

Uzasadnienie do obwieszczenia o odstąpieniu od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, zawierające informacje o uwarunkowaniach, o których mowa w art. 49 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 2018 r., poz. 2081, z późn. zm) (dalej zwaną ustawą ooś)

Inowrocław przygotował Strategię rozwoju elektromobilności - dokument, którego celem jest ocena aktualnego stanu transportu lokalnego w zakresie elektromobilności oraz wskazanie wizji jego rozwoju. Przygotowanie opracowania zostało sfinansowane ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w ramach programu priorytetowego GEPARD II – transport niskoemisyjny, część 2 Strategia rozwoju elektromobilności. Założeniem Strategii jest promocja elektromobilności, a w rezultacie jej przygotowania określone zostaną kierunki działań inwestycyjnych, prowadzące do upowszechnienia stosowania pojazdów elektrycznych, zarówno w transporcie prywatnym jak i publicznym.

Projekt „Strategii rozwoju elektromobilności dla miasta Inowrocławia”, w związku z art. 46 ust.1 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 2018 r., poz. 2081, z późn. zm.) kwalifikuje się, jako projekt dokumentu - polityki, strategii, planu i programu w dziedzinie przemysłu, energetyki, **transportu**, telekomunikacji, gospodarki wodnej, gospodarki odpadami, leśnictwa, rolnictwa, rybołówstwa, turystyki i wykorzystywania terenu.

Ze względu na fakt, iż ów projekt dokumentu dodatkowo spełnia przesłanki wynikające z art. 48 ust. 3, na podstawie art. 48 ust. 1 Prezydent Miasta Inowrocławia złożył wniosek o uzgodnienie odstąpienia od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu pn. „Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta Inowrocławia”.

W odpowiedzi:

- Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pismem nr WOO.410.74.2020.AT z dnia 19 marca 2020 r. uzgodnił odstąpienie od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu przedmiotowego dokumentu,
- Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy pismem nr NNZ.9022.1.105.2020 z dnia 13 marca 2020 r. uzgodnił możliwość odstąpienia od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu przedmiotowego dokumentu.

Poniżej wskazane zostały uwarunkowania wynikające z art. 49 ustawy ooś.

Ocena uwarunkowań:

1. Charakter działań przewidzianych w projekcie dokumentu „Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta Inowrocławia”:

Głównym zadaniem Strategii jest wyznaczenie kierunków rozwoju segmentu elektromobilności w systemie transportowym miasta.

W zakresie wyznaczonych celów, Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta Inowrocławia wyznacza 3 cele strategiczne oraz 2 cele operacyjne:

1. Osiągnięcie do 2028 r. min. 30% udziału autobusów elektrycznych w taborze transportu publicznego – jako cel strategiczny 1 (CS.1)

2. Osiągnięcie do 2025 r. min. 30% udziału pojazdów elektrycznych służących we flocie pojazdów Urzędu Miejskiego oraz pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów wykorzystywanych przy wykonywaniu zadań publicznych gminy – jako cel strategiczny 2 (CS.2)
3. Wspieranie rozwoju infrastruktury umożliwiającej korzystanie w transporcie z pojazdów o napędzie alternatywnym – jako cel strategiczny 3 (CS.3)
4. Wzbudzenie zainteresowania społecznego elektromobilnością oraz podniesienie świadomości ekologicznej w celu indukcji zmian w zachowaniach komunikacyjnych mieszkańców oraz wygenerowanie pozytywnych skutków dla środowiska naturalnego i tkanki miejskiej – jako cel operacyjny 1 (CO.1)
5. Powołanie zespołu d.s. wdrażania elektromobilności, jako komórki koordynującej wdrażanie celów strategii – jako cel operacyjny 2 (CO.2)

a) stopień, w jakim dokument ustala ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć, w odniesieniu do usytuowania, rodzaju i skali tych przedsięwzięć:

W dalszej części przedstawiono opis zadań umożliwiający ocenę stopnia, w jakim dokument ustala ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć w odniesieniu do usytuowania, rodzaju i skali tych przedsięwzięć oraz oceniono potencjalne oddziaływanie na środowisko, z uwzględnieniem zakresu danego przedsięwzięcia, w oparciu o Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

W zakresie wyznaczonych kierunków działań, mieszczą się następujące planowane przedsięwzięcia:

Budowa instalacji fotowoltaicznej dla potrzeb wolnego ładowania autobusów miejskich

W ramach zadania planuje się budowę instalacji fotowoltaicznej na terenach MPK w Inowrocławiu, Miasta Inowrocławia lub innym terenie należącym do Miasta Inowrocławia, która będzie służyć m.in. do ładowania autobusów miejskich. Instalacja będzie zasilać ładowarki typu „wolnego”. Tego typu ładowarki znajdują zastosowanie głównie na zajezdniach, gdzie mogą przez wiele godzin dostarczać energię do pojazdu, który nie bierze udziału w ruchu miejskim. Instalacja będzie zintegrowana z magazynem energii, aby zapewnić możliwość korzystania z niej w nocy. Inwestycja niesie za sobą niezmiernie korzyści ekologiczne, a dodatkowo wpłynie korzystnie na wizerunek MPK, jako nowoczesnej i ekologicznej spółki miejskiej. Planowane lata realizacji dla działania to 2021-2027.

Wykonanie instalacji fotowoltaicznej na cele wolnego ładowania autobusów miejskich nie będzie docelowo miało miejsca na obszarach objętych formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, lub w otulinach form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–3 tej ustawy, a także nie będzie przekraczało terenu o powierzchni większej niż 1 hektar.

W związku z powyższym, ocenia się, iż przedsięwzięcie związane z budową instalacji fotowoltaicznej dla potrzeb wolnego ładowania autobusów miejskich nie będzie w przypadku jego realizacji znacząco oddziaływać na środowisko.

Zakup ekologicznych autobusów zasilanych CNG oraz autobusów elektrycznych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania na terenie bazy MPK

W latach 2022-2030 planuje się zakup co najmniej 8 ekologicznych autobusów zasilanych na sprężony gaz ziemny (CNG) oraz zakup co najmniej 4 ekologicznych autobusów elektrycznych. Zakup pojazdów elektrycznych niesie za sobą konieczność zakupu niezbędnej infrastruktury, dlatego też wraz z autobusami zostaną zakupione dodatkowe ładowarki, które zostaną umieszczone na terenie bazy pojazdów MPK w Inowrocławiu lub na innym terenie Miasta Inowrocławia. Wszystkie autobusy spełniać będą najwyższe standardy, m.in. będą to pojazdy niskopodłogowe, dostosowane do osób z niepełnosprawnościami, wyposażone w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej, monitoring całopojazdowy, tablice kierunkowe oraz system biletu elektronicznego.

W zakresie instalacji do dystrybucji gazu sprężonego do celów napełniania zbiorników autobusów miejskich, zadanie, nie będzie wiązało się z wydobyciem gazu ziemnego, a sprężony gaz będzie pochodził bezpośrednio z istniejącej na bazie MPK sieci gazowej.

Obecnie na terenie zajezdni istnieje już stacja ładowania CNG, która służy do tankowania gazem pięciu autobusów wchodzących w skład taboru MPK.

W związku z powyższym, oraz ze względu na fakt, iż stacje paliw gazu płynnego lub sprężonego, jako instalacje do dystrybucji nie są przedsięwzięciem mogącym potencjalnie oddziaływać na środowisko, ocenia się, iż przedsięwzięcie związane z zakupem pojazdów wraz z dostosowaniem niezbędnej infrastruktury, nie będzie w przypadku jego realizacji znacząco oddziaływać na środowisko.

W przypadku zakupu dodatkowych ładowarek do ładowania autobusów elektrycznych, zakłada się wykorzystanie istniejącej infrastruktury energetycznej. Ocenia się, iż przedsięwzięcie związane z budową instalacji fotowoltaicznej dla potrzeb ładowania autobusów miejskich nie będzie w przypadku jego realizacji znacząco oddziaływać na środowisko.

Przebudowa infrastruktury drogowej oraz przebudowa i modernizacja infrastruktury transportu publicznego w celu nadania priorytetu transportowi publicznemu

Z perspektywy publicznego transportu zbiorowego istotne jest nie tylko zapewnienie odpowiedniej floty nowoczesnych pojazdów, ale również dobrze zorganizowanej infrastruktury, którą zarówno pojazdy jak i podróżni będą wykorzystywać. Planowane w tym zakresie zadanie składa się z kilku części i swoim zakresem obejmuje:

- rozbudowę i przebudowę ulic do obsługi autobusów elektrycznych i autobusów zasilanych CNG, przebudowę skrzyżowań wraz z sygnalizacją świetlną, w celu nadania priorytetu komunikacji publicznej oraz przebudowę dróg pod kątem pasów skrętu dla autobusów;
- przebudowę i modernizację peronów, przystanków, wiat przystankowych, utworzenie systemu komunikacji dla podróżnych;
- utworzenie systemu kierowania ruchem na drogach.

Zadanie, dzięki wykorzystaniu technologii informacyjno-komunikacyjnych przyczyni się do zwiększenia wydajności infrastruktury miejskiej oraz interaktywności i znakomicie wpisuje się w ideę Smart City. Ponadto nadanie priorytetu transportowi publicznemu przyczyni się bezpośrednio do zwiększenia prędkości komunikacyjnych autobusów oraz ich punktualności.

Na etapie przygotowania dokumentu Strategii nie jest możliwe wskazanie dokładnej lokalizacji dla potencjalnych przedsięwzięć oraz długości poszczególnych odcinków modernizowanych dróg. Strategia elektromobilności dla Miasta Inowrocławia wskazuje na typ, celowość i kierunek planowanego działania, jednocześnie nie wyznaczając dokładnej lokalizacji i wymiernej skali przedsięwzięcia.

Prognozuje się jednak, iż skala przyszłych prac drogowych nie będzie wykraczać poza ramy określone dla przedsięwzięć wskazanych w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Potencjalne działania będą realizowane na istniejących odcinkach dróg, a ich skala będzie miała charakter lokalny i miejscowy, przedsięwzięcia będą mogły posiadać wpływ na środowisko związany z naruszeniem gruntu, jednakże działania te będą miały charakter przejściowy, a ich skutki będą w pełni odwracalne.

Rozbudowa ogólnodostępnej stacji CNG na terenie zajezdni MPK

Rozbudowa stacji CNG umożliwi sprawniejsze tankowanie pojazdów komunalnych i prywatnych. Realizacja powyższego zadania jest zgodna z ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych, która określa minimalną liczbę punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG). Pomimo, iż zapisy art. 60 ustawy nie odnoszą się do Inowrocławia (dot. miast pow. 100 tys. mieszkańców), to realizacja niniejszego zadania sprzyjać będzie rozwojowi floty niskoemisyjnej, zarówno miejskiej jak i prywatnej.

W zakresie instalacji do dystrybucji gazu sprężonego do celów napełniania zbiorników autobusów miejskich, zadanie, nie będzie wiązało się z wydobyciem gazu ziemnego, a sprężony gaz będzie pochodził bezpośrednio z istniejącej na bazie MPK sieci gazowej.

Obecnie na terenie zajezdni istnieje już stacja ładowania CNG, która służy do tankowania gazem pięciu autobusów wchodzących w skład taboru MPK.

W związku z powyższym, oraz ze względu na fakt, iż stacje paliw gazu płynnego lub sprężonego, jako instalacje do dystrybucji nie są przedsięwzięciem mogącym potencjalnie oddziaływać na środowisko, ocenia się, iż przedsięwzięcie związane z zakupem pojazdów wraz z dostosowaniem niezbędnej infrastruktury, nie będzie w przypadku jego realizacji znacząco oddziaływać na środowisko.

Przebudowa parkingu na obiekt typu Park&Ride wraz z parkingiem rowerowym

Inwestycja dotyczy budowy parkingu typu park&ride na wjeździe do miasta (przy ul. Poznańskiej) wraz z przebudową znajdującej się obok pętli autobusowej (w tym montaż ładowarki) wraz z niezbędną modernizacją układu drogowego w tym miejscu.

Parking typu park&ride przeznaczony będzie dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego. Kierowcy pozostawią swoje pojazdy w wyznaczonym miejscu, przesiadają się do komunikacji zbiorowej i w ten sposób kontynuują drogę do centrum miasta. W tym miejscu powstanie też parking rowerowy, a także jedna ze stacji roweru miejskiego.

Wykonanie przebudowy parkingu na obiekt typu Park&Ride wraz z parkingiem rowerowym nie będzie docelowo miało miejsca na obszarach objętych formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, lub w otulinach form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–3 tej ustawy, a także nie będzie przekraczało terenu o powierzchni większej niż 0,5 hektara.

Ocenia się, iż przedsięwzięcie związane z Przebudową parkingu na obiekt typu Park&Ride wraz z parkingiem rowerowym nie będzie w przypadku jego realizacji znacząco oddziaływać na środowisko.

Rozbudowa systemu dróg rowerowych w Inowrocławiu

Przemieszczanie się rowerem jest jednym z najbardziej ekologicznych i powszechnie używanych środków transportu. Rozbudowa systemu dróg rowerowych w Inowrocławiu niesie za sobą zalety nie tylko ekologiczne, ale również wpłynie korzystanie na bezpieczeństwo mieszkańców poruszających się jednośladami. Ponadto rower jest środkiem transportu, który może pomóc rozwiązać problem braku miejsc parkingowych. Należy jednak pamiętać, iż rozwój ścieżek rowerowych powinien równocześnie uwzględniać budowę miejsc do parkowania dla rowerów, a także wiaty chroniące pojazdy przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi. Rozbudowa dróg rowerowych przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności turystycznej Inowrocławia, jednakże istotnym jest fakt, iż Inowrocław nie jest miastem na prawach powiatu i w związku z tym wiele inwestycji zależnych jest od uzgodnień z zarządcami dróg.

Działania związane z budową dróg rowerowych zostały również ujęte w innych strategiach i planach miasta, m.in. w Programie ochrony środowiska na lata 2017 – 2020, dla którego została przeprowadzona procedura strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, jako zadanie pn. „Ograniczenie niskiej emisji poprzez utworzenie sieci ścieżek rowerowych w Inowrocławiu”, a także Miejskiej Strategii Rozwoju Transportu dla Miasta Inowrocławia do 2020 r. z uwzględnieniem Planu Mobilności Miejskiej Miasta Inowrocławia (aktualizacja 2017 r.) oraz Planie Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Inowrocławia.

Na etapie przygotowania dokumentu Strategii nie jest możliwe wskazanie dokładnej lokalizacji dla potencjalnych przedsięwzięć oraz długości poszczególnych odcinków rozbudowy systemu dróg rowerowych. Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta Inowrocławia wskazuje na typ, celowość i kierunek planowanego działania, jednocześnie nie wyznaczając dokładnej lokalizacji i wymiernej skali przedsięwzięcia.

Prognozuje się jednak, iż skala przyszłych prac związanych z budową dróg rowerowych będzie miała charakter lokalny i miejscowy, przedsięwzięcia będą mogły posiadać wpływ na środowisko związany z naruszeniem gruntu, jednakże działania te będą miały charakter przejściowy, a ich skutki będą w pełni odwracalne.

Ocenia się, iż przedsięwzięcie związane z Rozbudową systemu dróg rowerowych w Inowrocławiu nie będzie w przypadku jego realizacji znacząco oddziaływać na środowisko.

Budowa systemu roweru miejskiego

Uruchomienie systemu rowerów miejskich w dużych miastach w Polsce okazało się sukcesem – stale rośnie liczba użytkowników, a kolejne miasta wprowadzają lub rozważają wprowadzenie takiego systemu. Wypożyczalnie miejskich rowerów służą w głównej mierze ułatwieniu przemieszczania się w mieście, jednakże sprawdzają się również w miejscowościach atrakcyjnych turystycznie oraz dobrze skomunikowanych transportem publicznym, ze względu na możliwość sprawnej zmiany środka transportu w celu kontynuowania dalszej podróży. Z czasem system może zostać uzupełniony o rowery elektryczne, które cieszą się coraz większą popularnością, szczególnie na obrzeżach miast.

Stacje powinny być lokalizowane w pierwszej kolejności na obszarach o wysokiej gęstości zaludnienia: przy obiektach użyteczności publicznej, przy centrach handlowych, a także przy przystankach autobusowych o wysokiej częstotliwości kursowania.

Biorąc pod uwagę zakres i rodzaj przedsięwzięcia, ocenia się, iż przedsięwzięcie związane z zakupem i wdrożeniem usługi systemu roweru miejskiego, nie będzie w przypadku jego realizacji znacząco oddziaływać na środowisko.

Dalsza wymiana autobusów na zeroemisyjne i niskoemisyjne zgodnie z Analizą kosztów i korzyści

Zgodnie z ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych, gmina ma obowiązek sporządzania AKK cyklicznie co 36 miesięcy. W kolejnych latach wraz z rozwojem technologii i spadkiem cen autobusów zeroemisyjnych wynik następnej AKK może wskazywać na zasadność wprowadzenia ich do eksploatacji, niezależnie od zastosowanych rozwiązań technicznych. Dlatego też jeżeli zajdzie taka konieczność prowadzone zostaną działania polegające na dalszej wymianie autobusów na zeroemisyjne. Warto dodać, iż sukcesywna wymiana starych autobusów na nowe zdecydowanie poprawia wizerunek komunikacji miejskiej w mieście, a jednocześnie znacznie zmniejsza koszty bieżącej eksploatacji taboru.

Biorąc pod uwagę zakres i rodzaj przedsięwzięcia, ocenia się, iż przedsięwzięcie związane z wymianą autobusów na zeroemisyjne i niskoemisyjne, nie będzie w przypadku jego realizacji znacząco oddziaływać na środowisko.

Wymiana samorządowej floty samochodowej oraz floty należącej do spółek miejskich i jednostek organizacyjnych Miasta na elektryczną oraz zasilaną gazem ziemnym (tam gdzie jest to możliwe technicznie i uzasadnione ekonomicznie)

Konieczność zakupu pojazdów napędzanych energią elektryczną oraz gazem CNG (lub LNG) wynika z zapisów ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Obecnie we flocie pojazdów należących do gminy lub spółek miejskich i jednostek organizacyjnych gminy nie występują pojazdy elektryczne oraz zasilane gazem ziemnym. Miasto Inowrocław zamierza sukcesywnie, zgodnie z zapisami ustawy, realizować jej wymogi poprzez inwestycje w pojazdy zeroemisyjne i niskoemisyjne o napędzie elektrycznym lub na gaz ziemny. Wymiana pojazdów służbowych będzie odbywać się głównie przy okazji zaistnienia konieczności zastąpienia starych pojazdów nowymi.

Biorąc pod uwagę zakres i rodzaj przedsięwzięcia, ocenia się, iż przedsięwzięcie związane z wymianą samorządowej floty samochodowej oraz floty należącej do spółek miejskich i jednostek organizacyjnych Miasta na elektryczną oraz zasilaną gazem ziemnym, nie będzie w przypadku jego realizacji znacząco oddziaływać na środowisko.

Budowa infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych przy budynkach użyteczności publicznej oraz w nowych budynkach wielorodzinnych

Art. 60 ust. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych określa minimalną liczbę punktów ładowania w gminach powyżej 100 tys. mieszkańców. Pomimo, iż Gmina Miasto Inowrocław nie spełnia powyższego założenia, to realizacja zadania polegając na budowie przynajmniej kilku lub kilkunastu ładowarek przyczyni się do stworzenia spójnej i funkcjonalnej sieci ładowania pojazdów. Dlatego przewiduje się budowę ładowarek dla samochodów osobowych, wyposażonych w standardowe wtyczki jak np. CSS, CHAdeMO. Urządzenia powinny zostać zlokalizowane przy budynkach użyteczności publicznej takich jak np.: Urząd Miasta, biblioteki, centra handlowe oraz instytucje kultury. Takie rozmieszczenie infrastruktury do ładowania pojazdów przyczyni się do rozpowszechnienia i zwiększenia wygody korzystania z samochodów elektrycznych. Przy stacjach ładowania samochodów powinny powstać także stacje ładowania rowerów elektrycznych.

Ponadto, coraz częściej deweloperzy budując nowe budynki wielorodzinne decydują się na budowę ładowarek dostępnych dla mieszkańców. Trwają prace nad nowymi regulacjami, które nakładają na deweloperów obowiązki w zakresie infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych. Choć przepisy zatrzymały się obecnie na etapie konsultacji społecznych, należy brać pod uwagę, iż w kolejnych latach mogą wejść w życie i dzięki temu wzrośnie liczba powstających ładowarek dla samochodów elektrycznych.

Na etapie przygotowania dokumentu Strategii nie jest możliwe wskazanie dokładnej lokalizacji budowy punktów do ładowania pojazdów elektrycznych przy konkretnych budynkach użyteczności publicznej oraz w nowych budynkach wielorodzinnych. Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta Inowrocławia wskazuje na typ, celowość i kierunek planowanego działania, jednocześnie nie wyznaczając dokładnej lokalizacji i wymiernej skali przedsięwzięcia.

Biorąc pod uwagę zakres i rodzaj przedsięwzięcia, ocenia się, iż przedsięwzięcie związane z Budową infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych przy budynkach użyteczności publicznej oraz w nowych budynkach wielorodzinnych, nie będzie w przypadku jego realizacji znacząco oddziaływać na środowisko.

Tworzenia warunków do organizacji w mieście wypożyczalni pojazdów elektrycznych (miejskiej lub prywatnej)

Możliwość wypożyczenia pojazdu elektrycznego w postaci skutera czy hulajnogii niesie za sobą wiele zalet. Pozwala na dotarcie do celu w szybkim czasie, bez konieczności posiadania własnego samochodu, szczególnie

w sezonie wiosenno-letnim. Taka wypożyczalnia byłaby dobrą alternatywą dla rowerów i jednocześnie atrakcją turystyczną dla miejscowości uzdrowskiej jaką jest Inowrocław. Przy organizacji wypożyczalni pojazdów elektrycznych planuje się zapewnienie dodatkowych przywilejów, np. możliwość parkowania na wyznaczonych bezpłatnych miejscach parkingowych, nadanie uprawnień do poruszania się po niektórych ulicach wyłączonych z ruchu kołowego.

Biorąc pod uwagę zakres i rodzaj przedsięwzięcia, ocenia się, iż przedsięwzięcie związane z tworzeniem warunków do organizacji w mieście wypożyczalni pojazdów elektrycznych, nie będzie w przypadku jego realizacji znacząco oddziaływać na środowisko.

Prowadzenie działań pozainwestycyjnych zwiększających świadomość mieszkańców oraz promujące elektromobilność i komunikację publiczną

Zadanie składa się z kilku poddziałań służących promocji komunikacji publicznej oraz elektromobilności. W ramach działania planuje się organizację kilku akcji wybranych spośród poniższych propozycji:

- Prowadzenia w szkołach edukacji w zakresie korzyści płynących z korzystania z komunikacji miejskiej, wspólnych dojazdach do pracy, zalet wykorzystywania alternatywnych paliw, przyszłości rozwoju elektromobilności w Polsce;
- Organizacja konkursów o tematyce Smart City;
- Przeprowadzenie kampanii społecznej, publikacja ulotek i map w zakresie promocji publicznego transportu miejskiego oraz wprowadzonych zmian (np. informacje o zakupionych autobusach, budowie stacji ładowania pojazdów elektrycznych);
- Wdrożenie dedykowanych aplikacji na urządzenia mobilne dotyczących komunikacji miejskiej, systemu roweru miejskiego, systemu car-sharingu;
- Wprowadzenie zachęt dla mieszkańców w celu wypromowania transportu zbiorowego (np. system ulg, okresowa darmowa komunikacja na nowo uruchomionych liniach, kontynuacja promocji dni bez samochodu uprawniających do darmowego korzystania w komunikacji publicznej itp.).

Biorąc pod uwagę zakres i rodzaj przedsięwzięcia, ocenia się, iż przedsięwzięcie związane z prowadzeniem działań pozainwestycyjnych, nie będzie w przypadku jego realizacji znacząco oddziaływać na środowisko.

Podsumowanie

Należy mieć na uwadze, iż realizacja każdej z inwestycji jest bezpośrednio uzależniona od wysokości dofinansowań pochodzących ze środków zewnętrznych samorządu oraz możliwości finansowych Miasta Inowrocław.

„Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta Inowrocławia” nie zawiera planów przedsięwzięć, mogących znacząco oddziaływać na środowisko”, a dokument określa ogólne ramy dla ich realizacji.

W ramach przygotowania „Strategii rozwoju elektromobilności dla Miasta Inowrocławia” nie planuje się budowy farm fotowoltaicznych, wiatrowych oraz elektrowni lub hydroelektrowni.

Biorąc pod uwagę zakres projektowanych kierunków działań w „Strategii rozwoju elektromobilności dla Miasta Inowrocławia”, w przypadku realizacji jego postanowień, nie spowoduje on znaczącego oddziaływania na środowisko.

b) powiązania z działaniami przewidzianymi w innych dokumentach:

Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce „Energia dla przyszłości”

Plan Rozwoju Elektromobilności, przyjęty przez Radę Ministrów 16.03.2017 r., powstał jako odpowiedź na szybko rosnący rynek elektromobilności, w celu popularyzacji elektromobilności i paliw alternatywnych w Polsce, jak i pozostałych krajach UE. Według dokumentu rozwój elektromobilności ma przyczynić się do wygenerowania dodatkowego popytu na energię, która pozwoli na sfinansowanie innowacji w sektorze energii, a także poprawić jakość powietrza. Ponadto z uwagi na wciąż rosnącą liczbę samochodów i spowodowane tym zjawisko kongestii oraz brak miejsc parkingowych, zwiększa się popularność systemu car-sharing i car-pooling, które to mogą zostać obsługiwane poprzez samochody elektryczne.

Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce „Energia dla przyszłości” jest dokumentem nadrzędnym dla Strategii rozwoju elektromobilności. W dokumencie przedstawiono m.in. zastosowanie dodatkowych instrumentów wsparcia elektromobilności, np.: bezpłatne parkowanie w centrach miast dla pojazdów zeroemisyjnych, możliwość korzystania z buspasów, wjazd do stref z ograniczonym ruchem w centrach. Ważnym aspektem w rozwoju elektromobilności ma być elektryfikacja flot autobusowych w miastach, które mogą stać się ich wizytówką.

Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych

Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych zostały przyjęte przez Radę Ministrów 29 marca 2017 r.

Krajowe ramy zawierają:

- ocenę aktualnego stanu i możliwości przyszłego rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu;
- ogólne i szczegółowe cele dotyczące rozbudowy infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i do tankowania gazu ziemnego w postaci CNG i LNG oraz rynku pojazdów napędzanych tymi paliwami;
- instrumenty wspierające osiągnięcie wymienionych celów oraz niezbędne do wdrożenia Planu Rozwoju Elektromobilności.

Ponadto zgodnie z zapisami Krajowych ram polityki w roku 2020 – w 32 wybranych aglomeracjach ma być rozmieszczonych 6 tys. punktów o normalnej mocy ładowania oraz 400 punktów o dużej mocy ładowania, które będą wykorzystywane przez przynajmniej 50 tys. pojazdów elektrycznych. Jednocześnie w wybranych aglomeracjach ma powstać 70 punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) dla szacowanej liczby 3 tys. pojazdów napędzanych tym paliwem. Natomiast do roku 2025 planuje się wybudować 32 ogólnodostępne punkty tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) i 14 punktów tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T. Zapisy te nie dotyczą miasta Inowrocław.

Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych są dokumentem nadrzędnym dla Strategii rozwoju elektromobilności.

Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124, z późn. zm.) określa:

- zasady rozwoju i funkcjonowania infrastruktury służącej do wykorzystania paliw alternatywnych w transporcie;
- obowiązki podmiotów publicznych w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych;
- obowiązki informacyjne w zakresie paliw alternatywnych;
- warunki funkcjonowania stref czystego transportu;
- krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych oraz sposób ich realizacji.

Rolą ww. Ustawy jest stymulowanie rozwoju elektromobilności w Polsce.

Ustawa powołująca Fundusz Niskoemisyjnego Transportu

Fundusz Niskoemisyjnego Transportu (FNT) powstał na podstawie ustawy z dnia 6 czerwca 2018 roku o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw. Jego zadaniem jest

finansowanie projektów związanych z rozwojem elektromobilności oraz transportem opartym na paliwach alternatywnych. Dzięki środkom z Funduszu zrealizowane będą działania wymienione m.in. w Krajowych Ramach Polityki Rozwoju Infrastruktury Paliw Alternatywnych, Planie Rozwoju Elektromobilności w Polsce oraz w ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Strategia Rozwoju Miasta Inowrocławia do 2020 roku¹

Podstawą rozwoju gmin jest Strategia, która określa misję oraz cele i kierunki działania w perspektywie najbliższych lat. Jest to długookresowy plan działania, określający strategiczne cele i kierunki działania gminy, które są niezbędne dla realizacji przyjętych zamierzeń rozwojowych. Ustalenia zawarte w Strategii stanowią podstawę do prowadzenia przez władze gminy długookresowej polityki rozwoju społeczno-gospodarczego. Ponadto Strategia wskazuje, jakie są najważniejsze do rozwiązania problemy społeczne, gospodarcze, infrastrukturalne i ekologiczne, na których powinna być skoncentrowana Rada Miasta. Działania w obszarze infrastrukturalnym określone w Strategii Rozwoju Miasta Inowrocławia mają na celu polepszenie standardu i jakości komunikacyjnej. Jako największe problemy w sferze komunikacyjnej i infrastrukturalnej wskazano:

- wzmożone natężenie ruchu w mieście spowodowane przebiegiem przez miasto tranzytu na drogach krajowych nr 15 i 25;
- jakość części dróg w Inowrocławiu, która nie odpowiada normom, nawierzchnie nie są przystosowane do występującego natężenia ruchu drogowego (szczególnie droga krajowa nr 25), przez co nie zapewniają właściwego bezpieczeństwa użytkownikom dróg;
- niewystarczająca liczba miejsc parkingowych w strefie centrum oraz na terenie osiedli mieszkaniowych.

W związku z powyższym w Strategii określono następujące cele rozwojowe związane z infrastrukturą:

- budowa i modernizacja infrastruktury drogowej (budowa obwodnicy Inowrocławia, przebudowa ważnych dróg w mieście łączących duże osiedla mieszkaniowe z centrum miasta oraz wyloty z miasta, przebudowa dróg gminnych wraz z uzupełnieniem uzbrojenia i ścieżkami rowerowymi oraz ciągami pieszo-jezdnymi, przebudowa dróg krajowych przebiegających przez miasto, budowa parkingów rowerowych);
- rozwój transportu zbiorowego (budowa infrastruktury transportowej, modernizacja miejskiego transportu zbiorowego, wprowadzenie do eksploatacji autobusów z napędami ekologicznymi (hybrydy, elektryczne), rozbudowa inteligentnych systemów transportowych).

Przeprowadzona analiza wykazała zgodność celów Strategii Rozwoju Miasta Inowrocławia ze Strategią rozwoju elektromobilności dla Miasta Inowrocławia.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Inowrocławia²

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego jest dokumentem planistycznym, stanowiącym prawo miejscowe, określającym kluczowe cele i kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego realizowanego na terenie miasta Inowrocław. Wymóg jego sporządzenia nakłada na organizatora przewozów użyteczności publicznej ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Nadrzędnym celem Planu jest tworzenie efektywnego systemu komunikacji publicznej, przyczyniającego się do trwałego podnoszenia jakości życia w mieście, zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju.

Istotne z punktu widzenia rozwoju transportu na terenie miasta Inowrocław są działania mające na celu:

- zwiększanie zasięgu oddziaływania transportu publicznego poprzez zwiększanie liczby kursów oraz linii komunikacyjnych (zgodnie z potrzebami mieszkańców);
- rozwijanie współpracy z przewoźnikami pozamiejskimi (regionalnymi), szczególnie w zakresie wdrożenia wspólnych systemów biletowo-taryfowych i synchronizacji rozkładów jazdy;
- sukcesywne poprawianie obsługi obszarów charakteryzujących się największymi potokami pasażerów;

¹ Uchwała Nr XXIV/252/2016 Rady Miejskiej Inowrocławia z 28 listopada 2016 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Miasta Inowrocławia do 2020 r.

² Uchwała Nr XXVIII/311/2017 Rady Miejskiej Inowrocławia z dnia 20 marca 2017 r. w sprawie przyjęcia aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Inowrocławia.

- ustalanie taryfy biletów MPK sp. z o. o., adekwatnej do poziomu zamożności mieszkańców;
- rozwój zintegrowanych węzłów przesiadkowych;
- rozwój dynamicznej informacji pasażerskiej;
- wprowadzanie ekologicznych rodzajów napędu w autobusach MPK Sp. z o. o.;
- promowanie transportu zbiorowego, zmierzające do zachęcenia osób korzystających z motoryzacji indywidualnej do zmiany preferencji komunikacyjnych.

Przeprowadzona analiza wykazała zgodność celów Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Inowrocławia ze Strategią rozwoju elektromobilności dla miasta Inowrocławia.

Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych dla Gminy Miasto Inowrocław

Celem Analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych dla Gminy Miasto Inowrocław (dalej AKK) jest przeprowadzenie pogłębionej analizy kosztów i korzyści planowanych do realizacji wariantów wymiany taboru autobusowego na konwencjonalny i zeroemisyjny. Opracowanie zostało wykonane przede wszystkim w oparciu o ustalenia płynące z treści zapisów Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124, z późn. zm.). Zgodnie z zapisami ustawy jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów poniżej 50 tys. mieszkańców, od 1 stycznia 2028 r., będzie mogła świadczyć usługi komunikacji miejskiej przy udziale podmiotów gwarantujących udział autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów na obszarze tej jednostki na poziomie co najmniej 30%. Minimalne progi wdrażania pojazdów zeroemisyjnych przez jednostki samorządu terytorialnego wynoszą kolejno (art. 68 ust. 4):

- 5% – od dnia 1 stycznia 2021 r.,
- 10% – od dnia 1 stycznia 2023 r.,
- 20% – od dnia 1 stycznia 2025 r.,
- 30% - od dnia 1 stycznia 2028 r.

Miasto Inowrocław zrealizowało projekt pn. „Ograniczenie niskiej emisji poprzez rozwój i usprawnienie infrastruktury transportu miejskiego w Inowrocławiu”, w ramach którego zakupiono 8 autobusów elektrycznych i 8 autobusów hybrydowych elektrycznych. W wyniku tej inwestycji, od 2020 r. struktura taboru MPK w Inowrocławiu zawiera 10 autobusów elektrycznych i 18 hybrydowych, co powoduje, że Gmina Miasto Inowrocław osiągnęła już wymagany ustawą minimalny próg wdrażania pojazdów zeroemisyjnych obowiązujący od 1 stycznia 2025 r.

Przeprowadzona AKK dla Gminy Miasto Inowrocław wykazała brak osiągniętych korzyści z tytułu zastosowania w inowrocławskiej komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych w większym zakresie niż eksploatowane obecnie.

Jednakże w przeprowadzonej analizie, jak przedstawiono w podsumowaniu, nie uwzględniono dodatnich efektów związanych z zastosowaniem taboru zeroemisyjnego, mogących istotnie wpłynąć na jej wynik, takich jak np. wzrost zainteresowania mieszkańców korzystaniem z ekologicznej komunikacji miejskiej, skumulowane efekty poprawy warunków życia w centrum Inowrocławia, wynikające ze zmniejszenia niskiej emisji zanieczyszczeń, czy też wpływ zastosowania taboru ekologicznego na zmianę zachowań transportowych mieszkańców. Korzyści z zakupu autobusów elektrycznych dla Gminy Miasto Inowrocław znacznie wzrosną przy zmniejszeniu wkładu własnego w nabywanym taborze, czyli w przypadku wykorzystania zewnętrznych źródeł finansowania inwestycji. Dlatego też, pomimo aktualnego wyniku AKK, Miasto Inowrocław zamierza nabywać dla swojego operatora wewnętrzne kolejne autobusy elektryczne w sytuacji możliwości pozyskania dofinansowania do ich zakupu ze środków zewnętrznych – w skali zapewniającej efektywność przedsięwzięcia.

Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Inowrocławia³

Plan Gospodarki Niskoemisyjnej (PGN) jest dokumentem strategicznym wyznaczającym główne cele i kierunki działań w zakresie poprawy jakości powietrza, efektywności energetycznej, ograniczenia emisji zanieczyszczeń, w tym również gazów cieplarnianych.

W PGN dla Miasta Inowrocław określono 4 główne cele strategiczne:

³ UCHWAŁA NR XII/115/2019 RADY MIEJSKIEJ INOWROCŁAWIA z dnia 27 czerwca 2019 r. zmieniająca uchwałę w sprawie przyjęcia „Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Inowrocławia”

- Rozwój Miasta przy jednoczesnym zapewnieniu utrzymania zużycia energii finalnej na dotychczasowym poziomie do 2020 roku. Rozwój społeczno – gospodarczy miasta powinien następować ze szczególnym poszanowaniem środowiska naturalnego, w sposób ograniczający czy wręcz eliminujący negatywny wpływ rozwoju gospodarki na środowisko. Zapewnienie zero-emisyjnego wzrostu wiąże się w szczególności z poprawą efektywności energetycznej oraz zwiększeniem udziału energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych.
- Redukcja emisji gazów cieplarnianych ma na celu przeciwdziałanie zmianom klimatycznym oraz wypełnienie zobowiązań wynikających z przejętego przez RP Pakietu Klimatyczno – Energetycznego do roku 2020.
- Zwiększenie udziału energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych ma na celu zmniejszenie zużycia energii konwencjonalnej pochodzącej ze spalania paliw kopalnych, zmniejszenie emisji pyłów i zanieczyszczeń gazowych, w tym w szczególności gazów cieplarnianych do atmosfery, co w efekcie przyczyni się do zmniejszenia zużycia energii finalnej.
- Zwiększenie efektywności energetycznej ma na celu zmniejszenie zużycia energii konwencjonalnej pochodzącej ze spalania paliw kopalnych, zmniejszenie emisji pyłów i zanieczyszczeń gazowych, w tym w szczególności gazów cieplarnianych do atmosfery.

W zakresie infrastruktury transportowej i elektromobilności zaplanowano działania polegające na:

- wymianie taboru transportu publicznego poprzez zakup nowych hybrydowych i elektrycznych autobusów komunikacji miejskiej;
- rozwój i usprawnienie infrastruktury transportu miejskiego w Inowrocławiu m.in. poprzez budowę parkingów, rozbudowę sieci ITS, budowę stacji ładowania autobusów elektrycznych, zakup biletomatów, wymianę wiat autobusowych;
- budowie ścieżek rowerowych;
- modernizacji, budowie, przebudowie dróg.

Przeprowadzona analiza wykazała zgodność celów Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Inowrocławia ze Strategią rozwoju elektromobilności dla miasta Inowrocławia.

Strategia Obszaru Strategicznej Interwencji dla Inowrocławia oraz obszarów powiązanych z nim funkcjonalnie do 2020 r.

W ramach osi priorytetowej 1 Środowisko zdefiniowano trzy cele szczegółowe, z czego jeden brzmi: Promowanie strategii niskoemisyjnych poprzez poprawę efektywności energetycznej i zmniejszenie emisji CO₂. Projekty realizowane w ramach tego celu dotyczą: obniżenia emisji generowanych przez transport w aglomeracjach miejskich oraz na obszarach pozamiejskich i działania promujące korzystanie z systemów transportu publicznego oraz działania edukacyjno-informacyjne skierowane do mieszkańców, służące pobudzeniu świadomości i zwiększeniu odpowiedzialności społecznej za jakość środowiska naturalnego.

W ramach osi priorytetowej 2 Transport, określono dwa cele szczegółowe: zmniejszanie uciążliwości transportu publicznego i zwiększenie znaczenia transportu rowerowego, a jako typy projektów: inwestycje w infrastrukturę i tabor czystej komunikacji publicznej oraz wprowadzenie niskoemisyjnych paliw i technologii w systemie transportu publicznego i służb miejskich.

Przeprowadzona analiza wykazała zgodność celów Strategii Obszaru Strategicznej Interwencji dla Inowrocławia oraz obszarów powiązanych z nim funkcjonalnie do 2020 r. ze Strategią rozwoju elektromobilności dla miasta Inowrocławia.

Miejska Strategia Rozwoju Transportu dla Miasta Inowrocławia do 2020 r. z uwzględnieniem Planu Mobilności Miejskiej Miasta Inowrocławia⁴

Dokument ten zawiera zapisy typowe dla strategii rozwoju transportu i jest z niniejszą strategią komplementarny, jednakże został stworzony również w celu realizacji potrzeb mobilności ludzi oraz gospodarki w miastach i ich otoczeniu, w celu poprawy jakości życia mieszkańców. Głównym celem Planu Mobilności jest

⁴ Uchwała Nr XXXII/371/2017 Rady Miejskiej Inowrocławia z dnia 1 września 2017 r. zmieniająca uchwałę w sprawie przyjęcia Miejskiej Strategii Rozwoju Transportu dla Miasta Inowrocławia do 2020 r. z uwzględnieniem Planu Mobilności Miejskiej Miasta Inowrocławia.

zwiększenie dostępności obszarów miejskich oraz zapewnienie wysokiej jakości mobilności mieszkańców i transportu zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Zaplanowane działania dotyczą m.in.:

- budowy, przebudowy dróg;
- budowy nowych miejsc parkingowych w najbardziej problematycznych częściach miasta;
- poprawy stanu technicznego ciągów pieszych, pieszo-rowerowych oraz dróg rowerowych;
- budowy nowych odcinków dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych oraz ciągów pieszych łączących istniejące ciągi komunikacyjne;
- wytyczanie na drogach gminnych pasów i kontrapasów rowerowych;
- budowy nowych odcinków dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych;
- stworzenia systemu informacji przestrzennej, uwzględniającego potrzeby zarówno pieszych, jak i rowerzystów, który będzie zawierał plany miasta oraz wskazywał najważniejsze cele podróży wraz z szacunkowym czasem lub dystansem;
- instalacji oznaczeń dotykowych dla osób niewidomych w postaci pasów ostrzegawczych i linii prowadzących w pobliżu przejść dla pieszych;
- instalacji stojaków rowerowych w miejscach generujących ruch pasażerski oraz w pobliżu węzłów przesiadkowych.

Przeprowadzona analiza wykazała zgodność celów Miejskiej Strategii Rozwoju Transportu dla Miasta Inowrocławia do 2020 r. z uwzględnieniem Planu Mobilności Miejskiej Miasta Inowrocławia ze Strategią rozwoju elektromobilności dla miasta Inowrocławia.

Program Ochrony Środowiska dla Miasta Inowrocławia na lata 2017-2020⁵

Program ochrony środowiska jest podstawowym dokumentem do realizacji zadań własnych i koordynowanych w zakresie ochrony środowiska. Efektem realizacji Programu jest utrzymanie dobrego stanu środowiska naturalnego oraz jego poprawa, jak również wdrożenie efektywnego zarządzania środowiskiem w mieście.

Jednym z celów Programu jest osiągnięcie wymaganych standardów jakości powietrza poprzez poprawę infrastruktury transportowej i komunikacyjnej oraz zachęcanie kierowców do korzystania z ekologicznych środków transportu. Działania i cele Programu Ochrony Środowiska są zgodne ze Strategią rozwoju elektromobilności dla Miasta Inowrocławia.

Zmiana Studium Uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miasto Inowrocław⁶

„Zmiana Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miasto Inowrocław” stanowi element polityki przestrzennej gminy, określając kierunki kształtowania ładu przestrzennie-funkcjonalnego. W dokumencie zawarto kompleksowy obraz Gminy Miasto Inowrocław, ukazując dynamikę zmian we wszystkich dziedzinach życia mieszkańców wpływających na przestrzeń publiczną gminy. Szczegółowe ustalenia zawierają miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, określające przeznaczenie, warunki zagospodarowania i zabudowy terenu, jak również rozmieszczenie inwestycji na określonym obszarze gminy.

W opracowaniu jako jeden z celów strategicznych, w sferze przestrzennej, uzdrowiskowej, ekologicznej i infrastrukturalnej, wskazano poprawę warunków komunikacyjnych i zapewnienie sprawnego miejskiego systemu komunikacyjnego. Kierunki zadań w zakresie realizacji niniejszego celu dotyczą rozwijania i modernizacji sieci drogowej w mieście, poprawy dostępności miasta poprzez rozwój infrastruktury połączeń komunikacyjnych oraz uporządkowanie systemu zbiorowej autobusowej komunikacji miejskiej.

Cele i kierunki rozwoju analizowanego Studium wpisują się w Strategię elektromobilności dla Miasta Inowrocławia.

⁵ Uchwała Nr XLI/480/2018 Rady Miejskiej Inowrocławia z dnia 4 czerwca 2018 r. w sprawie przyjęcia „Programu Ochrony Środowiska dla Miasta Inowrocławia na lata 2017-2020” wraz z „Prognozą oddziaływania na środowisko Programu Ochrony Środowiska dla Miasta Inowrocławia”.

⁶ Uchwała Nr XXIV/350/08 Rady Miejskiej Inowrocławia z dnia 29 października 2008 r. w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Inowrocław.

Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Miasta Inowrocławia do 2034 roku⁷

Powyższy dokument ma na celu analizę aktualnych potrzeb energetycznych oraz sposobu ich zaspokajania na terenie Inowrocławia oraz określenie prognozy i wskazanie źródeł pokrycia zapotrzebowania energii do 2034 roku w mieście.

W Założeniach jako jeden z kierunków polityki energetycznej miasta Inowrocławia wskazano wspieranie elektromobilności oraz infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych. Opisano również aktualny stan rozwoju elektromobilności w Inowrocławiu.

Zatem cele i kierunki przedstawione w Założeniach do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Miasta Inowrocławia do 2034 roku są zgodne ze Strategią rozwoju elektromobilności dla miasta Inowrocławia.

c) przydatność w uwzględnieniu aspektów środowiskowych, w szczególności w celu wspierania zrównoważonego rozwoju, oraz we wdrażaniu prawa wspólnotowego w dziedzinie ochrony środowiska

Projekt „Strategii rozwoju elektromobilności dla Miasta Inowrocławia” jest dokumentem wspierającym poprawę systemu transportowego obszaru miejskiego, zwłaszcza w segmencie dotyczącym elektromobilności i wykorzystania alternatywnych środków transportu, a także dokumentem promującym wzrost wykorzystania odnawialnych źródeł energii na zaspokojenie potrzeb energetycznych w transporcie. W aspekcie środowiskowym zaktualizowany dokument będzie wspierał cele związane z poprawą jakości powietrza i zapobieganiem zmianom klimatu, m.in. poprzez wzrost wykorzystania odnawialnych źródeł energii oraz zmniejszenie zapotrzebowania energetycznego w transporcie.

d) powiązania z problemami dotyczącymi ochrony środowiska:

Zgodnie z wynikami rocznej oceny jakości powietrza za rok 2018 w strefie kujawsko - pomorskiej występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych pyłu PM10 oraz benzo(a)pirenu. Przedstawione w projekcie „Strategii rozwoju elektromobilności dla Miasta Inowrocławia” propozycje kierunków działań przyczynią się bezpośrednio i pośrednio do ograniczenia wpływu emisji ze źródeł liniowych na stan jakości powietrza.

2. Rodzaj i skalę oddziaływania na środowisko, w szczególności:

a) prawdopodobieństwo wystąpienia, czas trwania, zasięg, częstotliwość i odwracalność oddziaływań

„Strategia rozwoju elektromobilności dla Miasta Inowrocławia”, jako dokument o charakterze strategicznym dla gminy pozostaje bez negatywnego wpływu na środowisko obszaru objętego opracowaniem, a także na środowisko w skali regionalnej.

Potencjalne oddziaływania negatywne mogą wystąpić dopiero na etapie realizacji poszczególnych inwestycji (np. budowa ścieżek rowerowych), jednak będą one miały charakter krótkotrwały. Zasięg oddziaływania będzie miejscowy lub lokalny, natomiast biorąc pod uwagę charakter przekształceń będą one w pełni odwracalne lub możliwe do rewaloryzacji. Skala oddziaływania będzie niewielka. Potencjalnie etap prowadzenia niektórych robót budowlanych może być związany z emisją spalin, hałasu oraz powstawaniem odpadów.

b) prawdopodobieństwo wystąpienia oddziaływań skumulowanych lub transgranicznych

Nie przewiduje się wystąpienia, w ramach przyjęcia projektu „Strategii rozwoju elektromobilności dla Miasta Inowrocławia” i określonych w dokumencie zapisów, oddziaływań skumulowanych i oddziaływania transgranicznego, ze względu na skalę oraz charakter planowanych działań (miejscowe, lokalne).

⁷ UCHWAŁA NR XVI/165/2019 RADY MIEJSKIEJ INOWROCŁAWIA z dnia 28 października 2019 r. w sprawie uchwalenia „Założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Miasta Inowrocławia do 2034 roku”.

c) prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka dla zdrowia ludzi lub zagrożenia dla środowiska

Nie prognozuje się wystąpienia ryzyka dla zdrowia ludzi lub zagrożenia dla środowiska. Kierunki działań określone w Strategii nie będą wpływać negatywnie na stan zdrowia mieszkańców Inowrocławia. Realizacja postanowień dokumentu nie stwarza również ryzyka wystąpienia poważnej awarii lub zdarzenia stwarzającego zagrożenie dla środowiska.

3. Cechy obszaru objętego oddziaływaniem na środowisko:

a) obszary o szczególnych właściwościach naturalnych lub posiadające znaczenie dla dziedzictwa kulturowego, wrażliwe na oddziaływania, istniejące przekroczenia standardów jakości środowiska lub intensywne wykorzystywanie terenu:

Na terenie miasta Inowrocławia znajdują się obszarowe formy ochrony przyrody objętych ochroną prawną.

W ramach projektu „Strategii rozwoju elektromobilności dla Miasta Inowrocławia” nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na obszary o wysokich walorach przyrodniczych. Nie planuje się realizacji działań, które mogłyby wpłynąć negatywnie na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000, a także naruszających pomniki przyrody, jak również drożność korytarzy migracyjnych.

b) formy ochrony przyrody w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz obszary podlegające ochronie zgodnie z prawem międzynarodowym

Na terenie miasta Inowrocław nie występują obszary objęte siecią ekologiczną Natura 2000. Jednak przez rozpatrywane miasto przepływa rzeka Noteć (w 3 osobnych odcinkach), która jest objęta Specjalnym Obszarem Ochrony Siedlisk pn. „Dolina Noteci” (kod PLH 300004). Krótki odcinek rzeki Noteci przechodzący przez Inowrocław, wraz z terenami przylegającymi, stanowi bardzo cenny pod względem przyrodniczym korytarz ekologiczny, który wraz z obszarami chronionymi tworzy spójną funkcjonalnie sieć ekologiczną.

Na terenie miasta Inowrocławia znajdują się formy ochrony przyrody objęte ochroną prawną – są to pomniki przyrody:

- Grupa Żywotników zachodnich rosnących w Parku zdrojowym w Inowrocławiu, stanowiących własność komunalną pod zarządem Urzędu Miejskiego w Inowrocławiu
- Dwa jesiony wyniosłe oraz lipa drobnolistna rosnące przy skrzyżowaniu ulic Orłowskiej i Toruńskiej w Inowrocławiu
- Głaz narzutowy o nazwie „Edmund” znajdujący się w Parku Solankowym
- Dąb szypułkowy zwany Dębem Kasprowicza, 9 Dębów szypułkowych, 2 Platany klonolistne, Lipa drobnolistna, Iglicznia trójcierniowa, Robinia grochodrzew, 3 Żywotniki wschodnie, 4 Topole białe, 2 Topole czarne rosną w Parku Solankowym w Inowrocławiu
- Topola czarna o obwodzie w pierśnicy 420 cm rosnąca na skwerze obok Urzędu Miejskiego w Inowrocławiu
- wierzba biała (Salix alba) o obwodzie pnia: 564 cm, wysokości 24 m. drzewo o wyjątkowych walorach przyrodniczych wyróżniających się cechami osobniczymi, rozmiarami i wiekiem

Nie przewiduje się w ramach przyjęcia projektu „Strategii rozwoju elektromobilności dla Miasta Inowrocławia” negatywnego oddziaływania na w/w obszary objęte ochroną, ich przedmioty ochrony oraz integralność.