

Załącznik nr 1 do Podsumowania Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji.

Sposób i zakres uwzględnienia uwag i rekomendacji zawartych w Prognozie oddziaływania na środowisko dla projektu Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji.

Rodzaj uwagi	Str.	Treść uwagi/rekomendacji	Sposób rozstrzygnięcia	Uzasadnienie
Uwaga ogólna	-	Wdrażanie projektu RPS wiąże się między innymi z budową nowych i rozbudową istniejących dróg oraz linii kolejowych. Realizacja zaplanowanych przedsięwzięć skutkować może znaczącą ingerencją w przestrzeń regionu, jego zasoby środowiskowe (zwłaszcza przyrodnicze) i warunki życia mieszkańców. Z tego względu niezbędne jest, by analizy lokalizacyjne poszczególnych inwestycji i planowany zakres prac uwzględniały potrzebę ochrony środowiska, zapewnienia ciągłości korytarzy ekologicznych czy utrzymania istniejącej i wprowadzania nowej roślinności. Warto by zapisy projektu RPS podkreśliły (na przykład poprzez uszczegółowienie „kryterium korzystnego oddziaływania na klimat i środowisko”) te kwestie	Nie uwzględniona	Zapisy w tym zakresie zostały już uwzględnione w treści Programu w sposób wyczerpujący. Jednocześnie Program uwzględnia zasady realizacji SRWP 2030 jasno definiujące kryteria strategiczne w tym „kryterium korzystnego oddziaływania na klimat i środowisko”
Uwaga ogólne	-	Tematyka zmian klimatu została zawarta w projekcie RPS w części diagnostycznej i w niektórych fragmentach części projekcyjnej (jako element „kryterium korzystnego oddziaływania na klimat i środowisko”). Jak wskazano w dokumencie, infrastruktura transportowa w regionie charakteryzuje się wrażliwością na czynniki klimatyczne, zwłaszcza silny wiatr czy intensywne i nagłe opady deszczu. Nie bez znaczenia pozostaje także kwestia rosnących	Uwzględniona	

Rodzaj uwagi	Str.	Treść uwagi/rekomendacji	Sposób rozstrzygnięcia	Uzasadnienie
		temperatur i ocieplenia klimatu. Z tego względu warto w części projekcyjnej podkreślić (na przykład poprzez wprowadzenie nowego kryterium strategicznego) potrzebę budowania odporności infrastruktury na zmiany klimatu. Obecne, wyżej przytoczone kryterium odnosi się jedynie do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu na zmiany klimatu (na przykład poprzez redukcję emisji gazów cieplarnianych), przez co nie wyczerpuje powyższego tematu.		
Uwaga ogólna	-	Warto rozważyć uzupełnienie zapisów odnoszących się do węzłów integracyjnych, przystanków komunikacji publicznej czy infrastruktury rowerowej o kwestie potrzeby ujednolicenia standardów architektonicznych i funkcjonalnych tych miejsc, łączenia ich z elementami błękitno-zielonej infrastruktury (na przykład zielone przystanki, ogrody deszczowe), czy wykorzystania w ich obrębie energii odnawialnej (na przykład paneli fotowoltaicznych na potrzeby oświetlenia bądź ładowania elektrycznych hulajnóg, rowerów lub urządzeń elektronicznych).	Uwzględniona	
Uwaga ogólna	-	Warto by zapisy projektu RPS bardziej podkreślały potrzebę zwiększenia dostępności infrastruktury transportowej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, w tym likwidacji barier architektonicznych czy wprowadzania rozwiązań cyfrowych, które ułatwią korzystanie z komunikacji	Nie uwzględniona	Zapisy w tym zakresie zostały już uwzględnione w treści Programu.

Rodzaj uwagi	Str.	Treść uwagi/rekomendacji	Sposób rozstrzygnięcia	Uzasadnienie
		publicznej.		
Uwaga szczegółowa	212	Ze względu na zmieniający się klimat i ryzyka z tym związane warto w projekcie RPS, zwłaszcza w Działaniu 1.1.3. uwypuklić potrzebę ochrony istniejącej roślinności i wprowadzania nowych nasadzeń. Tworzenie terenów zielonych, ograniczanie uszczelniania powierzchni i rozwój naturalnych form retencji w rejonie parkingów i węzłów pozwolić może na ograniczanie skutków wzrostu temperatur, szczególnie dokuczliwych na terenach zurbanizowanych, konsekwencji występowania ekstremalnych deszczy czy postępującej suszy.	Uwzględniona	
Uwaga szczegółowa	210, 224	W części działań, zwłaszcza w Priorytetach 1.1. i 1.2. pojawia się „kryterium powiązania interwencji z realizacją działań świadomościowych wpływających na zmiany postaw i zachowań transportowych”. Analizując to kryterium i jego przypisanie do poszczególnych interwencji można przypuszczać, że odnosi się ono przede wszystkim do upowszechnienia transportu publicznego. Jednak z uwagi na wagę innych zagadnień i problemów, warto rozważyć rozszerzenie tego kryterium także na użytkowników transportu indywidualnego (na przykład w zakresie zasad i bezpieczeństwa ruchu drogowego) i uwzględnienie go w Priorytetach 2.1 i 2.2. Być może powyższe kwestie mieszczą się w „kryterium powiązania interwencji z realizacją działań w zakresie realizacji programów	Uwzględniona	

Rodzaj uwagi	Str.	Treść uwagi/rekomendacji	Sposób rozstrzygnięcia	Uzasadnienie
		bezpieczeństwa ruchu drogowego”, jednak ogólne sformułowanie tego kryterium nie pozwala jednoznacznie stwierdzić czy tak jest.		
Uwaga szczegółowa	246-255	W Działaniach 3.1.2., 3.2.1. i 3.2.2. pojawiają się zapisy odnoszące się do rozwoju infrastruktury kolejowej, które wydają się być ze sobą zbieżne (na przykład „budowa/przebudowa (...) wewnętrznego układu torowego”, „budowa i rozbudowa układu torowego na terenie portów morskich”, „przebudowa i modernizacja bocznic kolejowych”). Projekt RPS powinien być czytelny w tym zakresie.	Nie uwzględniona	Poszczególne działania i zakresy interwencji w tym zakresie odnoszą się do różnych kategorii portów morskich (o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej oraz regionalnych), a także terminali intermodalnych i centrów logistycznych. Podkreśla to także ukierunkowanie terytorialne.
Uwaga szczegółowa	219	Ujednolicenia wymaga nazewnictwo przedsięwzięcia strategicznego wskazanego w Priorytecie 1.2. Działaniu 1.2.1. „Zakup 11 Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych do obsługi przewozów kolejowych w województwie pomorskim” z Tabelą 40. Charakterystyka Przedsięwzięć Strategicznych wraz z uspojnieniem treści jego zakresu	Uwzględniona	