

Formularz uwag do projektu

Programu ochrony powietrza dla stref w województwie mazowieckim, w których zostały przekroczone poziomy dopuszczalne i docelowe substancji w powietrzu

Dane podmiotu zgłaszającego uwagi:

Zgłaszający uwagę: Fundacja ClientEarth Prawnicy dla Ziemi; Stowarzyszenie Miasto Jest Nasze

Adres: ul. Mokotowska 33/35, Warszawa

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
	Uwagi ogólne i dotyczące strony formalnej			
1.			<p>Projekt nie zawiera najbardziej efektywnych działań naprawczych takich, jak:</p> <ul style="list-style-type: none">- zakaz spalania węgla oraz drewna w aglomeracji warszawskiej obowiązujący od 2022 r. oraz- konkretne i realne działania ograniczające ruch samochodów indywidualnych w miastach, w których występują przekroczenia norm jakości powietrza ze wskazaniem daty ich wdrożenia. <p>Z projektu POP wynika także, że nie przeprowadzono modelowania ambitnych scenariuszy, o których mowa wyżej. Nie można zatem uznać, że działania wytypowane</p>	

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
			<p>do POPu zostały poddane testowi, wymaganemu przez przepisy prawa oraz konsekwentne w tym zakresie orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.</p> <p>Braki te powodują, że założony termin osiągnięcia jakości powietrza spełniającego normy określone prawem tj. rok 2026 jest datą arbitralną.</p>	
2			Brak prawidłowego przeprowadzenia konsultacji społecznych.	Odwołane zostały spotkania konsultacyjne.
3			Ograniczenie prawidłowego udziału w konsultacjach jednostek samorządu terytorialnego.	Termin końcowy składania uwag przez JST upływa w dniu 25.03.2020. W tym czasie odwołane zostały posiedzenia radnych co powoduje realny problem podjęcia stosownych uchwał wymaganych do prawidłowego i pełnego uczestnictwa w konsultacjach.
4	Załącznik 6 działania: 1.1.4. 1.1.3.		<p>Projekt POP błędnie wskazuje działania o charakterze przygotowawczym/konsultacyjnym niezbędne do uchwalenia POPu jako działania naprawcze. Wśród nich znajdują się:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Inwentaryzacja urządzeń 2) Opracowanie „Harmonogramu realizacji działania naprawczego” 	Celem POP jest jak najszybsze doprowadzenie powietrza do poziomów zgodnych z prawem. Prowadzenie inwentaryzacji oraz przystąpienie do opracowania „harmonogramu realizacji działania naprawczego” z pewnością nie realizuje tego wymogu. Wspomniane zapisy przerzucają obowiązki ciążące na zarządzie województwa na JST. Zadaniem urzędu marszałkowskiego jest zidentyfikowanie na etapie opracowywania POP źródeł zanieczyszczenia powietrza oraz wskazanie harmonogramu i środków

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
				do poprawy jakości powietrza. Wymaga to ścisłej współpracy z JST oraz koordynacji procesu inwentaryzacji źródeł zanieczyszczenia, wypracowania harmonogramu oraz określenia efektywnych środków naprawczych. W przeciwnym wypadku JST przez kolejne kilka lat zamiast redukować zanieczyszczenie powietrza będą zajmować się planowaniem.
5.	Załącznik 6, pkt 4 – Lista działań nieobjętych POP		<p>Nie znajduje uzasadnienia nieuwzględnienie istotnych działań z punktu widzenia poprawy jakości powietrza wymienionych w pkt 4 działań w POP.</p> <p>W POP należy włączyć działania z pkt 4, z następującymi zmianami:</p> <p>Zamiast pkt 4.2.2. w POP należy zapisać obowiązek stworzenia wielowariantowego studium rozwoju systemu sieci metra (trzy dodatkowe linie) uwzględniającego budowę bezpośrednich połączeń osiedli (około 1km²) liczących więcej niż 10 tys. mieszkańców z centrum miasta oraz realizowanych zgodnie z zasadami Transit Oriented Development (czyli tak jak był budowany Ursynów).</p> <p>Pkt 10-13 dotyczące opłat za parkowanie powinno zostać wprowadzone do 2021 r. Poza tym w POP-ie powinno także przewidzieć utworzenie „strefy śródmiejskiej” (obejmującej taki sam obszar jak Strefa Ograniczonego</p>	Brak realizacji przez odpowiednie podmioty wymienionych w pkt 4 działań nie będzie stanowił braku realizacji POP. Duża część z tych działań może stanowić skuteczne środki w rozumieniu dyrektywy CAFE. Należy włączyć te działania w POP.

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
			<p>Ruchu), w której są wyższe stawki za parkowanie i można pobierać opłatę także w weekendy.</p> <p>Pkt 15 dotyczący korytarzy przewietrzania miasta powinien zostać tak przeformułowany, aby w POP-ie zobowiązać właściwe organy do sporządzenia studium funkcjonalności korytarzy wymiany powietrza na terenie m. st. Warszawy i oceny potencjalnych kolizji utrzymania ich obecnego charakteru z rozwojem miasta zgodnie z zasadami Transit Oriented Development ze szczególnym uwzględnieniem wykorzystania sieci linii kolejowych. W bieżącym stanie rzeczy część korytarzy jest poprowadzona wzdłuż linii kolejowych, czyli tam gdzie należałoby intensyfikować zabudowę dla celów obsługi kolei.</p>	
6.	Załącznik 12, pkt 4. Działania naprawcze możliwe do zastosowania, które nie zostały wskazane do wdrożenia w programie, wraz z uzasadnieniem przyczyn ich		Nie przeanalizowano możliwych do zastosowania podstawowych działań, które są stosowane na świecie i przynoszą pożądane efekty, jak: zakaz stosowania paliw stałych np. dla aglomeracji warszawskiej; ograniczenie wjazdu do miast lub centrów miast najbardziej szkodliwych samochodów osobowych; zakaz instalowania kotłów na paliwa stałe w nowych budynkach.	Należy przeanalizować możliwość wprowadzenia tych rozwiązań.

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
	niezastosowania w strefach województwa mazowieckiego.			
7.			<p>Brak skutecznych środków do zrealizowania celu jakim jest obniżenie o 81% ditlenku azotu. Modelowanie przeprowadzono w ograniczonym zakresie, nie poddając analizie ambitnych polityk.</p> <p>POP bagatelizuje narastający poziom przekroczeń zanieczyszczeń pochodzenia komunikacyjnego. Dokument koncentruje się na działaniach wspomagających oraz likwidacji skutków (np. mycie ulic), zamiast rozwiązać problem źródła zanieczyszczenia, który jest oczywisty: za duże natężenie ruchu w aglomeracji warszawskiej oraz duża ilość samochodów starych i diesli (w tym diesli z wyciętymi filtrami).</p> <p>Dokument sugeruje, że nasadzenia zieleni oraz mycie ulic to działania kluczowe do walki z zanieczyszczeniem komunikacyjnym. Takie podejście jest sprzeczne z przepisami i doświadczeniami innych miast.</p> <p>Zgodnie z art. 91 POŚ i dyrektywą CAFE obniżenie ditlenku azotu powinno nastąpić w możliwie najkrótszym czasie. Realizacja tego obowiązku powinna zatem polegać na</p>	

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
			wprowadzeniu strefy czystego transportu (szerzej rozwinięte w dalszej części uwag); wprowadzeniu odpowiedniej ilości buspasów; podniesieniu opłat za parkowanie; zmian kategorii dróg w miastach; obniżaniu dopuszczalnej prędkości w miastach. Tego rodzaju środki nie zostały poddane analizie w ramach opracowywania POPu, co stanowi błąd w rozumieniu przepisów.	
	Uwagi szczegółowe			
8.			POP nie identyfikuje narastającego problemu zanieczyszczenia powietrza w aglomeracji warszawskiej wynikającego z coraz większej ilości kominków opalanych drewnem.	Wymagana jest analiza tego problemu.
9.	Załącznik 5, lit. h	tworzenie stref ograniczonego ruchu i stref uspokojonego ruchu	W naszej ocenie samo tworzenie stref ograniczonego i uspokojonego ruchu to działania niewystarczające. Samorząd powinien być zobowiązany do projektowania wszystkich ulic o klasie G - głównej i niższych z uwzględnieniem fizycznych, infrastrukturalnych form uspokojenia ruchu (ronda, jazda nie na wprost, spowalnicze).	
10.	Załącznik 5, lit. k	rozwój systemu tras rowerowych i	Obok infrastruktury rowerowej powinna powstawać infrastruktura piesza nie tylko w obszarach centralnych, ale również na przedmieściach. W szczególności w	

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
		infrastruktury rowerowej	<p>wydzielone chodniki powinny być wyposażone wszystkie ulice i drogi o klasie L - lokalnej i wyższej.</p> <p>Uważamy także, że rozwój infrastruktury rowerowej nie powinien dotyczyć tylko tej służącej do przemieszczania się takiej jak drogi rowerowe czy pasy rowerowe, ale także powinien obejmować infrastrukturę w obrębie budynków, przede wszystkim publicznych, taką jak parkingi dla rowerów, a także szatnie, dla osób korzystających z rowerów.</p> <p>Standardem w miastach powinny być ulice objęte strefą tempo 30 albo zamieszkania, w których ruch rowerów może w bezpieczny sposób odbywać się jezdnią i nie jest wymagana jego fizyczna separacja. W przypadku pozostałych ulic standardowym rozwiązaniem powinny tworzone na jezdni pasy rowerowe. Pasy takie powinny zostać wydzielone za pomocą oznakowania poziomego lub, jeśli jest to konieczne z uwagi na wielkość ruchu samochodowego i ochronę rowerzystów przed wypadkami, za pomocą fizycznych separatorów.</p> <p>Pasy rowerowe zapewniają bezpieczeństwo rowerzystom oraz pieszym oraz umożliwiają sprawne przemieszczanie się, a w efekcie zachęcają do codziennego przemieszczania się rowerem. Jednocześnie, obecność</p>	

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
			<p>rowerzystów na jezdni wpływa na zmniejszenie prędkości przez kierowców.</p> <p>Drogi dla rowerów powinny być stosowane jako rozwiązanie wyjątkowe, tylko w przypadku dróg o dopuszczalnej prędkości maksymalnej większej niż 50 km/h lub w sytuacji realnego braku możliwości wyznaczenia pasa na jezdni.</p>	
11.	Załącznik 5, lit. m	intensyfikacja okresowego czyszczenia ulic metodą mokrą (szczególnie w okresach bezdeszczowych)	proponujemy usunięcie słowa „okresowe”. Okresowe czyszczenie ulic na mokro nie ma uzasadnienia. Czyszczenie ulic na mokro powinno mieć miejsce w dni bezdeszczowe (powinno być uzależnione od temperatury).	
12.	Załącznik 5, pkt 3 a)j	ustalenie minimalnego współczynnika zieleni na poziomie 20% w obrębie zabudowy mieszkaniowej i usługowej	Polskie prawo dotyczące planowania przestrzennego nie zna terminu “współczynnik zieleni”. Należy doprecyzować czy chodzi o “powierzchnię biologicznie czynną”, która może znajdować się zarówno na gruncie rodzimym jak i na powierzchni “zielonego dachu” czy też chodzi o część działki, która ma być zagospodarowana w formie zieleni towarzyszącej zabudowie. Należy także doprecyzować czy Program nakłada obowiązek tworzenia terenów o funkcji zieleni publicznej, leśnej itp. czy dotyczy również zieleni	Z tekstu projektu POP wynika, że zawarte w nim wskaźniki dotyczą powierzchni zieleni jako funkcji publicznie dostępnej, czyli zieleni publicznej, zieleni leśnej itp. Definicja ta powinna być uściślona. Jednocześnie POP powinien również zawierać wskaźniki dotyczące zieleni znajdującej się na działkach o innych funkcjach – mieszkaniowej, usługowej itp. i utożsamianej z współczynnikiem powierzchni biologicznie czynnej. Taki współczynnik

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
			<p>znajdującej się na działkach o przeznaczeniu mieszkaniowym, usługowym itp.</p> <p>POP powinien również określać dopuszczalny współczynnik terenów oddalonych o więcej niż 400m od terenów zieleni.</p>	<p>dla całej miejscowości (licząc tereny nie będące terenami zieleni oraz terenami rolnymi) powinien wynosić minimum 30%. Zanieczyszczenia powietrza mają bardzo lokalny charakter dlatego oprócz współczynnika zieleni POP powinien również określać dopuszczalny współczynnik terenów oddalonych o więcej niż 400m od terenów zieleni. Odległość ta mogłaby być zwiększona, jeśli na danym terenie powierzchnia biologicznie czynna działek byłaby wyższa niż wymagane minimum. Przy powierzchni biologicznie czynnej 60% odległość tak mogłaby być dwukrotnie większa. Odległość ta rosłaby i malała proporcjonalnie do udziału powierzchni biologicznie czynnej na działkach znajdujących się na danym terenie.</p>
13.	Załącznik 5, pkt 3 a) viii	reorganizacja układu komunikacyjnego oraz wprowadzaniu stref ograniczających ruch samochodowy w	<p>Program Ochrony Powietrza powinien wprost wskazywać na obniżenie klasy dróg do najniższej dopuszczalnej dla danej kategorii drogi. Tylko niższe klasy dróg pozwalają na stosowanie rozwiązań fizycznie ograniczających prędkość, od której zależy między innymi unos wtórny zanieczyszczeń z powierzchni jezdni.</p> <p>Program powinien obligować władze m. st. Warszawy, aby do 2023 r. przyjęto nowe Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, w którym</p>	<p>Długoterminowe działania skierowane na osiągnięcie celu obniżenia zanieczyszczenia pyłami, przede wszystkim z unosu wtórnego i ditlenkiem azotu.</p>

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
		ścisłych centrach miast	<p>obniżone zostaną klasy dróg, aby zmniejszyć rozwijane na nich prędkości.</p> <p>Program powinien obligować władze m. st. Warszawy by do 2023 roku na wszystkich ulicach o klasie D – dojazdowej oraz klasie L – lokalnej znajdujących się w dzielnicy Śródmieście została wprowadzona strefa tempo 30. Do 2023 roku strefa tempo 30 powinna zostać również wprowadzona na 50% ulic o klasie D – dojazdowej oraz L – lokalnej znajdujących się w pozostałych dzielnicach m. st. Warszawy. Do roku 2026 strefa tempo 30 powinna zostać wprowadzona na wszystkich ulicach o klasie D – dojazdowej i L-lokalnej na terenie m. st. Warszawy.</p>	
14.	Załącznik 5, pkt 3 a) ix	zapewnienie obsługi transportem zbiorowym na etapie tworzenia planów miejscowych i wydawania decyzji o warunkach zabudowy w miastach	Zapis ten jest za mało szczegółowy, a także że nie powinien on się ograniczać do dostępu do transportu zbiorowego. Lokalizacja nowej zabudowy proponowana w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, a także w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego i w decyzji o warunkach zabudowy powinna uwzględniać dostępność pieszą, a więc nieprzekraczającą 1 km, do przystanków transportu zbiorowego, a także podstawowych usług publicznych takich jak szkoła podstawowa, placówka podstawowej opieki zdrowotnej, a także podstawowych usług komercyjnych takich jak sklep spożywczy.	

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
			Dodatkowo dostępność do przystanku transportu zbiorowego powinna być zróżnicowana w zależności od środka tego transportu i wynosić nie więcej niż 640 m dla przystanków autobusowych i tramwajowych oraz nie więcej niż 960 m dla przystanków kolei i metra. Są to odległości przyjęte za zapewniające dostępność przez Krajowy Instytut Polityki Przestrzennej i Mieszkalnictwa.	
15.	Załącznik 5, pkt 3 b) i	zalecenie stosowania wzdłuż ciągów komunikacyjnych pasów zieleni (z roślin o dużych zdolnościach fitoremediacyjnych) oraz późniejszego dbania o ich dobry stan jakościowy	<p>Program Ochrony Środowiska powinien wprost zalecać stosowanie zieleni wysokiej (szpalerów drzew) wzdłuż dróg, przede wszystkim w terenie zabudowanym. Cień drzew pozwala ograniczać przesuszanie jezdni co zmniejsza unos wtórny.</p> <p>Program powinien zobowiązywać zarządców dróg znajdujących się na terenie zabudowanym o klasie technicznej Z – zbiorczej i klasach wyższych do wprowadzenia nasadzeń zieleni wysokiej. Dla dróg jednojezdniowych powinien być to co najmniej jeden szpaler drzew, a dla dróg dwujezdniowych co najmniej dwa szpalery drzew. Do 2023 roku co najmniej 40% wymienionych dróg powinno zostać obsadzonych szpalerami drzew. Do 2026 roku 80% wymienionych dróg powinno zostać obsadzonych szpalerami drzew. Drzewa powinny być sadzone w taki sposób by ich korony rzucały cień na jezdnię. Dla dróg o przebiegu równoleżnikowym</p>	

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
			<p>preferowaną lokalizacją szpaleru drzew jest ich strona południowa. Dla dróg o przebiegu południkowym preferowaną lokalizacją jest ich strona wschodnia. Za każdym razem sposób sadzenia drzew musi być uzależniony od lokalnych uwarunkowań. Od sadzenia drzew przy drogach można odstąpić jedynie gdy projekt taki nie uzyska zgody Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, a także jeśli droga w liniach rozgraniczających jest na tyle wąska, że wprowadzenie szpalerów drzew mogłoby utrudnić budowę adekwatnej infrastruktury pieszej i/lub rowerowej. Przy drogach klas S – ekspresowych i A – autostradach szpalery drzew mogą być zastąpione przez ekrany dźwiękochłonne w postaci zielonych ścian lub ekrany, których konstrukcja umożliwia wspinanie się po nich pnączy.</p> <p>Placówki oświatowe położone przy drogach klasy Z – zbiorczej i wyższej powinny być od strony tej drogi osłonięte barierą utworzoną z zieleni średniej składającą się z roślin o gęstych gałęziach i właściwościach fitoremediacyjnych.</p>	
16.	Załącznik 5, pkt 3 c)	planowanie rozbudowy miast w sposób	Eksurbanizacja dotyczy nie tylko terenów miast, ale także wsi. W związku z tym punkt ten powinien dotyczyć także terenów wiejskich. Ponadto uważamy, że jedynym skutecznym narzędziem pozwalającym na	

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
		zapobiegający eksurbanizacji	powstrzymanie eksurbanizacji w Aglomeracji Warszawskiej jest przyjęcie ustawy o związku metropolitalnym podobnej do tej obowiązującej w Województwie Śląskim. Samorząd Województwa Mazowieckiego powinien być zobowiązany do przygotowania projektu takiej ustawy i złożenia jej w Sejmie.	
17.	Uchwała antysmogowa		<p>POP nie przewiduje obowiązku rewizji uchwały antysmogowej celem wprowadzenia zapisów, które skutecznie w najszybszym możliwym terminie doprowadzą do poprawy jakości powietrza na obszarach dotkniętych największym zanieczyszczeniem powietrza (b(a)p i pyły) oraz w gminach, które o to wnioskuje.</p> <p>Należy podkreślić, że spalanie węgla i drewna nawet w kotłach klasy 5 i ekoprojekt także powoduje wysokie emisje do powietrza. Co więcej, na rynku brakuje paliw spełniających wymogi uchwały antysmogowej – trudno kupić drewno o wilgotności <20%, a produkty węglowodórne często również nie spełniają wymogów dla paliw stałych.</p> <p>Warszawa dysponuje wystarczającymi środkami finansowymi i niezbędną infrastrukturą, aby</p>	<p>Postulujemy zobowiązanie zarządu województwa do opracowania nowelizacji uchwały antysmogowej do końca 2020 r. w stosunku do aglomeracji warszawskiej przewidującej zakaz spalania paliw stałych od roku 2022. Mieszkańcy Warszawy od lat apelują do władz o całkowite zakazanie spalania paliw stałych w jej obrębie.</p> <p>Patrz apele: Chcę Oddychać - Apel warszawskich organizacji pozarządowych</p>

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
			<p>wyeliminować paliwa stałe z sektora komunalno-bytowego.</p> <p>Przepisy prawa są jasne, zarząd i sejmik nie mogą odmówić przyjęcia najbardziej skutecznych środków ograniczających zanieczyszczenie ze względów ekonomicznych lub politycznych. Aby chronić zdrowie ludzi, muszą zobowiązać się do przyjęcia wszelkich technicznie wykonalnych środków, które mogą jak najszybciej zmniejszyć poziomy zanieczyszczenia.</p> <p>W związku z powyższym wnosimy o wpisanie do POP-u całkowitego zakazu stosowania paliw stałych jako środka zmierzającego do osiągnięcia norm jakości powietrza w jak najkrótszym czasie. Tym działaniom powinny towarzyszyć programy osłonowe dla mieszkańców o niskich dochodach.</p>	
18.	Załącznik 6, pkt 1.1.1. WMaOePow i 2.1.		Zakaz instalowania kotłów na paliwa stałe w nowych budynkach od roku 2021.	POP jako jeden z głównych celów wskazuje dążenie do likwidacji ogrzewania indywidualnego wykorzystującego paliwo stałe i zastąpienie go ogrzewaniem bezemisyjnym lub niskoemisyjnym. Do realizacji tego celu niezbędne jest zakazanie instalacji na terenie województwa kotłów na paliwa stałe w nowych budynkach od roku 2021. Postuluje się zagwarantowanie wsparcia merytorycznego dla gmin

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
			<p>Wątpliwe wydaje się, że poszczególne gminy nieposiadające wykwalifikowanych kadr będą w stanie bez wsparcia merytorycznego urzędu marszałkowskiego przeliczyć ilość wymienionych źródeł ciepła na wartości wskazane w harmonogramie określonym w tabeli 15.</p>	<p>przez urząd marszałkowski lub powołanie stanowisk ekodoradców (na wzór rozwiązania funkcjonującego już od dawna w małopolsce).</p>
19.	Załącznik 6, 1.1.6	Kontrola przestrzegania uchwały antyśmogowej oraz zakazu spalania odpadów i pozostałości roślinnych (kod działania WMaKoUa)	<p>Należy zauważyć, że zarząd województwa w głównej mierze opiera realizację założeń POP na prawidłowej realizacji tego działania. Aby to działanie przyniosło spodziewane rezultaty powinno zostać określone bardziej szczegółowo.</p> <p>*Przed wszystkim sformułowania „niezwłocznie” i „kilka godzin” są nieprecyzyjne. Kontrole powinny być szybkie i nieuchronne.</p> <p>*doświadczenia wielu województw wskazują, że kontrole prowadzone przez pracowników gminy są fikcją. Do tego działania powinna zostać dedykowana specjalna straż gminna odpowiednio przeszkolona i dysponująca odpowiednim sprzętem.</p>	

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
			*podmioty kontrolujące to także policja czy straż miejska	
20.	Załącznik 6, pkt 1.1.7	Ograniczanie wtórnej emisji pyłu – czyszczenie ulic na mokro w gminach miejskich województwa mazowieckiego, w granicach obszaru zabudowanego, zakaz używania spalinowych i elektrycznych dmuchaw do liści we wszystkich gminach województwa mazowieckiego (kod działania WMaMMu). (...) Na podstawie tych analiz szacuje	*To nie jest jedyny sposób, o czym jest mowa w projekcie POP. Należy przede wszystkim ograniczyć przyczynę emisji wtórnej, tj. ruch na drogach. Postulujemy usunięcie słowa “jedynym”. * Ograniczeniu emisji wtórnej pyłów sprzyja również ograniczenie przesuszania jezdni [B.R. Denby, 2013; F. Amato, 2017], które można osiągnąć między innymi poprzez ocienianie jezdni przez korony drzew. Tego typu działanie powinno być dołączone do Programu. https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1352231013003336 http://www.aaqr.org/article/detail/AAQR-17-01-OA-0017 *istotną rolę w używaniu dmuchaw odgrywają wspólnoty mieszkaniowe i dlatego zapis powinien wskazywać też wprost, że zakaz ten dotyczy także zarządców wspólnot.	

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
		się, że wielkość tego typu emisji wtórnej wynosi: dla pyłu zawieszonego PM10 – do 60% i dla pyłu zawieszonego PM2,5 – do 15% łącznej emisji pyłu. Jedynym sposobem na zmniejszenie jego udziału jest poprawa czystości jezdni oraz ich otoczenia poprzez częste ich czyszczenie na mokro.		
21.	Załącznik 6, pkt 1.2.3.	Rozwój komunikacji tramwajowej (kod	BUSPASY: Buspasy powinny być wytyczone na poniższych ulicach:	W Warszawie powinna być rozwijana nie tylko infrastruktura dla transportu szynowego, ale także infrastruktura dla transportu autobusowego w formie buspasów.

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
		działania SaWaKoSz).	<p>Pułkowej od granicy miasta do Trasy Mostu Północnego i na al. gen. Marii Witek do Węzła Młociny,</p> <p>Ostrobramskiej, Płowieckiej i Bronisława Czecha do ul Kościuszkowców,</p> <p>Al. Stanów Zjednoczonych do Ronda Wiatraczna,</p> <p>Czerniakowskiej od Idżkowskiego do al. Armii Ludowej i na ulicy Solec od al. Armii Ludowej do ul. Wilanowskiej oraz na ulicy Wioślarskiej, Wybrzeżu Kościuszkowskim i Wybrzeżu Gdańskim,</p> <p>Puławskiej od granicy miasta do al. Wilanowskiej,</p> <p>Rzymowskiego,</p> <p>Waryńskiego i Marszałkowskiej od pl. Konstytucji do Al. Jerozolimskich,</p> <p>Radzywińskiej od granicy miasta do Łodygowej,</p> <p>Al. Prymasa Tysiąclecia od Ronda Zesłańców Syberyjskich do Górczewskiej,</p> <p>Al. Jerozolimskich od Ronda Zesłańców Syberyjskich do ul. ppłk. Mieczysława Sokółowskiego "Grzymały",</p> <p>Al. Wilanowskiej na całej długości,</p>	<p>W godzinach szczytu jeden buspas zapewnia przewóz tylu osób, co cztery pasy dla samochodów, a wyznaczenie buspasów jest o wiele tańsze niż budowa metra czy linii tramwajowych. Ponadto buspas sprawia także, że autobusy kursują punktualnie, ponieważ nie stoją w korkach. Daje to pewność pasażerom i zachęca do wyboru transportu publicznego, jednocześnie zmniejsza zanieczyszczenia pochodzące ze spalin autobusów oraz koszty funkcjonowania (z powodu braku opóźnień do obsługi linii wystarczy mniejsza liczba autobusów).</p> <p>Z roku na rok odnotowywany jest wzrost ilości samochodów na warszawskich drogach. Niepokojące tendencje pokazuje między innymi Warszawskie Badanie Ruchu przeprowadzone w 2015 roku, które wykazało, że od 2005 roku udział samochodów osobowych w podróżach na terenie Warszawy wzrósł z 23,5% do 31,7%. Natomiast w tym samym czasie udział transportu zbiorowego spadł z 54,1% do 46,8%. Od 1993 roku odnotowano także znaczący spadek ruchu pieszego z 29,1% do 17,9%. W 1993 roku udział samochodów w liczbie podróży wynosił 21,5%, a transportu zbiorowego 48,3%. Zahamowanie trendu wzrostu ilości samochodów oraz systematyczne zmniejszanie tej ilości wymaga wprowadzenia</p>

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
			<p>w Al. Krakowskiej, pomiędzy ul. Szyszkową a pętlą Okęcie, Bitwy Warszawskiej, pomiędzy ul. Grójecką a Al. Jerozolimskimi.</p> <p>TRAMWAJE: Do 2023 powinna zostać rozpoczęta budowa lub rozpoczęte prace przygotowawcze do budowy ok. 20 kilometrów nowych linii tramwajowych wskazanych w</p>	<p>buspasów. Mieszkańcy nie przesiądą się do autobusów stojących w korkach.</p> <p>Warszawskie Badanie Ruchu 2015 https://transport.um.warszawa.pl/sites/default/files/WBR%202015%20SYNTEZA%20POL.pdf</p> <p>TRAMWAJE: Planowana sieć nowych tras tramwajowych jest niewystarczająca. Nie uwzględnia wyników Warszawskiego Badania Ruchu z 2015 r. oraz wniosków z raportu "Ogólna koncepcja perspektywicznego układu sieci tramwajowej w Warszawie" przygotowanego przez firmę CH2M HILL i opublikowanego w 2014 r.</p>

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
			<p>opracowaniu a nie ujętych w realizowanych planach inwestycyjnych m. st. Warszawy, a przede wszystkim:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tramwaj w alei Wilanowskiej od Dworca Południowego do Wilanowa i przedłużenie linii wzdłuż al. Rzeczypospolitej na drugą stronę Południowej Obwodnicy Warszawy, - tramwaj ze Służewca do Dworca Południowego, - tramwaj na Zieloną Białotkę, - tramwaj na Modlińskiej, - tramwaj na Trakcie Królewskim, - tramwaj z pętli Gocławek do węzła Marsa, - tramwaj wzdłuż al. Polski Walczącej do Trasy Siekierkowskiej, - tramwaj z Żoliborza przez osiedle Ruda do skrzyżowania Gwiaździstej i Wybrzeża Gdyńskiego, - tramwajowa Obwodnica Służewca, - z Gocławka sugeruje się linię do stacji PKP Wawer z węzłem przesiadkowym. 	<p>KOLEJ: Projektowany dokument praktycznie nie odnosi się i nie zawiera działań w zakresie regionalnego transportu kolejowego i autobusowego. Jest to tyle niezrozumiałe, że na mocy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym odpowiedzialnym za jego organizację jest samorząd województwa. Działania te są istotne dla zmniejszenia liczby samochodów wjeżdżających codziennie (ok. pół miliona) do Warszawy (w stolicy większość mieszkanek i mieszkańców wybiera codziennie lub prawie transport zbiorowy).</p>

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
			<p>W dalszej kolejności, po 2025 roku powinny zostać zrealizowane trasy tramwajowe wzdłuż al. Solidarności i Radzymińskiej do ul. Bystrej, wzdłuż Gilarskiej od św. Wincentego do Radzymińskiej, wzdłuż Puławskiej do Południowej Obwodnicy Warszawy, wzdłuż Obrzeźnej i Kłobuckiej do stacji Warszawa Okęcie, wzdłuż Instalatorów do rejonu ulic Popularnej i Jutrzenki.</p> <p>KOLEJ:</p> <p>Program powinien zakładać konkretne działania samorządu województwa na rzecz:</p> <ul style="list-style-type: none"> *zorganizowania sieci regionalnego transportu autobusowego oraz współpracy z powiatami i gminami na rzecz utworzenia sieci linii dowozowych, *rozwijania transportu kolejowego na liniach, na których oferta jest niewystarczająca lub nie istnieje, w tym powołanie samorządowego zarządcy infrastruktury (na wzór Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolej). * ponadto, w Warszawie konieczna jest budowa nowych przystanków kolejowych dla linii regionalnych i 	<p>Obwodnica Pragi jest połączeniem bardzo potrzebnym do ograniczenia ruchu w centralnej części dzielnicy Praga Północ. Jednak w obecnym kształcie jest to rozwiązanie nakierowane jedynie na poprawę poprawę warunków ruchu drogowego. Celem sporządzenia studium powinno być wypracowanie rozwiązania, które przy budowie Obwodnicy Pragi pozwala także na poprawę warunków ruchu pieszego i rowerowego oraz rozwój transportu zbiorowego. Obecne plany Obwodnicy Pragi, a także Masterplan dla Warszawskiego Węzła Kolejowego petryfikują także niefunkcjonalny układ węzła wskazanych linii kolejowych, który uniemożliwia wykorzystanie ich potencjału dla rozwoju transportu zbiorowego opartego o kolej. Na wskazanym obszarze znajdują się dwa miejsca będące potencjalnymi węzłami przesiadkowymi. Pierwsze to skrzyżowanie linii nr 9 i nr 21 (rejon ulicy Radzymińskiej), które dodatkowo już dziś jest obsługiwane przez transport autobusowy, a może także być obsługiwane przez transport tramwajowy w kierunku centrum. Drugie miejsce to skrzyżowanie linii nr 7, nr 448 i nr 502, które obecnie jest wykorzystywane przez dwie linie SKM (do Otwocka i do Sulejówka), a w przyszłości ma je także</p>

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
			<p>aglomeracyjnych w rejonie al. 4 Czerwca, w rejonie ul. Mszczonowskiej, w rejonie ul. Potczyńskiej, w rejonie ul. Górczewskiej, w rejonie ulicy Mehoffera, w rejonie ul. Radzymińskiej (Warszawa Targówek na linii nr 21 i powiązanie tego przystanku z budowanym przystankiem na linii nr 9), w rejonie ulicy Chełmżyńskiej, w rejonie ul. Rozwadowskiego, w rejonie ul. Łodygowej oraz w rejonie ul. Podskarbińskiej (konieczna przebudowa węzła kolejowego, przystanek miałby obsługiwać linie nr 7, nr 448 i nr 502).</p> <p>*Program powinien zobowiązywać władze m. st. Warszawy i spółkę PKP Polskie Linie kolejowe do stworzenia „Studium przekształceń linii kolejowych nr 9, 21, 502, 503, 546 2, 448, 901, 506 45 i 7 w sposób umożliwiający ukształtowanie węzłów przesiadkowych w rejonie ul. Radzymińskiej oraz w rejonie ul. Podskarbińskiej i umożliwiający budowę Obwodnicy Pragi bez bezkolizyjnych skrzyżowań z ul. Zabraniecką, Księżnej Anny, Trasą Świętokrzyską, Księcia Ziemowita, Radzymińską i 11 listopada, a także pozwalający na powiązanie piesze i rowerowe rejonów miasta rozdzielonych przez wskazane linie kolejowe”.</p>	<p>obsługiwać linia SKM z Sulejówka do Ożarów Mazowieckiego przez Dworzec Gdański. Miejsce to posiada zatem duży potencjał, a ponadto przystanek w takim miejscu może obsługiwać nowe osiedla mieszkaniowe w rejonie ul. Podskarbińskiej. Opracowanie studium uwzględniającego wszystkie te elementy, a także linię tramwajową z Dworca Wschodniego do Ząbek jest konieczne by w zniwelować barierę jaką dziś są znajdujące się tam linie kolejowe oraz w pełni wykorzystać potencjał tych linii kolejowych w obsłudze transportowej przyległych do nich rejonów miasta oraz całej aglomeracji.</p>

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
			<p>PARKUJ I JEDŹ:</p> <p>Program powinien przewidywać tworzenie jak największej sieci parkingów P&R. Samochód powinien być wykorzystywany tylko do dojazdu od domu do najbliższej stacji kolejowej lub węzła przesiadkowego. Celem powinno być, aby jak największa część podróży odbywała się za pomocą transportu zbiorowego (z preferencją dla transportu szynowego). Dlatego parkingi P&R powinny powstawać przede wszystkim przy stacjach kolejowych na terenie Mazowsza.</p> <p>Dlatego wskazane jest zrealizowanie przy liniach tramwajowych następujących parkingów P+R: P+R Górczewska przy pętli Osiedle Górczewska, P+R Pyry przy skrzyżowaniu Puławskiej i Południowej obwodnicy Warszawy (po doprowadzeniu linii tramwajowej), P+R Wilanów w rejonie al. Rzeczypospolitej, Przyczółkowej i Południowej Obwodnicy Warszawy (po doprowadzeniu linii tramwajowej), P+R Stegny w rejonie ulicy Mangalia,</p>	

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
			<p>P+R Siekierki w rejonie skrzyżowania al. Polskie Walczącej i Trasy Siekierkowskiej (po doprowadzeniu linii tramwajowej), P+R Goćław przy pętli Goćław, P+R Goćławek przy pętli Goćławek, P+R Zacisze w rejonie ulic Radzymińskiej i Bystrej (po doprowadzeniu linii tramwajowej), P+R Kondratowicza w rejonie ulic Kondratowicza i Głębockiej, P+R Annopol w rejonie pętli Annopol, Żerań FSO w rejonie pętli Żerań FSO, P+R Gwiazdzista w rejonie pętli Gwiazdzista (po doprowadzeniu linii tramwajowej), P+R Słodowiec w rejonie stacji metra Słodowiec.</p> <p>Budowie parkingu P+R Annopol powinna towarzyszyć budowa ulicy Inowłodzkiej łączącej ulice Łabiszyńską, Białołęcką, Annopol i Marywilską, która umożliwiłaby dotarcie do parkingu P+R.</p> <p>Ponadto, w Warszawie parkingi P+R należy zrealizować w rejonie przystanków kolejowych: Warszawa al. 4 Czerwca, Warszawa al. Jerozolimskie, Warszawa Okęcie lub Warszawa Służewiec, Warszawa Wawer, Warszawa Rembertów, Warszawa Toruńska i Warszawa Żerań.</p> <p>OPŁATY ZA PARKOWANIE:</p>	

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
			Niezbędne jest podniesienie opłat za parkowanie do poziomu maksymalnego w rozumieniu przepisów prawa oraz zaostrzenie polityki parkingowej, która obecnie zachęca do przyjeżdżania samochodem osobowym do centrum miasta.	
22.	Załącznik 6, pkt 1.2.4.	Opracowanie raportu wskazującego możliwość i metody upłynnienia ruchu na skrzyżowaniach objętych systemem ITS celem zminimalizowania zatorów i obniżenia emisji ditlenku azotu oraz jego wdrażanie (kod działania SaWaRaRu).	<p>Problemem aglomeracji warszawskiej są nie tylko korki, ale również nagminne przekraczanie dopuszczalnej prędkości. Dlatego działania związane z ruchem samochodowym nie powinny się ograniczać tylko do upłynniania ruchu, ale także do jego uspokajania by pojazdy nie poruszały się z prędkościami wyższymi niż 30-50km/h wskazanymi w Programie jako optymalne. Uspokajanie ruchu poprzez zmniejszanie ilości pasów ruchu, zmniejszanie szerokości pasów ruchu do wartości minimalnych przewidzianych przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, a także inne działania takie jak esowanie toru jazdy, budowa rond itp. powinny dotyczyć nie tylko ulic lokalnych, ale także głównych i wszystkich, na których wspomniane Rozporządzenie dopuszcza stosowania na fizyczne uspokojenie ruchu.</p> <p>Ponadto, należy zaplanować przeprowadzenie badań efektów stosowania „zielonej fali” na ulicach Warszawy i</p>	

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
			<p>sprawdzenia czy jej stosowanie nie prowadzi do kumulowania zatorów na niektórych skrzyżowaniach. Celem działań upłynniających ruch nie powinno być uzyskanie ruchu bez zatrzymań, ale w znacznie większym stopniu przeciwdziałanie kumulowaniu ruchu na niektórych skrzyżowaniach co może prowadzić do powstawania zatorów. Takie studium powinno wskazać, w których miejscach należy zrezygnować z „zielonej fali” by na końcu ciągu ulic z „zieloną falą” nie tworzyły się zatory. Ponadto sygnalizacja drogowa powinna być tak ustawiona by wymuszać poruszanie się z mniejszą prędkością. Najlepiej by prędkość używana przy projektowaniu synchronizacji sygnalizacji na różnych skrzyżowaniach była 5-10km/h niższa niż dopuszczalny limit prędkości.</p>	
23.	Załącznik 6, pkt 1.2.5.	Rozszerzenie strefy ograniczonego ruchu (kod działania SaWaStrOgrR)	<p>Proponowane w POP rozszerzenie strefy ograniczonego ruchu obowiązującej na terenie Starego i Nowego Miasta w Warszawie to jedyne nowe działanie skierowane na rozwiązanie problemu zanieczyszczenia powietrza z transportu dla aglomeracji warszawskiej.</p> <p>W związku z tym, że w projekcie POPu strefa ograniczonego ruchu określona została dość nieprecyzyjnie, proponujemy ustalenie jej obszaru w sposób następujący: strefa nie powinna być wyznaczana wzdłuż granic administracyjnych Dzielnicy Śródmieście</p>	Strefa Czystego Transportu jest wyznaczona tak by w miarę możliwości obejmowała najgęściej zaludnione dzielnice miasta, ale umożliwiała dotarcie do obwodnic (Trasa Toruńska, Trasa AK, Trasa Siekierkowska) i jednocześnie wypychała ruch tranzytowy na te obwodnice. Jednocześnie granice strefy są wytyczone tak by umożliwić dostęp do parkingów P+R (istniejących i proponowanych) oraz stref przemysłowych magazynowych i handlu hurtowego i wielkopowierzchniowego.

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
			<p>tylko powinna zawierać się wewnątrz obszaru ograniczonego przez Obwodnicę Śródmieścia i Wisłostradę (ciąg ulic: al. Armii Ludowej, Wawelska, Raszyńska, Towarowa, Okopowa, Stawki, Konwiktorska, Sanguszki, Wybrzeże Gdańskie, Wybrzeże Kościuszkowskie, Wioślarska, Solec).</p> <p>W naszej ocenie uzasadnione jest jednoczesne wprowadzenie Strefy Czystego Transportu przewidzianej w Ustawie o Elektromobilności i Paliwach Alternatywnych obejmującej swoim zasięgiem następujące dzielnice: Mokotów, Ochotę, Włochy, Bemowo, Wolę, Śródmieście, Żoliborz, Targówek, Pragę Północ i Pragę Południe. Strefa nie powinna być jednak wyznaczana wzdłuż granic administracyjnych tych dzielnic, ale powinna umożliwiać skorzystanie z parkingów P+R. Dlatego granica powinna przebiegać ulicami: Radzymińską od linii kolejowej nr 21 do ul. Łodygowej, Młodzieńczą, Kondratowicza do ul. Malborskiej. Malborską, Kowalskiego, Krasnobrodzką, Toruńską, al. Armii Krajowej, al. Obrońców Grodna, al. Powstańców Śląskich, Człuchowską, wzdłuż linii kolejowej nr 509, Połczyńską, al. 4 Czerwca, al. Jerozolimskimi, Czereśniową, Popularną, Wiktoryn, wzdłuż linii kolejowej nr 8, al. Krakowską, Hynka, Sasanki, Marynarską, al. Wilanowską, al. Sikorskiego, al. Witosa, al. Becka, al. Wieniawy-Długoszewskiego, Nowaka-Jeziorańskiego,</p>	<p>https://drive.google.com/open?id=1MO0sI0MfGnJNczdtdTbOatiToPtbyILu&usp=sharing</p>

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
			<p>Peruna, Ostrobramską, Rodziewiczówny, Grochowską, Marsa i wzdłuż linii kolejowych nr 7 i nr 9.</p> <p>W okresie przejściowym obowiązywania strefy wjazd bez opłat byłby dozwolony dla pojazdów elektrycznych wodorowych oraz spalinowych spełniających normę Euro 5 i wyższą.</p> <p>Takie działanie może zostać zrealizowane na podstawie w art. 39 i 40 Ustawy o elektromobility i paliwach alternatywnych, która pozwala w okresie przejściowym 3 lat wprowadzić zakaz wjazdu do strefy samochodów niespełniających określonych wymogów emisji.</p> <p>Prace legislacyjne nad rozbudowaniem przepisów krajowych dotyczących LEZ toczą się już od dłuższego czasu, a Rząd deklaruje ich niechybne wdrożenie. Dlatego uważamy z Samorząd Województwa, jako organ odpowiedzialny za rozwiązanie problemu zanieczyszczenia powietrza w województwie powinien popierać jak najszybsze wprowadzenie tych regulacji. W wyniku tych prac strefy LEZ w ciągu 3 lat zostaną na tyle uregulowane, że będzie możliwość kontynuowania działań związanych z zakazem wjazdu do miast pojazdów najbardziej zanieczyszczających.</p>	

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
			Zwracamy uwagę, że POP to dokument, który ma rozwiązać problem zanieczyszczenia powietrza w możliwie najkrótszym czasie. Z doświadczeń innych państw i miast wynika, że jedynie wprowadzenie LEZ jest skutecznym środkiem doprowadzenia poziomów NOx do zgodnych z prawem.	
24.	Załącznik 6, pkt 2.6., tabela 31		Proponujemy zmianę zapisu przez dodanie słów „co najmniej” 15%; 10%,7%,5%. Tabela 31 powinna wskazywać minimalną liczbę kontroli przestrzegania uchwały.	
25.	Załącznik 8, Tabela 3	Działania dla POZIOMU 3 (kolor czerwony) – ryzyko przekroczenia poziomu alarmowania dla pyłu zawieszonego PM10	W każdym kolejnym POP działania krótkoterminowe prowadzą się do informowania mieszkańców o zagrożeniu. Nie są to prawidłowe działania rozumieniu przepisów. Jak pokazuje doświadczenie informowanie mieszkańców może być jedynie działaniem wspierającym a nie działaniem kluczowym. Działanie to de facto przerzuca odpowiedzialność na mieszkańców, podczas gdy zredukowanie zanieczyszczenia powietrza stanowi obowiązek państwa. Należy przeprowadzić analizę działań, które będą spełniały wymagania przepisów prawa. Takimi działaniami (dla Warszawy) w przypadku ryzyka przekroczenia poziomu 3 (czerwony), zarówno w	Zwracamy uwagę na potrzebę wprowadzenia działań długoterminowych zgodnych z wymogami ustawy prawo ochrony środowiska oraz aktów wykonawczych. Działania krótkoterminowe stanowią wsparcie działań długoterminowych. W obecnym projekcie POP brak jest działań, które w możliwie najkrótszym czasie doprowadzą do osiągnięcia poziomów jakości powietrza zgodnych z prawem. Jest to poważny brak formalny, który powinien skutkować uchynieniem POP.

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
			<p>przypadku ryzyka przekroczenia poziomu dopuszczalnego dla pyłu zawieszony PM10 mogą być:</p> <ul style="list-style-type: none"> *podjęcie decyzji o wytyczeniu tymczasowych buspasów (do czasu wytyczenia ich w ramach działań długoterminowych), *dodatkowe autobusowe linie „antysmogowe”, które zwiększą komfort przejazdu i zachęcą warszawiaków do tego by przesiedli się do transportu publicznego (jak pokazuje doświadczenie, samo wprowadzenie darmowej komunikacji tego dnia nie wystarczy), <p>Prosimy o wyjaśnienie braku poziomu alarmowego 2 (pomarańczowego) w strefie aglomeracja warszawska dla zanieczyszczenia ditlenkiem azotu.</p> <p>Ponadto, do czasu wprowadzenia długoterminowych rozwiązań ograniczających ilość pojazdów na ulicach, w czasie alarmu o poziomie 2 (pomarańczowego) i o poziomie 3 (czerwonego) dla aglomeracji warszawskiej dla zanieczyszczeń PM10, PM2,5 i NO2, należy wprowadzić zakaz wjazdu samochodów spełniających normę Euro 4 i niższą. Zakaz powinien obejmować co najmniej centralną część miasta, czyli dzielnice Mokotów, Ochota, Wola, Żoliborz, Śródmieście, Praga Północ i Praga Południe.</p>	

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
			<p>Ewentualnie, przy poziomie alarmowym 3 (czerwonym) dla zanieczyszczeń PM10, PM2,5 i NO2 należy rozważyć wprowadzenie naprzemiennych ograniczeń wjazdu dla samochodów o parzystych i nieparzystych numerach tablic rejestracyjnych do strefy aglomeracja warszawska.</p> <p>W przypadku alarmu przekroczenia wyłącznie NO2, z ograniczeń wyłączone powinny być samochody o napędzie w pełni elektrycznym oraz wodorowym.</p> <p>Niezależnie od powyższych działań, w okresach alarmowych, należy wprowadzić bezpłatny transport zbiorowy w strefie aglomeracja warszawska.</p>	
26.	Działania informacyjne w ramach działań krótkoterminowych		<p>Działania informacyjne w ramach działań krótkoterminowych:</p> <p>informowanie kierowców np. za pomocą miejskich cyfrowych nośników reklamowych lub poprzez komunikat w lokalnych stacjach radiowych, o poziomie alarmowym, z zachętą by przesiedli się do transportu publicznego i informacją jak ruch drogowy przyczynia się do stanu jakości powietrza w Warszawie - w tej chwili komunikaty pojawią się głównie w komunikacji miejskiej, zdecydowanie większy nacisk powinien zostać postawiony na uświadomienie kierowców, jakie znaczenie dla jakości powietrza ma ich decyzja o wyborze środka transportu.</p>	

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
27.	Działania z zakresu edukacji – uwaga ogólna		<p>Edukacja ekologiczna i reklama - uwaga odnosi się do całego POP. W Programie duży nacisk położony jest na edukację ekologiczną mieszkańców, brak w niej jednak odniesienia do transparentności działań władz lokalnych. Podstawą edukacji powinno być rzetelne i bieżące informowanie mieszkańców o podjętych działaniach samorządów, w tym celu samorzady powinny udostępniać sprawozdania z działań w ramach POP np. poprzez: informacje w prasie lokalnej, konferencję prasową z udziałem władz lokalnych. Ponadto uważamy, że Program Ochrony Powietrza powinien wskazywać jako elementy edukacyjne budowę lub modernizację obiektów użyteczności publicznej np. szkół, przedszkoli itp., które byłyby obiektami demonstracyjnymi zaznajamiającymi lokalną wspólnotę z możliwościami technologicznymi i ekonomicznymi ograniczenia zużycia energii i emisji zanieczyszczeń.</p> <p>Ponadto, POP powinien obejmować działania edukacyjne skierowane do kierowców informujące o tym w jaki sposób samochody przyczyniają się do powstawania zanieczyszczeń powietrza. Źródłem tych zanieczyszczeń może być zarówno technologia jaki i styl jazdy. Zanieczyszczenia związane z technologią to przede wszystkim NO₂, który powstaje w wyniku spalania paliw, ale także emisja pyłów związana z nieprawidłowym</p>	

Lp.	Część planu do której odnosi się uwaga (paragraf uchwały/załącznik nr, rozdział, podrozdział, punkt, numer strony, tabela/rysunek)	Fragment tekstu projektu do którego odnoszą się uwagi (jeżeli uwaga odnosi się do konkretnego zapisu)	Treść uwagi – proponowany zapis do uwzględnienia w Programie	Uzasadnienie uwagi/proponowanego zapisu
			<p>działaniem systemów samochodu takich jak filtr cząstek stałych. Działania takie powinny także tłumaczyć dlaczego usuwanie tego filtra jest działaniem bardzo szkodliwym po to by eliminować przyzwolenie społeczne na tego typu działanie.</p> <p>Wreszcie, działania edukacyjne powinny być nakierowane na wskazanie elementów stylu jazdy, który zwiększa emisję np. jazda z dużą prędkością i nagłe hamowanie zamiast powolnego dojeżdżania do skrzyżowania co zwiększa emisję związaną ze ścieraniem hamulców. Kierowcy powinni być także edukowani w zakresie unosu wtórnego, którego wielkość zależy w dużej mierze od prędkości samochodu.</p>	

Klauzula informacyjna:

Uprzejmie informujemy, że administratorem danych osobowych jest Województwo Mazowieckie, dane kontaktowe: Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie, ul. Jagiellońska 26, 03-719 Warszawa, tel. (22) 59-79-100, email: urząd_marszałkowski@mazovia.pl, ePUAP: /umwm/esp. Administrator wyznaczył inspektora ochrony danych, z którym można skontaktować się pod adresem e-mail: iod@mazovia.pl.

Pani/Pana dane osobowe:

- 1) będą przetwarzane zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. **c Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (zwanym dalej RODO)**, podstawie obowiązku prawnego ciążącego na administratorze wynikającego z art. 91 ust. 9 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2019 r., poz. 1396, z późn. zm.), w celu dokonania szczegółowej analizy uwag, wniosków i opinii wniesionych w trakcie konsultacji społecznych do projektu uchwały Sejmiku Województwa Mazowieckiego w sprawie programu ochrony powietrza dla stref w województwie mazowieckim, w których zostały przekroczone poziomy dopuszczalne i docelowe substancji w powietrzu;
- 2) mogą być udostępnione podmiotom uprawnionym do ich otrzymania na podstawie przepisów prawa oraz świadczącym obsługę administracyjno-organizacyjną Urzędowi;
- 3) będą przechowywane nie dłużej, niż to wynika z regulacji dotyczących archiwizacji;

W granicach i na zasadach opisanych w przepisach prawa, przysługuje Pani/Pan prawo żądania:

- 4) dostępu do swoich danych osobowych, ich sprostowania, usunięcia, ograniczenia przetwarzania;
- 5) wniesienia skargi do organu nadzorczego, którym jest Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych (szczegóły na stronie internetowej <https://uodo.gov.pl>).

Podanie danych osobowych jest dobrowolne.