

Zestawienie uwag i wniosków złożonych w trakcie opiniowania i udostępnienia społeczeństwu projektu uchwały Sejmiku Województwa Łódzkiego w sprawie przyjęcia „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla województwa łódzkiego”

Lp.	Podmiot zgłaszający uwagę	Dokument, do którego odnosi się uwaga	Treść uwagi	Sposób uwzględnienia uwagi
1.	Osoba fizyczna	Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa łódzkiego	Brak odniesienia do łącznika S14 aleja Włókniarzy w rejonie osiedla Radogoszcz Zachód/ Łącznik odciąży ul. Zgierską/DK91	<p>Nie uwzględniono.</p> <p>Zgodnie z metodyką zawartą w wytycznych „Dobre praktyki wykonywania programów ochrony środowiska przed hałasem” harmonogram działań w Programie sporządza się dla obszarów jednostkowych, pogrupowanych w ranking wg wartości wskaźnika NHA (czyli osób dotkniętych znaczną uciążliwością hałasu) opisującego negatywne efekty hałasu. Program ochrony przed hałasem zakresem i harmonogramem realizacji obejmuje obszary jednostkowe najbardziej narażone, tj. 10% obszarów najbardziej narażonych.</p> <p>Zgłoszona uwaga</p>

				dotyczy obszaru, na którym odnotowano przekroczenie dopuszczalnych norm hałasu, jednak wskazana lokalizacja jest w obszarze poniżej 10% największych wartości wskaźnika NHA (w przypadku zgłoszonej uwagi wskaźnik NHA jest poniżej 500 osób dotkniętych znaczną uciążliwością hałasu). W związku z powyższym w POH nie zostały przewidziane działania mające na celu ograniczenie hałasu.
2.	Osoba fizyczna	Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa łódzkiego strona 249, tabela 84	<p>Tabela prezentuje "Działania z zakresu ograniczania hałasu tramwajowego". Działanie wskazane jako HT05 nie jest inwestycją, która może się przyczynić do ograniczenia hałasu tramwajowego, ponieważ zakłada budowę zupełnie nowego odcinka tramwajowego - obecnie hałas tramwajowy nie jest problemem na danym obszarze, ponieważ tam nie występuje.</p> <p>Zbudowanie nowego torowiska rozszerzy zakres hałasu tramwajowego na tereny, przez które będzie przebiegało. Biorąc pod uwagę formę projektu przedstawionego przez miasto Łódź na konsultacjach społecznych to przedłużenie torowiska będzie oznaczało narażenie mieszkańców na dodatkowe źródło ponadnormatywnego hałasu w postaci hałasu tramwajowego. Wg zaprezentowanego planu torowisko ma Niespójność logiczną - inwestycja HT05 nie może spełnić zakładanego efektu. Inwestycja przyczyni się do zwiększenia obszarów dotkniętych hałasem tramwajowym. przebiegać w zachodniej części jezdni, tuż pod oknami bloków wielorodzinnych, a pętla przy Instytucie CZMP ma być zbudowana głęboko w osiedlu domków jedno- i wielorodzinnych. Jako efekt wskazane zostało "Zmniejszenie natężenia ruchu na innych liniach" - w jaki sposób ten nowy odcinek może zmniejszyć ruch na innych liniach tramwajowych, skoro w promieniu paru kilometrów nie ma żadnych równoległych torowisk? Jest to przedłużenie obecnie</p>	Uwzględniono.

			<p>istniejącej pętli przy ul. Kurczaki, wydłużenie torowiska (teoretycznie) pozwoli na rezygnację z części kursów autobusów, które dotychczas dowoziły pasażerów do w/w pętli. Nie ma to wpływu na mniejsze obłożenie linii tramwajowych, gdyż w okolicy nie ma żadnej konkurencyjnej linii tramwajowej. Ruch tramwajowy dla całej dzielnicy Chojny jest obecnie realizowany przez jedno torowisko i tak samo będzie również w przypadku przedłużenia go do Instytutu CZMP.</p>	
3.		<p>Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa łódzkiego</p> <p>strona 236, tabela 74 / strona 247, tabela 83</p>	<p>Obie tabele przedstawiają działania z zakresu ograniczania hałasu drogowego, ale żadne z wymienionych działań nie podejmuje problemu przekroczenia norm hałasu na odcinku ul. Rzgowskiej w Łodzi znajdującego się między ul. Strażacką, a ul. Kosynierów Gdyńskich (zachodnia strona jezdni). To obszar gęsto zabudowany z dużą ilością budynków wielorodzinnych i pojedynczych domów jednorodzinnych. Hałas, który dotyka mieszkańców wynika z eksploatacji drogi - ul. Rzgowska na tym odcinku posiada po każdej stronie jezdni po kilka pasów, na których ruch jest bardzo duży niezależnie od pory dnia, wliczając w to liczne samochody ciężarowe (kursujące również w nocy). Oprócz ogromnego natężenia ruchu dodatkowym czynnikiem generującym hałas jest niestosowanie się kierowców do ograniczeń prędkości – hałas generowany przez samochody jadące powyżej 50 km/h istotnie przyczynia się do pogorszenia problemu w tej okolicy. Przekroczenie norm hałasu dla wskazanego odcinka zostało potwierdzone badaniami - obszar ten wyszczególniony jest nie tylko na mapach akustycznych Łodzi, ale Wydział Ochrony Środowiska i Rolnictwa Urzędu Miasta Łodzi w piśmie z dn. 21.07.2023r. wskazuje dokładne poziomy przekroczeń. Główny Inspektorat Transportu Drogowego dokonał również oceny zasadności instalacji fotoradaru na w/w odcinku ul. Rzgowskiej. W odpowiedzi z dn. 17.08.2023r. GITD, powołując się na pismo od Komendanta Wojewódzkiego Policji w Łodzi, stwierdza, że montaż takiego urządzenia jest jak najbardziej uzasadniony ze względu na dużą ilość wypadków, których przyczyną była nadmierna prędkość. Mimo wszystkich przesłanek miasto nie podjęło żadnych działań, które miałyby na celu zmniejszenie poziomu hałasu do poziomów dopuszczalnych przez prawo, chociaż sprawa była przekazana do właściwych organów. Wobec tego wnoszę o uwzględnienie w programie działań mających na celu zmniejszenie ponadnormatywnego hałasu drogowego na wskazanym odcinku:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ograniczenie prędkości na w/w odcinku do 40 km/h, - montaż stacjonarnego fotoradaru w celu wyegzekwowania zakładanej prędkości pojazdów lub podjęcie innych działań mających na celu zmniejszenie hałasu drogowego na wskazanym odcinku. 	<p>Nie uwzględniono.</p> <p>Zgodnie z metodyką zawartą w wytycznych „Dobre praktyki wykonywania programów ochrony środowiska przed hałasem” harmonogram działań w Programie sporządza się dla obszarów jednostkowych, pogrupowanych w ranking wg wartości wskaźnika NHA (czyli osób dotkniętych znaczną uciążliwością hałasu) opisującego negatywne efekty hałasu. Program ochrony przed hałasem zakresem i harmonogramem realizacji obejmuje obszary jednostkowe najbardziej narażone, tj. 10% obszarów najbardziej narażonych. Zgłoszona uwaga dotyczy obszaru, na którym odnotowano przekroczenie dopuszczalnych norm</p>

				<p>hałasu, jednak wskazana lokalizacja jest w obszarze poniżej 10% największych wartości wskaźnika NHA (w przypadku zgłoszonej uwagi wskaźnik NHA jest poniżej 500 osób dotkniętych znaczną uciążliwością hałasu). W związku z powyższym w POH nie zostały przewidziane działania mające na celu ograniczenie hałasu.</p>
4.	Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad	Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa łódzkiego	<p>Tabela 24. Czy podane zestawienie długości dotyczy dróg krajowych, ekspresowych i autostrad objętych mapowaniem? Opis w rozdziale 1.1. wskazuje, że odcinki wskazane w tabeli dotyczą jedynie odcinków ujętych w SMH i należy uściślić tytuł tabeli. Jeżeli jednak w tabeli 24 miały być przedstawione długości wszystkich dróg krajowych to podane długości są błędne. GDDKiA przekazuje w załączeniu prawidłowe długości wszystkich dróg będących w jej zarządzie w podziale na powiaty, niezależnie od natężenia ruchu na nich odnotowanych - Załącznik 1.</p>	Uwzględniono.
5.		Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa łódzkiego	<p>Rozdział 6.1 Działania planowane do podjęcia w ciągu 5 lat od uchwalenia POH. GDDKiA wnioskuje o wprowadzenie następujących zapisów uzupełniających do tabeli 36:</p>	<p>Częściowo uwzględniono. W ramach POH, dla działań dotyczących budowy nowych inwestycji drogowych wprowadzono zapis poniżej Tabeli 36 w Dziale 2 Rozdział 6.1., dotyczący potrzeby</p>

Lp.	Oznaczenie	Oznaczenie działania z katalogu	Nazwa zadania	Zarządca	Efekt
7	HD07	D.26	wraz z ograniczeniem możliwości wprowadzania zabudowy chronionej akustycznie w	Urząd Gminy Radomsko Urząd Miasta Radomsko	wraz z ograniczeniem ryzyka narażenia na ponadnormatywny hałas przy nowo zrealizowanej obwodnicy
			odległości uniemożliwiającej zachowanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku po każdej stronie drogi		
8	HD08	D.26	wraz z ograniczeniem możliwości wprowadzania zabudowy chronionej akustycznie w odległości uniemożliwiającej zachowanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku po każdej stronie drogi	Urząd Miasta i Gminy Sroek	w centrum miasta Sroek oraz ograniczeniem potencjalnego zagrożenia ponadnormatywnym oddziaływaniem hałasu od nowej obwodnicy

uwzględniania przy tworzeniu nowych miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego lub aktualizacji już obowiązujących, wyników Strategicznych Map Hałasu (dalej zwanych SMH) oraz planowanych inwestycji drogowych.

Dla działań wskazanych w Tabeli 36 w wierszach 12-24, w kolumnie Zarządzający nie wskazano podmiotu GITD, ponieważ został on wskazany w tej tabeli w kolumnie Nazwa działania.

9	HD09	D.26	wraz z ograniczeniem możliwości wprowadzania zabudowy chronionej akustycznie w odległości uniemożliwiającej zachowanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku po każdej stronie drogi	Urząd Miejski w Wieluniu	w centrum miasta Wielunia oraz ograniczeniem potencjalnego zagrożenia ponadnormatywnym oddziaływaniem hałasu od nowej obwodnicy
10	HD10	D.26	, wraz z ograniczeniem możliwości wprowadzania zabudowy chronionej akustycznie w odległości uniemożliwiającej zachowanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku po każdej stronie drogi	Urząd Gminy Błaszki Urząd Miasta Błaszki	w centrum miasta Błaszki oraz ograniczeniem potencjalnego zagrożenia ponadnormatywnym oddziaływaniem hałasu od nowej obwodnicy
12-24	HD12- HD24			GITD	Kontrola prędkości mająca ograniczyć prędkość do dopuszczalnej

Zgodnie z art. 20b ust 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r o drogach publicznych oraz art. 129g ustawy Prawo ruchu drogowego za instalowanie, finansowanie i obsługę urządzeń pomiaru prędkości odpowiedzialny jest Główny Inspektor Transportu Drogowego. GDDKiA proponuje w zadaniach HD12-HD24 wskazać Inspekcję Transportu Drogowego jako podmiot odpowiedzialny za określone w nazwie zadania działania i czynności. GDDKiA nie jest właściwa do montażu i obsługi urządzeń kontroli prędkości pojazdów w tym, odcinkowego pomiaru prędkości , jako narzędzia najskuteczniej ograniczającego prędkość do dopuszczalnej. GDDKiA jest właściwa w

			zakresie oznakowania organizacji ruchu na drogach krajowych, w tym do ustawienia znaków drogowych. Jednocześnie nakładanie pomiarów hałasu wykraczających poza Generalny Pomiar Hałasu jest obowiązkiem nadmiernym, narażającym Skarb Państwa na nieuzasadnione wydatki. GDDKiA wnioskuje o usunięcie zapisów nakładających dodatkowe, poza GPH, pomiarów hałasu w środowisku jak w komentarzach do tabeli 6.3. poniżej.	
6.		Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa łódzkiego	Rozdział 6.3 Działania w strategii długofalowej POH Nakładanie dodatkowych, wynikających z wniosków mieszkańców, pomiarów hałasu wykraczających poza Generalny Pomiar Hałasu jest obowiązkiem nadmiernym, narażającym Skarb Państwa na nieuzasadnione wydatki. GDDKiA wnioskuje o usunięcie zapisów nakładających dodatkowe, poza GPH, pomiarów hałasu w środowisku jak w komentarzach do tabeli 41 poniżej.	Częściowo uwzględniono. Program ochrony środowiska przed hałasem jest dokumentem strategicznym opracowywanym przez Marszałka Województwa na podstawie strategicznych map hałasu. W ramach POH na podstawie wytycznych wyliczane są wskaźniki zdrowotne, na podstawie których określone są obszary wymagające zastosowania środków naprawczych. Przekazane plany inwestycyjne GDDKiA nie obejmowały wszystkich miejsc, które powinny zostać pokryte działaniami, dlatego w POH zostały

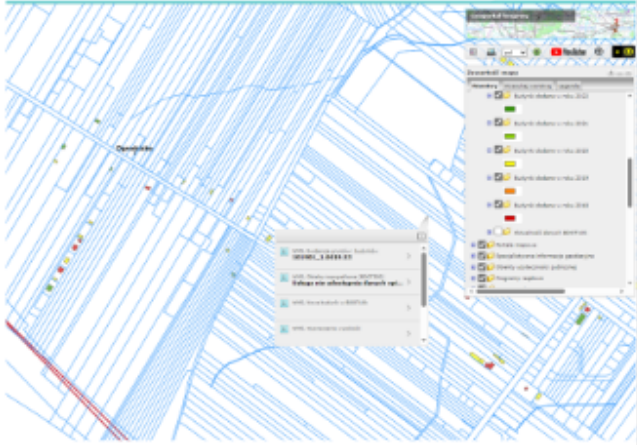
Tabela 41

Lp.	Oznaczenie	Nazwa zadania	Uwagi
1.	HD25	Wykonanie pomiarów hałasu w ramach monitoringu hałasu przy A2 w m. Łyszkowice	GDDKiA wnioskuje o usunięcie zapisu ze względu na fakt, że w chwili obecnej przygotowywana jest dokumentacja na zadanie pn. poszerzenie autostrady A2 na odcinku węzeł Łódź Północ (bez węzła) – granica województw łódzkiego i mazowieckiego o dodatkowe pasy ruchu. We wskazanej perspektywie czasowej zadanie ma być realizowane a zatem wyniki badań będą obarczone dużym błędem.
2.	HD26	Pomiary hałasu przy drodze ekspresowej S8 w Rawie Mazowieckiej w km od 384+800 do km 385+800	Mapy akustyczne nie wskazują przekroczeń (Arkusze 294) ani w dzień ani w nocy, Droga ekspresowa podlega w okresach pięcioletnich monitoringowi hałasu w ramach GPH, prowadzenie kolejnych pomiarów i w lokalizacji bez przekroczeń jest zbytecznym wydatkowaniem środków publicznych
3.	HD27	Pomiary hałasu przy autostradzie A2 od km 343+000 do km 345+700	Mapy akustyczne nie wskazują przekroczeń (Arkusze 49 i 50) ani w dzień ani w nocy dla terenów chronionych akustycznie z istniejącą zabudową. Autostrada podlega w okresach pięcioletnich monitoringowi hałasu w ramach GPH, wprowadzenie kolejnych pomiarów i w lokalizacji bez przekroczeń jest zbytecznym wydatkowaniem środków publicznych. Ponadto aktualne rozwiązania oraz potoki ruchu mogą ulec zmianie po realizacji węzła Emilia.

zapropozowane dodatkowe działania.

Działanie oznaczone kodami **HD25, HD29, HD30, HD31** zostało zastąpione zgodnie z propozycją Zarządcy na działanie pod nazwą „Fizyczne środki uspokojenia ruchu w postaci ograniczenia prędkości oraz odcinkowego pomiaru prędkości (GITD, Policja)”.

Pozostałe działania oznaczone kodami HD26, HD27, HD28 zostały zastąpione na działanie pod nazwą ”Odcinkowy pomiar prędkości”.

			<p>4. HD28</p> <p>Pomiary hałasu przy drodze ekspresowej S8</p>	<p>Droga podlega w okresach pięcioletnich monitoringowi hałasu w ramach GPH, wprowadzenie kolejnych pomiarów i w lokalizacji bez przekroczeń jest zbytecznym wydatkowaniem środków publicznych. Jednocześnie GDDKiA wnioskuje o nałożenie obowiązku wykonania monitoringu na organ wydający decyzje o wzist (gmina Zduńska Wola), jako że większość zabudowy powstałej w miejscowości Ogrodzisko powstała po 2018r podczas gdy droga ekspresowa została oddana do użytkowania w 2014r i standardy hałasu były dotrzymane.</p> 	
			<p>5. HD29</p> <p>monitoring hałasu przy dk 72 w Poddębicach</p>	<p>Zapis dotyczący monitoringu hałasu w Poddębicach zastąpić „Fizyczne środki uspokojenia ruchu w postaci ograniczenia prędkości do 40km/h oraz odcinkowego pomiaru prędkości (GITD, Policja)”; efekt winien zostać zweryfikowany w kolejnej rundzie mapowania</p>	

			<table border="1"> <tr> <td>6.</td> <td>HD30</td> <td>Monitoring w Przedborzu</td> <td>Zapis dotyczący monitoringu hałasu w Poddębicach zastąpić „Fizyczne środki uspokojenia ruchu w postaci ograniczenia prędkości (do 40km/h) oraz odcinkowego pomiaru prędkości (GITD, Policja)”; efekt winien zostać zweryfikowany w kolejnej rundzie mapowania,</td> </tr> <tr> <td>7.</td> <td>HD31</td> <td>Monitoring hałasu przy dk 74</td> <td>Droga podlega w okresach pięcioletnich monitoringowi hałasu w ramach GPH, wprowadzenie kolejnych pomiarów i w lokalizacji bez przekroczeń jest zbytecznym wydatkowaniem środków publicznych. Zapis dotyczący monitoringu hałasu w Poddębicach zastąpić „Fizyczne środki uspokojenia ruchu w postaci ograniczenia prędkości do 40km/h oraz odcinkowego pomiaru prędkości (GITD, Policja)”; efekt winien zostać zweryfikowany w kolejnej rundzie mapowania</td> </tr> </table>	6.	HD30	Monitoring w Przedborzu	Zapis dotyczący monitoringu hałasu w Poddębicach zastąpić „Fizyczne środki uspokojenia ruchu w postaci ograniczenia prędkości (do 40km/h) oraz odcinkowego pomiaru prędkości (GITD, Policja)”; efekt winien zostać zweryfikowany w kolejnej rundzie mapowania,	7.	HD31	Monitoring hałasu przy dk 74	Droga podlega w okresach pięcioletnich monitoringowi hałasu w ramach GPH, wprowadzenie kolejnych pomiarów i w lokalizacji bez przekroczeń jest zbytecznym wydatkowaniem środków publicznych. Zapis dotyczący monitoringu hałasu w Poddębicach zastąpić „Fizyczne środki uspokojenia ruchu w postaci ograniczenia prędkości do 40km/h oraz odcinkowego pomiaru prędkości (GITD, Policja)”; efekt winien zostać zweryfikowany w kolejnej rundzie mapowania	
6.	HD30	Monitoring w Przedborzu	Zapis dotyczący monitoringu hałasu w Poddębicach zastąpić „Fizyczne środki uspokojenia ruchu w postaci ograniczenia prędkości (do 40km/h) oraz odcinkowego pomiaru prędkości (GITD, Policja)”; efekt winien zostać zweryfikowany w kolejnej rundzie mapowania,									
7.	HD31	Monitoring hałasu przy dk 74	Droga podlega w okresach pięcioletnich monitoringowi hałasu w ramach GPH, wprowadzenie kolejnych pomiarów i w lokalizacji bez przekroczeń jest zbytecznym wydatkowaniem środków publicznych. Zapis dotyczący monitoringu hałasu w Poddębicach zastąpić „Fizyczne środki uspokojenia ruchu w postaci ograniczenia prędkości do 40km/h oraz odcinkowego pomiaru prędkości (GITD, Policja)”; efekt winien zostać zweryfikowany w kolejnej rundzie mapowania									
			<p>Nakładanie w POH Wł obowiązków prowadzenia w dwóch seriach w ciągu roku monitoringu hałasu wydaje się niewłaściwe przy obecnie zdiagnozowanych brakach przekroczeń</p> <p>dopuszczalnych poziomów hałasu. Nakładanie takich działań na zarządcę generuje zbyteczne wydatki Skarbu Państwa. Organ ochrony środowiska posiada inne instrumenty prawne, bardziej celowe i właściwe do zastosowania, w przypadku zdiagnozowania przekroczeń. Pomiary hałasu realizowane przez zarządcę w ramach Generalnego Pomiaru Hałasu oraz Strategicznych Map Hałasu w ocenie GDDKiA Oddział w Łodzi wypełniają wymogi przepisów i są wystarczające, a nakładanie takich obowiązków w POH Wł jest działaniem ponadwymiarowym i obciążającym Skarb Państwa zbytecznymi wydatkami.</p>									
7.		Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa łódzkiego	W przypadku wprowadzenia zmian w tabeli 41 zgodnie z powyższym, należy ujednoclić zapisy w tabeli 46.	Uwzględniono.								
8.		Program ochrony środowiska przed	Niespójne zapisy pomiędzy tabelami 32 gdzie wskazano budowę obwodnic (Srocka, Radomska, Błaszczak, Wielunia, Łowicza, Brzezina) w perspektywie 6-10 lat oraz w tabeli 45 gdzie podano harmonogram realizacji działań planowanych do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH i również wymieniono obwodnice. Jednocześnie informujemy o planowanych do realizacji w tej	Częściowo uwzględniono. Tabela 32								

		<p>hałasem dla województwa łódzkiego</p>	<p>perspektywie czasowej przedsięwzięciach które będą miały wpływ na hałas przy S14 oraz A2:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poszerzenie autostrady A2 na odcinku węzeł Łódź Północ (bez węzła) – granica województwa łódzkiego i mazowieckiego o dodatkowe pasy ruchu. • Rozbudowa węzła Emilia w ramach zadania: Koncepcja programowa z wariantowaniem rozbudowy węzła „Emilia” (na połączeniu) (na skrzyżowaniu) autostrady A2 i drogi ekspresowej S14 oraz budowa odcinka drogi krajowej Nr 91 	<p>przedstawia zestawienie działań planowanych do realizacji w ciągu 6-10 lat na podstawie SMH. Bazując na horyzoncie czasowym realizacji działań uwzględnionym w SMH w ramach POH działania budowa obwodnicy Radomska i Srocka kwalifikują się do działań planowanych do podjęcia w ciągu 5 lat.</p> <p>Działania budowa obwodnicy Wielunia i Błaszek w ramach POH zostały przeniesione do strategii długofalowej.</p> <p>Działanie oznaczone kodem HD25 zostało zastąpione działaniem pod nazwą „Fizyczne środki uspokojenia ruchu w postaci ograniczenia prędkości oraz odcinkowego pomiaru prędkości (GITD, Policja)”. Inwestycja dotycząca</p>
--	--	--	---	---

				<p>rozbudowy węzła Emilia nie znajduje się w obszarze 10% największych wartości wskaźnika NHA, dlatego nie została uwzględniona w POH.</p> <p>Zgodnie z metodyką zawartą w wytycznych „Dobre praktyki wykonywania programów ochrony środowiska przed hałasem” harmonogram działań w Programie sporządza się dla obszarów jednostkowych, pogrupowanych w ranking wg wartości wskaźnika NHA (czyli osób dotkniętych znaczną uciążliwością hałasu) opisującego negatywne efekty hałasu. Program ochrony przed hałasem zakresem i harmonogramem realizacji obejmuje obszary jednostkowe najbardziej narażone, tj. 10% obszarów najbardziej narażonych. Zgłoszona uwaga dotyczy obszaru, na którym odnotowano</p>
--	--	--	--	--

				przekroczenie dopuszczalnych norm hałasu, jednak wskazana lokalizacja jest w obszarze poniżej 10% największych wartości wskaźnika NHA (w przypadku zgłoszonej uwagi wskaźnik NHA jest poniżej 500 osób dotkniętych znaczną uciążliwością hałasu). W związku z powyższym w POH nie zostały przewidziane działania mające na celu ograniczenie hałasu.
9.	Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa łódzkiego	Tabela 35: w wierszu 8 literówka: hałas od DK91 (nie DW91); dla przejrzystości i bezbłędneho zlokalizowania ulic (wiersze 10, 11, 12, 19, 25, 28, 29, 30) w powiatach rozważyć dodanie nazw miejscowości.		Uwzględniono.
10.	Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa łódzkiego	W tabeli 46 przyjmując argumentację z punktu 3 usunąć działania HD25, HD26, HD27, HD28, HD29, HD30 oraz HD31 polegające na prowadzeniu pomiarów hałasu przy drogach krajowych wykraczającego poza obowiązujące przepisy a narażającego Skarb Państwa na nieuzasadnione wydatki.		Częściowo uwzględniono. Program ochrony środowiska przed hałasem jest dokumentem strategicznym opracowywanym przez Marszałka

				<p>Województwa na podstawie strategicznych map hałasu. W ramach POH wyliczane są wskaźniki zdrowotne, które później określają obszary wymagające zastosowania środków naprawczych.</p> <p>Działanie oznaczone kodami HD25,HD29, HD30,HD31 zostało zastąpione zgodnie z propozycją Zarządcy na działanie pod nazwą „Fizyczne środki uspokojenia ruchu w postaci ograniczenia prędkości oraz odcinkowego pomiaru prędkości (GITD, Policja)”.</p> <p>Pozostałe działania oznaczone kodami HD26, HD27, HD28 zostały zastąpione na działanie pod nazwą "Odcinkowy pomiar prędkości".</p>
11.		Program	W tabeli 47 wskazujemy źródło finansowania	Uwzględniono.

		ochrony środowiska przed hałasem dla województwa łódzkiego	<p>HD07 Radomsko – budżet i KFD</p> <p>HD08 Srock – budżet i KFD</p> <p>HD09 Wieluń – budżet i KFD</p> <p>HD10 Błaszki – budżet i KFD</p>	
12.		Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa łódzkiego	<p>Uzupełnić POH w zakresie dróg o wskazania działań planistycznych i tworzenie strefy buforowej, tak jak w przypadku kolei. Poniżej proponowany zapis w osobnym podrozdziale:</p> <p>„Rozdział 7.2</p> <p>Jako podstawowe działanie w ramach niniejszego Programu wskazuje się rozbudowę sieci drogowej celem wyprowadzenia ruchu z miast, przebudowę dróg umożliwiającą wprowadzenie urządzeń ograniczających oddziaływanie hałasu, wymianę nawierzchni czy też ograniczenie prędkości, które wskazano w SMH. Dodatkowo, w niniejszym POH zaleca się wzmocnienia działań planistycznych z zakresu ochrony środowiska przed hałasem, związanych z właściwym planowaniem przestrzennym w ramach uchwalania nowych lub aktualizacji istniejących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a także przy wydawaniu decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. W planach zagospodarowania przestrzennego województwa i miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego przeznacza się pod przyszłą budowę dróg pas terenu o szerokości uwzględniającej ochronę użytkowników dróg i terenu przyległego przed wzajemnym niekorzystnym oddziaływaniem zgodnie z artykułem 35 ustęp 2 Ustawy o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. Dz.U.2024.320. Rodzaje budynków dla których ustalono dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku, takie jak budynki mieszkalne, szpitale, domy opieki społecznej, obiekty rekreacyjno-sportowe czy budynki związane z wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży, w przypadku ich realizacji w pobliżu istniejących dróg, powinny być lokalizowane w odległości zapewniającej zachowanie w ich obrębie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Z tego względu proponuje się wprowadzenie działania długofalowego (obejmującego zarówno krótko- jak i długookresową perspektywę) polegającego na uwzględnieniu zasięgu oddziaływania akustycznego dróg przy tworzeniu nowych lub aktualizacji istniejących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a także przy wydawaniu decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu w myśl zapisów art. 73 ustawy POŚ. Tworzenie w bezpośrednim otoczeniu dróg, stref buforowych wolnych od terenów podlegających ochronie przed hałasem, określonych w art. 113 POŚ oraz w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112), pozwoli na osiągnięcie kompromisu społecznego, gwarantującego z jednej strony rozwój gospodarczy kraju (uwarunkowany w dużej mierze</p>	Uwzględniono.

			transportem) i mobilność społeczeństwa, z drugiej natomiast komfort i bezpieczeństwo mieszkańców. Opisana powyżej strefa buforowa, w obrębie której nie zaleca się sytuować zabudowy chronionej akustycznie, powinna być każdorazowo wyznaczona w oparciu o mapy zasięgów oddziaływania akustycznego (tj. mapy imisyjne i mapy przekroczeń dopuszczalnych wartości hałasu wyrażanego wskaźnikami LDWN i LN), zawarte w strategicznych mapach hałasu. Powyższe działania wskazuje się w niniejszym dokumencie jako działania do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia Programu.”	
13.	Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi	Prognoza oddziaływania na środowisko	Prognozę oddziaływania na środowisko należy uzupełnić w zakresie streszczenia sporządzonego w języku niespecjalistycznym zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt 1 lit. e ustawy ooŚ w taki sposób, aby rozdział ten odnosił się do najistotniejszych informacji zawartych w poszczególnych rozdziałach prognozy.	Uwzględniono.
14.		Prognoza oddziaływania na środowisko	Zgodnie z pkt 4 pisma Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z 21 kwietnia 2023 r., znak: WOOŚ.411.128.2023.MGw w prognozie winna znaleźć się analiza odporności ustaleń projektowanego dokumentu na zmiany klimatu ze szczególnym uwzględnieniem klęsk żywiołowych, jak i analizę oddziaływania zmieniających się warunków klimatycznych i środowiskowych na ustalenia projektowanego dokumentu. Powyższa analiza winna również uwzględniać wpływ projektu dokumentu na różnorodność biologiczną i inne elementy środowiska.	Uwzględniono.
15.		Prognoza oddziaływania na środowisko	Prognoza nie zawiera daty, o której mowa w art. 51 ust. 2 pkt 1 lit. g ustawy ooŚ. Zgodnie z Wydawnictwem Naukowym PWN data to numer dnia, miesiąc i rok określone dla każdej doby.	Uwzględniono.
16.	PKP PLK S.A.		Tabela 53. Skargi mieszkańców na hałas kolejowy znajdujące się w zakresie opracowania str. 180 - korekta nazwy zarządzającego.	Uwzględniono.
17.		Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa łódzkiego	Uwaga ogólna do Tabel nr 56,59,75,98 i 100. Spółka PKP PLK S.A. będąca zarządcą narodowej sieci linii kolejowych w ramach swoich zadań nie prowadzi działań w zakresie modernizacji eksploatowanego taboru kolejowego, o których mowa w tab. 56, 59, 75, 98 i 100. W związku z powyższym Spółka zwraca uwagę na fakt, że błędnie zostały przypisane działania do podmiotów odpowiedzialnych za ich realizację. Zaproponowane działanie inwestycyjne w w/w tabelach dokumentu dotyczą bezpośrednio przewoźników eksploatujących tabor kolejowy.	Uwzględniono.
18.			7.1 Działania planowane do realizacji w ciągu 5 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia mapy, str. 186 - Spółka nie prowadzi wykazu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obowiązujących na terenach obejmujących oraz położonych w sąsiedztwie linii kolejowych objętych strategicznymi mapami hałasu. PLK SA dopiero od września 2023 r. jest wpisana jako podmiot właściwy do opiniowania projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie jest więc pewne, czy do Spółki wpłynęły wszystkie	Uwzględniono.

		<p>projekty planów miejscowych dotyczących obszarów wskazanych w Programie. Ponadto, Spółka nie ma możliwości weryfikacji, które z opiniowanych przez nią planów miejscowych zostały uchwalone przez gminy i zostały opublikowane w dzienniku urzędowym województwa (plany miejscowe zaczynają obowiązywać na ogół po 14 dniach od ich publikacji w dzienniku urzędowym). Natomiast pomiędzy etapem opiniowania, a wejściem w życie planu miejscowego może upłynąć od kilku miesięcy, do nawet lat. Przy czym na późniejszym etapie – wyłożenia do publicznego wglądu, ustalenia takiego dokumentu mogą się zasadniczo zmienić. Zarządca nie jest też w stanie zweryfikować, czy we wszystkich opiniowanych przez nas planach miejscowych uwagi zgłaszane w imieniu PLK są uwzględniane. Należy pamiętać, że zarządca linii kolejowych, a także zarządcy drogi są jedynie pomiotem opiniującym. Opinie nie muszą być uwzględniane przez wójta, burmistrza, prezydenta odpowiedzialnego za sporządzenie planu miejscowego. Wójt, burmistrz, prezydent, jako sporządzający miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego gromadzi dokumentację związaną z jego opracowaniem, w tym wykaz uzgodnień i opinii przedstawionych do projektu planu. W związku z czym, pełna wiedza na temat na temat miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obowiązujących na obszarach sąsiadujących z liniami kolejowymi dla których sporządzono strategiczne mapy hałasu, wraz z wszystkimi uwagami i uzgodnieniami, w tym dotyczącymi ochrony przed hałasem, znajduje się w gestii gmin w granicach których znajdują się takie odcinki linii kolejowych. Poza wnoszeniem o zmianę przeznaczeń terenów, w opiniach do projektów planów Spółka postuluje o wprowadzanie w nich rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych pozwalających na ograniczenie oddziaływania generowanego przez ruch pociągów. Postulujemy wprowadzenie nakazów lokalizacji w pierwszej linii zabudowy obiektów niechronionych akustycznie (nie przeznaczonych na stały bądź czasowy pobyt ludzi), takich jak: garaże wielopoziomowe, budynki magazynowe i gospodarcze, obiekty infrastruktury technicznej, lub inne obiekty kubaturowe mający wpływ na ograniczenie oddziaływania akustycznego generowane przez infrastrukturę transportową, lub choćby stref zieleni. We wrześniu ub. r. PLK wysłała do Marszałków województw, na terenie których znajdują się odcinki linii kolejowych objętych strategicznymi mapami hałasu pismo z prośbą o uwzględnienie powyższych postulatów w sporządzanych przez nich programach ochrony środowiska przed hałasem.</p>	
19.		Tabela 56. Działania planowane do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia POH str. 186 - J.w. zaproponowane działanie inwestycyjne dotyczy bezpośrednio przewoźników eksploatujących tabor kolejowy.	Uwzględniono.
20.		Tabela 59. Zestawienie kosztów realizacji działań z zakresu hałasu kolejowego na terenie województwa łódzkiego planowane do podjęcia w latach 2024-2029 str. 188 - J.w.	Uwzględniono.
21.		Str. 188 - Zgodnie z "Dobrymi praktykami wykonywania programów ochrony środowiska przed hałasem" zarządzający źródłami hałasu są zobowiązani do sporządzania i przedkładania raportu z	Nie uwzględniono.

		<p>postępu realizacji Programu za ubiegły rok w terminie do 31 marca każdego roku. Ponadto zgodnie w wyżej przywołanym dokumencie, w przypadku braku ww. raportów należy zwrócić się do podmiotu wskazanego w poprzednim POH jako odpowiedzialnego za realizację poszczególnych działań z prośbą o informację na temat stopnia ich realizacji.</p>	<p>Obowiązek monitorowania wskazano w Dziale I, Rozdział 4.4 POH.</p>
22.		<p>6.3 Działania planowane do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia POH – hałas kolejowy str. 238 - Spółka nie prowadzi wykazu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obowiązujących na terenach obejmujących oraz położonych w sąsiedztwie linii kolejowych objętych strategicznymi mapami hałasu. PLK SA dopiero od września 2023 r. jest wpisana jako podmiot właściwy do opiniowania projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie jest więc pewne, czy do Spółki wpłynęły wszystkie projekty planów miejscowych dotyczących obszarów wskazanych w Programie. Ponadto, Spółka nie ma możliwości weryfikacji, które z opiniowanych przez nią planów miejscowych zostały uchwalone przez gminy i zostały opublikowane w dzienniku urzędowym województwa (plany miejscowe zaczynają obowiązywać na ogół po 14 dniach od ich publikacji w dzienniku urzędowym). Natomiast pomiędzy etapem opiniowania, a wejściem w życie planu miejscowego może upłynąć od kilku miesięcy, do nawet lat. Przy czym na późniejszym etapie – wyłożenia do publicznego wglądu, ustalenia takiego dokumentu mogą się zasadniczo zmienić. Zarządca nie jest też w stanie zweryfikować, czy we wszystkich opiniowanych przez nas planach miejscowych uwagi zgłaszane w imieniu PLK są uwzględniane. Należy pamiętać, że zarządca linii kolejowych, a także zarządcy drogi są jedynie pomiotem opiniującym. Opinie nie muszą być uwzględniane przez wójta, burmistrza, prezydenta odpowiedzialnego za sporządzenie planu miejscowego. Wójt, burmistrz, prezydent, jako sporządzający miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego gromadzi dokumentację związaną z jego opracowaniem, w tym wykaz uzgodnień i opinii przedstawionych do projektu planu. W związku z czym, pełna wiedza na temat na temat miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obowiązujących na obszarach sąsiadujących z liniami kolejowymi dla których sporządzono strategiczne mapy hałasu, wraz z wszystkimi uwagami i uzgodnieniami, w tym dotyczącymi ochrony przed hałasem, znajduje się w gestii gmin w granicach których znajdują się takie odcinki linii kolejowych. Poza wnoszeniem o zmianę przeznaczeń terenów, w opiniach do projektów planów Spółka postuluje o wprowadzanie w nich rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych pozwalających na ograniczenie oddziaływania generowanego przez ruch pociągów. Postulujemy wprowadzenie nakazów lokalizacji w pierwszej zabudowy obiektów niechronionych akustycznie (nie przeznaczonych na stały bądź czasowy pobyt ludzi), takich jak: garaże wielopoziomowe, budynki magazynowe i gospodarcze, obiekty infrastruktury technicznej, lub inne obiekty kubaturowe mający wpływ na ograniczenie oddziaływania akustycznego generowane przez infrastrukturę transportową, lub choćby stref zieleni. We wrześniu ub. r. PLK wysłała do Marszałków województwa, na terenie których znajdują się odcinki linii kolejowych objętych strategicznymi mapami hałasu pismo z prośbą o uwzględnienie</p>	<p>Uwzględniono.</p>

			powyższych postulatów w sporządzanych przez nich programach ochrony środowiska przed hałasem.	
23.			Tabela 75. Działania z zakresu ograniczania hałasu kolejowego proponowane do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia POH – hałas kolejowy str. 238 - wiersz 1 działanie HK01, Oznaczenie działania z katalogu S.2, S.3, S.5 - J.w. zaproponowane działanie inwestycyjne dotyczy bezpośrednio przewoźników eksploatujących tabor kolejowy.	Uwzględniono.
24.			Tabela 75. Działania z zakresu ograniczania hałasu kolejowego proponowane do podjęcia w ciągu 5 lat, licząc od roku uchwalenia POH – hałas kolejowy str. 238 - wiersz 2 działanie HK02, Oznaczenie działania z katalogu S.2, S.3, S.5 - J.w. zaproponowane działanie inwestycyjne dotyczy bezpośrednio przewoźników eksploatujących tabor kolejowy.	Uwzględniono.
25.			Tabela 98. Harmonogram realizacji działań planowanych do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH w mieście Łódź – hałas kolejowy str. 255, wiersz 1, HK 01, działanie Modernizacja eksploatowanego taboru kolejowe - J.w. zaproponowane działanie inwestycyjne dotyczy bezpośrednio przewoźników eksploatujących tabor kolejowy.	Uwzględniono.
26.			Tabela 98. Harmonogram realizacji działań planowanych do podjęcia w ciągu 5 lat od roku uchwalenia POH w mieście Łódź – hałas kolejowy str. 255, wiersz 2, HK02 działanie Modernizacja eksploatowanego taboru kolejowe - J.w. zaproponowane działanie inwestycyjne dotyczy bezpośrednio przewoźników eksploatujących tabor kolejowy.	Uwzględniono.
27.			Tabela 100. Zestawienie kosztów realizacji działań z zakresu hałasu kolejowego na terenie Łodzi planowane do podjęcia w latach 2024-2029 str. 256 - wiersz 1, HK01, działanie Modernizacja eksploatowanego taboru kolejowego - J.w. zaproponowane działanie inwestycyjne dotyczy bezpośrednio przewoźników eksploatujących tabor kolejowy.	Uwzględniono.
28.			Tabela 100. Zestawienie kosztów realizacji działań z zakresu hałasu kolejowego na terenie Łodzi planowane do podjęcia w latach 2024-2029 str. 256 - wiersz 2, HK02 działanie Modernizacja eksploatowanego taboru kolejowego - J.w. zaproponowane działanie inwestycyjne dotyczy bezpośrednio przewoźników eksploatujących tabor kolejowy.	Uwzględniono.
29.	Główny Inspektor Ochrony Środowiska	Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa łódzkiego	Dział 1, rozdział 4, strona 67, tabela 20: proszę o wykreślenie Głównego Inspektora Ochrony Środowiska z tabeli dot. podmiotów zobowiązanych do realizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem.	Nie uwzględniono. GIOŚ posiada ustawowe kompetencje w zakresie prowadzenia monitoringu środowiska.

30.		Dział 2, rozdział 1, strona 74: w tabeli 22 w nagłówku kolumny „Liczba mieszkańców w analizowanym obszarze” należy dopisać, że dane podane są w tysiącach.	Uwzględniono.
31.		Dział 2, rozdział 1, strona 75: w tabeli 23 należy uzupełnić brakujące informacje w zakresie powierzchni analizowanego obszaru, liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia.	Uwzględniono.
32.		Dział 2, rozdział 1.1, strona 75: w tabeli 24 podana długość dróg to 858,4 km. Proszę o sprawdzenie i korektę, ponieważ w strategicznej mapie hałasu dla dróg krajowych podano, że długość dróg objętych mapowaniem wynosi 859,032 km.	Uwzględniono.
33.		Dział 2, rozdział 1.1, strona 77: w tabeli 25 podana długość dróg to 97,5 km. Proszę o sprawdzenie i korektę, ponieważ w strategicznej mapie hałasu dla dróg wojewódzkich podano, że długość dróg objętych mapowaniem wynosi 97,7 km.	Uwzględniono.
34.		Dział 2, rozdział 1.1, strona 77: w programie podano, że strategiczne mapy hałasu dla dróg w miastach na prawach powiatu sporządzono dla 37 odcinków o długości około 47 km. Proszę o sprawdzenie i korektę, ponieważ ze strategicznej mapy hałasu dla tych dróg wynika, że wykonano je dla 38 odcinków o łącznej długości 45,58 km.	Uwzględniono.
35.		Dział 2, rozdział 2.1, strona 83: w tabeli 29 dane dotyczące szacunkowej liczby osób zamieszkujących na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu dla wskaźników L_{DWN} i L_N w mieście Skierniewice oraz w mieście Piotrków Trybunalski są niezgodne z danymi przedstawionymi w strategicznej mapie hałasu.	Uwzględniono.
36.		Dział 2, rozdział 3 strona 127: dla dróg krajowych i wojewódzkich nie przedstawiono wykazu niezrealizowanych działań w zakresie ochrony przed hałasem i nie wskazano, czy nierealizowane działania z poprzedniego programu ochrony środowiska przed hałasem (Uchwała nr XLVI/549/22 i Uchwała nr XLVI/551/22 Sejmiku Województwa Łódzkiego) należy uwzględnić w aktualnym programie.	Uwzględniono.
37.		Dział 2, rozdział 3 strona 127: w tabeli 33 nie ujęto działań dla drogi wojewódzkiej nr 715 w mieście i gminie Brzeziny wskazanych w Uchwale nr XLVI/551/22 Sejmiku Województwa Łódzkiego.	Uwzględniono.
38.		Dział 2, rozdział 2 strona 170: w tabeli 50 podana długość linii kolejowych to 70,717 km. Proszę o sprawdzenie i korektę, ponieważ w strategicznej mapie hałasu dla głównych linii kolejowych podano, że długość linii objętych mapowaniem wynosi 70,576 km.	Uwzględniono.

39.			Dział 4, rozdział 1.1.3 strona 197: proszę o sprawdzenie i korektę informacji o przekroczeniach dopuszczalnych poziomów hałasu lotniczego, ponieważ nie są zgodne z danymi przedstawionymi w strategicznej mapie hałasu dla miasta Łodzi.	Uwzględniono.
40.			Dział 4, rozdział 2.1 strona 203: nie przedstawiono wykazu terenów wymagających podjęcia działań ograniczających poziom hałasu w środowisku wraz ze wskazaniem liczby mieszkańców na tych terenach (dane liczbowe odnośnie liczby osób narażonych na hałas podano ogólnie dla całego miasta Łodzi).	Uwzględniono.
41.			Uwaga w zakresie głównych dróg oraz głównych linii kolejowych położonych poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy: Program nie zawiera identyfikacji obszarów podlegających ochronie akustycznej.	Uwzględniono.
42.	Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Łodzi		Str. 23 Strategia rozwoju województwa łódzkiego do roku 2020 została uchylona wraz z wejściem w życie Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030 tj. w dniu 26 czerwca 2021 roku.	Uwzględniono.
43.		Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa łódzkiego	str. 26 - droga wojewódzka nr 713 posiada przebieg: ŁÓDŹ - ANDRESPOL -KUROWICE - UJAZD - TOMASZÓW MAZOWIECKI - OPOCZNO	Nie uwzględniono. Dane podano zgodnie z zapisami Gminnego Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Andrespol.
44.			str. 35 - droga wojewódzka nr 482 posiada przebieg: ŁÓDŹ /GRANICA MIASTA/ - ŁASK - ZDUŃSKA WOLA - SIERADZ - ZŁOCZEW -WIERUSZÓW - KĘPNO - DROGA 8 /WĘZEŁ SYCÓW WSCHÓD/	Nie uwzględniono. Dane podano zgodnie z zapisami z Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Pabianice na lata 2021-2024 z perspektywą na lata 2025-2028.
45.			Str. 59/60 Tab. 15 i 16 SMA, brak legendy, brak informacji o jakim uziarnieniu, brak parametrów, przedstawione są porównania SMA5, SMA8, SMA11, czym one się różnią, co to jest asfalt porowaty PA8, beton asfaltowy BBTM8?	Nie uwzględniono. W POH zostały zawarte ogólne

				zapisy dotyczące klasyfikacji nawierzchni drogowych pod względem hałaśliwości. Wskazanie szczegółowych parametrów oraz dobór technologii dla konkretnych działań inwestycyjnych, zostanie doprecyzowany w projektach budowlanych.
46.			Str. 63 Brak informacji dot. napraw przejazdów przez torowiska czynnych jak i nieczynnych	Nie uwzględniono. Przy opracowywaniu POH uwzględniono podstawowe działania wynikające z SMH.
47.			Str. 73 SMH - brak legendy do skrótu nazwy, wszędzie użyte ale brak powiązania, że SMH to strategiczne mapy hałasu	Uwzględniono.
48.			Str. 73, Sugestia aby dodać nr dróg zamiast punktorów	Uwzględniono.
49.			Str. 81, Tab. 28 Na terenie miasta Łodzi, Zarząd Dróg Wojewódzkich nie zarządza drogami, biorąc pod uwagę SMH dane w tabeli mogą być rozbieżne	Uwzględniono.
50.			Str. 123 - brak informacji o dacie wykonania map strategicznych.	Nie uwzględniono. Wskazaną informację zawarto w Dziale I Rozdział 1 POH.

51.		Str. 123, tab. 31 Pkt. 4 poprawna nazwa zadania: Budowa wschodniej obwodnicy Bełchatowa w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 484, lata realizacji 2022-2025.	Uwzględniono.
52.		Str. 123, tab. 31 Pkt. 5 planowane lata realizacji zadania: 2025-2027.	Uwzględniono.
53.		Str. 123, tab. 31 Pkt. 6 poprawna nazwa zadania: Rozbudowa skrzyżowania dróg wojewódzkich Nr 713 i Nr 726 w Opocznie, wraz z rozbudową odcinków dróg wojewódzkich Nr 713 i Nr 726. Zadanie realizowane w latach 2022-2023.	Uwzględniono.
54.		Str. 123, tab. 31 Pkt 7 Rozbudowa DW710 na odcinku od ok. km 10+543 do ok. km 12+190. horyzont czasowy: 2025-2027.	Uwzględniono.
55.		Str. 130 - pkt 2 tabeli - w ocenie Zarządu Województwa Łódzkiego droga nie utraciła kategorii drogi krajowej pozostając nadal w zarządzie GDDKiA.	Uwzględniono.
56.		Str. 152 tab. 36, doprecyzowanie lokalizacji np. poprzez wskazanie nazw ulic.	Nie uwzględniono. Wskazane działania zawierają dane pozwalające na ich lokalizację.
57.		Str. 152 - pkt 3 tabeli - nazwa zadania to: Budowa wschodniej obwodnicy Bełchatowa w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 484.	Uwzględniono.
58.		str. 152 - pkt 4 - sugerujemy usunięcia pikietaża bądź doprecyzowanie przez dodanie: "z wyłączeniem odcinka planowanego do przebudowy przez inwestora prywatnego".	Nie uwzględniono. Brak podstaw do wyłączenia z POH odcinków dróg przebudowywanych przez inwestorów zewnętrznych. Warunkiem wyrażenia zgody na przebudowę przez Inwestora zewnętrznego odcinka drogi wojewódzkiej jest

				dokonanie niezbędnych podziałów działek po przebudowie a następnie przekazanie wydzielonych w ten sposób działek (z wykonanymi elementami pasa drogowego) na majątek Województwa Łódzkiego. Niezależnie od tego kto wykonuje przebudowę odcinka drogi wojewódzkiej w dalszym ciągu jest to droga pozostająca w zarządzie ZDW w Łodzi.
59.			Str. 159-162 tabela 42-45 powtórzone oznaczenia przy zadaniach	Nie uwzględniono. Efekty planowanych działań dla dróg głównych położonych poza granicami miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy na podstawie Rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie programu

				ochrony środowiska przed hałasem (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 271) powinny być prezentowane w podziale na powiaty. Oznacza to, że jeśli dane działanie przebiega przez więcej niż jeden powiat w tabeli pojawia się więcej niż jeden raz.
60.			STR. 163 – pkt 7 tabeli – kilometraż: od 29+777 do km 31+331 (z wyłączeniem wiaduktu drogowego nad linią kolejową oraz przejazdu kolei wąskotorowej)	Uwzględniono.
61.			str. 164 - pkt 24 - sugerujemy usunięcia pikietaża bądź doprecyzowanie przez dodanie: "z wyłączeniem odcinka planowanego do przebudowy przez inwestora prywatnego".	Nie uwzględniono. Brak podstaw do wyłączenia z POH odcinków dróg przebudowywanych przez inwestorów zewnętrznych. Warunkiem wyrażenia zgody na przebudowę przez Inwestora zewnętrznego odcinka drogi wojewódzkiej jest dokonanie niezbędnych podziałów działek po przebudowie a następnie przekazanie wydzielonych w ten

				sposób działek (z wykonanymi elementami pasa drogowego) na majątek Województwa Łódzkiego. Niezależnie od tego kto wykonuje przebudowę odcinka drogi wojewódzkiej w dalszym ciągu jest to droga pozostająca w zarządzie ZDW w Łodzi.
62.			str. 164 - pkt 1 - w latach 2024-2025 planowana jest wymiana nawierzchni na odcinku od km 0+730 do km 3+100.	Uwzględniono.
63.			str. 165 - pkt 3 Budowa wschodniej obwodnicy Bełchatowa w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 484. Źródło finansowania: budżet Województwa Łódzkiego, Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg - zadania obwodnicowe.	Uwzględniono.
64.			str. 166 - pkt 4, 5 i 6 - źródło finansowania: budżet Województwa Łódzkiego.	Uwzględniono.
65.			str. 166 - pkt 6 - kilometraż: od 29+777 do km 31+331 (z wyłączeniem wiaduktu drogowego nad linią kolejową oraz przejazdu kolei wąskotorowe).	Uwzględniono.
66.			str. 166 - pkt 6 szacunkowy koszt ok. 2,5mln zł.	Uwzględniono.
67.			str. 193 i schemat na str. 194 - przez miasto Łódź nie przebiega droga wojewódzka nr 482 (zaczyna się od granicy miasta z gminą Ksawerów).	Nie uwzględniono. Odcinek drogi 482 od granicy m. Łodzi do ronda został ujęty w SMH dla m. Łodzi. Dany odcinek drogi przebiegający przez m. Łódź zaliczony jest do kategorii dróg

				gminnych.
68.			str. 258 - W wykazie skrótów i oznaczeń sugeruje się dodać ZDW - Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi.	Uwzględniono.
69.		Prognoza oddziaływania na środowisko	błędny km: łączna długość dróg wojewódzkich objętych programem i ujętych w SMH to 97,7km	Uwzględniono.
70.	Str.7 tab.1 - przy działaniu długofalowym w 1 rubryce wskazano „Modernizacja, rozbudowa oraz budowa nowych dróg/linii kolejowych. Analogicznie należy wskazać odpowiedni organ Zarządca drogi/zarządca linii kolejowych		Uwzględniono.	
71.	Należy pamiętać, że przy wprowadzeniu nowej organizacji ruchu: np. ograniczenia prędkości, organem właściwym do wprowadzenia zmian w organizacji ruchu drogowego na drogach publicznych jest odpowiednia jednostka Zarządzająca ruchem w przypadku Dróg wojewódzkich - Marszałek Województwa Łódzkiego. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi przy każdych zmianach organizacji ruchu występuje o zmiany do Zarządzającego ruchem. Dopiero po zatwierdzeniu przez Zarządzającego ruchem czy zasadne jest np. wprowadzenie ograniczeń prędkości odpowiedni Zarządca drogi wprowadza zmiany na drodze.		Nie uwzględniono. W Prognozie odniesiono się do działań inwestycyjnych, których realizacja będzie oddziaływać na środowisko. Działania dotyczące zmiany organizacji ruchu nie podlegają analizie w Prognozie.	
72.	Prezydent Miasta Łodzi		Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa łódzkiego	1.1.2.2 Hałas tramwajowy <i>1. „<u>Na etapie sporządzania strategicznych map hałasu na terenie Łodzi funkcjonowało 17 linii tramwajowych zarządzanych przez MPK - Łódź Spółka z o.o. (obecnie jest ich 18). Na sieć tramwajową składają się 4 zajezdnie tramwajowe i ponad 162 km torowisk.</u></i> - sugerujemy wpisanie konkretnej daty funkcjonowania 18 linii tramwajowych,
73.			- w ówczesnym okresie (prawdopodobnie lipiec 2022 r.) funkcjonowało 20 wariantowych linii tramwajowych: 2A, 2B, 3A, 3B, 4, 6, 7, 8A, 8B, 9, 10A, 10B, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18 i Z.	Nie uwzględniono. Dane zawarte w

				projekcie dokumentu są zgodne z danymi zawartymi w SMH dla m. Łodzi.
74.			- w tekście brakuje ważnego odniesienia, z jakiego okresu / przedziału czasowego/stanu na dzień uwzględniono poszczególne dane statystyczne, przez co ich weryfikacja poprawności jest znacznie utrudniona,	Nie uwzględniono. Dane zawarte w projekcie dokumentu są zgodne z danymi zawartymi w SMH dla m. Łodzi.
75.			- czynne zajezdnie tramwajowe mamy dwie (Telefoniczna, Chocianowice), ponadto jeden zakład techniki (Tramwajowa, docelowo do przeniesienia na Helenówek, gdzie trwają obecnie prace budowlane), zakład torów i sieci (Kilińskiego) oraz jedna przeznaczona na placówkę muzealną (Brus)	Uwzględniono.
76.			- zgodnie z danymi przekazywanymi przez MPK-Łódź Sp. z o.o. na potrzeby opracowania corocznego "Raportu o stanie miasta", łączna długość torów tramwajowych w Łodzi od kilku lat wynosi 221 km.	Nie uwzględniono. Dane zawarte w projekcie dokumentu są zgodne z danymi zawartymi w SMH dla m. Łodzi.
77.			2. <u>„Linie tramwajowe na terenie miasta Łodzi mają następujący przebieg”</u> - z uwagi, że poniższy wykaz linii komunikacyjnych pochodzi prawdopodobnie z lipca 2022 r., sugerowane jest opracowanie tekstu w czasie przeszłym.	Uwzględniono.
78.			3. <u>Linia 2: Dw. Łódź Dąbrowa - Kochanówka.”</u> - Linia 2 w ówczesnym okresie (lipiec 2022 r.) kursowała w 2 wariantach: • 2A: Dw. Łódź Dąbrowa - Teofilów, • 2B: Dw. Łódź Dąbrowa - Kochanówka.	Nie uwzględniono. Dane zawarte w projekcie dokumentu są zgodne z danymi zawartymi w SMH dla m. Łodzi.
79.			4. <u>Linia 8: Kochanówka - Cm. Zarzew.</u> - linia 8 w ówczesnym okresie (lipiec 2022 r.) kursowała w 2 wariantach: • 8A: Teofilów - Cm. Zarzew, • 8B: Kochanówka - Cm. Zarzew.	Nie uwzględniono. Dane zawarte w projekcie dokumentu

			są zgodne z danymi zawartymi w SMH dla m. Łodzi.
80.		<p>5. <u>Linia 10: Retkinia - Olechów.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - linia 10 niezmiennie od czasu oddania trasy W-Z do użytku (październik/ listopad 2015 r.) kursuje w 2 wariantach: <ul style="list-style-type: none"> • 10A: Retkinia - Widzew Augustów, • 10B: Retkinia - Olechów. 	<p>Nie uwzględniono.</p> <p>Dane zawarte w projekcie dokumentu są zgodne z danymi zawartymi w SMH dla m. Łodzi.</p>
81.		<p>6. <u>Linia 14: Retkinia - Dw. Łódź Dąbrowa."</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - linia 14 w relacji Retkinia - Dw. Łódź Dąbrowa kursuje tylko w weekendy. Na co dzień, czyli w dniach roboczych obsługuje ona trasę Karolew - Dw. Łódź Dąbrowa. 	<p>Nie uwzględniono.</p> <p>Dane zawarte w projekcie dokumentu są zgodne z danymi zawartymi w SMH dla m. Łodzi.</p>
82.		<p>7. <u>Al. Politechniki:"</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - z uwagi na częste zmiany w siatce połączeń, wynikające z prowadzonych w mieście prac inwestycyjnych i remontowych, proponowane jest usunięcie nazw ciągów komunikacyjnych, np. Al. Politechniki. <p>1.Przykładowo: linia 17 w tymczasowej relacji Centrum Krwiodawstwa -Telefoniczna Zajezdnia miała niewiele wspólnego z jej przebiegiem po al. Politechniki.</p>	<p>Nie uwzględniono.</p> <p>Dane zawarte w projekcie dokumentu są zgodne z danymi zawartymi w SMH dla m. Łodzi.</p>
83.		<p>8. Na rysunku 81 mapa sieci tramwajowej jest nieaktualna. Otwarto ul. Wojska Polskiego oraz ul. Kilińskiego między ul. Narutowicza i ul. Pomorską oraz ul. Północną i pl. Wolności.</p>	<p>Nie uwzględniono.</p> <p>Dane zawarte w projekcie dokumentu są zgodne z danymi zawartymi w SMH dla m. Łodzi.</p>
84.		<p>1.2.1 Obszary Ograniczonego Użytkowania</p> <p><u>„W aktualnym dokumencie, z uwagi na wieloletnie skargi mieszkańców ul. Zgierskiej/Świtezianki na ponadnormatywny hałas oraz przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu stwierdzone w wymienionej lokalizacji proponuje się utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania na odcinku od skrzyżowania z ul. Świtezianki do północnej granicy miasta.”</u></p>	<p>Nie uwzględniono.</p> <p>Prezydent Miasta Łodzi posiada wiedzę o przekroczeniach standardów</p>

		<p>- skargi dotyczące hałasu pochodzą od jednego wnioskodawcy, jednocześnie aktywne działania podejmują przedsiębiorcy będący przeciwni rozbudowie ekranów czy wprowadzaniu ograniczeń (m.in. dnia 14.05.2024 r. odbyli spotkanie w UMWŁ).</p> <p>Ze względu na prawne konsekwencje, jakie niesie ze sobą utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania, Wydział Ochrony Środowiska i Rolnictwa sugeruje, aby jego wprowadzenie rozważyć dopiero na etapie tworzenia następnego programu ochrony przed hałasem. Ważne jest, aby wziąć pod uwagę fakt, że obecnie liczba mieszkańców sprzeciwiających się utworzeniu tego obszaru jest większa od liczby jego zwolenników (1 mieszkaniec). Biorąc pod uwagę te okoliczności, lepszym rozwiązaniem wydaje się przełożenie decyzji o utworzeniu obszaru ograniczonego użytkowania na późniejszy czas, kiedy to możliwe będzie uwzględnienie opinii większej liczby mieszkańców w procesie planowania nowego programu ochrony przed hałasem.</p>	<p>akustycznych wzdłuż ul. Zgierskiej Łodzi na odcinku od północnej granicy miasta Łodzi do skrzyżowania ul. Zgierskiej z ul. Świtezianki od 2014 r. Z wykonanego wówczas przez Prezydenta Miasta Łodzi przeglądu ekologicznego wynika, że przedmiotowa droga powoduje przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. W dokumencie zaproponowane zostały rozwiązania ograniczające hałas m. in. budowa ekranów akustycznych. Na podstawie powyższego dokumentu Marszałek Województwa Łódzkiego, decyzją z dnia 02 września 2014 r., znak: RŚVI.7032.2.2014.KK ze zm., nałożył na zarządzającego drogą obowiązek</p>
--	--	---	---

			ograniczenia ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego na środowisko i określił czynności zmierzające do jego ograniczenia. Prezydent Miasta Łodzi od 2014 r. nie zrealizował powyższej decyzji tj. wykonania działań naprawczych na przedmiotowym odcinku drogi. W związku z tym, proponuje się utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.
85.		<p>2.4.1.1 Hałas drogowy</p> <p><i>„Tabela 68. Propozycja działań krótkookresowych w celu redukcji hałasu drogowego na terenie miasta Łodzi”</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - zadania nr 1 i 2 nie są przewidziane do realizacji. 	Uwzględniono.
86.		<p>2.4.1.2 Hałas szynowy</p> <p><i>„Tabela 69. Propozycja działań krótkookresowych w celu redukcji hałasu szynowego na terenie miasta Łodzi”</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - sugerujemy dodanie w rubryce „Zarządzający” - Zarządu Inwestycji Miejskich, jako głównego realizatora, 	Uwzględniono.
87.		<ul style="list-style-type: none"> - zadanie nr 11 - jest już zrealizowane, 	Uwzględniono.

88.			- zadanie nr 13 - nie jest przewidziane do realizacji	Uwzględniono.
89.			<p>3.1 Hałas drogowy</p> <p><u>„Tabela 70. Zestawienie zrealizowanych działań naprawczych dla hałasu drogowego wskazanych w poprzednim Programie w perspektywie krótko-, średnio-i długookresowej”</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - sugestia zmiany zapisu w rubryce stan realizacji przy obszarze „6 sierpnia (Żeligowskiego - Wólczańska)”. Wpisano „obecnie trwa remont”. Sugerujemy podanie konkretnej daty. 	<p>Częściowo uwzględniono.</p> <p>Dokonano korekty w zakresie stanu realizacji zadania na zadanie zrealizowane. Dla zachowania spójności danych zawartych w tabeli dodano informację bez uwzględnienia daty.</p>
90.			<p>6.6.2 Działania w strategii długofalowej - hałas tramwajowy POH</p> <p><u>„Tabela 84. Działania z zakresu ograniczania hałasu tramwajowego proponowane do podjęcia w ciągu 6-10 lat licząc od roku uchwalenia programu”</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - wskazane efekty są nieadekwatne do zadań. 	Uwzględniono.
91.			<p>7.2 Harmonogram działań - hałas tramwajowy</p> <p><u>„Tabela 97. Harmonogram realizacji działań planowanych do podjęcia w ramach strategii długofalowej w mieście Łódź - hałas tramwajowy [źródło: opracowanie własne]”</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - zadania średnio i długookresowe się powielają - Zarząd Inwestycji Miejskich wskazywał, że to są zadania długookresowe (dotyczy również tabeli nr 84). 	<p>Nie uwzględniono.</p> <p>Uwaga niezasadna. Tabela 84 przedstawia planowane działania w strategii długofalowej, natomiast Tabela 97 przedstawia harmonogram ich realizacji. Przedstawione działania zarówno w Tabeli 84 jak i Tabeli 97 odnoszą się do działań planowanych do podjęcia w</p>

				strategii długofalowej.
92.			Prosimy również o skorygowanie danych zgodnie z tymi przekazanymi przez Zarząd Inwestycji Miejskich w dniu 15.02.2024 r. do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego (załączamy tabelę roboczą do wglądu), w szczególności w zakresie terminów realizacji i zadań przewidzianych do realizacji.	Uwzględniono.
93.			Rada Osiedla Chojny. Przeprowadzenie pomiarów hałasu przy ul. Rzgowskiej w okolicy bloków nr 303,305,307,309 i 313.	<p>Nie uwzględniono.</p> <p>Zgodnie z metodyką zawartą w wytycznych „Dobre praktyki wykonywania programów ochrony środowiska przed hałasem” harmonogram działań w Programie sporządza się dla obszarów jednostkowych, pogrupowanych w ranking wg wartości wskaźnika NHA (czyli osób dotkniętych znaczną uciążliwością hałasu) opisującego negatywne efekty hałasu. Program ochrony przed hałasem zakresem i harmonogramem realizacji obejmuje obszary jednostkowe najbardziej narażone, tj. 10% obszarów najbardziej narażonych.</p> <p>Zgłoszona uwaga dotyczy obszaru, na którym odnotowano przekroczenie</p>

				<p>dopuszczalnych norm hałasu, jednak wskazana lokalizacja jest w obszarze poniżej 10% największych wartości wskaźnika NHA (w przypadku zgłoszonej uwagi wskaźnik NHA jest poniżej 500 osób dotkniętych znaczną uciążliwością hałasu). W związku z powyższym w POH nie zostały przewidziane działania mające na celu ograniczenie hałasu.</p>
--	--	--	--	---