

# Pisemne podsumowanie SOOŚ dla dokumentu „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 (z perspektywą 2040)”

**Data:** Grudzień 2022

**Wykonawca:** Ekovert Łukasz Szkudlarek  
Średzka 10/1B  
54-017 Wrocław

Opracowano na zlecenie Urzędu Miasta Lublina

## 1. Wprowadzenie

Podsumowanie zostało opracowane na podstawie przepisów 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 o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. 2022 poz. 1029), zwanej dalej ustawą OOŚ.

Zawiera informacje dotyczące wyników udziału społeczeństwa w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko przeprowadzonej dla projektu dokumentu „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 (z perspektywą 2040)”.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 (z perspektywą do 2040) (zwany dalej: Planem lub SUMP LOM) , jest realizowany dla wszystkich 22 gmin wchodzących w skład Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego. SUMP jest kompleksowym dokumentem, który obejmuje zagadnienia związane z komunikacją i mobilnością oraz wskaże dalsze kierunki ich rozwoju. W SUMP analizuje się i wskazuje rozwiązania we wszystkich aspektach takich jak np.: transport publiczny, samochodowy, ruch pieszy i rowerowy, mobilność, przestrzeń i jej zagospodarowanie (np. usytuowanie nowych osiedli i stref zamieszkania czy przemysłowych, ochrona środowiska, dostępność usług etc.) elektromobilność, edukacja i promocja zrównoważonej mobilności.

W efekcie przeprowadzonego postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu dokumentu w jego ostatecznej wersji uwzględniono zmiany wynikające z wniosków opracowanej dla niego Prognozy OOŚ, jak również zgłoszonych w toku postępowania z udziałem społeczeństwa uwag, wniosków oraz opinii.

## 2. Informacje o przebiegu konsultacji społecznych przeprowadzonych w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

Projekt Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego wraz z Prognozą OOŚ, dnia 26.09.2022 r., przesłano do zaopiniowania właściwym organom, tj. Lubelskiemu Państwowemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Sanitarnemu w Lublinie oraz Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Lublinie.

Postępowanie z udziałem społeczeństwa prowadzono w okresie od 27.09.2022 do 28.11.2022 r. Informacja o prowadzonych konsultacjach była ogłoszona w następujący sposób:

1. Przygotowano odpowiednie wpisy na portale społecznościowe- Facebook Lublina i innych gmin LOM;
2. Informacja na stornie internetowej [lublin.eu](http://lublin.eu) (zakładka >Mieszkańcy>Partycypacja>Konsultacje społeczne>Mobilność);
3. Informacja na stronie BIP Urzędu Miasta Lublina
4. Promowano konsultacje w lokalnych mediach:
  - artykuł umieszczony w gazecie lokalnej, „Kurier Lubelski” w wersji papierowej i on-line;
5. Przygotowywano na bieżąco projekt treści informacji o przebiegu prac nad opracowaniem dokumentu, organizowanych spotkaniach oraz wynikach przeprowadzonych badań, które umieszczono na stronie <https://lublin.eu/lublin/lublin-w-ue/zintegrowane-inwestycje-terytorialne/sump/>;

Niezbędna dokumentacja sprawy została udostępniona na stronie internetowej [zit.lublin.eu/sump](http://zit.lublin.eu/sump) lub w siedzibie Biura ZIT, ul. Leszczyńskiego 14, 20-069 Lublin, w dni powszednie w godzinach 7:30 – 15:30.

W dniu 05.10.2022 r. w godz. 13:30-15:00 w Urzędzie Miasta Lublina ul. Spokojna 2, w sali 252. odbyło się spotkanie konsultacyjne na którym była przedstawiana prezentacja SUMP-a i prezentacja Prognozy.. Na koniec spotkania odbyła się sesja pytań i uwag uczestników do prezentacji, struktury SUMP i OOŚ, na które odpowiadali moderаторzy spotkania, a także pracownicy Biura Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

Uwagi można było zgłaszać poprzez formularz (online): <https://forms.gle/f5eQKjbYtbasZfEHA> lub formularz elektroniczny (word) – przesyłając go na adres mailowy [zit@lublin.eu](mailto:zit@lublin.eu) lub dostarczając do siedziby Biura ZIT. Ponadto, pracownicy Biura ZIT pełnili również dyżur konsultacyjny, dlatego uwagi można było zgłaszać telefonicznie pod numerem 81 466 16 20 lub osobiście w siedzibie Biura ZIT, w godzinach 7:30 – 15:30.

## 3. Ustalenia zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego ocenia potencjalny wpływ na środowisko skutków realizacji zamierzeń przedmiotowego dokumentu. Zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w Prognozie został opracowany zgodnie ze stanowiskiem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie

(pismo nr WOOŚ.411.56.2022.ES z dnia 10.08.2022 r.) i Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego (pismo nr DNS-NZ.7016.126.2022 z 26.08.2022 r.). Zakres prognozy w pełni obejmuje wymagania wynikające z art. 51 ust. 2 ustawy OOS przy zachowaniu warunków, o których mowa w art. 52 ust. 1 i 2 ww. ustawy oraz szereg określonych w nim wymogów.

Prognoza została opracowana w taki sposób, aby wnioski z przeprowadzonych analiz, propozycje łagodzenia potencjalnych oddziaływań negatywnych a także rekomendacje były przydatne na wszystkich szczeblach wdrażania dokumentu SUMP LOM, a w szczególności na etapie ogłaszania przetargów na realizację poszczególnych działań przez poszczególne jednostki samorządu terytorialnego LOM.

W toku prowadzonych ocen uwzględniano aktualny stan środowiska, najważniejsze problemy środowiskowe oraz identyfikację najważniejszych zagrożeń związanych z realizacją poszczególnych obszarów określonych w SUMP. W ocenie skupiono się na etapie realizacji i eksploatacji założonych celów szczegółowych.

W ramach prowadzonych prac nad Prognozą nie napotkano istotnych trudności związanych z dostępem do wiedzy dotyczącej aktualnego stanu środowiska, potencjalnych możliwych negatywnych oddziaływań czy sposobów minimalizacji. Utrudnieniem był jednak brak szczegółowych informacji nt. lokalizacji i szczegółowych rozwiązań technicznych poszczególnych działań. Spowodowało to, że wnioski na temat przewidywanych oddziaływań zostały odpowiednio zgeneralizowane, a w niektórych aspektach zostały wskazane różnego typu oddziaływania zależne od sposobu ich realizacji.

W Prognozie przeanalizowano zgodność SUMP LOM z celami ochrony środowiska ustanowionymi na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym. Ocena wykazała, iż SUMP LOM poprzez realizację poszczególnych obszarów będzie dążyć do realizacji tych celów.

Przeprowadzone analizy wykazały także zgodność SUMP LOM ze strategicznymi dokumentami krajowymi, regionalnymi i miejskimi określającymi kierunki rozwoju mobilności, a także wynikami przeprowadzonych strategicznych ocen oddziaływania na środowisko.

W Prognozie zawarte są szczegółowe oceny cząstkowe oraz ich uzasadnienie w odniesieniu do poszczególnych komponentów środowiska. W Prognozie zawarto również katalog rozwiązań minimalizacji potencjalnych negatywnych oddziaływań. Oceny cząstkowe posłużyły do sporządzenia tabelarycznego bilansu oddziaływań. Z analizy wynikają wnioski wskazujące na skalę i intensywność oddziaływań celów szczegółowych na poszczególne komponenty środowiska. Bilans objął długoterminowe oddziaływania bezpośrednie (wynikające wprost z realizacji działań tj. zajęcie terenu pod budowę nowych przystanków kolejowych) jak również długoterminowe oddziaływania pośrednie (tj. poprawa stanu powietrza atmosferycznego spowodowana obniżeniem natężenia ruchu pojazdów wynikającym z lepszej dostępności do transportu kolejowego). Biorąc pod uwagę strategiczny charakter analizowanego dokumentu w bilansie nie uwzględniano oddziaływań krótkoterminowych, które zazwyczaj są związane z fazą realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych.

Analiza wykonanych ocen wyraźnie wskazuje, iż negatywne oddziaływania o różnej skali istotności będą głównie związane z fazą realizacji poszczególnych inwestycji realizowanych w ramach danych obszarów. Zidentyfikowano je w odniesieniu do wszystkich komponentów środowiska. Powstawanie negatywnego oddziaływania na etapie budowy implikować przede wszystkim będą inwestycje związane z budową

nowej infrastruktury związanej z transportem tj. budowa parkingów P+R, budowa nowych połączeń drogowych, tras rowerowych oraz w mniejszej skali budowa dróg rowerowych i chodników.

Dokument Planu nie określa dokładnej lokalizacji realizacji poszczególnych działań. W zależności od miejsca i zagospodarowania terenu, na którym będą one realizowane, zgodnie z przeprowadzonymi analizami, realizacja działań wymienionych w dokumencie Planu, może mieć wpływ na potencjalne powstanie negatywnych oddziaływań na florę i faunę, (przy potencjalnej możliwości oddziaływań na obszary o wysokiej wartości przyrodniczej, w tym objętych ochroną, w zależności od lokalizacji realizacji tych działań). Oddziaływania te związane będą ze zmianą w użytkowaniu terenów i koniecznością przeprowadzenia prac polegających na wycince drzew i krzewów, potencjalnym niszczeniem siedlisk zwierząt i ich płoszeniem. Zmiany w dotychczasowym użytkowaniu terenu mogą także skutkować negatywnym oddziaływaniem na glebę, powierzchnię ziemi oraz wpłyną na zmianę walorów krajobrazowych. Zagrożone mogą być również zabytki, w szczególności archeologiczne oraz ludzie, w związku z utrudnieniami w ruchu drogowym podczas realizacji części z inwestycji.

Faza realizacji trwa określony czas i po jej zakończeniu część negatywnych oddziaływań zakończy się i będą miały one charakter odwracalny i krótkotrwały. Znaczna część oddziaływań będzie miała jednak charakter trwały - dotyczy to oddziaływania na walory biotyczne i abiotyczne (gleba) oraz wizualne (krajobraz). Nieodwracalny charakter będzie miało także oddziaływanie na dobra materialne. Część oddziaływań na różnorodność biologiczną po zakończeniu realizacji zmniejszy swoje nasilenie, nastąpi przystosowanie się gatunków do istniejących zmienionych uwarunkowań.

Najskuteczniejszym rozwiązaniem minimalizującym wpływ na środowisko, jakie można wdrożyć, jest stworzenie odpowiednich standardów wykonywania dokumentacji projektowych i prowadzenia prac budowlanych z wykorzystywaniem dostępnych środków i rozwiązań minimalizujących negatywne oddziaływanie na komponenty środowiska. Na etapie ogłoszenia przetargów na realizację poszczególnych działań poszczególne JST LOM powinny wymagać od podmiotów spełnienia wymagań odnośnie sposobu wykonywania prac i wykorzystanych materiałów. Takie podejście pozwoli na uwzględnianie aspektów środowiskowych oraz wdrażanie zasady zrównoważonego rozwoju.

Etap eksploatacji przedsięwzięć wynikających z zawartych w SUMP działań, będzie wiązał się z mniejszym zakresem potencjalnych oddziaływań negatywnych oraz, co należy w ogólnej ocenie wpływu zamierzeń podkreślić, z szeregiem istotnych oddziaływań pozytywnych. Spodziewane pozytywne oddziaływania bezpośrednio związane będą z poprawą stanu akustycznego, komfortu życia mieszkańców, a oddziaływania pośrednie wpłyną także pozytywnie na poprawę stanu powietrza atmosferycznego, zdrowie ludzi oraz zabytki.

Korzyści jakie środowisko oraz człowiek osiągną dzięki wdrożeniu działań określonych w SUMP związane będą przede wszystkim z zapewnieniem płynności mobilności i nadaniem pewnych priorytetów ruchu w mieście, co istotne jest dla ludzi w kontekście zapewnienia swobody i bezpieczeństwa przemieszczania się. Dzięki planowanemu wzrostowi użytkowania transportu publicznego pośrednie pozytywne oddziaływanie osiągnie się przez zmniejszenie się niepożądanego wpływu sektora transportu na stan powietrza.

Należy podkreślić, że wpływ pojedynczych działań na redukcję natężenia ruchu pojazdów osobowych może być niewielki, jednakże realizacja ich wszystkich może znacząco zachęcić mieszkańców LOM do

korzystania z alternatywnych środków transportu, a tym samym realizacja wszystkich działań wymienionych w dokumencie powinna spowodować widoczną poprawę stanu powietrza.

Należy również podkreślić, że poszczególne działania będą powodować oddziaływania, które mogą się ze sobą kumulować. W przypadku niniejszego dokumentu będzie dochodzić do pozytywnych oddziaływań skumulowanych, w tym przede wszystkim na stan powietrza atmosferycznego, klimat akustyczny i komfort życia mieszkańców.

Realizacja działań może również potencjalnie powodować kumulowanie się oddziaływań negatywnych. Trzeba podkreślić, że będzie to w głównej mierze zależne od lokalizacji i sposobu przeprowadzania poszczególnych inwestycji. Przekształcenie i utwardzenie 100m<sup>2</sup> powierzchni zieleni, w skali obszaru funkcjonalnego nie będzie znaczącym oddziaływaniem, jednakże biorąc pod uwagę ilość realizowanych inwestycji w ramach Planu, może dojść do znaczącego zajęcia i przekształcenia terenu, co może pośrednio prowadzić do powodzi miejskich, zwiększanie się „wyspy ciepła”, zwiększaniem barier komunikacyjnych dla zwierząt. Z tego względu należy podczas planowania lokalizacji poszczególnych inwestycji, brać pod uwagę tereny już przekształcone antropogenicznie. Takie planowanie powinno w wystarczający sposób zminimalizować możliwość wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań skumulowanych.

Zidentyfikowane oddziaływania wtórne również mogą mieć zróżnicowany charakter. Na przykład utwardzenie znaczących terenów wodoprzepuszczalnych i odprowadzanie z nich wód deszczowych do kanalizacji deszczowej mającej jako odbiornik ciekłe wodne może doprowadzić do obniżenia się poziomu wód podziemnych – z tego względu przy projektowaniu inwestycji należy dążyć do uwzględniania rozwiązań retencjonujących wody odpadowe spływające z terenów nieprzepuszczalnych. Z drugiej strony zmniejszony ruch pojazdów spalinowych i poprawa powietrza atmosferycznego będzie miała wpływ na poprawę zdrowia ludzi, zwierząt, jak również kondycję roślin.

W wyniku analiz przeprowadzonych na potrzeby Prognozy nie zidentyfikowano żadnych oddziaływań o charakterze transgranicznym. Zidentyfikowane oddziaływania mają każdorazowo skalę lokalną, która w ujęciu regionalnym jest pomijalnie mała. Z tego względu nie stwierdzono potrzeby przeprowadzenia transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko.

## 4. Analiza wariantowa

W Prognozie analizie poddano również rozwiązania wariantowe, o których mówi art. 51 ust.2 punkt 3 Ustawy OOŚ. Analizę wariantową wykonano poprzez możliwość wskazania rekomendacji, które prowadzić będą do poprawy stopnia uwzględnienia w dokumencie zasad ochrony środowiska oraz zrównoważonego rozwoju i jednocześnie takich, które nie wpływają na osiągnięcie założonych w SUMP celów. Dlatego we wnioskach z Prognozy zarekomendowano modyfikację zapisów samego projektu dokumentu SUMP. Główna rekomendacja dotyczyła dodania działania polegającego na uporządkowaniu parkowania w centrum Lublina oraz na terenach głównych miejscowości do działań realizowanych w perspektywie krótko i średniookresowej – do 2030 roku. Jednakże, rekomendacja ta nie została uwzględniona w ostatecznej wersji dokumentu i wskazane zadanie pozostało w grupie zadań fakultatywnych. Autorzy ocenianego dokumentu wskazali, że priorytetyzacja działań odbywała się w ramach procesu partycypacyjnego, którego wyniki nie wskazały konieczności jego realizacji w pierwszej kolejności (ale jednocześnie realizacja działania nie została zabroniona). Autorzy wskazali również, że JST LOM, w szczególności Lublin prowadzą oraz w dalszym ciągu zamierzają prowadzić działania zmierzające do uporządkowania przestrzeni publicznej.

Zgodnie z art. 51 ust. 1 punkt 2a obligatoryjnym elementem prognozy jest też analiza potencjalnych zmian stanu środowiska w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu, nazywanym często "wariantem zero". Analizy takiej dokonano w punkcie 5.2, Prognozy definiując wspomniany wariant zero jako brak wdrożenia ustaleń SUMP. Generalny wniosek z tej analizy wskazuje, że zaniechanie prowadzenia działań określonych w dokumencie mogłoby doprowadzić do dalszego zwiększania udziału pojazdów osobowych w ruchu, co wpłynie na zwiększenie presji na środowisko w obrębie LOM (hałas, zanieczyszczenia powietrza, degradacja zieleni) oraz na komfort życia i przemieszczania się po nim (brak płynności ruchu).

## **5. Opinie organów ochrony środowiska: Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie oraz uwzględnienie uwag i wniosków zgłoszonych w trakcie konsultacji społecznych**

Zakres Prognozy, opracowanej zgodnie z zapisami zawartymi w art. 51 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, został uzgodniony z właściwymi organami, o których mowa w art. 57 i 58 ww. ustawy.

Pismem z dnia 26.08.2022 r. Lubelski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Lublinie postanowił uzgodnić zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływań na środowisko pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych.

Pismem z dnia 10.08.2022 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie uzgodnił zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko ustaleń projektu dokumentu.

Prognoza została wykonana w zakresie zgodnym z uzgodnieniami i przesłana, wraz z projektem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Lubelskiego Obszaru Metropolitalnego w dniu 26.09.2022 r. do opinii organów. Oba dokumenty zostały zaopiniowane przez:

- Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarny w Lublinie – opinia z dnia 13 października 2022 r., opiniująca pozytywnie projekt dokumentu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko bez uwag;
- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie – opinia z dnia 20 października 2022 r., opiniująca pozytywnie projekt dokumentu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko bez uwag.

W ramach konsultacji społecznych wpłynął szereg uwag do tekstu projektu dokumentu. Do Prognozy nie wpłynęła żadna uwaga. Wszystkie uwagi wraz z rozstrzygnięciem i uzasadnieniem zostały przedstawione w załączniku do niniejszego dokumentu.



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

Zgodnie z art. 51.2.c ustawy OOŚ Prognoza zawiera propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania. Zawarte poniżej propozycje dotyczące metod i częstotliwości obligują Urząd Miasta Lublina do realizacji jego postanowień (wg art. 55.5 OOŚ).

Wobec powyższego w Prognozie wprowadzono dwa rodzaje wskaźników monitorujących:

1. Wskaźniki monitorujące realizację SUMP wskazane w dokumencie i odnoszące się do stanu środowiska i poszczególnych jego komponentów, lub tych które w sposób bezpośredni przekładają się na oddziaływanie na środowisko;
2. Wskaźniki monitorujące uwzględnienie rekomendacji wskazanych w Prognozie.

Okres/cykl analizy oraz miernik określone zostały w ocenianym dokumencie – SUMP.

W SUMP wskazano 20 wskaźników monitorujących realizację Planu Zrównoważonej Mobilności LOM, oraz 10 wskaźników rezultatu realizacji SUMP, stanowiących również miernik wpływu realizacji działań na poszczególne komponenty środowiska (w tym również człowieka):

Tabela Wskaźniki monitorujące realizację działań określonych w SUMP

Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość bazowa	Wartość docelowa w 2030 roku
A	udział podróży samochodem osobowym względem podróży po LOM ogółem	%	2019	60,7	59,9
B	liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych w LOM rocznie	l. zgonów / 100 tys. mieszk.	2021	4,7	2,35
C	liczba wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów w LOM rocznie	szt.	2021	159	79
D	liczba mieszkańców w Lublinie narażonych na hałas drogowy $L_{DWN} \geq 55$ dB	os.	2017	169 226	84 613
E	średnioroczne stężenie dwutlenku azotu w <i>Obszarze rdzennym LOM</i>	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	2021	17	11
F1	Mieszkańcy całego obszaru LOM z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	2022	44	45
F2	Mieszkańcy <i>Obszaru rdzennego LOM</i> z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	2022	84	85

Nr wskaźnika	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Rok bazowy	Wartość bazowa	Wartość docelowa w 2030 roku
F3	Mieszkańcy <i>Pozostałego obszaru LOM</i> (względem <i>Obszaru rdzennego LOM</i> ) z bardzo dobrym lub dobrym dostępem do publicznego transportu zbiorowego	%	2022	1,3	2
G	Cały cykl emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego w LOM	CO <sub>2</sub> w tonach (ekw.)	2019	2 918 916	2 627 025
H	Emisje zanieczyszczeń powietrza ze wszystkich rodzajów transportu pasażerskiego i towarowego (spalinowe i nie spalinowe dla PM <sub>2,5</sub> ) w LOM	kg PM 2,5 ekw.	2019	333 568	300 211

Wskaźniki monitorujące uwzględnienie rekomendacji, mających na celu ograniczenie wpływu planowanych działań na poszczególne komponenty środowiska, wraz z pożądanymi wartościami miernika zostały przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela Wskaźniki monitorujące uwzględnienie rekomendacji wskazanych z Prognozie

Nr wskaźnika	Pytanie sprawdzające	Czy uwzględniono TAK/NIE	Miernik (pożądana wartość)
1	Czy uporządkowanie parkowania w centrum Lublina oraz na terenach głównych miejscowości dodano do działań o wysokim priorytecie realizacji.		TAK
2	Czy przy sporządzaniu standardów projektowania i prowadzenia tras pieszych i rowerowych dołączono do zespołu również przyrodników.		TAK