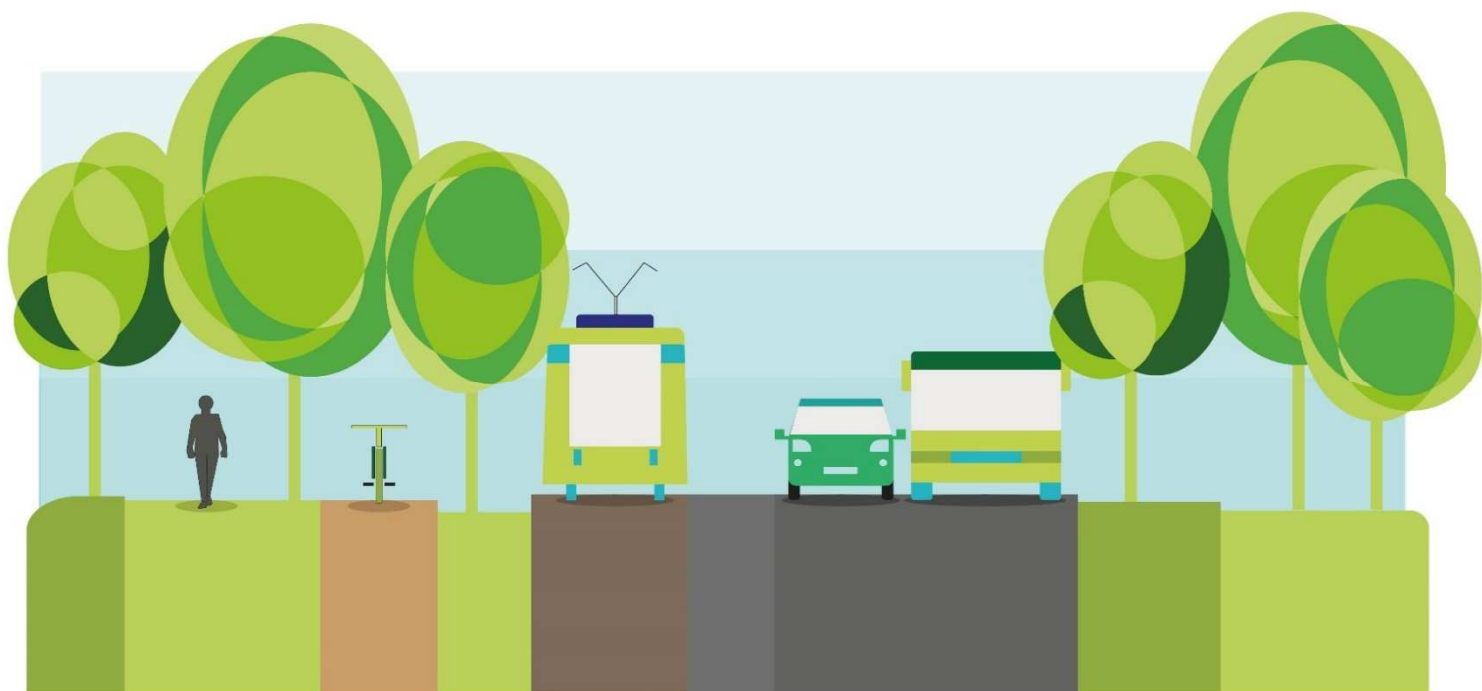




**MOFT**

# **PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO TORUNIA**

**PODSUMOWANIE STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO**



Październik 2023 r.

<b>ZAMAWIAJĄCY</b>	<b>Gmina Miasta Toruń</b> ul. Wały gen. Sikorskiego 8, 87-100 Toruń NIP: 879-000-10-14   REGON: 871118856
<b>WYKONAWCA</b>	<b>Multiconsult Polska Sp. z o.o.</b> ul. Bonifraterska 17, 00-203 Warszawa KRS 0000159007   NIP 5260009785   REGON 010212148
<b>PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO TORUNIA – PODSUMOWANIE STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO</b>	
<p><b>Zespół autorski:</b> Andrzej Krzyszczak – Dyrektor projektu Joanna Borzuchowska – Kierownik projektu Izabela Grudzińska – Kierownik zespołu autorskiego (spełnia wymagania z art. 74a ust. 2 ustawy OOŚ) Katarzyna Mieczkowska – Zastępca kierownika projektu Weronika Jaworska Paulina Sękulska</p> <p>Opracowanie graficzne: Marta Kocyła</p>	

## Spis treści

<b>1. Wprowadzenie.....</b>	<b>5</b>
1.1. Cel i zakres dokumentu.....	5
1.2. Ustalenia prognozy.....	8
<b>2. Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych .....</b>	<b>11</b>
<b>3. Sposób uwzględnienia w SUMP ustaleń zawartych w prognozie oddziaływania środowisko...12</b>	<b>12</b>
<b>4. Sposób uwzględnienia opinii właściwych organów.....13</b>	<b>13</b>
<b>5. Udział społeczeństwa .....</b>	<b>14</b>
5.1. Przebieg udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.....14	14
5.2. Uwagi i wnioski zgłoszone do SUMP i prognozy oraz korekty z tego wynikające.....15	15
<b>6. Postępowanie transgraniczne.....16</b>	<b>16</b>
<b>7. Sposób uwzględnienia w SUMP propozycji dotyczących metod i częstotliwości przeprowadzenia monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu.....17</b>	<b>17</b>

**Spis Załączników:**

Załącznik nr 1 Uzgodnienie organów co do zakresu i stopnia szczegółowości Prognozy

Załącznik nr 2 Opinie organów do SUMP i Prognozy

Załącznik nr 3 Wykaz uwag i odpowiedzi

# 1. Wprowadzenie

## 1.1. Cel i zakres dokumentu

Niniejsze podsumowanie zostało opracowane na podstawie art. 55 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 ze zm.), dalej ustawa OOŚ.

Zgodnie z tym przepisem, 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.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia, dalej SUMP dla MOFT jest dokumentem wyznaczającym ramy systemu zrównoważonej mobilności, który definiuje cele strategiczne oraz cele szczegółowe dla całego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia (MOFT) w perspektywie 2040 roku.

Miejski Obszar Funkcjonalny Torunia (MOFT) leży w centralnej części województwa kujawsko-pomorskiego. Składa się z 32 gmin, z czego 24 to gminy wiejskie, 7 to gminy miejskie oraz 1 miejsko-wiejska. Poza Toruniem, wszystkie z analizowanych gmin wchodzi w skład czterech powiatów: aleksandrowskiego, chełmińskiego, golubsko-dobrzyńskiego i toruńskiego.

Jego łączna powierzchnia wynosi 2961 km<sup>2</sup>, co stanowi 16,5% powierzchni województwa oraz 0,9% powierzchni kraju. Największym powiatem MOFT jest powiat toruński (1230 km<sup>2</sup>), natomiast najmniejszym powiat miasta Toruń (116 km<sup>2</sup>).

Na terenie MOFT funkcjonuje transport drogowy, szynowy (tramwajowy i kolejowy), wodny, rowerowy i pieszy. Z MOFT dostępne są wszystkie krajowe lotniska.

Transport drogowy, zarówno pasażerski jak i towarowy, jest zdecydowanie dominujący.

Główne cechy systemu transportowego MOFT:

- Niska dostępność komunikacji publicznej
- Niski stopień zintegrowania różnych środków transportu
- Niewykorzystany potencjał transportu szynowego
- Niski komfort podróżowania autobusami (zwłaszcza podmiejskimi)
- Niewykorzystany potencjał transportu rowerowego
- Niewystarczająca koordynacja ruchu drogowego i planów inwestycyjnych
- Brak połączeń obwodowych pomiędzy gminami MOFT
- Kongestia występująca w godzinach szczytu na głównych skrzyżowaniach MOFT

- Utrudnienia w ruchu pieszym
- Nieefektywna komunikacja (wymiana informacji) w zakresie komunikacji zbiorowej.

Wysoka jakość transportu publicznego wydaje się warunkiem koniecznym do osiągnięcia celu jakim jest zrównoważona mobilność. Oprócz odpowiedniego taboru i dostosowanej siatki połączeń, powinna nastąpić integracja wszystkich elementów, zarówno na polu organizacyjnym, taryfowym jak i informacyjnym.

W celu wypracowania optymalnych rozwiązań w ramach prac nad SUMP powstały 4 scenariusze rozwoju:

- Scenariusz 1: „Biznes jak zwykle” - będą realizowane wyłącznie działania, które zostały już zaplanowane przez poszczególnych członków MOFT, bez udziału Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Poszczególne jednostki samorządu terytorialnego będą realizowały swoją dotychczasową politykę rozwojową bez systemowego wdrażania koncepcji zrównoważonej mobilności;
- Scenariusz 2: „Rozwój Publicznego Transportu Zbiorowego” – będą realizowane wyłącznie działania nakierowane na rozwój publicznego transportu zbiorowego (autobusowego, tramwajowego i kolejowego), ruchu pieszego i rowerowego;
- Scenariusz 3: „Rozwój transportu indywidualnego” - Infrastruktura piesz i rowerowa nie będą w nim rozwijane, natomiast wprowadzone zostaną kolejne udogodnienia w ruchu samochodowym;
- Scenariusz 4: „Rekomendowany” – będzie rozwijany zarówno transport indywidualny jak i publiczny, przy jednoczesnym udziale działań mających na celu poprawę stanu środowiska.

SUMP formułuje 3 cele strategiczne:

1. Przestrzeń i infrastruktura na terenie MOFT są planowane w sposób spójny, systematyczny i sprzyjający zrównoważonej mobilności;
2. Publiczny transport zbiorowy jest atrakcyjny, dostępny dla każdego mieszkańca i stanowi podstawę systemu transportowego MOFT;
3. Wspólne i skuteczne zarządzanie systemem transportowym MOFT.

Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko SUMP dla MOFT rozpoczęła się, w myśl art. 53 ustawy OOŚ, uzgodnieniem zakresu i stopnia szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko. Uzgodnienia zawarto w Załączniku nr 1. Zakres Prognozy dla SUMP został uzgodniony z:

- Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (pismem z dnia 23 maja 2023 r. znak WOO.411.72.2023.KB), który uzgodnił zakres zgodny z art. 51 ust. 2 ustawy OOŚ, ze szczególnym uwzględnieniem opisu metod zastosowanych przy sporządzaniu prognozy, istniejących problemów ochrony środowiska, wpływu ustaleń planu na środowisko przyrodnicze, działań zapobiegawczych, oddziaływań skumulowanych oraz rozwiązań alternatywnych,
- Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Bydgoszczy (pismem z dnia 11 lipca 2023 r. znak NNZ.9022.4.53.2023), który uzgodnił zakres Prognozy zgodny z art. 51 ust. 2, stwierdzając, że w zakresie przewidywanych oddziaływań na ludzi ocena powinna obejmować narażenie na hałas, wibracje i zanieczyszczenia powietrza, zagrożenia dla ujęć wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi oraz zagrożenia dla wód podziemnych.

Następnie, zgodnie z art. 51 ust. 1 ustawy OOS, w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko opracowano Prognozę oddziaływania na środowisko jako dokument podsumowujący potencjalne oddziaływania celów i kierunków określonych w SUMP dla MOFT na środowisko.

Stopień szczegółowości analiz w Prognozie dostosowano do stopnia szczegółowości SUMP. Analizowany dokument nie wyznacza konkretnych inwestycji, ale wskazuje pakiety działań służących do utworzenia systemu zrównoważonej mobilności.

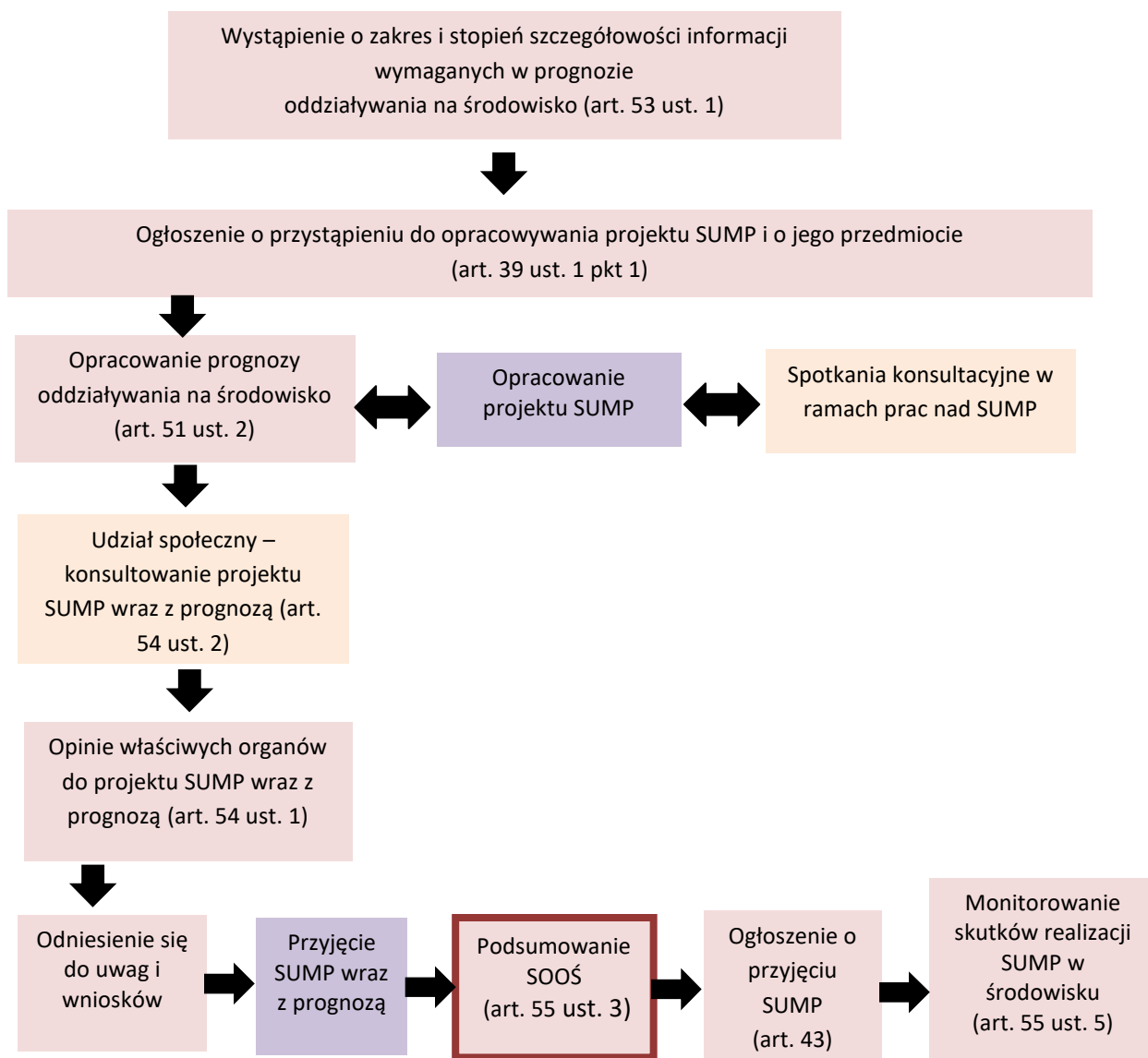
Następnie, zgodnie z art. 54 ust. 2 ustawy OOS Projekt SUMP dla MOFT wraz z Prognozą został poddany udziałowi społecznemu (szczegółowe informacje o wnioskach i uwagach zawarto w Załączniku nr 3) oraz zgodnie z art. 54 ust. 1 ustawy OOS, uzyskano opinie o obu dokumentach od następujących organów (opinie zawarto w Załączniku nr 2):

- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (pismo z dnia 5 października 2023 r. znak WOO.410.346.2023.MD1),
- Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy (pismo z dnia 22 września 2023 r. znak NNZ.9022.4.74.2023).

Po zakończeniu udziału społecznego i otrzymaniu ww. opinii, skorygowano projekt SUMP i Prognozę uwzględniając wnioski i uwagi. Szczegółowe informacje opisano w rozdziale 4 i 5. Zakres zmian i uzupełnień nie wymaga ponowienia procedury SOOS.

Poniżej przedstawiono ogólny schemat postępowania SOOS.

**RYSUNEK 1 SCHEMAT PROCEDURY STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO**



Źródło: Opracowanie własne.

## 1.2. Ustalenia prognozy

W ramach analiz, których wynikiem była Prognoza oddziaływania na środowisko SUMP dla MOFT, posłużono się kilkoma metodami, z których najbardziej istotną w ramach oceny merytorycznej zawartości SUMP i jego skutków w środowisku jest tzw. metoda "przez cele". W ramach tej metody w Prognozie oceniono wpływ planowanych pakietów działań na realizację strategicznych celów ochrony środowiska. Cele te zostały wskazane w innych, nadrzędnych względem SUMP dokumentach strategicznych oraz porozumieniach międzynarodowych. Autorzy Prognozy wyróżnili 9 strategicznych celów ochrony środowiska:

- Ochrona zdrowia i bezpieczeństwa ludzi;
- Ochrona bioróżnorodności;
- Wspieranie osiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód;
- Ochrona powietrza;



- Dążenie do neutralności klimatycznej i przygotowanie na zmiany klimatu;
- Ochrona powierzchni ziemi w tym gleb;
- Ochrona, a jeżeli to możliwe, poprawa walorów krajobrazowych;
- Ochrona dziedzictwa kulturowego;
- Cele społeczno-gospodarcze i ochrona dóbr materialnych o dużej wartości.

Tak określone cele ochrony środowiska obejmują swoim zakresem wszystkie elementy środowiska, które zgodnie z prawem powinny podlegać strategicznej ocenie oddziaływania, czyli: ludzi, różnorodność biologiczną, zwierzęta, rośliny, wodę, powietrze, powierzchnię ziemi, krajobraz, klimat, zasoby naturalne, zabytki i dobra materialne. Analiza wpływu na cele środowiska każdorazowo związana była z odpowiedziami na pytania weryfikujące i uwzględniające zagadnienia poruszane w uzgodnieniach Prognozy przez organy.

W prognozie odniesiono się również do potencjalnych oddziaływań skumulowanych, jakie mogą mieć miejsce w wyniku realizacji SUMP oraz wdrożenia innych dokumentów strategicznych, których kierunki i działania mogą mieć wpływ na środowisko na terenie województwa kujawsko – pomorskiego.

Prognoza została opracowana zgodnie z wymogami prawa co do zakresu tego typu dokumentu (art. 51 ust. 2 ustawy OOS) oraz biorąc pod uwagę uzgodnienia z właściwymi organami, stan współczesnej wiedzy, niepewności, a także stopień szczegółowości ocenianego dokumentu.

W wyniku przeprowadzonych analiz stwierdzono, że oceniany dokument wpisuje się w ideę rozwoju zrównoważonego i spełnia warunki braku znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko. Po przeprowadzeniu wieloaspektowej oceny wpływu dokumentu na środowisko nie zidentyfikowano oddziaływań uniemożliwiających przyjęcie SUMP dla MOFT. Zgodnie z ustawą OOS, przesłanką wykluczającą przyjęcie dokumentu jest stwierdzenie znacząco negatywnego oddziaływania ustaleń dokumentu na obszary Natura 2000. Żaden z pakietów działań, określonych w SUMP, nie będzie powodował konfliktów w realizacji celów środowiskowych poddanych analizie w ramach Prognozy. Charakter analizowanego dokumentu oraz wartości horyzontalne jakie niesie ze sobą SUMP, w tym ochrona środowiska i poprawa jego stanu, powodują, że proponowane pakiety działań, zarówno osobno jak i w połączeniu ze sobą, są w bilansie końcowym korzystne dla środowiska. Ich bezpośrednim efektem będzie zmiana modelu ruchu, a w konsekwencji poprawa stanu powietrza atmosferycznego i klimatu akustycznego MOFT. Efektem wtórnym będzie zbliżenie do neutralności klimatycznej. Koncepcja miasta gąbki, która stanowi tło wszystkich działań przewidzianych w SUMP, wzmocni powyższe pozytywne skutki, zwłaszcza w kontekście klimatu. Wtórnym efektem wszystkich działań będzie znacząca poprawa warunków życia mieszkańców MOFT.

Analizy przeprowadzone w Prognozie doprowadziły do następujących wniosków:

- Wpływ na ochronę zdrowia i bezpieczeństwa ludzi, będzie przede wszystkim pozytywny i będzie efektem realizacji szeregu działań przewidzianych w SUMP; do najważniejszych z nich należy rozwój sieci dróg rowerowych i infrastruktury pomocniczej, poprawa warunków ruchu drogowego, wyprowadzenie ruchu samochodowego z miast, rozwój transportu szynowego; dla ochrony terenów chronionych akustycznie, zaplanowane zostaną odpowiednie środki minimalizujące zgodnie z obowiązującymi procedurami i przepisami prawa;
- Wpływ na ochronę bioróżnorodności będzie miał miejsce przede wszystkim podczas budowy i funkcjonowania nowych ciągów komunikacyjnych, czyli obwodnic miast i linii kolejowych; możliwa konieczność stosowania działań minimalizujących; z Prognozy wynika,

- że kierunki i cele zaproponowane w SUMP dla MOFT nie wpłyną znacząco negatywnie na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 i spójność sieci Natura 2000; szczegółowe analizy będą wykonywane na dalszych etapach przygotowania konkretnych inwestycji i w razie konieczności wdrożone zostaną odpowiednie środki zapobiegawcze i minimalizujące;
- Wpływ na osiągnięcie celów środowiskowych dla wód nie będzie znaczący i podobnie jak w przypadku bioróżnorodności będzie związany z budową nowej infrastruktury (drogi, parkingi buforowe, węzły przesiadkowe);
  - Ochrona powietrza, jako jedna z horyzontalnych wartości SUMP, nie będzie zagrożona, a nawet nastąpi poprawa warunków aerosanitarnych. Większość działań jest bowiem nakierowana na ograniczenie zanieczyszczeń do powietrza;
  - Podobnie jak w przypadku powietrza, dążenie do neutralności klimatycznej jest niejako celem horyzontalnym dokumentu i wszystkie działania w sposób bezpośredni, pośredni lub wtórny przyczyniają się do jego osiągnięcia. Jednocześnie sektor transportu musi się przygotować na spodziewane zmiany klimatu, w szczególności na takie zdarzenia jak: nawałne deszcze i powodzie błyskawiczne, gwałtowne podmuchy wiatru, wyładowania atmosferyczne, wysokie temperatury, przedłużające się fale mrozów oraz intensywne opady śniegu;
  - Planowany w SUMP system zrównoważonego transportu nie będzie mieć znaczącego negatywnego oddziaływania na powierzchnię terenu i gleby. Planowany rozwój transportu w zakresie wpływu na gleby i powierzchnię terenu przede wszystkim będzie związany ze wzrostem zajętości terenów, a nie degradacją chemiczną, fizyczną czy biologiczną gleb;
  - Na strukturę krajobrazu największy wpływ mają poziome obiekty zajmujące znaczne powierzchnie, takie jak m.in. obwodnice miast, linie kolejowe, linie tramwajowe. Z kolei na oddziaływanie wizualne wpływają obiekty kubaturowe zajmujące mniejsze powierzchnie, takie jak parkingi, zwłaszcza wielokondygnacyjne, węzły przesiadkowe. Pozytywny wpływ na krajobraz będą miały działania towarzyszące budowie nowej infrastruktury, polegające na ochronie istniejącej zieleni, zwłaszcza drzew oraz tworzeniu nowej;
  - Rozwój transportu może wpływać na dziedzictwo kulturowe przede wszystkim w sposób pośredni, ponieważ należy założyć, że efekty bezpośrednie będą eliminowane na etapie planowania i projektowania poszczególnych inwestycji. Obiekty zlokalizowane na terenie MOFT posiadają unikatową wartość historyczną dla całego kraju i z tego względu należy unikać bezpośrednich ingerencji. Skutki pośrednie, takie jak zanieczyszczenie powietrza i wibracje, mogą wystąpić na etapie wykonywania robót budowlanych i mogą wymagać zastosowania działań osłonowych;
  - Największą korzyścią społeczno-gospodarczą realizacji SUMP będzie zmniejszenie wykluczenia komunikacyjnego, poprawa dostępności szeroko rozumianych usług oraz miejsc pracy, a także szansa na większy rozwój turystyki i rekreacji.

## 2. Uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu w odniesieniu do rozpatrywanych rozwiązań alternatywnych

Zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt. 3 lit. b) ustawy OÖS prognoza oddziaływania na środowisko przedstawia, biorąc pod uwagę cele i geograficzny zasięg dokumentu oraz cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru – rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych, w tym wskazania napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy.

W Prognozie oddziaływania na środowisko SUMP przedstawione zostały rozważane w SUMP scenariusze rozwoju oraz ich skutki środowiskowe. Wykazano w ten sposób, że zarówno brak realizacji SUMP, jak i jego realizacja w oparciu o scenariusze (2 i 3) przyznające pierwszeństwo potrzebom wybranych grup społecznych (niezależnie których), znacząco utrudni albo wręcz nie pozwoli na osiągnięcie celu jakim jest stworzenie systemu zrównoważonej mobilności. Analizy też pozwoliły na wypracowanie wniosku, iż zaproponowany w SUMP scenariusz 4 – Rekomendowany, jest optymalny pod względem realizacji wizji systemu zrównoważonej mobilności, w tym także poprawy stanu środowiska.

### **3. Sposób uwzględnienia w SUMP ustaleń zawartych w prognozie oddziaływania środowisko**

Ze względu na zasadę horyzontalną, przyjętą w SUMP, jaką jest ochrona środowiska i wynikający z tego pro środowiskowy charakter większości działań wskazanych do realizacji w Planie, a także rodzaj zidentyfikowanych oddziaływań na poszczególne cele ochrony środowiska, dokument nie wymagał zmiany pod kątem ustaleń zawartych w Prognozie w odniesieniu do celów, kierunków interwencji i działań, co zostało szczerzej opisane w rozdziale 1.2.

Dokument SUMP przewiduje szereg działań, również infrastrukturalnych, pozwalających na ograniczenie wpływu transportu na środowisko i warunki życia ludzi. Dodatkowo, w Prognozie sformułowano szereg działań prowadzących do osiągnięcia określonych korzyści środowiskowych, które znajdują swoje odzwierciedlenie w poszczególnych działaniach SUMP. Działania te koncentrują się na tworzeniu i wzmacnianiu warunków do wykorzystania zdolności samooczyszczania się środowiska, jako najskuteczniejszej metody walki z zanieczyszczeniami i innymi skutkami zmian antropogenicznych. Docelowo działania te przyniosą poprawę jakości powietrza oraz klimatu akustycznego obszaru objętego SUMP.

#### 4. Sposób uwzględnienia opinii właściwych organów

W ramach strategicznej oceny oddziaływania SUMP, na podstawie art. 54 ust. 1 ustawy OOS, pozyskano opinie właściwych organów, tj. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy.

Otrzymane opinie stanowią Załącznik nr 2 do Podsumowania.

Obydwa organy pozytywnie zaopiniowały projekt SUMP dla MOFT wraz z Prognozą.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy stwierdził, że przedstawione działania nie stanowią zagrożenia dla środowiska przyrodniczego, w szczególności form ochrony przyrody, znajdujących się na terenie objętym Planem oraz uznał jego założenia za zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju.

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy uznał, że działania planowane do realizacji w ramach SUMP, w perspektywie długoterminowej wpłyną pozytywnie na zdrowie ludzi, jakość ich życia oraz poziom bezpieczeństwa drogowego.

## 5. Udział społeczeństwa

### 5.1. Przebieg udziału społeczeństwa w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko

W ramach prac nad dokumentem SUMP oraz strategiczną oceną oddziaływania na środowisko, przeprowadzono regionalne konsultacje społeczne, które trwały od 11 września do 2 października 2023 r. Konsultacje te stanowiły element udziału społecznego określonego w art. 29 – 32 oraz 39 – 43 ustawy OOŚ. Wszyscy zainteresowani mogli zapoznać się z ww. dokumentami tj. z projektem Planu oraz Prognozą oddziaływania na środowisko ww. dokumentu, a także mogli złożyć uwagi i wnioski do obu dokumentów. Umożliwiono następującą formę zapoznania się z dokumentami:

- wgląd do wersji papierowych i elektronicznych w siedzibie Urzędu Miasta Torunia Wydział Gospodarki Komunalnej przy ul. Legionów 220 w Toruniu (pokój nr 24), od poniedziałku do piątku w godz. od 09.00 do 15.00,
- wgląd do wersji elektronicznych zamieszczonych na stronie: [www.sump-torun.pl](http://www.sump-torun.pl)
- wgląd do wersji papierowych na spotkaniach konsultacyjnych, które odbyły się w:
  - Golubiu-Dobrzyniu – 19 września 2023 r.
  - Aleksandrowie Kujawskim – 21 września 2023 r.
  - Chełmnie – 25 września 2023 r.
  - Chełmży – 26 września 2023 r.
  - Toruniu – 27 września 2023 r.

Celem konsultacji społecznych było umożliwienie każdemu obywatelowi możliwości wyrażenia swojej opinii o tych dwóch dokumentach.

Obwieszczenie o przystąpieniu do konsultacji społecznych zostało zamieszczone na stronie Urzędu Miasta Gminy Toruń oraz w regionalnym dzienniku – Gazeta Wyborcza w dniu 8 września 2023 r.

Informacja dotycząca konsultacji społecznych została również zamieszczona na wielu portalach internetowych, m.in:

- <https://www.torun.pl/pl/powstaje-sump-dla-moft>
- <https://www.konsultacje.torun.pl/pl/konsultacja-w-sprawie-sump>
- <https://ciechocinek.pl/iii-tura-konsultacji-spoecznych-sump-dla-moft-oraz-konkurs-fotograficzny/>
- <https://torun.naszemiasto.pl/torun-trwaja-prace-nad-planem-zrownowazonej-mobilnosci/ar/c1-9176879>
- <https://www.torun.com.pl/93948/sump-dla-moft-jest-raport-diagnostyczno-strategiczny>
- <https://tylktorun.pl/informacje-z-urzedu-miasta/rusza-drugi-etap-konsultacji-sump-dla-moft/>
- <https://aleksandrow.pl/aktualnosci/przypominamy-o-trwajacej-iii-turze-konsultacji-spoecznych-sump-dla-moft.html>
- <https://bip.chelmno.ug.gov.pl/arttykul/503/8597/zapraszamy-do-udzialu-w-iii-turze-konsultacji-spoecznych-sump-dla-moft>

- <https://bip.stolno.com.pl/artypul/172/1533/konsultacje-spoleczne-planu-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej>

Zainteresowani mieli możliwość zgłaszania uwag w dowolnej formie. Dostępne opcje zostały wymienione poniżej:

- za pośrednictwem ankiety online zamieszczonej na stronie internetowej: [www.sump-torun.pl](http://www.sump-torun.pl);
- przesyłając drogą pocztową lub kurierem na adres Urzędu Miasta Torunia Wydział Gospodarki Komunalnej przy ul. Legionów 220 w Toruniu, bądź składając osobiście w wyżej wymienionej siedzibie UM Torunia;
- przesyłając pocztą elektroniczną na adres e-mail: [konsultacje\\_sump@multiconsult.com.pl](mailto:konsultacje_sump@multiconsult.com.pl);
- ustnie do protokołu w godzinach od 9.00- 15.00 w siedzibie Urzędu Miasta Torunia (jw.);
- podczas spotkań konsultacyjnych.

### Przebieg spotkań konsultacyjnych

W spotkaniach wzięło udział łącznie 35 osób – po 11 w Golubiu-Dobrzyniu i Aleksandrowie Kujawskim, 10 w Toruniu, 3 w Chełmnie. Niestety na spotkanie w Chełmży nie przyszła żadna osoba.

Każde ze spotkań przebiegało zgodnie z takim samym schematem. W pierwszej części spotkania prezentowany był projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Torunia (SUMP dla MOFT) oraz przygotowana dla niego Prognoza Oddziaływania na Środowisko. Prezentacje trwały około 60-90 minut. Po ich zakończeniu głos był oddawany przybyłym na spotkanie mieszkańcom i interesariuszom.

Warto podkreślić, że w trakcie prac nad projektem SUMP dla MOFT, na początkowym etapie prac nad dokumentem strategicznym, organizowane były spotkania konsultacyjne, dodatkowe względem wymagań określonych w ustawie OOS. Spotkania te pozwoliły na zebranie informacji na temat lokalnych uwarunkowań, potrzeb i ewentualnych ograniczeń.

### 5.2. Uwagi i wnioski zgłoszone do SUMP i prognozy oraz korekty z tego wynikające

Podczas konsultacji społecznych zainteresowani obywatele złożyli 23 uwagi i wnioski, z czego:

- za pośrednictwem ankiety online – 8 uwag;
- za pośrednictwem wiadomości e-mail – 1 pozytywna opinia i 5 wniosków;
- podczas spotkań konsultacyjnych – 9 wniosków.

Większość uwag i wniosków dotyczyła projektu SUMP, trzy uwagi skierowane były do zapisów Prognozy.

Szczegółowy wykaz uwag i wniosków oraz sposób ich rozpatrzenia prezentuje Załącznik nr 3.

## 6. Postępowanie transgraniczne

Ocena oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym dla planowanych przedsięwzięć mogących znacząco negatywnie oddziaływać na terytorium innego państwa, odbywa się na podstawie Konwencji z Espoo (Konwencja o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym sporządzona w Espoo 25 lutego 1991 r.). Jest to dokument prawa międzynarodowego, kształtujący zasady wykonywania ocen oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym i znajduje zastosowanie w przypadku, gdy jedno państwo planuje realizację przedsięwzięcia, którego oddziaływanie może wywołać potencjalnie odczuwalne skutki na terytorium drugiego państwa. Procedura transgraniczna polega na przeprowadzeniu pomiędzy państwami dialogu odnośnie potencjalnych oddziaływań transgranicznych inwestycji, w ramach którego państwa potencjalnie narażone na oddziaływanie mogą brać udział i wyrażać swoje stanowisko w procesie oceny oddziaływania na środowisko.

Konieczność przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym, zależy od wielu czynników. Należą do nich przede wszystkim:

- położenie planowanych inwestycji względem granic kraju,
- zakres i charakter planowanych działań
- rodzaj i skala potencjalnych oddziaływań na środowisko,
- zasięg przestrzenny potencjalnych oddziaływań,
- uwarunkowania środowiskowe terenów przygranicznych.

W powyższym kontekście należy stwierdzić, że położenie MOFT, z dala od granic kraju, a także ograniczony zakres i charakter planowanych działań, pozwalają stwierdzić, że zasięg negatywnych oddziaływań zamknie się w granicach państwa polskiego. Dotyczy to zarówno etapu realizacji inwestycji jak i ich funkcjonowania. Z powyższych względów, nie ma podstaw do uznania za konieczne przeprowadzenia transgranicznej oceny oddziaływania projektu SUMP dla MOFT.



## 7. Sposób uwzględnienia w SUMP propozycji dotyczących metod i częstotliwości przeprowadzenia monitoringu skutków realizacji postanowień dokumentu

Przeprowadzone w Prognozie analizy wpływu na środowisko celów i działań przewidzianych w SUMP, wskazują na działania infrastrukturalne, jako mogące generować największe negatywne oddziaływania, zwłaszcza w odniesieniu do środowiska przyrodniczego. Z tego względu uznaje się, że skutki działań polegających na budowie, rozbudowie oraz modernizacji infrastruktury transportowej, wymagają monitorowania. Pozostałe działania, mające charakter głównie organizacyjny, będą korzystne dla stanu środowiska, a ich skutki (widoczne również w części proponowanych działań monitoringowych) będą objęte systemem monitoringu i ewaluacji SUMP.

Ze względu na czas trwania procedur administracyjnych i okresów prowadzenia inwestycji, analiza skutków realizacji postanowień SUMP w zakresie oddziaływania na środowisko powinna być wykonana na początku 2026 r. z częstotliwością co 2 lata.

W celu wsparcia i uzupełnienia wspomnianego wyżej systemu monitoringu i ewaluacji SUMP w Prognozie zaproponowane zostały dodatkowe metody monitoringu skutków realizacji SUMP:

1. Gromadzenie i analiza wyników ocen oddziaływania na środowisko przeprowadzonych dla przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, realizowanych na podstawie ustaleń SUMP, w zakresie:
  - siedlisk przyrodniczych, w tym siedlisk będących przedmiotem ochrony obszarów Natura 2000 (powierzchnia zniszczeń),
  - chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów (ilość lub powierzchnia zniszczeń),
  - lasów (powierzchnia wycinki),
  - drzew przeznaczonych do wycinki poza lasami (ilość lub powierzchnia),
  - pomników przyrody (ilość zniszczonych),
  - obszarów chronionych (długość przecięć, powierzchnia ingerencji),
  - korytarzy ekologicznych (długość przecięć),
  - kompensacji przyrodniczych (rodzaj, ilość lub powierzchnia)
  - dziedzictwa kulturowego (ilość lub powierzchnia obiektów w zasięgu oddziaływań),
  - ekranów akustycznych (długość).
2. Gromadzenie i analiza wyników ewentualnych analiz porealizacyjnych dla przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, realizowanych na podstawie ustaleń SUMP, w zakresie:
  - stwierdzonych przekroczeń charakteru i rodzaju rzeczywistego oddziaływania na środowisko, względem ustaleń zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
3. Gromadzenie i analiza wyników Państwowego Monitoringu Środowiska w zakresie:
  - stanu powietrza atmosferycznego na terenie MOFT (liczba dni z przekroczeniami wartości dopuszczalnych),
  - stanu klimatu akustycznego na terenie MOFT (liczba mieszkańców w zasięgu ponadnormatywnego hałasu).
4. Gromadzenie i analiza danych meteorologicznych, w zakresie:
  - temperatury powietrza (średnia miesięczna),

- wilgotności powietrza (średnia miesięczna).

Wyniki monitoringu poszczególnych elementów środowiska, z pewnością będą obejmowały skutki wzajemnego oddziaływania szeregu przedsięwzięć, nie tylko realizowanych w ramach SUMP. Dlatego planując i prowadząc działania monitoringowe należy zadbać o ich koordynację z pozostałymi podmiotami odpowiedzialnymi za monitoring, wynikający z innych dokumentów strategicznych oraz każdorazowo dokonywać oceny źródeł zmian w środowisku.