Wykaz projektów (zadań inwestycyjnych), których przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
<b>19. DOLINA GRABI</b>	
Rozporządzenie Wojewody Sieradzkiego z dnia 31 lipca 1998 r. w sprawie wyznaczenia OCHK oraz uznania za zespoły przyrodniczo-krajobrazowe	Kolizja z obszarem: <ul style="list-style-type: none"> <li>Prace na linii kolejowej CE 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo - faza II (78)</li> </ul>
<b>20. DOLINA MROGI</b>	
Rozporządzenie Nr 9/99 Wojewody Łódzkiego z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie wykazu aktów prawa miejscowego wydanych przez dotychczasowych wojewodów i nadal obowiązujących na obszarze województwa łódzkiego lub jego części	Kolizja z buforem 0,5 km: <ul style="list-style-type: none"> <li>Prace na linii 1 na odcinku Skierniewice - Częstochowa (99)</li> </ul>
<b>21. DZIAŁOSZYŃSKI</b>	
Rozporządzenie Nr 9/99 Wojewody Łódzkiego z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie wykazu aktów prawa miejscowego wydanych przez dotychczasowych wojewodów i nadal obowiązujących na obszarze województwa łódzkiego lub jego części	Kolizja z buforem 0,5 km: <ul style="list-style-type: none"> <li>Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo - faza II (78)</li> </ul>
<b>22. GÓRY WAPIENNE</b>	
Uchwała Nr VIII/41/95 Rady Gminy w Burzeninie z dnia 30 marca 1995 r. w sprawie uznania „Gór Wapiennych” za zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Zadania inwestycyjne nie kolidują z zespołem przyrodniczo-krajobrazowym
<b>23. KOLUMNA LAS</b>	
Uchwała Nr XXIX/303/93 Rady Miasta i Gminy w Łasku z dnia 30 marca 1993 r. w sprawie uznania „Kolumny Lasu” za zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Zadania inwestycyjne nie kolidują z zespołem przyrodniczo-krajobrazowym
<b>24. OSJAKOWSKI</b>	
Rozporządzenie Nr 9/99 Wojewody Łódzkiego z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie wykazu aktów prawa miejscowego wydanych przez dotychczasowych wojewodów i nadal obowiązujących na obszarze województwa łódzkiego lub jego części	Kolizja z obszarem: <ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa linii łączącej linię kolejową nr 131 z Wieluniem (102)</li> </ul>
<b>25. SKARPA JURAJSKA</b>	
Uchwała Nr XXIII/226/2001 Rady Gminy Inowłódz z dnia 28 czerwca 2001 r. w sprawie uznania za użytki ekologiczne i zespoły przyrodniczo-krajobrazowe obszarów Gminy Inowłódz	Kolizja z buforem 0,5 km: <ul style="list-style-type: none"> <li>Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 726 na odcinku Inowłódz - węzeł autostradowy S8 w m. Rawa Mazowiecka - I Etap - odcinek Inowłódz - Rzeczycza (realizacja odcinkami) (66)</li> </ul>
<b>26. ZWIERZYNIEC KRÓLEWSKI</b>	
Rozporządzenie Nr 9/99 Wojewody Łódzkiego z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie wykazu aktów prawa miejscowego wydanych przez dotychczasowych wojewodów i nadal obowiązujących na obszarze województwa łódzkiego lub jego części	Kolizja z buforem 0,5 km: <ul style="list-style-type: none"> <li>Prace na linii 1 na odcinku Skierniewice – Częstochowa (99)</li> </ul>
<b>27. BORKOWICE</b>	
Rozporządzenie Nr 48/2001 Wojewody Łódzkiego z dnia 8 sierpnia 2001 r. w sprawie uznania za zespoły przyrodniczo-krajobrazowe	Zadania inwestycyjne nie kolidują z zespołem przyrodniczo-krajobrazowym
<b>28. DĄBROWA I</b>	
Rozporządzenie Nr 9/99 Wojewody Łódzkiego z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie wykazu aktów prawa miejscowego wydanych przez dotychczasowych wojewodów i nadal obowiązujących na obszarze województwa łódzkiego lub jego części	Zadania inwestycyjne nie kolidują z zespołem przyrodniczo-krajobrazowym



<b>29. DĄBROWA II</b>	
Rozporządzenie Nr 9/99 Wojewody Łódzkiego z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie wykazu aktów prawa miejscowego wydanych przez dotychczasowych wojewodów i nadal obowiązujących na obszarze województwa łódzkiego lub jego części	Zadania inwestycyjne nie kolidują z zespołem przyrodniczo-krajobrazowym
<b>30. DOBRÓŃ</b>	
Rozporządzenie Nr 48/2001 Wojewody Łódzkiego z dnia 8 sierpnia 2001 r. w sprawie uznania za zespoły przyrodniczo-krajobrazowe	Zadania inwestycyjne nie kolidują z zespołem przyrodniczo-krajobrazowym
<b>31. GÓRNA MROŻYCA</b>	
Rozporządzenie Nr 9/99 Wojewody Łódzkiego z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie wykazu aktów prawa miejscowego wydanych przez dotychczasowych wojewodów i nadal obowiązujących na obszarze województwa łódzkiego lub jego części	Zadania inwestycyjne nie kolidują z zespołem przyrodniczo-krajobrazowym
<b>32. MAJOWA GÓRA</b>	
Uchwała Rady Miasta Przedbórz Nr XXII/151/94 z dnia 23 marca 1994 r. w sprawie uznania zespołu leśnego „Majowa Góra” za zespół przyrodniczo-krajobrazowy podlegający ochronie	Zadania inwestycyjne nie kolidują z zespołem przyrodniczo-krajobrazowym
<b>33. MOGILNO</b>	
Rozporządzenie Nr 48/2001 Wojewody Łódzkiego z dnia 8 sierpnia 2001 r. w sprawie uznania za zespoły przyrodniczo-krajobrazowe	Zadania inwestycyjne nie kolidują z zespołem przyrodniczo-krajobrazowym
<b>34. NIEBORÓW</b>	
Rozporządzenie Nr 9/99 Wojewody Łódzkiego z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie wykazu aktów prawa miejscowego wydanych przez dotychczasowych wojewodów i nadal obowiązujących na obszarze województwa łódzkiego lub jego części	Zadania inwestycyjne nie kolidują z zespołem przyrodniczo-krajobrazowym
<b>35. ROCHNA</b>	
Rozporządzenie Nr 9/99 Wojewody Łódzkiego z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie wykazu aktów prawa miejscowego wydanych przez dotychczasowych wojewodów i nadal obowiązujących na obszarze województwa łódzkiego lub jego części	Zadania inwestycyjne nie kolidują z zespołem przyrodniczo-krajobrazowym
<b>36. WZGÓRZA OŻAROWSKIE</b>	
Rozporządzenie Nr 9/99 Wojewody Łódzkiego z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie wykazu aktów prawa miejscowego wydanych przez dotychczasowych wojewodów i nadal obowiązujących na obszarze województwa łódzkiego lub jego części	Zadania inwestycyjne nie kolidują z zespołem przyrodniczo-krajobrazowym

Źródło: opracowanie własne.



## ZAŁĄCZNIK 7.

### Wykaz rzek lub ich odcinków, na których występuje zagrożenie powodziowe wraz ze wskazaniem podstawy opracowania

WYKAZ RZEK LUB ICH ODCINKÓW, NA KTÓRYCH WYSTĘPUJE ZAGROŻENIE POWODZIOWE WRAZ ZE WSKAZANIEM PODSTAWY OPRACOWANIA					
Lp.	Dorzecze	Rzeka	Zagrożenie powodziowe	Podstawa opracowania	Kod obszaru
1	obszar dorzecza Wisły	Czarna	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000002544_0224
2	obszar dorzecza Wisły	Czarna	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000002542_0223
3	obszar dorzecza Wisły	Drzewiczka	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000002548_0257
4	obszar dorzecza Wisły	Pilica	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000000254_0070
5	obszar dorzecza Wisły	Mogielanka	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000025492_0402
6	obszar dorzecza Wisły	Luciąża	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000254534_0368
7	obszar dorzecza Wisły	Piasecznica	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000254686_0444
8	obszar dorzecza Wisły	Czarna Bielina	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000025468_0226
9	obszar dorzecza Wisły	Skrwa Lewa	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000002754_0511
10	obszar dorzecza Wisły	Wolbórka	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000002546_0117
11	obszar dorzecza Wisły	Rawka	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000002726_0129
12	obszar dorzecza Wisły	Łupia-Skierniewka	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000027258_0382
13	obszar dorzecza Wisły	Ochnia	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000027218_0424
14	obszar dorzecza Wisły	Bzura	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000000272_0076
15	obszar dorzecza Wisły	Kanał Łęka-Dobrogosty	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000000272_0076
16	obszar dorzecza Wisły	Rawka	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000002726_0129
17	obszar dorzecza Wisły	Bzura	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000000272_0076
18	obszar dorzecza Wisły	Mroga	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000027234_0409
19	obszar dorzecza Odry	Rgilewka	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000018332_0197
20	obszar dorzecza Odry	Łódka	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000183232_0157
21	obszar dorzecza Odry	Bełdówka	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000018326_0103
22	obszar dorzecza Odry	Jasieniec	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000183234_0134
23	obszar dorzecza Odry	Żeglina	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000018312_0238
24	obszar dorzecza Odry	Jasień	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000183218_0135
25	obszar dorzecza Odry	Kocinka	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000018168_0149
26	obszar dorzecza Odry	Dopływ spod Karnic	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000183194_0121
27	obszar dorzecza Odry	Olechówka	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_001832184_0176
28	obszar dorzecza Odry	Pisia	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000018158_0188
29	obszar dorzecza Odry	Gnida	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000018328_0128
30	obszar dorzecza Odry	Pichna	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000183178_0184
31	obszar dorzecza Odry	Stara Pichna	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_001831794_0208
32	obszar dorzecza Odry	Urszulinka	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_018317942_0226
33	obszar dorzecza Odry	Warta	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000000018_0039
34	obszar dorzecza Odry	Tymianka	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000182892_0221
35	obszar dorzecza Odry	Oleśnica	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000001818_0177
36	obszar dorzecza Odry	Myja	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000018314_0169
37	obszar dorzecza Odry	Pyszna	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000018188_0195
38	obszar dorzecza Odry	Teleszyna	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000183312_0220



39	obszar dorzecza Odry	Trojanówka	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000001846_0038
40	obszar dorzecza Odry	Nieciecz	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000000182_0030
41	obszar dorzecza Odry	Radomka <sup>1</sup>	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_001815529_0033
42	obszar dorzecza Odry	Widawka <sup>1</sup>	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000000182_0041
43	obszar dorzecza Odry	Swędrnia	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000018482_0037
44	obszar dorzecza Odry	Ner	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000001832_0029
45	obszar dorzecza Odry	Grabia	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000001828_0022
46	obszar dorzecza Odry	Liswarta	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000001816_0027
47	obszar dorzecza Odry	Prosna	0.2%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000000184_0036
48	obszar dorzecza Wisły	Czarna	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000002544_0224
49	obszar dorzecza Wisły	Czarna	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000002542_0223
50	obszar dorzecza Wisły	Drzewiczka	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000002548_0257
51	obszar dorzecza Wisły	Pilica	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000000254_0070
52	obszar dorzecza Wisły	Mogielanka	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000025492_0402
53	obszar dorzecza Wisły	Luciąża	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000254534_0368
54	obszar dorzecza Wisły	Piasecznica	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000254686_0444
55	obszar dorzecza Wisły	Czarna Bielina	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000025468_0226
56	obszar dorzecza Wisły	Czarna	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000002542_0223
57	obszar dorzecza Wisły	Skrwa Lewa	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000002754_0511
58	obszar dorzecza Wisły	Wolbórka	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000002546_0117
59	obszar dorzecza Wisły	Rawka	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000002726_0129
60	obszar dorzecza Wisły	Mroga	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000027234_0409
61	obszar dorzecza Wisły	Łupia-Skierniewka	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000027258_0382
62	obszar dorzecza Wisły	Ochnia	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000027218_0424
63	obszar dorzecza Wisły	Bzura	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000000272_0076
64	obszar dorzecza Wisły	Kanał Łęka-Dobrogosty	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000000272_0076
65	obszar dorzecza Wisły	Rawka	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000002726_0129
66	obszar dorzecza Odry	Rgilewka	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000018332_0197
67	obszar dorzecza Odry	Łódka	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000183232_0157
68	obszar dorzecza Odry	Bełdówka	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000018326_0103
69	obszar dorzecza Odry	Jasieniec	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000183234_0134
70	obszar dorzecza Odry	Żeglina	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000018312_0238
71	obszar dorzecza Odry	Jasień	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000183218_0135
72	obszar dorzecza Odry	Kocinka	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000018168_0149
73	obszar dorzecza Odry	Dopływ spod Karnic	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000183194_0121
74	obszar dorzecza Odry	Olechówka	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_001832184_0176
75	obszar dorzecza Odry	Pisia	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000018158_0188
76	obszar dorzecza Odry	Gnida	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000018328_0128
77	obszar dorzecza Odry	Pichna	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000183178_0184
78	obszar dorzecza Odry	Stara Pichna	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_001831794_0208
79	obszar dorzecza Odry	Urszulinka	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_018317942_0226
80	obszar dorzecza Odry	Warta	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000000018_0039
81	obszar dorzecza Odry	Tymianka	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000182892_0221
82	obszar dorzecza Odry	Oleśnica	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000001818_0177
83	obszar dorzecza Odry	Myja	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000018314_0169



84	obszar dorzecza Odry	Pyszna	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000018188_0195
85	obszar dorzecza Odry	Teleszyna	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000183312_0220
86	obszar dorzecza Odry	Trojanówka	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000001846_0038
87	obszar dorzecza Odry	Nieciecz	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000000182_0030
88	obszar dorzecza Odry	Radomka <sup>1</sup>	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_001815529_0033
89	obszar dorzecza Odry	Widawka <sup>1</sup>	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000000182_0041
90	obszar dorzecza Odry	Swędrnia	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000018482_0037
91	obszar dorzecza Odry	Ner	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000001832_0029
92	obszar dorzecza Odry	Grabia	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000001828_0022
93	obszar dorzecza Odry	Liswarta	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000001816_0027
94	obszar dorzecza Odry	Prosna	1%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000000184_0036
95	obszar dorzecza Wisły	Czarna	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000002544_0224
96	obszar dorzecza Wisły	Pilica	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000000254_0070
97	obszar dorzecza Wisły	Czarna	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000002542_0223
98	obszar dorzecza Wisły	Drzewiczka	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000002548_0257
99	obszar dorzecza Wisły	Mogielanka	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000025492_0402
100	obszar dorzecza Wisły	Luciąża	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000254534_0368
101	obszar dorzecza Wisły	Wolbórka	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000002546_0117
102	obszar dorzecza Wisły	Piasecznica	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000254686_0444
103	obszar dorzecza Wisły	Czarna Bielina	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000025468_0226
104	obszar dorzecza Wisły	Skrwa Lewa	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000002754_0511
105	obszar dorzecza Wisły	Bzura	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000000272_0076
106	obszar dorzecza Wisły	Rawka	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000002726_0129
107	obszar dorzecza Wisły	Mroga	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000027234_0409
108	obszar dorzecza Wisły	Łupia- Skierniewka	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000027258_0382
109	obszar dorzecza Wisły	Ochnia	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000027218_0424
110	obszar dorzecza Wisły	Kanał Łęka- Dobrogosty	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000000272_0076
111	obszar dorzecza Wisły	Rawka	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL2000_R_000002726_0129
112	obszar dorzecza Odry	Rgilewka	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000018332_0197
113	obszar dorzecza Odry	Łódka	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000183232_0157
114	obszar dorzecza Odry	Bełdówka	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000018326_0103
115	obszar dorzecza Odry	Jasieniec	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000183234_0134
116	obszar dorzecza Odry	Żeglina	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000018312_0238
117	obszar dorzecza Odry	Jasień	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000183218_0135
118	obszar dorzecza Odry	Kocinka	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000018168_0149
119	obszar dorzecza Odry	Dopływ spod Karnic	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000183194_0121
120	obszar dorzecza Odry	Olechówka	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_001832184_0176
121	obszar dorzecza Odry	Pisia	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000018158_0188
122	obszar dorzecza Odry	Pichna	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000183178_0184
123	obszar dorzecza Odry	Stara Pichna	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_001831794_0208
124	obszar dorzecza Odry	Urszulinka	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_018317942_0226
125	obszar dorzecza Odry	Warta	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000000018_0039
126	obszar dorzecza Odry	Gnida	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000018328_0128
127	obszar dorzecza Odry	Tymianka	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000182892_0221
128	obszar dorzecza Odry	Oleśnica	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000001818_0177



129	obszar dorzecza Odry	Myja	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000018314_0169
130	obszar dorzecza Odry	Pyszna	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000018188_0195
131	obszar dorzecza Odry	Teleszyna	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000183312_0220
132	obszar dorzecza Odry	Trojanówka	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000001846_0038
133	obszar dorzecza Odry	Nieciecz	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000000182_0030
134	obszar dorzecza Odry	Radomka <sup>1</sup>	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_001815529_0033
135	obszar dorzecza Odry	Widawka <sup>1</sup>	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000000182_0041
136	obszar dorzecza Odry	Swędrnia	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000018482_0037
137	obszar dorzecza Odry	Ner	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000001832_0029
138	obszar dorzecza Odry	Grabia	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000001828_0022
139	obszar dorzecza Odry	Liswarta	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000001816_0027
140	obszar dorzecza Odry	Prosna	10%	mapy zagrożenia powodziowego	PL6000_R_000000184_0036
141	obszar dorzecza Odry	Radomka <sup>1</sup>	1%	studia ochrony przeciwpowodziowej	-
142	obszar dorzecza Odry	Widawka <sup>1</sup>	1%	studia ochrony przeciwpowodziowej	-
143	obszar dorzecza Wisły	Czarna Bielina	1%	studia ochrony przeciwpowodziowej	-
144	obszar dorzecza Wisły	Luciąża	1%	studia ochrony przeciwpowodziowej	-

Źródło: Opracowanie na podstawie bazy danych stanowiących załącznik do pliku \*.shp z map zagrożenia powodziowego i studiów ochrony przeciwpowodziowej, PGW Wody Polskie (stan na marzec 2021).

<sup>1</sup> Studia ochrony przeciwpowodziowej opracowane dla rzek lub ich odcinków zachowują ważność do czasu przekazania organom map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego dla tych odcinków (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 2233, 2368, z 2022 r. poz. 88, 258, 855 – dalej Prawo wodne – art. 549). Na rzekach Radomka i Widawka obowiązują mapy zagrożenia powodziowego i studia ochrony przeciwpowodziowej.

**ZAŁĄCZNIK 8.**

Łódź, dnia 27 maja 2022 r.

Dane podmiotu składającego oświadczenie:

**BIURO PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO  
WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO W ŁODZI**

**Marta Pabich-Makoska**  
(kierownik Zespołu Środowiska i Krajobrazu)

.....  
Imię i nazwisko/nazwa

**ul. Piłsudskiego 12, 90-051 Łódź**

.....  
Adres siedziby

**42 630-57-69 do 72**

.....  
Telefon kontaktowy

**OŚWIADCZENIE AUTORA PROGNOZY**

( w przypadku gdy wykonawcą prognozy jest zespół autorów – kierującego tym zespołem)

Dotyczy przedsięwzięcia pn.:

**„PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO DO REGIONALNEGO PLANU  
TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO  
DLA REALIZACJI WARUNKU PODSTAWOWEGO CELU POLITYKI 3  
(W ZAKRESIE TRANSPORTU) W PERSPEKTYWIE FINANSOWEJ 2021-2027”**

Oświadczam, że spełniam wymagania określone w art. 74a ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2373, 2389).

Jestem świadoma odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.

**KIEROWNIK**  
Zespołu Środowiska i Krajobrazu

*Marta Pabich-Makoska*  
**Marta Pabich-Makoska**

.....  
Czytelny podpis składającego oświadczenie

Biurowo Planowania Przestrzennego  
Województwa Łódzkiego w Łodzi  
<http://bpopw.lodzkie.pl>



województwo  
łódzkie

