

Podsumowanie

wynikające z art. 55 ust. 3
ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie,
udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko
(Dz. U. z 2024 r. poz. 1112)

Niniejszą informację opracowano zgodnie z art. 55 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112) dla dokumentu pn. „Regionalny plan transportowy województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2021-2027”.

Zgodnie z art. 55 ust. 3 ww. ustawy do przyjętego dokumentu załącza się pisemne podsumowanie zawierające uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych, a także informację, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione:

- 1) ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko;
- 2) opinie właściwych organów, o których mowa w art. 57 i 58;
- 3) zgłoszone uwagi i wnioski;
- 4) wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli zostało przeprowadzone;
- 5) propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.

1. Rozpatrywane rozwiązania alternatywne

Regionalny plan transportowy województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2021-2027 (RPT) jest dokumentem operacyjnym z zakresu inwestycji transportowych przewidzianych do realizacji w oparciu o fundusze europejskie przyznane Samorządowi Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2021-2027.

W toku prac nad dokumentem, biorąc pod uwagę wyniki z przeprowadzonej diagnozy stanu systemu transportowego województwa kujawsko-pomorskiego, przeprowadzonej analizy popytu oraz uwarunkowania związane z założeniami obecnej polityki transportowej regionu wyrażonej poprzez ustalenia obowiązujących planów i strategii, wskazano szereg inwestycji planowanych do realizacji przez Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego do 2030 roku. Zasadniczo wyróżniono pięć grup projektów rekomendowanych do realizacji. Pierwszą z nich są inwestycje zakładające budowę nowych odcinków miejscowości dla transportu drogowego, których zadaniem jest zmniejszenie uciążliwości działalności transportowej dla mieszkańców tych ośrodków oraz poprawa funkcjonowania całego systemu transportowego poprzez odcinkowe zwiększenie przepustowości drogi wojewódzkiej – wyróżniono w tym przypadku 12 projektów. Kolejnym rodzajem projektów jest zakup nowoczesnego taboru kolejowego na potrzeby organizacji przewozów pasażerskich w komunikacji regionalnej, mający na celu poprawę komfortu pasażerów kolei, efektywności i bezpieczeństwa. Trzecią grupą zadań stanowią inwestycje punktowe mające na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach (21 pozycji),

w lokalizacjach szczególnie narażonych na występowanie zdarzeń drogowych. W czwartej grupie znajduje się projekt kontynuowany z poprzedniej perspektywy finansowej 2014 – 2020 dedykowany ukończeniu budowy obejścia drogowego miejscowości Lubraniec wpisując się w ogólne założenia inwestycji rekomendowanych w ramach ww. pierwszej grupy. Ostatnim zbiorem projektów są kontynuacje zadań modernizacyjnych na drogach wojewódzkich, które wymagają etapowania w ramach nadchodzącej perspektywy.

Dokument zaktualizowano po przyjęciu *Krajowego Programu Kolejowego* (pozostawiono tylko jedną inwestycję), dodano opis nowego działania dot. wsparcia infrastruktury paliw alternatywnych, dodano nowy projekt nieinwestycyjny pn. Wsparcie infrastruktury tankowania i ładowania pojazdów bezemisyjnych, dodano nowe inwestycje regionalne (odcinki dróg wojewódzkich do przebudowy).

2. Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko

Prognoza oddziaływania na środowisko jest opracowaniem pomocniczym, które ma na celu uzmysłowienie społeczeństwu, organom opiniującym projekt dokumentu, organowi przyjmującym dokument, jakie skutki dla środowiska przyniesie jego realizacja. Prognoza oddziaływania na środowisko określa oddziaływania o największym stopniu zagrożeń tzw. „znaczące” które mogą wywoływać trwałe i nieodwracalne zmiany. Z tego względu prognoza proponuje rozwiązania zapobiegające, ograniczające i kompensujące zagrożenia.

Zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w Prognozie uzgodniono z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (pismo z dnia 4 kwietnia 2022 r., znak: WOO.411.37.2022.KB) oraz z Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Bydgoszczy (pismo z dnia 9 marca 2022 r., znak: NNZ.9022.1.117.2022). Z wymienionych pism wynika, iż prognoza oddziaływania na środowisko projektu RPT 2021-2027 powinna zostać sporządzona zgodnie z wymaganiami określonymi w art. 51 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, przedstawiając w szczególności zagadnienia:

1. istniejący stan środowiska w kontekście poszczególnych elementów przyrodniczych, jego jakość, zagrożenia i źródła tych zagrożeń oraz problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu,
2. metody zastosowane przy sporządzaniu prognozy, w szczególności informacje dotyczące pochodzenia danych na temat środowiska przyrodniczego,
3. ocenę założeń projektu w odniesieniu do celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych i jednolitych części wód podziemnych,
4. analizę wpływu planowanego zagospodarowania na cenne przyrodniczo tereny, w tym nieobjęte ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, z uwzględnieniem wpływu bezpośredniego i pośredniego planowanych funkcji,
5. rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu, w tym rozwiązania mające na celu ochronę korytarzy ekologicznych i innych obszarów cennych przyrodniczo, a także flory i fauny,
6. zasady monitoringu skutków realizacji postanowień projektu dokumentu,
7. wyniki analiz i ocen w formie kartograficznej.

Przy sporządzeniu Prognozy zastosowano głównie metody opisowe, polegające na analizie i ocenie stanu środowiska oraz identyfikacji istniejących i potencjalnych konfliktów środowiskowych.

Oceniono potencjalny znaczący wpływ realizacji ustaleń projektu RPT 2021-2027 na środowisko z uwzględnieniem różnorodności biologicznej, ludzi, zwierząt, roślin, powietrza, wód powierzchniowych i podziemnych, powierzchni ziemi, zasobów naturalnych, dóbr materialnych i zabytków. Analizy dokonano na trzech płaszczyznach. W fazie pierwszej oceniono wpływ na środowisko działań, służących osiągnięciu celów szczegółowych zakładanych w projekcie dokumentu. Następnie dokonano oceny przedsięwzięć nieinwestycyjnych z zakresu mobilności planowanych przez Samorząd województwa oraz szczegółowej oceny szerokiego wachlarza potencjalnych oddziaływań (pozytywnych, negatywnych, bezpośrednich, pośrednich, wtórnych, skumulowanych, krótkoterminowych, średnioterminowych, długoterminowych, stałych i chwilowych) będących wynikiem realizacji projektów planowanych do realizacji do roku 2030. Oceny wpływu na środowisko listy projektów planowanych do realizacji dokonano metodą macierzy. W przygotowanej tabeli w wierszach wymieniono projekty planowane, podzielone na pięć grup zależnych od charakteru inwestycji. W kolumnach natomiast umieszczono poszczególne komponenty środowiska, względem których oceniano przewidywane znaczące oddziaływania.

Ze względu na regionalny, strategiczny charakter dokumentu, w ramach którego opracowano listę projektów planowanych do realizacji do 2030 roku, nie uwzględniono w nim odniesień przestrzennych identyfikujących konkretne miejsca planowanych inwestycji. Oceny dokonano mając na uwadze identyfikację potencjalnych konfliktów z obszarowymi formami ochrony przyrody: obszarami Natura 2000, parkami krajobrazowymi, obszarami chronionego krajobrazu i rezerwatami przyrody. W analizie starano się zidentyfikować potencjalne kolizje z korytarzami ekologicznymi, parkami krajobrazowymi, obszarami chronionego krajobrazu, rezerwatami przyrody, obszarami Natura 2000, głównymi zbiornikami wód podziemnych, jednolitymi częściami wód zagrożonymi nieosiągnięciem celów środowiskowych, glebami o wysokiej przydatności rolniczej oraz z obszarami leśnymi. Wyniki analiz i ocen zostały przedstawione w formie graficznej w postaci zestawu rycin będących uzupełnieniem części tekstowej.

W prognozie uwzględniono zagrożenia środowiska w zakresie jego poszczególnych elementów oraz dokonano analizy dotychczasowych zagrożeń i zmian stanu środowiska na obszarze województwa i w jego bezpośrednim otoczeniu w ostatnich latach. Wzięto pod uwagę specyfikę terenu, w tym jego rzeźbę terenu, przeważające rolnicze użytkowanie gruntów, nierównomierne rozmieszczenie kompleksów leśnych oraz sieć osadniczą wraz z istniejącym układem komunikacyjnym.

Z uwagi na charakter dokumentu w prognozie oddziaływania na środowisko szczególną uwagę zwrócono na obszary, na których przekroczone są dopuszczalne normy zanieczyszczenia powietrza oraz na obszary, na których mogą być przekroczone dopuszczalne poziomy hałasu, a także na obszary chronione, w tym obszary Natura 2000. Prognozuje się, że właśnie one mogą podlegać największej presji związanej z rozwojem infrastruktury transportowej.

Ocena potencjalnego oddziaływania na środowisko przeprowadzona w odniesieniu do listy projektów planowanych do realizacji do 2030 roku wykazała, że największe negatywne znaczące oddziaływania będą związane z planowaną budową odcinków drogowych dla wybranych miast i miejscowości regionu. Wynikają one z potrzeby realizacji tych inwestycji w terenach dotychczas niezainwestowanych, prowadząc do fragmentacji i przekształceń przestrzeni. Zwraca się jednak uwagę, że są to inwestycje celu publicznego, których realizacja przyczyni się do poprawy jakości życia i zdrowia mieszkańców narażonych obecnie na ponadnormatywne emisje zanieczyszczeń i hałasu. Dzięki nim wzrośnie poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W przypadku pozostałych grup projektów nie przewiduje się ich znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko. Będą to przedsięwzięcia dotyczące modernizacji istniejącej infrastruktury drogowej – rozbudowa i przebudowa dróg

wojewódzkich, realizacja oświetlenia na wszystkich przejściach dla pieszych na drogach wojewódzkich oraz przebudowa skrzyżowań (ronda) i/lub montaż sygnalizacji świetlnej. Wszystkie te inwestycje będą oddziaływać na środowisko lokalnie – w miejscu ich realizacji, i chwilowo – tylko na etapie robót budowlanych. Wpłyną one na poprawę bezpieczeństwa na drogach regionu. Pozytywny wpływ na środowisko wynikać będzie z również z zakupu na potrzeby regionalnego taboru kolejowego 5 elektrycznych zespołów trakcyjnych. Projekt ten wpłynie pozytywnie na poprawę komfortu podróży, pozwoli ograniczyć emisję zanieczyszczeń, w tym gazów cieplarnianych oraz obniży poziom hałasu. Zakłada się, że przyczyni się również do wzrostu konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego względem transportu indywidualnego.

Analiza wpływu realizacji planowanych projektów z zakresu infrastruktury transportowej wykazała, że jej zasięg ogranicza się do poziomu lokalnego, ewentualnie regionalnego. Z uwagi na centralne położenie województwa wykluczono możliwość wystąpienia oddziaływania transgranicznego.

Wykazano również, że RPT 2021-2027 realizuje cele środowiskowe zapisane w dokumentach szczebla międzynarodowego, wspólnotowego i krajowego, w tym dążenie do zrównoważonego rozwoju, ochrony środowiska przyrodniczego i zapobiegania jego degradacji, przeciwdziałania, ale również adaptacji do zmian klimatu. Wpisuje się w proekologiczną politykę Unii Europejskiej, której celem jest wprowadzenie „zielonego ładu”. Realizowane projekty będą uwzględniały zasadę „nie czyni poważnych szkód” i nie wpłyną na pogorszenie obecnego stanu środowiska. Negatywne oddziaływanie na środowisko będzie ograniczone miejscowo, w większości przypadków o charakterze przejściowym, a na dalszym etapie przygotowywania inwestycji zostaną opracowane dla nich działania zapobiegające, ograniczające lub kompensujące straty przyrodnicze.

W wyniku sporządzenia Prognozy oddziaływania na środowisko nie było potrzeby dokonywania zmian w treści Regionalnego planu transportowego województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2021-2027.

3. Opinie właściwych organów

Projekt Regionalnego planu transportowego województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2021-2027 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko został zaopiniowany przez:

- Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy – pismem znak: NNZ.9022.4.47.2023 z dnia 15 czerwca 2023 r. oraz pismem znak: NNZ.9022.4.22.2024 z dnia 19 kwietnia 2024 r. – opinia pozytywna z adnotacją, iż inwestycje długoterminowo pozytywnie wpłyną na podniesienie standardu życia mieszkańców;
- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy – pismem znak: WOO.410.188.2023.MD1 z dnia 13 czerwca 2023 r. oraz pismem znak: WOO.410.65.2024.MD1 z dnia 4 kwietnia 2024 r. – opinie pozytywne z adnotacją, iż założenia RPT są zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju.

4. Zgłoszone uwagi i wnioski;

Do konsultacji społecznych, uchwałą nr 2/104/24 Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 21 maja 2024 r., skierowana została piąta wersja projektu Regionalnego planu transportowego województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2021-2027, przyjęta uchwałą Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego nr 4/145/24 z dnia 24 stycznia 2024 r. Projekt RPT konsultowano wraz z Prognozą oddziaływania na środowiska sporządzoną do ww. wersji projektu dokumentu. Informację

o prowadzonych konsultacjach podano do publicznej wiadomości zamieszczono w prasie lokalnej (Gazeta Pomorska), w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego (BIP UMWKP), na tablicy ogłoszeń Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego (UMWKP) oraz na stronie Kujawsko-Podmorskiego Biura Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku (KPBPPiR). W obwieszczeniu podano strony internetowe, na których umieszczono projekt dokumentu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko. Wskazano również na możliwość zapoznania się z dokumentami będącymi przedmiotem konsultacji społecznych w toruńskim oddziale KPBPPiR (po uprzednim telefonicznym uzgodnieniu terminu).

Proces konsultacji społecznych projektu RPT rozpoczął się w dniu 28 maja 2024 r. i trwał do 19 czerwca 2024r. Uwagi do projektu RPT wraz z prognozą oddziaływania na środowisko można było składać pisemnie na adres: Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku Oddział w Toruń ul. Janiny Bartkiewiczówny 93 87-100 Toruń; za pośrednictwem poczty elektronicznej poprzez przesłanie ich na adres e-mail: torun@biuro-planowania.pl lub ustnie do protokołu w siedzibie Oddziału Biura w Toruniu przy ul. Janiny Bartkiewiczówny 93, po uprzednim telefonicznym uzgodnieniu terminu (tel. 56 676 71 97). Składaniu uwag służył udostępniony formularz zgłaszania uwag.

W trakcie trwania konsultacji społecznych 2 podmioty (jednostka samorządu terytorialnego, osoba prywatna) zgłosiły łącznie 10 uwag do projektu RPT. W trakcie trwania konsultacji społecznych nie zgłoszono żadnej uwagi do projektu Prognozy oddziaływania na środowisko do projektu RPT.

Zgłoszone uwagi poddano szczegółowej analizie i do każdej z nich przygotowano rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem. Spośród zgłoszonych uwag żadnej nie uwzględniono. W treści RPT wprowadzono jedynie poprawkę mającą charakter redakcyjny. Dotyczyła ona korekty oczywistej omyłki pisarskiej – w tekście błędnie podano numer tabeli.

Nieuwzględnione uwagi dotyczyły m.in. aktualności danych zawartych w części diagnostycznej, wskaźników dotyczących monitorowania realizacji przedsięwzięć czy konkretnych inwestycji, zwłaszcza kolejowych, których realizacji nie ujęto w projekcie dokumentu. Ponadto w uwagach były obecne także postulaty związane z aspektami organizacyjnymi, które nie są płaszczyzną dla jakiejś dedykowany jest przedmiotowy dokument.

W wyniku złożonych uwag nie było potrzeby dokonywania zmian w treści Regionalnego planu transportowego województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2021-2027.

5. Wyniki postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko

Pod pojęciem „transgraniczne oddziaływanie na środowisko” należy rozumieć, zgodnie z art. 104 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko: stwierdzenie możliwości znaczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko w wyniku realizacji projektu dokumentu, pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na teren innego państwa. Z uwagi na geograficzne położenie województwa kujawsko-pomorskiego w środkowej części kraju i znacznych odległości od granic Rzeczypospolitej Polskiej, nie wystąpiła konieczność przeprowadzenia postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko ustaleń RPT (województwo nie ma charakteru przygranicznego).

6. Propozycje dotyczące metod i częstotliwości przeprowadzania monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.

W związku z opracowaniem Regionalnego Planu Transportowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2021-2027 istotne będzie regularne prowadzenie okresowego monitoringu, weryfikującego stopień realizacji projektów wskazywanych w dokumencie. Cykliczny nadzór nad wprowadzanymi interwencjami ma także służyć analizie ewentualnego oddziaływania na elementy środowiska. Monitoring będzie prowadzony poprzez coroczne sporządzanie Raportu rocznego z realizacji ustaleń Regionalnego Planu Transportowego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2021-2027, w terminie do 31 marca roku następującego po roku raportowanym. Kolejnym krokiem będzie przedstawienie raportu Zarządowi Województwa do 31 maja roku następującego po roku analizowanym. W przypadku braku możliwości sporządzenia raportu w wyznaczonym terminie (np. z powodu braku dostępu do aktualnych danych), raport powinien być opracowany w jak najszybszym możliwym terminie.

Coroczny raport powinien uwzględniać aktualny stan wskaźników wyodrębnionych w Tabeli 67 w RPT 2021-2027 wraz ze stanem za lata poprzednie, wynikającym z wcześniej sporządzanych raportów. Poniżej wskazano na analizowane cechy i zaznaczono kolorem zielonym te, które uznano za istotne z punktu oceny wpływu planowanych projektów na środowisko. Wpływ ten w szczególności będzie dotyczył poprawy bezpieczeństwa mieszkańców regionu, poprzez przebudowę miejsc niebezpiecznych i ograniczenie w ich obrębie liczby zdarzeń drogowych. Na podstawie analizowanych cech będzie można również ocenić wpływ inwestycji na powietrze. Poprawa jakości powietrza oraz redukcja hałasu powinna nastąpić w wyniku przewidywanego zmniejszenia natężenia ruchu w miejscowościach, dla których zrealizowano obwodnice, ale także poprzez rozbudowę regionalnego taboru kolejowego o nowe zeroemisyjne pojazdy elektryczne oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności komunikacji zbiorowej dla mieszkańców województwa. Ponadto założono, że sprawozdanie powinno obejmować opis działań prowadzonych w związku z projektami planowanymi do realizacji do roku 2030 zapisanymi w RPT 2021-2027 wraz z dostrzeżonym ryzykiem oraz rekomendacjami dla Zarządu Województwa w zakresie usprawnienia ich realizacji. Jeśli zajdzie taka konieczność to raport powinien także zawierać rekomendacje dla Zarządu Województwa odnośnie opracowania bardziej szczegółowych analiz, mogących potwierdzić wnioski zawarte w raporcie. Do systemu monitorowania etapów realizacji ustaleń RPT 2021-2027 można uzupełniająco wykorzystywać również analizy dotyczące stanu rozwoju infrastruktury transportu oraz funkcjonowania transportu na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego, wykonywane przez organy administracji samorządowej.

Tabela 8. Wskaźniki monitorujące realizację działań wskazane w projekcie RPT 2021-2027

Nr	Analizowana cecha
Działanie nr 1: Poprawa poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego w miejscach niebezpiecznych ze szczególnym uwzględnieniem niechronionych użytkowników dróg	
1	Liczba przebudowanych miejsc niebezpiecznych
2	Liczba zdarzeń drogowych jakie miały miejsce w obrębie miejsc niebezpiecznych (suma trzyletnia)
3	Liczba zabitych w wypadkach drogowych
4	Liczba ciężko rannych w wypadkach drogowych
Działanie nr 2: Wyprowadzanie ruchu tranzytowego z miejscowości	
5	Liczba zrealizowanych obwodnic w ciągu dróg wojewódzkich
6	Skala ruchu tranzytowego wyprowadzonego z miejscowości (suma ubytków natężenia ruchu)
7	Skala redukcji emisji CO ₂ ze źródeł transportowych w miejscowościach z wyprowadzonym ruchem tranzytowym
Działanie nr 3: Zwiększenie efektywności taboru w regionalnym transporcie publicznym	
8	Liczba nowych pojazdów kolejowych należących do organizatora transportu regionalnego
9	Udział pojazdów szynowych spełniających czteroscenariuszową normę bezpieczeństwa (norma En 15227) [w %]
10	Emisja całkowita CO ₂ z systemu transportowego kolei regionalnej [kgCO ₂ /pocmk]
Działanie nr 4: Usprawnienie zarządzania i finansowania regionalnego transportu publicznego	
11	Uchwalona aktualizacja zapisów PZRPTZdWKP (tak/nie)
12	Wysokość wydatków budżetowych samorządów powiatowych na lokalny transport publiczny na mieszkańca (pozycja 60004 wydatków; dotyczy powiatów poza miastami na prawach powiatu)
Działanie nr 5: Budowa systemu regionalnego transportu publicznego wg założeń systemu 60/90	
13	Liczba miast powiatowych z minimalnym poziomem dostępności za pomocą środków transportu publicznego do Bydgoszczy lub Torunia (co najmniej 10 połączeń dla jednego z tych miast)
14	Liczba miast powiatowych niespełniających warunku dostępności do Bydgoszczy i/lub Torunia za pomocą transportu publicznego w ciągu 60 minut - w dniu roboczym w ciągu doby warunek musi być spełniony przez co najmniej 2 połączenia, przy czym co najmniej 1 umożliwia dojazd przed godziną 8.00
15	Udział obwodów spisowych, w których dostępny jest powiatowy lub wojewódzki transport publiczny (dotyczy obwodów spisowych poza miastami na prawach powiatu) [w %]
16	Roczna suma ulgowych biletów miesięcznych rozliczana w krajowym transporcie autobusowym
17	Liczba pasażerów odprawionych w kolejowym transporcie regionalnym i aglomeracyjnym [w tys.]
18	Liczba węzłów przesiadkowych, na których zapewnione jest skomunikowanie poszczególnych etapów podróży w publicznym transporcie zbiorowym umożliwiając podróż z miejscowości do Bydgoszczy lub Torunia przy czasie transferu między środkami transportu nieprzekraczającym 20 minut w liczbie co najmniej pięciu kursów w dniu roboczym
Działanie nr 6: Odpowiednie utrzymanie i stopniowa poprawa standardu infrastrukturalnego dróg wojewódzkich	
19	Odsetek długości dróg wojewódzkich zaliczonych do kategorii dróg kluczowych dla funkcjonowania województwa znajdujących się w stanie dobrym (A) lub zadowalającym (B) [w %]
20	Suma długości odcinków dróg wojewódzkich, na których w danym roku zakończono prace mające na celu poprawę stanu nawierzchni
21	Roczna suma kosztów przeznaczona na finansowanie bieżącego utrzymania dróg wojewódzkich
22	Liczba punktów ładowania lub tankowania pojazdów w województwie w ramach infrastruktury paliw alternatywnych

Źródło: fragment tabeli nr 67 z projektu RPT 2021-2027

Jednocześnie zwraca się uwagę, że RPT 2021-2027 zakłada podjęcie 7 działań mających służyć realizacji wyznaczonych 5 celów szczegółowych (strona 203 dokumentu). W przywoływanej powyżej tabeli zawarto jednak tylko 6 działań, którym przypisano wskaźniki monitorujące realizację dokumentu. Zakłada się, że wskaźnik oznaczony jako 22: Liczba punktów ładowania lub tankowania pojazdów w województwie w ramach infrastruktury paliw alternatywnych powinien być wskaźnikiem monitorującym postępy w realizacji działania 7: Rozwój infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów bezemisyjnych przy ciągach drogowych TEN-T oraz w węzłach miejskich sieci TEN-T.

Według Planu realizacji ustaleń Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do 2030 roku – Strategia Przyspieszenia 2030+ za monitorowanie stanu realizacji działań zawartych w RPT oraz za sporządzanie cyklicznych raportów odpowiedzialny będzie Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Analizy wykonywane będą przez właściwy kompetencyjnie departament Urzędu Marszałkowskiego oraz jednostki samorządu województwa (zwłaszcza Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego) przy współpracy departamentów i jednostek merytorycznie odpowiedzialnych za ustalenia zawarte w dokumencie.

Analizowane cechy mają w szczególności służyć monitorowaniu stopnia realizacji projektów planowanych do realizacji do roku 2030. Z uwagi na fakt, że dokument nie zawiera konkretnych miejsc lokalizacji inwestycji trudno ocenić ich faktyczny bezpośredni wpływ na środowisko.

Ma to szczególne znaczenie w przypadku budowy obwodnic miast i miejscowości, czyli inwestycji liniowych, realizowanych w nowym śladzie. Dokument wskazuje jedynie miasta i miejscowości, które takich rozwiązań wymagają. W przeprowadzonej analizie oddziaływań planowanych przedsięwzięć na środowiskowo stwierdzono, że występujące oddziaływania będą miały przede wszystkim charakter lokalny i związane będą bezpośrednio z miejscem realizacji inwestycji. Nie przewiduje się oddziaływań, które miałyby wpływ na środowisko całego regionu. W związku z tym monitoring parametrów środowiskowych prowadzony dla całego obszaru województwa nie odzwierciedlałby zjawisk wynikających z realizacji poszczególnych projektów i ich wpływu na środowisko.

Z tego względu wskazuje się na znaczenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przeprowadzanej dla planowanych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

W szczególności dotyczyć będzie to wskazywanych w RPT i planowanych do realizacji do roku 2030 obwodnic miejscowości. Jak wykazano w analizie oddziaływania projektów na poszczególne komponenty środowiska to właśnie dla tej grupy inwestycji prognozowane jest występowanie znaczących negatywnych oddziaływań, zwłaszcza na powierzchnię ziemi, wody, zasoby naturalne czy rośliny i zwierzęta. Dla takich inwestycji, w ramach przeprowadzanej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, przygotowane zostaną raporty o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Jednym z elementów, który powinien być zawarty w ww. raporcie jest, zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt 16 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko jest przedstawienie propozycji monitoringu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na etapie jego realizacji i eksploatacji lub użytkowania, w szczególności na formy ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w tym na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000, oraz ciągłość łączących je korytarzy ekologicznych, oraz informacje o dostępnych wynikach innego monitoringu, które mogą mieć znaczenie dla ustalenia obowiązków w tym zakresie.