

Uzasadnienie zawierające informację o udziale społeczeństwa w postępowaniu w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko Regionalnego planu transportowego województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2021-2027 wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko

Podstawę prawną sporządzenia uzasadnienia stanowi art. 42 pkt 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 (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112).

Organ opracowujący projekt dokumentu, w myśl art. 54 ust. 2 ww. ustawy, zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.

Bez zbędnej zwłoki, zgodnie z art. 39, podaje do publicznej wiadomości informacje o:

- 1) przystąpieniu do opracowywania projektu dokumentu i o jego przedmiocie;
- 2) możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu;
- 3) możliwości składania uwag i wniosków;
- 4) sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie co najmniej 21-dniowy termin ich składania;
- 5) organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków;
- 6) postępowaniu w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, jeżeli jest prowadzone.

W ramach prac nad *Regionalnym planem transportowym województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2021-2027* (dalej: RPT) prowadzone były dwukrotnie konsultacje społeczne.

Pierwsze konsultacje zostały przeprowadzone do projektu *Regionalnego planu transportowego województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2021-2027* przyjętego uchwałą 19/742/22 z dnia 17 maja 2022 roku. Przeprowadzenie konsultacji społecznych dla projektu RPT nie było wówczas obligatoryjne z uwagi na brak dedykowanej dla tego dokumentu podstawy prawnej w polskim systemie legislacyjnym. Jednakże z uwagi na charakter tego dokumentu oraz rolę jaką będzie pełnił, wyrażono wolę przeprowadzenia konsultacji projektu RPT m.in. z jednostkami samorządu terytorialnego i partnerami społeczno-gospodarczymi. Konsultacje społecznie projektu RPT trwały od 27 maja 2022 r. do 4 lipca 2022 r. Jednocześnie w ramach konsultacji zaplanowano dwa spotkania konsultacyjne w dniach 15 czerwca 2022 r. i 22 czerwca 2022 r. W ramach konsultacji zgłoszono 68 uwag. Podsumowaniem konsultacji jest Raport z konsultacji społecznych projektu Regionalnego Planu Transportowego województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2021-2027.

Drugie konsultacje społeczne projektu RPT przeprowadzone zostały w trybie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. 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. 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. Istniała również możliwość zapoznania się z dokumentami będącymi przedmiotem konsultacji społecznych w toruńskim oddziale KPBPPiR.

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 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 żadna nie została uwzględniona.

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. Nie wszystkie zgłoszone uwagi były zasadne merytorycznie.

Wykaz zgłoszonych uwag oraz ich rozstrzygnięcie wraz z uzasadnieniem zostały zawarte w tabeli zamieszczonej poniżej.

Tabela. Zestawienie uwag zgłoszonych w konsultacjach społecznych prowadzonych dla projektu RPT wraz z prognozą oddziaływania na środowisko

Lp.	Część dokumentu (nr strony), do której odnosi się uwaga	Zgłaszający – typ i nazwa	Treść uwagi	Propozycja zmiany	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie uwagi	Uzasadnienie rozstrzygnięcia
1	4.2 Infrastruktura kolejowa strony 72-77;	osoba prywatna	Linia Kolejowa 207 jest pomijana w rozwoju pierwszoplanowy. Dotyczy to transportu pasażerskiego i towarowego.	Jest to jedyna linia na prawym brzegu Wisły łącząca województwo z portem w Elblągu i Trójmiastem.	LK 207 jest linią o znaczeniu państwowym. Przebiega przez tereny z przemysłem i rolnictwem. Jest alternatywą dla obciążonych linii 131 i 18 oraz Autostrady.	Uwaga nieuwzględniona	LK 207 została zmodernizowana adekwatnie do potrzeb. Do roku 2030 nie przewiduje się działań na ww. linii poza bieżącym utrzymaniem parametrów infrastruktury przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2	Mapa 19/str.82 Mapa 20/str. 83	osoba prywatna	LK 207 posiada infrastrukturę przeładunkową, pozostałości po cukrowni i place wiejskie.	Rozwój Cargo i transportu intermodalnego. Prosty łącznik między Terminalami w Kutnie, Braniewem i przyszłym w Elblągu.	Najkrótsza droga eksportu produktów z wschodniej części województwa.	Uwaga nieuwzględniona	j.w.
3	Mapa 33/str. 117	osoba prywatna	Dobowa wymiana pasażerska LK 207 i LK 18 są równe.	Dofinansowanie infrastruktury LK 207 i budowa LK 209 do Chełmna. Stacje przy nowych osadach. W/w LK tworzą szlak turystyczny: Toruń-Chełmno-Malbork-Zatoka Gdańska, oraz Elbląg.	Ekologiczny transport, krótką trasą niż autobusem. Rozwój turystyki, skomunikowanie z autobusami. Szybki dojazd nad Bałtyk.	Uwaga nieuwzględniona	LK 207 została zmodernizowana. Projekt RPT przewiduje działania w zakresie infrastruktury transportowej na terenie województwa do roku 2030. Działania dotyczące rozbudowy LK 209 w kierunku Chełmna w tym okresie nie są planowane.
4	Mapki 19/str.82 20/str. 83 33/str. 117	osoba prywatna	LK 27 znaczenie państwowe, jedyna równoległa do LK 18 do stołecznego województwa.	Przeniesienie stacji i przystanków do nowego osadnictwa gmin Lubicz i Obrowo. Trasą jeździły pociągi z Warszawy do Kołobrzegu.	Transport pasażerski koleją zamiast samochodami. Dalszy rozwój gmin. Prosta droga do stolicy państwa i województwa. Wzrost znaczenia LK.	Uwaga nieuwzględniona	LK 27 jest wykorzystywana do przewozów pasażerskich adekwatnie do istniejących potrzeb regionalnych. Organizacja transportu publicznego nie leży w zakresie zagadnień ujętych w RPT.

5	Cały rozdział o transporcie kolejowym	osoba prywatna	Polregio i Cargo alternatywą dla KDP i niezależność od jedynej magistrali, póki co, w województwie.	Znalezienie rezerwy finansowej na inwestycje na LK 207,209 i 27 do roku 2030.	Dbłość o LK lokalne i łączące z sąsiednimi województwami daje ogólny rozwój terenu.	Uwaga nieuwzględniona	LK 207 została zmodernizowana. Na LK 209 i LK 27 prowadzony jest ruch kolejowy. Do roku 2030 nie przewiduje się realizacji inwestycji na tych liniach. Organizacja transportu publicznego nie leży w zakresie zagadnień ujętych w RPT.
6	Cały dokument pn.: „Regionalny planu transportowego województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2021-2027” (RPT)	Prezydent Miasta Bydgoszczy	Dokument opiera się na nieaktualnych danych sprzed epidemii SARS-CoV, w szczególności dotyczy to danych o ruchu (np. podział przewozów autobusowych potoki pasażerskie na sieci kolejowej, liczba regionalnych połączeń kolejowych w województwie itd.), nakładach finansowych (np. na utrzymanie infrastruktury na drogach wojewódzkich i struktury kosztów, wartości inwestycji).	Należy uaktualnić <u>wszystkie</u> dane	Od momentu zakończenia epidemii obserwuje się przywrócenie ruchu do poziomu sprzed epidemii, a w wielu przypadkach wzrost. Rzetelność autorów i dokumentu wymaga posługiwania się aktualnymi lub ostatnimi dostępnymi danymi. W ten sposób zachowuje się logikę przyczynowo-skutkową i można przedstawiać strategię rozwoju województwa.	Uwaga nieuwzględniona	Projekt dokument był przygotowywany w uzgodnieniu z Komisją Europejską (KE). Prace były realizowane zgodnie z przyjętym harmonogramem. Z uwagi na pandemię COVID-19 nastąpiło zaburzenie działania transportu publicznego. W momencie przygotowywania diagnozy do dokumentu sytuacja transportowa województwa nie miała charakteru reprezentatywnego. Z tego względu bazowano na wcześniejszych danych dotyczących stanu systemu transportowego. Jednocześnie zaznacza się, że wykorzystanie takich danych na etapie diagnozy zostało zasugerowane przez przedstawicieli Komisji Europejskiej oraz ekspertów inicjatywy JASPERS. Projekt dokumentu został pozytywnie zaopiniowany przez KE. Zwraca się jednak uwagę, że zachowania transportowe mieszkańców regionu uległy i ulegają ciągłym zmianom, wynikającym m.in. ze zmian świadomości, m.in. upowszechnieniu elektromobilności

							czy sytuacji społeczno-gospodarczej. Jest to badane w ramach aktualnie przygotowywanych przez Województwo analiz. Jeśli zostaną dostrzeżone istotne przesłanki modyfikacji przyjętych ustaleń dokument zostanie zaktualizowany.
7	Rozdział 9.	Prezydent Miasta Bydgoszczy	Brak drogi wojewódzkiej nr 223 na liście obwodnic przeznaczonych do realizacji.	Włączenie obwodnicy Białych Błot w ciągu drogi DW 223 na listę obwodnic przeznaczonych do realizacji w latach 2021 - 2027	Na liście obwodnic realizowanych w ramach RPT brakuje Białych Błot. Sama miejscowość w 2023 roku miała 6044 mieszkańców (na 23690 mieszkańców gminy Białe Błota), a więc więcej niż cała gmina Lisewo, Łysomice, Radzyń Chełmiński czy Trląg, przez które w ciągu doby przejeżdża znacznie mniej pojazdów. Konieczność budowy obwodnicy miejscowości Białe Błota oraz problem negatywnego wpływu na mieszkańców hałasu, emisji szkodliwych gazów oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego była już podnoszona wielokrotnie. Analiza symulacyjna zakładająca wariantowy przebieg DW223 (przez miejscowość/obwodnica) była publikowana w 2023 na ogólnopolskim spotkaniu dot. modelowania ruchu w Warszawie. W wyniku tej symulacji rekomendowano wariant obwodnicy Białych Błot. Przebudowa istniejącej drogi (pkt 43 str. 247) nie rozwiąże problemu komunikacyjnego w tym miejscu.	Uwaga nieuwzględniona	Problem wyczerpania się przepustowości DW223 jest znany i jego brak w części kierunkowej RPT nie jest efektem jego negowania. RPT wydaje się wręcz podkreślać znaczenie tej drogi (por. rozdział 5.5). Dodatkowo, Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2030 – Strategia przyspieszenia 2030+, która jest dla RPT nadrzędnym dokumentem w swoich ustaleniach wprost decyduje o potrzebie rozwiązania sytuacji w obrębie DW223. Tym niemniej RPT ma za zadanie (wg KE) oceniać projekty infrastrukturalne, które cechują się odpowiednim poziomem tzw. dojrzałości projektowej, tzn. są już znane szczegóły inwestycji, pozwalające na przeprowadzenie dla danego projektu analizy scenariuszowo-prognostycznej. Dla DW223 nie funkcjonują jeszcze żadne konkretyzujące koncepcje realizacji projektu, które pozwoliłyby go ocenić pod kątem ekonomicznym, ruchowym czy środowiskowym.

8	12 – System monitorowania realizacji przedsięwzięć (str. 261)	Prezydent Miasta Bydgoszczy	Z listy opisującej elementy, jakie powinien zawierać raport roczny wynika, że tylko DW223 będzie monitorowana.	Należy objąć monitoringiem wszystkie realizowane przedsięwzięcia.		Uwaga nieuwzględniona	Z merytorycznego punktu widzenia uwaga jest niezasadna, gdyż wszystkie realizowane przedsięwzięcia są objęte systemem monitorowania. Jej zgłoszenie pozwoliło jednak na korektę błędnego odesłania do tabeli. Na stronie 261 wskazano, że Roczny raport powinien uwzględniać „określone w tabeli nr 45 wskaźniki”, zamiast: „określone w tabeli nr 67 wskaźniki”. W dokumencie skorygowano ww. błąd.
9	Tabela 67 (str. 262)	Prezydent Miasta Bydgoszczy	W działaniu nr 5 w pkt 13 i 14 należy usunąć słowo „lub” i zastąpić spójnikiem „i”	Tekst 13 wskaźnika: Liczba miast powiatowych z minimalnym poziomem dostępności za pomocą środków transportu publicznego do Bydgoszczy i Torunia. Tekst 14 wskaźnika: Liczba miast powiatowych niespełniających warunku dostępności do Bydgoszczy i 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 przez godz. 8.00.	Zaproponowany w projekcie test sugeruje, że wystarczy spełnić warunek tylko dla Bydgoszczy lub tylko dla Torunia. Wprowadzona korekta obliuguje do zapewnienia dostępności dla obu miast.	Uwaga nieuwzględniona	Wybierając wskaźniki monitorujące realizację RPT w zakresie „Budowy systemu regionalnego transportu publicznego wg założeń systemu 60/90” uwzględniono wskaźniki służące monitorowaniu tego zagadnienia przyjęte w Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2030 – Strategia przyspieszenia 2030+. Zostały one skonstruowane w taki sposób, że warunek dostępności za pomocą środków transportu publicznego wymagany jest do jednej ze stolic województwa – Bydgoszczy lub Torunia. Założono, że oba miasta jako ośrodki centralne oferują usługi na podobnym poziomie, a w związku z tym dostęp do nich powinien być zapewniony poprzez dostępność przynajmniej do jednej ze stolic województwa.

10	Str. 252 – budowa nabrzeża przeładunkowego w Solcu Kujawskim	Prezydent Miasta Bydgoszczy	Proszę o jednoznaczne określenie zamierzenia inwestycyjnego		W ogólnodostępnych wiadomościach można zidentyfikować dwa zamierzenia dotyczące budowy miejsca przeładunkowego w sąsiedztwie Solca Kujawskiego. Proszę o jednoznaczne określenie jakiego projektu to dotyczy: Platformy Multimodalnej Bydgoszczy - Solec Kujawski (Projekt COMBINE), czy samodzielnej inicjatywy gm. Solec Kujawski polegającej na budowie miejsca przeładunkowego.	Uwaga nieuwzględniona	Z uwagi na fakt, że w projekcie dokumentu wskazano miejsce lokalizacji nabrzeża przeładunkowego – we wschodniej części Solca Kujawskiego (760 km rzeki Wisły), zgłoszoną uwagę uważa się za niezasadną.
----	--	-----------------------------	---	--	---	-----------------------	---