

Analiza zgodności [PGN](#) z dokumentami nadrzędnymi i jej wewnętrznej spójności

|         | dokumenty zewnętrzne   | dokumenty wewnętrzne  |  |
|---------|--|---|--|
| problem | <p>Na obszarze WOF ZIT generowane są duże dzienne przepływy ludności między podwarszawskimi gminami a stolicą, powodujące obciążenie infrastruktury komunikacyjnej, szczególnie przez transport indywidualny. [...] Bezpośrednią konsekwencją tego jest powstawanie zatorów drogowych, a także wysoki poziom emisji zanieczyszczeń do środowiska, co w obu przypadkach przekłada się na niższą jakość życia oraz koszty w wymiarze indywidualnym i gospodarczym.” (s. 44).</p> | <p>Bardzo duże, obciążenie niektórych obszarów gminy ruchem dojazdowym „do” i „z” Warszawy, który koncentruje się wokół jednej ulicy w gminie (ul. 3 Maja) co generuje również poważne problemy na drogach prostopadłych i równoległych do niej.</p> <p>Negatywny wpływ na warunki życia (hałas, spaliny, zagrożenie wypadkami drogowymi itp.). (s. 84n)</p> <p>występowanie obszarów zagrożenia zanieczyszczeniem powietrza i hałasem komunikacyjnym wzdłuż ciągów komunikacyjnych (s. 137)</p> <p>W przypadku stężeń [...] benzo/a/pirenu dla ochrony zdrowia strefa warszawsko – sochaczewska znajduje się w klasie C12. Przyczyną przekroczeń jest komunikacja oraz indywidualne paleniska domowe.” (s. 83)</p> <p>Aktualne zanieczyszczenia dwutlenkiem azotu i ołowiu wzdłuż tras komunikacyjnych są znikome i nie stwarzają zagrożenia dla środowiska. Tym niemniej w przypadku nasilenia (wzrostu ) ruchu kołowego [...] na terenach zabudowanych może zagrażać zdrowiu ludzi.” (s. 83)</p> |  |

|                  |   | pierwszy strumień jaźni gminnej   | drugi strumień jaźni gminnej   |
|------------------|---|---|--|
| analiza przyczyn | Mieszkańcy WOF ZIT przemieszczają się korzystając głównie z transportu indywidualnego ze względu wykształcone postawy i nawyki, oraz na niedostosowanie systemu komunikacji publicznej do potrzeb użytkowników. (s. 44) | <p>Połączenia transportowe o niedostatecznej częstotliwości, bezpieczeństwie i komforcie. (s. 84)</p> <p>Jakość dróg podstawowego układu gminy jest wystarczająca w stosunku do potrzeb wywołanych dokonującą się aktualnie masową motoryzacją gmin podwarszawskich. Układ podstawowy ma odpowiednią jakość w stosunku do potrzeb (s. 87)</p> | <p>Krótki czas dojazdu do centrum Warszawy, wystarczająca częstotliwość kursów, obsługa wszystkich miejscowości Gminy (s. 72)</p> <p>Sieć drogowa rangi powiatowej niedostosowana jakościowo i ilościowo do współczesnego natężenia ruchu. (s. 84)</p> <p>Gmina posiada tylko jeden bezpośredni wyjazd w kierunku Warszawy (ul. 3 Maja). Bardzo duże utrudnienia komunikacyjne w zewnętrznym ruchu drogowym. Słabo rozwinięta sieć dróg dojazdowych do głównej ulicy 3 Maja. (s. 84)</p> <p>[...] podstawowym problemem jest niedostateczne wyposażenie tych dróg [tj. gminnych – MS] w nawierzchnie twarde oraz zbyt małe szerokości jezdni i pasów drogowych (s. 70)</p> |

|           |  |   |   |
|-----------|--|---|---|
| kierunek  | niezbędne jest podjęcie interwencji mających na celu ograniczenie i uspokojenie ruchu samochodowego w aglomeracjach miejskich i ich obszarach funkcjonalnych oraz zmniejszenie jego uciążliwości (s. 42)   |   | „Dotychczas przeprowadzone analizy, w tym wyniki badań ankietowych oraz analiza uwarunkowań rozwoju przestrzennego gminy (dokonana m.in. na podstawie SUIKZP gminy) wskazują, że najważniejszym wyzwaniem dla gminy w zakresie transportu w perspektywie 2030 jest konieczność radykalnej poprawy transportu indywidualnego (kołowego) w kierunku Warszawy” ( <a href="#">Konsultacje strategii</a> , odpowiedź na uwagę nr 5, jedyna w całym dokumencie wyróżniona wytłuszczeniem, s. 6) |
| działania | Interwencja została ukierunkowana na rozwój multimodalnej mobilności miejskiej uważanej za najwłaściwszą formę transportu zrównoważonego. Powiązanie różnych środków transportu w sprawny łańcuch pozwala zarówno na uzyskanie efektywności ekonomicznej jak również ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Wsparciem zatem objęte zostaną inwestycje poprawiające warunki ruchu dla transportu publicznego i niezmotoryzowanego. (s. 42) | Promocja i realizacja wizji zrównoważonego transportu – z uwzględnieniem transportu publicznego, indywidualnego jak również rowerowego. | 9 inwestycji transportowych: na jezdnie i parkingi 7,5 przedsięwzięć na ponad 40 mln (nr 1, 2, 4, 5, 7, 12, 14 i częściowo 9), na chodniki i drogi rowerowe 1,5 na 10 mln (nr 20 i częściowo 9), na transport publiczny 0. (s. 122-124)   |

|           |   |  |  |
|-----------|---|--|--|
| wskaźniki | <p>“Modal split of passenger transport” (<a href="#">Eurostat</a>)<br/>         „Podstawą zmian w układzie sieci komunikacyjnej powinna być identyfikacja podziału zadań przewozowych między transport zbiorowy i indywidualny oraz w ramach transportu zbiorowego, a także preferencji i zachowań transportowych mieszkańców. Podział zadań przewozowych jest mierzony udziałem poszczególnych rodzajów i środków transportu zbiorowego w podróżach i obliczany jako stosunek liczby podróży zrealizowanych danym rodzajem i środkiem transportu do liczby podróży ogółem. Dane uzyskuje się z badań marketingowych lub kompleksowych badań ruchu.”<br/> <a href="#">(Plan Katowice)</a></p> |  | <p>Długość ścieżek rowerowych w km,<br/>         Długość ciągów pieszych w km / łączna długość dróg i ulic w gminie w km, Ilość paliw i biopaliw sprzedanych na wybranych, reprezentatywnych stacjach benzynowych, w tonach (s. 140)</p> |
|-----------|---|--|--|

Ten plan można podsumować następująco.

Wiemy, że główną przyczyną korków jest nadmiar indywidualnego ruchu samochodowego, że jego przyczyną są „wykształcone postawy i nawyki oraz na niedostosowanie systemu komunikacji publicznej do potrzeb użytkowników”, czyli „połączenia transportowe o niedostatecznej częstotliwości, bezpieczeństwie i komforcie”, a skutkiem jest „negatywny wpływ na warunki życia (hałas, spaliny, zagrożenie wypadkami drogowymi itp.)” i że stężenia spalin w doniesieniu do niektórych substancji szkodliwych dla zdrowia już przekroczyło dopuszczalne normy, a dla pozostałych zostanie przekroczone, jeśli ruch ten wzrośnie. Wiemy, że „na szczeblu międzynarodowym, krajowym, regionalnym i lokalnym” zaleca się „podjęcie interwencji mających na celu ograniczenie i uspokojenie ruchu samochodowego w aglomeracjach miejskich i ich obszarach funkcjonalnych oraz zmniejszenie jego uciążliwości”, czyli „inwestycje poprawiające warunki ruchu dla transportu publicznego i niezmotoryzowanego”. Wiemy, że „jakość dróg podstawowego układu gminy jest wystarczająca w stosunku do potrzeb wywołanych dokonującą się aktualnie masową motoryzacją gmin podwarszawskich”.

W tej sytuacji zaprzeczamy wszystkim tym faktom i stwierdzamy i odwrotność: transport publiczny ma już formę doskonałą, a drogi wymagają pilnej i radykalnej rozbudowy: nowe połączenia, poprawa nawierzchni i poszerzanie jezdni, usunięcie z niej pieszych i rowerzystów. Liczona w kilometrach realizacja tego ostatniego zamierzenia będzie, obok „ilości paliw i biopaliw sprzedanych na wybranych, reprezentatywnych stacjach benzynowych, w tonach” miarą realizacji „Planu Gospodarki Niskoemisyjnej”. To jest „najważniejszym wyzwaniem dla gminy w zakresie transportu w perspektywie 2030”.

Równolegle będziemy promować wizję zrównoważonego transportu tak, by nabrała pozorów realizacji.

Ten kierunek działań ma ponoć wpływać z przeprowadzonych analiz i wyników badań ankietowych. Wszystkie znane mi wyniki badań ankietowych w gminie dały wynik przeciwny: mieszkańcy bardziej niż indywidualną komunikacją samochodową popierają nawet mający w tym kontekście drugorzędne znaczenie ruch rowerowy, a jednoznaczny priorytet przyznają transportowi publicznemu. Natomiast w odniesieniu do analiz w tym samym tekście stwierdza się, że mają być dopiero wykonane (s. 5, uwaga nr 4).

Marek Słoń

### **Odpowiedź na polemikę Pana Marka Słonia ws. PGN:**

Plan gospodarki niskoemisyjnej dla gminy Izabelin na lata 2015-2020 został opracowany z uwzględnieniem zaleceń dotyczących struktury Planu Gospodarki Niskoemisyjnej opracowanymi przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

PGN to dokument strategiczny Gminy opisujący kierunki działań zmierzających do osiągnięcia celów pakietu klimatyczno-energetycznego, dzięki któremu Gmina ma:

- możliwość uzyskania dofinansowania projektów inwestycyjnych w perspektywie finansowej 2014-2020;
- racjonalniejsze gospodarowanie zużyciem energii i wynikające z tego oszczędności w budżecie gminy i budżetach poszczególnych gospodarstw domowych;
- poprawa jakości powietrza i bezpośrednio wynikająca z tej zmiany poprawa stanu zdrowia mieszkańców oraz stanu środowiska naturalnego;

- edukacja społeczeństwa;
- pozytywny efekt marketingowy, kreujący gminę jako odpowiedzialną, świadomie zarządzaną, realizującą pro-środowiskową i rozwojową politykę z myślą o lokalnej społeczności w długoterminowej perspektywie.

Mając powyższe na uwadze, Autorzy opracowania dołożyli wszelkich starań - zgodnie z życzeniem zamawiającego - aby przedstawiony dokument w całości zawierał zalecenia i spełniał kryteria stawiane przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

W związku z powyższym:

PGN nie jest miejscem dyskusji i weryfikowania innych dokumentów strategicznych gminy - wręcz przeciwnie – zgodnie z pkt 2.5. Listy sprawdzającej PGN NFOŚiGW, powinien być z nimi komplementarny i zgodny.

Nie jest rolą autorów opracowania ocena zasadności realizacji zadań inwestycyjnych ustalanych przez władze Gminy i Radę Gminy, zgłoszonych w dokumentach regulowanych ustawą o finansach publicznych czy WPI.

Zaproponowane w PGN wskaźniki monitorowania są zgodne z zaleceniami NFOŚiGW i znajdują swe zastosowanie w większości PGN w Polsce. Ponadto wskaźniki: - Długość ścieżek rowerowych w km, Długość ciągów pieszych w km / łączna długość dróg i ulic w gminie w km, Ilość paliw i biopaliw sprzedanych na wybranych, reprezentatywnych stacjach benzynowych, w tonach (s. 140) mają tę zaletę, że można je szybko i bezkosztowo zdobyć i zastosować. Zaproponowany wskaźnik - stosunek liczby podróży zrealizowanych danym rodzajem i środkiem transportu do liczby podróży ogółem jest oczywiście również bardzo interesujący i może być dodany do wskaźników PGN. Niemniej jednak, jak Pan Marek Słoń zauważa, dane do opracowania zaproponowanego wskaźnika uzyskuje się z badań marketingowych lub kompleksowych badań ruchu – co rodzi pytanie nt. źródła finansowania monitoringu tego wskaźnika, a ponadto ze względu na znaczący koszt badania, jego społeczną zasadność.

Z wyrazami szacunku

Grzegorz Maśloch