

**Zestawienie opinii, uwag i wniosków do projektu uchwały w sprawie programu ochrony powietrza dla strefy aglomeracja warszawska.**

Lp.	Treść uwagi (wniosku)	Komentarz Departamentu Środowiska
<b>Prezydent Miasta Stołecznego Warszawy</b>		
1.	Tytuł uchwały powinien zawierać nazwę substancji, której dotyczy Program tj. pyłu zawieszonego PM2,5 w celu odróżnienia od Programu ochrony powietrza dla strefy aglomeracja warszawska określonego rozporządzeniem nr 67 Wojewody Mazowieckiego z dnia 24 grudnia 2007 r.	Uwzględniono – uzupełniono nazwę
2.	Należy zweryfikować dokument w celu wyeliminowania sprzecznych zapisów nt. biomasy, sposobu organizacji ruchu (st. 75, 76, 82), oraz nakładania ograniczeń na zakłady przemysłowe (st. 76, 82). Szczegółowe uwagi w tym zakresie zawarte są w tabeli.	Uwzględniono - komentarz przy uwadze 43
3.	W planie działań krótkoterminowych (załącznik nr 5) należy wyraźnie napisać, że wszystkie działania krótkoterminowe mają formę zaleceń i informacji, a nie nakazów i zakazów. Zapisanie działań krótkoterminowych jako nakazów i zakazów jest sprzeczne z informacją (str. 84) „poziomy dopuszczalne i docelowe średnie roczne są wartościami długoterminowymi, na które działania krótkoterminowe będą miały znikomy wpływ, tak więc powinny się one ograniczyć do działań informacyjnych. Z tego względu w planie działań krótkoterminowych dla aglomeracji warszawskiej, określonego ze względu na przekroczenie poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM2,5, proponowane działania krótkoterminowe mają jedynie charakter zaleceń i informacji”.	Uwzględniono Załącznik nr 5 nie dotyczy planu działań krótkoterminowych, jednakże wprowadzono zmiany. W Planie Działań Krótkoterminowych zapisy te zostały wyeliminowane.
4.	Proponuje się wykreślenie zapisów dotyczących zakazu używania grilli, spalinowego sprzętu ogrodniczego oraz zakazu palenia w kominkach. Podstawowym źródłem emisji powodującej przekroczenia poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM2,5 jest napływ zanieczyszczeń spoza strefy aglomeracja warszawska oraz emisja z komunikacji (liniowa). Wątpliwa jest również możliwość skutecznego egzekwowania zakazu grillowania czy palenia w kominkach.	Uwzględniono. Wprowadzono zapisy dotyczące <u>ograniczenia</u> stosowania grilli, spalinowego sprzętu ogrodniczego oraz palenia w kominkach
5.	Program należy uzupełnić o informacje, kiedy będzie ogłaszany i odwoływany plan działań krótkoterminowych.	Plan działań krótkoterminowych zostanie uchwalony przez Sejmik i od tego czasu zacznie obowiązywać. Informacja o tym kiedy będą uruchamiane i odwoływane działania zawarte są w planie działań krótkoterminowych w załączniku nr 8 pkt 5
6.	Program należy uzupełnić o informacje, w jaki sposób określono wielkość zmniejszenia emisji pyłu, spowodowaną realizacją poszczególnych działań.	Uwzględniono w załączniku nr 3 pkt 1
7.	Należy rozważyć zasadność powtarzania w Programie zapisów wynikających z innych	Rozważono. Wpisanie działania polegającego na wzmożeniu kontroli spalania odpadów jest

Lp.	Treść uwagi (wniosku)	Komentarz Departamentu Środowiska
	obowiązujących aktów prawnych np. zakaz spalania odpadów w paleniskach domowych.	uzasadnione niestosowaniem się części społeczeństwa do tego zapisu z ustawy o <i>odpadach</i> oraz tym, iż spalanie odpadów powoduje znaczną, uciążliwą emisję różnorodnych zanieczyszczeń.
8.	Należy ujednoczyć nazwy obszaru stosowane w opisach map, np. „Warszawa” lub „Aglomeracja Warszawska” oraz uzupełnić mapy o brakujące nazwy ulic. Ponadto należy poprawić mapy przedstawiające warunki meteorologiczne, ponieważ mają one niewłaściwe proporcje.	Częściowo uwzględniono – ujednoczono nazwy obszaru. Nazwy ulic na mapach mają na celu pomoc w lokalizacji danego obszaru, natomiast wprowadzenie wszystkich nazw spowoduje, że obraz będzie nieczytelny. Nie poprawiano map meteorologicznych, gdyż są one prezentowane w układzie współrzędnych geograficznych, który uwidacznia zniekształcenie ziemi. Nie mogą one być zaprezentowane w innym układzie współrzędnych, ponieważ są to dane uzyskiwane z modelu meteorologicznego WRF.
9.	W Programie należy uwzględnić zapisy „Oceny realizacji Strategii Transportowej m. st. Warszawy”, która została opracowana w lutym 2013 r. (dokument w załączeniu na płycie CD).	Uwzględniono w Załączniku nr 3 i nr 6 do uchwały
10.	W § 9 uchwały wymienione są informacje, do przekazywania których zobowiązany jest Prezydent m.st. Warszawy (m.in. wydawane decyzje oraz przyjmowane zgłoszenia instalacji). Zgodnie § 11 informacje te mają zawierać m.in. harmonogram realizacji przedsięwzięcia oraz przewidywany efekt rzeczowy i ekologiczny. W przypadku ww. decyzji i zgłoszeń nie da się określić harmonogramu realizacji przedsięwzięcia oraz przewidywanego efektu rzeczowego i ekologicznego.	Uwzględniono. Wykreślono zapisy dotyczące harmonogramu realizacji przedsięwzięcia oraz przewidywanego efektu rzeczowego i ekologicznego.
11.	W § 10 jako przekazującego informacje wskazano Prezydenta m.st. Warszawy oraz zarządzającego komunikacją miejską. Nie ma potrzeby wskazywania obu tych podmiotów, ponieważ zarządzającym komunikacją miejską na terenie m.st. Warszawy jest Prezydent. Jednocześnie, jako jednostkę przekazującą informacje o realizacji działań naprawczych, należy wymienić GDDKiA, ponieważ w załączniku nr 4 GDDKiA wymieniona jest jako jednostka realizująca te działania.	Uwzględniono, wprowadzono stosowne zapisy.
12.	Doprecyzowania wymaga, o jakich aktach prawa miejscowego, wydawanych przez Radę m.st. Warszawy, jest mowa w § 12 i § 20 uchwały.	Konieczność zamieszczenia tego zapisu wynika z § 5 pkt 1 lit b oraz § 11 pkt 1 lit b rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 11 września 2012 r. w <i>sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych</i> (Dz. U. z dnia 18 września 2012 r., poz. 1028). Rozporządzenie nie precyzuje, o jakich aktach prawa miejscowego jest mowa. Założenie jest takie, że zapis ten dotyczy wszelkich aktów prawa miejscowego, które mogą mieć związek z Programami Ochrony Powietrza bądź Planami Działań Krótkoterminowych
13.	W § 13 oraz § 21 uchwały jako monitorujących realizację Programu wymieniono Zarząd Województwa oraz Prezydenta m.st. Warszawy. Wyjaśnienia wymaga na czym miałyby polegać	Uwzględniono. Jako organ monitorujący realizację Programu, w zakresie swej właściwości, wpisano Zarząd Województwa Mazowieckiego.

Lp.	Treść uwagi (wniosku)	Komentarz Departamentu Środowiska
	<p>monitorowanie realizacji Programu przez Prezydenta m.st Warszawy oraz dlaczego nie wymieniono GDDKiA, skoro jest jednostką realizującą jedno z zadań.</p> <p>Proponuje się określenie tylko jednego organu monitorującego realizację Programu – Zarządu Województwa, jako opracowującego Program. Natomiast Prezydenta m.st. Warszawy – tylko jako monitorującego zadania Programu, dla których jest jednostką realizującą.</p>	
14.	<p>Zgodnie z § 19 sprawozdania z realizacji działań krótkoterminowych powinny zawierać „liczbę przyjętych pacjentów z chorobami dróg oddechowych i układu krążenia”. Na terenie Warszawy nie wszystkie placówki lecznicze podlegają Prezydentowi m. st. Warszawy. Przekazanie powyższych informacji możliwe będzie tylko w zakresie placówek nadzorowanych przez Miasto.</p>	Uwzględniono – wykreślono ten zapis.
15.	<p>W pkt 3.2 pominięto zlewnię Kanału Bródnowskiego, Las Bródnowski oraz Kompleks Leśny na terenie Targówka Fabrycznego.</p>	Uwzględniono częściowo; brak informacji na temat Kompleksu Leśnego na terenie Targówka Fabrycznego
16.	<p>Proponuje się:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wykreślenie sformułowania dotyczącego wskazania największego cieku naturalnego przepływającego przez teren Warszawy oraz cieków naturalnych skanalizowanych. Przedmiotowa informacja winna być spójna z ewidencją wód oraz urządzeń melioracji wodnych oraz zmeliorowanych gruntów, prowadzonej w imieniu Marszałka Województwa Mazowieckiego przez Dyrektora Oddziału Wojewódzkiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie. Proponuje się, aby niniejszy zapis zastąpić informacją o ciekach naturalnych i kanałach przebiegających w granicach m.st. Warszawy.</li> <li>• zmianę brzmienia zdania znajdującego się bezpośrednio nad diagramem na: „Oprócz Wisły wpływ na układ hydrograficzny aglomeracji warszawskiej mają rzeki Rządza, Czarna, Długa, Mienia, Świder, Jeziorka, Utrata, Wkra oraz kanały melioracyjne rejonu Puszczy Kampinoskiej – Kanał Łasica i inne.”</li> </ul>	Uwzględniono. Zapisy poprawiono.
17.	<p>W zdaniu „Na strukturę zieleni Warszawy składają się (...)” należy dodać „i zieleńców” po słowie „skwerów”.</p>	Uwzględniono
18.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zdania „Skwery to tereny zieleni ogólnodostępnej (...). Ich łączna powierzchnia wynosi ok. 47 ha.” należy zmienić na „Skwery i zieleńce to tereny zieleni ogólnodostępnej (...) Ich łączna powierzchnia wynosi ok. 215 ha.</li> <li>• Wyrażenie „tereny zielone” należy zastąpić poprawnym wyrażeniem „tereny zieleni”.</li> <li>• Zdanie „Na terenie Warszawy istnieją 84 parki” należy zastąpić zdaniem „Zgodnie ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania</li> </ul>	Uwzględniono

Lp.	Treść uwagi (wniosku)	Komentarz Departamentu Środowiska
	<p>przestrzennego m.st. Warszawy na terenie Warszawy istnieje 80 parków”.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Należy podać prawidłową nazwę Las im. Jana III Sobieskiego.</li> <li>• W zdaniu „Lasy są ostoją wielu dzikich zwierząt (m.in. ...)” proponuje się zrezygnować z podawania przykładowych kompleksów leśnych.</li> </ul>	
19.	<p>Proponuje się wykreślenie słów „leśnej i” w zdaniu „Tereny zieleni leśnej i naturalnej są w małym stopniu przystosowane do pełnienia funkcji rekreacyjnych i wypoczynkowych”. W ostatnich latach, na terenie m.st. Warszawy realizowany jest Program przygotowania miejskich terenów leśnych Warszawy do aktualnych potrzeb rekreacji i edukacji mieszkańców. Działania te w znaczącym stopniu wpłynęły na poprawę wyposażenia lasów w infrastrukturę służącą wypoczynkowi i rekreacji.</p>	Uwzględniono
20.	<p>Niezrozumiałe jest, dlaczego podawane są dane klimatyczne (prędkość wiatru, temperatura) wyznaczone przez model obliczeniowy, a nie temperatury i opady rejestrowane przez IMiGW, które powinny być wsadem do modelu.</p>	<p>W Warszawie funkcjonują dwie stacje meteorologiczne (w tym jedna lotniskowa). Dostępność danych z ww. stacji jest mocno ograniczona, a ich zakres jest niewystarczający do zasilenia modelu imisyjnego. Ponadto dane z dwóch stacji przy siatce modelowej 1 km x 1 km obejmującej obszar miasta Warszawy wraz z pasem 30 km wokół są w dużym stopniu niewystarczające, a ich użycie spowodowałoby, że wyniki modelowania byłyby mniej dokładne. Model ARW-WRF jest mezoskalowym modelem meteorologicznym zaprojektowanym do symulacji i prognozowania cyrkulacji atmosferycznej. Jako dane wejściowe stosuje się informację pochodzącą z ogólnodostępnego projektu NCEP/NCAR Reanalysis, które to dane uwzględniają wszelkie dane pomiarowe z sieci pomiarów naziemnych, aerologicznych i opadowych oraz dane z sondazy i obserwacji satelitarnych (w tym również z Warszawy). Zakres parametrów meteorologicznych z modelu WRF w pełni pokrywa potrzeby preprocesora CALMET. Preprocesor ten określa cegodzinne szeregi czasowe parametrów meteorologicznych w oczkach siatki (czyli co 1 km).</p>
21.	<p>Należy zweryfikować dane (z właściwymi organami) dotyczące m.in. powierzchni rezerwatów przyrody, specjalnych obszarów siedlisk, obszarów NATURA 2000.</p>	<p>Zweryfikowano zgodnie z wykazem zamieszczonym na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie</p>
22.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Należy podać właściwą powierzchnię użytku ekologicznego Powsin – 1,66 ha.</li> <li>• Należy podać właściwą łączną powierzchnię użytków ekologicznych – 14,28 ha.</li> <li>• Należy podać właściwe powierzchnie zespołów przyrodniczo-krajobrazowych Dęby Młocińskie – 9,26 ha, Zakole Wawerskie – 55,61 ha, Park SGGW – 1,59 ha.</li> <li>• Należy podać właściwą łączną powierzchnię zespołów przyrodniczo-krajobrazowych.</li> </ul>	<p>Zweryfikowano zgodnie z wykazem zamieszczonym na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie</p>

Lp.	Treść uwagi (wniosku)	Komentarz Departamentu Środowiska
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Należy podać właściwą liczbę pomników przyrody – 470.</li> </ul>	
23.	<p>Proponuje się by Program w swojej treści zawierał realny do osiągnięcia cel. Zapis: „Prognoza wskazuje, że nie ma możliwości osiągnięcia pułapu stężenia ekspozycji, wynoszącego 20 µg/m<sup>3</sup> w 2015 roku, przy niepodejmowaniu dodatkowych działań oprócz tych, które wynikają z przepisów prawa. Nie należy się także spodziewać osiągnięcia pułapu stężenia ekspozycji w 2015 r. przy podjęciu działań naprawczych, gdyż prognoza wskazuje, że nawet w roku zakończenia Programu stężenia nie osiągną wartości 20 µg/m<sup>3</sup>”, wskazuje, że pomimo szeregu zaplanowanych działań, istnieje duże prawdopodobieństwo, że cel ten nie zostanie osiągnięty. W związku z tym proponujemy, żeby w projekcie dokumentu zweryfikować wartość celu do takiego poziomu, który będzie zachętą dla wszystkich interesariuszy do włączenia się w realizację Programu, zapewniając osiągnięcie założonego poziomu ekspozycji, lub maksymalne zbliżenie się do poziomu akceptowalnego środowiskowo i społecznie.</p>	<p>Pułap stężenia ekspozycji został określony na podstawie Dyrektywy CAFE, w akcie normatywnym - w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z dnia 18.09.12, poz. 10310), w związku z tym nie można go zmieniać. Jest to wartość pomiarowa uśredniana z trzech lat, dlatego trudno jest prognozować, czy zaplanowane działania wystarczą do osiągnięcia tego celu w przewidywanym terminie, biorąc pod uwagę duży udział napływu w stężeniach tego zanieczyszczenia.</p>
24.	<p>Program należy uzupełnić o informację na jakiej podstawie określono prognozowane poziomy substancji w powietrzu w latach 2015 i 2020. Czy prognoza uwzględnia spontaniczne procesy: recesję gospodarczą, wzrost zamożności lub ubożenie społeczeństwa przenoszące się na wzrost lub spadek liczby samochodów, ich wieku i stanu technicznego, zmiany technologiczne, zmiany w prawie.</p>	<p>Uwzględniono – w załączniku nr 3 dodano stosowną informację: „Prognoza na lata 2015 oraz 2020 wyznaczona została w oparciu o zmiany wynikające z prawa (wprowadzenie Dyrektyw: IED, NEC, ETS, CCS), zastosowanie nowych technik w przemyśle i in., wprowadzanie norm EURO dla pojazdów samochodowych, a co za tym idzie zmiana stanu technicznego floty, zmiany związane z realizacją działań naprawczych zapisanych w uchwalonych do 2012 roku programach ochrony powietrza na terenie całej Polski. Prognoza ta została opublikowana w opracowaniu pt. Aktualizacja prognoz pyłu PM10 i PM2,5 dla lat 2015, 2020 na podstawie modelowania z wykorzystaniem nowych wskaźników emisyjnych” wydanej przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska i stanowiła ona postawę do wyznaczenia napływu zanieczyszczeń na strefę. Całkowite zanieczyszczenie powietrza na terenie strefy obliczone zostało w oparciu o scenariusze naprawcze określone przez Wykonawcę. Wykonawca uważa, iż w świetle rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 11 września 2012 r. w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych (Dz. U. z dnia 18 września 2012 r., poz. 1028) prognozę określa się przy założeniu niepodejmowania żadnych dodatkowych działań ponad te, których konieczność podjęcia wynika z istniejących przepisów.”</p>
25.	<p>W dokumencie należy wskazać, jak działania m.in. w sferze „obniżenia emisji liniowej</p>	<p>Nie uwzględniono Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska</p>

Lp.	Treść uwagi (wniosku)	Komentarz Departamentu Środowiska
	(komunikacyjnej)", czyli ograniczenia i zakazy, wpłyną na bilans zrównoważonego rozwoju miasta, w tym na wzrost kosztów funkcjonowania i atrakcyjność inwestycyjną miasta.	z dnia 11 września 2012 r. w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych (Dz. U. z dnia 18 września 2012 r., poz. 1028) Program Ochrony Powietrza ma na celu wskazanie takich działań, które spowodują obniżenie zanieczyszczenia (dla którego wykonywany jest program) poniżej poziomu dopuszczalnego lub docelowego oraz oszacowanie kosztów tych działań. Natomiast nie ma wskazywać jak działania te wpłyną na koszty funkcjonowania i atrakcyjność miasta.
26.	Należy rozwinąć nazwę „Studium” w zdaniu „(...) wprowadzenie zakazów ruchu, zakazów skrętów, ograniczenia w ruchu samochodów zaproponowane w "Studium" w celu zwiększenia płynności przejazdów tramwajów"	Uwzględniono
27.	Należy zmienić zapis dotyczący budowy tras ekspresowych w ppkt 2, w którym podano informacje o całkowitym zamknięciu Mostu Grota – Roweckiego w czasie przebudowy Trasy Armii Krajowej. Inżynier Ruchu m. st. Warszawy nie wyraził zgody na zamknięcie mostu, zobowiązując jednocześnie inwestora do pozostawienia minimum dwóch pasów ruchu w każdym kierunku na każdym z etapów przebudowy.	Uwzględniono
28.	W pkt 2 Budowa Ekspresowej Obwodnicy Warszawy należy uaktualnić terminy prac wykonanych i przewidzianych do wykonania przez GDDKiA w części dotyczącej budowy tras ekspresowych oraz informacje o uzyskanych decyzjach dla poszczególnych odcinków obwodnicy.	Uwzględniono
29.	Należy wskazać źródła finansowania działań mających na celu obniżenie emisji liniowej pochodzącej z unosu, ponieważ nie zostały podane koszty, ani źródło finansowania dodatkowych prac porządkowych. Nie podano również czy dodatkowe prace mają dotyczyć obszarów przekroczeń czy całości aglomeracji. Propozycja zwiększenia częstotliwości mechanicznego oczyszczania jezdni ulic wiąże się ze znacznym zwiększeniem środków finansowych przeznaczonych na ten cel. Według wyliczeń Zarządu Oczyszczania Miasta odpowiedzialnego za oczyszczania 1231 km jezdni o kategorii drogi krajowej, wojewódzkiej i powiatowej, zrealizowanie przedstawionej propozycji zamiatania 3 razy w tygodniu i zmywania raz w tygodniu tylko w dzielnicach wymienionych w projekcie (Śródmieście, Ochota, Wola, Praga Północ, Włochy) wymagać będzie zwiększenia środków o ok. 17 500 000 zł na rok. Zakładając częstotliwość realizacji prac mechanicznego zmywania jezdni ulic codziennie w okresie wystąpienia suszy (czerwiec, lipiec, sierpień) – łącznie ok. 30 dni w roku, koszt tych prac wyniesie ok. 3 600 000 zł na rok (tylko na obszarze ww.	Źródła finansowania działań zostały wskazane w załączniku 4. Źródłem finansowania jest głównie budżet samorządu gminnego. Zadanie w harmonogramie zostało zapisane jako „Poprawa czystości jezdni i ich otoczenia poprzez częstsze zmywanie”. Oznacza to, że częstotliwość zmywania ulic i ich lokalizacja jest uzależniona od zarządzającego drogami i powinna być uzależniona od stopnia zabrudzenia jezdni. Działania, które są podejmowane w celu oczyszczania dróg powinny być zoptymalizowane (na największy efekt) i ukierunkowane na drogi najbardziej zabrudzone, o dużym natężeniu ruchu. Nie powinny one jednak obejmować tylko „z góry” wybranych dróg, ale obejmować w miarę potrzeb cały obszar miasta.

Lp.	Treść uwagi (wniosku)	Komentarz Departamentu Środowiska
	Dzielnic). Również wiele Dzielnic podnosiło problem braku środków finansowych na zwiększenie częstotliwości oczyszczania jezdni.	
30.	<p>Należy uzupełnić zapis „(...) należałoby podjąć problem pojazdów zasilanych silnikami typu Diesla. W celu istotnej redukcji cząstek stałych, a w konsekwencji obniżenia stężeń PM<sub>2,5</sub> jako działanie podstawowe wskazuje się modernizację pojazdów poprzez montaż urządzeń redukujących emisję pyłu.” o informacje, czy działanie ma dotyczyć pojazdów miejskich, czy prywatnych. Brak jest instrumentu prawnego do egzekwowania modernizacji pojazdów prywatnych.</p> <p>Jednocześnie wydaje się, że emisja PM<sub>2,5</sub> z silników iskrowego spalania jest sumarycznie większa, niż z silników wysokoprężnych (tzw. Diesla), których w Warszawie jest znacznie mniej. W związku z tym uwagi należy odnosić do wszystkich silników wewnętrznego spalania, bez wyróżniania silników Diesla.</p>	<p>Uzupełniono</p> <p>Modernizacja ma objąć pojazdy komunikacji miejskiej, tak, aby spełniały one normy EURO 5 w zakresie emisji pyłu. Jeżeli chodzi o pojazdy prywatne, zrozumiałe jest, że brak jest instrumentu prawnego. Jednakże zwracamy uwagę, iż korzystne byłoby włączenie tego zagadnienia w zakres prowadzonych przez miasto kampanii ekologicznych. Chodzi tu głównie o zwrócenie uwagi na problem demontażu przez użytkowników w pojazdach z silnikiem diesla filtrów cząstek stałych.</p> <p>Łączna emisja pyłu zawieszonego PM<sub>2,5</sub> w 2010 r. w skali kraju ze spalania paliw w pojazdach osobowych zasilanych benzyną wyniosła 26,6 Mg, w pojazdach osobowych zasilanych silnikiem diesla 6437,5 Mg (KOBIZE). Z danych GUS wynika, iż z terenu województwa Mazowieckiego pochodzi około 14% pojazdów osobowych zasilanych benzyną oraz 15% pojazdów osobowych zasilanych olejem napędowym. Z obliczeń wynikałoby, że na terenie województwa łączna emisja ze spalania paliw w silniku dla pojazdów benzynowych wynosi: około 3,7 Mg, natomiast dla pojazdów Diesla około 965 Mg. W związku z powyższym stwierdzenie: „Jednocześnie wydaje się, że emisja PM<sub>2,5</sub> z silników iskrowego spalania jest sumarycznie większa, niż z silników wysokoprężnych (tzw. Diesla), których w Warszawie jest znacznie mniej.” jest nieprawdziwe.</p>
31.	Proponuje się rezygnację z użycia skrótu EC w odniesieniu do węgla elementarnego, ponieważ skrót ten jest powszechnie stosowany w stosunku do elektrociepłowni.	Uwzględniono Wyjaśnienie - skrót ten pochodzi od angielskiej nazwy Elementary Carbon i jest stosowany w publikacji cytowanej we fragmencie Programu dotyczącym składu pyłu zawieszonego PM <sub>2,5</sub> .
32.	Proponuje się rozwinąć skrót BAT oraz określić jakie kryteria wyboru technologii obowiązują.	Uwzględniono
33.	Proponuje się wymienić oraz opisać materiały i technologie proponowane do stosowania przy modernizacji dróg i parkingów, które będą gwarantować ograniczenie emisji pyłu podczas eksploatacji.	Nie uwzględniono. Program Ochrony Powietrza nie jest projektem budowlanym dla dróg. Opis technologii może być przedmiotem odrębnego, specjalistycznego opracowania, wykonanego przez specjalistów od budowy dróg.
34.	Należy wykreślić zapis o kontroli gospodarstw domowych w zakresie umów na odbiór odpadów – od 1 lipca 2013 r. będzie to zapis nieaktualny.	Uwzględniono
35.	Wśród planowanych działań, proponowanych do zastosowania w celu osiągnięcia zamierzonej poprawy jakości powietrza w strefie aglomeracja warszawskiej, proponuje się dodanie zapisu: „Stosowanie dobrych praktyk w wydawaniu decyzji	Uwzględniono

Lp.	Treść uwagi (wniosku)	Komentarz Departamentu Środowiska
	<p>środowiskowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- preferowanie podłączania nowych obiektów do sieci ciepłowniczej w rejonach objętych centralnym systemem ciepłowniczym,</li> <li>- zakaz używania paliw stałych w indywidualnych źródłach ciepła w nowoplanowanej zabudowie,</li> <li>- zalecenie stosowania wzdłuż ciągów komunikacyjnych pasów zieleni izolacyjnej (z roślin o dużych zdolnościach fitoromediacyjnych),</li> <li>- zalecenie stosowania ekranów akustycznych pochłaniających typu "zielona ściana" zamiast najczęściej stosowanych ekranów odbijających.</li> </ul>	
36.	<p>Należy zmienić zapis „wprowadzenie obszarów zielonych i wolnych od zabudowy celem lepszego przewietrzenia miasta” na „zachowanie istniejących terenów zieleni i wolnych od zabudowy celem lepszego przewietrzenia miasta.</p>	Uwzględniono
37.	<p>Proponuje się uwzględnić wśród innych zaleceń, takie planowanie przestrzenne, które zapobiegałoby „rozlewaniu się miasta”. Zjawisko to niekorzystnie wydłuża trasy komunikacyjne, powodując nadmierne emisje.</p>	Uwzględniono
38.	<p>Należy zweryfikować koszty realizacji zadań przedstawionych w harmonogramie rzeczowo – finansowym.</p> <p>Przykładowo koszt działania Utworzenie strefy ruchu ograniczonego (realizacja 19 000 PLN/km<sup>2</sup>, eksploatacja 19 300 PLN/km<sup>2</sup>/rok) wskazuje na to, że są to jedynie koszty bezpośrednich działań o charakterze administracyjnym. Kwota 19 000 PLN/km<sup>2</sup> po pomnożeniu przez powierzchnię Warszawy dająca niecałe 10 mln zł, nie odzwierciedla właściwych kosztów (jeden wielopoziomowy parking to koszt rzędu kilkudziesięciu milionów).</p> <p>Ponadto, należy wyjaśnić na jakiej podstawie oszacowano koszty realizacji działań.</p>	<p>Uwzględniono – zapis zmieniono</p> <p>Strefa ograniczonego ruchu nie ma obejmować całej Warszawy. W kosztach nie zostały uwzględnione koszty budowy parkingów i innych działań budowlanych ze względu na niemożność ich określenia na tym etapie. Będą one możliwe do określenia dopiero na etapie projektów i pozwoleń na budowę.</p>
39.	<p>W harmonogramie rzeczowo-finansowym dotyczącym wymiany taboru autobusowego, w polu „Planowany termin realizacji” proponuje się wpisać „Na bieżąco, w miarę posiadanych środków finansowych”, bez wskazywania konkretnej daty zakończenia wymiany.</p> <p>W MZA 940 autobusów posiada silniki nie spełniające normy Euro 5. W związku z tym, pomijając kwestie środków finansowych, wymiana ich w ciągu 6,5 roku, w obecnych warunkach kryzysowych, jest niemożliwa. Jednocześnie w polu „Koszt realizacji działania” należy zweryfikować łączną kwotę kosztów w oparciu o liczbę pojazdów do wymiany i ewentualnie cenę jednego autobusu (skonsultowaną z ZTM).</p>	<p>Uwzględniono</p> <p>Cenę zweryfikowano w oparciu o rozmowę telefoniczną z firmą Solaris. Podawanie łącznej kwoty, jeżeli nie wiadomo ile pojazdów zostanie wymienionych jest niemożliwe.</p>
40.	<p>Proponuje się dodać w załączniku nr 4 do uchwały, w tabeli zawierającej harmonogram rzeczowo-</p>	<p>Nie uwzględniono. Jest to dodatkowe, kosztowne działanie, które jest nieuzasadnione diagnozą</p>



Lp.	Treść uwagi (wniosku)	Komentarz Departamentu Środowiska
	finansowy realizacji Programu, zapis dotyczący likwidacji indywidualnych źródeł ciepła opalanych paliwami stałymi, w zabudowie komunalnej i budynkach użyteczności publicznej, które znajdują się w zasięgu istniejącej sieci ciepłowniczej.	wielkości zanieczyszczenia pyłem zawieszonym PM2,5. Zapis ten znajdzie się w Programie dla pyłu zawieszonego PM10.
41.	Należy doprecyzować zapis „zakaz palenia odpadów biogenych (liści, gałęzi, trawy)”, ponieważ w tak ogólnej postaci może spowodować ograniczenie lub całkowite wyeliminowanie: - spalania biomasy w elektrociepłowniach, ciepłowniach i kotłowniach, - energetycznej utylizacji biogenych stałych odpadów komunalnych nie nadających się do kompostowania.	Doprecyzowano, zakaz ten odnosi się wyłącznie do spalania odpadów biogenych w ogrodach i na terenach zieleni miejskiej
42.	Proponuje się stosowanie pełnych nazw dokumentów, np. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego zamiast „plan”.	Uwzględniono
43.	Należy przeanalizować Program pod kątem spójności zapisów dotyczących biomasy, np. z cytowanymi zapisami pochodzącymi z innych dokumentów. • (str. 52) Plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego „Wprowadzenie przedsięwzięć zmierzających do wykorzystania odnawialnych źródeł energii takich jak energia biomasy (...)” • (str. 55) Program Ochrony Środowiska Województwa Mazowieckiego na lata 2011-2014. „Program możliwości wykorzystania odnawialnych źródeł energii dla Województwa Mazowieckiego (...) przedstawiono koncepcje trzech programów wspierania rozwoju energetyki odnawialnej: 1. Program wykorzystania biomasy do celów grzewczych, adresowany do jednostek samorządu terytorialnego. Program ma na celu obniżenie kosztów funkcjonowania obiektów administrowanych przez samorządy lokalne i poprawę stanu środowiska naturalnego, z jednoczesnym wykorzystaniem lokalnych zasobów energii.” • (str. 55, 56) Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy „wykorzystywanie do produkcji ciepła niekonwencjonalnych i odnawialnych źródeł energii, w tym: energii ze spalania (...) biomasy, zwłaszcza drzewnej w kotłowniach lokalnych” • (str.59) Polityka energetyczna Miasta Stołecznego Warszawy do 2020 r. „Zadania określone w Polityce, wiążące się z przeciwdziałaniem zanieczyszczeniom powietrza to (...) promowanie rozwoju rozproszonych źródeł energii elektrycznej, w tym opartych na energii odnawialnej (biogaz, biomasa itp.(...))”.	Zapisy w przedmiotowych dokumentach odnoszą się do spalania biomasy w energetyce zawodowej lub nowoczesnych kotłach do spalania drewna. Program Ochrony Powietrza nie porusza problematyki spalania biomasy w energetyce zawodowej, gdyż nie występują nadmierne emisje z tego rodzaju działalności. Biomasa spalana w kotłach o wysokiej wydajności, w bardzo wysokich temperaturach (pełne spalanie) oraz przy zastosowaniu odpylania jest paliwem bardzo dobrym. Natomiast wykorzystanie biomasy w ogrzewaniu indywidualnym nie przynosi rozwiązania problemu nadmiernych emisji pyłów i benzo(a)pirenu. Biomasa (głównie drewno) spalane w kotłach o niskiej wydajności, w niskiej temperaturze powoduje emisję pyłów porównywalną do emisji ze spalania węgla kamiennego, oraz emisję benzo(a)pirenu znacznie wyższą niż ze spalania węgla (odnosząc do ilości ciepła uzyskiwanego z obu źródeł). Z kolei spalanie drewna w otwartych kominkach powoduje jeszcze wyższą emisję tych zanieczyszczeń. Można jedynie rozważyć wymianę starych pieców węglowych na nowoczesne piece do spalania pelet. Są to piece przystosowane do spalania biomasy (odpowiednio przygotowanej), z których emisja zanieczyszczeń jest niższa niż z niskosprawnych, węglowych, jednak w omawianym Programie nie zapisano zadań związanych z ogrzewaniem indywidualnym.
44.	Proponuje się uzupełnić zapisy w części dotyczącej Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu	Uwzględniono częściowo, poprawki dot. Działania z pkt 2 i 3 nie mają wpływu na zmniejszenie emisji

Lp.	Treść uwagi (wniosku)	Komentarz Departamentu Środowiska
	<p>Publicznego:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• w pkt 1 przed ostatnim punktem dodać punkt o treści „rewitalizacja linii kolei podmiejskiej (także na terenie Warszawy)”,</li> <li>• w pkt 1 po ostatnim punkcie dodać punkt o treści „koordynacja przewozów kolejowych z komunikacją miejską m.in. przez wspólny bilet oraz odpowiednie powiązanie rozkładów jazdy pociągów i transportu publicznego, zapewniająca dogodnie i szybkie przesiadki w ramach różnych systemów transportowych”,</li> <li>• w pkt 2 przed ostatnim punktem dodać punkt o treści „stosowanie rozwiązań technicznych dróg poprawiających bezpieczeństwo ruchu”,</li> <li>• w pkt 3 przed ostatnim punktem oraz w pkt 4 po ostatnim punkcie dodać punkt o treści „uporządkowanie parkowania w liniach rozgraniczających ciągów ulicznych oraz w strefach mieszkaniowych”.</li> </ul>	<p>pyłu zawieszonego PM2,5.</p>
45.	<p>Należy przeanalizować, w części dotyczącej opisu działań naprawczych, możliwości ograniczenia tonażowego dla wjazdu pojazdów ciężarowych, stosownie do obowiązujących już w m. st. Warszawie stref ograniczenia do 5 t i 10 t oraz czasowego ograniczenia w godzinach szczytu do 16 t.</p>	<p>Uwaga niezrozumiała, Program Ochrony Powietrza nie jest dokumentem analitycznym dotyczącym możliwości wprowadzania zmian w zakresie komunikacji. Takim dokumentem jest m.in. Strategia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne, na którym opierano analizy dot. możliwości wdrażania działań naprawczych, które pozwolą na obniżenie stężenia pyłu zawieszonego PM2,5 w aglomeracji poniżej poziomu dopuszczalnego.</p>
46.	<p>Proponuje się dodać zapis o Zintegrowanym Systemie Zarządzania Ruchem oraz możliwości interwencji Centrum Zarządzania Ruchem. W sytuacji wystąpienia ryzyka lub przekroczenia dopuszczalnych wartości stężenia PM2,5 w powietrzu, interwencja policji kierującej ruchem mogłaby być niewystarczająca.</p>	<p>Uwzględniono - w Planie działań krótkoterminowych dla pyłu zawieszonego PM2,5 zrezygnowano z tego zapisu.</p>
47.	<p>Należy przeanalizować zapisy w zakresie ogłoszenia alertu poziomu II (wystąpienie przekroczeń). W Programie zaproponowano m.in. wprowadzenie bezpłatnych przejazdów komunikacją miejską (kod działania AwarIIKm). Program nie wskazuje kryteriów podjęcia takiej decyzji. Stwierdzenie przekroczenia na obszarze kilku km2 nie może skutkować decyzją o bezpłatnej komunikacji na całym obszarze aglomeracji (w pojęciu Programu) a wprowadzenie jej wyłączenie na obszarze przekroczenia (np. rejon kilku ulic) jest niewykonalne. Brak również podania źródła finansowania. Dodatkowo jako jednostkę realizującą wpisano Obywateli.</p>	<p>Uwzględniono - w Planie działań krótkoterminowych dla pyłu zawieszonego PM2,5 zrezygnowano z tego zapisu.</p>
48.	<p>Proponuje się usunąć zapisy dotyczące ograniczenia produkcji w zakładach przemysłowych, wymienione wśród działań podejmowanych w przypadku alertu poziomu II. Są one w sprzeczności z zapisem (str. 82) o treści „ograniczenia dla przemysłu powinny być</p>	<p>Uwzględniono</p>

Lp.	Treść uwagi (wniosku)	Komentarz Departamentu Środowiska
	nakładane (...) tylko dla tych substancji, dla których określone są normatywne wartości krótkoterminowe". Dla pyłu PM2,5 wartości takich nie ma. Wobec powyższego proponuje się jednocześnie zrezygnowanie z nakładania na Prezydenta m.st. Warszawy obowiązku przygotowania listy zakładów przemysłowych, które w razie nadmiernego zanieczyszczenia powietrza będą zobowiązane do ograniczenia produkcji oraz określenia tych ograniczeń (str. 76). Należy tutaj dodać, że Prezydent nie będzie w stanie przygotować listy uciążliwych zakładów przemysłowych. Pozwolenia emisyjne/zintegrowane dla największych zakładów wydaje Marszałek Województwa.	
49.	Należy przeanalizować Program pod kątem spójności zapisów dotyczących zmiany sposobu organizacji ruchu. W programie znajduje się zapis „w planie działań krótkoterminowych dla strefy aglomeracja warszawska NIE OKREŚLA SIĘ sposobu organizacji, ograniczeń lub zakazu ruchu pojazdów i innych urządzeń napędzanych silnikami spalinowymi”. Jednocześnie wśród działań krótkoterminowych wymienia się m.in. kierowanie ruchem przez policję na newralgicznych skrzyżowaniach, wprowadzenie ograniczenia prędkości do 40 km/h i 30 km/h na drogach o nawierzchni pyłacej.	Uwzględniono – wykreślono zapisy dotyczące kierowania ruchem przez policję
50.	Należy ujednoczyć treść punktów 4 i 5 w zakresie powiadamianych podmiotów: <ul style="list-style-type: none"> <li>• w punkcie 4 nie wskazano Zarządu Województwa,</li> <li>• w punkcie 5 nie wskazano kto powiadamia policję,</li> <li>• w sekcji „podejmowane środki informacyjne” mowa o przekazaniu informacji do urzędu miasta, natomiast w wykazie powiadamianych podmiotów wymienia się Prezydenta Warszawy,</li> <li>• nie określono kto powiadamia dyrektorów szpitali i przychodni,</li> <li>• zarówno Wojewódzki Zespół Zarządzania Kryzysowego jak i Prezydent Warszawy powiadamiają policję.</li> </ul>	Uwzględniono - w Planie działań krótkoterminowych dla pyłu zawieszony PM2,5 zrezygnowano z tego zapisu.
51.	Należy przeanalizować i uszczegółwić zapisy dotyczące służb medycznych. Dyspozycja dotycząca zapewnienia przez dyrektorów szpitali, oddziałów ratunkowych, pogotowia oraz przychodni odpowiedniej obsady koniecznej do podjęcia ewentualnych wzmożonych działań związanych z możliwą większą zachorowalnością, została określona zbyt ogólnikowo. Procedura ogłaszania alarmu o zaistnieniu przekroczeń standardów jakości powietrza, za którą odpowiedzialny jest Wojewódzki Zespół Zarządzania Kryzysowego, powinna wskazywać szczegółowe działania i określone	Uwzględniono częściowo. W Planie Działań Krótkoterminowych zrezygnowano z tego zapisu dotyczącego służb medycznych. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 11 września 2012 r. w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych (Dz. U. z dnia 18 września 2012 r., poz. 1028) w Planie Działań Krótkoterminowych nie określa się kosztów działań krótkoterminowych.

Lp.	Treść uwagi (wniosku)	Komentarz Departamentu Środowiska
	<p>podmioty lecznicze zobowiązane do ich realizacji, w zależności od rodzaju i zasięgu negatywnych skutków zdrowotnych. Podmioty te winny mieć pełną świadomość uczestnictwa w tworzonym systemie reagowania, co pozwoli im na przygotowanie niezbędnych procedur wewnętrznych na wypadek zaistnienia zwiększonej ilości hospitalizacji. Określenie zakresu działań i liczby podmiotów reagujących na ogłoszony alarm jest istotne również z punktu widzenia kosztów towarzyszących tym działaniom, które nie powinny obciążać budżetów tych podmiotów. Tymczasem w programie nie określono źródła pokrycia kosztów związanych z reagowaniem podmiotów leczniczych w przypadku przekroczeń standardów jakości powietrza. Zważywszy na trudną sytuację finansową podmiotów leczniczych powyższa kwestia wymaga doprecyzowania.</p>	
<b>Stowarzyszenie Ekologiczne Światowid</b>		
52.	<p>Powinien być wprowadzony bezwzględny nakaz promowania transportu publicznego i roweru, stosowania systemu zachęt do korzystania z proekologicznego transportu i jednocześnie zniechęcania do korzystania z samochodu na co dzień;</p> <p>powinien być wprowadzony zakaz lokalizowania w mieście nowych tras o znaczeniu tranzytowym ruch ciężki obsługujący Stolicę (dostawy i inwestycje) powinien być poddany rygorystycznym kontrolom co do emisji i stanu technicznego pojazdów; stosowanie systemu zachęt do realizowania dostaw za pomocą proekologicznych pojazdów średniego i niższego tonażu.</p> <p>Powinny być wprowadzone wszystkie zalecenia KE dot. ograniczania emisji niskiej i powierzchniowej dla miast.</p>	Uwaga nie dotyczy Programu Ochrony Powietrza, a raczej planów zagospodarowania przestrzennego
53.	<p>powinien być wprowadzony bezwzględny zakaz dalszej, kubaturowej zabudowy korytarzy regeneracji i wymiany powietrza, zarówno w planach miejscowych, jak też w inwestowaniu; dążenie do przyszłej poprawy funkcjonowania zdegradowanych odcinków korytarzy;</p> <p>W przypadku planów zabudowy miejskich terenów zieleni i systemu przyrodniczego, powinien być nakaz przeprowadzenia pełnej oceny OOS w postępowaniu środowiskowym.</p>	Uwaga nie dotyczy Programu Ochrony Powietrza, a raczej planów zagospodarowania przestrzennego
54.	<p>Powinna być zwrócona uwaga na problem systematycznej generacji nowych wysp ciepła przez zagęszczanie zabudowy w centrum miasta, przez powstawanie na dawnych terenach zieleni (zwłaszcza zieleni osiedlowej) nowych wysoko kubaturowych obiektów, w tym nierzadko obiektów wysokościowych.</p>	Uwaga nie dotyczy Programu Ochrony Powietrza, a raczej planów zagospodarowania przestrzennego
55.	<p>Powinna być zwrócona uwaga na problem systematycznej zabudowy obrzeży miasta zwartą,</p>	Uwaga nie dotyczy Programu Ochrony Powietrza, a raczej planów zagospodarowania przestrzennego

Lp.	Treść uwagi (wniosku)	Komentarz Departamentu Środowiska
	wielorodzinna zabudową, która wpływa wielce niekorzystnie na regenerację i wymianę powietrza w mieście, przyczynia się bezpośrednio do zwiększania częstotliwości epizodów ze stagnacją powietrza i zanieczyszczeń (wnioski z aktualnych badań prowadzonych przez IGiPZ PAN w Krakowie)	
56.	<p>Generalnie, przy szczegółowym tworzeniu Programu powinno się wziąć pod uwagę</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- "Strategię rozwoju m. st. Warszawy" (Program nr 1.4.2)</li> <li>- raporty z realizacji Programu OŚ dla Warszawy</li> <li>- aktualne Programy OŚ dla Warszawy</li> <li>- odnośnie programy i kierunki wytyczone przez WHO</li> <li>- odnośnie programy i kierunki wytyczone przez Wspólnotę, zwłaszcza program krajowy KAWKA</li> <li>- odnośnie programy i kierunki wytyczone przez EEA</li> </ul>	Dokumenty te zostały wzięte pod uwagę.
57.	Do poprawki nadaje się stacja Warszawa - Ursynów; wnosi się o weryfikację zasięgów przedstawionych w Projekcie; w trakcie prac nad Programem wnosimy o przeanalizowanie przyczyny występujących pików poziomu PM <sub>2,5</sub>	Uwaga niezrozumiała. Lokalizacja stacji pomiarowych nie jest przedmiotem Programu Ochrony Powietrza, problematyką tą zajmuje się wojewódzki inspektor ochrony środowiska w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska.
58.	<p>Wnosi się o oznakowanie strefą przekroczeń wszystkich tras i ulic w Warszawie o przepustowości zbliżonej lub większej do przepustowości monitorowanego odcinka Al. Niepodległości (to samo dotyczy udziału ruchu ciężkiego)</p> <p>Wynika to z postanowień Dyrektywy, że sensem stacji komunikacyjnej jest reprezentatywność jej wyników dla transportu samochodowego w mieście.</p>	<p>Uwaga niezasadna</p> <p>Zasięg strefy przekroczeń poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszzonego PM<sub>2,5</sub> wynika z obliczeń modelowych (opartych na danych emisyjnych, meteorologicznych, informacji o terenie), a nie z zasięgu reprezentatywności stacji pomiarowej.</p>