

Zestawienie opinii, uwag i wniosków do projektu uchwały w sprawie programu ochrony powietrza dla strefy miasto Radom, w której został przekroczony poziom dopuszczalny pyłu zawieszonego PM10 i pyłu zawieszonego PM2,5 w powietrzu.

L.p.	Treść uwagi (wniosku)	Komentarz Departamentu Środowiska
Bractwo Rowerowe		
1.	<p>W Radomiu stężenia PM10 przekraczają stężenia zanotowane w niektórych miastach europejskich:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Radom - 40,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; 2. Paryż - 38 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; 3. Rzym - 35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; 4. Londyn - 29 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; 5. Madryt - 26 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; 6. Berlin - 26 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. <p>Dlatego też stoimy na stanowisku, że natychmiast powinny zostać podjęte radykalne środki poprawiające jakość powietrza w mieście, tym bardziej, że pyły PM2.5 i PM10 są rakotwórcze, mogą wywołać alergię, astmę oraz stać się przyczyną przedwczesnych zgonów. Niestety z przykrością stwierdzamy, że takich działań nie gwarantuje niniejszy program. Nie określono etapów pośrednich monitorujących postęp prac nad zmniejszeniem zanieczyszczenia oraz nie wymieniono konkretnych działań zmierzających do poprawy sytuacji.</p>	<p>Monitorowanie postępów wdrażania działań naprawczych odbywać się będzie poprzez coroczne sprawozdania z realizacji działań składane przez Prezydenta Miasta Radomia organowi przyjmującemu program.</p> <p>Konkretne działania naprawcze są zawarte w załączniku nr 4 do uchwały w harmonogramie rzeczowo-finansowym realizacji programu ochrony powietrza.</p>
2.	<p>Uważamy, że działania powinny być przede wszystkim ukierunkowane na redukcję używania pojazdów silnikowych. Na ulicach przebiegających przez śródmieście należy zmniejszyć natężenie ruchu pojazdów indywidualnych, winno się również dążyć do ograniczenia ruchu tranzytowego (również wewnątrzmięjskiego) poprzez wyprowadzenie go z centrum i stworzenie sektorów dostępu uniemożliwiających swobodny przejazd pojazdów samochodowych między nimi innymi drogami niż trasami obwodowymi. W celu ograniczenia uciążliwości ruchu samochodowego w śródmieściu dostępnych jest wiele możliwości:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tworzenie stref pieszych oraz ograniczonego dostępu poprzez system automatycznych blokad słupkowych; redukcję miejsc postojowych w centrum miasta z równoczesną budową zbiorczych parkingów na obrzeżach strefy centralnej oraz integracja ich z systemem transport publicznego oraz rowerowego; ograniczenie prędkości poprzez fizyczne środki uspokojenia ruchu; wprowadzenie opłat za wjazd do centrum w zależności od panującego zatłoczenia. <p>Działaniami prowadzonymi równolegle powinno być zwiększanie atrakcyjności</p>	<p>Działania określone w Programie są ukierunkowane na redukcję używania pojazdów silnikowych.</p> <p>W harmonogramie (zał. nr 4) zostały zapisane następujące działania naprawcze:</p> <p>Działanie 3. Rozwój i modernizacja systemu transportu publicznego.</p> <p>Działanie 4. Rozwój systemu ścieżek rowerowych i infrastruktury rowerowej.</p> <p>Zaproponowane działania umieszczono w załączniku nr 3 pkt 2 ppkt 2.</p>

L.p.	Treść uwagi (wniosku)	Komentarz Departamentu Środowiska
	publicznego transportu zbiorowego większa dostępność, system węzłów przesiadkowych, większa częstotliwość oraz zachęcająca taryfa biletowa. Aby zapobiegać powstawaniu zanieczyszczeń należy także tworzyć korzystne warunków dla komunikacji pieszej. Niestety Program praktycznie o tym nie wspomina.	
3.	s.41 [. . .] Ponadto proponuje się rozbudowę systemu tras rowerowych wraz z infrastrukturą rowerową[. . .] Wnosimy o zmianę zapisu z "proponuję się" na "nakazuje się". Ponadto nie tylko tras rowerowych, ale również ułatwień (kontrapasów, skrótów rowerowych, stojaków, itp.) zachęcających do korzystania z roweru. Wnoskujemy również o wpisanie konieczności tworzenia dogodnych warunków do poruszania się pieszo: wyznaczenie wygodnych tras pieszych z osiedli do śródmieścia, zaniechanie likwidacji przejść, tworzenie skrótów pieszych, poprawy bezpieczeństwa. Optymalizacji organizacji ruchu na głównych trasach przemieszczeń pieszych pod kątem wygody ruchu pieszego, a nie samochodowego, jak ma to miejsce obecnie; skuteczne egzekwowanie praw pieszych do wygodnego i bezpiecznego poruszania się po ulicach miejskich, poprzez karanie kierowców jeżdżących po chodnikach i nielegalnie na nich parkujących, a także przekraczających dopuszczalną prędkość jazdy i nieudzielających pierwszeństwa pieszym na przejściach.	Jest to działanie nakazowe zawarte w harmonogramie (załącznik nr 4). Uwzględniono – dodano działanie dotyczące ruchu pieszego.
4.	s.41 [. . .] Dodatkowo, w celu ograniczenia wzrostu stężeń pyłu zawieszonego PM2,5 lub ich redukcji, należy podjąć w mieście działania skierowane na redukcję emisji pochodzącej z silników diesla, która jest główną składową pyłu zawieszonego PM2,5 pochodzącego z emisji komunikacyjnej. Będą to przede wszystkim działania związane z wymianą taboru autobusowego komunikacji miejskiej. [. . .] W Radomiu na około 130 autobusów będących w ruchu 38 zasilanych jest CNG, a w niedługim czasie przybędzie 16 kolejnych (zakup w ramach funduszu Gazela). Pozostałe autobusy to w miarę nowoczesne pojazdy spełniające normy emisji spalin Euro. Wydaje się, że o wiele większym problem jest tranzyt przez miasto pojazdów ciężarowych oraz emisja pochodząca z samochodów indywidualnych.	Budowa obwodnicy Radomia w ciągu drogi krajowej nr 7 została wpisana do dokumentacji do Programu Ochrony Powietrza, jako działanie nie wynikające z Programu. Jest to inwestycja, której realizacja już trwa, wobec czego mimo, że jest bardzo ważna dla poprawy jakości powietrza w Radomiu nie wpisuje się jej do harmonogramu działań naprawczych.
5.	s.45 [. . .]2. W zakresie ograniczania emisji liniowej (komunikacyjnej): - tworzenie	

L.p.	Treść uwagi (wniosku)	Komentarz Departamentu Środowiska
	<p>systemu płatnego parkowania w centrum miasta[. . .] W Radomiu strefa płatnego parkowania niestrzeżonego działa od roku 2008. W związku z powyższym wydaje się raczej, że działania powinny skupić się na jej utrzymaniu i dalszym rozwoju (np. poprzez jej rozszerzenie czy podniesienie opłat do poziomu, gdzie 20% miejsc postojowych będzie zawsze wolnych). Obecnie opłaty za postój są zbyt niskie (szczególnie abonamentowe) przez co znaczna część miejsc jest zajętych przez wiele godzin. Odpowiednio wysokie opłaty pozwolą na to, aby strefa płatnego parkowania zredukowała zjawisko poszukiwania wolnych miejsc przez co ruch samochodowy powinien ulec znacznemu zmniejszeniu.</p> <p>Ponadto wnosimy o dodanie następujących działań: wyznaczenie szybkich, wygodnych i bezpiecznych tras pieszych z osiedli do śródmieścia; budowa systemu roweru publicznego; oparcie systemu transportu miejskiego w Radomiu na komunikacji tramwajowej; skuteczną penalizację nielegalnego parkowania.</p>	<p>Uwzględniono – zmieniono zapis dot. stref płatnego parkowania.</p> <p>Uwzględniono – dodano w kierunkach proponowane działania.</p>
6.	<p>s.46 [. . .]6. W zakresie planowania przestrzennego: - uwzględnianie w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego sposobów zabudowy i zagospodarowania terenu umożliwiających ograniczenie emisji pyłu zawieszony PM10 i pyłu zawieszony PM2,5 poprzez działania polegające na: [. . .] Proponujemy, uwzględnienie również następujących zagadnień:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego wyznaczenia spójnego systemu ciągów pieszych (stref zamieszkania, deptaków, placów centralnych, wygodnych chodników, skrótów i udogodnień dla pieszych); w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego wytyczenia spójnego systemu tras rowerowych (wydzielonych dróg rowerowych, pasów rowerowych w jezdniach, skrótów rowerowych); w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego wyznaczenie zielonych pierścieni wokół i w samym Radomiu; w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego określenia minimalnych parametrów ilości miejsc parkingowych dla 	<p>Uwzględniono – dodano stosowne kierunki działań.</p>

L.p.	Treść uwagi (wniosku)	Komentarz Departamentu Środowiska
	<p>rowerów przy nowoprojektowanych obiektach; w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego obejmujących budynki wielorodzinne nakazu wyodrębnienia pomieszczeń do przechowywania rowerów przy nowoprojektowanych obiektach; międzygminne uzgadnianie studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego mające na celu ograniczenie desygnacji terenów budowlanych w gminach podmiejskich; ograniczenie desygnacji terenów budowlanych w mieście celem ograniczenia zjawiska suburbanizacji; podjęcie działań mających na celu lepsze wykorzystanie terenów śródmiejskich; integrację miejskiej polityki transportowej i osadniczej, mającej na celu zmniejszenie zapotrzebowania transportowego i promocję zrównoważonych środków transportu.</p>	
7.	<p>s.47 [. . .]Rozwój i modernizacja systemu transportu publicznego[. . .] W działaniach długoterminowych wnosimy o zapisanie w tym punkcie oparcie systemu transportu miejskiego w Radomiu na komunikacji tramwajowej.</p>	<p>Uwzględniono częściowo - program ochrony powietrza nie powinien wskazywać działań, które mogą pociągać za sobą nadmierne koszty w stosunku do osiągniętego efektu ekologicznego. Natomiast wpisano to działanie w załączniku nr 3 pkt 2.</p>
8.	<p>s.61 [. . .]4. Szacunkowe wyliczenie czasu potrzebnego do osiągnięcia celów zakładanych w programie ochrony powietrza. Czas potrzebny do osiągnięcia celów zakładanych w programie ochrony powietrza został wyliczony z uwzględnieniem wielkości obszaru przekroczeń poziomów dopuszczalnych pyłu zawieszonego PM10, rozkładu gęstości zaludnienia w strefie, możliwości finansowych, społecznych i gospodarczych podmiotów objętych programem ochrony powietrza, a także uwarunkowań wynikających z funkcjonowania form ochrony przyrody na obszarze strefy. Biorąc powyższe pod uwagę określono termin realizacji Programu na dzień 31 grudnia 2023 r.[...] W naszej ocenie jest to zbyt długi okres obejmujący ponad dwie kadencje samorządu. W związku z jego upolitycznieniem bez wyznaczenia etapów pośrednich (co 2 lata) oraz określenia odpowiednich mierników nie będzie możliwe osiągnięcie zamierzonych celów.</p>	<p>Działania dotyczące szczególnie obniżenia emisji z indywidualnego ogrzewania są bardzo kosztowne i czasochłonne. Skrócenie czasu na wykonanie działań może skutkować brakiem ich realizacji. Monitorowanie postępów wdrażania działań naprawczych odbywać się będzie poprzez coroczne sprawozdania z realizacji działań składane przez Prezydenta Miasta Radomia organowi przyjmującemu program.</p>
9.	<p>Proponujemy przyjęcie następujących mierników: wymiana pieców opalanych węglem na gazowe lub elektryczne [szt.]; spadek natężenia ruchu samochodów w śródmieściu [%]; wzrost udziału ruchu rowerowego w transporcie miejskim [%]; wzrost udziału ruchu pieszego w transporcie miejskim</p>	<p>Nie uwzględniono. Wzór sprawozdania został określony w załączniku nr 10, który sporządzony został w oparciu o zapisy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 10 września 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przekazywania informacji dotyczących zanieczyszczenia powietrza (Dz. U. z 2012 r. poz. 1034).</p>

L.p.	Treść uwagi (wniosku)	Komentarz Departamentu Środowiska
	[%]; budowa parkingów dla samochodów na obrzeżach [szt.]; budowa dróg dla rowerów i innych udogodnień (kontra pasy, pasy rowerowe w jezdni) [km]; budowa parkingów rowerowych [szt.].	
10.	<p>Ponieważ część zagadnień związanych z redukcją emisji pyłów jest tożsamych z redukcją hałasu wnosimy o uwzględnienie wybranych uwag naszego stowarzyszenia złożonych do "Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Radomia" (uchwała Rady Miejskiej w Radomiu nr 556/2013). Uwagi dotyczą najbardziej obciążonych ruchem ulic:</p> <p>ul. 25 Czerwca zamiany zewnętrznych pasów ruchu na buspasy i pasy rowerowe w jezdni; wprowadzenie fizycznej przegrody uniemożliwiającej tranzyt międzydzielnicowy oraz przeniesienie ruchu na wschodnią obwodnicą śródmiejską (wzdłuż torów kolejowych).</p> <p>ul. Poniatowskiego uspokojenie ruchu poprzez budowę wyniesionego przejścia i przejazdu rowerowego przy ul. Broni, likwidację zatok autobusowych. Pojazdy komunikacji miejskiej zatrzymujące się na pasie ruchu wymuszają zmniejszenie prędkości pozostałych uczestników ruchu - brak zatok spełni rolę fizycznego uspokojenia ruchu</p> <p>ul. Traugutta uspokojenie ruchu poprzez budowę wyniesionych skrzyżowań i przejść dla pieszych.</p> <p>ul. Kwiatkowskiego działanie długookresowe: wprowadzenie fizycznej przegrody uniemożliwiającej tranzyt międzydzielnicowy oraz budowa wyniesionych skrzyżowań i przejść dla pieszych.</p> <p>ul. Słowackiego (od wiaduktu do Placu Matki Boże Fatimskiej) działanie krótkookresowe: uspokojenie ruchu poprzez budowę wyniesionych skrzyżowań i przejść dla pieszych.</p>	Jeżeli działania ta zostaną uwzględnione w programie dla hałasu nie ma potrzeby, aby wpisywać je w Programie Ochrony Powietrza.
Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska		
11.	<p>Załącznik nr 8 do projektu programu ochrony powietrza dla strefy Radom, w której zostały przekroczone poziomy dopuszczalne dla pyłu zawieszonego PM10 i pyłu zawieszonego PM 2,5.</p> <p>Tabele dotyczące propozycji działań ze względu na przekroczenie poziomów alarmowych oraz poziomów dopuszczalnych.</p> <p>W pozycji „Jednostka kontrolna” tej tabeli wpisany jest, przy niektórych zadaniach,</p>	Uwzględniono – zapisy wykreślono.

L.p.	Treść uwagi (wniosku)	Komentarz Departamentu Środowiska
	<p>wojewódzki inspektor ochrony środowiska, jako jednostka kontrolna.</p> <p><u>Należy wykreślić wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska jako jednostkę kontrolną we wszystkich rodzajach działań dotyczących nadzoru nad utrzymaniem dróg i organizacją ruchu drogowego, pracami budowlanymi i rozbiórkowymi oraz używaniem spalinowego sprzętu ogrodniczego.</u></p> <p>Zgodnie z art. 2 ust. 1 pkt ustawy z dnia 20 lipca 1991 r. o <i>Inspekcji Ochrony Środowiska</i> (Dz. U. z 2013r., poz.686), do zadań Inspekcji Ochrony Środowiska należy kontrola podmiotów korzystających ze środowiska w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. <i>Prawo ochrony środowiska</i> (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 z późn. zm.).</p> <p>Zgodnie z art. 3 pkt 20 lit. c ustawy - <i>Prawo ochrony środowiska</i>, jeżeli mówi się o podmiocie korzystającym ze środowiska - rozumie się przez to również osobę fizyczną niebędącą podmiotem, o którym mowa w lit. a, (tj. przedsiębiorcą w rozumieniu art. 4 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o <i>swobodzie działalności gospodarczej</i>), korzystającą ze środowiska w zakresie, w jakim korzystanie ze środowiska wymaga pozwolenia.</p> <p>Organy Inspekcji Ochrony Środowiska nie mają uprawnień w zakresie kontroli osób fizycznych, które nie są podmiotami korzystającymi ze środowiska w rozumieniu art. 3 pkt 20 lit. c ustawy - <i>Prawo ochrony środowiska</i>.</p> <p>2. Ww. ustawy w zakresie zadań i kompetencji wojewódzkich inspektorów ochrony środowiska nie przewidują nadzoru nad utrzymaniem dróg i organizacją ruchu drogowego, a także pracami budowlanymi i rozbiórkowymi.</p> <p>Ponadto przepisy ochrony środowiska nie wskazują możliwości do zastosowania przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska sankcji, za niedostosowanie przez podmioty korzystające ze środowiska się do określonych w programach działań, co nie gwarantuje żadnej skuteczności ewentualnie podejmowanych działań (na podstawie art. 96a ust. 3 i 4 WIOŚ może skierować zalecenie pokontrolne wyłącznie do organu).</p>	
12.	<p>Strona 5 i 77 – błędne współrzędne stacji i punktów pomiarowych. Obecny zapis:</p>	<p>Uwzględniono. Korekta współrzędnych i kodów dokonana w oparciu o aktualne dane Działu Monitoringu Delegatury w Radomiu.</p>

L.p.	Treść uwagi (wniosku)	Komentarz Departamentu Środowiska
	<p>Radom ul. 25 Czerwca – MzRadomCz - 21°9'46" E; 51°24'2" N Radom ul. Tochtermana – MzRadomTochter - 21°08'59"E; 51°3'59"N Radom, ul. Hallera – MzRadomHallera - 21°10'1,7" E; 51°24'59,6" N Strona 21 błędny kod stacji Radom ul. 25 Czerwca.</p>	<p>Prawidłowe współrzędne i kody: Radom-Czerwca – MzRadomCz 21°10'0,57" E; 51°24' 21,87" N Radom-Tochtermana-MzRadomTochter 21°8' 50,87" E; 51°23' 56,70" N Radom-Hallera – MzRadomHallera - 21°10'16,77" E; 51°24' 55,14" N</p>
13.	<p>Strona 59 Załącznik nr 6 do projektu uchwały: „Uzasadnienie zakresu zagadnień określonych i ocenionych w programie ochrony powietrza”. Jako największe źródło emisji pyłu zawieszonego PM 10 i PM 2,5 wymienione są między innymi następujące zakłady: - ALTADIS POLSKA S.A. - OKLEINA RADOM. Proponuje się wykreślenie tych zakładów, jako przykładów największych źródeł emisji pyłu zawieszonego PM 10 i PM 2,5. OKLEINA RADOM od wielu lat nie funkcjonuje. W obiektach zakładu funkcjonują inne podmioty prowadzące działalność i nie emitujące do powietrza zanieczyszczeń pyłowych. ALTADIS POLSKA S.A. zmienił nazwę oraz podjął szereg działań w celu ograniczenia emisji pyłu osiągając znaczne efekty w tym zakresie.</p>	<p>Uwzględniono częściowo. OKLEINĘ RADOM wykreślono. Natomiast w roku 2011 ALTADIS POLSKA S.A. działała i miała znaczącą emisję pyłów zawieszonych PM10 i PM2,5. W 2012 r. firma ta zmieniła nazwę na Imperial TOBACCO POLSKA MANUFACTURING S.A.</p>
14.	<p>Strona 87 i 89 Załącznik nr 8 do projektu uchwały. W przypadku alertu poziomu II określono tylko sposób ogłoszenia komunikatu o jego wystąpieniu. Brak jest informacji o sposobie odwołania tego komunikatu. Uzupełnienie stosownego zapisu o określenie sposobu odwołania komunikatu o wystąpieniu alertu poziomu II.</p>	<p>Nie uwzględniono. Alert poziomu II nie jest odwoływany, ma na celu jedynie poinformowanie o wystąpieniu przekroczeń poziomów dopuszczalnych lub docelowych. W takiej sytuacji realizowane są działania naprawcze określone w Programie.</p>
15.	<p>Strona 41 Załącznik nr 3 do projektu uchwały. W informacjach dotyczących możliwych do podjęcia działań mających na celu poprawę stanu jakości powietrza zapisano, że „W celu redukcji pyłu zawieszonego PM10 i PM2,5 należy podjąć w strefie miasto Radom działania skierowane na redukcję emisji pochodzącej przede wszystkim z ogrzewania indywidualnego. W ramach działania założono redukcję 52% emisji powierzchniowej w strefie Radom. Efekt taki można osiągnąć przez wymianę sposobu ogrzewania w 570 tys. m2 lokali opalanych paliwami stałymi (węglem lub drewnem) na ogrzewanie bezemisyjne (podłączenie do sieci ciepłej lub elektrycznej) lub niskoemisyjne, takie jak zastosowanie pieców gazowych.”. <u>Należałoby skorygować zapis do wartości realnych i możliwych do osiągnięcia w ramach programu.</u> Zapis ten znalazł odzwierciedlenie w Załączniku nr 4 Harmonogram rzeczowo – finansowy realizacji programu ochrony powietrza, w</p>	<p>Nie uwzględniono – Prezydent Miasta Radomia nie wniósł zastrzeżeń do zakresu tego działania.</p>

L.p.	Treść uwagi (wniosku)	Komentarz Departamentu Środowiska
	<p>tym poszczególnych działań średnioterminowych – na okres nie dłuższy niż 5 lat i działań długoterminowych – na okres dłuższy niż 10 lat w postaci zobowiązania do podłączenia do sieci ciepłowniczej lub zmiany na ogrzewanie elektryczne, lub ogrzewanie gazowe około 570 tys. m² w zabudowie jedno- i wielorodzinnej w terminie do dnia 31 grudnia 2013r.</p> <p>Realizacja tego zadania może spotkać się z wieloma problemami wynikającymi z:</p> <ul style="list-style-type: none"> - stanu własności budynków zlokalizowanych w centrum miasta (w strefie występowania przekroczeń) – większość budynków to własność prywatna, - brak mechanizmów prawnych umożliwiających wymuszenie na właścicielu budynku leżącego w strefie przekroczeń zmiany rodzaju stosowanego kotła, nośnika energii (opału), podłączenia do miejskiej sieci ciepłowniczej lub wykorzystanie do ogrzewania energii elektrycznej, co stwierdzono w załączniku nr 8, - konieczność rozbudowy miejskiej sieci ciepłowniczej, - wysokie ceny paliw alternatywnych dla węgla i drewna, - konieczność rozbudowy instrumentów finansowych mogących skłonić użytkowników budynku do wyrażenia zgody na zmianę sposobu ogrzewania. <p>O skali trudności w realizacji tego celu świadczy fakt, że w latach 2005 – 2007 podłączono do miejskiej sieci ciepłowniczej tylko jeden, budynek wielorodzinny.</p> <p>Powyższe ustalono na podstawie „Raportu z realizacji Programu Ochrony Środowiska dla Miasta Radomia za lata 2005 – 2007” opracowanego w styczniu 2008r.</p> <p>Stawiając tak ambitny cel należy pamiętać o konsekwencjach wynikających z jego niezrealizowania. Zgodnie z art. 315a ust.1 pkt 3 ustawy <i>Prawo ochrony środowiska</i> w przypadku niedotrzymania terminów realizacji zadań określonych w programach ochrony powietrza oraz planach działań krótkoterminowych organ za to odpowiedzialny podlega karze pieniężnej w wysokości od 10 000 do 500 000 zł.</p> <p>Tym samym określając w planie cel, którego realizacja, jak pokazuje doświadczenie z lat 2005 – 2007, napotyka bariery należy się liczyć z niemożnością jego realizacji, a tym samym kary finansowej, w przypadku kontroli.</p>	
Prezydent Miasta Radomia		
16.	Proszę o aktualizację następujących danych:	Uwzględniono – zapisy poprawiono według informacji uzyskanych

L.p.	Treść uwagi (wniosku)	Komentarz Departamentu Środowiska
	powierzchni i liczby występujących form ochrony przyrody w granicach administracyjnych miasta Radomia (m.in. pomników przyrody, obszaru Natura 2000). Prawidłowe informacje znajdują się w zmianie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Radom uchwalonej Uchwałą Nr 168/2011 Rady Miejskiej w Radomiu z dnia 29.08.2011r. dostępnej na stronie http://www.bip.radom.pl/ra/plany-przestrzenne/studium-uwarunkowan-prz/13099,Studium-uwarunkowan-przestrzennych.html	z Miejskiej Pracowni Urbanistycznej w Radomiu.
17.	Proszę o aktualizację następujących danych: uchwały obowiązującego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Radom, o którym mowa na stronie 55 przedmiotowego programu. Prawidłowy zapis powinien brzmieć: <i>Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Radomia przyjętego Uchwałą Nr 221/99 Rady Miejskiej w Radomiu z dnia 29 grudnia 1999r. z późniejszymi zmianami.</i> Obowiązujące zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Radom dostępne są na stronie internetowej: http://www.bip.radom.pl/ra/plany-przestrzenne/studium-uwarunkowan-prz/13099,Studium-uwarunkowan-przestrzennych.html	Uwzględniono.
18.	W aktualnie obowiązującym Programie obniżania niskiej emisji na terenie miasta Radomia, przyjętym uchwałą nr 510/2009 Rady Miejskiej w Radomiu z dnia 20.04.2009r. dopuszczono możliwość wymiany ogrzewania węglowego na olejowe, a w przedstawionym projekcie nie uwzględnia się tego nośnika energii – prosimy o dopisanie.	Uwzględniono.
19.	W załączniku nr 4 lp. 1 – „Ograniczanie emisji komunalno – bytowej” w rubryce „jednostka realizująca zadanie” należy uwzględnić również właścicieli mieszkań i budynków, w których stosuje się ogrzewanie węglowe, bo to od ich zaangażowania zależy realizacja tego działania.	Uwzględniono
20.	Realizacja działań krótkoterminowych wymienionych w załączniku Nr 5 pkt 1 jest mało realna.	Ponieważ głównym źródłem przekroczeń poziomów dopuszczalnych pyłu zawieszonego PM10 i PM2,5 jest emisja powierzchniowa, czyli emisja z indywidualnych źródeł ciepła (ogrzewanie mieszkań i budynków piecami węglowymi) wskazanie działań krótkoterminowych, które są łatwe w realizacji i jednocześnie skuteczne jest praktycznie niemożliwe.
21.	Wnoszę o uwzględnienie zapisu: Realizacja Programu obniżania niskiej emisji na terenie miasta Radomia na lata	Uwzględniono. Dodano zapis w załączniku nr 4.

L.p.	Treść uwagi (wniosku)	Komentarz Departamentu Środowiska
	2010-2017", przyjętego uchwałą nr 510/2009 Rady Miejskiej w Radomiu z dnia 20.04.2009 r. będzie kontynuowana."	
Ł. M. z miejscowości W.		
22.	<p>1. Chciałbym zauważyć, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> • realizowanie konsultacji społecznych w okresie wakacyjnym nie sprzyja rzetelnemu ich przeprowadzeniu, • temat jest istotny dla wszystkich mieszkańców województwa a nie towarzyszy mu debata nad sytuacją jakości powietrza, • pojawiająca się w dokumencie perspektywa czasowa oddziaływania „programów” aż do roku 2023 jest bardzo długa. <p>Dlatego wnioskuję o przedłużenie terminu konsultacji i faktyczne ich przeprowadzenie z mieszkańcami, organizacjami społecznymi, i ekologicznymi województwa.</p>	<p>Przedłużenie terminu konsultacji społecznych nie jest możliwe, ponieważ ustawowy termin uchwalenia programów upływa w listopadzie 2013 r., a zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. <i>Prawo ochrony środowiska</i> (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 z późn. zm.) za niedotrzymanie ustawowego terminu uchwalenia programów organ za to odpowiedzialny podlega karze pieniężnej od 10 000 do 500 000 zł.</p> <p>Konsultacje prowadzone są rzetelnie, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. <i>o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko</i> (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, z późn. zm.).</p> <p>Perspektywa czasowa realizacji Programu wynika z doświadczeń zarówno w województwie mazowieckim, jak i innych województwach. Proponowane działania są trudne do przeprowadzenia i wymagają czasu (np. edukacja ekologiczna) i pozyskania środków finansowych.</p>
23.	<p>2. Kwoty pojawiające się w dokumencie są zadziwiająco niskie w porównaniu z kwotami przeznaczanymi na tworzenie przyczyn zanieczyszczenia. Jak wiadomo, również z samego dokumentu „programów”, źródła zanieczyszczeń w miastach są głównie liniowe. Tymczasem na przykład na rozbudowę kilkuset metrów ulicy władze Warszawy były gotowe przeznaczyć około 220 milionów złotych. Przy tak ustawionych relacjach kwot „programy” nie mają szans na realne oddziaływanie na środowisko. Dlatego wnioskuję o istotne zwiększenie kwot przewidzianych na przeciwdziałanie zanieczyszczeniu powietrza.</p>	<p>W Radomiu głównym źródłem przekroczeń poziomów dopuszczalnych pyłu zawieszonego PM10 i pyłu zawieszonego PM2,5 jest emisja powierzchniowa, czyli ogrzewanie indywidualne oparte na spalaniu węgla i drewna. Emisja liniowa jest mniej istotna. W harmonogramie rzeczowo – finansowym oszacowano koszty dla obniżenia emisji powierzchniowej w całym mieście na ok. 95 mln zł. Koszty pozostałych działań (np. budowy ścieżek rowerowych, zmywania ulic czy budowy parkingów) są szacowane jednostkowo, tzn. na 100m ścieżki rowerowej lub na 1 parking. Wielkość poniesionych nakładów będzie w tych działaniach zależała od samorządu.</p>
24.	<p>3. Bez określenia mierzalnych celów „programy” stanowią jedynie zbiór ogólnikowych postulatów. Znaczącą część objętości dokumentu stanowi po prostu stwierdzenie znanych i obserwowalnych faktów, informacji regularnie publikowanych przez WIOŚ. W „programach” brakuje właśnie programów. Dlatego wnioskuję o ustanowienie wskaźników celowych (końcowych) i etapowych (w ramach działań krótko- i średnioterminowych), które powinny zostać osiągnięte w wyniku realizacji „programów”.</p>	<p>Cel wskazany jest, jako stopień redukcji emisji z indywidualnych systemów grzewczych oraz z komunikacji W Programie wskazano również wymagane do osiągnięcia poziomy dopuszczalne pyłu zawieszonego PM10 oraz pyłu zawieszonego PM2,5.</p> <p>W harmonogramie rzeczowo – finansowym wskazane są mierzalne działania, a sprawozdania z realizacji tych działań naprawczych mają być co roku składane do organu przyjmującego program, a więc przez cały okres obowiązywania programu będzie sprawowana nad nim kontrola.</p>