



ZARZĄD WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO

PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

PROJEKTU

Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

Dokument opracowany przez:



WARMIŃSKO - MAZURSKIE
BIURO PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO W OLSZTYNIE

Olsztyn, styczeń 2023



WARMIŃSKO - MAZURSKIE
BIURO PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO W OLSZTYNIE

Zespół autorski:

Dyrektor: Agnieszka Mrozek

Projektantki prowadzące: Łucja Krupińska, Katarzyna Krzymowska

Współpraca: Barbara Grządka, Maciej Muszak, Katarzyna Rawa-Gładych, Aleksandra Sudoł,
Patrycja Szarek-Iwaniuk, Monika Wróblewska

Pracownia Informacji Przestrzennej: Leszek Buszyło, Małgorzata Jeremicz, Szymon
Puławski, Piotr Schilling

SPIS TREŚCI

SPIS TREŚCI	1
STRESZCZENIE	3
1. WSTĘP	8
1.1. PODSTAWA FORMALNO-PRAWNA I CEL PROGNOZY.....	9
1.2. UZGODNIENIA ZAKRESU PROGNOZY.....	10
1.3. METODY ZASTOSOWANE PRZY SPORZĄDZANIU PROGNOZY	11
1.4. TRUDNOŚCI WYNIKAJĄCE Z NIEDOSTATKÓW TECHNIKI LUB LUK WE WSPÓŁCZESNEJ WIEDZY, NAPOTKANYCH W TRAKCIE SPORZĄDZANIA PROGNOZY	12
2. INFORMACJE O ZAWARTOŚCI, GŁÓWNYCH CELACH PROJEKTU PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO DO ROKU 2030 (Z PERSPEKTYWĄ 2050)	12
2.1. INFORMACJE O ZAWARTOŚCI PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU	12
2.2. CELE PROJEKTU PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO DO ROKU 2030 (z PERSPEKTYWĄ 2050)	13
3. POWIĄZANIA PROJEKTU PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO DO ROKU 2030 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2050) Z INNYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI	29
3.1. OCENA POWIĄZAŃ Z DOKUMENTAMI UNIJNYMI I MIĘDZYNARODOWYMI	29
3.2. OCENA POWIĄZAŃ Z DOKUMENTAMI KRAJOWYMI I REGIONALNYMI	36
4. ANALIZA I OCENA STANU ŚRODOWISKA WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO W TYM ISTNIEJĄCE PROBLEMY OCHRONY ŚRODOWISKA ISTOTNE Z PUNKTU WIDZENIA REALIZACJI PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU	42
4.1. OGÓLNE INFORMACJE O WOJEWÓDZTWIE.....	42
4.2. POWIERZCHNIA ZIEMI – BUDOWA GEOLOGICZNA, KRAJOBRAZ I UKSZTAŁTOWANIE TERENU	44
4.3. ZASOBY NATURALNE – GLEBY, KOPALINY.....	46
4.4. DZIEDZICTWO KULTUROWE, ZABYTKI	49
4.5. ZASOBY PRZYRODNICZE – RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA, OBSZARY CHRONIONE	51
4.6. WODY – ZASOBY, JAKOŚĆ, ZAGROŻENIA. ZAGROŻENIA POWODZIOWE I SUSZE	57
4.7. ZMIANY KLIMATU, ZAGROŻENIA NATURALNE (POWODZIE, SUSZE)	61
4.8. POWIETRZE ATMOSFERYCZNE	64
4.9. KLIMAT AKUSTYCZNY	66
4.10. POWAŻNE AWARIE.....	67
4.11. PROMIENIOWANIE ELEKTROMAGNETYCZNE	68
4.12. LUDZIE	68
4.13. INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA	71
4.14. GOSPODARKA ODPADAMI.....	76
5. ISTNIEJĄCE PROBLEMY OCHRONY ŚRODOWISKA ISTOTNE Z PUNKTU WIDZENIA REALIZACJI PROJEKTU PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO DO ROKU 2030 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2050), W SZCZEGÓLNOŚCI DOTYCZĄCE OBSZARÓW PODLEGAJĄCYCH OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY O OCHRONIE PRZYRODY	77
6. POTENCJALNE ZMIANY ŚRODOWISKA W PRZYPADKU BRAKU REALIZACJI ZAŁOŻEŃ PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO DO ROKU 2030 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2050) 80	80

7. CELE OCHRONY ŚRODOWISKA USTANOWIONE NA SZCZEBLU MIĘDZYNARODOWYM, WSPÓLNOTOWYM I KRAJOWYM, ISTOTNE Z PUNKTU WIDZENIA PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU ORAZ SPOSÓB ICH UWZGLĘDNIANIA W DOKUMENCIE	82
8. ANALIZA I OCENA PRZEWIDYWANYCH ZNACZĄCYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO SKUTKÓW REALIZACJI PROJEKTU PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO DO ROKU 2030 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2050).....	83
8.1. ODDZIAŁYWANIE NA RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNĄ, FLORĘ I FAUNĘ.....	92
8.2. ODDZIAŁYWANIE NA POWIETRZE I KLIMAT.....	93
8.3. ODDZIAŁYWANIE NA KLIMAT AKUSTYCZNY.....	94
8.4. ODDZIAŁYWANIE NA WODY.....	95
8.5. ODDZIAŁYWANIE NA KRAJOBRAZ.....	96
8.6. ODDZIAŁYWANIE NA GLEBY, POWIERZCHNIĘ ZIEMI I ZASOBY NATURALNE.....	97
8.7. ODDZIAŁYWANIA NA LUDZI, W TYM ZDROWIE.....	98
8.8. ODDZIAŁYWANIA NA ZABYTKI.....	99
8.9. ODDZIAŁYWANIA SKUMULOWANE.....	99
9. ANALIZA I OCENA ODDZIAŁYWANIA PROJEKTU PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO DO ROKU 2030 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2050) NA PROBLEMY ZWIĄZANE ZE ZMIANAMI KLIMATYCZNYMI I OCHRONĄ RÓŻNORODNOŚCI BIOLOGICZNEJ.....	100
9.1. ODDZIAŁYWANIA W KONTEKŚCIE ZMIAN KLIMATYCZNYCH.....	100
9.2. ODDZIAŁYWANIA W KONTEKŚCIE OCHRONY RÓŻNORODNOŚCI BIOLOGICZNEJ.....	104
10. ANALIZA PRZEWIDYWANYCH ZNACZĄCYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO SKUTKÓW REALIZACJI ZAPISÓW PROJEKTU PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO DO ROKU 2030 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2050) NA OBSZARY OBJĘTE OCHRONĄ PRAWNĄ, ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM OBSZARÓW NATURA 2000	107
11. EWENTUALNE ROZWIĄZANIA ALTERNATYWNE.....	132
12. ROZWIĄZANIA MAJĄCE NA CELU ZAPOBIEGANIE, OGRANICZANIE LUB KOMPENSACJĘ PRZYRODNICZĄ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO MOGĄCYCH BYĆ REZULTATEM REALIZACJI PROJEKTU PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO DO ROKU 2030 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2050)	134
13. INFORMACJE O MOŻLIWYM TRANSGRANICZNYM ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO	137
14. PROPOZYCJE DOTYCZĄCE PRZEWIDYWANYCH METOD ANALIZY SKUTKÓW REALIZACJI PROJEKTU PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO DO ROKU 2030 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2050)	139
15. WNIOSKI.....	142
16. SPIS TABEL	145
17. SPIS RYSUNKÓW	145
18. SPIS ZAŁĄCZNIKÓW	146
19. BIBLIOGRAFIA.....	146

STRESZCZENIE

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050) stanowi podstawowy element przeprowadzenia postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Sporządzona została dla projektu Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050).

Proces jej przeprowadzenia oraz zakres oceny określony jest ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko¹, która zawiera transpozycję do prawodawstwa polskiego dyrektywy 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko². Uwzględniono również wymogi określone w pismach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, Warmińsko-Mazurskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Olsztynie oraz Urzędu Morskiego w Gdyni.

Głównym celem sporządzenia Prognozy jest ocena skutków realizacji zapisów projektu Planu transportowego na środowisko, poprzez zbadanie oraz ocenę stopnia i sposobu uwzględnienia aspektów środowiskowych w projekcie Planu transportowego. Analiza obejmuje również ocenę występowania oddziaływań skumulowanych, możliwości zastosowania rozwiązań alternatywnych oraz działania zapobiegające, ograniczające i kompensujące zagrożenia.

Przy sporządzaniu Prognozy zastosowano metodę opisową (dominuje w opracowaniu) oraz metodę macierzy, którą wykorzystano do oceny wpływu realizacji projektu Planu transportowego na poszczególne komponenty środowiska przyrodniczego w ujęciu tematycznym.

Projekt Planu transportowego określa cele rozwoju regionalnego systemu transportowego wynikające ze zidentyfikowanych problemów i potrzeb oraz priorytetów europejskiej i polskiej polityki rozwoju transportu. W dokumencie dla wybranego wariantu planistycznego - „*elastyczny rozwoju systemów multimodalnych opartych na poszerzonej liczbie biegunów wzrostu oraz sieci drogowej i kolejowej szczebla wojewódzkiego*” - zostały zidentyfikowane cele strategiczne i szczegółowe. Cele strategiczne wynikają z kluczowych dokumentów programowo-strategicznych poziomu europejskiego, krajowego i regionalnego w zakresie transportu, ochrony środowiska, polityki klimatycznej itp., a doprecyzowujące je cele szczegółowe zostały sformułowane w oparciu o wyniki diagnozy (analiza SWOT), analizę scenariuszy, a także wnioski z konsultacji.

W projekcie Planu transportowego określono siedem następujących celów strategicznych:

Cel strategiczny 1. Zapewnienie spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej województwa warmińsko-mazurskiego, w tym niwelowanie różnic w rozwoju systemu transportowego.

¹ Ustawa 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. z 2021 r. poz. 247 z późn. zm.).

² Dz.U.L 197 z 21.7.2001, s30-37

Cel strategiczny 2. Poprawa podstaw rozwojowych i konkurencyjności regionu poprzez wzmocnienie jego dostępności międzynarodowej i krajowej, w tym w żegludze i transporcie lotniczym, a także poprzez poprawę obsługi transportowej regionów turystycznych oraz utrzymanie infrastruktury drogowej i kolejowej służącej powiązaniom z obwodem kaliningradzkim, tak aby mogły być one wykorzystywane na wypadek zmian sytuacji geopolitycznej.

Cel strategiczny 3. Podniesienie jakości życia mieszkańców poprzez poprawę dostępności w wymiarze krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym szczególnie poprawę dostępności do usług publicznych

Cel strategiczny 4. Wzmocnienie poziomu obsługi transportowej Miejskich Obszarów Funkcjonalnych Olsztyna, Elbląga i Ełku, a w drugiej kolejności miast powiatowych o zdolnościach rozwojowych określonych w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego (uzupełnionych o węzeł transportowy w Mrągowie).

Cel strategiczny 5. Regeneracja transportu publicznego, w tym zwłaszcza kolei w strukturze przewozów pasażerskich województwa oraz adaptacja do tych zmian.

Cel strategiczny 6. Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu transportu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu.

Cel strategiczny 7. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w szczególności w ruchu drogowym.

Cele strategiczne zostały rozwinięte poprzez przypisanym im celów szczegółowych, które zostały sformułowane w oparciu o wyniki diagnozy, analizę scenariuszy a także wnioski z konsultacji.

Cele strategiczne i szczegółowe projektu Planu transportowego będą osiągnięte poprzez realizację działań z poziomu krajowego, regionalnego i wybranych przypadkach lokalnego. Działania z poziomu krajowego wynikają głównie z dokumentów nadrzędnych, stanowią tło dla działań niższego szczebla i będą realizowane z poziomu centralnego.

Na podstawie analizy wybranych dokumentów strategicznych szczebla międzynarodowego, krajowego i wojewódzkiego stwierdzono, że cele określone w projekcie Planu transportowego są spójne z założeniami analizowanych dokumentów.

W Prognozie opisano stan środowiska województwa warmińsko-mazurskiego. Wyszczególniono kluczowe problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia projektowanego Planu Transportowego. Wśród nich znalazły się problemy związane m.in. z: utratą walorów krajobrazowych, zagrożeniami dla różnorodności biologicznej, degradacją powierzchni ziemi, zanieczyszczeniem powietrza, hałasem, nadmiernym wykorzystaniem zasobów środowiska czy zmianami klimatycznymi.

Dokonano analizy stanu środowiska w przypadku braku realizacji projektu Planu transportowego. Brak realizacji działań z zakresu celów Planu może pogłębić szeroko rozumiane wykluczenie transportowe województwa. Niedofinansowana infrastruktura i transport może mieć wpływ na wzrost emisji zanieczyszczeń i hałasu oraz na zdrowie i bezpieczeństwo ludzi. Polityka transportowa prowadzona zgodnie z PT będzie dążyć do równoważenia celów ekonomicznych, społecznych i środowiskowych, w tym zagadnień związanych ze zmianą klimatu i redukcją emisji CO₂.

Następnie oceniono potencjalne oddziaływania działań zawartych w projekcie Planu transportowego na poszczególne komponenty środowiska, w tym różnorodność biologiczną, powietrze atmosferyczne i klimat, wody powierzchniowe i podziemne, powierzchnie ziemi i gleby, krajobraz, zabytki i dobra naturalne, zdrowie i jakość życia ludzi oraz obszary objęte ochroną przyrody, w tym obszary Natura 2000.

Analiza i ocena wykonana w niniejszym opracowaniu odnosi się do rodzajów działań. Podziału działań zawartych w projekcie Planu transportowego na rodzaje dokonano na podstawie charakteru poszczególnych działań. Konkretnie inwestycje podlegać będą dokładniejszej analizie na etapie procedury uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia. Obecnie, ze względu na brak konkretnych danych takich jak dokładna lokalizacja inwestycji, parametrów technicznych, zastosowanej technologii, okresów prowadzenia robót, nie jest możliwe dokonanie szczegółowej i wiarygodnej analizy oddziaływania na środowisko każdego działania. Przedmiotem oceny był rodzaj oraz typ przewidywanych oddziaływań poszczególnych rodzajów działań na poszczególne komponenty środowiska.

Wskazano istotne aspekty środowiskowe oraz generalny charakter potencjalnych oddziaływań (spodziewane skutki pozytywne i negatywne). Wskazano na następujący rodzaj oddziaływań: oddziaływanie pozytywne (oddziaływanie uważane za powodujące poprawę w stosunku do sytuacji wyjściowej), oddziaływanie negatywne (oddziaływanie uważane za powodujące niekorzystną zmianę w stosunku do sytuacji wyjściowej), oddziaływanie neutralne (oddziaływanie niepowodujące ani poprawy ani pogorszenia w stosunku do stanu wyjściowego), oddziaływania niejednoznaczne (zarówno pozytywne, jak i negatywne; pozytywne i neutralne; negatywne i neutralne). Określono również typ oddziaływań, wyróżniono oddziaływania bezpośrednie, pośrednie i wtórne.

Realizacja celów projektu Planu transportowego może potencjalnie negatywnie oddziaływać na środowisko przyrodnicze. Potencjalne negatywne oddziaływania będą dotyczyły przede wszystkim realizacji nowych inwestycji takich jak budowa dróg czy linii kolejowych po nowym śladzie, w tym obwodnic czy budowa terminalu intermodalnego sieci TEN-T, w mniejszym stopniu przebudowy czy modernizacji istniejącej infrastruktury drogowej i kolejowej. Oddziaływania te będą dotyczyć głównie bioróżnorodności, roślin oraz zwierząt. Głównymi negatywnymi oddziaływaniami jakie mogą wystąpić są: fragmentacja siedlisk przyrodniczych, powstanie efektu bariery, zniszczenie siedlisk przyrodniczych, usuwanie zieleni wysokiej bądź jej mechaniczne uszkodzenia. Również emisja zanieczyszczeń oraz hałasu będzie miała potencjalnie negatywny wpływ na faunę i florę.

Projekty drogowe z jednej strony podnoszą sprawność transportu drogowego, czyli przyczyniają się do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych, ale z drugiej strony wpływają na podniesienie atrakcyjności transportu drogowego, co może przyczynić się do zwiększenia ruchu samochodowego i tym samym zwiększenia emisji zanieczyszczeń. Szczególnie pozytywny wpływ na warunki aerosanitarnie miejscowości będzie związany z realizacją obwodnic poprzez wyprowadzenie ruchu samochodowego, a szczególnie tranzytowego poza tereny zabudowane. Również rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej i kolejowej poprzez upłynnienie ruchu może przyczynić się do poprawy jakości powietrza atmosferycznego.

Realizacja planowanych w projekcie Planu transportowego działań może potencjalnie negatywnie wpłynąć na powierzchnie ziemi i gleby, dotyczy to rodzajów działań związanych z koniecznością trwałego przekształcenia i zajęcia powierzchni ziemi, wyłączenia gruntów z dotychczasowego użytkowania, a także z degradacją gleb związaną z procesem realizacji inwestycji oraz jej eksploatacji (spływ i emisja zanieczyszczeń).

Presja na środowisko wodne będzie występowała zarówno na etapie realizacji, jak i na etapie eksploatacji inwestycji, a czas trwania i rodzaj oddziaływań będzie zależny od wielu czynników, w tym rodzaju inwestycji transportowej, stanu środowiska przyrodniczego, warunków geologiczno-hydrologicznych, topografii terenu itp.

Ochronie jakości wód powierzchniowych przysłużą się wszelkie działania związane z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego, realizowane w celu zapobiegania powstawaniu kolizji, wypadków i innych zagrożeń związanych z ruchem pojazdów.

Budowy obwodnic miast pozytywnie przełoży się na lokalne obniżenie uciążliwości i presji na środowisko, na skutek zmniejszenia ruchu pojazdów silnikowych wjeżdżających i poruszających się po drogach w obszarach zurbanizowanych. Upięknienie ruchu i ograniczenie zatorów drogowych przyczyni się do redukcji ilości spalanej paliwa i emisji z tym związanych, a tym samym zmniejszy się ilość zanieczyszczeń, które deponowane są w wodach powierzchniowych i glebie.

Oddziaływanie realizacji celów projektu Planu transportowego w stosunku do ludzi będzie na ogół pozytywne. Korzystne oddziaływania, w szczególności na jakość życia dotyczyć będą w szczególności działań, w wyniku których nastąpi poprawa przepustowości dróg, poprawa mobilności mieszkańców i skrócenie czasu podróży, poprawa dostępności i jakości transportu publicznego, a także poprawa dostępności różnych form transportu oraz poprawa bezpieczeństwa użytkowników ruchu drogowego. Redukcja emisji zanieczyszczeń szczególnie z transportu drogowego powinna pozytywnie wpłynąć na zdrowie ludzi. Szczególnie działania związane z integracją transportu w obszarze miast, wyprowadzeniem części ruchu samochodowego poza teren miast i miejscowości (realizacja obwodnic), realizacja systemów dróg rowerowych czy rozbudowa infrastruktury rowerowej zdecydowanie pozytywnie wpłyną na jakość powietrza, a tym samym zdrowie ludzi.

W związku z realizacją działań ujętych w projekcie Planu transportowego do kolizji z obszarami chronionymi może dojść w przypadku 54 działań (70%), w tym 40 drogowych, 12 kolejowych oraz 1 związanego z portem morskim i 1 związanego z portem lotniczym. Dla 23 działań nie stwierdzono kolizji, tzn. położone są poza obszarami chronionymi, nie posiadają lokalizacji (np. budowa zatok autobusowych) lub są to działania nieinwestycyjne (np. cyfryzacja transportu). Z analizy rozmieszczenia działań zaplanowanych w projekcie Planu transportowego wynika, że realizacja 19 inwestycji będzie ingerowała w obszary Natura 2000, a 7 będzie realizowana w bliskim sąsiedztwie tych obszarów. Potencjalne negatywne oddziaływania, mogące wystąpić w wyniku realizacji działań na obszarach chronionych, w tym obszarach Natura 2000 w największym stopniu będą związane z prowadzeniem dużych inwestycji liniowych po nowym śladzie.

Zidentyfikowane zagrożenia mogą wpływać na ochronę i kształtowanie najcenniejszych zasobów środowiska przyrodniczego. Mogą zagrażać spójności terytorialnej i funkcjonalnej przestrzeni przyrodniczej przez jej fragmentację, zniszczenie, uszczuplenie powierzchni cennych i wrażliwych siedlisk.

W Prognozie wskazano zalecenia ograniczające, eliminujące bądź kompensujące ewentualne negatywne oddziaływania wynikające z realizacji działań w ramach celów projektu Planu transportowego.

Ze względu na przedstawioną w dokumencie charakterystykę możliwych wariantów planistycznych Prognoza nie wskazuje rozwiązań alternatywnych do analizowanego dokumentu. Wariantem planistycznym dla którego zostały wyznaczone cele strategiczne i szczegółowe projektu Planu transportowego jest wariant C, który w ocenie autorów projektu Planu transportowego jest wariantem najbardziej optymalnym. Pozwala on na zrównoważony rozwój transportu w regionie z naciskiem na transport zbiorowy i niskoemisyjny, uwzględniający kwestie ochrony środowiska, w tym łagodzenia zmian klimatu oraz redukcję emisji zanieczyszczeń.

Jednocześnie uznano, że niekorzystny byłoby brak wdrożenia w życie przedmiotowego projektu dokumentu. Brak realizacji działań z zakresu celów projektu Planu

transportowego może pogłębić szeroko rozumiane wykluczenie transportowe województwa. Niedofinansowana infrastruktura i transport może mieć wpływ na wzrost emisji zanieczyszczeń i hałasu oraz na zdrowie i bezpieczeństwo ludzi.

Wszystkie działania zawarte w Planie transportowym dotyczą inwestycji przewidzianych do realizacji w granicach Państwa. Na obecnym etapie planowania nie prognozuje się wystąpienia oddziaływania transgranicznego projektu Planu transportowego. Analiza możliwości wystąpienia transgranicznego oddziaływania na środowisko powinna zostać podjęta ponownie na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla poszczególnych działań przedstawionych w projekcie Planu transportowego, gdy będą znane szczegółowe informacje lokalizacyjne i techniczne.

W projekcie Planu transportowego zawiera propozycję system monitorowania realizacji Planu transportowego, który opiera się o wykorzystanie wskaźników rezultatu odpowiadających zarówno samemu procesowi inwestycyjnemu (wskaźniki proste, oparte o bieżącą statystykę), jak też w bardziej zaawansowany sposób oceniającym efektywność podjętych działań (wskaźniki dostępności, prognozy ruchu).

W Prognozie, zgodnie z art. 51 ust.2 ustawy SOOŚ, sformułowano propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektu Planu transportowego, dzięki którym można monitorować przewidywany wpływ wprowadzonych rozwiązań na środowisko przyrodnicze. Analiza wyznaczonych wskaźników pozwoli na ocenę wpływu realizowanych przedsięwzięć na stan środowiska. Monitorowanie zmian zachodzących w środowisku, w wyniku prowadzonych przedsięwzięć, ma służyć zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju i zapisów prawnych ustanowionych na szczeblu unijnym i krajowym.

1. WSTĘP

Podstawą opracowania niniejszej Prognozy oddziaływania na środowisko zwana dalej Prognozą jest projekt Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050), zwany dalej projektem Planu transportowego.

Plan transportowy jest dokumentem, którego realizacja związana jest z perspektywą finansową Unii Europejskiej na lata 2021-2027. Dokument został opracowany w celu spełnienia warunku podstawowego: *Kompleksowe planowanie transportu na odpowiednim poziomie*, określonego w art. 15 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego *wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu na rzecz Zarządzania Granicami i Wiz* oraz wypełnienia wszystkich adekwatnych kryteriów na poziomie regionalnym w zakresie transportu wskazanych w Załączniku Nr IV do ww. Rozporządzenia Cel Polityki 3 - *Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności*, Cel Szczegółowy - *Rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej sieci TEN-T* oraz Cel Szczegółowy - *Rozwój i udoskonalenie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawa dostępu do sieci TEN-T oraz mobilności transgranicznej*.

Plan transportowy stanowi długookresową, zintegrowaną wizję rozwoju systemu transportowego województwa obejmującą wszystkie gałęzie transportu oraz infrastrukturę i organizację przewozów na różnych poziomach.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego stanowi podstawowy element przeprowadzenia postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Przygotowując Prognozę wzięto pod uwagę szczególne cechy obszaru objętego oddziaływaniem w wyniku realizacji Planu transportowego, a przede wszystkim uwarunkowania przyrodnicze i krajobrazowe województwa warmińsko-mazurskiego. Zasięg terytorialny Prognozy obejmuje obszar województwa warmińsko-mazurskiego. Uwzględnia powiązania z sąsiednimi terenami w zakresie m.in. systemu obszarów chronionych, ciągłości struktur przyrodniczych, powiązań ekologicznych oraz przepływu zanieczyszczeń.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050) została wykonana w Warmińsko-Mazurskim Biurze Planowania Przestrzennego w Olsztynie.

1.1. PODSTAWA FORMALNO-PRAWNA I CEL PROGNOZY

Podstawą prawną opracowania Prognozy jest ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko³ (zwana dalej ustawą OOŚ), która zawiera transpozycję do prawodawstwa polskiego dyrektywy 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko⁴.

Zgodnie z art. 46 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy OOŚ projekt Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050) należy do dokumentów, dla których wymagane jest przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko oraz sporządzenie prognozy oddziaływania na środowisko (art.51 ust.1 ustawy OOŚ).

W toku prac planistycznych Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050) podlegać będzie opiniowaniu przez właściwe, wymagane prawem organy. Podlegać będzie również udostępnieniu na etapie wyłożenia do publicznego wglądu społeczeństwu i składaniu uwag do dokumentu.

Przy opracowaniu Prognozy uwzględniono także obowiązujące przepisy prawa wspólnotowego i krajowego oraz konwencje i umowy międzynarodowe z zakresu środowiska i jego ochrony.

Celem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, w ramach której opracowuje się prognozę oddziaływania na środowisko, jest wskazanie w jakim stopniu realizacja ustaleń projektowanego dokumentu może powodować negatywne lub pozytywne skutki w środowisku.

Celem Prognozy jest również dostarczenie społeczeństwu, a także wszystkim organom uczestniczącym w procedurze opracowania i przyjęcia Planu transportowego, niezbędnych informacji na temat potencjalnych skutków dla środowiska, jakie niesie wdrażanie tego dokumentu.

Istotnym celem Prognozy jest także poszukiwanie i wskazanie możliwości rozwiązań planistycznych zabezpieczających środowisko i przeciwdziałających negatywnemu oddziaływaniu na nie.

Prognoza jest opracowaniem wspomagającym proces decyzyjny związany z zaopiniowaniem i przyjęciem dokumentu Plan transportowy województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050) oraz współtworzącym go, bowiem wnioski i rekomendacje wynikające z prognozy powinny być zawarte w ostatecznym tekście dokumentu.

Plan transportowy będąc dokumentem określającym cele strategiczne, cele szczegółowe i działania charakteryzuje się znacznym stopniem ogólności i wyznacza ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć nie wskazując ich dokładnej przestrzennej lokalizacji.

³ Ustawa 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. z 2022 r. poz. 1029 z późn. zm.).

⁴ Dz.U.L 197 z 21.7.2001, s. 30-37.

Ze względu na wynikające z tego faktu szerokie możliwości interpretacyjne zapisów Planu transportowego, przeprowadzone w ramach Prognozy oceny, uwzględniają znaczny poziom ogólności ocenianego dokumentu i mają charakter subiektywny.

W związku z powyższym, najistotniejszą rolę odgrywa trafność procesów decyzyjnych, właściwa identyfikacja celów samego dokumentu, ocena skutków ich realizacji oraz ocena czy kwestie środowiskowe zostały w nich należycie ujęte, tj. w sposób optymalny dla jego ochrony.

1.2. UZGODNIENIA ZAKRESU PROGNOZY

Ustawa OOŚ w art. 53 nakłada obowiązek uzgadniania zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko z właściwymi organami, o których mowa w art. 57 i art. 58.

Zgodnie z wymogami ww. ustawy zakres Prognozy projektu Planu transportowego został uzgodniony z następującymi organami:

- Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Olsztynie (pismo z dnia 23 czerwca 2021 r., znak WOOŚ.411.64.2021.AD);
- Warmińsko-Mazurskim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym (pismo z dnia 21 czerwca 2021 r., znak ZNS.9022.3.30.2021.Z);
- Urzędem Morskim w Gdyni (pismo z dnia 25 czerwca 2021 r., znak INZ.8103.66.2021.AD).

Zgodnie z wytycznymi ww. organów zakres prognozy powinien być zgodny z art.51 ust. 2 oraz art. 52 ust. 1 i 2 ww. ustawy i zawierać powinien:

- informacje o zawartości, głównych celach projektowanego dokumentu oraz jego powiązaniach z innymi dokumentami,
- informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu prognozy,
- propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania,
- informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko,
- streszczenie sporządzone w języku niespecjalistycznym.

Prognoza powinna określać, analizować i oceniać:

- istniejący stan środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu,
- stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem,
- istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,
- cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu, oraz sposoby, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu,
- przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne, na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na inne elementy środowiska (w szczególności na: różnorodność biologiczną, zwierzęta, rośliny, wodę, powietrze, powierzchnię ziemi, krajobraz, klimat, zasoby naturalne, zabytki, dobra materialne i ludzi).

Prognoza powinna uwzględniać zależności między elementami środowiska i między oddziaływaniami na te elementy.

1.3. METODY ZASTOSOWANE PRZY SPORZĄDZANIU PROGNOZY

Zgodnie z art. 52 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, informacje zawarte w prognozie oddziaływania na środowisko powinny być opracowane stosownie do stanu współczesnej wiedzy i metod oceny. Powinny być także dostosowane do zawartości i stopnia szczegółowości projektu dokumentu oraz jego miejsca w systemie programowania rozwoju regionu.

Głównym aspektem podjętym w Prognozie jest ocena przewidywanych działań realizowanych w ramach celów zawartych w projekcie Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050) pod kątem ich wpływu na środowisko przyrodnicze oraz zdrowie i jakość życia ludzi.

Przy sporządzaniu Prognozy zastosowano metodę opisową, która dominuje oraz metodę macierzy.

Metoda opisowa polegała na charakterystyce stanu środowiska przyrodniczego województwa, zagrożeń dla środowiska przyrodniczego i wskazaniu potencjalnych skutków, jakie mogą wystąpić w środowisku w wyniku realizacji ustaleń projektu dokumentu, a także na analizie celów ochrony środowiska przyrodniczego ustanowionych na szczeblu międzynarodowym, krajowym i regionalnym pod kątem sposobów, w jakich te cele zostały uwzględnione w projekcie Planu transportowego. Stan zasobów środowiska przedstawiono w oparciu o analizę materiałów źródłowych i danych zastanych (desk research), obejmujących w szczególności dokumenty strategiczne, dane: Państwowego Monitoringu Środowiska, Głównego Urzędu Statystycznego, Państwowego Instytutu Geologicznego i innych baz danych, a także opracowania kartograficzne oraz literaturę specjalistyczną. Spis wykorzystanych materiałów źródłowych umieszczono na końcu opracowania w rozdziale Materiały źródłowe. Ponadto wykorzystano wiedzę przyrodniczą popartą doświadczeniem własnym.

Ocena wpływu realizacji projektu Planu transportowego na poszczególne komponenty środowiska przyrodniczego w ujęciu tematycznym została przedstawiona metodą macierzy. Metoda macierzy polega na opracowaniu tabeli (macierzy), w której zestawiono rodzaje działań przewidzianych do realizacji w ramach projektu Planu transportowego z ocenianymi komponentami środowiska przyrodniczego, w celu dokonania odpowiednio oceny wpływu.

Podziału działań zawartych w projekcie Planu transportowego na rodzaje dokonano na podstawie charakteru poszczególnych działań.

Na podstawie macierzy zidentyfikowano rodzaj potencjalnych oddziaływań (pozytywne, neutralne, negatywne) oraz typ oddziaływań (bezpośrednie, pośrednie, wtórne) poszczególnych rodzajów działań projektu Planu transportowego na elementy środowiska przyrodniczego oraz zdrowie i jakość życia ludzi.

Znaczny stopień ogólności dokumentu, w tym brak precyzyjnych lokalizacji poszczególnych działań sprawia, iż także ocena oddziaływania na środowisko ma charakter mocno zgeneralizowany. Na podstawie wskazanych działań będących realizacją celów określonych w projekcie Planu transportowego wskazano istotne aspekty środowiskowe oraz generalny charakter potencjalnych oddziaływań (spodziewane skutki pozytywne i negatywne).

1.4. TRUDNOŚCI WYNIKAJĄCE Z NIEDOSTATKÓW TECHNIKI LUB LUK WE WSPÓŁCZESNEJ WIEDZY, NAPOTKANYCH W TRAKCIE SPORZĄDZANIA PROGNOZY

Trudności, jakie pojawiły się w toku sporządzania niniejszej Prognozy związane są przede wszystkim z formułą dokumentu. Projekt Planu transportowego jest dokumentem strategicznym nakreślającym spójną wizję przyszłego systemu transportowego województwa. Planowane w jego ramach działania są zamierzeniami inwestycyjnymi lub wiązkami projektów, które nie stanowią konkretnych inwestycji o szczegółowo wskazanym zakresie i precyzyjnie określonych parametrach lokalizacyjnych. Dodatkowo niektóre z planowanych działań liniowych posiadają jedynie wyznaczone przebiegi (korytarze), w których mogą być potencjalnie realizowane. Nie można więc jednoznacznie stwierdzić, w jaki dokładnie sposób będzie przebiegała realizacja danego działania oraz jaka będzie jego precyzyjna lokalizacja. Powoduje to trudności zwłaszcza w przypadku kolizji z obszarami chronionymi.

Podczas pracy nad Prognozą nie napotkano istotnych trudności związanych z niedostatkami techniki lub luk we współczesnej wiedzy. Województwo warmińsko-mazurskie posiada duży zasób analiz oraz programów sektorowych o dużej aktualności. Większość programów posiada wykonane Prognozy oddziaływania na środowisko, co znacznie zwiększa ilość i wiarygodność danych.

2. INFORMACJE O ZAWARTOŚCI, GŁÓWNYCH CELACH PROJEKTU PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO DO ROKU 2030 (Z PERSPEKTYWĄ 2050)

2.1. INFORMACJE O ZAWARTOŚCI PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU

Projekt Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą 2050) określa długookresową, zintegrowaną wizję rozwoju systemu transportowego w województwie warmińsko-mazurskim do roku 2030 z perspektywą do 2050 roku. Stanowi podstawę do spełnienia warunku podstawowego dla Celu Polityki 3 „Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności” w perspektywie finansowej na lata 2021-2027⁵ na poziomie regionalnym.

Projekt Planu transportowego odnosi się do wielu płaszczyzn funkcjonowania sieci transportowej w skali regionalnej uwzględniając jednocześnie powiązania krajowe i lokalne. Zawiera zidentyfikowaną istniejącą i planowaną infrastrukturę transportową oraz uwzględnia zależności (multimodalność) między wszystkimi gałęziami transportu (kolejowy, drogowy, morski, lotniczy, wodny śródlądowy, rowerowy), jak również połączenia między nimi (terminale intermodalne, węzły przesiadkowe).

Jest to dokument kompleksowy, który na podstawie wieloaspektowej diagnozy identyfikuje bieżące i potencjalne problemy oraz potrzeby. Wyznacza kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego uwzględniając spójność transportową w wymiarze zewnętrznym i wewnętrznym, bezpieczeństwo ruchu drogowego, kwestie związane

⁵ Założenia do Umowy Partnerstwa na lata 2021-2027 (2019) / Umowa Partnerstwa na lata 2012-2027.

z ochroną środowiska, w tym konieczność łagodzenia zmian klimatu poprzez redukcję emisji CO₂ z systemu transportowego, a także perspektywy rozwoju społeczno-gospodarczego województwa.

Obok wspomnianych elementów projekt Planu transportowego zawiera propozycje i ocenę wariantów planistycznych (alternatywne rozwiązania zdiagnozowanych problemów) oraz definiuje cele, które odpowiadają na współczesne wyzwania wynikające między innymi z otoczenia społeczno-gospodarczego, politycznego i technologicznego

Wynikiem projektu Planu transportowego jest lista działań przypisanych ustalonym celom, która została również przedstawiona w formie graficznej. Ponadto, dokument uwzględnia propozycję kryteriów pomocnych w wyborze konkretnych projektów inwestycyjnych oraz propozycję systemu monitoringu.

Zawartość projektu Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030.

Dokument składa się z następujących rozdziałów:

1. Założenia i metodyka sporządzenia planu
2. Analiza aktów prawa oraz dokumentów strategiczno-programowych i planistycznych
3. Analiza uwarunkowań społeczno-gospodarczych
4. Analiza funkcjonowania systemu transportowego
5. Analiza uwarunkowań środowiskowych
6. Modelowanie transportu – analiza popytowa
7. Modelowanie transportu – prognozowanie ruchu
8. Modelowanie transportu – analiza dostępności transportowej
9. Główne problemy transportowe regionu
10. Identyfikacja długookresowych wyzwań i scenariuszy rozwoju
11. Analiza SWOT
12. Identyfikacja najważniejszych meta-problemów transportowych regionu
13. Propozycja i wybór wariantów planistycznych
14. Cele i działania Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)
15. Koszty realizacji i eksploatacji planowanej infrastruktury
16. Kryteria merytoryczne wyboru projektów
17. Mapa wynikowa i podsumowanie
18. System monitorowania realizacji Planu

2.2. CELE PROJEKTU PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO DO ROKU 2030 (Z PERSPEKTYWĄ 2050)

Projekt Planu transportowego określa cele rozwoju regionalnego systemu transportowego wynikające ze zidentyfikowanych problemów i potrzeb oraz priorytetów europejskiej i polskiej polityki rozwoju transportu. W dokumencie dla wybranego wariantu planistycznego – „*elastyczny rozwoju systemów multimodalnych opartych na poszerzonej liczbie biegunów wzrostu oraz sieci drogowej i kolejowej szczebla wojewódzkiego*” – zostały zidentyfikowane cele strategiczne i szczegółowe. Cele strategiczne wynikają z kluczowych dokumentów programowo-strategicznym poziomu europejskiego, krajowego i regionalnego w zakresie transportu, ochrony środowiska, polityki klimatycznej itp., a doprecyzowujące je

cele szczegółowe zostały sformułowane w oparciu o wyniki diagnozy (analiza SWOT), analizę scenariuszy, a także wnioski z konsultacji.

Ustalone w projekcie Planu transportowego cele wskazują zasady funkcjonowania i rozwoju systemu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego, odpowiadają na wyzwania sektora transportu oraz rozwijają cele zawarte w dokumencie – „Warmińsko-Mazurskie 2030. Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego”.

W projekcie Planu transportowego określono siedem następujących celów strategicznych:

Cel strategiczny 1 Zapewnienie spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej województwa warmińsko-mazurskiego, w tym niwelowanie różnic w rozwoju systemu transportowego.

Cel strategiczny 2 Poprawa podstaw rozwojowych i konkurencyjności regionu poprzez wzmocnienie jego dostępności międzynarodowej i krajowej, w tym w żegludze i transporcie lotniczym, a także poprzez poprawę obsługi transportowej regionów turystycznych oraz utrzymanie infrastruktury drogowej i kolejowej służącej powiązaniom z obwodem kaliningradzkim, tak aby mogły być one wykorzystywane na wypadek zmian sytuacji geopolitycznej.

Cel strategiczny 3 Podniesienie jakości życia mieszkańców poprzez poprawę dostępności w wymiarze krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym szczególnie poprawę dostępności do usług publicznych

Cel strategiczny 4 Wzmocnienie poziomu obsługi transportowej Miejskich Obszarów Funkcjonalnych Olsztyna, Elbląga i Elku, a w drugiej kolejności miast powiatowych o zdolnościach rozwojowych określonych w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego (uzupełnionych o węzeł transportowy w Mrągowie).

Cel strategiczny 5 Regeneracja transportu publicznego, w tym zwłaszcza kolei w strukturze przewozów pasażerskich województwa oraz adaptacja do tych zmian.

Cel strategiczny 6 Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu transportu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu.

Cel strategiczny 7 Poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w szczególności w ruchu drogowym.

Cele strategiczne zostały rozwinięte poprzez przypisanie im celów szczegółowych, które zostały sformułowane w oparciu o wyniki diagnozy, analizę scenariuszy a także wnioski z konsultacji.

Cele strategiczne i szczegółowe projektu Planu transportowego będą osiągnane poprzez realizację działań z poziomu krajowego, regionalnego i w wybranych przypadkach lokalnego. Działania z poziomu krajowego wynikają głównie z dokumentów nadrzędnych, stanowią tło dla działań niższego szczebla i będą realizowane z poziomu centralnego.

Określone w dokumencie działania z poziomu regionalnego i lokalnego zostały sformułowane w oparciu o wyniki diagnozy, opinie interesariuszy a także na podstawie zidentyfikowanych projektów. Stanowią one podstawę do opracowania listy projektów na perspektywę finansową 2021-2027. Zidentyfikowanych działań nie należy utożsamiać z konkretnymi projektami (inwestycjami). Przyjęto, że działaniami są zamierzenia inwestycyjne lub wiązki projektów. Lista projektów stanowić będzie oddzielny załącznik do projektu Planu transportowego (dokument implementacyjny

Sformułowane w projekcie Planu transportowego cele strategiczne i cele szczegółowe oraz odnoszące się do nich działania zostały przedstawione w Tabeli 1.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego
województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

Tabela 1. Proponowane działania projektu Planu transportowego w odniesieniu do celów strategicznych i szczegółowych

Cele strategiczne	Cele szczegółowe	Gałąź transportu*	Działania
Cel 1. Zapewnienie spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej	1.1. Budowa i/lub modernizacja infrastruktury głównych korytarzy drogowych integrujących poszczególne części województwa, w tym zwłaszcza MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku	DK	<p>Budowa drogi ekspresowej S16 na odcinku Olsztyn (węzeł Olsztyn Wschód) – Biskupiec /dobudowa drugiej jezdni/</p> <p>Budowa drogi ekspresowej S16 na odcinku Mrągowo (obwodnica Mrągowo) – Ełk – granica województwa podlaskiego</p> <p>Budowa drogi ekspresowej S5 na odcinku Grudziądz – Ostróda</p> <p>Rozbudowa drogi krajowej nr 53 na odcinku Olsztyn (węzeł Olsztyn Pieczewo) – Szczytno (obwodnica Szczytna)</p> <p>Budowa obwodnicy Olsztyna i Dywit wraz z dojazdami do niej</p>
	1.2. Budowa i/lub modernizacja infrastruktury głównych korytarzy kolejowych integrujących poszczególne części województwa, w tym zwłaszcza MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku	K	<p>Modernizacja linii kolejowej nr 353 Olsztyn – Korsze</p> <p>Modernizacja linii kolejowej nr 38 Korsze – Ełk wraz z elektryfikacją</p> <p>Prace na linii kolejowej E75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (w granicach województwa dotyczy odcinka: granica województwa podlaskiego – Ełk – Olecko – granica województwa podlaskiego)</p> <p>Rewitalizacja linii kolejowej nr 41 Gołdap – Olecko /odtworzenie do parametrów konstrukcyjnych/</p> <p>Rewitalizacja linii kolejowej nr 35 granica województwa mazowieckiego – Szymany /odtworzenie do parametrów konstrukcyjnych/</p> <p>Rewitalizacja linii kolejowej nr 223 Czerwonka – Orzysz /odtworzenie do parametrów konstrukcyjnych/</p> <p>Modernizacja połączenia kolejowego Gutkowo – Bogaczewo – Elbląg – Frombork – Braniewo (dotyczy linii kolejowych nr 220, 204, 254)</p> <p>Rewitalizacja linii kolejowej nr 221 Pieniężno – Braniewo /odtworzenie do parametrów konstrukcyjnych/</p> <p>Rewitalizacja linii kolejowej nr 208 na odcinku Działdowo – Brodnica /odtworzenie do parametrów konstrukcyjnych/</p> <p>Budowa linii kolejowej Giżycko – Orzysz – Pisz – granica województwa podlaskiego</p> <p>Budowa linii kolejowej Dobrze Miasto – Bartoszyce</p>
	1.3. Modernizacja niektórych dróg wojewódzkich zapewniających spójność regionu, szczególnie w jego północnej części	DW	<p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 655 na odcinku Mazuchówka – Olecko /przedłużenie modernizowanych ciągów/</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 653 na odcinku Olecko – granica województwa podlaskiego /przedłużenie modernizowanych ciągów/</p>

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego
województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

		<p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 592 na odcinku Kętrzyn – Giżycko /przedłużenie modernizowanych ciągów/</p> <p>Budowa drogi wojewódzkiej stanowiącej obejście miejscowości Kętrzyn /w ciągu DW 592/</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 651 na odcinku Gołdap – Dubeninki</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 651 na odcinku Dubeninki – granica województwa podlaskiego</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku od ul. Dybowskiego na terenie m. Olsztyna do Węzła Olsztyn Południe</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 544 na odcinku Iłowo Osada – granica województwa mazowieckiego</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 656 na odcinku DK 63 – Elk</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 600 na odcinku Orzyny – Mrągowo</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 504 na odcinku Elbląg – Pogrodzie</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 519 na odcinku Zalewo – Małdyty</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 507 na odcinku Pieniężno – Orneta /przedłużenie modernizowanych ciągów/</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 538 na odcinku Nowe Miasto Lubawskie – Nidzica</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 613, 515 i 521 na odcinku Bronowo – Różnowo – Susz</p> <p>Budowa obwodnicy m. Nidzica w ciągu drogi wojewódzkiej nr 545</p> <p>Budowa obwodnicy m. Nidzica w ciągu drogi wojewódzkiej 604</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku Morąg – Łukta: etap II odcinek Bramka - Florczaki</p> <p>Budowa drogi wojewódzkiej stanowiącej obejście miasta Morąga – Budowa południowo-zachodniej obwodnicy Morąga w ciągu drogi wojewódzkiej nr 527 etap I – od drogi wojewódzkiej nr 519 kierunek Małdyty do drogi wojewódzkiej nr 527 kierunek Olsztyn, etap II – od drogi wojewódzkiej nr 527 kierunek Pasłęk do drogi wojewódzkiej nr 519 kierunek Małdyty)</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku granica województwa – Kwietniewo</p> <p>Budowa bezkolizyjnego skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 536 z linią kolejową E65 w ciągu ul. Wyszyńskiego i Grunwaldzkiej w Iławie</p> <p>Budowa obwodnicy Młynar /dotyczy DW</p>
--	--	--

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego
województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

			<p>505, 509/ Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 590 na odcinku Biskupiec – Reszel – Korsze Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 594 na odcinku Reszel – Święta Lipka – Kętrzyn Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 591 Mrągowo – Kętrzyn – Barciany – granica państwa Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 642 na odcinku Sterławki Wielkie – Zielony Lasek Budowa obwodnicy Rynu w ciągu drogi wojewódzkiej 642 Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 609 na odcinku Mikołajki – Ukta Rozbudowa dróg wojewódzkich nr 500 i nr 503 w Elblągu Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 653 w Olecku Budowa wiaduktu kolejowego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 545 ul. Działdowska w m. Nidzica Rozbudowa infrastruktury rowerowej wzdłuż dróg wojewódzkich w zakresie poprawy bezpieczeństwa, separacji ruchu i polepszenia oferty komunikacyjnej także dla osób niezmotoryzowanych</p>
Cel 2. Poprawa podstaw rozwojowych i konkurencyjności regionu	2.1. Budowa i/lub modernizacja infrastruktury drogowej łączącej województwo z głównymi metropoliami Polski (szczególnie z Warszawą, Gdańskiem, Bydgoszczą/Toruniem i z Białymstokiem) oraz z zagranicą (w kierunku Europy Zachodniej i Litwy)	DK	<p>Budowa drogi ekspresowej S16 na odcinku Olsztyn (węzeł Olsztyn Wschód) – Biskupiec /dobudowa drugiej jezdni/ Budowa drogi ekspresowej S16 na odcinku Mrągowo (obwodnica Mrągowo) – Ełk – granica województwa podlaskiego Budowa drogi ekspresowej S5 na odcinku Grudziądz – Ostróda Budowa obwodnicy Olsztyna i Dywit wraz z dojazdami do niej Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Fiszewo- Elbląg Rozbudowa drogi krajowej nr 65 na odcinkach: Kowale Oleckie – obwodnica Olecka, Gąski – Ełk, Nowa Wieś Ełcka – granica województwa podlaskiego</p>
	2.2. Budowa i/lub modernizacja infrastruktury kolejowej łączącej województwo z głównymi metropoliami Polski (szczególnie z Warszawą, Gdańskiem, Bydgoszczą/Toruniem i z Białymstokiem) oraz z zagranicą (w kierunku Europy Zachodniej i Litwy)	K	<p>Modernizacja linii kolejowej nr 353 Olsztyn – Korsze Modernizacja linii kolejowej nr 38 Korsze – Ełk wraz z elektryfikacją Prace na linii kolejowej E75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (w granicach województwa dotyczy odcinka: granica województwa podlaskiego – Ełk – Olecko – granica województwa podlaskiego) Rewitalizacja linii kolejowej nr 35 granica województwa mazowieckiego – Szymany /odtworzenie do parametrów konstrukcyjnych Budowa linii kolejowej Giżycko – Orzysz – Pisz – granica województwa podlaskiego</p>

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego
województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

	<p>2.3. Utrzymanie stanu infrastruktury drogowej i kolejowej służącej powiązaniom z obwodem kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej</p>	<p>DK, DW, K</p>	<p>Rozbudowa drogi krajowej nr 51 na odcinku Olsztyn (węzeł planowanej północnej obwodnicy Olsztyna) – Bartoszyce</p> <p>Budowa obwodnicy Olsztyna i Dywit wraz z dojazdami do niej</p> <p>Budowa obwodnicy Dobrego Miasta</p> <p>Budowa obwodnicy Bartoszyce</p> <p>Budowa obwodnicy Lidzbarka Warmińskiego</p> <p>Budowa obwodnicy Gąsek</p> <p>Rozbudowa drogi krajowej nr 65 na odcinkach: Kowale Oleckie – obwodnica Olecka, Gąski – Ełk, Nowa Wieś Ełcka – granica województwa podlaskiego/</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 651 na odcinku Gołdap – Dubeninki</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 651 na odcinku Dubeninki – granica województwa podlaskiego</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 591 Mrągowo – Kętrzyn – Barciany – granica państwa</p> <p>Modernizacja linii kolejowej nr 353 Olsztyn – Korsze</p> <p>Modernizacja linii kolejowej nr 38 Korsze – Ełk wraz z elektryfikacją</p> <p>Modernizacja połączenia kolejowego Gutkowo – Bogaczewo – Elbląg – Frombork – Braniewo (dotyczy linii kolejowych nr 220, 204, 254)</p> <p>Rewitalizacja linii kolejowej nr 221 Pieniężno – Braniewo /odtworzenie do parametrów konstrukcyjnych/</p>
	<p>2.4. Rozwój portu morskiego w Elblągu wraz z zapleczem</p>	<p>M, DL</p>	<p>Realizacja połączenia drogowego do morskiego przejścia granicznego (port morski w Elblągu) tj. przebudowa ul. Portowej (droga powiatowa nr 2081N) w Elblągu</p> <p>Rozbudowa / modernizacja portu morskiego w Elblągu</p>
	<p>2.5. Rozwój portu lotniczego w Szymanach wraz z drogową i kolejową infrastrukturą doprowadzającą</p>	<p>L, DK, DL, K</p>	<p>Rozbudowa drogi krajowej nr 53 na odcinku Olsztyn (węzeł Olsztyn Pieczewo) – Szczytno (obwodnica Szczytna)</p> <p>Rozbudowa drogi krajowej nr 57 na odcinku Szczytno (obwodnica Szczytna) – Szymany lub alternatywnie: budowa połączenia na trasie Tylkowo – Szymany</p> <p>Budowa obwodnicy Szczytna</p> <p>Realizacja połączenia drogowego do lotniczego przejścia granicznego (Port Lotniczy Olsztyn – Mazury) i do terenów inwestycyjnych przylegających do lotniska regionalnego</p> <p>Poprawa bezpieczeństwa i ochrona ruchu lotniczego w Porcie Lotniczym Olsztyn-Mazury w ramach inwestycji pn. CAWOK – Zdalna wieża AFIS.</p> <p>Rewitalizacja linii kolejowej nr 35 granica</p>

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego
województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

			województwa mazowieckiego – Szymany /odtworzenie do parametrów konstrukcyjnych
	2.6.Rozwój węzłów intermodalnych	I	Budowa terminalu intermodalnego sieci TEN-T w Elku i/lub w Braniewie Budowa dworca kolejowego Olsztyn Główny Budowa lub modernizacja przystanków i peronów kolejowych, w tym m.in.: Nikielkowo, Wietrzykowo, Kolno, Łankiejmy, Pastęk, Działdowo
	2.7.Rozwój infrastruktury transportowej służącej ruchowi turystycznemu, w tym żeglugi śródlądowej i szlaków rowerowych	Ż, R	Rozbudowa / modernizacja portu morskiego w Elblągu Rozwój infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego /w tym pieszego, rowerowego i UTO/ (dotyczy m.in. kompleksowej budowy sieci dróg rowerowych na terenie województwa i dróg rowerowych wysokiej jakości doprowadzających do wybranych miast) Budowa linii kolejowej Giżycko – Orzysz – Pisz – granica województwa podlaskiego Rewitalizacja linii kolejowej nr 223 Czerwonka – Orzysz /odtworzenie do parametrów konstrukcyjnych/ Rozbudowa infrastruktury rowerowej wzdłuż dróg wojewódzkich w zakresie poprawy bezpieczeństwa, separacji ruchu i polepszenia oferty komunikacyjnej także dla osób niezmotoryzowanych
Cel 3. Podniesienie jakości życia mieszkańców poprzez poprawę dostępności	3.1.Modernizacja dróg wojewódzkich rozprawdzających ruch z dróg krajowych	DW	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 655 na odcinku Mazuchówka – Olecko /przedłużenie modernizowanych ciągów/ Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 653 na odcinku Olecko – granica województwa podlaskiego /przedłużenie modernizowanych ciągów/ Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 592 na odcinku Kętrzyn – Giżycko /przedłużenie modernizowanych ciągów/ Budowa drogi wojewódzkiej stanowiącej obejście miejscowości Kętrzyn /w ciągu DW 592/ Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 651 na odcinku Gołdap – Dubeninki Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 651 na odcinku Dubeninki – granica województwa podlaskiego Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku od ul. Dybowskiego na terenie m. Olsztyna do Węzła Olsztyn Południe Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 544 na odcinku Iłowo Osada – granica województwa mazowieckiego Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 656 na odcinku DK 63 – Elk Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 600 na odcinku Orzyny – Mrągowo Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 504 na

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego
województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

		<p>odcinku Elbląg – Pogrodzie</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 519 na odcinku Zalewo – Małdyty</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 538 na odcinku Nowe Miasto Lubawskie – Nidzica</p> <p>Budowa obwodnicy m. Nidzica w ciągu drogi wojewódzkiej nr 545</p> <p>Budowa obwodnicy m. Nidzica w ciągu drogi wojewódzkiej 604</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku Morąg – Łukta: etap II odcinek Bramka – Florczaki</p> <p>Budowa drogi wojewódzkiej stanowiącej obejście miasta Morąga – Budowa południowo-zachodniej obwodnicy Morąga w ciągu drogi wojewódzkiej nr 527 (etap I – od drogi wojewódzkiej nr 519 kierunek Małdyty do drogi wojewódzkiej nr 527 kierunek Olsztyn, etap II – od drogi wojewódzkiej nr 527 kierunek Pasłęk do drogi wojewódzkiej nr 519 kierunek Małdyty)</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku granica województwa – Kwietniewo</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 590 na odcinku Biskupiec – Reszel – Korsze</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 591 Mrągowo – Kętrzyn – Barciany – granica państwa</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 642 na odcinku Sterławki Wielkie – Zielony Lasek</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 609 na odcinku Mikołajki – Ukta</p> <p>Rozbudowa dróg wojewódzkich nr 500 i nr 503 w Elblągu</p> <p>Budowa wiaduktu kolejowego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 545 ul. Działdowska w m. Nidzica</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 653 w Olecku</p>
	<p>3.2.Modernizacja dróg wojewódzkich oraz dróg lokalnych obsługujących tereny peryferyjne</p>	<p>DL, DW</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 655 na odcinku Mazuchówka – Olecko /przedłużenie modernizowanych ciągów/</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 653 na odcinku Olecko – granica województwa podlaskiego /przedłużenie modernizowanych ciągów/</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 592 na odcinku Kętrzyn – Giżycko /przedłużenie modernizowanych ciągów/</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 651 na odcinku Gołdap – Dubeninki</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 651 na odcinku Dubeninki – granica województwa podlaskiego</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 544 na</p>

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego
województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

			<p>odcinku Iłowo Osada – granica województwa mazowieckiego</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku granica województwa – Kwietniewo</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 590 na odcinku Biskupiec – Reszel – Korsze</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 594 na odcinku Reszel – Święta Lipka – Kętrzyn</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 591 Mrągowo – Kętrzyn – Barciany – granica państwa</p> <p>Realizacja połączeń drogowych poprawiających dostępność i spójność komunikacyjną subregionu EGO</p>
	3.3. Obsługa transportowa obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją, w tym wykluczeniem transportowym, zwłaszcza w zakresie dostępu do usług publicznych	O	<p>Realizacja przedsięwzięć służących integracji różnych form transportu /w tym: węzły przesiadkowe, systemy bike-sharing, rozbudowa parkingów, ciągów rowerowych i pieszo-rowerowych, uzupełnienie luk w infrastrukturze dla niezmotoryzowanych/</p> <p>Rozwój infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego /w tym pieszego, rowerowego i UTO/ (dotyczy m.in. kompleksowej budowy sieci dróg rowerowych na terenie województwa i dróg rowerowych wysokiej jakości doprowadzających do wybranych miast)</p> <p>Rozwój infrastruktury w celu świadczenie usług transportu publicznego (w szczególności na obszarach zmarginalizowanych i w miastach tracących funkcje społeczno-gospodarcze); dotyczy m.in. infrastruktury przystankowej wraz z dojazdami do niej /z uwzględnieniem bezpieczeństwa ruchu i potrzeb osób ograniczoną mobilnością/, rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej i funkcjonalnej podsystemów transportowych oraz wspierania i upowszechniania działań w zakresie zarządzania mobilnością i zwiększania udziału komunikacji publicznej w transporcie osób</p> <p>Zakup lub modernizacja taboru dla transportu publicznego</p>
	3.4. Rozwój alternatywnych form transportu w strefach depopulacji (autobus na życzenie, car sharing i inne).	O	<p>Realizacja przedsięwzięć służących integracji różnych form transportu /w tym: węzły przesiadkowe, systemy bike-sharing, rozbudowa parkingów, ciągów rowerowych i pieszo-rowerowych, uzupełnienie luk w infrastrukturze dla niezmotoryzowanych/</p> <p>Zakup lub modernizacja taboru autobusowego</p> <p>Cyfryzacja transportu w zakresie systemów zarządzania ruchem w transporcie kołowym i szynowym, w tym w transporcie publicznym (m.in. elektroniczne formy</p>

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego
województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

			<p>gromadzenia i udostępnianie danych o infrastrukturze przystankowej, ofercie przewozowej i przewoźnikach)</p> <p>Rozwój infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego /w tym pieszego, rowerowego i UTO/(dotyczy m.in. kompleksowej budowy sieci dróg rowerowych na terenie województwa i dróg rowerowych wysokiej jakości doprowadzających do wybranych miast)</p> <p>Rozwój infrastruktury w celu świadczenie usług transportu publicznego (w szczególności na obszarach zmarginalizowanych i w miastach tracących funkcje społeczno-gospodarcze); dotyczy m.in. infrastruktury przystankowej wraz z dojazdami do niej /z uwzględnieniem bezpieczeństwa ruchu i potrzeb osób ograniczoną mobilnością/, rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej i funkcjonalnej podsystemów transportowych oraz wspierania i upowszechniania działań w zakresie zarządzania mobilnością i zwiększania udziału komunikacji publicznej w transporcie osób</p>
	3.5. Rozwój infrastruktury dla transportu rowerowego oraz UTO	R, TP	<p>Rozwój infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego /w tym pieszego, rowerowego i UTO/ (dotyczy m.in. kompleksowej budowy sieci dróg rowerowych na terenie województwa i dróg rowerowych wysokiej jakości doprowadzających do wybranych miast)</p> <p>Realizacja przedsięwzięć służących integracji różnych form transportu /w tym: węzły przesiadkowe, systemy bike-sharing, rozbudowa parkingów, ciągów rowerowych i pieszo-rowerowych, uzupełnienie luk w infrastrukturze dla niezmotoryzowanych/</p> <p>Rozbudowa infrastruktury rowerowej wzdłuż dróg wojewódzkich w zakresie poprawy bezpieczeństwa, separacji ruchu i polepszenia oferty komunikacyjnej także dla osób niezmotoryzowanych</p> <p>Realizacja systemów dróg rowerowych w miejskich obszarach funkcjonalnych, jako alternatywa komunikacyjna wobec transportu spalinowego</p>
	3.6 Minimalizacja wykluczenia społecznego dzięki dostępowi do bezpiecznej infrastruktury transportowej	DK, DW, L	<p>Realizacja działań mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym poprawiającego bezpieczeństwo niechronionych użytkowników ruchu drogowego, m.in.: dostosowanie przejść dla pieszych do osób niepełnosprawnych i/lub starszych, budowa zatok autobusowych wraz z dojazdem, budowa wysp spaliniających</p>

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego
województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

<p>Cel 4. Wzmocnienie poziomu obsługi transportowej najważniejszych Miejskich Obszarów Funkcjonalnych a w drugiej kolejności miastach powiatowych o zdolnościach rozwojowych określonych w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego (uzupełnionych o węzeł transportowy w Mrągowie).</p>	<p>4.1. Rozwój infrastruktury drogowej w obrębie Miejskich Obszarów Funkcjonalnych Olsztyna, Elbląga i Ełku</p>	<p>DK, DW</p>	<p>Budowa drogi ekspresowej S16 na odcinku Olsztyn (węzeł Olsztyn Wschód) – Biskupiec /dobudowa drugiej jezdni/ Budowa drogi ekspresowej S16 na odcinku Mrągowo (obwodnica Mrągowa) – Ełk – granica województwa podlaskiego Rozbudowa drogi krajowej nr 53 na odcinku Olsztyn (węzeł Olsztyn Pieczewo) – Szczytno (obwodnica Szczytna) Rozbudowa drogi krajowej nr 51 na odcinku Olsztyn (węzeł planowanej północnej obwodnicy Olsztyna) – Bartoszyce Budowa obwodnicy Olsztyna i Dywit wraz z dojazdami do niej Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Fiszewo- Elbląg Rozbudowa drogi krajowej nr 65 na odcinkach: Kowale Oleckie – obwodnica Olecka, Gąski – Ełk, Nowa Wieś Etcka – granica województwa podlaskiego Przebudowa ulic w Olsztynie w ciągu istniejącej drogi krajowej nr 51, tj.: przebudowa al. Sybiraków wraz z pętlą autobusową Jakubowo oraz przebudowa wiaduktu Powstańców Węgierskich w ciągu ul. Limanowskiego Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku od ul. Dybowskiego na terenie m. Olsztyna do Węzła Olsztyn Południe Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 504 na odcinku Elbląg – Pogrodzie Rozbudowa dróg wojewódzkich nr 500 i nr 503 w Elblągu Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 527 w Olsztynie na odcinku od granicy miasta do wiaduktu kolejowego w ciągu ul. Bałtyckiej Realizacja systemów dróg rowerowych w miejskich obszarach funkcjonalnych, jako alternatywa komunikacyjna wobec transportu spalinowego</p>
	<p>4.2. Rozwój i integracja transportu publicznego w Miejskich Obszarach Funkcjonalnych Olsztyna, Elbląga i Ełku</p>	<p>TP, R, O</p>	<p>Rozwój infrastruktury w celu świadczenie usług transportu publicznego (w szczególności na obszarach zmarginalizowanych i w miastach tracących funkcje społeczno-gospodarcze); dotyczy m.in. infrastruktury przystankowej wraz z dojazdami do niej /z uwzględnieniem bezpieczeństwa ruchu i potrzeb osób ograniczoną mobilnością/, rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej funkcjonalnej podsystemów transportowych oraz wspierania i upowszechniania działań w zakresie zarządzania mobilnością i zwiększania udziału komunikacji publicznej w transporcie osób</p>

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego
województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

			<p>Rozwój infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego /w tym pieszego, rowerowego i UTO/ (dotyczy m.in. kompleksowej budowy sieci dróg rowerowych na terenie województwa i dróg rowerowych wysokiej jakości doprowadzających do wybranych miast)</p> <p>Cyfryzacja transportu w zakresie systemów zarządzania ruchem w transporcie kołowym i szynowym, w tym w transporcie publicznym (m.in. elektroniczne formy gromadzenia i udostępnianie danych o infrastrukturze przystankowej, ofercie przewozowej i przewoźnikach)</p>
	4.3.Modernizacja infrastruktury drogowej w obszarach funkcjonalnych ośrodków ponadlokalnych I rzędu	DK, DW	<p>Budowa drogi ekspresowej S16 na odcinku Mrągowo (obwodnica Mrągowo) – Ełk – granica województwa podlaskiego</p> <p>Budowa drogi ekspresowej S5 na odcinku Grudziądz – Ostróda</p> <p>Rozbudowa drogi krajowej nr 53 na odcinku Olsztyn (węzeł Olsztyn Pieczewo) – Szczytno (obwodnica Szczytna)</p> <p>Budowa obwodnicy Szczytna</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 600 na odcinku Orzyny – Mrągowo</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 592 na odcinku Kętrzyn – Giżycko /przedłużenie modernizowanych ciągów/</p>
Cel 5. Regeneracja transportu publicznego, w tym zwłaszcza kolei	5.1.Modernizacja regionalnej infrastruktury kolejowej i reaktywacja połączeń pasażerskich	K	<p>Rewitalizacja linii kolejowej nr 41 Gołdap – Olecko /odtworzenie do parametrów konstrukcyjnych/</p> <p>Rewitalizacja linii kolejowej nr 35 granica województwa mazowieckiego – Szymany /odtworzenie do parametrów konstrukcyjnych/</p> <p>Rewitalizacja linii kolejowej nr 223 Czerwonka – Orzysz /odtworzenie do parametrów konstrukcyjnych/</p> <p>Modernizacja połączenia kolejowego Gutkowo – Bogaczewo – Elbląg – Frombork – Braniewo (dotyczy linii kolejowych nr 220, 204, 254)</p> <p>Rewitalizacja linii kolejowej nr 208 na odcinku Działdowo – Brodnica /odtworzenie do parametrów konstrukcyjnych/</p> <p>Rewitalizacja linii kolejowej nr 221 Pieniężno – Braniewo /odtworzenie do parametrów konstrukcyjnych/</p> <p>Budowa lub modernizacja przystanków i peronów kolejowych, w tym m.in.: Nikielkowo, Wietrzychowo, Kolno, Łankiejmy, Pasłęk, Działdowo</p> <p>Budowa linii kolejowej Dobrze Miasto – Bartoszyce</p> <p>Budowa dworca kolejowego Olsztyn Główny</p>
	5.2.Wsparcie dla odtwarzania	A, DK	Zakup lub modernizacja taboru

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego
województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

	transportu autobusowego		autobusowego Przebudowa ulic w Olsztynie w ciągu istniejącej drogi krajowej nr 51, tj.: przebudowa al. Sybiraków wraz z pętlą autobusową Jakubowo oraz przebudowa wiaduktu Powstańców Węgierskich w ciągu ul. Limanowskiego
	5.3.Integracja systemów transportu publicznego w skali regionalnej i subregionalnej (w tym w regionach turystycznych)	TP	Budowa dworca kolejowego Olsztyn Główny Budowa lub modernizacja przystanków i peronów kolejowych, w tym m.in.: Nikielkowo, Wietrzykowo, Kolno, Łankiejmy, Pasłek, Działdowo Rozbudowa infrastruktury rowerowej wzdłuż dróg wojewódzkich w zakresie poprawy bezpieczeństwa, separacji ruchu i polepszenia oferty komunikacyjnej także dla osób niezmotoryzowanych Realizacja systemów dróg rowerowych w miejskich obszarach funkcjonalnych, jako alternatywa komunikacyjna wobec transportu spalinowego
Cel 6. Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu transportu na zmiany klimatu i środowisko oraz adaptacja do tych zmian	6.1.Przeciwdziałanie nadmiernemu obciążeniu dróg województwa rozproszonym ruchem tranzytowym	DK, DW	Budowa drogi ekspresowej S16 na odcinku Olsztyn (węzeł Olsztyn Wschód) – Biskupiec /dobudowa drugiej jezdni/ Budowa drogi ekspresowej S16 na odcinku Mrągowo (obwodnica Mrągowo) – Elk – granica województwa podlaskiego Budowa drogi ekspresowej S5 na odcinku Grudziądz – Ostróda Budowa obwodnicy Olsztyna i Dywit wraz z dojazdami do niej Budowa obwodnicy Szczytna Budowa obwodnicy Pisz Budowa obwodnicy Dobrego Miasta Budowa obwodnicy Bartoszyce Budowa obwodnicy Lidzbarka Warmińskiego Budowa obwodnicy Gąsek Budowa drogi wojewódzkiej stanowiącej obejście miejscowości Kętrzyn /w ciągu DW 592/ Budowa obwodnicy Młynar /dotyczy DW 505, 509/ Budowa obwodnicy Rynu w ciągu drogi wojewódzkiej 642 Budowa obwodnicy m. Nidzica w ciągu drogi wojewódzkiej nr 545 Budowa obwodnicy m. Nidzica w ciągu drogi wojewódzkiej 604 Budowa drogi wojewódzkiej stanowiącej obejście miasta Morąga – Budowa południowo-zachodniej obwodnicy Morąga w ciągu drogi wojewódzkiej nr 527 (etap I – od drogi wojewódzkiej nr 519 kierunek Małdyty do drogi wojewódzkiej nr 527 kierunek Olsztyn, etap II – od drogi wojewódzkiej nr 527 kierunek Pasłek do drogi wojewódzkiej nr 519 kierunek

Proгноza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego
województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

			Małydyty)
6.2. Wsparcie mobilności aktywnej poprzez tworzenie infrastruktury rowerowej oraz dla użytkowników UTO	R, O		<p>Realizacja przedsięwzięć służących integracji różnych form transportu /w tym: węzły przesiadkowe, systemy bike-sharing, rozbudowa parkingów, ciągów rowerowych i pieszo-rowerowych, uzupełnienie luk w infrastrukturze dla niezmotoryzowanych/</p> <p>Rozwój infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego /w tym pieszego, rowerowego i UTO/(dotyczy m.in. kompleksowej budowy sieci dróg rowerowych na terenie województwa i dróg rowerowych wysokiej jakości doprowadzających do wybranych miast)</p> <p>Rozbudowa infrastruktury rowerowej wzdłuż dróg wojewódzkich w zakresie poprawy bezpieczeństwa, separacji ruchu i polepszenia oferty komunikacyjnej także dla osób niezmotoryzowanych</p> <p>Realizacja systemów dróg rowerowych w miejskich obszarach funkcjonalnych, jako alternatywa komunikacyjna wobec transportu spalinowego</p>
6.3. Rozwój infrastruktury dla elektromobilności	O		<p>Cyfryzacja transportu w zakresie systemów zarządzania ruchem w transporcie kołowym i szynowym, w tym w transporcie publicznym (m.in. elektroniczne formy gromadzenia i udostępnianie danych o infrastrukturze przystankowej, ofercie przewozowej i przewoźnikach)</p>
6.4. Wymiana taboru w transporcie publicznym na bardziej przyjazny środowisku	TP		<p>Zakup lub modernizacja taboru autobusowego</p>
6.5. Organizacja ruchu w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku oraz w strefach turystycznych ograniczająca ruch pojazdów indywidualnych w wybranych strefach oraz sprzyjająca rozwiązaniom multimodalnym	O		<p>Realizacja przedsięwzięć służących integracji różnych form transportu /w tym: węzły przesiadkowe, systemy bike-sharing, rozbudowa parkingów, ciągów rowerowych i pieszo-rowerowych, uzupełnienie luk w infrastrukturze dla niezmotoryzowanych/</p> <p>Budowa dworca kolejowego Olsztyn Główny</p> <p>Realizacja systemów dróg rowerowych w miejskich obszarach funkcjonalnych, jako alternatywa komunikacyjna wobec transportu spalinowego</p> <p>Zakup lub modernizacja taboru dla transportu publicznego</p>
6.6. Zwiększenie odporności i adaptacja do zmian klimatycznych, m.in. poprzez zmianę standardów budowy i utrzymania infrastruktury (szczególnie w rejonie Elbląga (Żuławy)	DK, DW, DL, K, Ż		<p>Zastosowanie, w procesie planowania i budowy infrastruktury komunikacyjnej, nowoczesnych rozwiązań technologicznych dostosowanych do potrzeb zmian klimatu</p> <p>Działania na rzecz zarządzania infrastrukturą transportową w warunkach zmian klimatu oraz zapobiegania i ograniczania skutkom katastrof (systemy monitorowania, ostrzegania i reagowania)</p>

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego
województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

<p>Cel 7. Poprawa bezpieczeństwa</p>	<p>7.1. Budowa obwodnic wyprowadzających tranzytowy ruch drogowy poza ośrodki osadnicze</p>	<p>DK, DW</p>	<p>Budowa drogi ekspresowej S16 na odcinku Mrągowo (obwodnica Mrągowo) – Elk – granica województwa podlaskiego</p> <p>Budowa drogi ekspresowej S5 na odcinku Grudziądz – Ostróda</p> <p>Rozbudowa drogi krajowej nr 53 na odcinku Olsztyn (węzeł Olsztyn Pieczewo) – Szczytno (obwodnica Szczytna)</p> <p>Budowa obwodnicy Olsztyna i Dywit wraz z dojazdami do niej</p> <p>Budowa obwodnicy Szczytna</p> <p>Budowa obwodnicy Pisz</p> <p>Budowa obwodnicy Dobrego Miasta</p> <p>Budowa obwodnicy Bartoszyce</p> <p>Budowa obwodnicy Lidzbarka Warmińskiego</p> <p>Budowa obwodnicy Gąsek</p> <p>Budowa drogi wojewódzkiej stanowiącej obejście miejscowości Kętrzyn /w ciągu DW 592/</p> <p>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 613, 515 i 521 na odcinku Bronowo – Różnowo – Susz</p> <p>Budowa obwodnicy m. Nidzica w ciągu drogi wojewódzkiej nr 545</p> <p>Budowa obwodnicy m. Nidzica w ciągu drogi wojewódzkiej 604</p> <p>Budowa drogi wojewódzkiej stanowiącej obejście miasta Morąga – Budowa południowo-zachodniej obwodnicy Morąga w ciągu drogi wojewódzkiej nr 527 etap I – od drogi wojewódzkiej nr 519 kierunek Małdyty do drogi wojewódzkiej nr 527 kierunek Olsztyn, etap II – od drogi wojewódzkiej nr 527 kierunek Pasłęk do drogi wojewódzkiej nr 519 kierunek Małdyty)</p> <p>Budowa obwodnicy Młynar /dotyczy DW 505, 509/</p> <p>Budowa obwodnicy Rynu w ciągu drogi wojewódzkiej 642</p>
	<p>7.2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu poprzez inwestycje uspokajające ruch oraz chroniące pieszych, rowerzystów i użytkowników UTO</p>	<p>DK, DW, R, O</p>	<p>Realizacja działań mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym poprawiającego bezpieczeństwo niechronionych użytkowników ruchu drogowego, m.in.: dostosowanie przejść dla pieszych do osób niepełnosprawnych i/lub starszych, budowa zatok autobusowych wraz z dojściem, budowa wysp spowalniających</p> <p>Realizacja przedsięwzięć służących integracji różnych form transportu /w tym: węzły przesiadkowe, systemy bike-sharing, rozbudowa parkingów, ciągów rowerowych i pieszo-rowerowych, uzupełnienie luk w infrastrukturze dla niezmotoryzowanych/</p>

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego
województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

			<p>Rozwój infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego /w tym pieszego, rowerowego i UTO/ (dotyczy m.in. kompleksowej budowy sieci dróg rowerowych na terenie województwa i dróg rowerowych wysokiej jakości doprowadzających do wybranych miast)</p> <p>Realizacja systemów dróg rowerowych w miejskich obszarach funkcjonalnych, jako alternatywa komunikacyjna wobec transportu spalinowego</p> <p>Rozbudowa infrastruktury rowerowej wzdłuż dróg wojewódzkich w zakresie poprawy bezpieczeństwa, separacji ruchu i polepszenia oferty komunikacyjnej także dla osób niezmotoryzowanych</p>
	7.3. Poprawa bezpieczeństwa w miejscach krzyżowania się ruchu drogowego i kolejowego	DK, DW, K, R, O	<p>Realizacja działań mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym poprawiającego bezpieczeństwo niechronionych użytkowników ruchu drogowego, m.in.: dostosowanie przejść dla pieszych do osób niepełnosprawnych i/lub starszych, budowa zatok autobusowych wraz z dojściem, budowa wysp spowalniających</p> <p>Budowa bezkolizyjnego skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 536 z linią kolejową E65 w ciągu ul. Wyszyńskiego i Grunwaldzkiej w Łławie</p> <p>Budowa wiaduktu kolejowego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 545 ul. Działdowska w m. Nidzica</p>
	7.4. Poprawa bezpieczeństwa w porcie lotniczym w Szymanach i w porcie morskim w Elblągu	L, Ź	<p>Poprawa bezpieczeństwa i ochrona ruchu lotniczego w Porcie Lotniczym Olsztyn-Mazury w ramach inwestycji pn. CAWOK – Zdalna wieża AFIS</p> <p>Rozbudowa / modernizacja portu morskiego w Elblągu</p>

Źródło: projekt Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

3. POWIĄZANIA PROJEKTU PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO DO ROKU 2030 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2050) Z INNYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI

3.1. OCENA POWIĄZAŃ Z DOKUMENTAMI UNIJNYMI I MIĘDZYNARODOWYMI

Biała Księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu - dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu⁶

To kompleksowa strategia dla transportu w Unii Europejskiej, zgodnie z którą nadrzędnym celem jest stworzenie jednolitego europejskiego obszaru transportu, osiągniętego poprzez realizację celów szczegółowych, w tym:

- zmniejszenie o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim do 2030 r., stopniowa eliminacja ich z miast do 2050 r.; osiągnięcie zasadniczo wolnej od emisji CO₂ logistyki w dużych ośrodkach miejskich do 2030 r.,
- osiągnięcie poziomu 40% wykorzystania paliwa niskoemisyjnego w transporcie lotniczym do 2050 r.,
- ograniczenie emisji CO₂ z morskich paliw płynnych o 40% do 2050 r.,
- przeniesienie 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km na inne środki transportu, np. kolej lub transport wodny do 2030 r., a do 2050 r. przeniesienie ponad 50% tego typu transportu,
- trzykrotny wzrost istniejącej sieci szybkich kolei do 2030 r. (do 2050 r. większa część ruchu pasażerskiego na średnie odległości powinna odbywać się koleją),
- stworzenie do 2030 r. w pełni funkcjonalnej ogólnounijnej sieci bazowej TEN-T integrującej różne formy transportu,
- połączenie głównych lotnisk z siecią kolejową, głównymi portami morskimi oraz systemem kolejowego i wodnego transportu śródlądowego do 2050 r.,
- wprowadzenie systemów zarządzania ruchem, np. kolejowym i drogowym, w tym ERTMS,
- ustanowienie systemu informacji, zarządzania i płatności w zakresie transportu multimodalnego do 2020 r.,
- zmniejszenie o połowę liczby ofiar wypadków drogowych do 2020 r. oraz osiągnięcie prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym do 2050 r.,
- przejście na pełne zastosowanie zasad „użytkownik płaci” (osoby korzystające z infrastruktury ponoszą koszty jej utrzymania) i „zanieczyszczający płaci” (osoby generujące zanieczyszczenia ponoszą koszty ich usuwania).

Agenda na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030 (Agenda 2030)⁷

Agenda zawiera plan działań na rzecz zrównoważonego i trwałego rozwoju planowany do osiągnięcia do 2030 roku. Nowa wizja rozwoju określona w Agendzie 2030 skupia się na pięciu zmianach transformacyjnych dotyczących ludzi, planety, dobrobytu, pokoju i partnerstwa.

⁶ COM/2011/144 z dnia 28.03.2011 r.

⁷ Przyjęta we wrześniu 2015 r. przez 193 państwa członkowskie ONZ

W Agencji zdefiniowano cele oraz związane z nimi działania, których realizacja zapewni zrównoważony rozwój w wymiarze gospodarczym, społecznym i środowiskowym. Cele zrównoważonego rozwoju dotyczą kluczowych zagadnień, w tym ubóstwa, głodu, zdrowia, jakości życia, edukacji, równości płci, gospodarki, zmian klimatu i ochrony środowiska, pokoju i sprawiedliwości społecznej oraz partnerstwa, a ich osiągnięcie korzystnie przyczyni się obecnym i przyszłym pokoleniom. W Celu 11. „Zrównoważone miasta i społeczności” postulowane jest aby do roku 2030 zapewnić wszystkim dostęp do różnych systemów transportu, które będą bezpieczne, przystępne cenowo oraz trwałe. Poziom bezpieczeństwa na drogach powinien być podnoszony zwłaszcza poprzez rozwijanie publicznego transportu. Działania powinny uwzględniać potrzeby grup wrażliwych (dzieci, osób niepełnosprawnych, kobiet i osób starszych). W tym celu odniesiono się również do wspierania połączeń pomiędzy obszarami miejskimi, podmiejskimi i wiejskimi.

Agenda Terytorialna UE 2030: Przyszłość dla wszystkich obszarów⁸

Agenda została przyjęta przez ministrów odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne, rozwój terytorialny i spójność terytorialną państw członkowskich UE. Podkreślono w niej znaczenie strategicznego planowania przestrzennego, wyznaczono jego kierunki, a także wezwano do wzmocnienia wymiaru terytorialnego polityk sektorowych na wszystkich szczeblach zarządzania. Jej celem jest promowanie zrównoważonej przyszłości sprzyjającej włączeniu społecznemu wszystkich obszarów oraz przyczynienie się do osiągnięcia celów zrównoważonego rozwoju w Europie. W dziedzinie transportu postulowane jest dalsze usprawnianie powiązań pomiędzy planowaniem regionalnym a rozwojem sieci TEN-T. Szczególnie istotne są połączenia wspierające powiązania handlowe oraz rozwój lokalny wzdłuż korytarzy bazowych pomiędzy wszystkimi obszarami z głównymi węzłami sieci transportowej. Działania te przyczynią się do polepszenia jakości życia oraz zwiększenia możliwości rynkowych (miast, obszarów wiejskich i wszystkich obszarów o utrudnionym dostępie). W Agencji wskazano, że w aspekcie klimatu ważny jest rozwój transportu intermodalnego oraz kombinowanego w Europie.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (2013)⁹ oraz projekt Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 14 grudnia 2021 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej zmieniające Rozporządzenie (UE) 2021/1153 i Rozporządzenie (UE) 913/2010 oraz uchylające Rozporządzenie (UE) 1315/2013¹⁰

Rozporządzenie dotyczące transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T jest instrumentem służącym koordynacji oraz zapewnieniu spójności i komplementarności inwestycji infrastrukturalnych. Celem rozporządzenia jest stworzenie multimodalnej sieci transportowej w oparciu o drogi, kolej, śródlądowe drogi wodne i szlaki żeglugi morskiej bliskiego zasięgu oraz w połączeniu z węzłami miejskimi, portami morskimi i śródlądowymi, portami lotniczymi i terminalami w obszarze UE. W 2013 r. przeprowadzona została rewizja sieci, w wyniku której wyodrębniono sieć bazową i sieć kompleksową, obejmujące elementy liniowe i punktowe. Ponadto utworzone zostały korytarze realizacyjne sieci bazowej, w celu skoordynowania działań o charakterze międzypaństwowym. W 2021 roku dokonano przeglądu rozporządzenia. Przegląd ten ma na celu realizację założeń obejmujących:

⁸ Przyjęta 1 grudnia 2020 r. w Lipsku, Niemcy

⁹ Dz. Urz. UE z 2013 r. L 348/1

¹⁰ COM (2021) 812 final

zwiększenie ekologiczności transportu, ułatwienie płynnego i efektywnego transportu, wspieranie multimodalności i interoperacyjności pomiędzy różnymi rodzajami transportu w ramach TEN-T, a także lepszą integrację węzłów miejskich z siecią, zwiększenie odporności TEN-T na zmianę klimatu i na inne zagrożenia naturalne i antropogeniczne oraz zwiększenie efektywności narzędzi zarządzania TEN-T. Termin uzyskania spójnej sieci infrastruktury transportowej określono na rok 2050. W projekcie rozporządzenia zaproponowano zmiany do poszczególnych elementów sieci TEN-T, które odnoszą się również do województwa warmińsko-mazurskiego.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady UE Nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy¹¹

Rozporządzenie określa zasady tworzenia i organizacji międzynarodowych korytarzy kolejowych (Rail Freight Corridors – RFC) dla konkurencyjnego transportu kolejowego towarowego w myśl rozwoju sieci europejskiej. Korytarze te są tworzone w celu usprawnienia wymiany gospodarczej pomiędzy państwami członkowskimi UE. Podnoszenie atrakcyjności kolejowych przewozów towarowych wiąże się m.in. z poprawą stanu technicznego infrastruktury kolejowej i wzrostem zdolności przepustowej. Wpłyne to na wzrost znaczenia zarządców i właścicieli terminali towarowych i przewoźników kolejowych oraz na poprawę jakości i efektywności kolejowych usług transportowych. Na mocy rozporządzenia zostało utworzonych dziewięć pierwszych korytarzy towarowych. Sieć tych korytarzy ulega rozbudowie i obecnie jest ich jedenaście. Trzy z nich przechodzą przez terytorium Polski, w tym jeden przez województwo warmińsko-mazurskie.

Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2017/6 z dnia 5 stycznia 2017 r. w sprawie europejskiego planu wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym¹² oraz Krajowy plan wdrożenia Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie”¹³

Dokumenty określają harmonogramy wdrażania europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) w wymiarze europejskim i krajowym. Rozporządzenie Komisji Europejskiej określa konieczność wyposażania w system ERTMS infrastruktury korytarzy sieci bazowej TEN-T. Określa konkretne terminy wdrażania systemu na poszczególnych odcinkach infrastruktury. W dokumencie krajowym przedstawiono konkretne koszty wdrożenia i utrzymania systemu ERTMS w Polsce, a także korzyści jakie można osiągnąć oraz źródła finansowania. Wskazano daty wdrożenia systemu ERTMS na poszczególnych odcinkach linii kolejowych w Polsce obejmując perspektywę lat 2017-2032. Informacyjnie wskazano również linie kompleksowej sieci TEN-T, na których wdrożony zostanie system w perspektywie do 2050 r. Planem wdrożenia systemu ERTMS zostały objęte również wybrane odcinki linii kolejowych przebiegających przez obszar województwa warmińsko-mazurskiego.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego,

¹¹ Dz. Urz. UE z 2010 r. L 276/22

¹² Dz. Urz. UE L z 2017 r. Nr 3 s. 6

¹³ Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, 2017 r.

Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej¹⁴

Rozporządzenie komasuje przepisy z zakresu funduszy unijnych wymienionych w jego tytule, wskazując ich celowość, przydzielanie oraz zasady monitorowania i raportowania wewnątrz krajów członkowskich. Ujednocila proces dystrybucji unijnych środków. W rozporządzeniu postulowana jest realizacja pięciu celów polityki spójności. Najistotniejszymi dla transportu są: Cel 2. „Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa (zrównoważona mobilność miejska)” oraz Cel 3. „Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności”. W dążeniu do osiągnięcia celów spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej, wsparcie na rzecz rozwoju sieci powinno mieć na celu uzupełnienie brakujących połączeń z transeuropejską siecią transportową TEN-T. Promując inicjatywy w zakresie zrównoważonej turystyki, strategie terytorialne powinny zapewniać odpowiednią równowagę między potrzebami zarówno mieszkańców, jak i turystów, takimi jak tworzenie wzajemnych połączeń między sieciami rowerowymi i kolejowymi.

Biała Księga w sprawie adaptacji do zmian klimatu¹⁵

Biała Księga to dokument poświęcony wzmocnieniu zdolności do przystosowania krajów UE do zmian klimatycznych, których negatywne oddziaływanie wpłynie na obecną i przyszłą infrastrukturę. Określono w nim ramy „na rzecz zmniejszenia wrażliwości UE na oddziaływanie zmian klimatu”. Celem wdrożenia tych ram jest osiągnięcie zdolności adaptacyjnej przeciwdziałającej skutkom zmieniającego się klimatu.

Niezbędne będzie zastosowanie bardziej strategicznego i przyszłościowego podejścia w planowaniu przestrzennym, zarówno na lądzie jak i wodzie, w tym sektorach transportu, rozwoju regionalnego, energii, turystyki i przemysłu.

Zielona Księga. Ramy polityki w zakresie klimatu i energii do roku 2030¹⁶

W dokumencie nakreślono wyraźne ramy, służące ukierunkowaniu polityki w zakresie klimatu i energii, ingerując w różne cele polityczne. Są one realizowane poprzez trzy główne cele: redukcja emisji gazów cieplarnianych, odnawialne źródła energii i oszczędzanie energii. Dodatkowym celem jest zmniejszenie energii w sektorze jakim jest transport oraz zwiększenie udziału energii wytwarzanych ze źródeł odnawialnych w sektorze transportu.

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów Europejski Zielony Ład¹⁷

Europejski Zielony Ład jest nową strategią rozwoju Unii Europejskiej wpisującą się w założenia Agendy 2030, która stanowi odpowiedź na narastające problemy związane ze zmianą klimatu i postępującą degradacją środowiska naturalnego. Celem strategii jest transformacja UE w kierunku zrównoważonego rozwoju, a zwłaszcza przejście na nowoczesną, zasobooszczędną gospodarkę, co pozwoli na osiągnięcie neutralności klimatycznej UE do 2050 roku. Europejski Zielony Ład dotyczy wszystkich sektorów gospodarki, w szczególności transportu, energii, rolnictwa, przemysłu i nauki. Zawiera plan działań dotyczący m.in. ambitnych celów klimatycznych, bardziej efektywnego wykorzystania

¹⁴ Dz. U. UE. L. z 2021 r. Nr 231 s. 159 z późn. zm.

¹⁵ COM (2009) 147 final

¹⁶ COM (2013) 169 wersja ostateczna

¹⁷ COM (2019) 640 wersja ostateczna

zasobów dzięki przejściu na czystą gospodarkę o obiegu zamkniętym, powstrzymania zmian klimatu, przeciwdziałania utracie różnorodności biologicznej i zmniejszania poziomu zanieczyszczeń. W aspekcie transportu, głównym celem do 2050 r. jest ograniczenie jego emisyjności o 90% we wszystkich sektorach (drogowym, kolejowym, lotniczym i wodnym). Transport powinien być nisko- lub bezemisyjny, multimodalny, cyfrowy oraz globalnie dostępny. Postuluje się zwiększenie znaczenia ruchu kolejowego poprzez przeniesienie na tory ruchu towarowego, alternatywnych dla ruchu lotniczego połączeń międzynarodowych, długodystansowych oraz ruchu pasażerskiego w obrębie miast. Wskazuje się również potrzebę inwestowania w kolej oraz realizację sieci TEN-T. Docelowo transport drogowy, jako najbardziej emisyjny, zostanie objęty znacznie bardziej rygorystycznymi normami emisji, a cały system opłat drogowych podlegać będzie usprawnianiu. Postulowane jest zwiększenie liczby pojazdów ekologicznych, bezemisyjnych do 30 mln sztuk do 2030 r. Transport lotniczy i wodny śródlądowy mają podlegać podobnym restrykcjom, poprzez likwidację dopłat do paliw kopalnych, ulg podatkowych do paliw lotniczych i żeglugowych. W lotnictwie ograniczane będzie bezpłatne przydzielanie pozwoleń na emisję. System handlu, poprzez uprawnienia, powinien zostać powiększony o sektor gospodarki morskiej.

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów Empty „Gotowi na 55”: osiągnięcie unijnego celu klimatycznego na 2030 r. w drodze do neutralności klimatycznej¹⁸

Komunikat jest pakietem 13 wniosków klimatycznych aktualizującym założenia Europejskiego Zielonego Ładu. Celem pakietu jest osiągnięcie neutralności klimatycznej w Europie do 2050 r. Przedstawione zmiany dotyczą wielu sektorów gospodarki, w tym również transportu. Dla samochodów osobowych i dostawczych ustalono konieczność ograniczenia emisyjności w stosunku do 1990 r. odpowiednio: o 55% do 2030 r. oraz o 100% do 2050 r. Wszystkie noworejestrowane pojazdy od 2035 r. mają mieć zerową emisyjność. Postulowane jest umocnienie unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji CO₂ (EU ETS), ponadto do najważniejszych zmian należą: stopniowe wycofywanie uprawnień dla lotnictwa, włączenie do systemu emisji z żeglugi oraz wprowadzenie nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji dla transportu drogowego i budynków.

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów. Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości¹⁹

Dokument ma stanowić fundament do transformacji ekologicznej i cyfrowej oraz przyczynić się do zwiększenia odporności systemu transportowego w UE na możliwe przyszłe problemy. Do 2050 r. transport ma być zrównoważony, inteligentny i odporny oraz zmniejszyć emisyjność o 90%. W dokumencie wskazano cele strategiczne, które należy osiągnąć w poszczególnych przedziałach czasowych. Do roku 2030 zakładane jest: zwiększenie do 30 mln sztuk bezemisyjnych samochodów, dążenie do osiągnięcia przez przynajmniej 100 europejskich miast neutralności klimatycznej, podwojenie kolejowych przewozów ekspresowych, neutralność względem emisji CO₂ podróży o zasięgu do 500 km, wprowadzenie na dużą skalę zautomatyzowanego transportu oraz uzyskanie gotowości do wprowadzenia na rynek bezemisyjnych morskich statków. Do roku 2035 postulowane jest

¹⁸ COM (2021) 550 wersja ostateczna

¹⁹ COM (2020) 789 final

stworzenie możliwości do wprowadzenia na rynek dużych bezemisyjnych samolotów, a do 2050 roku uzyskanie bezemisyjności niemal wszystkich pojazdów, dwukrotne zwiększenie ruchu towarowego na kolei oraz trzykrotne zwiększenie ruchu szybkich kolei. Ponadto zakłada się, że będą funkcjonowały szybkie połączenia w ramach kompleksowej, multimodalnej i dobrze wyposażonej sieci transportowej TEN-T.

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów. Europa w Ruchu. Zrównoważona Mobilność dla Europy: bezpieczna, połączona i ekologiczna²⁰

Dokument jest uzupełnieniem szerokiego zbioru wniosków ustawodawczych i wspomagających, które wchodzi w skład kompleksowego, połączonego i przyszłościowego stanowiska mającego na celu udostępnienie wszystkim mieszkańcom UE dostępnej, czystej, konkurencyjnej i bezpiecznej mobilności. Najważniejszym celem jest zapewnienie bezpieczeństwa na drogach. Postulowane jest jego podniesienie poprzez podjęcie odpowiednich działań systemowych, mających na celu zmniejszanie liczby osób rannych i zabitych na drogach UE aż do osiągnięcia całkowitego braku ofiar śmiertelnych zgodnie z tzw. „Wizją Zero”, poprzez wprowadzenie ulepszeń dotyczących zarówno pojazdów, jak i infrastruktury. Jednocześnie zakłada się stworzenie w pełni cyfrowego i zaplanowanego otoczenia wymiany informacji w transporcie, pomiędzy przewoźnikami jak i organami, a także stworzenie konkurencyjnego „ekosystemu” baterii w Europie, wprowadzenie normy emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich oraz przedstawienie metody umożliwiającej użytkownikom pojazdów porównanie kosztów przemieszczania się pojazdami napędzanych różnymi paliwami, w tym elektrycznymi i alternatywnymi. Co istotne, cele uwzględniają wprowadzenie ułatwiania wdrażania bazowej niskoemisyjnej sieci TEN-T oraz promowanie multimodalności.

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych²¹

Dokument ustanawia wspólne ramy dla promowania energii ze źródeł odnawialnych określając wiążący cel UE jakim jest dążenie do uzyskania minimum 32% udziału energii z OZE w całkowitym zużyciu energii w krajach unijnych w 2030 r. Precyzuje również zasady wsparcia finansowego sektora transportowego, w którym promowane jest dążenie do zwiększenia roli OZE w transporcie i zwiększenie jej udziału do 14% do roku 2030. Ponadto wkład biopaliw i biogazu w transporcie do 2030 r. ma wynieść 3,5% w końcowym zużyciu energii. Dokument zakłada także, że od stycznia 2021 r. emisja gazów cieplarnianych, która wynika ze stosowania odnawialnych gazowych i ciekłych paliw transportowych pochodzenia niebiologicznego ma być zmniejszona o co najmniej 70%. Jednocześnie w transporcie drogowym elektryfikacja będzie odgrywać ważną rolę, a czysty wodór i syntetyczne paliwa wodoropochodne oraz zaawansowane biopaliwa będą miały kluczowe znaczenie dla obniżenia emisyjności sektora lotniczego i morskiego.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności²²

W rozporządzeniu określa się cele szczegółowe i zakres wsparcia w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) oraz Funduszu Spójności (FS). Fundusze

²⁰ COM(2018) 293 final

²¹ Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 328 s.82 z późn. zm.

²² Dz. U. UE. L. z 2021 r. Nr 231, str. 60 z późn. zm.

te przyczyniają się do realizacji ogólnego celu, jakim jest wzmocnienie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej Unii.

Fundusz Spójności wnosi wkład w projekty w dziedzinie środowiska oraz w obszarze infrastruktury transportowej (sieć TEN-T). Rozporządzenie uwzględnia pięć celów polityki spójności, w tym:

- Cel 2. „Bardziej przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna i przechodząca w kierunku gospodarki zeroemisyjnej oraz odporna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetycznej, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, łagodzenia zmiany klimatu i przystosowania się do niej, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem, oraz zrównoważonej mobilności miejskiej”, który realizowany będzie m.in. poprzez: wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zero emisyjnej.
- Cel 3. „Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności”, który będzie realizowany poprzez: rozwój odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej, bezpiecznej, zrównoważonej i intermodalnej sieci TEN-T, rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności trans granicznej.

Inwestycje realizowane w ramach EFRR powinny przyczyniać się do rozwoju kompleksowej, szybkiej sieci infrastruktury cyfrowej oraz do wspierania wolnej od zanieczyszczeń i zrównoważonej multimodalnej mobilności, z naciskiem na transport publiczny, mobilność współdzieloną, ruch pieszey i rowerowy jako elementy transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej.

Umowa partnerstwa na lata 2021-2027²³

Umowa partnerstwa (UP) podstawowym dokumentem określającym współpracę UE z Polską w zakresie wykorzystania funduszy europejskich w ramach polityk unijnych w perspektywie finansowej 2021-2027. Dokument ten wskazuje cele i zakres interwencji z wykorzystaniem funduszy europejskich, a jego zapisy są zgodne z europejskimi przepisami i wizjami oraz krajowymi dokumentami strategicznymi. UP jest podstawą do opracowania krajowych i regionalnych programów, które stanowią instrumenty jej realizacji (wskazują priorytetowe obszary wsparcia i wyznaczają konkretne działania). W dokumencie określono cele, które Polska będzie realizować w latach 2021-2027, tj. pięć celów polityki spójności, które będą realizowane w ramach programu Fundusze Europejskie Warmii i Mazur na lata 2021-2027 oraz cel dodatkowy związany z łagodzeniem skutków transformacji w kierunku gospodarki neutralnej. W sektorze transportu działania zorientowano na poprawę kondycji środowiska naturalnego, poprawę dostępności transportowej na szczeblu regionów i kraju, wzroście mobilności pasażerskiej oraz optymalizacji przewozów komponentów do produkcji dóbr finalnych. Negocjacje z Komisją Europejską zakończone zostały 30 czerwca 2022 r.

²³ Projekt przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 30 listopada 2021 r.

3.2. OCENA POWIĄZAŃ Z DOKUMENTAMI KRAJOWYMI I REGIONALNYMI

Dokumenty krajowe

Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 r.²⁴

Strategia (SOR) jest aktualizacją średniookresowej strategii rozwoju kraju. Określa podstawowe uwarunkowania, cele i kierunki rozwoju w wymiarze społecznym, gospodarczym, regionalnym i przestrzennym z perspektywą do 2030 roku. Przedstawia nowy model rozwoju oparty na rozwoju odpowiedzialnym oraz społecznie i terytorialnie zrównoważonym oraz stanowi podstawę do zmian w systemie zarządzania rozwojem. Główny cel SOR to „tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym”, który będzie osiąganym w ramach realizacji trzech celów szczegółowych. W dokumencie wskazano również obszary, które odgrywają istotną rolę w rozwoju społeczno-gospodarczym: Kapitał ludzki i społeczny, Cyfryzacja, Transport, Energia, Środowisko, Bezpieczeństwo Narodowe. Założeniem SOR jest dążenie do zrównoważonego rozwoju kraju, co oznacza rozwój wszystkich terytoriów w oparciu o swoje potencjały rozwojowe. SOR określa 10 sektorów jako strategiczne w tym m.in. sektor produkcji środków transportu oraz elektronika profesjonalna. W strategii wymieniono projekty flagowe, spośród których dla transportu ważne są m.in.: projekt E-bus (projektowanie i produkcja krajowych pojazdów elektrycznych na potrzeby komunikacji miejskiej), projekt Samochód elektryczny (rozwój technologii, produkcji i rynku samochodów elektrycznych), projekt Luxtorpeda 2.0 (stymulowanie i rozwój technologii i produkcji polskich pojazdów szynowych, szczególnie dla ruchu pasażerskiego). Postulowane jest zwiększenie dostępności transportu oraz polepszenie warunków dla usług przewozowych poprzez dokończenie projektów drogowych oraz kolejowych. Zakłada się wzrost znaczenia portów morskich oraz wykorzystania żeglugi śródlądowej w usługach przewozowych.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 (KSRR 2030)²⁵

To podstawowy dokument strategiczny państwa odnoszący się do polityki regionalnej w perspektywie do 2030 r. KSRR rozwija i wdraża założenia SOR określone w Celu II. „Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”. Strategia „identyfikuje cele polityki regionalnej i działania, jakie dla ich osiągnięcia powinien podjąć rząd, samorząd terytorialny oraz pozostałe podmioty uczestniczące w realizacji tej polityki”. Główny jej cel to: „efektywne wykorzystanie endogenicznych potencjałów terytoriów i ich specjalizacji dla osiągnięcia zrównoważonego rozwoju kraju, co tworzyć będzie warunki do wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym osiągnięciu spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym”. Cel ten osiąganym będzie w oparciu o trzy cele szczegółowe: 1. „Zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym”, 2. „Wzmacnianie regionalnych przewag konkurencyjnych”, 3. „Podniesienie jakości zarządzania i wdrażania polityk ukierunkowanych terytorialnie”. Określona w dokumencie polityka regionalna w perspektywie do 2030 r. skupia się na zrównoważonym rozwoju całego kraju, czyli dążeniu do zmniejszania różnic w poziomie rozwoju społeczno-gospodarczym pomiędzy regionami, a w

²⁴ Uchwała nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. (M. P. z 2017 r. poz. 260)

²⁵ Uchwała nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. (M. P. z 2019 r. poz. 1060)

szczegółności wspomaganiu obszarów słabszych gospodarczo. KSRR wskazuje, że głównym obszarem oddziaływania polityki regionalnej w zakresie wspierania infrastruktury transportowej jest poprawa dostępności transportowej na wszystkich szczeblach: od połączeń lokalnych poprzez regionalne, krajowe oraz w skali międzynarodowej (TEN-T). Dla poprawy stanu środowiska sprzyjać będzie wdrażanie transportu niskoemisyjnego. Ważnym działaniem będzie dalsze rozwijanie sieci kolejowej oraz sieci transportowej śródlądowymi drogami wodnymi, również wsparcie powiązań multimodalnych. Istotne będzie również poprawienie dostępności do portów morskich jak i tworzenie im warunków do rozwoju. W Strategii wskazuje się również konieczność dalszego inwestowania w transport lotniczy.

Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027²⁶

Celem głównym Programu (w skrócie FEnKS) jest „poprawa warunków rozwoju kraju poprzez budowę infrastruktury technicznej i społecznej zgodnie z założeniami rozwoju zrównoważonego”. W dokumencie podkreślono, że w dziedzinie transportu istotne będą: ograniczenie emisyjności gospodarki, budowa odpornej i efektywnej sieci transportowej o jak najniższym niepożądanym wpływie na środowisko, realizacja sieci bazowej TEN-T do 2030 roku oraz poprawa bezpieczeństwa w transporcie. W celu zmniejszenia emisyjności w transporcie rozwijany będzie transport szynowy, również w miastach, co przyczyni się do zwiększenia dostępności w komunikacji zbiorowej. Jednocześnie rozwijane będą inne alternatywy dla transportu kołowego w tym logistyka śródlądowych dróg wodnych, portów morskich i przewozów intermodalnych. Dla poprawienia spójności transportowej i ograniczania wykluczenia komunikacyjnego istotna będzie budowa i modernizacja linii kolejowych oraz dróg, w tym obwodnic miast.

Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej na lata 2021-2027²⁷

Jest to program wsparcia pięciu wschodnich województw utworzony w celu przyspieszenia ich rozwoju. Głównym celem programu jest utrzymanie warunków sprzyjających konkurencyjności makroregionu oraz wyższej jakości życia w Polsce Wschodniej. Cele szczegółowe obejmują: wzmacnianie konkurencyjności i innowacyjności przedsiębiorstw, wzmacnianie atrakcyjności osadniczej miast i podniesienie jakości życia mieszkańców w dobie zmian klimatu, zwiększenie dostępności transportowej makroregionu oraz wzrost wykorzystania potencjału turystyki dla rozwoju. W obszarze mobilności miejskiej przewidywane jest wspieranie zintegrowanych i ekologicznych sieci transportu miejskiego dla redukcji emisyjności oraz zwiększenia wydajności systemu transportowego przy równoczesnym wsparciu aktywnej formy mobilności. W obszarze infrastruktury drogowej, w celu poprawy dostępności transportowej (w tym dostępu do sieci TEN-T), wsparcie zostanie skierowane na rozwój dróg wskazanych w regionalnych planach transportowych. W obszarze infrastruktury kolejowej w celu poprawy jej dostępności, z funduszu wspierane będą odcinki Wschodniej Magistrali Kolejowej

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku²⁸

Głównym celem Strategii jest „zwiększenie dostępności transportowej Polski oraz poprawa bezpieczeństwa i wydajności całego systemu transportowego do 2030 roku”. W celu nadrobienia zaniedbań z przeszłości, jak i sprostania nowym trendom europejskim

²⁶ projekt przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 4 stycznia 2022 r.

²⁷ projekt przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 5 stycznia 2022 r.

²⁸ Uchwała nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. (M. P. z 2019 r. poz. 1054)

i światowym, wymagane będzie etapowe uzupełnianie zaległości w infrastrukturze transportowej (drogowej, kolejowej, lotniskowej, wodnej) oraz zorganizowanie podstawowej infrastruktury zintegrowanego systemu transportowego. W dokumencie określono projekty o znaczeniu strategicznym, które mają na celu utworzenie spójnej, rozwiniętej i wysokiej jakości sieci autostrad i dróg ekspresowych, linii kolejowych, sieci lotnisk, morskich portów i żeglugi śródlądowej oraz systemów transportu publicznego.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030²⁹

Głównym celem Programu jest ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach samochodowych w stosunku do roku 2019, w perspektywie do 2030 roku (cel pośredni), a docelowo całkowita ich eliminacja w perspektywie do 2050 roku. Założeniem do osiągnięcia celów programu jest zrealizowanie wielu zaplanowanych prac, które przełożą się na sukcesywne zmniejszenie poziomu zagrożeń na drogach w Polsce. Działania oparto o pięć filarów: I. System Zarządzania Bezpieczeństwem Ruchu Drogowego, II. Bezpieczny Człowiek, III. Bezpieczne Drogi, IV. Bezpieczny Pojazd, V. Ratownictwo i Opieka Powypadkowa. Konsekwencją interwencji podejmowanych w ww. filarach powinna być zauważalna poprawa poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Polityka Ekologiczna Państwa 2030 – Strategia rozwoju w obszarze środowiska i gospodarki wodnej³⁰

Dokument stanowi doprecyzowanie i operacjonalizację zapisów Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.). Cel główny przyjęto z SOR i jest nim „rozwój potencjału środowiska na rzecz obywateli i przedsiębiorców”. Cele szczegółowe dotyczą zdrowia, gospodarki i klimatu a wspierane są przez dwa cele horyzontalne. Dokument odnosi się do wpływu na jakość powietrza emisji pochodzącej z transportu, zwłaszcza na terenach zurbanizowanych oraz wzdłuż tras dojazdowych. Wskazuje kierunki ograniczenia negatywnych skutków dla środowiska, m.in. przez popularyzację i wspieranie niskoemisyjnych środków transportu, zarządzanie zapotrzebowaniem na ruch transportowy, w tym również promowanie wzorców mobilności zrównoważonej. W tym aspekcie istotna będzie również budowa i modernizacja sieci transportowej zgodnej z unijnymi i krajowymi standardami oraz odpowiedniej dla wymogów środowiska. Dla zmniejszenia emisyjności ważne będzie również ograniczanie transportu indywidualnego (spalinowego), rozwój transportu zbiorowego oraz wprowadzanie współdzielenia pojazdów oraz modernizacja taboru w całym systemie transportowym. Ponadto, z uwagi na oddziaływanie czynników klimatycznych na systemy transportowe, niezbędne będzie podjęcie odpowiednich działań w celu zapobiegania negatywnym skutkom pogodowym i klimatycznym na stan infrastruktury.

Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021 – 2030³¹

W dokumencie przedstawione zostały założenia, cele oraz polityki i działania w realizowaniu pięciu wymiarów unii energetycznej: obniżenia emisyjności, efektywności energetycznej, bezpieczeństwa energetycznego, wewnętrznego rynku energii oraz badań naukowych, innowacji i konkurencyjności. W dokumencie wyznaczono najważniejsze cele klimatyczno-energetyczne do 2030 r. W dziedzinie transportu do 2025 r. założono 14% udział energii pozyskiwanej ze źródeł odnawialnych oraz w celu pośrednim redukcję poziomu CO₂

²⁹ przyjęty 31 grudnia 2021 r. przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

³⁰ Uchwała nr 67 Rady Ministrów z dnia 16 lipca 2019 r. (M. P. z 2019 r. poz. 794)

³¹ Przyjęty 18 grudnia 2019 r. przez Komitet do Spraw Europejskich, Ministerstwo Aktywów Państwowych

w nowych samochodach osobowych i dostawczych o 15% w porównaniu do 2021 r. Do realizacji tych założeń niezbędne jest zwiększenie efektywności energetycznej w transporcie. Konieczne będzie stworzenie innowacyjnego, zrównoważonego i spójnego systemu połączeń transportowych w kraju, Europie oraz na świecie, również poprzez promowanie transportu kolejowego, intermodalnego oraz zbiorowego. Założone cele przyspieszą przejście z technologii spalinowej na pojazdy ekologiczne i zminimalizują negatywny wpływ sektora transportowego na środowisko. Działania te przełożą się na sukcesywny wzrost udziału technologii nisko- i zeroemisyjnych (szczególnie z OZE i energii jądrowej). Jednocześnie przyjęto, że w celu uniezależnienia się od importu ropy naftowej konieczna będzie popularyzacja paliw alternatywnych (CNG, LNG, LPG, wodoru, biopaliw, paliw syntetycznych i parafinowych) oraz samochodów elektrycznych.

Plan Rozwoju Elektromobilności „Energia do przyszłości”³²

Plan definiuje korzyści, które będą wynikiem upowszechniania się samochodów z napędem elektrycznym identyfikując zdolność gospodarczo-przemysłową kraju w tej dziedzinie. Plan zakłada, że w 2025 r. w Polsce jeździć będzie milion pojazdów elektrycznych. Niezbędne będzie zatem stworzenie odpowiednich warunków dla rozwoju elektromobilności m.in. poprzez zwiększenie zasięgu samochodów elektrycznych w związku z rozbudową infrastruktury ładującej. Dokument odnosi się do znaczącej roli miast w rozpowszechnianiu elektromobilności, konieczności integracji w nich różnych form transportu, w tym także tworzeniu powiązań z obszarami podmiejskimi, rozpowszechnianiu parkingów typu park&ride, wspólnego biletu, car-sharingu i innych.

Dokumenty regionalne

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego³³

Plan jest dokumentem długookresowym, ściśle powiązany ze Strategią rozwoju społeczno-gospodarczego województwa. Cel główny Planu to „ład przestrzenny i zrównoważony rozwój, jako podstawa kształtowania polityki przestrzennej województwa”, a jego realizacji służą przyjęte kierunki i zasady zagospodarowania przestrzennego. Integralnym elementem Planu jest Plan zagospodarowania przestrzennego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ośrodka Wojewódzkiego Olsztyna. W Planie określono także obszary funkcjonalne o znaczeniu ponadregionalnym (Obszar Funkcjonalny Żuławy, Przygraniczny Obszar Funkcjonalny, Obszar Funkcjonalny Wielkich Jezior Mazurskich) i regionalnym (Miejski Obszar Funkcjonalny Ośrodka Regionalnego Elbląga, Miejski Obszar Funkcjonalny Ośrodka Subregionalnego Ełku, Przybrzeżny Obszar Funkcjonalny, Obszar Funkcjonalny Ostródzko-Iławski). Ponadto w Planie przedstawione zostało rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym ustalonych w dokumentach przyjętych przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa. W odniesieniu do infrastruktury komunikacyjnej za cel przyjęto „osiągnięcie spójności systemu transportowego regionu w celu zwiększenia dostępności zewnętrznej i wewnętrznej oraz zmniejszenia kosztów transportu”, co realizowane ma być poprzez:

- zapewnienie warunków umożliwiających funkcjonowanie i rozwój korytarzy transportowych o znaczeniu międzynarodowym przebiegających przez obszar województwa,

³² Przyjęty 16 marca 2017 r. przez Radę Ministrów

³³ Uchwała nr XXXIX/832/18 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 28 sierpnia 2018 r.

- poprawę warunków funkcjonowania infrastruktury transportowej o znaczeniu krajowym, międzyregionalnym i regionalnym, w tym: infrastruktury drogowej, kolejowej i lotniczej oraz przejść granicznych, dróg wodnych,
- poprawę dostępności komunikacyjnej ośrodka wojewódzkiego Olsztyna i ośrodków regionalnych, drogowych przejść granicznych, lotniska regionalnego w Szymanach, obszaru Wielkich Jezior Mazurskich,
- integrację systemów transportowych i zmniejszenie kosztów transportu,
- rozwój infrastruktury komunikacyjnej z uwzględnieniem uwarunkowań wynikających z funkcjonowania środowiska przyrodniczego i stanu jego zasobów.

Warmińsko-Mazurskie 2030. Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego³⁴

Strategia stanowi rozwinięcie i modyfikację wcześniejszych założeń strategii województwa w oparciu o nowe uwarunkowania (m.in. zmieniające się strategiczne dokumenty europejskie i krajowe, kryzysy dotyczące UE). Cel główny Strategii to: „Spójność ekonomiczna, społeczna i przestrzenna Warmii i Mazur z regionami Europy”, który będzie osiąganym poprzez realizację następujących celów strategicznych: 1. „Kompetencje przyszłości”, 2. „Inteligentna produktywność”, 3. „Kreatywna aktywność”, 4. „Mocne fundamenty”. Założenia strategii koncentrują się głównie na mieszkańcach regionu, a zwłaszcza na rozwijaniu ich kompetencji do realizacji życiowych planów z uwzględnieniem zachodzących dookoła zmian cywilizacyjnych. Wymiar terytorialny strategii skupia się przede wszystkim na zidentyfikowanych obszarach strategicznej interwencji (OSI), do których będą kierowane działania interwencji. Dla każdego z dziesięciu OSI zostały określone cele strategiczne oraz oczekiwane rezultaty w perspektywie 2030 roku. Cel odnoszący się do spójności przestrzennej osiąganym będzie poprzez włączenie województwa zarówno formalnie, jak i jakościowo do głównej sieci infrastruktury w kraju oraz do transeuropejskiej sieci korytarzy transportowych TEN-T. Strategia zakłada umocnienie funkcji Olsztyna, Elbląga oraz Ełku wraz z ich obszarami funkcjonalnymi, jako trzech największych miast w regionie. Ważnym obszarem strategicznym jest OSI Tygrys warmińsko-mazurski, w którym obszary położone wzdłuż dróg ekspresowych określono jako obszary kreowania intensywnych procesów gospodarczych. Ponadto w dokumencie wskazuje się, że rozwój regionu będzie odbywał się w europejskiej przestrzeni bałtyckiej. Poprawa spójności przestrzennej w tym wymiarze polegać będzie na włączeniu układu transportowego regionu w tworzoną wielką obwodnicę Bałtyku, w system żeglugi bałtyckiej oraz w projektowane wokół morza różne sieci komunikacyjne. Istotne jest również zwiększenie znaczenia portu morskiego w Elblągu. Jako kierunki działań w celu operacyjnym „Optymalna infrastruktura rozwoju”, wymieniono ważniejsze inwestycje drogowe, kolejowe, inwestycje dla transportu lotniczego i wodnego, a także dla infrastruktury granicznej oraz zintegrowanego transportu publicznego głównie w trzech największych miastach (Olsztynie, Elblągu i Ełku).

Fundusze Europejskie dla Warmii i Mazur na lata 2021-2027 (FEWiM)³⁵

Dokument odnosi się do potrzeb i wyzwań zdiagnozowanych w „Warmińsko-Mazurskie 2030”. Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego województwa. FEWiM jest spójny z krajowymi i europejskimi dokumentami strategicznymi. Określone w nim cele odpowiadają wizji rozwoju UE po 2020 roku, a ich realizacja przyczyni się do zniwelowania luk przy

³⁴ Uchwała nr XIV/243/20 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 18 lutego 2020 r.

³⁵ Projekt przyjęty Uchwałą nr 14/145/22/VI Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 15 marca 2022 r.

jednoczesnym tworzeniu warunków do wzrostu społecznego i gospodarczego regionu Warmii i Mazur.

W dokumencie określono obszary, które zostaną objęte interwencją: gospodarka i cyfryzacja, środowisko, klimat i energia, transport, edukacja, rynek pracy, włączenie społeczne, zdrowie, kultura i turystyka oraz rewitalizacja obszarów miejskich. Istotne dla rozwoju infrastruktury komunikacyjnej i transportu jest realizowanie Funduszu dla transportu na Warmii i Mazurach, którego celem jest „rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej”. Celem Funduszu dla zrównoważonej mobilności miejskiej na Warmii i Mazurach, jest „wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej”. Brak realizacji celów może przyczynić się do wykluczenia transportowego Warmii i Mazur, co przełoży się na gorszą sytuację społeczno-gospodarczą w regionie. Niedostateczne dofinansowanie infrastruktury, w tym transportowej, może się przyczynić do podwyższenia emisyjności zanieczyszczeń i hałasu, co negatywnie wpłynie na zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców. Niedofinansowana infrastruktura i transport może mieć wpływ na wzrost emisji zanieczyszczeń i hałasu oraz na zdrowie i bezpieczeństwo ludzi.

Program ochrony środowiska województwa warmińsko-mazurskiego do 2030 r.³⁶

Głównym celem Programu jest „dążenie do poprawy stanu środowiska w województwie, ograniczenie negatywnego wpływu zanieczyszczeń na środowisko, ochrona i rozwój walorów środowiska, a także racjonalne gospodarowanie jego zasobami”. W Programie w obszarze interwencji „zagrożenia hałasem w transporcie” zaproponowano wdrożenie działań nastawionych na komunikację zbiorową oraz stosowanie zabezpieczeń akustycznych takich jak wały ziemne, zielone ściany oraz ekrany akustyczne (w miejscach gdzie zastosowanie innych rozwiązań jest niemożliwe), jak również poprawę stanu dróg. W kierunkach interwencji dla zmniejszenia emisyjności w transporcie oraz zwiększenia dostępności i atrakcyjności transportu publicznego przyjęto: budowę i przebudowę dróg różnych kategorii, rozwój transportu rowerowego, w tym infrastruktury rowerowej i towarzyszącej, rozwój połączeń kolejowych, opracowywanie i wdrażanie planów zrównoważonej mobilności miejskiej, dostosowanie infrastruktury do obsługi samochodów elektrycznych oraz floty pojazdów do elektromobilności.

Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż dróg krajowych oraz wojewódzkich na terenie województwa warmińsko-mazurskiego (2014) wraz z aktualizacjami³⁷

Program sporządzony został dla terenów, na których poziom hałasu przekroczył poziom dopuszczalny na obszarach poza aglomeracjami, położonych wzdłuż dróg krajowych oraz wojewódzkich o obciążeniu ponad 3 mln pojazdów rocznie, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie akustyczne w wyniku przekroczenia

³⁶ Uchwała nr XXIV/382/21 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 16 lutego 2021 r.

³⁷ Uchwała w sprawie określenia Aktualizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż dróg krajowych oraz wojewódzkich na terenie województwa warmińsko-mazurskiego o obciążeniu ponad 3 mln pojazdów rocznie, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie akustyczne w wyniku przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami LDWN i LN określonego uchwałą Nr III/42/14 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 30 grudnia 2014 r. - w zakresie dróg wojewódzkich (2018), Uchwała w sprawie określenia Aktualizacji Programu ochrony środowiska przed hałasem określonego uchwałą Nr III/42/14 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 30 grudnia 2014 r. - w zakresie dróg krajowych (2019)

dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami LDWN i LN. W ramach Programu sporządzone zostały mapy akustyczne dla miast Olsztyna, Mrągowa i Elbląga oraz mapy akustyczne dla 12 odcinków dróg wojewódzkich i 362,805 km odcinków dróg krajowych. Na ich podstawie dokonano identyfikacji terenów zagrożonych hałasem, dla których opracowano zestaw zadań, mających na celu eliminację ponadnormatywnego hałasu.

4. ANALIZA I OCENA STANU ŚRODOWISKA WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO W TYM ISTNIEJĄCE PROBLEMY OCHRONY ŚRODOWISKA ISTOTNE Z PUNKTU WIDZENIA REALIZACJI PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU

4.1. OGÓLNE INFORMACJE O WOJEWÓDZTWIE

Województwo warmińsko-mazurskie położone jest w środkowej części Europy, w północno-wschodniej części Polski. Sąsiaduje z województwami: mazowieckim, pomorskim, podlaskim i kujawsko-pomorskim. Część północno-zachodnia granicy z woj. pomorskim o długości około 33,5 km przebiega przez Zalew Wiślany, którego wody wraz z rzeką Elbłąg (w granicach portu morskiego Elbląg) mają status morskich wód wewnętrznych. Województwo na północy graniczy na odcinku 208 km z obwodem kaliningradzkim, eksklawą Federacji Rosyjskiej. Jest to zewnętrzna granica Unii Europejskiej i zasięg Strefy Schengen Rysunek 1.

Rysunek 1 Główne cechy położenia województwa w przestrzeni geograficznej



Źródło: materiały W-MBPP

Region zajmuje powierzchnię 24 173 km²³⁸, co stanowi 7,7% obszaru kraju (czwarte miejsce w kraju pod względem wielkości) i zamieszkuje go 1 382 232 osób³⁹, co stanowi 3,5% ludności Polski (12 miejsce w kraju). Gęstość zaludnienia wynosi 59 osób/km² i jest jedną z najniższych w kraju (Polska – 123 osoby/km²). W miastach zamieszkuje 60% ludności województwa.

Strukturę administracyjną województwa tworzą: 19 powiatów, 2 powiaty ziemskie (Olsztyn i Elbląg) oraz 116 gmin, w tym 16 miejskich, 33 miejsko-wiejskie oraz 67 wiejskich. Sieć osadniczą tworzy 50 miast i 3899 miejscowości wiejskich. Najważniejsze miasta w regionie to ośrodek wojewódzki Olsztyn, ośrodek regionalny Elbląg oraz ośrodek subregionalny Ełk. Wśród pozostałych ośrodków przeważają miasta małe z liczbą mieszkańców do 5 tys. (19 miast).

Obszar województwa jest bardzo zróżnicowany pod względem ukształtowania terenu, z wyraźnym równoleżnikowym układem pasów rzeźby (pobrzeża, pojezierza, niziny). Znaczna część obszaru posiada urozmaiconą rzeźbę charakterystyczną dla obszarów młodoglacjalnych. Występują tu zarówno tereny depresyjne (1,8 m ppm. – najniżej położony punkt w kraju) jak i obszary wysoczyzn morenowych, sięgające ponad 300 m npm.. Do najbardziej istotnych elementów środowiska, które wyróżniają województwo na tle kraju należą liczne jeziora, rzeki, oczka wodne, bogata szata roślinna oraz czyste powietrze.

Grunty pod wodami zajmują 5,7%⁴⁰ powierzchni województwa, co jest największą wartością w porównaniu do pozostałych województw. Jeziora w większości koncentrują się w Krainie Wielkich Jezior Mazurskich oraz na Pojezierzach: Iławskim, Olsztyńskim, Mrągowskim i Ełckim.

Grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione stanowią 32,9%⁴¹ powierzchni województwa, co jest wartością wyższą niż średnia dla Polski, i systematycznie wzrasta. Lasy w granicach województwa warmińsko-mazurskiego rozmieszczone są nierównomiernie. Prawie 3/4 powierzchni zajmowanej przez las występuje w zwartych kompleksach leśnych, natomiast pozostała część charakteryzuje się znacznym rozproszeniem, szczególnie w północnej części regionu.

W strukturze wykorzystania powierzchni województwa dominują użytki rolne 54,2%⁴². Grunty zabudowane i zurbanizowane zajmują 3,7%⁴³ powierzchni. Wśród gleb dominują gleby orne średniej jakości (50% gleb należy do IV klasy bonitacyjnej). Najlepsze gleby występują na terenach położonych w północnej części oraz przy zachodniej granicy regionu, natomiast najmniej korzystne w powiecie szczycieńskim i piskim, gdzie przeważają duże kompleksy leśne ze słabymi glebami. Osobliwością gleb jest występowanie mad, głównie na obszarze Żuław. Mady żuławskie należą do jednych z najbardziej urodzajnych gleb w kraju.

Udział potencjału surowcowego województwa w zasobach kraju jest niewielki. Spośród udokumentowanych złóż tylko nieznaczna część jest eksploatowana.

Województwo warmińsko-mazurskie należy najmniej uprzemysłowionych regionów w kraju, a istniejący przemysł bazuje głównie na potencjale lokalnych zasobów. Kluczowe gałęzie gospodarki województwa to przemysł spożywczy, drzewny, chemiczny oraz maszynowy.

³⁸ BDL GUS 2021 r.

³⁹ GUS, Narodowy Spis Powszechny, 2021 r.

⁴⁰ BDL GUS 2021 r.

⁴¹ Ibidem.

⁴² Ibidem.

⁴³ Ibidem.

Województwo warmińsko-mazurskie należy do regionów o słabej dostępności komunikacyjnej wynikającej niespójnego systemu transportowego oraz niskiej jakości jego elementów.

Najważniejsze powiązania z województwami sąsiadującymi tworzą na osi wschód-zachód: ciąg dróg krajowych nr 16/S5/S16 oraz droga nr 15 (docelowo główny ciąg obejmie drogi S5 i S16), a na osi północ-południe główny układ komunikacyjny stanowi droga ekspresowa S7 i magistrała kolejowa E65 zlokalizowane w zachodniej części województwa. Szansą na wzmocnienie wschodniej części regionu są realizowane etapowo droga ekspresowa S61 („Via Baltica”) i linia kolejowa E75 („Rail Baltica”).

Cechy przestrzeni geograficznej województwa, rozpatrywane w odniesieniu do Polski i Europy, stanowią o dużej intensywności ponadregionalnych powiązań przyrodniczych. Powiązania realizowane są głównie przez dobrze wykształcone systemy hydrograficzne (głównie kierunki południkowe) i duże kompleksy leśne (głównie kierunki równoleżnikowe). Na dynamikę powiązań wpływ ma duże zróżnicowanie rzeźby terenu. Doliny rzeczne i obszary leśne tworzą w strefie pojezierzy i pobrzeży bałtyckich dobrze rozwinięte systemy płatów ekologicznych i łączących je korytarzy.

Do najważniejszych przyrodniczych powiązań zewnętrznych zaliczają się:

- powiązania przyrodnicze województwa w obrębie zlewiska Morza Bałtyckiego. Przez Bałtyk realizowane są powiązania z obszarem zlewiska Bałtyku i dalej, przez cieśniny duńskie, z oceanem światowym,
- powiązania przyrodnicze z Bałtykiem o znacznej intensywności, realizowane przez systemy hydrograficzno-dolinne zlewni Zalewu Wiślanego i dorzecza Wisły. Pośrednio powiązania te obejmują także całe obszary zlewni Zalewu (w tym dorzecze Pregoty) i dorzecza Wisły,
- silne powiązania przyrodnicze realizowane poprzez kompleksy leśne i tereny otwarte (bezełsne) z bogatą strukturą ekologiczną (zadrzewienia, podmokłości i zbiorniki wodne na terenach rolnych).

Zasoby środowiska przyrodniczego województwa cechują się bogactwem i różnorodnością komponentów biotycznych i abiotycznych. Stanowią środowisko życia człowieka i wpływają na jego działalność społeczno-gospodarczą. Wpływają również na komfort zamieszkania.

Wysoka jakość środowiska przyrodniczego, walory krajobrazowe oraz dziedzictwo kulturowe decydują o atrakcyjności turystycznej regionu.

4.2. POWIERZCHNIA ZIEMI – BUDOWA GEOLOGICZNA, KRAJOBRAZ I UKSZTAŁTOWANIE TERENU

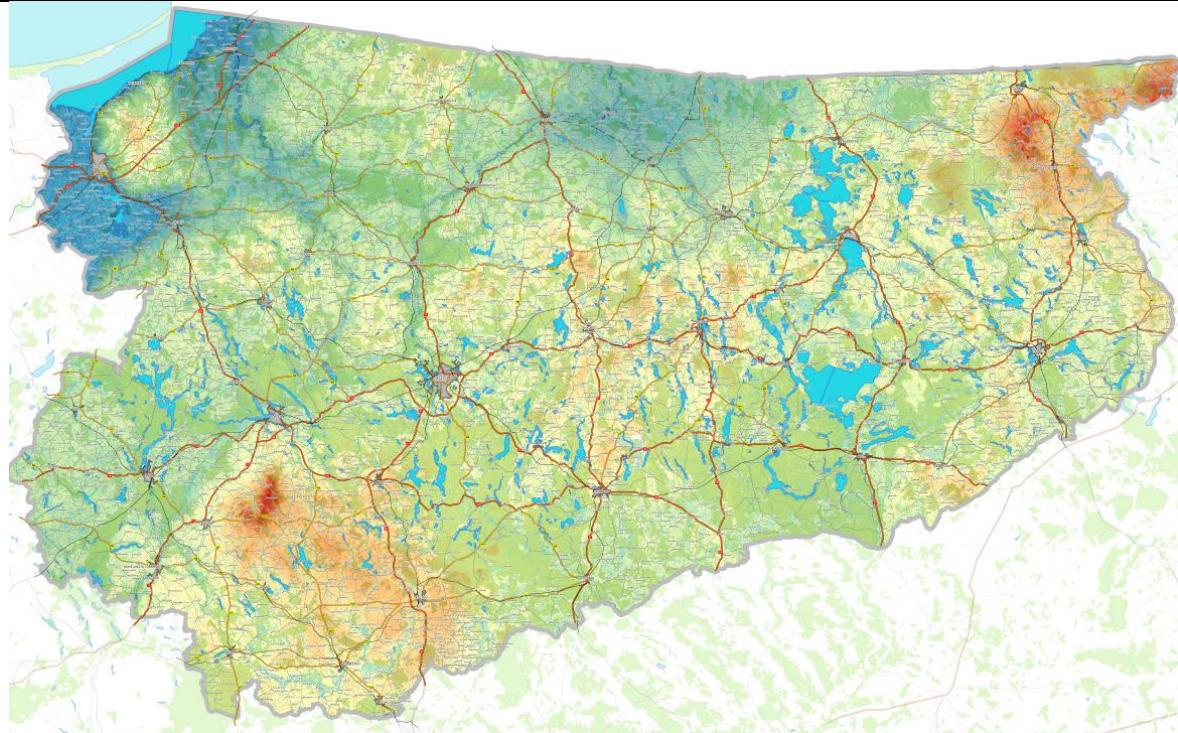
Obszar województwa cechuje się krajobrazem charakterystycznym dla terenów młodoglacjalnych – urozmaiconą rzeźbą terenu i dużą różnorodnością form morfologicznych.

Na całym obszarze występują od powierzchni utwory czwartorzędowe, przeważnie ostatniego zlodowacenia, zbudowane głównie z osadów morenowych o charakterze zwałowym, a także ilastych osadów zastoiskowych oraz piaszczystych sandrów zajmujących rozległe powierzchnie w jego części południowej, a także środkowej. Żuławy Wiślane budują holocenijskie namuły rzeczne.

Ukształtowanie terenu województwa cechuje się wyraźnym równoleżnikowym układem pasów rzeźby (pobrzeża, pojezierza, niziny). W przeważającej części województwa rzeźba terenu jest urozmaicona, z dużą ilością wzgórz, pagórków, jezior i rzek, charakterystyczna dla obszarów młodoglacjalnych. Występują zarówno tereny depresyjne

(1,8 m p.p.m. – najniższy punkt w kraju), jak i obszary wysoczyzn morenowych, sięgające ponad 300 m n.p.m. Rysunek 2. Rzeźba terenu ma istotne znaczenie dla zróżnicowania krajobrazu w regionie, wpływa na sposób jego zagospodarowania oraz na warunki klimatu lokalnego. Różnorodne formy morfologiczne znacząco kreują zróżnicowane krajobrazy o dużej atrakcyjności wizualnej.

Rysunek 2 Ukształtowanie terenu



Źródło: materiały W-MBPP

Współwystępowanie wysokiej wartości naturalnych (fizjograficznych), przyrodniczych i kulturowych elementów środowiska stanowi o dużym potencjale walorów krajobrazowych województwa. Zróżnicowany krajobraz jest wyrazistym i rozpoznawalnym wyróżnikiem regionu, definiującym nie tylko jego zasoby naturalne i tożsamość przestrzenną, ale także stanowiącym świadectwo historycznego rozwoju. Kontrastują tu ze sobą unikatowe scenerie krajobrazów: deltowego, równin morenowych i pagórków oraz wzgórz pojeziernych, dużej liczby jezior, kompleksów leśnych oraz terenów kultur rolnych, na które nakłada się bogate dziedzictwo kulturowe.

Do najważniejszych cech krajobrazów województwa zaliczają się:

- znacząca przewaga elementów przyrodniczych (duży udział terenów otwartych, województwo jest jednym z najmniej zaludnionych obszarów w kraju),
- ukształtowanie terenu – współwystępowanie różnorodnych form morfologicznych oraz ich znaczne deniwelacje, a także różnorodne pokrycie, tworzą zróżnicowane i malownicze krajobrazy oraz wnętrza krajobrazowe,
- rytmika, powtarzanie się w przestrzeni przyrodniczej wnętrza („płatów”) krajobrazowych, takich jak: las, mokradło, jezioro, agrocenoza, obszar zabudowany, występujących w bardzo zróżnicowanej skali i wzajemnie powiązanych zależnościami ekologicznymi,
- „duch miejsca” (genius loci) wnętrza krajobrazowych, jako zespół składników stwarzających specyficzny klimat i charakter danego miejsca,

- unikatowość – rzadko spotykana sekwencja kontrastujących elementów krajobrazu (np. Żuławy – Wysoczyzna – Zalew),
- duże nagromadzenie komponentów kulturowych; do najważniejszych należą m.in.: historyczne układy urbanistyczne i ruralistyczne, panoramy i sylwety miast oraz wsi wraz z dominantami, ukształtowany krajobraz rolniczy, zespoły sakralne (sanktuaria pielgrzymkowe), budowle architektury obronnej, majątki ziemskie z zespołami rezydencjonalno-parkowymi (wraz z siecią powiązań widokowych, komponowaną zielenią itd.), infrastruktura drogowa, kolejowa, wodna (w tym powiązane z nimi zadrzewienia przydrożne).

4.3. ZASOBY NATURALNE – GLEBY, KOPALINY

Gleby

Gleby na obszarze województwa charakteryzuje strefowa zmienność w kierunku północ-południe. W północnym paśmie regionu występują gleby o najwyższej przydatności rolniczej, które stanowią podstawowe zaplecze towarowej gospodarki rolnej. Wśród gleb przeważają gleby brunatne i gleby hydrogeniczne. Wyróżnikiem są mady występujące na Żuławach, gleby te pomimo wadliwych właściwości związanych ze stosunkami hydrogeologicznymi, należą do jednych z najbardziej urodzajnych gleb w kraju.

W obszarze województwa wyodrębniają się strefy:

- strefa północna – dominują gliniaste wysoczyzny moreny dennej i ilaste obszary zastoiskowe, a gleby charakteryzują się wysoką przydatnością rolniczą. W strefie tej przeważają gleby brunatne, rzadziej czarne ziemie, a gleby hydrogeniczne zajmują małą powierzchnię,
- strefa środkowa – o dużej różnorodności utworów glebowych, największą powierzchnię tej strefy zajmują gleby brunatne. Siedliska hydrogeniczne, zwłaszcza torfowiska mają duże znaczenie ze względów retencyjnych,
- strefa południowa – cechuje się obszarami ubogimi w minerały ilaste utworów sandrowych. Wśród gleb mineralnych przeważają mało urodzajne gleby głównie rdzawe i bielcowe. Gleby hydrogeniczne (murszowe i murszowate) w tej strefie zajmują duże powierzchnie jednakże są one odwodnione i podatne na przesuszenie. Nie podlegają one wtóremu zabagnieniu⁴⁴.

Gleby województwa należą przeważnie (ponad 50%) do gleb IV klasy bonitacyjnej (gleby średnie), około 23% stanowią gleby III klasy bonitacyjnej (gleby średnio dobre). Gleby klas V i VI (gleby słabe i najslabsze) występują głównie w południowej części województwa, są to często gleby pod lasami. Gleby najlepszych klas bonitacyjnych (I i II klasy) stanowią ułamek procenta i położone są w okolicach Gronowa Elbląskiego.

Gleby użytków rolnych w województwie odznaczają się znacznym udziałem gleb zakwaszonych. Udział gleb o odczynie bardzo kwaśnym stanowi 41%, lekko kwaśnym 34%, a objętym i zasadowym 25%. Około 34% gleb gruntów ornych i użytków zielonych charakteryzuje się potrzebami wapnowania w stopniu koniecznym i potrzebnym, a dla około 20% gleb wapnowanie jest wskazane. Gleby województwa posiadają na ogół wysoką i bardzo wysoką zasobność w przyswajalne formy fosforu, potasu i magnezu⁴⁵.

⁴⁴ Opracowanie ekofizjograficzne do Planu zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego – aktualizacja, 2015, WMBPP, Olsztyn.

⁴⁵ Raport o stanie środowiska województwa warmińsko-mazurskiego w 2016 r. 2017, GIOŚ, Departament Monitoringu Środowiska, Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Olszynie, Olsztyn.

Obszary występowania erozji na pojezierzach określa się jako średnio zagrożone (3 stopień w 5-cio stopniowej skali). Teren województwa narażony jest na występowanie erozji wodnej (powierzchniowej i wąwozowej) oraz erozji wietrznej. Największe szkody wyrządza erozja wodna wąwozowa. Jej procesy zachodzą od wiosny do późnej jesieni. Obszarami najbardziej zagrożonymi erozją są fragmenty terenów o spadkach powyżej 12% występujące głównie w powiatach: ostródzkim (Wzgórza Dylewskie, okolice Morąga), elbląskim (Wysoczyzna Elbląska), lidzbarskim, mrągowskim, giżyckim, gołdapskim (Wzgórza Szeskie).

Istotną przyczynę pogarszania się jakości gleb stanowią także przeprowadzane w sposób niewłaściwy zabiegi melioracyjne lub ich brak. Na obszarze województwa istnieją strefy o odmiennych stosunkach wodnych gleb i odmiennych potrzebach melioracyjnych. Brak przeprowadzania działań utrzymujących w sprawności systemy melioracyjne może doprowadzić do pogorszenia się jakości gleb na obszarze Żuław. Jest to obszar, na którym ukształtowane struktury przyrodnicze i gospodarcze wymagają ciągłych zabiegów melioracyjnych dla utrzymania optymalnego poziomu wód gruntowych.

Kopaliny

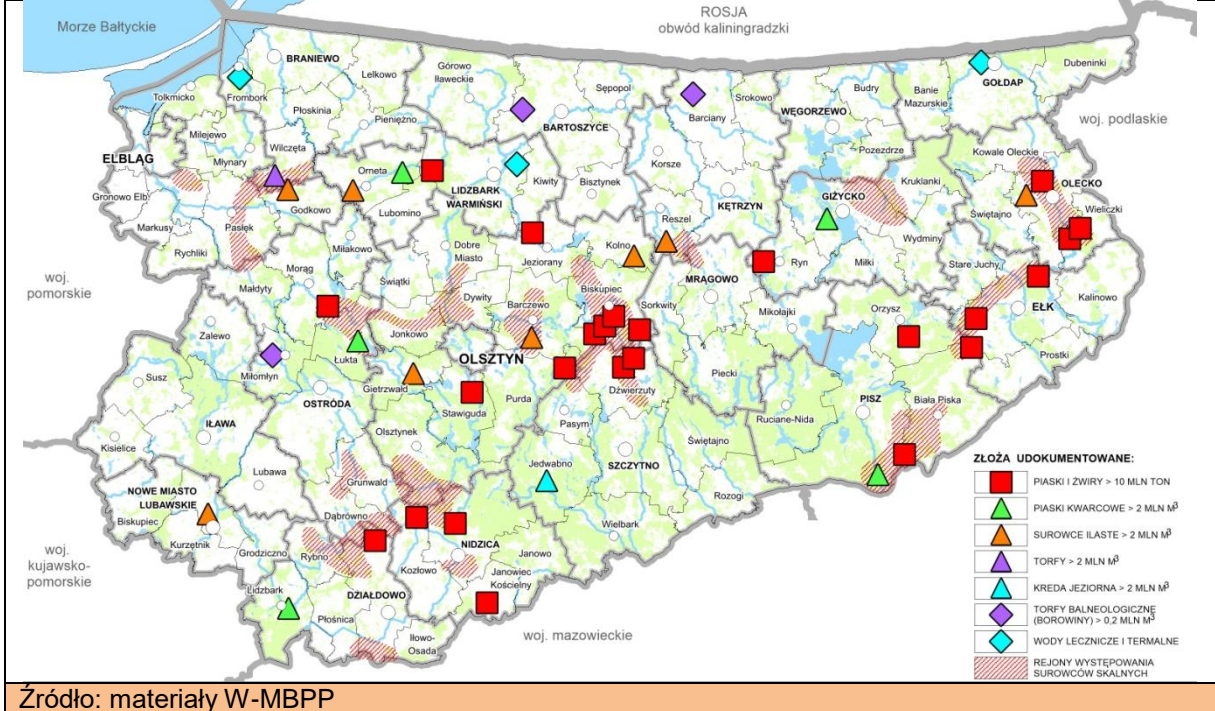
Kopaliny występujące na obszarze województwa w złożach mających znaczenie gospodarcze, zalegają głównie w przypowierzchniowej warstwie osadów.

Udział potencjału surowcowego województwa w zasobach kraju jest niewielki. Spośród udokumentowanych złóż tylko nieznaczna część jest eksploatowana. Część niezagospodarowanych złóż ma ograniczone możliwości dla ich wykorzystania ze względu na potencjalne kolizje związane z położeniem w obrębie terenów chronionych.

Udokumentowana baza surowcowa kopalin pospolitych stałych liczy 993 złóż (stan na 31.XII.2021r.) i rozmieszczona jest na terenie województwa nieregularnie Rysunek 3. Najliczniejszą grupę udokumentowanych złóż stanowią piaski i żwiry (850 złoża). W złoża kopalin budowlanych bogatsza jest środkowa i południowa część województwa. Złoża kopalin przydatnych w lecznictwie występują głównie w północnej części (borowiny i wody lecznicze). Aktualnie udokumentowanych jest 8 złóż torfów leczniczych oraz 3 złoża wód leczniczych i termalnych.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

Rysunek 3 Udokumentowane złoża kopalin



W Tabeli 2 przedstawiono bilans ilościowy oraz zasobów złóż kopalin w województwie warmińsko-mazurskim.

Tabela 2 Bilans ilościowy oraz zasobów złóż kopalin w województwie warmińsko-mazurskim

Rodzaj kopaliny	Liczba udokumentowanych złóż	Wielkość zasobów geologicznych	Zasoby przemysłowe	Wielkość wydobycia
Piaski i żwiry	850	1 325 326 tys. ton	415 144 tys. ton	17 672 tys. ton
Piaski kwarcowe d/p betonów komórkowych	6	10 595.85 tys. m ³	770.04 tys. m ³	36.86 tys. m ³
Piaski kwarcowe d/p cegły wapienno-piaskowej	7	14 193.42 tys. m ³	1 468.65 tys. m ³	-
Surowce dla prac inżynierskich	1	38 tys. m ³	-	-
Surowce ilaste ceramiki budowlanej	44	56 058 tys. m ³	-	1 tys. m ³
Surowce ilaste d/p kruszywa lekkiego	4	11 466 tys. m ³	-	-
Torfy dla celów rolniczych	24	6 791.21 tys. m ³	2 463.16 tys. m ³	140.79 tys. m ³
Torfy lecznicze (borowiny)	8	1 604.80 tys. m ³	-	0.01 tys. m ³
Kreda jeziorna	49	20 735 tys. m ³	-	-
Wody lecznicze i termalne	3		162.00 m ³ /h (zasoby eksploatacyjne)	6 099.00 m ³ /rok (pobór)

Źródło: Bilans zasobów złóż kopalin w Polsce wg stanu na 31 grudnia 2021r., 2022, PIG-PIB, Warszawa.

Istotne znaczenie w skali krajowej ma wydobywanie na terenie województwa piasków i żwirów. Znaczne zasoby tych kopalin koncentrują się głównie w części środkowej i południowej. Do największych złóż należą: Guzki (gm. Ełk), Kalbornia-Mosznica (gm. Dąbrówno), Żabi Róg (gm. Morąg), Łęgowo (gm. Olecko). Występowanie złóż piasków i żwirów oraz dalsze ich rozpoznawanie i dokumentowanie stanowi ważne zaplecze dla rozwoju lokalnego przemysłu wydobywczego, istotne ze względu na prowadzone inwestycje drogowe i budowlane.

Potencjał umożliwiający rozwój funkcji uzdrowiskowej stanowią złoża borowiny oraz wód leczniczych i termalnych, które mogą być użytkowane zarówno do celów rekreacyjnych, jak i leczniczych. Aktualnie złoża borowiny nie są eksploatowane, za wyjątkiem złoża Niedrzewica III w powiecie gołdapskim. Natomiast w dwóch z trzech udokumentowanych złóż wód leczniczych i termalnych odbywa się pobór wody (Gołdap, Lidzbark Warmiński GT 1).

W zakresie rozpoznania złóż węglowodorów ze źródeł niekonwencjonalnych na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego są 3 koncesje łączne (poszukiwanie i rozpoznawanie złoża oraz jego eksploatacja): Młynary, Górowo-Ławieckie, Stegna (częściowo w woj. pomorskim).

4.4. DZIEDZICTWO KULTUROWE, ZABYTKI

Dziedzictwo kulturowe w województwie warmińsko-mazurskim jest niewątpliwie istotnym elementem krajobrazu, kształtowanym na przestrzeni wieków pod wpływem uwarunkowań historycznych oraz nawarstwień kulturowych.

Za wyjątkowo atrakcyjne uznaje się obszary najcenniejsze krajobrazowo⁴⁶: Żuławy Elbląskie, Pobrzeże Bałtyku z krawędzią Wysoczyzny Elbląskiej, Krajobraz Oberlandzki ze Wzgórzami Dylewskimi, Środkową Warmię, Poborze, Wielkie Jeziora Mazurskie – krajobraz ufortyfikowany z obszarem osadnictwa Starowierców oraz Mazury Garbate Rysunek 4. Każdy z ww. obszarów cechują wyróżniki krajobrazu – elementy dziedzictwa kulturowego materialnego i niematerialnego, wyjątkowe ze względu na miejsce występowania lub czas powstania oraz ich charakter. Żuławy Elbląskie wyróżnia m.in. charakterystyczne budownictwo dla tego regionu w postaci siedlisk – zabudowy na terpach oraz budynki podcieniowe wywodzące się z tradycji mennonickich oraz liczne kanały i urządzenia hydrotechniczne. Natomiast Mazury Garbate wyszczególniają takie elementy i cechy jak: zabudowa kolonijna, małe wsie o układzie luźnych ulicówek, eklektyczne świątynie poewangelickie, kościoły drewniane, liczne małe cmentarze ewangelickie oraz gwara warmińska. Dla Warmii wyjątkowe jest liczne występowanie kapliczek przydrożnych, średniowieczne zamki obronne, zespoły pielgrzymkowe oraz dziedzictwo niematerialne w postaci gwary warmińskiej, zwyczajów, obrzędów, legend warmińskich.

Zasoby dziedzictwa kulturowego podlegają ochronie i opiece zgodnie z ustawą z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami⁴⁷. W województwie warmińsko-mazurskim formami ochrony są m.in.: wpis do rejestru zabytków, uznanie za pomnik historii i utworzenie parku kulturowego.

⁴⁶ Krzymowska K., Maciejkowicz D Wysocki J., Obszary najcenniejsze krajobrazowo w województwie warmińsko-mazurskim, 2015-2016, WMBPP, Olsztyn.

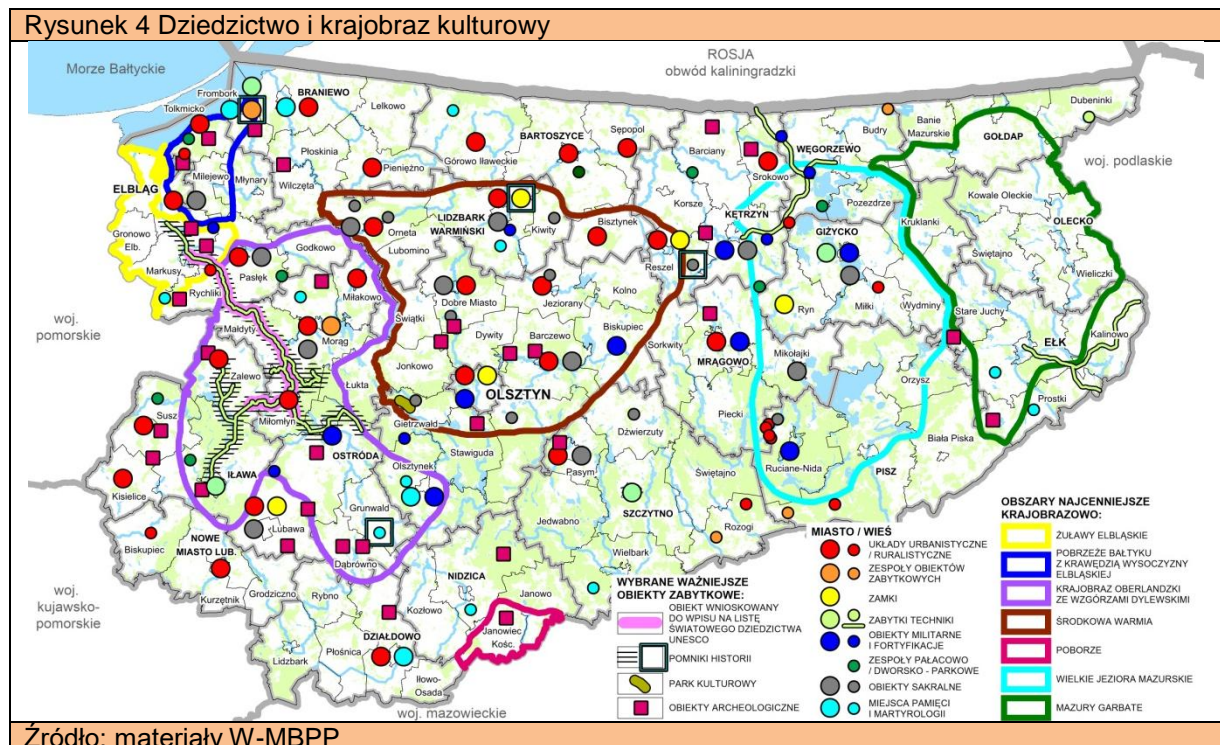
⁴⁷ Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 710 z późn. zm.).

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

Na terenie województwa znajdują się 5254⁴⁸ obiekty lub zespoły obiektów wpisane do Rejestru zabytków nieruchomych woj. warmińsko-mazurskiego, 7211⁴⁹ obiektów lub ich zespołów ujętych w Ewidencji zabytków nieruchomych woj. warmińsko-mazurskiego. Zabytki archeologiczne wpisane do Rejestru zabytków archeologicznych woj. warmińsko-mazurskiego tworzą grupę 288⁵⁰ obiektów. Najliczniejszą grupę spośród zabytków nieruchomych stanowią obiekty o funkcji mieszkaniowej (48% zasobu rejestru i 40% zbioru ewidencji). Ponadto wśród zasobów zabytkowych znajdują się m.in.: obiekty sakralne, cmentarze, obiekty usługowe, przemysłowe i produkcyjne, obiekty infrastruktury technicznej i komunikacyjnej, zespoły rezydencjonalne oraz obiekty przyrody ożywionej - Rysunek 4.

Najbardziej prestiżowym obiektem w województwie jest zabytek techniki Kanał Elbląski wraz z pochylniami i śluzami, uznany za pomnik historii i procedowany do wpisania na listę Światowego dziedzictwa UNESCO. Za pomnik historii uznano również: sanktuarium pielgrzymkowe w Świętej Lipce, Grunwald – pole bitwy, zamek biskupów warmińskich w Lidzbarku Warmińskim oraz zespół katedralny we Fromborku. W województwie utworzono 1 park kulturowy: „Park Kulturowy Drogi Krajobrazowej Gietrzwałd – Woryty”.

Do szczególnie rozpoznawalnych i wyróżniających się obiektów zabytkowych w województwie zaliczają się: średniowieczne zamki obronne budowane z czerwonej cegły licowej oraz systemy fortyfikacyjne. Łącznie w granicach obecnego województwa w okresie średniowiecza istniały 42 zamki obronne wzniesione przez zakon krzyżacki, biskupów i kapituły poszczególnych diecezji. Przez stulecia większość tych obiektów uległa całkowitemu bądź częściowemu zniszczeniu, niektóre przebudowano. Do obecnych czasów przetrwało w pierwotnym stanie niewiele zamków wpisujących się znacząco w krajobraz (np. Lidzbark Warmiński, Działdowo, Reszel, Kętrzyn, Olsztyn, Nidzica, Barciany i Ostróda).



⁴⁸ Źródło danych: Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Olsztynie (WUOZ w Olsztynie), stan na 19.01.2021 r.

⁴⁹ Ibidem.

⁵⁰ Ibidem.

Unikatowym zbiorem wśród zabytków województwa i jednocześnie typowym tylko dla regionu Warmii, są kapliczki i krzyże przydrożne. Lokalizowane były przy drogach, na rozstajach, przy domach we wsi i na koloniach, w lesie, w polu, przy kościołach i na cmentarzach. W każdej warmińskiej wsi można spotkać od 1 do 5 kapliczek, czasem więcej. Ogólna liczba kapliczek na obszarze Warmii wynosi ponad 1,3 tys.

Wyróżniającą się część zasobów zabytkowych stanowią cmentarze ewangelickie, charakterystyczne na obszarze Mazur. W każdej mazurskiej wsi był zakładany przynajmniej 1 cmentarz ewangelicki, a niekiedy było ich nawet kilka. Lokalizowane były przy wsiach lub w ich oddaleniu, na starannie wybranym miejscu, wyróżniającym się walorami widokowymi. Rozproszone w krajobrazie otwartym, tworzące charakterystyczne kępy zieleni, dziś stanowią istotny element krajobrazu i dominanty przestrzenne na obszarze ewangelickich Mazur.

Istotnym elementem dziedzictwa kulturowego województwa są również założenia rezydencjonalne, w tym pałacowo-parkowe i dworsko-folwarczne (np. Łężany, Karnity, Nakomiady, Sztynort, Sorkwity), charakterystyczne w północnej i zachodniej części województwa. Niestety znaczna część z nich została przebudowana lub zdegradowana albo popadła w stan ruiny. Do zespołów rezydencjonalnych prowadziły aleje przydrożne, które są także wyróżnikiem Warmii i Mazur.

Na uwagę zasługują także: zabytki techniki (np. Kanał Elbląski, Kanał Mazurski, wiadukty w Olsztynie i Stańczykach, Ełcka Kolej Wąskotorowa, most obrotowy w Giżycku) oraz fortyfikacje (głównie we wschodniej części regionu, na terenie Mazur, w tym m.in.: Twierdza Boyen w Giżycku, bunkry Mamerki – Przysań, „Wilczy szaniec” w Gierłoży).

Szczególne miejsce wśród dziedzictwa kulturowego stanowią czytelne układy urbanistyczne niektórych miast z zachowaną historyczną zabudową (np. Reszel, Górowo Iławskie) oraz warmińskie sanktuaria pielgrzymkowe (Gietrzwałd, Święta Lipka, Stoczek Klasztorny, Głotowo).

Niepowtarzalny krajobraz archeologiczny tworzą zabytki archeologiczne o własnych formach krajobrazowych w terenie otwartym – kurhany (np. powiat nidzicki) i grodziska (np. rejon Olsztynka, Ostródy i Lubawy). Osobliwością wśród obiektów archeologicznych jest port morski i osada handlowo-rzemieślnicza Truso, będąca znaczącym ośrodkiem gospodarczym w okresie wczesnego średniowiecza.

4.5. ZASOBY PRZYRODNICZE – RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA, OBSZARY CHRONIONE

Województwo warmińsko-mazurskie wyróżnia się wysokim zróżnicowaniem biologicznym. Bogactwu bioróżnorodności sprzyjają w szczególności: wysoka lesistość, duża powierzchnia i zróżnicowanie ekosystemów wodnych oraz mokradeł, niejednorodne w skali obszaru warunki glebowe, obecność użytkowanych terenów rolniczych oraz stosunkowo niewielka fragmentacja krajobrazów⁵¹.

Szczególnym rodzajem roślinności Warmii i Mazur są zbiorowiska leśne. Lesistość w województwie warmińsko-mazurskim wynosi 31,7% i jest większa o 2,1% od średniej krajowej (29,6%)⁵².

Lasy w granicach województwa rozmieszczone są nierównomiernie. Około 70% lasów występuje w zwartych kompleksach leśnych, natomiast pozostała część, szczególnie

⁵¹ Prognoza oddziaływania na środowisko do projektu PZPW W-M, 2018, WMBPP, Olsztyn.

⁵² GUS, BDL, stan na 31.12.2019 r.

w północnym rejonie, charakteryzuje się znacznym rozproszeniem niedużych powierzchni leśnych. Większe kompleksy leśne to: Lasy Napiwodzko-Ramuckie, Puszcza Piska, Puszcza Borecka, Puszcza Romincka, Lasy Taborskie, Lasy Iławskie, Lasy Kadyńskie.

Gminy o największym udziale gruntów zalesionych koncentrują się w południowo-środkowej części województwa.

Dominującym gatunkiem lasotwórczym jest sosna, następnie brzoza, świerk, olsza. Bardzo ważną rolę odgrywają ekosystemy wodne oraz zależne od wód, w tym siedliska hydrogeniczne.

Istotnym elementem składającym się na różnorodność są również użytki rolne, które zajmują ponad połowę powierzchni województwa, wśród których przeważają grunty orne (67%) oraz łąki i pastwiska (30%).

Najcenniejsze z siedlisk przyrodniczych zostały objęte ochroną jako przedmioty ochrony w obszarach Natura 2000. W granicach województwa występuje 29 typów siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej chronionych w granicach siedliskowych obszarów Natura 2000. Zajmują one łącznie 5,2% powierzchni województwa⁵³.

Flora Polski liczy 2300 gatunków roślin naczyniowych, 600 gatunków mchów, 250 gatunków wątrobowców i około 1200 gatunków porostów. Można szacować, że ponad 60% tych zasobów jest reprezentowana wśród gatunków występujących w województwie. Brak jest jednak kompleksowego opracowania dotyczącego flory Warmii i Mazur. Najwięcej danych pochodzi z obszarów objętych formami ochrony przyrody. Najcenniejszy komponent flory regionu stanowią gatunki chronione, w tym znajdujące się na czerwonych listach oraz czerwonych księgach roślin i zwierząt. W województwie występuje około 30 taksonów zamieszczonych w Polskiej Czerwonej Księdze Roślin⁵⁴. Do szczególnie cennych należy zaliczyć stanowiska roślin z załącznika II Dyrektywy Siedliskowej.

Obszar Warmii i Mazur należy do jednego z najbogatszych pod względem faunistycznym regionów Polski, wyraźnie wyróżniając się także w skali Europy Środkowej. Liczbę gatunków ssaków obserwowanych w granicach województwa ocenia się na około 65 gatunków⁵⁵, co stanowi około 62% stanu krajowej teriofauny. Występowanie części gatunków ssaków ma charakter incydentalny.

Najliczniejszą grupę zwierząt kręgowych stanowią ptaki. Województwo jest ważnym terenem dla ptaków w skali kraju i Europy. Wstępny bilans obejmuje ok. 300 gatunków, w tym 196 lęgowych. Specyfiką ornitofauny regionu jest występowanie liczebnych populacji dużych gatunków ptaków. Dla wielu gatunków populacje zasiedlające obszar województwa mają znaczenie priorytetowe w skali kraju, są to: bocian biały, rybołów, orlik krzykliwy, żuraw, cietrzew, kraska, bąk, kormoran czarny. Najcenniejsze gatunki ptaków są objęte ochroną w ramach powierzchniowych form ochrony przyrody (w tym głównie 16 ostoi ptasich w sieci Natura 2000 o randze międzynarodowej IBA).

Ważną grupę świata fauny stanowią nietoperze. Na terenie województwa dwa siedliska nietoperzy zostały objęte specjalnym obszarem ochrony Natura 2000.

W województwie występuje 7 (8) gatunków gadów oraz 14 (15) gatunków płazów. Żółw błotny, gniewosz oraz traszka grzebieniasta umieszczone są na kartach Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt. Ponadto, kilka gatunków ujętych jest w załączniku II Dyrektywy Siedliskowej (żółw błotny, traszka grzebieniasta, kumak nizinny). W wodach regionu stwierdzono 45 gatunków ryb i 3 gatunki minogów.

⁵³ Prognoza oddziaływania na środowisko do projektu PZPW W-M, 2018, WMBPP, Olsztyn.

⁵⁴ Ibidem.

⁵⁵ Atlas ssaków Polski, 2010, Instytut Ochrony Przyrody PAN.

Najcenniejsze gatunki zwierząt bezkręgowych to gatunki ujęte w załączniku II Dyrektywy Siedliskowej.

Większość występujących w województwie zwierząt kręgowych, a także pewna liczba gatunków bezkręgowców objęta jest ochroną gatunkową, bądź łowiecką. Niektóre gatunki ptaków oraz żółw błotny objęte są ochroną strefową. Najważniejszą formą ochrony fauny jest ochrona siedlisk, która chroni całe zespoły gatunków.

Różnorodność biologiczna ulega ciągłym zmianom, co jest wynikiem zarówno naturalnych procesów ewolucyjnych (czasami modyfikowanych oddziaływaniem człowieka), jak i bezpośredniej i pośredniej presji cywilizacyjnej. Jednak niepokojącym zjawiskiem jest fakt, że w krajobrazie rolniczym, leśnym, wodno-błotnym itp. ginie wiele gatunków zwierząt. W wyniku szeroko pojętego postępu cywilizacyjnego również zanika wiele gatunków roślin.

Do najważniejszych współczesnych zagrożeń dla przyrody województwa należą:

- zmiany cech siedlisk spowodowane np. eutrofizacją, odwodnieniem, zakwaszeniem gleby bądź skażeniem toksycznymi związkami chemicznymi,
- przekształcenia struktury krajobrazu i likwidacja siedlisk/ekosystemów na skutek zmian sposobów użytkowania ziemi,
- fragmentacja siedlisk,
- negatywna presja człowieka na gatunki postrzegane jako niepożądane,
- nadmierna eksploatacja populacji gatunków użytkowych,
- zmiany systemu uprawy i hodowli,
- inwazja gatunków obcych lub zaplanowane ich introdukcje.

Za jedno z największych zagrożeń dla światowej przyrody uznawane są inwazje biologiczne obcych gatunków. Duża skala tego problemu wynika między innymi z faktu, że jest to jeden z najmniej przewidywalnych i najbardziej dynamicznych procesów przyrodniczych będących skutkiem rozwoju cywilizacji. Jednocześnie są to najmniej zbadane i najslabiej rozpoznawane zagrożenia dla różnorodności biologicznej. Problem gatunków obcych jest również niedostatecznie rozpoznany w województwie warmińsko-mazurskim.

Inwazyjne gatunki obce oddziałują także na społeczeństwo, powodując utratę różnorodności biologicznej i umniejszając zdolność ekosystemów do świadczenia usług ekosystemowych. Ponadto mogą one przenosić choroby, niszczyć mienie i negatywnie oddziaływać na dziedzictwo kulturowe. Negatywny wpływ obcych gatunków dotyczy również gospodarki.

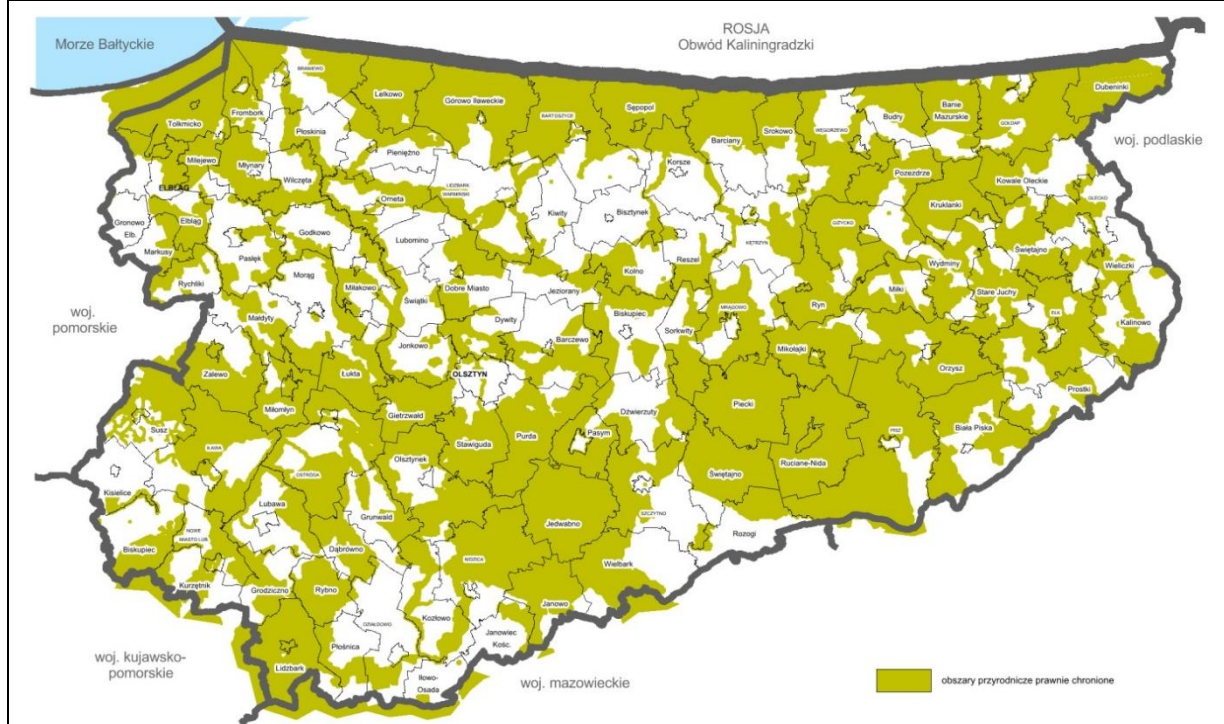
Obszary o wysokich walorach przyrodniczych i krajobrazowych objęte zostały ochroną prawną⁵⁶. Na obszarze województwa ustanowione zostały następujące formy ochrony przyrody: rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, obszary Natura 2000, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, stanowiska dokumentacyjne oraz pomniki przyrody. Obszary, za wyjątkiem stanowisk dokumentacyjnych i pomników przyrody, tworzą Regionalny system obszarów przyrodniczych prawnie chronionych⁵⁷, zajmujący ponad 55%⁵⁸ powierzchni województwa Rysunek 5.

⁵⁶ Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 916 z późn. zm.).

⁵⁷ Plan zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego, przyjęty Uchwałą Nr XXXIX/832/18 Sejmiku Województwa warmińsko-mazurskiego z dnia 28 sierpnia 2018 r.

⁵⁸ Obejmuje również obszary Natura 2000 nie pokrywające się z innymi formami ochrony przyrody

Rysunek 5 Regionalny system obszarów przyrodniczych prawnie chronionych



Źródło: materiały W-MBPP

Rezerваты przyrody

W województwie w 2022 r. ustanowionych było 111 rezerwatów o łącznej powierzchni 33,6 tys. ha, co stanowiło prawie 20% powierzchni wszystkich rezerwatów w kraju. Pięć rezerwatów posiadało otulinę o łącznej powierzchni 2 197,16 ha. Do szczególnie cennych należą rezerваты objęte Konwencją Ramsarską (Jezioro Drużno, Jezioro Łuknajno, Jezioro Siedmiu Wysp, Jezioro Karaś).

W 2017 r. UNESCO zatwierdziło powiększenie należącego do Światowej Sieci Rezerwatów Biosfery (MAB) rezerwatu Biosfery Jezioro Łuknajno z 1400 ha do 58 693 ha, przyjmując nową nazwę Rezerwat Biosfery Jeziora Mazurskie.

Każdy rezerwat powinien mieć opracowany plan ochrony. Według stanu na 2021 r. takie plany posiadało 30 rezerwatów. Do 2023 r. mają zostać sporządzone plany ochrony dla 20 kolejnych rezerwatów.

Wykaz rezerwatów przyrody znajduje się w Załączniku 4.

Parki krajobrazowe (PK)

Na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego zlokalizowanych jest 8 parków krajobrazowych o powierzchni ogółem 14,5 tys. ha (6% pow. województwa), co stanowi 6,4% ogólnej liczby parków w kraju. Całkowicie w granicach województwa położonych jest 5 parków: Mazurski PK, PK Wzgórz Dylewskich, PK Wysoczyzny Elbląskiej, PK Puszczy Rominckiej, Welski PK. Pozostałe częściowo znajdują się w granicach sąsiednich województw: PK Pojezierza Iławskiego (pomorskie), Brodnicki PK (kujawsko-pomorskie), Górznieńsko-Lidzbarski PK (kujawsko-pomorskie i mazowieckie). Swoim zasięgiem parki obejmują częściowo lub w całości terytorium 31 gmin oraz 6 miast: Elbląga, Iławy, Lidzbarka, Gołdapi, Mikołajek, Ruciane-Nidy.

Samorząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego stanowi nadzór nad 6 parkami krajobrazowymi. Powołany został jeden zespół ds. zarządzania parkami – Zespół Parków Krajobrazowych Pojezierza Iławskiego i Wzgórz Dylewskich w Jerzwałdzie oraz dyrekcje 4 parków: Mazurskiego PK, PK Puszczy Rominckiej, PK Wysoczyzny Elbląskiej oraz Welskiego PK. Od 1995 r. nie utworzono na obszarze województwa tej formy ochrony.

Dla 6 parków wyznaczono otulinę. Granice otulin pokrywają się z zasięgiem obszarów chronionego krajobrazu. Łącznie zajmują powierzchnię 81,6 tys. ha.

Zarządzanie obszarem parku krajobrazowego odbywa się na podstawie planu ochrony. Plany ochrony posiadają: PK Wysoczyzny Elbląskiej, PK Wzgórz Dylewskich, PK Puszczy Rominckiej oraz Mazurski PK. Dla pozostałych sporządzone zostały projekty planów ochrony.

Wykaz parków krajobrazowych znajduje się w Załączniku 5.

Obszary chronionego krajobrazu (OChK)

W województwie wyznaczonych zostało 71 obszarów chronionego krajobrazu o łącznej powierzchni 986 tys. ha (40,8% pow. województwa). Stanowią one 13,6% powierzchni wszystkich ochk w kraju.

Wykaz obszarów chronionego krajobrazu znajduje się w Załączniku 6.

Obszary Natura 2000

Na terenie województwa ustanowiono:

- 16 obszarów specjalnej ochrony ptaków (OSO) o powierzchni 575,8 tys. ha, co stanowi 23,8% powierzchni regionu i 11,7% powierzchni wszystkich OSO w Polsce,
- 44 obszary siedliskowe, czyli zarówno mające znaczenie dla Wspólnoty (OZW), jak i specjalnych obszarów ochrony siedlisk (SOO) o powierzchni 258,3 tys. ha, tj. 10,7% powierzchni województwa i 7,4% powierzchni wszystkich SOO w kraju.

Od 2016 r. rozpoczął się proces wyznaczania obszarów mających znaczenie dla Wspólnoty jako specjalnych obszarów ochrony siedlisk. Dla 37 obszarów Natura 2000 (OSO, OZW, SOO) ustanowiono plany zadań ochronnych. Kolejne są w trakcie sporządzania.

Wykaz OSO Natutra 2000 znajduje się w Załączniku 2, SOO Natura 2000 – w Załączniku 3.

Użytki ekologiczne

W 2021 r. w województwie było ich 130 o łącznej powierzchni ok. 5,9 tys. ha (0,2% pow. województwa), co stanowiło 5,6% powierzchni użytków w kraju. Przeważnie są to obiekty małe o powierzchni od poniżej 1 ha do kilkudziesięciu ha. Nieliczne obiekty mają powierzchnię powyżej 100 ha. Pełnią one istotną funkcję jako wyspy i korytarze ekologiczne.

W przypadku 11 użytków ekologicznych ustanawiające je akty prawne utraciły ostatecznie obowiązującą moc z dniem 2 sierpnia 2001 r. Forma ochrony przyrody istnieje, jednakże na terenie użytku nie obowiązują zakazy. Rady gmin powinny podjąć nowe uchwały w tej sprawie.

Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe

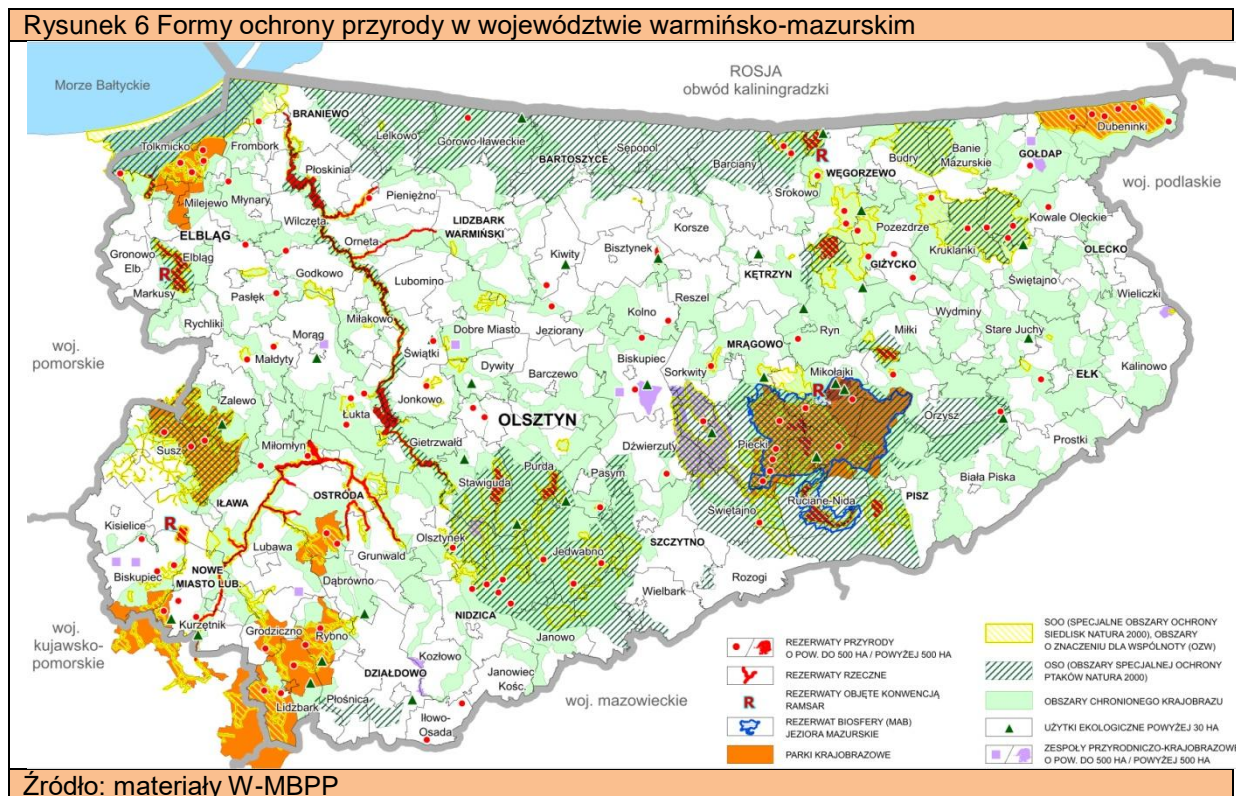
Objęte fragmenty krajobrazu naturalnego i kulturowego zasługujące na ochronę ze względu na ich walory widokowe i estetyczne. W 2021 r. w województwie ustanowionych było 15 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych. Stanowiły one 4,6% ogólnej liczby tych obiektów w kraju. Łącznie zajmowały powierzchnię 24,3 tys. ha (1% pow. województwa).

Wykaz zespołów przyrodniczo-krajobrazowych znajduje się w Załączniku 7.

Stanowiska dokumentacyjne

W województwie ustanowione zostało jedno stanowisko dokumentacyjne, o powierzchni 2,0 ha, w gminie Lubawa, co stanowi 0,85 % liczby stanowisk w kraju. Celem ochrony stanowiska jest ochrona wyrobiska kredy jeziornej.

Przestrzenne rozmieszczenie form ochrony przyrody w województwie warmińsko-mazurskim (stan na 2020 rok) obrazuje Rysunek 6.



Korytarze ekologiczne

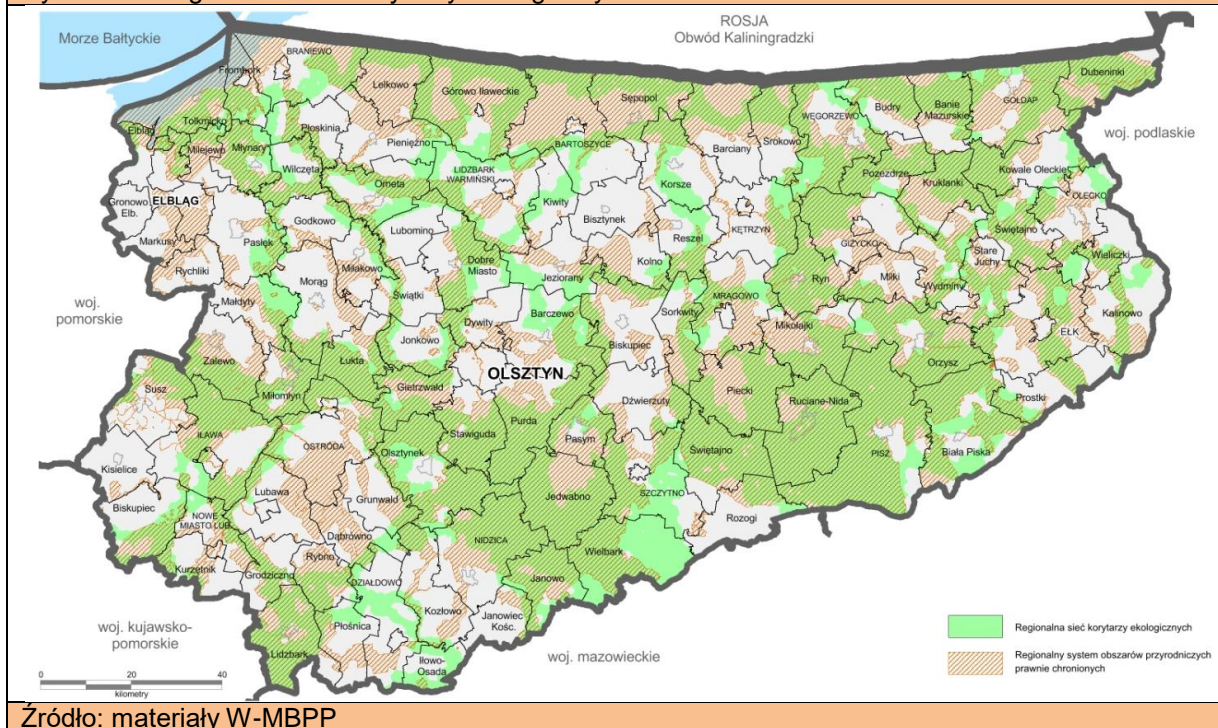
Warunkiem zrównoważonego rozwoju oraz prawidłowego funkcjonowania systemów przyrodniczych jest ich spójność i ochrona łączności (ciągłości) siedlisk. Właściwe funkcjonowanie korytarzy ekologicznych zależy przede wszystkim od złożoności struktury przyrodniczej i stopnia przekształcenia przestrzeni, przy czym wzrastająca antropopresja prowadzi do pogorszenia drożności korytarzy. Do fragmentacji siedlisk (podział na małe, odizolowane od siebie płyty) prowadzi regulacja lub obudowanie cieków, przecinanie barierami antropogenicznymi (m.in. szlaki komunikacyjne, tereny zurbanizowane) oraz uproszczenie struktury krajobrazowej obszaru (ubożenie siedlisk) następujące w wyniku intensyfikacji rolniczego użytkowania (scalenia gruntów ornych, zanik miedz, rozległe agromonokultury).

Odpowiedzią na fragmentację środowiska przyrodniczego i niedostateczną łączność ekologiczną jest ustalona w Planie województwa⁵⁹ Regionalna sieć korytarzy ekologicznych Rysunek 7. Wskazano w niej 9 obszarów węzłowych oraz łączące je korytarze łącznikowe. Za obszary węzłowe uznano najcenniejsze tereny pod względem przyrodniczym, w tym o wysokiej różnorodności biologicznej, obejmujące duże kompleksy leśne oraz duże akweny

⁵⁹ Plan zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego, przyjęty Uchwałą Nr XXXIX/832/18 Sejmiku Województwa warmińsko-mazurskiego z dnia 28 sierpnia 2018 r.

wodne wraz z przyległymi obszarami podmokłymi. Głównym celem funkcjonowania tej sieci jest przeciwdziałanie fragmentacji ekologicznej obszarów o wysokiej wartości przyrodniczej, w tym przede wszystkim o dużej różnorodności biologicznej.

Rysunek 7 Regionalna sieć korytarzy ekologicznych



Źródło: materiały W-MBPP

4.6. WODY – ZASOBY, JAKOŚĆ, ZAGROŻENIA. ZAGROŻENIA POWODZIOWE I SUSZE

Województwo położone jest w dorzeczach: Wisły, Pregoły, Jarft i Świeżej. Udział wód powierzchniowych w powierzchni województwa jest najwyższy w kraju. Sieć hydrograficzną województwa tworzą jeziora, oczka wodne, rzeki, kanały oraz Zalew Wiślany.

Szczególnym elementem wód powierzchniowych są jeziora, które w większości koncentrują się w Krainie Wielkich Jezior Mazurskich oraz na Pojezierzach: Iławskim, Olsztyńskim, Mrągowskim i Etckim. Znaczny jest udział jezior o powierzchni powyżej 50 ha. Największe jeziora Warmii i Mazur to Śniadry, Mamry, Jeziorak, Niegocin i Roś.

Sieć rzeczna województwa jest dobrze rozwinięta. Długość rzek i kanałów ogółem stanowi 8,7% długości rzek i kanałów w Polsce. Większe rzeki województwa to Łyna, Drwęca, Pisa, Pasłęka oraz Wkra.

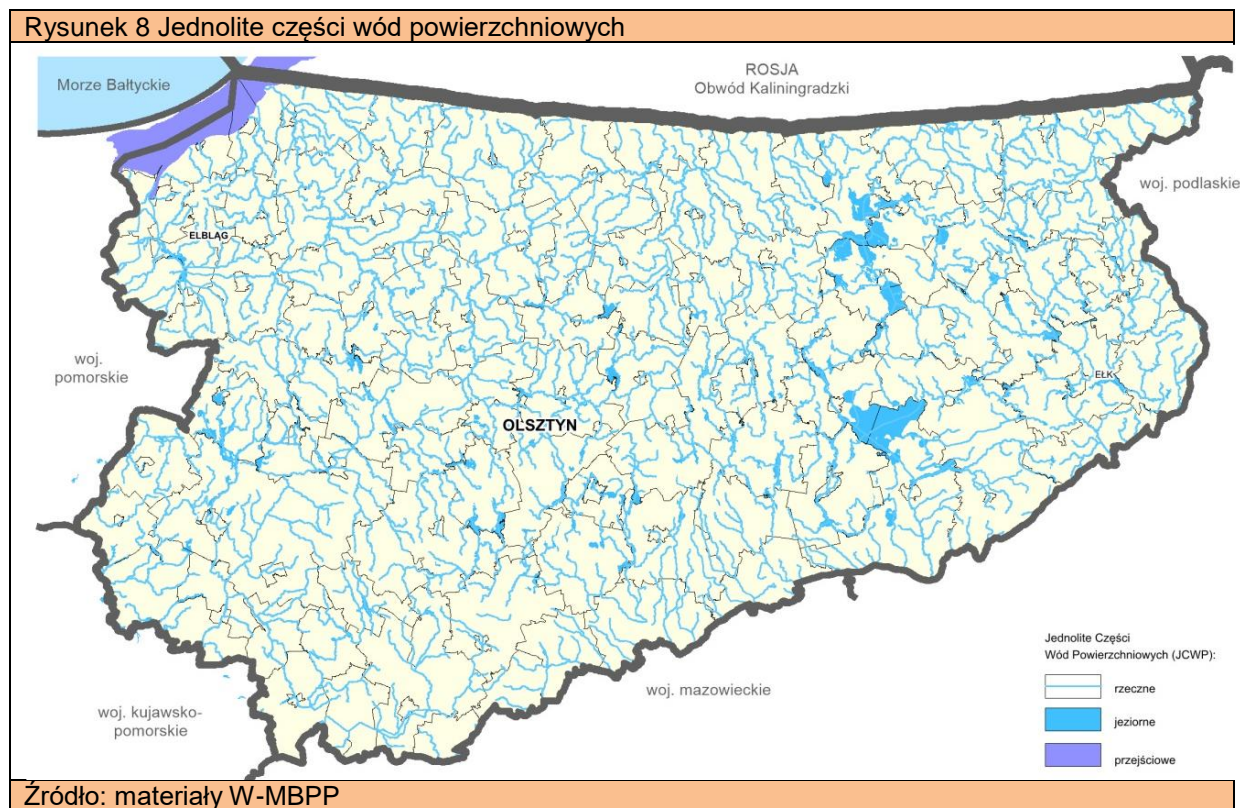
Charakterystyczny układ hydrologiczny powoduje, że w wielu przypadkach rzeki przepływają przez jeziora, tworząc systemy wykorzystywane jako szlaki wodne (np. system Wielkich Jezior Mazurskich, system jezior Pojezierza Iławskiego).

Zasoby energetyczne rzek województwa są stosunkowo niewielkie. Nie ma dużych cieków o znaczącym potencjale energetycznym, co ogranicza możliwość pozyskania energii odnawialnej z wód płynących. Do rzek o największym potencjale energetycznym zalicza się: Łynę, Drwęcę i Pasłękę. Wykorzystanie potencjału hydroenergetycznego rzek Drwęcy i Pasłęki jest mało perspektywiczne, z uwagi na objęcie ich ochroną rezerwatową.

Północno-zachodni fragment województwa zajmuje akwen Zalewu Wiślanego, którego wody posiadają status morskich wód wewnętrznych, a w ujęciu hydrograficznym są to wody przejściowe. Obszar lądowy przyległy do brzegu morskiego w granicach pasa

nadbrzeżnego podlega ochronie. Duża powierzchnia Zalewu, niewielka głębokość oraz słaba wymiana wód powodują, że zbiornik wykazuje wysoką podatność na zanieczyszczenia pochodzące ze zlewni.

Na obszarze województwa wyznaczono 345 jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) rzecznych i 290 jednolitych części wód jeziornych Rysunek 8.



Większość wód powierzchniowych ma dobry i umiarkowany stan ekologiczny oraz stan chemiczny poniżej dobrego. Znaczna część wód charakteryzuje się wysoką zawartością materii organicznej, która przyczynia się do ich eutrofizacji. Stan ekologiczny oraz chemiczny wód Zalewu Wiślanego jest zły⁶⁰.

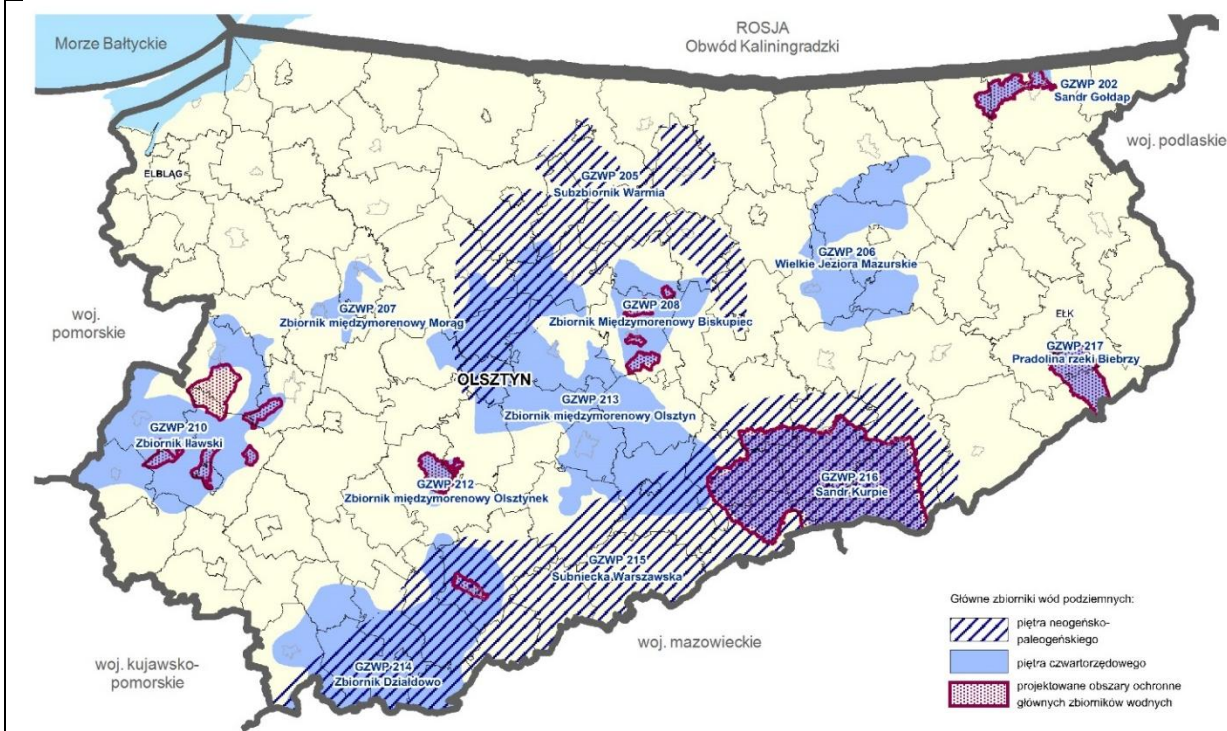
Wody podziemne w województwie związane są głównie z czwartorzędowymi utworami geologicznymi. Stan ustalonych zasobów eksploatacyjnych zwykłych wód podziemnych w województwie jest znaczny, w zupełności pokrywa zapotrzebowanie mieszkańców na wodę.

Na obszarach o największych zasobach wód podziemnych wyznaczone zostały główne zbiorniki wód podziemnych (GZWP), których na terenie województwa jest 12 Rysunek 9.

⁶⁰ Statystyczny raport z klasyfikacji i oceny jednolitych części wód powierzchniowych za 2019 rok na podstawie danych z lat 2014-2019, 2020 r., GIOŚ, Warszawa.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

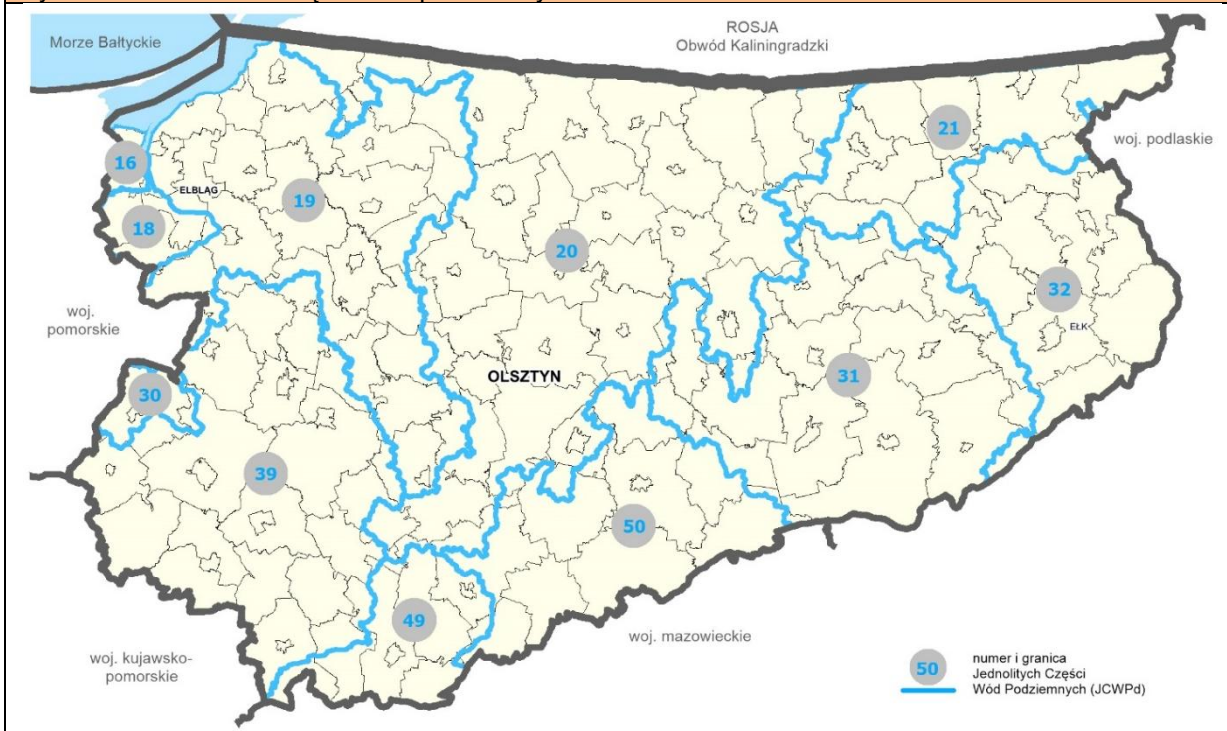
Rysunek 9 Główne zbiorniki wód podziemnych



Źródło: materiały W-MBPP

Na obszarze województwa wydzielonych zostało 12 jednolitych części wód podziemnych (JCWPd)- Rysunek 10. Dla wszystkich z nich ocena stanu ilościowego jest dobra. Ocena stanu chemicznego, oprócz dwóch JCWPd, również jest dobra. Jedynie dwie JCWPd są zagrożone nieosiągnięciem celów środowiskowych.

Rysunek 10 Jednolite części wód podziemnych



Źródło: materiały W-MBPP

Udział ludności zamieszkującej województwo korzystającej z sieci wodociągowej stanowił 94,9% (stan na 2018 r.)⁶¹, na obszarach wiejskich stanowił około 89%. Obszary miejskie są lepiej zwodociągowane, udział ludności korzystającej z sieci wodociągowej w miastach to około 99% ogółu ludności.

Na terenie województwa w 2018 r. wskaźnik skanalizowania w miastach wynosił 95,6%, a na terenach wiejskich 43,9 %⁶². Na obszarach wiejskich udział budynków podłączonych do sieci kanalizacji wyniósł 82,6 %, natomiast na terenach miejskich 97,3%.

W województwie funkcjonuje 240 oczyszczalni ścieków komunalnych oraz 16 oczyszczalni ścieków przemysłowych (stan na 2018 r.)⁶³.

Źródłem zagrożeń dla wód są ścieki komunalne i przemysłowe określane jako zanieczyszczenia punktowe oraz biogeny, głównie azot i fosfor a także chemiczne środki ochrony roślin pochodzące z terenów użytkowanych rolniczo traktowane jako zanieczyszczenia obszarowe.

Wody płynące najczęściej narażone są na zrzut niedostatecznie oczyszczonych ścieków komunalnych i przemysłowych. W grupie punktowych zanieczyszczeń największy wpływ wywierają ładunki BZT5, ChZT i azotu ogólnego z komunalnych oczyszczalni ścieków.

W województwie, w ostatnich latach, zauważalna jest tendencja spadkowa ilości ścieków komunalnych i przemysłowych odprowadzanych ogółem do wód lub gleby. Znacznie poprawiła się sytuacja w zakresie oczyszczania ścieków. Obserwuje się zmniejszenie ładunków zanieczyszczeń w odprowadzanych ściekach.

Jednakże nadal poważne zagrożenie dla wód stanowi brak kanalizacji, szczególnie na terenach wiejskich korzystających z wodociągów sieciowych. Istotnym problemem są również szamba bezodpływowe, głównie ich brak szczelność oraz nieprawidłowa eksploatacja.

Jakość wód jezior w znacznym stopniu uzależniona jest od sposobu zagospodarowania ich zlewni. Ilość substancji dostarczanych z obszaru zlewni do wód jest mniejsza z terenów zalesionych. Największa jest z terenów rolniczych poddawanych nawożeniu i chemizacji. Są one znaczącym źródłem związków biogennych (głównie związki azotowe), co powoduje nadmierną ich eutrofizację oraz wzmożone zarastanie. W wielu przypadkach pola uprawne przylegają bezpośrednio do brzegów jezior i rzek i pozbawione są bariery ochronnej w postaci pasów zieleni i zadrzewień, co dodatkowo sprzyja przenikaniu zanieczyszczeń.

Poważne zagrożenie stanowi niedostatecznie rozwinięta gospodarka ściekowa na obszarach użytkowanych turystycznie i rekreacyjnie, usytuowanych w sąsiedztwie jezior. Rekreacyjnemu wykorzystaniu jezior często towarzyszy proces niszczenia brzegów i roślinności przybrzeżnej, co sprzyja erozji gleb oraz ubożeniu szaty roślinnej i w efekcie potęguje dopływ do jezior substancji z terenu zlewni.

Szczególną grupę wśród jezior województwa stanowi kompleks Wielkich Jezior Mazurskich z największym w Polsce jeziorem Śniardwy. Cechy hydrologiczno-morfologiczne (płytką misa jeziora o bardzo dużej powierzchni) oraz warunki klimatyczne (jeziorno narażone jest na silne falowanie i wiatry, które dobrze natleniają wody) tworzą optymalne warunki dla

⁶¹ Program Ochrony Środowiska Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2030 przyjęty Uchwałą Nr XXIV/382/21 Sejmiku Województwa Warmińsko-mazurskiego z dnia 16 lutego 2021 r.

⁶² Ibidem.

⁶³ Ibidem

samooczyszczania się wód jeziora. Wyniki badań jakości wód jeziora⁶⁴ wykazały, że Śniardwom zagraża szybka eutrofizacja wód, szczególnie w okresie letnim. Gwałtowny wzrost eutrofizacji spowodowany: ekspansją nawodnego ruchu turystycznego oraz aktywnością ludzi na obszarze zlewni Wielkich Jezior Mazurskich, dopływem skumulowanego ładunku zanieczyszczeń z odprowadzanych do jezior niedostatecznie oczyszczonych ścieków z oczyszczalni, wpływem substancji biogenych z użytków rolnych, jest na tyle duży, że przekracza wydajność naturalnych procesów samooczyszczających. Niezahamowanie tych procesów grozić może szybką hypereutrofizacją tego jeziora.

Degradacja jezior jest procesem postępującym szybko, zaś poprawa ich stanu jest trudna i długotrwała. Najbardziej skutecznym sposobem jest ochrona obszaru zasilania, czyli zlewni pojeziernej, poprzez ograniczenie spływu ze zlewni biogenów i substancji organicznych.

4.7. ZMIANY KLIMATU, ZAGROŻENIA NATURALNE (POWODZIE, SUSZE)

Województwo znajduje się w strefie klimatu umiarkowanego ciepłego, przejściowego pomiędzy klimatem morskim a kontynentalnym. Na północnym zachodzie dominują cechy klimatu morskiego, na wschodzie przeważają cechy klimatu kontynentalnego. Wynikiem ścierania się wpływów klimatycznych jest duża zmienność pogody. W porównaniu do kraju, region cechuje się większą surowością klimatu. Przekłada się to na krótszy okres wegetacyjny (Mazury 190 dni), co wpływa na produkcję w gospodarce rolnej. Specyficzne cechy klimatu stanowią m.in. szansę dla rozwoju turystyki zimowej i sprzyjają rozwojowi funkcji uzdrowiskowej.

Wraz z obserwowanymi, globalnymi zmianami klimatu, również na terenie województwa można zaobserwować trendy zmienności warunków klimatycznych, takie jak:

- wzrost średniej temperatury powietrza,
- wzrost liczby dni mroźnych,
- zmianę charakterystyki opadów,
- wzrost liczby dni bezopadowych,
- występowanie bardzo silnych wiatrów.

Zmiany te powodują wzrost intensywności i częstotliwości wielu ekstremalnych zjawisk pogodowych, takich jak nawałne deszcze, groźne wyładowania atmosferyczne, fale upałów, susze, grad, wiatry huraganowe. Zjawiska te będą przynosić coraz dotkliwsze skutki dla społeczeństwa i gospodarki.

W rolnictwie rosnące prawdopodobieństwo wystąpienia ekstremalnych zjawisk pogodowych oraz ich dotkliwość może powodować wzrost ryzyka nieudanych zbiorów. Zmiany klimatu mogą wpłynąć na wcześniejsze wiosenne zasiewy upraw. W leśnictwie mogą nastąpić zmiany w zakresie stanu i produktywności lasów oraz zasięgu geograficznego niektórych gatunków drzew. Ekstremalne zjawiska klimatyczne przyczynić się mogą również do strat społecznych i gospodarczych. Dotyczą one infrastruktury (budynki, dostawy energii i wody) oraz wywierają znaczny wpływ na zdrowie ludzi (np. zachorowania z powodu upałów, występowania inwazyjnych nosicieli chorób zakaźnych). Szczególnie wrażliwy na zmiany klimatu i związane z nimi zjawiska pogodowe jest sektor transportu, zwłaszcza na silne

⁶⁴ Siuda W., Kaliński T., Kauppinen E., Chróst R.J., 2013, Eutrofizacja południowej części kompleksu Wielkich Jezior Mazurskich w latach 1977-2011, przyczyny, mechanizmy i skutki; Zakład Ekologii Mikroorganizmów UW, Warszawa.

wiatry, ulewy, podtopienia i osuwiska, opady śniegu i zjawiska lodowe, burze, niską i wysoką temperaturę oraz brak widoczności (mgła, smog).

Cytując za Strategicznym planem adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020⁶⁵ transport drogowy ze względu na przestrzenny charakter jest szczególnie wrażliwy na zmieniające się zjawiska klimatyczne. Silne wiatry powodujące m.in. tarasowanie dróg i zniszczenia infrastruktury drogowej i pojazdów mogą się w przyszłych latach nasilać. Analogiczne zmiany będzie można zaobserwować w przypadku gwałtownych opadów zarówno deszczu, jak i śniegu, których występowanie zaburza płynność transportu. Problemy związane z nasilającym się występowaniem wysokich temperatur również oddziałują negatywnie zarówno na pojazdy jak i na elementy infrastruktury drogowej. Szczególnie uciążliwe są dla nich długotrwałe upały. W związku z częstszym występowaniem temperatur bliskich zeru w porze zimowej, nasilać się będzie występowanie mgły, która poprzez ograniczanie widoczności wpłynie negatywnie na transport drogowy, a wielokrotne przechodzenie przez punkt 0^o C przy braku pokrywy śnieżnej powoduje szybką degradację stanu nawierzchni.

Transport kolejowy jest równie wrażliwy, szczególnie na incydentalne zjawiska klimatyczne. Silne wiatry i huragany oraz ulewne deszcze, które powodują podtopienia i osuwiska, których częstotliwość występowania będzie się nasilać mogą uszkadzać elementy infrastruktury kolejowej. Wraz z postępującym procesem ocieplania wzrosnąć mogą przypadki deformacji torów oraz pożarów zaplecza kolejowego, a jednocześnie pogorszą się warunki pracy oraz komfort podróżowania.

Transport śródlądowy wodny, mimo iż w niewielkim stopniu wykorzystywany w Polsce, również narażony jest na konsekwencje zmian klimatu, ponieważ jest ściśle uzależniony od stanów wodnych rzek. Szczególnie narażony jest na wysokie stany wody – powodziowe oraz niskie stany – związane z suszami. Należy się liczyć ze wzrostem częstotliwości obu niekorzystnych zjawisk, a tym samym z utrudnieniami w działaniach żeglugi śródlądowej.

Ekstremalne zjawiska pogodowe są odczuwalne wyraźnie w skali lokalnej, w szczególności dotyczy to miast, które charakteryzują się dużą gęstością zaludnienia, a także istotnym poziomem antropopresji.

Jednym z najistotniejszych wyzwań ograniczających skutki zmian klimatycznych jest przeciwdziałanie skutkom powodzi i suszy.

Powódź

Możliwość wystąpienia powodzi w województwie warmińsko-mazurskim dotyczy stosunkowo niewielkich obszarów, zaś skala tego zjawiska przeważnie nie przybiera wymiarów klęski żywiołowej. Największe zagrożenie stanowią powodzie sztormowe, a także lokalne powodzie opadowe i roztopowe. Te rodzaje powodzi mogą występować łącznie, stanowiąc kumulację zagrożeń.

Do obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi należą:

1. Żuławy Elbląskie, gdzie występują tereny depresyjne i przydepresyjne,
2. tereny przybrzeżne gmin nadzalewowych (położonych nad Zalewem Wiślanym): Tolkmicko, Frombork i Braniewo; zagrożenie powodziowe stwarzają:

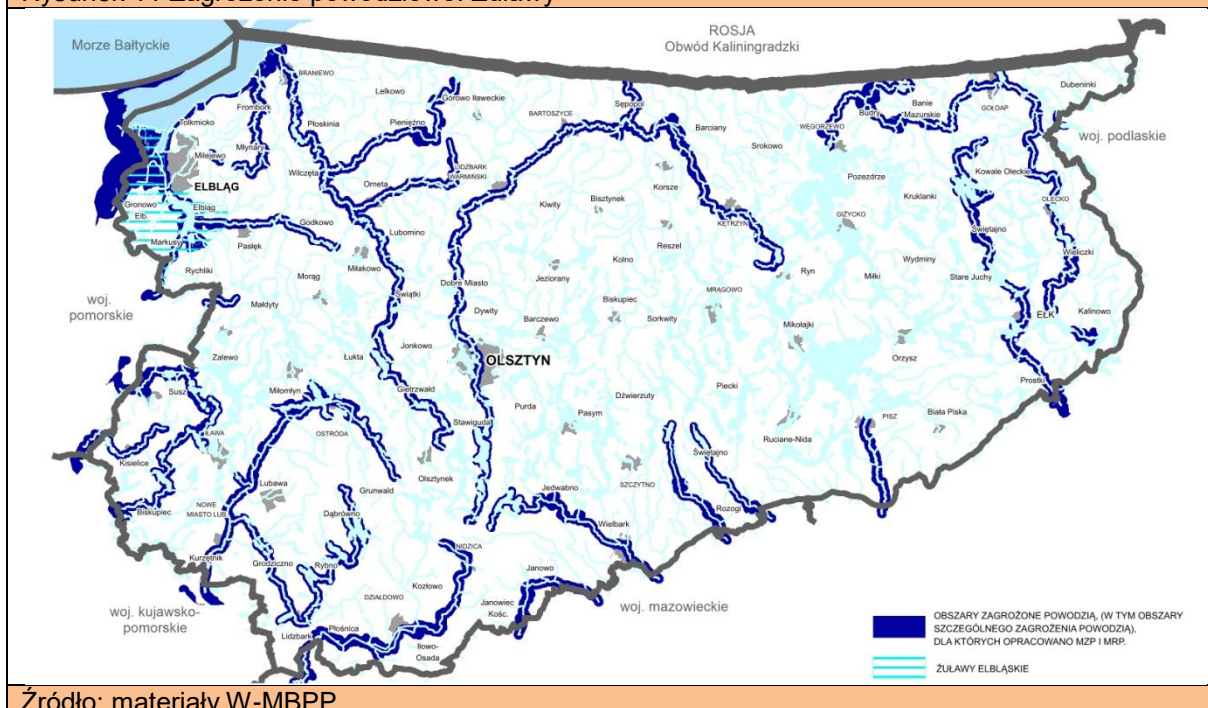
⁶⁵ Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030, ministerstwo Środowiska, 2013.

- wezbrania sztormowe na Zalewie Wiślanym oraz wywołana przez nie cofka na rzekach,
 - powodzie i podtopienia na obszarach ujściowych rzek spływających do Zalewu: Pasłęki, Baudy, Stradanki,
3. tereny w dolinach rzek wylewających: Węgorapa, Drwęca, Guber, dolna Pasłęka,
 4. tereny w dolinach rzek o nieregularnych przepływach (zagrożenia okresowe), zagrożenia powodowe są przez długotrwałe lub intensywne krótkotrwałe opady atmosferyczne oraz gwałtowne topnienie śniegu.

Położenie depresyjne znacznych obszarów Żuław Elbląskich sprawia, że zagrożenie powodziowe jest tu najwyższe w kraju. Największym zagrożeniem dla Żuław Elbląskich są systemy wodne Zalewu Wiślanego i Jeziora Drużno. Istnienie i funkcjonowanie Żuław uzależnione jest od sprawnie działających systemów regulacji stosunków wodnych: osłony przeciwpowodziowej i melioracji. Głównymi elementami tych systemów są wały przeciwpowodziowe, rzeki i kanały, stacje pomp i inne budowle hydrotechniczne.

Zgodnie z ustawą Prawo wodne⁶⁶ ochronę przed powodzią prowadzi się z uwzględnieniem map zagrożenia powodziowego, map ryzyka powodziowego oraz planów zarządzania ryzykiem powodziowym. Mapy zagrożenia powodziowego i mapy ryzyka powodziowego stanowią podstawę do racjonalnego planowania przestrzennego na obszarach zagrożonych powodzią, a tym samym dla ograniczania negatywnych skutków powodzi. Obszary zagrożone powodzią w województwie warmińsko – mazurskim, dla których opracowano mapy zagrożenia powodziowego i mapy ryzyka powodziowego przedstawia Rysunek 11.

Rysunek 11 Zagrożenie powodziowe. Żuławy



⁶⁶ Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 624 z późn. zm.).

Susza

Nieodłącznym elementem klimatu są okresy suszy. Nie ma możliwości zapobiegania suszy, można natomiast ograniczać jej skutki, podejmując odpowiednie działania mitygacyjne. Wyróżnia się cztery typy suszy: atmosferyczną, glebową (rolniczą), hydrologiczną (rzeczną) oraz hydrologiczną (związaną z obniżeniem zwierciadła wód podziemnych).

Zjawisko suszy narasta powoli a jego następstwa są odczuwalne dopiero po dłuższym okresie czasu. Oddziaływanie suszy na środowisko, społeczeństwo i gospodarkę uzależnione jest zarówno od czasu jej trwania, natężenia oraz zasięgu przestrzennego, jak i od samej podatności środowiska, społeczeństwa i gospodarki na oddziaływanie tego zjawiska.

Susze bardzo często stanowią poważne zagrożenie pożarowe. W czasie trwania suszy stopień zagrożenia pożarowego jest bardzo wysoki w regionach, gdzie wilgotność ściółki w lasach jest bardzo niska. Ponadto susze również są przyczyną istotnych strat w uprawach rolnych. Najbardziej narażone na skutki suszy są obszary rolnicze – z uwagi na powszechne ryzyko wystąpienia suszy glebowej.

Suszy nie da się uniknąć, jednakże poprzez zastosowanie różnych działań odnoszących się m.in. do odpowiedniego użytkowania ziemi czy racjonalnego gospodarowania zasobami wodnymi, właściwego zarządzania i administrowania, można zmniejszyć jej negatywne oddziaływanie.

Głównymi dokumentami planistycznymi w zakresie zarządzania ryzykiem suszy są plany przeciwdziałania skutkom suszy na obszarze dorzeczy oraz plany przeciwdziałania skutkom suszy w regionach wodnych. W Planie przeciwdziałania skutkom suszy (PPS) na lata 2021 – 2027 wraz z katalogiem działań zawarte są działania inwestycyjne z zakresu budowy i przebudowy urządzeń wodnych służących przeciwdziałaniu skutkom suszy. W województwie wytypowanych jest ok. 15 takich inwestycji.

Ekstremalne zjawiska pogodowe są częstsze i bardziej intensywne. W związku z tym prognozuje się, że nieoczekiwane zjawiska pogodowe mogą przynosić kolejne zniszczenia, a długoterminowe prognozowanie będzie utrudnione ze względu na szybkie tempo zmian zachodzących w pogodzie. Dlatego bardzo istotne jest włączanie problematyki zmian klimatu (mitygacja i adaptacja) do realizacji wszelkich działań.

4.8. POWIETRZE ATMOSFERYCZNE

Zanieczyszczenie powietrza jest obecnie jedną z najpoważniejszych przyczyn zmian środowiska. Przyczyniają się do powstawania smogu, dziury ozonowej, kwaśnych deszczy i efektu cieplarnianego. Powoduje zakwaszanie gleb, eutrofizację wód, pogarszanie stanu szaty roślinnej. Wysokie stężenia zanieczyszczeń mają negatywny wpływ na środowisko oraz zdrowie i życie człowieka.

Województwo należy do regionów o najczystszym powietrzu w kraju. Stężenia substancji szkodliwych takich jak: dwutlenek siarki, dwutlenek azotu, benzen i tlenek węgla, są niskie i nie przekraczają dopuszczalnych norm. Lokalnie mogą jednak występować warunki niekorzystne dla zdrowia, zwłaszcza w miejscach o wysokiej emisji spalin samochodowych i zanieczyszczeń przemysłowych (głównie w miastach). Sytuacje zwiększonego stężenia substancji zanieczyszczających powietrze, niekorzystne dla zdrowia mieszkańców, występują przede wszystkim w sezonie grzewczym oraz w miejscach o zwiększonej emisji spalin samochodowych i zanieczyszczeń przemysłowych.

Według danych Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami (KOBiZE), głównym źródłem emisji zanieczyszczeń powietrza w województwie warmińsko-mazurskim jest sektor komunalno-bytowy (ok. 50%), w dalszej kolejności znaczenie w emisji zanieczyszczeń odgrywa transport oraz emisja z zakładów przemysłowych (ok. 15%).

Emisja z sektora komunalno-bytowego, powstająca w wyniku spalania paliw stałych, zwłaszcza węgla kamiennego w celach energetycznych odpowiedzialna jest za prawie 90% emisji benzo(a)pirenu, 80% PM_{2,5}, około 70% SO₂ oraz 60% PM₁₀. Do zużycia większej ilości paliw, a zatem większej emisji zanieczyszczeń powietrza, przyczynia się również niska efektywność energetyczna budynków.

Wzrost stężenia tlenków azotu notowany jest głównie na terenach obciążonych dużym ruchem samochodowym. W największym stopniu na działanie tych zanieczyszczeń narażone są dzielnice mieszkaniowe, przez które przebiegają ulice oraz te, które zaopatrywane są w ciepło z lokalnych kotłowni i indywidualnych źródeł. Znacznie lepsza jakość powietrza jest na obszarach zaopatrywanych w ciepło z centralnych ciepłowni lub zmodernizowanych kotłowni lokalnych, z dala od tras komunikacyjnych o dużym nasileniu ruchu.

W dużych miastach znaczący udział w całkowitej emisji ma emisja związana z ruchem pojazdów i spalaniem paliw. Zanieczyszczenia komunikacyjne w postaci pyłów powstają głównie w wyniku ścierania się hamulców, opon i nawierzchni dróg oraz unosu zanieczyszczeń z powierzchni dróg, natomiast tlenki azotu są emitowane z rur wydechowych.

Źródłem zagrożenia jakości powietrza jest emisja przemysłowych zanieczyszczeń powietrza. W województwie w 2019 roku 51 zakładów zostało uznanych za szczególnie uciążliwe dla czystości (w roku 2008 – 43 zakłady), w tym 37 posiadało urządzenia do redukcji zanieczyszczeń pyłowych, a 4 urządzenia do redukcji zanieczyszczeń gazowych. Emisja zanieczyszczeń pyłowych oraz SO₂ z zakładów szczególnie uciążliwych wykazuje tendencję spadkową. Emisja pozostałych zanieczyszczeń gazowych przejawia trend rosnący. Emisja metali ciężkich jest niewielka.

Na stan zanieczyszczenia powietrza w regionie warmińsko-mazurskim wpływ ma także w znacznym stopniu emisja napływowa, ze źródeł dalekiego zasięgu. Zauważyć można tendencję, że wielkości deponowanych zanieczyszczeń większe są na terenach północno-zachodnich i maleją w kierunku wschodnim. Związane jest to z dominacją wiatrów z sektora zachodniego. Latem, w czasie, gdy ilość opadów jest znacznie wyższa niż w pozostałych okresach dominują wiatry o kierunku zachodnim i północno-zachodnim.

W województwie warmińsko-mazurskim jakość powietrza oceniana jest w trzech strefach (miasta na prawach powiatu: Olsztyn i Elbląg oraz pozostały obszar województwa). We wszystkich strefach przeprowadza się ocenę jakości powietrza pod kątem ochrony zdrowia. Ocenę pod kątem ochrony roślin przeprowadza się wyłącznie w strefie warmińsko-mazurskiej.

Przeprowadzana corocznie ocena stanu jakości powietrza ma na celu wyodrębnienie stref, które wymagają podjęcia działań naprawczych, zmierzających do poprawy jakości powietrza.

W 2021 roku na obszarze województwa ze względu na ochronę zdrowia nie stwierdzono przekroczenia poziomów dopuszczalnych. Przekroczenie poziomu docelowego (średnie roczne stężenie) dla benzo(a)pirenu w pyle zawieszonym PM₁₀, wystąpiło w strefie warmińsko-mazurskiej. Przekroczeniem tym objęte jest 1,8% obszaru strefy, na którym orientacyjna liczba narażonych mieszkańców wynosi blisko 442 tys., co stanowi ok. 39% całkowitej liczby populacji na obszarze strefy. Przekroczenia głównie wystąpiły na obszarach

miejskich, na terenie większości miast powiatowych oraz części gminnych wraz z niewielkimi przyległymi obszarami. Przekroczenie poziomu celu długoterminowego dla ozonu pod kątem ochrony zdrowia dotyczyło w 2021 roku całego województwa tj. strefy miasto Olsztyn, strefy miasto Elbląg i strefy warmińsko-mazurskiej. W strefie miasta Olsztyn na 19%, w strefie miasto Elbląg na 14% i w strefie warmińsko mazurskiej na 28,8% powierzchni strefy wystąpiło przekroczenie poziomu celu długoterminowego ozonu.

Na podstawie klasyfikacji dokonanej dla 2021 roku ze względu na ochronę roślin nie stwierdzono przekroczenia poziomów dopuszczalnych zanieczyszczeń powietrza dwutlenkiem siarki i tlenkami azotu oraz poziomu docelowego dla ozonu. Natomiast stwierdzono przekroczenie poziomu celu długoterminowego dla ozonu w strefie warmińsko-mazurskiej. Obszar przekroczenia objął ok. 44% powierzchni strefy.

W związku z notowanymi przekroczeniami poziomów dopuszczalnych pyłu zawieszonego PM10 oraz poziomu docelowego benzo(a)pirenu w pyłe PM10, Zarząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego wprowadził Programy Ochrony Powietrza dla stref, w których zanotowano przekroczenia. Działania zapisane w tych programach są realizowane przez gminy. Działania mają na celu głównie ograniczenie emisji powierzchniowej poprzez podłączanie domostw do miejskich sieci ciepłowniczych, modernizację sposobów ogrzewania budynków poprzez zmianę technologii grzewczych lub zmianę paliwa do tego służącego.

4.9. KLIMAT AKUSTYCZNY

Klimat akustyczny jest istotnym elementem środowiska przyrodniczego, który określa się ilościowo, przy pomocy poziomu dźwięku (hałas). Stanowi źródło jednego z najbardziej groźnych dla organizmów żywych zanieczyszczeń powietrza.

Do znaczących rodzajów hałasu w województwie należą: hałas komunikacyjny (drogowy, kolejowy), przemysłowy, miejski oraz hałas na akwenach wodnych.

Najbardziej uciążliwy jest hałas drogowy, którego uciążliwość ma charakter rosnący ze względu na ciągle zwiększającą się liczbę pojazdów. Największy średni dobowy ruch pojazdów (i tym samym największy poziom hałasu) obserwuje się:

- na drogach krajowych S7, nr 15, nr 16, nr 22/S22, nr 51/S51, nr 53, nr 54, nr 58, nr 59, nr 65⁶⁷;
- na odcinkach dróg wojewódzkich (nr 504, nr 519, nr 521, nr 536, nr 544, nr 545, nr 653, nr 610)⁶⁸.

W Programie ochrony środowiska przed hałasem (...) ⁶⁹⁷⁰ dla wybranych odcinków dróg zaproponowano szereg działań zabezpieczających środowisko przed hałasem.

⁶⁷ Na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich 2020/21.

⁶⁸ Ibidem.

⁶⁹ Aktualizacja „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż dróg krajowych oraz wojewódzkich na terenie województwa warmińsko-mazurskiego o obciążeniu ponad 3 mln pojazdów rocznie, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie akustyczne w wyniku przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami LDWN i LN”, Załącznik Nr 1 do uchwały Nr XXXVIII/822/18 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 26 czerwca 2018 r.

⁷⁰ Aktualizacja „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż dróg krajowych oraz wojewódzkich na terenie województwa warmińsko-mazurskiego o obciążeniu ponad 3 mln pojazdów rocznie, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie akustyczne w wyniku przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami LDWN i LN - w zakresie dróg krajowych”, Załącznik Nr 1 do Uchwały Nr XII/190/19 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 26 listopada 2019 r.

Wysoki średni dobowy ruch pojazdów obserwuje się również na drogach wyjazdowych z większych miast, między innymi z: Olsztyna, Elbląga, Elku, Ostródy, Iławy, Giżycka, Kętrzyna, Szczytna, Bartoszyce, Mrągowo, Olecka, Działdowa.

Działania zaproponowane w Aktualizacjach Programu wynikają głównie z faktu przekraczania dopuszczalnych prędkości ruchu oraz dużego udziału pojazdów ciężkich. W związku, z czym podstawowym zadaniem musi być obniżenie prędkości ruchu na wybranych odcinkach, przy czym zadanie to powinno pozostać w korelacji z kontrolą przestrzegania przepisów odnośnie dopuszczalnej prędkości. Pozostałe działania skupiają się na przeciwdziałaniu powstawaniu nowych konfliktów akustycznych oraz ochronie miejsc, gdzie poziom hałasu nie przekracza dopuszczalnych norm (właściwe planowanie przestrzenne, utrzymywanie nawierzchni drogowej w dobrym stanie technicznym, stosowanie nawierzchni o zredukowanym hałasie).

Badania monitoringowe hałasu komunikacyjnego w województwie warmińsko-mazurskim przeprowadzone w 2020 roku nie wykazały dużych uciążliwości akustycznych dla mieszkańców. Wskaźniki długoterminowe nie wykazują przekroczeń wartości dopuszczalnych. Przekroczenia poziomu krótkoterminowego dotyczą odcinków dróg miejskich przebiegających w centrum miejscowości⁷¹.

Hałas kolejowy oraz lotniczy ma znacznie mniejszy zasięg.

Oddziaływanie hałasu przemysłowego ma również niewielką uciążliwość. Największa emisja hałasu zazwyczaj występuje w ośrodkach przemysłowych (m.in.: Olsztyn, Ostróda, Morąg, Olsztynek, Dobrze Miasto, Biskupiec, Barczewo) lub w ich pobliżu.

Hałas miejski w znaczący sposób pogarsza warunki życia w miastach. Jego natężenie na obszarach miejskich jest wysokie ze względu na kumulowanie się wielu rodzajów hałasów. W granicach miasta z reguły najgłośniejsze jest w centrum oraz na trasach wylotowych. Hałas miejski generowany jest przez: hałas komunikacji i transportu (samochodowy, szynowy), hałas przemysłowy i obiektów usługowych, hałas od obiektów użyteczności publicznej, hałas na ulicach pracujących maszyn, hałas osiedlowy. Miasta skupiające największą liczbę mieszkańców oraz, co się z tym wiąże, generujące wysoki poziom hałasu to: Olsztyn, Elbląg, Elk, Iława, Ostróda, Kętrzyn, Giżycko, Szczytno, Bartoszyce, Mrągowo.

Coraz większe znaczenie w regionie ma hałas rekreacyjny, w szczególności hałas na akwenach oraz obszarach cennych przyrodniczo zagospodarowanych turystycznie.

W przyszłości, ze względu na rozwój energetyki wiatrowej, istotne znaczenie może wywierać hałas infradźwiękowy oraz niskoczęstotliwościowy. Informacje dotyczące infradźwięków wytwarzanych przez elektrownie wiatrowe są rozbieżne w różnych źródłach. Według niektórych opinii mogą one stanowić zagrożenie dla ludzi.

4.10. POWAŻNE AWARIE

Poważne awarie stanowią niebezpieczeństwo dla zdrowia i życia ludzi, jak i dla całego środowiska. Zagrożenie nimi spowodowane może wywołać znaczne zniszczenie wszystkich elementów środowiska lub pogorszenie jego stanu.

Poważna awaria przemysłowa to poważna awaria w zakładzie dużego lub zwiększonego ryzyka wystąpienia poważnej awarii przemysłowej. W województwie znajdują

⁷¹ Ocena stanu akustycznego środowiska w województwie warmińsko-mazurskim w 2020 roku, GIOŚ, Olsztyn 2021.

się 3 zakłady o dużym ryzyku (ZDR) wystąpienia poważnej awarii i 6 zakładów o zwiększonym ryzyku (ZZR). Stanowią one odpowiednio 1,5% i 2,2% tego typu zakładów w kraju. Od kilku lat nie zwiększa się liczba zakładów, które mogłyby być sprawcą poważnych awarii. W ostatnich latach nie wystąpiły poważne awarie, które mogłyby spowodować negatywne skutki dla środowiska i życia ludzi.

W okresie ostatnich kilku lat obserwuje się stałą tendencję wzrostową liczby transportów materiałów niebezpiecznych, w tym szczególnie przewozów tranzytowych (kolejowych i drogowych) przez województwo. Zmiany klimatu mogą powodować zwiększenie ryzyka wystąpienia tego typu poważnych awarii, poprzez wystąpienie ekstremalnych zjawisk, takich jak burze, silne wiatry, ulewy, gołoledź.

4.11. PROMIENIOWANIE ELEKTROMAGNETYCZNE

Na terenie województwa zlokalizowanych jest szereg urządzeń wytwarzających pola elektromagnetyczne, co może stanowić potencjalny szkodliwy wpływ na zdrowie człowieka i środowisko. Najpowszechniej występującymi instalacjami będącymi źródłami pól elektromagnetycznych są: radiowo-telewizyjne centra nadawcze i przekaźnikowe, stacje bazowe mobilnej telefonii komórkowej, łączności satelitarnej, radiolokacyjne, napowietrzne linie energetyczne o napięciu powyżej 110kV i stacje energetyczne transformujące prąd z wysokiego napięcia na niższe oraz urządzenia wykorzystywane w placówkach medycznych, w przemyśle i ośrodkach naukowo-badawczych.

Na podstawie przeprowadzonych pomiarów w latach 2017-2020⁷² nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku. Największe oddziaływania w województwie są odnotowywane w punktach pomiarowych zlokalizowanych na obszarach o większej liczbie mieszkańców i maleją wraz z gęstością zaludnienia.

Analiza cykli pomiarowych wykazuje sukcesywny wzrost mierzonych wartości, zarówno w miastach, jak i na terenach wiejskich. Wartości te są bardzo niskie, znacznie poniżej wartości dopuszczalnej.

Prognozuje się, że średnie poziomy pól elektromagnetycznych nie powinny drastycznie się zmienić w przeciągu najbliższych lat, natomiast zmniejszeniu będzie sukcesywnie ulegać ilość terenów, na których poziomy pól elektromagnetycznych kształtują się obecnie na bardzo niskich, bądź na niskich poziomach w stosunku do średnich poziomów pól elektromagnetycznych rejestrowanych na terenach zurbanizowanych.

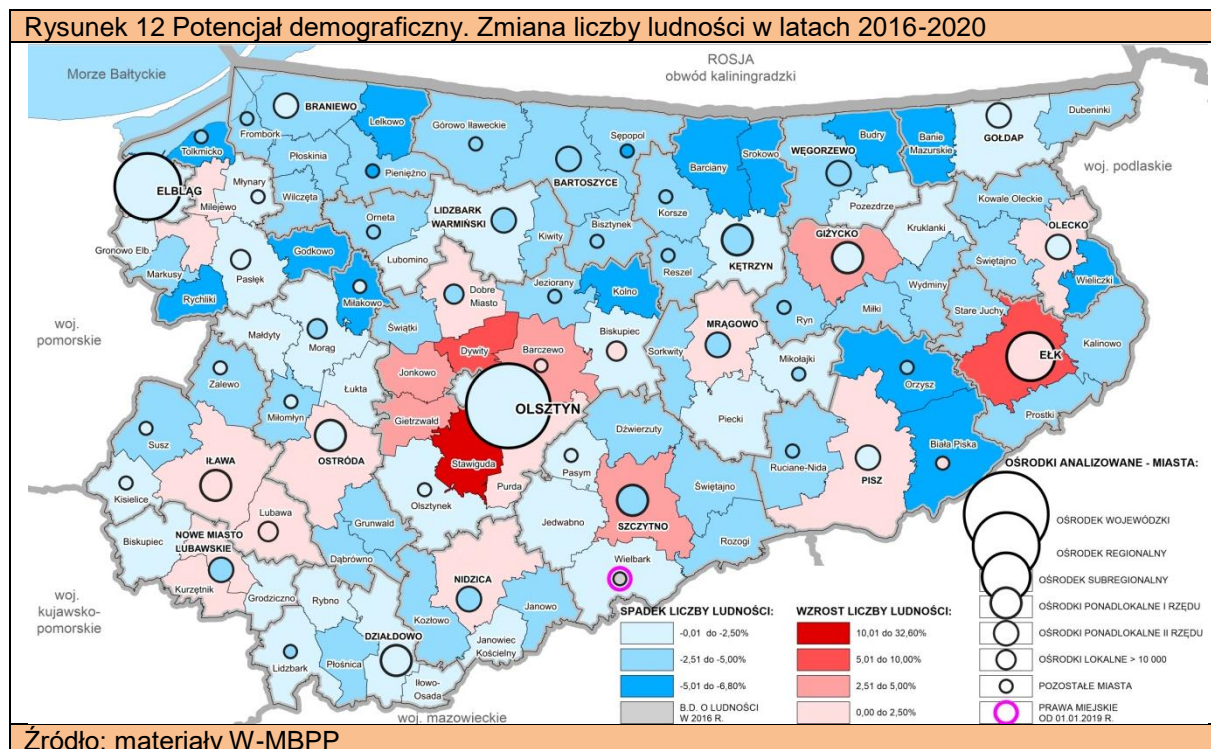
4.12. LUDZIE

Mieszkańcy województwa warmińsko-mazurskiego stanowią istotny potencjał ludnościowy, oddziałując zarówno na gospodarkę, jak i środowisko naturalne. Analiza danych liczbowych z zakresu zagadnień ludnościowych, pozwala stwierdzić, że rozwój regionu jest silnie zróżnicowany przestrzennie, a tempo zachodzących zmian nie jest jednakowe.

⁷² GIOŚ - Ocena poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku za lata 2017-2019 - w oparciu o wyniki pomiarów wykonanych przez Inspekcję Ochrony Środowiska, Wyniki pomiarów monitoringu pól elektromagnetycznych za rok 2020.

Województwo w 2021 roku zamieszkiwało 1382232 osób⁷³, co stanowiło 3,5% ludności kraju. Ludność miejska stanowiła 59,0% mieszkańców regionu. W województwie średnia gęstość zaludnienia wynosiła 59 osób na 1 km² i była ponad dwukrotnie niższa niż w kraju.

W ostatnich latach utrzymywała się tendencja spadkowa liczby ludności województwa zarówno w miastach, jak i na wsi. Spadek był spowodowany głównie ubytkiem naturalnym (wskaźnik przyrostu naturalnego -3,3 w 2020 r.) oraz w mniejszym stopniu ubytkiem migracyjnym. Przyczyną był wzrost liczby zgonów przy jednoczesnym spadku liczby urodzeń, w wyniku czego pogłębił się ujemny przyrost naturalny - Rysunek 12.



Region wyróżnia się wyraźną przewagą odpływu migracyjnego nad napływem, czego wyrazem jest ujemne saldo migracji. Można zauważyć tendencję polegającą na wyludnianiu się miast, a obszary o dodatnim bilansie przemieszczeń ludności koncentrują się wokół największych miast województwa. Zjawiskiem niepożądanym jest intensywny i znaczny odpływ ludności (szczególnie w północnej części regionu).

Sytuacja ludnościowa na obszarze województwa wykazuje duże zróżnicowanie terytorialne. Z jednej strony następuje wzrost liczby ludności w otoczeniu większych ośrodków miejskich: Olsztyna, Elbląga, Elku, który wynika z postępującego procesu suburbanizacji (rozlewanie się dużych miast na obszary przyległe, przy jednoczesnym zmniejszaniu liczby ludności w miastach). Tereny te wyróżniają się intensywnym napływem ludności i korzystną strukturą wieku. Z drugiej strony następuje depopulacja obszarów peryferyjnych położonych z dala od większych ośrodków miejskich (w szczególności obszary położone wzdłuż północnej i wschodniej granicy województwa). Związane jest to zarówno z odpływem migracyjnym, jak i w coraz większym stopniu z procesami starzenia się ludności i ubytkiem naturalnym, co w konsekwencji oznacza depopulację obszarów.

⁷³Dane liczbowe wykorzystane w tekście pochodzą z Banku Danych Lokalnych GUS.

Proces starzenia się ludności województwa ulega przyspieszeniu, świadczy o tym m.in. dynamiczne zwiększanie się liczby osób w wieku poprodukcyjnym, przy jednoczesnym spadku liczby osób w wieku przedprodukcyjnym. Szczególnie proces ten przybiera na sile w miastach województwa. Obszary wiejskie charakteryzują się bardziej wyrównaną zmianą struktury wiekowej.

Analiza struktury ludności według płci wskazała przewagę kobiet w województwie (105 kobiet na 100 mężczyzn), przy czym nadwyżka kobiet była bardziej wyraźna w miastach.

Region Warmii i Mazur od lat zmagają się ze zjawiskiem ubóstwa. W 2020 roku, podobnie jak w latach ubiegłych, dominującymi powodami przyznania pomocy i wsparcia w regionie było: bezrobocie (najwyższa stopa bezrobocia rejestrowanego w kraju – 10,2% w 2020 r.), ubóstwo, długotrwała i ciężka choroba oraz niepełnosprawność. W 2020 roku największą wartość udziału beneficjentów środowiskowej pomocy społecznej w liczbie mieszkańców – 7,2%⁷⁴ odnotowano w województwie warmińsko-mazurskim. Wysoka wartość świadczy między innymi o wysokim stopniu ubóstwa mieszkańców regionu, ponieważ podstawą udzielania świadczeń z pomocy społecznej jest kryterium dochodowe. Niski status materialny tej grupy osób wynika przede wszystkim z ich mniejszej aktywności zawodowej.

Ludność regionu Warmii i Mazur należy do najslabiej wykształconych w kraju. W województwie wyższy udział ludności z wyższym wykształceniem był charakterystyczny dla największych miast. Na wsi natomiast był wyższy odsetek ludzi z wykształceniem podstawowym ukończonym i gimnazjalnym.

Na obszarze województwa od wielu lat obserwuje się wzrost przeciętnej długości życia kobiet (80,6 lat w 2020 r.), jak i mężczyzn (72,0 lat w 2020 r.), a wpływ na to mają zachodzące procesy demograficzne. Głównymi przyczynami zgonów w województwie były choroby układu krążenia (największą liczbę zgonów powodowała choroba niedokrwienna serca), nowotwory, choroby układu oddechowego, jak również cukrzyca. Należy zaznaczyć, iż województwo jest terenem wysoce endemicznym dla chorób przenoszonych przez kleszcze.

Efektywność opieki zdrowotnej w znacznym stopniu zależy od liczby placówek ochrony zdrowia. W 2020 roku na obszarze województwa, głównie w miastach, funkcjonowało ponad 1,1 tys. zakładów opieki zdrowotnej i praktyk lekarskich, które udzieliły blisko 8,7 mln porad. Ostatnie lata wskazują na spadek liczby ambulatoryjnej opieki zdrowotnej (głównie praktyk), natomiast wzrastała liczba porad, jak również wzrasta liczba pacjentów korzystających z różnych form opieki zdrowotnej.

Świadczenia stacjonarnej opieki medycznej (szpitale, zakłady opiekuńczo-lecznicze i pielęgnacyjno-opiekuńcze, hospicja, ośrodki leczenia odwykowego, zakłady leczenia uzdrowiskowego) koncentrują się w większych miastach regionu. Należy nadmienić, iż województwo posiada najniższy współczynnik łóżek intensywnej opieki medycznej na 100 tys. ludności (niecałe 46% łóżek intensywnej opieki medycznej na 100 tys. ludności)⁷⁵.

Pamiętając, że zapotrzebowanie na świadczenia dla osób w wieku starszym rośnie z roku na rok, co wynika z układu demograficznego województwa należy zauważyć, iż w regionie funkcjonuje tylko jeden oddział geriatryczny. W obszarze zdrowia następstwem depopulacji i starzenia się społeczeństwa regionu będzie pogarszający się ogólny stan zdrowia i związane z tym wzrastające zapotrzebowanie na opiekę medyczną i usługi

⁷⁴ Beneficjenci środowiskowej pomocy społecznej w 2020 r. Informacje sygnałowe. GUS 29.10.2021 r.

⁷⁵ Mapa potrzeb zdrowotnych na okres od 1 stycznia 2022 r. do 31 grudnia 2026 r. sierpień 2021, Warszawa, (str. 236).

opiekuńcze w obliczu zmniejszającej się liczby wykwalifikowanej kadry lekarskiej. Pośredni wpływ na zdrowie człowieka ma jakość i stan środowiska w jakim żyje. Istotny będzie zatem stan powietrza, poziom hałasu oraz dostęp do terenów zieleni służących rekreacji itp. Potwierdzeniem tego jest chociażby wzrost zainteresowania turystyką zdrowotną. Jedynym uzdrowiskiem w województwie jest Gołdap a cztery obszary posiadają status obszaru ochrony uzdrowiskowej, w gminach Frombork, Lidzbark Warmiński, Miłomłyn i Górowo Iławeckie.

Kadry medyczne kształtują system ochrony zdrowia, a ich liczba ma kluczowe znaczenie w dostępności do opieki zdrowotnej. W 2019 roku opiekę nad pacjentami w województwie sprawowało prawie 13 tys.⁷⁶ personelu medycznego pracującego bezpośrednio z pacjentem; najliczniejszą grupę stanowiły pielęgniarki a następnie lekarze. Porównując strukturę kadry medycznej przypadającą średnio na 100 tys. ludności, województwo warmińsko-mazurskie posiadało jedno z najniższych wskaźników w kraju odnośnie lekarzy (265 na 100 tys. ludności), lekarzy dentyistów (65), położnych (65) i fizjoterapeutów (132). Dane te świadczą o występujących brakach kadrowych w wielu specjalizacjach medycznych.

4.13. INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA

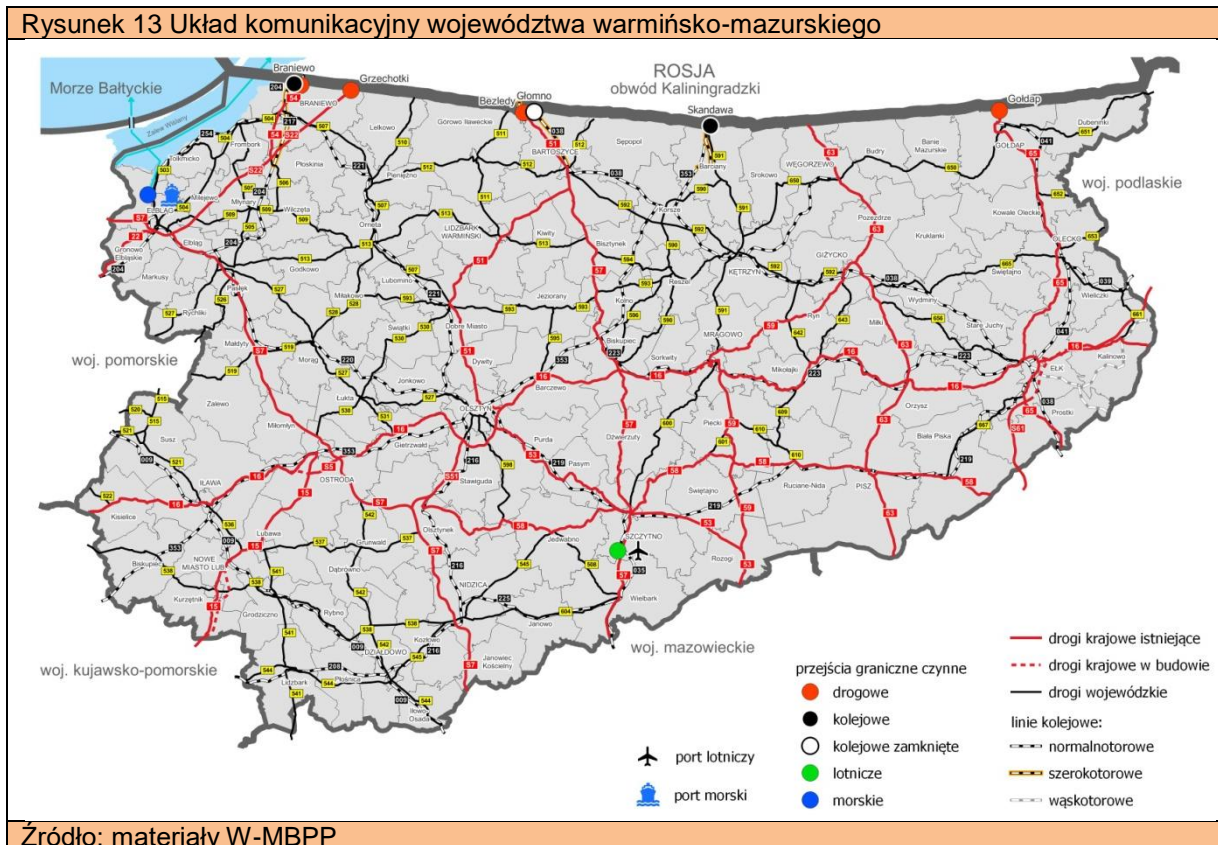
Układ komunikacyjny województwa warmińsko-mazurskiego jest jedną z kluczowych determinant kształtujących powiązania funkcjonalno-przestrzenne regionu. Najważniejszymi składowymi tego układu są drogi, a uzupełniają je linie kolejowe, port lotniczy oraz drogi wodne. Infrastruktura ta służy celom transportowym osób i towarów - Rysunek 13.

Drogową sieć transportową w województwie tworzy ponad 22 tys. km dróg publicznych, co stanowi 5,2% ogólnopolskiej sieci drogowej. Zaznaczyć należy, że województwo warmińsko-mazurskie jest jednym z regionów o najniższej gęstości dróg w Polsce (województwo – 92 km/100 km², Polska – 137,7 km/100 km²)⁷⁷. Ponadto, z uwagi na to, że nie przebiegają przez nie autostrady, jedynymi drogami szybkiego ruchu są drogi ekspresowe, obecnie funkcjonujące w oparciu o drogi S7, S22 i S51. Choć ich długość w ostatnich latach wzrosła, stanowią obecnie zaledwie 1% wszystkich dróg publicznych w województwie. Pozostałe drogi krajowe stanowią 9%, natomiast drogi wojewódzkie 37%. Co oznacza, że znaczny udział w sieci dróg publicznych przypada na drogi gminne i powiatowe (łącznie 85%).

⁷⁶ Ochrona zdrowia i pomoc społeczna w województwie warmińsko-mazurskim w latach 2015–2019, GUS Olsztyn 2020.

⁷⁷ Dane statystyczne z 2020 roku na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/start>.

Rysunek 13 Układ komunikacyjny województwa warmińsko-mazurskiego



Źródło: materiały W-MBPP

Z Generalnego pomiaru ruchu przeprowadzonego w latach 2020-2021 sporządzonego przez GDDKiA wynika, że choć w ciągu 5 lat w województwie ruch na drogach krajowych na Warmii i Mazurach wzrósł o 23% i wyniósł średnio 7560 poj./dobę, to jest najniższy spośród wszystkich województw w kraju⁷⁸. Najbardziej obciążone ruchem są drogi ekspresowe S7 i S51, na których na wzrost ruchu miały wpływ ukończone inwestycje. Na wielu odcinkach ww. dróg ruch wyniósł blisko 20 tys. poj./dobę, a na niektórych tę wartość przekraczał. W przypadku pozostałych dróg krajowych znaczącymi średnimi dobowymi natężeniami ruchu (8-12 tys. poj./dobę) odznaczają się drogi nr 15 (Lubawa – granica województwa), nr 16 (w szczególności odcinek Ostróda – Mrągowo), nr 22, nr 51, nr 65 (Elk – granica województwa). Ponadto znacznym ruchem obciążone są również te odcinki, które przebiegają przez miasta oraz odcinki obwodnicowe niektórych z nich. Jednocześnie zmalał ruch w kierunku przejść granicznych w Grzechotkach, Gronowie i Bezledach, na co wpływ miała pandemia COVID-19.

Na sieci dróg wojewódzkich średniodobowy ruch pojazdów w regionie wyniósł około 3,4 tys. poj./dobę. Na odcinkach zamiejskich ruch był niemal trzykrotnie mniejszy niż na drogach krajowych, a wartościami powyżej średniej wojewódzkiej odznaczyły się odcinki dróg nr: 504 (Frombork – Braniewo), 519, 521, 536, 544, 545 (Działdowo – Nidzica), 591 (Kętrzyn – Stara Różanka), 653, 610. Najbardziej jednak obciążone ruchem są odcinki przebiegające przez miasta: Olsztyn, Działdowo, Nidzica, Kętrzyn, Iława, Morąg, Pasłęk, Olecko charakteryzujące się ruchem powyżej 10 tys. poj./dobę. Zwiększone natężenie ruchu przyczynia się do kongestii, wzrostu emisji zanieczyszczeń i hałasu komunikacyjnego.

⁷⁸ Generalny Pomiar Ruchu 2020/2, GDDKiA.

Stan dróg krajowych i wojewódzkich ulega systematycznej poprawie. Dzięki inwestycjom zrealizowanym w latach 2016-2021 wzrósł odsetek dróg w stanie dobrym/pożądanym. Przekłada się to na korzyści w wymiarze gospodarczym i społecznym, w tym efekty oddziałujące na bezpieczeństwo ruchu, środowisko przyrodnicze, klimat akustyczny. Jednocześnie zmalał odsetek dróg w stanie ostrzegawczym i krytycznym; wymagają one odpowiednich działań celem poprawy ich parametrów technicznych.

Zgodnie z przeprowadzoną w 2021 r. diagnostyką stanu nawierzchni⁷⁹ odcinki dróg krajowych o stanie nawierzchni określonym jako pożądany stanowiły 62,5%. Pozostałe 37,4% stanowiły odcinki w stanie ostrzegawczym i krytycznym. Do najważniejszych zakończonych w ostatnich latach inwestycji należą: odcinkowa budowa drogi ekspresowej nr S7, budowa drogi ekspresowej nr S51 (Olsztyn – Olsztynek), budowa południowej obwodnicy Olsztyna w ciągu dróg nr 16 i S51.

Ponadto zgodnie z przeprowadzoną w latach 2020-2021 kampanią diagnostyczną stanu nawierzchni wybranych dróg wojewódzkich⁸⁰ wynika, że w stanie dobrym i zadowalającym było 53,1% dróg objętych badaniem (w 2015 r. – 34%). Liczne działania inwestycyjne i utrzymaniowe przyczyniły się do zmniejszenia odsetka odcinków w stanie złym i niezadowalającym. W okresie 2016-2021 poprawił się m.in. stan następujących dróg o numerach: 504 (Pogrodzie – Braniewo), 507, 512, 507 (Braniewo – Pieniężno), 519 (Małdyty – Morağ) oraz krótszych odcinków innych dróg. W złym stanie technicznym pozostaje 34% badanych odcinków.

Wspomniane wyżej bezpieczeństwo ruchu uległo znacznej poprawie. W 2021 r. w stosunku do 2016 r. zmniejszyła się liczba wypadków (2021 r. – 920, 2016 r. – 1627), ich ofiar i rannych oraz kolizji (2021 r. – 15507, 2016 r. – 15678). Dominują zdarzenia boczne, wypadki z udziałem pieszych oraz w wyniku najechania na drzewo. Jednocześnie województwo ma najwyższy odsetek wypadków spowodowanych nadmierną prędkością oraz wynikających z najechania na drzewo spośród wszystkich regionów w kraju⁸¹.

Przez ostatnie dziesięciolecie prowadzone były działania zmierzające do utworzenia dobrze funkcjonującej, spójnej sieci dróg. Istotne jest podtrzymywanie tego procesu na różnych poziomach. Za kluczowe przyjmuje się budowę brakujących odcinków dróg ekspresowych. W trakcie realizacji (2022 r.) jest budowa drogi nr S61 („Via Baltica”) we wschodniej części województwa (o przebiegu Ostrów Mazowiecka – Szczuczyn – Ełk – Suwałki – granica państwa). Docelowo do sieci włączona będzie również droga nr S5 (gr. województwa – Ostróda) oraz nr S16 (Olsztyn – Ełk – gr. województwa). Należy zaznaczyć, że droga nr S5 obecnie (2022 r.) budowana jest na odcinku Ornowo – Wirwajdy, będącym częścią obwodnicy Ostródy. Dla zasadniczego odcinka przebiegu S5 przez województwo nie ma jeszcze ustalonego przebiegu. Działaniami obejmującymi budowę i przebudowę dróg obejmowane są także inne drogi krajowe, w tym ich odcinki (m.in. obwodnice miejscowości) oraz poszczególne ich elementy (chodniki, drogi rowerowe, obiekty mostowe).

Ponadto, dla funkcjonowania województwa i jego spójności wewnętrznej, znaczenie ma zainwestowanie obejmujące drogi wojewódzkie. Przedsięwzięcia obejmują poprawę jakości infrastruktury regionalnej w miastach i miejscowościach oraz pomiędzy nimi, a także odcinków o złym stanie technicznym, w tym zadania na drogach i obiektach mostowych,

⁷⁹ Źródło: GDDKiA Oddział w Olsztynie, 2022 r.

⁸⁰ Obejmującą ponad 90% odcinków administrowanych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie.

⁸¹ „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2020 r.”, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, 2021.

infrastruktura pieszych i rowerzystów oraz komunikacji zbiorowej. W ostatniej dekadzie działaniami objęto między innymi odcinki w różnych częściach województwa.

W województwie warmińsko-mazurskim funkcjonuje sieć ponad 1,4 tys. km linii kolejowych⁸². Blisko 94% linii jest we władaniu PKP, a linie znaczenia państwowego stanowią 47,5% długości wszystkich linii. Ponad 75% linii jest czynnych, a niemal 35% linii jest zelektryfikowanych. W województwie przebiegają również linie szerokotorowe (w obszarze przygranicznym) oraz linia wąskotorowa (o znaczeniu turystycznym). Gęstość linii kolejowych w regionie wynosi 5,9 km/100km² i należy do najniższych w kraju.

Najważniejszymi liniami kolejowymi w regionie są: linia nr 9 /E65/ (magistralna), linie nr: 353, 204, 38, 216, 220 oraz odcinki nr 35 i 219 relacji Olsztyn – Szymany. Głównymi węzłami kolejowymi są: Olsztyn, Iława, Elbląg, Elk, Działdowo, Korsze, Bogaczewo (gm. Elbląg), Braniewo. Potencjałem kolei jest ich połączenie z kolejowymi przejściami granicznymi (Braniewo, Głomno /nieczynne/, Skandawa).

Głównym przewoźnikiem regionalnym w województwie warmińsko-mazurskim jest POLREGIO. W latach 2016-2020 ogólna liczba odprawionych pasażerów wzrastała do 2019 r. W 2020 r. pandemia COVID-19 przyczyniła się do jej znacznego zmniejszenia. Zauważalny jest wzrost udziału przewozów dalekobieżnych w stosunku do przewozów regionalnych i aglomeracyjnych.

Najbardziej obciążona ruchem pociągów pasażerskich jest linia kolejowa nr 9 (na całym odcinku w województwie). Znaczny ruch charakteryzuje linie kolejowe nr: 353 (odcinek granica woj. – Iława – Olsztyn), 204 (odcinek granica woj. – Elbląg) oraz 216 (odcinek Nidzica – Olsztyn). Stosunkowo wysoki ruch pociągów występuje także na pozostałych połączeniach doprowadzających do Olsztyna, tj. na liniach nr: 219 (Szczytno – Olsztyn), 353 (Korsze – Olsztyn), 204/220 (Elbląg – Olsztyn)⁸³.

Ruch kolejowy w odniesieniu do przewozów towarowych w województwie warmińsko-mazurskim w porównaniu do innych województw jest niewielki. Najwyższy ruch charakteryzuje linie kolejowe nr: 9, 353 (odcinek granica woj. – Olsztyn), 204 (granica woj. – Braniewo). Nadmienić należy, że na terenie województwa terminale przeładunkowe funkcjonują jedynie w Braniewie i Elku⁸⁴.

Linie zdegradowane pozostają zamknięte dla ruchu, linie mniej uczęszczane najczęściej przeznaczone są dla wybranego rodzaju ruchu (osobowego bądź towarowego), udostępniane są sezonowo lub na podstawie umowy poza rozkładem jazdy, a w sytuacji ostatecznej są zamykane. Obecnie zamknięte (głównie z uwagi na stan techniczny infrastruktury) są linie nr: 208, 225, 254 oraz odcinki linii nr: 35, 38, 41, 223.

Mając na względzie politykę rozwijania przyjaznych środowisku środków transportu, w regionie, dzięki realizacji programów dedykowanych infrastrukturze kolejowej, inwestuje się w modernizację linii kolejowych o znaczeniu krajowym i regionalnym. Również infrastruktura punktowa (w tym obiekty dworcowe, stacje, przystanki, perony), która przez lata była niedoinwestowana, obecnie ulega sukcesywnej poprawie. W efekcie przeprowadzonych zabiegów maksymalne prędkości przewozowe wzrastają. Analiza tej wartości pomiędzy latami 2016 i 2022 pozwala zaobserwować wzrost prędkości na liniach nr: 219, 205, 216, 353 i 9 oraz łącznicach 967 i 968 (powiązanych z liniami nr 9 i 353). Natomiast obniżenie prędkości nastąpiło na linii nr 221, co jest związane z prowadzeniem

⁸² Źródło: m.in. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

⁸³ Projekt Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050).

⁸⁴ <https://dane.utk.gov.pl/sts/transport-intermodalny/mapa-terminali/18573,Dane-o-terminalach-intermodalnych.html>.

prac inwestycyjnych. Pozostałe linie funkcjonują w stanie niezmienionym⁸⁵. Zauważyć należy, że stan infrastruktury liniowej przekłada się na jakość świadczonych usług.

Co istotne, sieć kolejowa regionu zostanie w najbliższych latach rozbudowana o nowe linie. Przez województwo przebiegać będzie międzynarodowa linia kolejowa E75 relacji Warszawa – Białystok – Ełk – Suwałki – Trakiszki (tzw. Rail Baltica). Zaplanowano także budowę nowego odcinka linii kolejowej nr 29 (Giżycko – Orzysz – Pisz – Łomża – Ostrołęka/), umożliwiającą połączenie z realizowaną inwestycją związaną z Centralnym Portem Komunikacyjnym. W wymiarze regionalnym planowane jest utworzenie połączenia kolejowego z Dobrego Miasta do Bartoszczyk.

W regionie drogi wodne funkcjonują w oparciu o systemy śródlądowych i morskich dróg wodnych.

Drogi wodne śródlądowe tworzą rzeki, kanały i jeziora skoncentrowane w dwóch systemach: Deltę Wisły i Kanału Elbląskiego (w tym odcinek międzynarodowej drogi wodnej E 70) oraz Wielkich Jezior Mazurskich (WJM). Ich długość wynosi około 340 km. Obecnie, z uwagi na ich parametry, śródlądowe drogi wodne wykorzystywane są głównie w turystyce.

Do morskich wód wewnętrznych zalicza się Zalew Wiślany wraz z odcinkiem rzeki Elbląg, stanowiącym naturalną drogę wodną łączącą regionalny port morski w Elblągu z Zalewem Wiślany. W obrębie Zalewu funkcjonuje ponadto kilka mniejszych portów (Nowa Pasłęka, Frombork, Tolkmicko) i przystani morskich.

Strategicznym projektem rządowym w zakresie morskich dróg wodnych jest realizowana inwestycja (2018 – 2023) polegająca na budowie nowej drogi wodnej, która połączy Zalew Wiślany oraz port w Elblągu z otwartymi wodami Bałtyku. Trwa końcowy etap inwestycji polegający na dowiązaniu drogą wodną portu w Elblągu do wybudowanego przekopu Mierzei Wiślanej (woj. pomorskie). Inwestycja ta przyczyni się do poprawy warunków funkcjonowania i do wzrostu potencjału portu morskiego Elbląga i pozostałych portów nadzalewowych, a w efekcie wpłynie pozytywnie na rozwój gospodarczy województwa. Pozostałe zrealizowane działania w obrębie dróg morskich i śródlądowych przyczyniają się przede wszystkim do rozwoju żeglarstwa i turystyki w regionie.

W województwie znajduje się regionalny port lotniczy Olsztyn-Mazury w Szymanach koło Szczytna. Jest to nowy punkt w krajowej i międzynarodowej sieci lotnisk. Województwo w 2016 r. uzyskało długo oczekiwany dostęp do komunikacji lotniczej, co wiąże się z nowymi możliwościami rozwojowymi. Siatka połączeń, w zależności od zapotrzebowania, zapewnia połączenia krajowe i międzynarodowe. Prowadzone są działania zmierzające do rozbudowy lotniska i podniesienia jego kategorii. Pozwoli to na zwiększenie dostępności komunikacyjnej portu, poprawę bezpieczeństwa oraz obsługę ruchu lotniczego w trudnych warunkach atmosferycznych. Ponadto przy lotnisku rozwijane są działalności okołolotniskowe. Ważną kwestią pozostaje uzyskanie dobrego skomunikowania drogowego.

Mniejsze lotniska i lądowiska mają znaczenie lokalne. Lotniska w Olsztynie, Elblągu i Kętrzynie są wykorzystywane przez aerokluby, lądowiska zaś jako obiekty sanitarne lub stanowią własność prywatną.

W województwie funkcjonują przejścia graniczne drogowe i kolejowe (zlokalizowane na granicy z obwodem kaliningradzkim) oraz lotnicze (Szymany) i wodne (Elbląg, Frombork). W latach 2016-2020 ruch graniczny wykazał tendencję spadkową. Początkowo na spadki w odprawianej liczbie osób i środków transportu przekraczających granicę wpływ miało zawieszenie umowy o małym ruchu granicznym na granicy z Federacją Rosyjską (2016 r.).

⁸⁵ Na podstawie załączników 2.1 (P) do Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2016/2017 i 2021/2022.

Od 2020 r. na wspomniany stan wpłynęły panująca pandemia COVID-19 oraz związane z nią przepisy o ograniczeniu ruchu granicznego. Następstwem tego było czasowe wstrzymanie odpraw granicznych na drogowym przejściu granicznym w Gronowie i w Gołdapi oraz jego ograniczenie na pozostałych przejściach granicznych. Obecnie (2022 r.) ograniczenia ruchu na przejściach granicznych z Rosją dodatkowo spowodowane są trwającą wojną na Ukrainie⁸⁶.

Powyżej scharakteryzowana infrastruktura zapewnia warunki dla funkcjonowania w województwie transportu osobowego i towarowego. Dalszy rozwój infrastruktury komunikacyjnej będzie wiązał się ze wzrostem udziału proekologicznych, niskoemisyjnych środków komunikacji zmniejszających negatywne oddziaływanie transportu na środowisko. W transporcie towarowym oznacza to wzrost znaczenia transportu szynowego i jego integrację z innymi formami transportu poprzez punkty przeładunkowe (w tym Braniewo, Elk). W transporcie osobowym oznacza konieczność zmiany tradycyjnej komunikacji samochodowej na alternatywne formy przemieszczania się, w tym właściwie zorganizowany na różnych poziomach (ponadregionalnym, regionalnym i lokalnym) transport zbiorowy i urzędzenia transportu osobistego oraz integracja transportu poprzez punkty przesiadkowe (dworce, przystanki). W tym zakresie zauważalny jest⁸⁷ wzrost przewozów pasażerskich w przeliczeniu na 1 mieszkańca, jednak poziom ten jest jednym z najniższych w kraju.

Dla mieszkańców regionu rozwinięty system transportowy przekłada się na dostępność komunikacyjną. W województwie dostępność drogowa w ujęciu syntetycznym utrzymuje się na stosunkowo niskim poziomie, lepszą dostępnością komunikacyjną odznacza się jego środkowa i zachodnia część⁸⁸. Region wymaga dalszego wzmocnienia, ze szczególnym uwzględnieniem wschodniej części obszaru.

4.14. GOSPODARKA ODPADAMI

W 2019 r. w województwie warmińsko-mazurskim wytworzono około 1,5 mln ton odpadów, z czego 30% stanowiły odpady komunalne, a pozostałe pochodziły z różnych gałęzi działalności gospodarczej.

W porównaniu z poprzednimi latami odnotowuje się niewielki wzrost ilości wytwarzanych odpadów komunalnych. Na 1 mieszkańca województwa przypadało około 306 kg, nieco mniej niż średnio dla 1 mieszkańca Polski (332 kg).

Największy udział w strumieniu odpadów komunalnych – ponad 78% – stanowiły niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne – 238 kg na 1 mieszkańca. Pozostałe 22% to odpady zebrane selektywnie, z czego największą frakcją stanowiły odpady biodegradowalne.

Zebrane odpady komunalne przeznaczone były do recyklingu – 20%, kompostowania lub fermentacji – 5,5%, przekształcania termicznego – 26,7%. Największy udział stanowiły odpady przeznaczone do składowania – 47,8%. Udział tego procesu postępowania z odpadami jest wciąż wysoki, niemniej jednak wykazuje stałą tendencję malejącą.

⁸⁶ Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 13 marca 2020 r. w sprawie czasowego zawieszenia lub ograniczenia ruchu granicznego na określonych przejściach granicznych (Dz. U. poz. 435 z późn. zm.).

⁸⁷ Dane statystyczne 2019/2016 na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/start>.

⁸⁸ Indeks syntetyczny dostępności drogowej, źródło: Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem. Raport cząstkowy. Komponent 3. Relacje przestrzenne i dostępność komunikacyjna.

Liczba czynnych składowisk w województwie systematycznie zmniejsza się. Na koniec 2019 r. funkcjonowało 10 składowisk, z czego 7 wyposażonych było w instalacje służące do odgazowywania.

W zakresie prowadzenia gospodarki odpadami komunalnymi województwo podzielone zostało na pięć Regionów gospodarki odpadami. W ramach każdego z Regionów wyznaczone zostały Regionalne instalacje do przetwarzania odpadów komunalnych (RIPOK), które zagospodarowują odpady komunalne wytworzone na terenie poszczególnych regionów oraz instalacje do zastępczej obsługi Regionów na wypadek awarii lub niemożliwości przyjmowania odpadów z innych przyczyn. Regiony obsługiwane są przez: 7 instalacji mechaniczno-biologicznego przetwarzania, 8 składowisk odpadów (w tym kwatery odpadów niebezpiecznych), 2 sortownie odpadów komunalnych oraz 14 kompostowni odpadów zielonych i innych bioodpadów.

Podstawę działań w zakresie rozwiązywania problemów związanych z zagospodarowaniem odpadów wyznacza „Plan gospodarki odpadami dla województwa warmińsko-mazurskiego na lata 2016-2022”⁸⁹.

5. ISTNIEJĄCE PROBLEMY OCHRONY ŚRODOWISKA ISTOTNE Z PUNKTU WIDZENIA REALIZACJI PROJEKTU PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO DO ROKU 2030 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2050), W SZCZEGÓLNOŚCI DOTYCZĄCE OBSZARÓW PODLEGAJĄCYCH OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY O OCHRONIE PRZYRODY

Silną stroną województwa jest dobry stan środowiska naturalnego oraz znaczny udział obszarów o wysokich walorach przyrodniczych.

Wyniki badań naukowych wskazują, że rozwój transportu jest jednym z głównych źródeł emisji zanieczyszczeń powietrza, stanowiących zagrożenie dla środowiska przyrodniczego, zdrowia, a nawet życia człowieka. Wywiera znaczną presję na istniejące ekosystemy, jakość wód i gleb.

Nie mniej jednak dobrze funkcjonująca sieć transportowa jest kluczowym czynnikiem dla rozwoju województwa. Zaproponowane w projekcie Planu transportowego rozwiązania determinują działania ukierunkowane na zwiększenie dostępności usług transportowych zwiększających rozwój i konkurencyjność regionu, z aspektem środowiskowym. Na każdym etapie sporządzania dokumentu uwzględniano zagadnienia środowiskowe, takie jak zachowanie spójności systemów ekologicznych oraz bioróżnorodności, a także zagadnienia związane ze zmianą klimatu i redukcją emisji CO₂.

W celu ograniczenia istniejących negatywnych zjawisk oraz oddziaływań, a także oddziaływań prognozowanych stanowiących następstwo rozwoju sieci transportowej, w projekcie Planu transportowego wytyczony został cel strategiczny: Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu transportu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu wraz z pięcioma celami szczegółowymi.

Przeprowadzona dla potrzeb niniejszej prognozy analiza i ocena istniejącego stanu środowiska pozwala na sformułowanie problemów istotnych z punktu widzenia

⁸⁹ Uchwała Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego Nr XXIII/523/16 z 28 grudnia 2016 r.

analizowanego projektu Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030. Za najważniejsze problemy środowiskowe dla realizacji zapisów projektu Planu transportowego uznano:

- Wzrastającą emisję zanieczyszczeń powietrza emitowaną przez transport drogowy. Transport drogowy jest jednym z głównych źródeł emisji zanieczyszczeń powietrza stanowiących zagrożenie dla środowiska przyrodniczego, zdrowia a nawet życia człowieka. Wskutek spalania paliw w silnikach pojazdów do powietrza trafiają: tlenek węgla, tlenki azotu, węglowodory, w tym wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne oraz cząstki stałe i metale ciężkie. Emisja zanieczyszczeń komunikacyjnych ma również wpływ na powstawanie epizodów smogowych, a także na zakwaszanie środowiska. Sektor ten w znacznej mierze odpowiada za intensyfikację efektu cieplarnianego, będąc źródłem (bezpośrednim lub pośrednim) emisji gazów cieplarnianych. Pomimo ogólnej dobrej sytuacji związanej z jakością powietrza, w województwie dochodzi do sytuacji związanych z przekraczaniem dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń pyłowych i gazowych. Największą koncentrację zanieczyszczeń pochodzenia komunikacyjnego odnotowuje się przy drogach o wysokim natężeniu ruchu oraz w ośrodkach miejskich. W terenach zurbanizowanych dochodzi do kumulacji skutków emisji liniowej oraz emisji powierzchniowej. Najistotniejszym wyzwaniem w tej kwestii jest redukcja emisji zanieczyszczeń poprzez rozwój i upowszechnienie transportu publicznego, zaostrzenie norm spalin, budowę obwodnic.
- Wzrost uciążliwości związanych z hałasem drogowym. Oddziaływanie hałasu na środowisko przejawia się przede wszystkim w jego negatywnym wpływie na zdrowie ludzi i zwierząt. Do wzrostu emisji hałasu przyczyniają się wzrastająca liczba pojazdów oraz nieodpowiedni stan nawierzchni jezdni i nieprawidłowo rozwiązane układy komunikacyjne. Podobnie jak w przypadku problemów związanych z zanieczyszczeniem powietrza, największe koncentracje obszarów o ponadnormatywnym natężeniu hałasu znajdują się w miastach. Do polepszenia klimatu akustycznego w miastach przyczyni się wyprowadzenie ruchu poza obszary zurbanizowane. Należy propagować również rozwiązania technologiczne związane z budową środków transportu, które wpłyną na ograniczenie poziomu emitowanego hałasu.
- Przekształcanie, likwidację bądź fragmentację siedlisk przyrodniczych. Fragmentacja środowiska przyrodniczego uważana jest za jeden z największych problemów w ochronie przyrody, a utrata i rozczłonkowanie siedlisk za główne zagrożenie dla różnorodności biologicznej. Inwestycje infrastrukturalne (budowa, przebudowa, rozbudowa, modernizacja dróg i linii kolejowych) destabilizują stan równowagi przyrodniczej i stwarzają ryzyko fragmentacji obszarów cennych przyrodniczo. Drogi i linie kolejowe stanowią bariery migracyjne dla wielu gatunków zwierząt. Przyczyniają się do zanikania migracji wśród zwierząt, co zmniejsza możliwość doskonalenia i wymiany materiału genetycznego. Izolowane ekosystemy są słabsze, bardziej narażone na negatywne procesy, w efekcie ubożeją i zamierają. Sieć transportowa odpowiada również za zwiększenie śmiertelności zwierząt w wyniku potrażeń. Istotnym wyzwaniem w tej kwestii jest ograniczanie skutków kolizji z obszarami cennymi, pełniącymi funkcję korytarzy ekologicznych, w tym szczególnie ochrona obszarów

węzłowych. Odpowiednie lokalizowanie nowych inwestycji oraz podejmowanie działań minimalizujących ich negatywny wpływ na środowisko, w miejscach przebiegu ważnych korytarzy ekologicznych.

- Degradację powierzchni ziemi w wyniku eksploatacji kopalni, zanieczyszczenie gleb. Podejmowane procesy inwestycyjne w zakresie systemu transportowego będą wiązały się ze wzrostem zapotrzebowania na surowce skalne, a tym samym mogą wpłynąć na degradację powierzchni ziemi na skutek ich eksploatacji. Jednocześnie należy założyć, że w dłuższej perspektywie podejmowane będą działania rekultywacyjne stopniowo kompensujące przekształcenia powierzchni ziemi oraz zużycie zasobów naturalnych (m.in. prace nasadzeniowe).

Gleby położone w bezpośrednim sąsiedztwie ruchliwych dróg narażone są na znaczne zanieczyszczenia pochodzące ze spalin i ścierających się opon. Zanieczyszczenia gazowe i pyłowe sprzyjają stopniowej degradacji gleb i szaty roślinnej w pasie ok. 500 m od drogi, a zdecydowanie szkodliwe oddziaływanie dotyczy pasa o szerokości do 150 m⁹⁰. Takie grunty nie powinny być użytkowane rolniczo. Metodą ochrony gleb jest również sadzenie wzdłuż dróg zieleni izolacyjnej.

- Wpływ na środowisko wodne. Budowa i eksploatacja ciągów komunikacyjnych może mieć wpływ na środowisko wodne zarówno wód powierzchniowych jak i podziemnych, może powodować niekorzystne zmiany ich naturalnych przepływów, stref zasilania oraz być przyczyną zanieczyszczeń substancjami chemicznymi.

Do działań mających najbardziej negatywny wpływ na stosunki wodne podczas budowy i eksploatacji infrastruktury drogowej należą: przekształcenia rzek (regulacja koryta, zabudowa brzegów), przecięcia dolin rzecznych, zmiany ukształtowania terenu, likwidacja mokradł i oczek wodnych. Sieci komunikacyjne są źródłem niekontrolowanych zanieczyszczeń pochodzących ze spływu wód deszczowych i roztopowych, ścieków bytowo-gospodarczych i technologicznych, a także poważnych awarii transportu substancji chemicznych. Odprowadzane z dróg wody opadowe zanieczyszczone są licznymi substancjami generowanymi przez przejeżdżające pojazdy (np. smary, oleje, paliwo, płyny hamulcowe, ścierające się drobiny opon, okładzin hamulcowych itd.) są splukiwane z powierzchni drogi do otoczenia i mogą przedostawać się do najbliższych zbiorników i cieków oraz wód gruntowych.

Istotnym wyzwaniem w tej kwestii jest zapobieganie negatywnemu oddziaływaniu inwestycji transportowych na środowisko wodne oraz właściwe odprowadzanie wód z nawierzchni drogowych tak, aby zminimalizować zagrożenie dla wód powierzchniowych i gruntowych ze strony zanieczyszczeń spływających.

- Przekształcenia krajobrazu. Inwestycje związane z budową, rozbudową sieci transportowych, głównie drogowych będą wpływać na zmianę walorów krajobrazowych danego obszaru. Najistotniejszymi oddziaływaniami w kontekście krajobrazu jest konieczność zajęcia i przekształcenia terenu oraz wprowadzanie dysharmonijnych elementów infrastruktury. Największe zmiany krajobrazu będą następowały na skutek wycinki lasów. Na terenach otwartych (rolniczych, rolno-leśnych) nowa infrastruktura drogowa stanie się najtrwalszym

⁹⁰ Bodyga A.J., Zagrożenia środowiska ze strony transportu, Nauka 4/2010.

elementem krajobrazu kulturowego rozcinającym rozłogi pól, obszary leśne. Ponadto na zmianę krajobrazu wpłynie modelowanie terenu (zmiana ukształtowania powierzchni) oraz zdjęcie warstwy powierzchniowej (zdegradowanie gleby).

Istotnym wyzwaniem w tej kwestii jest przyjazne środowisku projektowanie inwestycji uwzględniające ochronę krajobrazu.

Zidentyfikowane problemy mogą wpływać na ochronę i kształtowanie najcenniejszych zasobów środowiska przyrodniczego i kulturowego, w tym ochronę różnorodności biologicznej i krajobrazów województwa. Zagrożają również spójności terytorialnej i funkcjonalnej przestrzeni przyrodniczej poprzez jej fragmentację, a także funkcjonowaniu i drożności systemu korytarzy ekologicznych. Nadmierna eksploatacja zasobów naturalnych oraz modyfikacje systemu naturalnego funkcjonowania zasobów biotycznych, mogą przyczynić się do obniżenia potencjału warunków abiotycznych warunkujących trwanie i występowanie zasobów biotycznych województwa.

Budowa nowej sieci dróg, czy rozbudowa już istniejących ciągów komunikacyjnych zawsze będzie się wiązać z pewną ingerencją w środowisko przyrodnicze. Nie oznacza to, że inwestycje drogowe mają tylko negatywny wpływ na środowisko. Dobrze zaprojektowana i w odpowiedni sposób użytkowana droga umożliwi poprawę warunków bezpieczeństwa, zmniejszenie natężenia ruchu drogowego, a przede wszystkim jak najmniejszą ingerencję w środowisko.

Wyznaczone w projekcie Planu transportowego cele strategiczne oraz szczegółowe służące realizacji rozwoju sektora transportu w województwie warmińsko-mazurskim uwzględniają najważniejsze problemy ochrony środowiska i klimatu i sprzyjają ograniczaniu zagrożeń ze strony transportu.

6. POTENCJALNE ZMIANY ŚRODOWISKA W PRZYPADKU BRAKU REALIZACJI ZAŁOŻEŃ PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO DO ROKU 2030 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2050)

Projekt Planu transportowy spełnia dwa równoległe zadania istotne zarówno z punktu widzenia samorządu województwa, jak też pozostałych jednostek samorządowych, kraju oraz Unii Europejskiej:

- spełnienie warunków określonych w dokumentach europejskich i związanych z możliwie najbardziej efektywnym wykorzystaniem środków UE w perspektywie finansowej 2021-2027;
- stworzenie długookresowej, zintegrowanej wizji rozwoju systemu transportowego województwa obejmującej wszystkie gałęzie transportu oraz infrastrukturę i organizację przewozów na różnych poziomach.

Cele strategiczne i szczegółowe projektu Planu transportowego będą osiągnane poprzez realizację działań, czyli zamierzonych inwestycji, które będą realizowane z poziomu krajowego, regionalnego bądź lokalnego. Działania odnoszą się głównie do infrastruktury drogowej i kolejowej, a ich uzupełnieniem są działania innych gałęzi.

Polityka transportowa prowadzona zgodnie z Planem transportowym będzie dążyć do równoważenia celów ekonomicznych, społecznych i środowiskowych, w tym zagadnień związanych ze zmianą klimatu i redukcją emisji CO₂.

Istotna będzie zarówno poprawa dostępności zewnętrznej województwa, jak i podnoszenie jakości życia jego mieszkańców i redukcja negatywnego wpływu sektora transportu na klimat i środowisko.

Bezpośrednio negatywny wpływ będzie miał brak realizacji celu strategicznego *Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu transportu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu*, który ukierunkowany jest na osiągnięcie celów ekologicznych. Negatywne oddziaływanie na środowisko może powodować rezygnacja z działań w zakresie celów szczegółowych:

- przeciwdziałanie nadmiernemu obciążeniu dróg województwa rozproszonym ruchem tranzytowym;
- wspieranie mobilności aktywnej poprzez tworzenie infrastruktury rowerowej oraz dla użytkowników UTO;
- rozwój infrastruktury dla elektromobilności;
- wymiana taboru w transporcie publicznym na bardziej przyjazny środowisku;
- organizacja ruchu w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku oraz w strefach turystycznych ograniczająca ruch pojazdów indywidualnych w wybranych strefach oraz sprzyjająca rozwiązaniom multimodalnym.

Rezygnacja z realizacji celu *Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu transportu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu* najprawdopodobniej przełoży się na wzrost presji transportu na środowisko, gdyż rozwój transportu będzie odbywał się bez wyznaczonych ram, których zadaniem jest ograniczenie oddziaływania na zmiany klimatu i środowisko.

Brak realizacji Planu transportowego, w szczególności działań w ramach celów strategicznych *Zapewnienie spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej* oraz *Poprawa podstaw rozwojowych i konkurencyjności regionu* wpłynie niekorzystnie na niwelowanie różnic w rozwoju systemu transportowego oraz dostępność i konkurencyjność województwa, a tym samym spowolni rozwój gospodarczy regionu, w tym wpłynie na obniżanie atrakcyjności turystyczno-rekreacyjnej oraz inwestycyjnej województwa.

Bez realizacji celów Planu transportowego, w tym głównie celu strategicznego *Podniesienie jakości życia mieszkańców*, trudno będzie zapewnić możliwość wyrównania szans mieszkańców różnych rejonów województwa, może pogłębiać się zjawisko wykluczenia transportowego.

Przeciwdziałaniu zjawisku wykluczenia transportowego będzie miała wpływ realizacja również celu strategicznego *Regeneracja transportu publicznego*, w tym zwłaszcza kolei w strukturze przewozów pasażerskich. Brak realizacji ww. celu przyczyni się w odniesieniu do ruchu pasażerskiego do postępującej dominacji transportu samochodowego nad kolejowym oraz transportu indywidualnego nad publicznym. Popularyzacja transportu publicznego, w tym kolejowego jest istotna z punktu widzenia wpływu infrastruktury transportowej na klimat jak i zmniejszenia emisyjności transportu.

Brak inwestycji w transporcie drogowym utrudni osiągnięcie w wystarczającym stopniu efektu poprawy bezpieczeństwa transportu drogowego, do którego dąży szczególnie realizacja celu strategicznego *Poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w szczególności w ruchu drogowym*. Realizacja celów szczegółowych ww. celu strategicznego wpłynie na poprawę bezpieczeństwa również w innych gałęziach transportu, w tym transporcie kolejowym, a także morskim i lotniczym.

Reasumując, brak realizacji projektowanego dokumentu spowoduje, iż środki na planowane działania w zakresie infrastruktury transportowej nie zostaną przydzielone, a tym samym nie zostaną sfinansowane przedsięwzięcia ważne dla rozwoju społeczno-gospodarczego województwa, jak i zaspokojenia potrzeb transportowych jego mieszkańców.

Nowoczesna infrastruktura transportowa pozwoli na zmniejszenie presji na środowisko poprzez realizację jej zgodnie z najnowszymi technologiami w zakresie ochrony środowiska.

Niskoemisyjna transformacja sektora transportu przybliży do osiągnięcia neutralności klimatycznej.

Realizacja obwodnic miast będzie służyła poprawie warunków życia na terenach zurbanizowanych – przyczyni się do rozładowania ruchu tranzytowego przez miasta, co wpłynie na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń oraz hałasu, a także poprawi bezpieczeństwo mieszkańców.

Brak realizacji działań z zakresu celów Planu transportowego może pogłębić szeroko rozumiane wykluczenie transportowe województwa. Niedofinansowana infrastruktura i transport może mieć wpływ na wzrost emisji zanieczyszczeń i hałasu oraz na zdrowie i bezpieczeństwo ludzi.

7. CELE OCHRONY ŚRODOWISKA USTANOWIONE NA SZCZEBLU MIĘDZYNARODOWYM, WSPÓLNOTOWYM I KRAJOWYM, ISTOTNE Z PUNKTU WIDZENIA PROJEKTOWANEGO DOKUMENTU ORAZ SPOSÓB ICH UWZGLĘDNIANIA W DOKUMENCIE

Projekt Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050) został opracowany z uwzględnieniem zapisów wynikających z dokumentów szczebla międzynarodowego, wspólnotowego i krajowego, a także regionalnego. Cele strategiczne, cele szczegółowe i działania przedstawione w niniejszym dokumencie są zgodne z przyjętą polityką Unii Europejskiej w zakresie ochrony środowiska.

Zmiana klimatu i degradacja środowiska stanowią istotne zagrożenie dla kraju, Europy i świata. Problematyka ta podejmowana jest w dokumentach strategicznych różnego szczebla. Aby sprostać pojawiającym się zagrożeniom i wyzwaniom powstają liczne strategie ukierunkowane na ochronę środowiska i zrównoważony rozwój krajów i regionów. Ich celem jest tworzenie gospodarki zasobooszczędnej, konkurencyjnej, zrównoważonej i nowoczesnej. Nadrzędnym celem środowiskowym Unii Europejskiej jest zapewnienie neutralności klimatycznej, rozumianej jako maksymalne ograniczenie emisji CO₂ w transporcie, przemyśle i energetyce oraz podejmowanie działań na rzecz zrównoważenia tych emisji, których ograniczenie nie jest możliwe, tak aby działalność człowieka nie szkodziła środowisku.

W ocenie zgodności celów ustanowionych na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym, krajowym i regionalnym z celami projektu Planu transportowego pod uwagę wzięto szereg dokumentów, strategii i rozporządzeń, które bezpośrednio lub pośrednio poruszają kwestie związane z ochroną środowiska i transportem. Analiza celów odnosi się do zagadnień związanych z rozwojem zrównoważonym, racjonalnym i odpowiedzialnym gospodarowaniem zasobami środowiska, wspieraniem ochrony krajobrazu oraz

podejmowaniem współpracy w ramach ochrony i zapewnienia bezpieczeństwa ekologicznego. W analizowanych dokumentach szczególnie nacisk kładziony jest na:

- zwiększenie dostępności komunikacyjnej z poszanowaniem zasad ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju oraz zapewnienie spójności terytorialnej, społecznej i gospodarczej na poziomie regionalnym, krajowym i unijnym (poprzez m.in. rozwój sieci TEN-T, rozwój i modernizację sieci dróg i kolei o znaczeniu krajowym, regionalnym i lokalnym, rozwój portów morskich i lotniczych, a także terminali intermodalnych),
- ograniczenie emisji CO₂ i innych zanieczyszczeń,
- rozwój transportu multimodalnego,
- rozwój i integrację transportu publicznego (w tym m.in. rozwój centrów przesiadkowych, rozwój zbiorowego transportu kołowego i szynowego),
- zwiększenie wykorzystania paliw alternatywnych,
- poprawę bezpieczeństwa w transporcie, w szczególności w ruchu drogowym oraz zapewnienie bezpieczeństwa niechronionym użytkownikom ruchu drogowego,
- rozwój infrastruktury dla transportu rowerowego oraz UTO,
- ekologizację i cyfryzację transportu,
- podejmowanie działań na rzecz zarządzania infrastrukturą transportową w warunkach zmian klimatu oraz zapobieganie katastrofom i klęskom żywiołowym.

Działania przedstawione w projekcie Planu transportowego są zbieżne z celami dokumentów szczebla międzynarodowego, krajowego i regionalnego i mają na celu poprawę spójności terytorialnej, społecznej i gospodarczej, zwiększenie konkurencyjności regionu, jak również polepszenie jakości życia i bezpieczeństwa mieszkańców.

Ocena zgodności celów projektu Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego z dokumentami szczebla międzynarodowego, krajowego i regionalnego szczegółowo została zaprezentowana w Załączniku 1.

8. ANALIZA I OCENA PRZEWIDYWANYCH ZNACZĄCYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO SKUTKÓW REALIZACJI PROJEKTU PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO DO ROKU 2030 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2050)

Projekt Planu transportowego dla województwa warmińsko-mazurskiego w perspektywie do 2030 roku jest dokumentem strategicznym, w którym zidentyfikowane działania, poprzez realizację których będą osiągnięte cele strategiczne i szczegółowe Planu, nie są tożsame z konkretnymi projektami (inwestycjami). Projekt Planu transportowego wskazuje listę planowanych działań, nie precyzując ich lokalizacji (orientacyjny przebieg tras, w tym usytuowany w korytarzach transportowych oraz wariantowość przebiegu inwestycji) oraz konkretnych rozwiązań technicznych. Poziom szczegółowości niniejszej prognozy jest ściśle powiązany z poziomem szczegółowości projektu Planu transportowego.

Konkretne inwestycje podlegać będą dokładniejszej analizie na etapie procedury uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia. Obecnie, ze względu na brak konkretnych danych takich jak dokładna lokalizacja inwestycji, parametry techniczne, zastosowanej technologii, okresów prowadzenia robót, nie jest możliwe

dokonanie szczegółowej i wiarygodnej analizy oddziaływania na środowisko każdego działania.

Analiza i ocena wykonana w niniejszym opracowaniu odnosi się do rodzajów działań. Podziału działań zawartych w projekcie Planu transportowego na rodzaje dokonano na podstawie charakteru poszczególnych działań. Wykaz działań wraz z przypisanymi numerami porządkowymi oraz rodzajem działania znajduje się w Tabeli 3. W tabeli wyszczególnione zostały również numery celów szczegółowych, które realizują dane działanie.

Tabela 3 Wykaz działań z przypisanymi numerami porządkowymi oraz rodzajem działania

Nazwa działania	Nr działania	Nr celu szczegółowego, który realizuje działanie	Rodzaj działania
Budowa drogi ekspresowej S16 na odcinku Olsztyn (węzeł Olsztyn Wschód) – Biskupiec /dobudowa drugiej jezdni/	1	1.1, 2.1, 4.1, 6.1	<i>budowa drogi</i>
Budowa drogi ekspresowej S16 na odcinku Mrągowo (obwodnica Mrągowo) – Elk – granica województwa podlaskiego	2	1.1, 2.1, 4.1, 4.3, 6.1, 7.1	<i>budowa drogi</i>
Budowa drogi ekspresowej S5 na odcinku Grudziądz – Ostróda	3	1.1, 2.1, 4.3, 6.1, 7.1	<i>budowa drogi</i>
Rozbudowa drogi krajowej nr 53 na odcinku Olsztyn (węzeł Olsztyn Pieczewo) – Szczytno (obwodnica Szczytna)	4	1.1, 2.5, 4.1, 4.3, 7.1	<i>rozbudowa/przebudowa drogi</i>
Rozbudowa drogi krajowej nr 57 na odcinku Szczytno (obwodnica Szczytna) – Szymany lub alternatywnie: budowa połączenia na trasie Tylkowo – Szymany	5	2.5	<i>rozbudowa/przebudowa drogi lub budowa drogi</i>
Rozbudowa drogi krajowej nr 51 na odcinku Olsztyn (węzeł planowanej północnej obwodnicy Olsztyna) – Bartoszyce	6	2.3, 4.1	<i>rozbudowa/przebudowa drogi</i>
Budowa obwodnicy Olsztyna i Dywit wraz z dojazdami do niej	7	1.1, 2.1, 2.3, 4.1, 6.1, 7.1	<i>budowa drogi (obwodnica)</i>
Budowa obwodnicy Szczytna	8	2.5, 4.3, 6.1, 7.1	<i>budowa drogi (obwodnica)</i>
Budowa obwodnicy Pisz	9	6.1, 7.1	<i>budowa drogi (obwodnica)</i>
Budowa obwodnicy Dobrego Miasta	10	2.3, 6.1, 7.1	<i>budowa drogi (obwodnica)</i>
Budowa obwodnicy Bartoszyce	11	2.3, 6.1, 7.1	<i>budowa drogi (obwodnica)</i>
Budowa obwodnicy Lidzbarka Warmińskiego	12	2.3, 6.1, 7.1	<i>budowa drogi (obwodnica)</i>
Budowa obwodnicy Gąsek	13	2.3, 6.1, 7.1	<i>budowa drogi (obwodnica)</i>
Rozbudowa drogi krajowej nr 22	14	2.1, 4.1	<i>rozbudowa/przebudowa</i>

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego
województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

na odcinku Fiszewo - Elbląg			<i>drogi</i>
Rozbudowa drogi krajowej nr 65 na odcinkach: Kowale Oleckie – obwodnica Olecka, Gąski – Ełk, Nowa Wieś Ełcka – granica województwa podlaskiego	15	2.1, 2.3, 4.1	<i>rozbudowa/przebudowa drogi</i>
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 655 na odcinku Mazuchówka – Olecko /przedłużenie modernizowanych ciągów/	16	1.3, 3.1, 3.2	<i>rozbudowa/przebudowa drogi</i>
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 653 na odcinku Olecko – granica województwa podlaskiego /przedłużenie modernizowanych ciągów/	17	1.3, 3.1, 3.2	<i>rozbudowa/przebudowa drogi</i>
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 592 na odcinku Kętrzyn – Giżycko /przedłużenie modernizowanych ciągów/	18	1.3, 3.1, 3.2, 4.3	<i>rozbudowa/przebudowa drogi</i>
Budowa drogi wojewódzkiej stanowiącej obejście miejscowości Kętrzyn /w ciągu DW 592/	19	1.3, 3.1, 6.1, 7.1	<i>budowa drogi</i>
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 651 na odcinku Gołdap – Dubeninki	20	1.3, 2.3, 3.1, 3.2	<i>rozbudowa/przebudowa drogi</i>
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 651 na odcinku Dubeninki – granica województwa podlaskiego	21	1.3, 2.3, 3.1, 3.2	<i>rozbudowa/przebudowa drogi</i>
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku od ul. Dybowskiego na terenie m. Olsztyna do Węzła Olsztyn Południe	22	1.3, 3.1, 4.1	<i>rozbudowa/przebudowa drogi</i>
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 544 na odcinku Iłowo Osada – granica województwa mazowieckiego	23	1.3, 3.1, 3.2	<i>rozbudowa/przebudowa drogi</i>
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 656 na odcinku DK 63 – Ełk	24	1.3, 3.1	<i>rozbudowa/przebudowa drogi</i>
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 600 na odcinku Orzyny – Mrągowo	25	1.3, 3.1, 4.3	<i>rozbudowa/przebudowa drogi</i>
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 504 na odcinku Elbląg – Pogrodzie	26	1.3, 3.1, 4.1	<i>rozbudowa/przebudowa drogi</i>
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 519 na odcinku Zalewo – Małdyty	27	1.3, 3.1	<i>rozbudowa/przebudowa drogi</i>
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 507 na odcinku Pieniężno – Orneta /przedłużenie modernizowanych ciągów/	28	1.3	<i>rozbudowa/przebudowa drogi</i>
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 538 na odcinku Nowe Miasto Lubawskie – Nidzica	29	1.3, 3.1	<i>rozbudowa/przebudowa drogi</i>
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 613, 515 i 521 na odcinku Bronowo – Różnowo – Susz	30	1.3, 7.1	<i>rozbudowa/przebudowa drogi</i>
Budowa obwodnicy m. Nidzica w ciągu	31	1.3, 3.1, 6.1, 7.1	<i>budowa drogi</i>

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego
województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

drogi wojewódzkiej nr 545			(obwodnica)
Budowa obwodnicy m. Nidzica w ciągu drogi wojewódzkiej nr 604	32	1.3, 3.1, 6.1, 7.1	budowa drogi (obwodnica)
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku Morąg – Łukta: etap II odcinek Bramka - Florczaki	33	1.3, 3.1	rozbudowa/przebudowa drogi
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku granica województwa – Kwietniewo	34	1.3, 3.1, 3.2	rozbudowa/przebudowa drogi
Budowa bezkolizyjnego skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 536 z linią kolejową E65 w ciągu ul. Wyszyńskiego i Grunwaldzkiej w Iławie	35	1.3, 7.3	budowa/przebudowa infrastruktury drogowej
Budowa obwodnicy Młynar /dotyczy DW 505, 509/	36	1.3, 6.1, 7.1	budowa drogi (obwodnica)
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 590 na odcinku Biskupiec – Reszel – Korsze	37	1.3, 3.1, 3.2	rozbudowa/przebudowa drogi
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 594 na odcinku Reszel – Święta Lipka – Kętrzyn	38	1.3, 3.2	rozbudowa/przebudowa drogi
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 591 Mrągowo – Kętrzyn – Barciany – granica państwa	39	1.3, 2.3, 3.1, 3.2	rozbudowa/przebudowa drogi
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 642 na odcinku Sterławki Wielkie – Zielony Lasek	40	1.3, 3.1	rozbudowa/przebudowa drogi
Budowa obwodnicy Rynu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 642	41	1.3, 6.1, 7.1	budowa drogi (obwodnica)
Rozbudowa dróg wojewódzkich nr 500 i nr 503 w Elblągu	42	1.3, 3.1, 4.1	rozbudowa/przebudowa drogi
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 653 w Olecku	43	1.3, 3.1	rozbudowa/przebudowa drogi
Budowa wiaduktu kolejowego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 545 ul. Działdowska w m. Nidzica	44	1.3, 3.1, 7.3	budowa/przebudowa infrastruktury drogowej
Budowa drogi wojewódzkiej stanowiącej obejście miasta Morąga – Budowa południowo-zachodniej obwodnicy Morąga w ciągu drogi wojewódzkiej nr 527 etap I – od drogi wojewódzkiej nr 519 kierunek Małdyty do drogi wojewódzkiej nr 527 kierunek Olsztyn, etap II – od drogi wojewódzkiej nr 527 kierunek Pasłek do drogi wojewódzkiej nr 519 kierunek Małdyty)	45	1.3, 3.1, 6.1, 7.1	budowa drogi
Realizacja połączenia drogowego do lotniczego przejścia granicznego (Port Lotniczy Olsztyn – Mazury) i do terenów inwestycyjnych przylegających do lotniska regionalnego	46	2.5	budowa drogi
Realizacja połączenia drogowego do morskiego przejścia granicznego (port	47	2.4	rozbudowa/przebudowa drogi

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego
województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

morski w Elblągu) tj. przebudowa ul. Portowej (droga powiatowa nr 2081N) w Elblągu			
Przebudowa ulic w Olsztynie w ciągu istniejącej drogi krajowej nr 51, tj.: przebudowa al. Sybiraków wraz z pętlą autobusową Jakubowo oraz przebudowa wiaduktu Powstańców Węgierskich w ciągu ul. Limanowskiego	48	4.1, 5.2	<i>rozbudowa/przebudowa drogi</i>
Realizacja połączeń drogowych poprawiających dostępność i spójność komunikacyjną subregionu EGO.	49	3.2	<i>rozbudowa/przebudowa drogi</i>
Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 527 w Olsztynie na odcinku od granicy miasta do wiaduktu kolejowego w ciągu ul. Bałtyckiej	50	3.1, 4.1	<i>budowa drogi</i>
Modernizacja linii kolejowej nr 353 Olsztyn – Korsze	51	1.2, 2.2., 2.3	<i>modernizacja linii kolejowej</i>
Modernizacja linii kolejowej nr 38 Korsze – Elk wraz z elektryfikacją	52	1.2, 2.2., 2.3	<i>modernizacja linii kolejowej</i>
Prace na linii kolejowej E75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (w granicach województwa dotyczy odcinka: granica województwa podlaskiego – Elk – Olecko – granica województwa podlaskiego)	53	1.2, 2.2	<i>modernizacja linii kolejowej budowa linii kolejowej</i>
Budowa linii kolejowej Giżycko – Orzysz – Pisz – granica województwa podlaskiego	54	1.2, 2.2, 2.7	<i>budowa linii kolejowej</i>
Rewitalizacja linii kolejowej nr 41 Gołdap – Olecko /odtworzenie do parametrów konstrukcyjnych/	55	1.2, 5.1	<i>odbudowa linii kolejowej</i>
Rewitalizacja linii kolejowej nr 35 granica województwa mazowieckiego – Szymany (odtworzenie do parametrów konstrukcyjnych)	56	1.2, 2.2., 2.5, 5.1	<i>odbudowa linii kolejowej</i>
Rewitalizacja linii kolejowej nr 223 Czerwonka – Orzysz /odtworzenie do parametrów konstrukcyjnych/	57	1.2, 2.7, 5.1	<i>odbudowa linii kolejowej</i>
Modernizacja połączenia kolejowego Gutkowo – Bogaczewo – Elbląg – Frombork – Braniewo (dotyczy linii kolejowych nr 220, 204, 254)	58	1.2, 2.3, 5.1	<i>modernizacja linii kolejowej odbudowa linii kolejowej</i>
Rewitalizacja linii kolejowej nr 221 Pieniężno – Braniewo /odtworzenie do parametrów konstrukcyjnych/	59	1.2, 2.3, 5.1	<i>odbudowa linii kolejowej</i>
Budowa linii kolejowej Dobrze Miasto – Bartoszyce	60	1.2, 5.1	<i>budowa linii kolejowej</i>
Rewitalizacja linii kolejowej nr 208 na odcinku Działdowo – Brodnica /odtworzenie do parametrów konstrukcyjnych/	61	1.2, 5.1	<i>odbudowa linii kolejowej</i>
Budowa dworca kolejowego Olsztyn Główny	62	2.6, 5.1, 5.3, 6.5	<i>budowa/modernizacja dworca/ przystanku/</i>

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego
województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

			<i>peronu</i>
Budowa lub modernizacja przystanków i peronów kolejowych, w tym m.in.: Nikielkowo, Wietrzychowo, Kolno, Łankiejmy, Pasłek, Działdowo	63	2.6, 5.1, 5.3	<i>budowa/modernizacja dworca/ przystanku/ peronu</i>
Budowa terminalu intermodalnego sieci TEN-T w Elku i/lub w Braniewie	64	2.6	<i>budowa obiektu</i>
Rozbudowa / modernizacja portu morskiego w Elblągu	65	2.4, 2.7, 7.4	<i>rozbudowa/ modernizacja obiektu</i>
Poprawa bezpieczeństwa i ochrona ruchu lotniczego w Porcie Lotniczym Olsztyn-Mazury w ramach inwestycji pn. CAWOK – Zdalna wieża AFIS.	66	2.5, 7.4	<i>rozbudowa/ modernizacja obiektu</i>
Realizacja działań mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym poprawiającego bezpieczeństwo niechronionych użytkowników ruchu drogowego, m.in.: dostosowanie przejść dla pieszych do osób niepełnosprawnych i/lub starszych, budowa zatok autobusowych wraz z dojściem, budowa wysp spowalniających	67	7.2, 7.3	<i>budowa/przebudowa infrastruktury drogowej</i>
Realizacja przedsięwzięć służących integracji różnych form transportu /w tym: węzły przesiadkowe, systemy bike-sharing, rozbudowa parkingów, ciągów rowerowych i pieszo-rowerowych, uzupełnienie luk w infrastrukturze dla niezmotoryzowanych/	68	3.3, 3.4, 3.5, 6.2, 6.5, 7.2	<i>budowa/przebudowa infrastruktury drogowej, działania organizacyjno-instytucjonalne</i>
Zakup lub modernizacja taboru dla transportu publicznego	69	3.3, 3.4, 5.2, 6.4, 6.5	<i>działania organizacyjno-instytucjonalne</i>
Cyfryzacja transportu w zakresie systemów zarządzania ruchem w transporcie kołowym i szynowym, w tym w transporcie publicznym (m.in. elektroniczne formy gromadzenia i udostępnianie danych o infrastrukturze przystankowej, ofercie przewozowej i przewoźnikach)	70	3.4, 4.2, 6.3	<i>działania organizacyjno-instytucjonalne</i>
Rozwój infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego /w tym pieszego, rowerowego i UTO/ (dotyczy m.in. kompleksowej budowy sieci dróg rowerowych na terenie województwa i dróg rowerowych wysokiej jakości doprowadzających do wybranych miast)	71	2.7, 3.3, 3.4, 3.5, 4.2, 6.2, 7.2	<i>budowa/przebudowa infrastruktury drogowej</i>
Rozbudowa infrastruktury rowerowej wzdłuż dróg wojewódzkich w zakresie poprawy bezpieczeństwa, separacji ruchu i polepszenia oferty komunikacyjnej także dla osób niezmotoryzowanych	72	1.3, 2.7, 3.5, 5.3, 6.2, 7.2	<i>budowa/przebudowa infrastruktury drogowej</i>

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego
województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

Realizacja systemów dróg rowerowych w miejskich obszarach funkcjonalnych, jako alternatywa komunikacyjna wobec transportu spalinowego	73	3.5, 4.1, 5.3, 6.2, 6.5, 7.2	<i>budowa/przebudowa infrastruktury drogowej</i>
Rozwój infrastruktury w celu świadczenia usług transportu publicznego (w szczególności na obszarach zmarginalizowanych i w miastach tracących funkcje społeczno-gospodarcze); dotyczy m.in. infrastruktury przystankowej wraz z dojazdami do niej/z uwzględnieniem bezpieczeństwa ruchu i potrzeb osób z ograniczoną mobilnością/, rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej i funkcjonalnej podsystemów transportowych oraz wspierania i upowszechniania działań w zakresie zarządzania mobilnością i zwiększania udziału komunikacji publicznej w transporcie osób	74	3.3, 3.4, 4.2	<i>budowa/przebudowa infrastruktury drogowej</i>
Działania na rzecz zarządzania infrastrukturą transportową w warunkach zmian klimatu oraz zapobiegania i ograniczania skutkom katastrof (systemy monitorowania, ostrzegania i reagowania)	75	6.6	<i>działania organizacyjno-instytucjonalne</i>
Zastosowanie, w procesie planowania i budowy infrastruktury komunikacyjnej, nowoczesnych rozwiązań technologicznych dostosowanych do potrzeb zmian klimatu	76	6.6	<i>działania organizacyjno-instytucjonalne</i>
Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 609 na odcinku Mikołajki – Ukta	77	1.3, 3.1	<i>rozbudowa/przebudowa drogi</i>

Przedmiotem oceny był rodzaj oraz typ przewidywanych oddziaływań poszczególnych rodzajów działań na poszczególne komponenty środowiska. Ocenie zostały poddane: bioróżnorodność, rośliny, zwierzęta, wody powierzchniowe i podziemne, klimat, powietrze atmosferyczne, powierzchnia ziemi i gleby, krajobraz, zdrowie i jakość życia ludzi, zabytki i dobra materialne.

Wyróżniono następujące rodzaje oddziaływań na poszczególne komponenty środowiska:

	oddziaływania potencjalnie pozytywne
	oddziaływania potencjalnie negatywne
	oddziaływania neutralne
	oddziaływania niejednoznaczne (zarówno pozytywne, jak i negatywne; pozytywne i neutralne; negatywne i neutralne)

Oddziaływanie pozytywne – oddziaływanie uważane za powodujące poprawę w stosunku do sytuacji wyjściowej.

Oddziaływanie negatywne - oddziaływanie uważane za powodujące niekorzystną zmianę w stosunku do sytuacji wyjściowej.

Oddziaływanie neutralne - oddziaływanie niepowodujące ani poprawy ani pogorszenia w stosunku do stanu wyjściowego.

Określono również typ oddziaływania, w tym:

B – bezpośrednie

P – pośrednie

W – wtórne

0 – brak oddziaływania

Oddziaływanie bezpośrednie (B) - oddziaływanie wynikające z bezpośredniej interakcji między planowanym działaniem a danym komponentem środowiska przyrodniczego.

Oddziaływanie pośrednie (P) – oddziaływanie wynikające z innych działań mających miejsce w związku z projektem.

Oddziaływanie wtórne (W) – oddziaływanie wynikające z oddziaływań bezpośrednich lub pośrednich, będące skutkiem późniejszych interakcji ze środowiskiem.

W ramach niniejszej prognozy nie wykonywano szczegółowych badań w terenie, a ocena wykonana została w oparciu o dostępne dane oraz wiedzę i doświadczenie jej autorów.

W ocenie przyjęto założenie, że realizacja zapisów projektu Planu transportowego będzie przebiegała z wykorzystaniem najlepszych dostępnych technologii, minimalizując tym samym stopień negatywnego oddziaływania na środowisko.

Ocena wpływu realizacji poszczególnych rodzajów działań na komponenty środowiska przyrodniczego została przedstawiona metodą macierzy. Na podstawie macierzy ocen dokonano opisu wpływu na środowisko typów działań.

Analiza oddziaływania rodzajów działań na komponenty środowiska została przedstawiona w Tabeli 4.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

Tabela 4 Analiza oddziaływań na komponenty środowiska przyrodniczego

Lp.	Rodzaj działania	Nr działania	Komponenty środowiska poddane oddziaływaniu						
			Różnorodność biologiczna (rośliny, zwierzęta)	Klimat, powietrze atmosferyczne	Wody podziemne i powierzchniowe	Powierzchnia ziemi i gleby	Krajobraz	Zdrowie i jakość życia ludzi	Zabytki i dobra materialne
1	Budowa drogi	1, 2, 3, 19, 45,46, 50	B, W	P	B,W	B,W	B	B,W	B,W
2	Budowa obwodnic	7, 8, 9, 10, 11, 12,13, 31, 32, 36, 41	B, W	P	B,W	B,W	B	B,W	B, W
3	Rozbudowa/przebudowa drogi	4, 5, 6, 14, 15, 16, 17,18, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 33, 34,37, 38, 39, 40, 42, 43, 47, 48, 49, 77	B, W	P	B,W	B,W	B	B,W	B,W
4	Budowa/odbudowa/modernizacja Linii kolejowej oraz/lub towarzyszących obiektów budowlanych (tj. peron, dworzec)	51, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63	B, W	P	B,W	B,W	B	B,W	B, W
5	Budowa/przebudowa infrastruktury drogowej	35, 44, 67, 68, 71, 72, 73, 74	B, W	P	B,W	B,W	B	B,W	B, W
6	Budowa terminalu intermodalnego sieci TEN-T	64	B, W	P	B,W	B	B	B,W	B, W
7	Rozbudowa/modernizacja portu morskiego	65	B	P	B	B	0	B,W	0
8	Poprawa bezpieczeństwa i ochrona ruchu lotniczego	66	0	0	0	0	0	B	0
9	Działania organizacyjno-instytucyjne	68, 69, 70, 75, 76	W	W	W	W	0	W	W

8.1. ODDZIAŁYWANIE NA RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNĄ, FLORE I FAUNĘ

Presja na różnorodność biologiczną, w tym rośliny i zwierzęta będzie występowała zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji inwestycji transportowych, będzie ona determinowana głównie przez lokalizację inwestycji oraz wielkość zajmowanej przez nią powierzchni. Największą ingerencją w środowisko będą cechować się działania związane z realizacją nowych inwestycji, w tym związanych z budową dróg i kolei po nowym śladzie oraz rozbudowie dróg czy budowie nowych obiektów infrastrukturalnych związanych z komunikacją transportową, w tym szczególnie inwestycji wielkoprzestrzennych, realizowanych na terenach otwartych.

Negatywne oddziaływania związane będą szczególnie z fragmentacją siedlisk, bezpośrednim zniszczeniem siedlisk bądź ich części, zajmowaniem stanowisk flory i fauny, usuwaniem roślinności, w tym drzew i krzewów, a zatem i istotnych miejsc bytowania fauny, w tym przede wszystkim owadów, nietoperzy i ptaków, a także tworzeniem barier w przemieszczaniu się zwierząt. Fragmentacja oceniana jest jako jeden z głównych czynników utraty różnorodności biologicznej. Przecięcie przez inwestycje liniowe korytarzy ekologicznych, stanowiących dotychczasowe szlaki migracyjne zwierząt, spowoduje ograniczenie drożności korytarzy i powstanie tzw. efektu bariery, negatywnie oddziałującego na populacje zwierząt.

Realizacja inwestycji liniowych niesie za sobą ryzyko wzrostu śmiertelności zwierząt w wyniku kolizji z pojazdami czy pociągami. Ryzyko to jest skorelowane z prędkością poruszania się pojazdów bądź pociągów oraz wariantem lokalizacyjnym inwestycji w odniesieniu do ilości zwierząt występujących w danej przestrzeni – w przypadku inwestycji liniowych przebiegających przez tereny leśne prawdopodobieństwo kolizji jest największe.

Istotne oddziaływania na faunę i florę, szczególnie na kondycję gatunków, będzie miała również emisja zanieczyszczeń do powietrza, która wystąpi zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji inwestycji transportowych. Na etapie realizacji będzie związana głównie z pracą maszyn i urządzeń budowlanych, będą to oddziaływania bezpośrednio i krótkoterminowe, które ustąpią w raz z zakończeniem robót budowlanych. Na etapie eksploatacji będą to oddziaływania bezpośrednio i długoterminowe, związane z emisją zanieczyszczeń z pojazdów będących użytkownikiem dróg.

Dodatkowo emisja hałasu, z maszyn i urządzeń budowlanych na etapie realizacji oraz poruszających się po ciągach komunikacyjnych pojazdów i pociągów, prowadzić może do płoszenia zwierząt.

Transport przyczynia się również do wzrostu zanieczyszczenia światłem w nocy, co zaburza dobowy rytm życia roślin i zwierząt oraz utrudnia nocnym zwierzętom orientację w terenie i polowanie.

Istotne są działania zmniejszające ryzyko kolizji zwierząt z poruszającymi się po drogach pojazdami czy pociągami po torowisku (ogrodzenia, przejścia dla zwierząt). Działania związane z modernizacją dróg czy torowisk uwzględniające zmniejszenie kolizyjności będą pozytywnie oddziaływać na faunę, poprzez zmniejszenie śmiertelności zwierząt w wyniku kolizji drogowych czy kolejowych.

Oddziaływania pozytywne będą związane z wszelkimi działaniami przyczyniającymi się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz ograniczenia emisji hałasu, co długoterminowo wtórnie (emisja zanieczyszczenia) bądź bezpośrednio (emisja hałasu) wpłynie na warunki rozwoju i bytowania zwierząt. Dotyczy to działań takich typów jak:

- rozbudowa/przebudowa infrastruktury drogowej obejmująca zmianę parametrów istniejącej drogi w celu polepszenia jej jakości. Poprawa stanu nawierzchni dróg,

wpływie na zmniejszenie emisji hałasu do środowiska. Modernizacja dróg wpłynie korzystnie na usprawnienie ruchu drogowego i ograniczanie zatorów, a w związku z tym ograniczenie emisji zanieczyszczeń do powietrza z pojazdów,

- budowa/odbudowa/modernizacja linii kolejowych – transport kolejowy w porównaniu z drogowym generuje mniej zanieczyszczeń powietrza,
- budowa/przebudowa infrastruktury drogowej obejmująca rozwój infrastruktury rowerowej przyczyni się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza (zamiana środków transportu z pojazdów spalinowych na rowery).

8.2. ODDZIAŁYWANIE NA POWIETRZE I KLIMAT

Realizacja działań projektu Planu transportowego będzie miała wpływ na powietrze i klimat. Zmiany będą zarówno potencjalnie pozytywne jak i potencjalnie negatywne.

Projekty drogowe z jednej strony podnoszą sprawność transportu drogowego, czyli przyczyniają się do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych, ale z drugiej strony wpływają na podniesienie atrakcyjności transportu drogowego, co może przyczynić się do zwiększenia ruchu i tym samym zwiększenia emisji zanieczyszczeń.

Budowa oraz rozbudowa dróg wpłynie na zwiększenie atrakcyjności transportu samochodowego, co potencjalnie negatywnie może oddziaływać na zanieczyszczenie powietrza (wzrost emisji gazów cieplarnianych) ze środków transportu drogowego. Przy czym zwiększenie przepustowości dróg spowoduje upłynnienie ruchu samochodowego, co korzystnie wpłynie na zmniejszenie emisji spalin.

Realizacja inwestycji drogowych, w tym budowa dróg oraz ich przebudowa i modernizacja, z zastosowaniem nowoczesnych i prośrodowiskowych technologii takich jak zastosowanie ulepszonej, bezpylnej nawierzchni będzie sprzyjała redukcji emisji szkodliwych substancji. Przewaga korzystnego wpływu na jakość powietrza będzie związana z realizacją inwestycji prowadzących do wyprowadzenia ruchu kołowego poza obszar zurbanizowany (obwodnice). Wyprowadzenie ruchu z centrów miast i miejscowości spowoduje polepszenie jakości powietrza w tych miejscach, przyczyniając się do poprawy komfortu życia mieszkańców. Rozbudowa układu drogowego przeniesie część natężenia ruchu na nowe trasy. Niemniej jednak zastosowanie, wspomniane powyżej, nowoczesnych technologii realizacji dróg, rozdzielanie ruchu tranzytowego od lokalnego doprowadzi do zmniejszenia i rozproszenia emisji, w wyniku której jej negatywny wpływ na powietrze zostanie ograniczony.

Pozytywne oddziaływania będą widoczne również w efekcie realizacji takich działań jak: rozbudowa, modernizacja, rewitalizacja linii kolejowych oraz rozwój infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego (rowerowego, pieszego), jako alternatywa komunikacyjna wobec transportu spalinowego. W związku z modernizacją taboru dla transportu publicznego, a także realizacją przedsięwzięć służących integracji różnych form transportu nastąpi zwiększenie zainteresowania transportem publicznym (zbiorowym) i zachęci mieszkańców do rezygnacji z indywidualnego transportu, co w konsekwencji wpłynie na polepszenie się stanu powietrza.

Pozytywny wpływ, choć pośredni, będą miały także działania z zakresu zastosowania w procesie planowania i budowy infrastruktury komunikacyjnej, nowoczesnych rozwiązań technologicznych dostosowanych do potrzeb zmian klimatu.

Realizacja działań, na etapie budowy, przebudowy, modernizacji może potencjalnie negatywnie oddziaływać na powietrze, przy czym będą to oddziaływania krótkotrwałe. Zagrożenia pochodzące z zaplecza budowy mogą zostać wyeliminowane dzięki

odpowiedniej organizacji placu budowy oraz utrzymania odpowiedniego stanu technicznego znajdujących się na nim maszyn.

Z uwagi na prognozowane megatrendy związane z rozwojem elektromobilności oraz postępowaniem technologicznym w stosowaniu paliw alternatywnych, jak np. wodór, spodziewać się należy stopniowej i stałej redukcji emisji w perspektywie obowiązywania Planu transportowego⁹¹.

Ograniczenie emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu, w tym gazów cieplarnianych pośrednio pozytywnie wpłynie na klimat. Transport jest odpowiedzialny za znaczną część emisji gazów cieplarnianych i w znaczącym stopniu przyczynia się do zmian klimatu.

8.3. ODDZIAŁYWANIE NA KLIMAT AKUSTYCZNY

Hałas drogowy jest jednym z głównych problemów w ochronie środowiska. Generowany jest przede wszystkim przez silnik oraz układ napędowy pojazdu, oddziaływanie opon z nawierzchnią drogową, opory aerodynamiczne wytwarzane przez krawędzie pojazdu, a także w wyniku uderzania o siebie poszczególnych elementów pojazdu bądź ładunku⁹². Poziom hałas drogowy zależy głównie od: parametrów i warunków ruchu drogowego, prędkości pojazdów, charakterystyki nawierzchni drogowej, geometrii i przekroju poprzecznego drogi oraz ukształtowania otaczającego terenu⁹³.

Potencjalne niekorzystne oddziaływania na klimat akustyczny związane będą głównie z eksploatacją nowopowstałych dróg oraz linii kolejowych, jako nowego źródła hałasu komunikacyjnego. Realizacja takich działań jak budowa terminalu intermodalnego, węzłów przesiadkowych, przystanków i peronów kolejowych itp. będą stanowiły nowe punktowe ogniska uciążliwości akustycznych. Działania związane z rozbudową czy przebudową dróg mogą wpłynąć na wzrost natężenia ruchu, co przekłada się na wzrost emisji hałasu.

Oddziaływania związane z eksploatacją dróg czy trakcji kolejowych oraz związanej z nimi infrastruktury będą miały charakter stały i długoterminowy.

Natomiast potencjalne negatywne oddziaływania związane z etapem realizacji inwestycji drogowych oraz kolejowych będą miały wymiar chwilowy, krótkoterminowy związany z uciążliwościami akustycznymi wynikającymi z robót budowlanych.

Przy czym przewidziane w projekcie Planu transportowego nowe odcinki dróg, szczególnie stanowiące składową obwodnic, będą miały również pozytywny wpływ na klimat akustycznych miejscowości dla których realizowane będą obwodnice. Poprzez realizację obwodnic ruch drogowy, w tym szczególnie tranzytowy pojazdów ciężkich, zostanie wyprowadzony poza rejon zwartej zabudowy miejscowości, co wpłynie na znaczne zmniejszenie uciążliwości akustycznych.

Realizacja działań z zakresu przebudowy, rozbudowy czy budowy ciągów komunikacyjnych, zarówno drogowych jak i kolejowych, poprzez zastosowanie na etapie budowy działań minimalizujących uciążliwości akustyczne, przyczyni się do poprawy jakości klimatu akustycznego. Oprócz wdrożenia rozwiązań technicznych, takich jak odpowiedni rodzaj nawierzchni czy zieleń izolacyjna bądź ekrany akustyczne, nastąpi wzrost płynności ruchu, co również zmniejszy uciążliwości związane z hałasem drogowym.

⁹¹ Projekt Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.), Ekoverit Łukasz Szkudlarek, Wrocław 2022.

⁹² Pałęga M., 2018, Emisja hałasu drogowego w Polsce – analiza wyników pomiaru.

⁹³ Gierasimiuk P., Motylewicz M.: Hałas w otoczeniu dróg i ulic – problemy oceny i działania ochronne.

Realizacja działań zwiększających dostępność transportu publicznego, w tym zakup lub modernizacja taboru dla transportu publicznego oraz rozwój infrastruktury dla niezmotoryzowanych, w tym ścieżek rowerowych wpłynie na zmniejszenie natężenia ruchu drogowego, co będzie wspierać poprawę jakości klimatu akustycznego.

8.4. ODDZIAŁYWANIE NA WODY

Potencjalne oddziaływania na środowisko wodne będą wynikały z realizacji inwestycji z każdej gałęzi transportu (drogowy, kolejowy, lotniczy i wodny).

Presja na środowisko wodne będzie występowała zarówno na etapie realizacji, jak i na etapie eksploatacji inwestycji, a czas trwania i rodzaj oddziaływań będzie zależny od wielu czynników, w tym rodzaju inwestycji transportowej, stanu środowiska przyrodniczego, warunków geologiczno-hydrologicznych, topografii terenu itp.

Na etapie realizacji inwestycji transportowych potencjalne negatywne oddziaływania będą miały charakter na ogół bezpośredni i krótkoterminowy. Związane będą z awariami sprzętu budowlanego, w tym ewentualnym wyciekami paliw i płynów eksploatacyjnych, które prowadzić mogą do zanieczyszczenia zarówno wód powierzchniowych, jak i podziemnych. Z pracą maszyn i sprzętów budowlanych wiązać się będzie lokalny wzrost zapylenia, emisji spalin, olejów czy paliw, które mogą zanieczyszczać okoliczne środowisko gruntowo-wodne. Poza tym realizacje wykopów oraz prac odwodnieniowych terenu mogą powodować lokalne zmiany zwierciadła wód podziemnych, a także wpływać na parametry biologiczne oraz fizykochemiczne wód.

Istotny wpływ na środowisko wodne będą miały działania związane z koniecznością prac w strefie brzegowej cieków czy zbiorników wodnych w związku z potencjalnym wpływem tych prac na warunki morfologiczne oraz abiotyczne strefy przybrzeżnej, jak również jakość wód cieków czy akwenu.

Na etapie eksploatacji inwestycji transportowych potencjalne negatywne oddziaływania będą miały na ogół charakter długoterminowy zarówno pośredni jak i bezpośredni. W związku uszczelnieniem nawierzchni czy zmianą ukształtowania terenu może wystąpić zmiana stosunków wodnych. Uszczelnienie podłoża wpływa również na zwiększenie spływów powierzchniowych z terenów utwardzonych, które mogą nieść zanieczyszczenia obniżając jakość wód znajdujących się w zasięgu pasm transportowych. Ruch samochodowy przyczynia się do emisji zanieczyszczeń, w tym m.in. węglowodorów ropopochodnych, które przedostają się do środowiska gruntowo-wodnego wpływając na jakość wód powierzchniowych i podziemnych. Zabiegi związane z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu samochodowego na drogach w warunkach zimowych poprzez stosowanie soli drogowych również mogą przyczyniać się do zanieczyszczenia wód poprzez spływ powierzchniowy związków soli. Do zanieczyszczenia wód mogą prowadzić także sytuacje awaryjne związane z wyciekami paliw i innych substancji (wypadki komunikacyjne, w tym również pojazdów czy pociągów przewożących substancje niebezpieczne czy toksyczne).

Potencjalnym źródłem zanieczyszczeń wód mogą być również obiekty towarzyszące, takie jak stacje paliw, miejsca obsługi podróżnych itp.

Ochronie jakości wód powierzchniowych przysługują się wszelkie działania związane z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego, realizowane w celu zapobiegania powstawaniu kolizji, wypadków i innych zagrożeń związanych z ruchem pojazdów.

Budowy obwodnic miast pozytywnie długoterminowo, wtórnie i bezpośrednio przełożą się na lokalne obniżenie uciążliwości i presji na środowisko, na skutek zmniejszenia ruchu

pojazdów silnikowych wjeżdżających i poruszających się po drogach w obszarach zurbanizowanych. Upłynnienie ruchu i ograniczenie zatorów drogowych przyczyni się do redukcji ilości spalanej paliwa i emisji z tym związanych, a tym samym zmniejszy się ilość zanieczyszczeń, które deponowane są w wodach powierzchniowych i glebie.

Podniesienie atrakcyjności, w tym przede wszystkim dostępności transportu publicznego, w tym infrastruktury kolejowej wpłynie na zmianę nawyków, postaw i zachowań transportowych oraz wzmocnienie bezpieczeństwa transportu zbiorowego, ograniczając emisję zanieczyszczeń mogących przedostać się do wód.

Nie przewiduje się ryzyka negatywnego oddziaływania na cele środowiskowe jednolitych części wód powierzchniowych oraz podziemnych określonych w Planach gospodarowania wodami. Jako cele środowiskowe określono utrzymanie bądź osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego i chemicznego dla wód powierzchniowych oraz dobrego stanu chemicznego i ilościowego dla wód podziemnych. Potencjalny negatywny wpływ realizacji postanowień projektu Planu transportowego będzie głównie lokalny, o małej intensywności oraz na ogół możliwy do minimalizacji.

8.5. ODDZIAŁYWANIE NA KRAJOBRAZ

Realizacja działań projektu Planu transportowego będzie miała wpływ na zmiany w krajobrazie. Zmiany w fizjonomii krajobrazu będą zarówno potencjalnie pozytywne, jak i potencjalnie negatywne. Charakter oddziaływania będzie w dużym stopniu uzależniony od skali inwestycji, jej wariantu lokalizacyjnego czy zastosowanej technologii, a także postrzegania zmienionego krajobrazu przez człowieka.

Inwestycje infrastrukturalne stanowią trwały element w przestrzeni i tym samym wpływają na walory wizualne krajobrazu. Wpływ inwestycji na walory krajobrazowe terenów otwartych jest na ogół niekorzystny. Największa ingerencja w krajobraz będzie dotyczyła działań związanych z budową dróg i kolei po nowym śladzie oraz rozbudowie dróg czy budowie nowych obiektów infrastrukturalnych związanych z komunikacją transportową, w tym szczególnie inwestycji wielkoprzestrzennych, realizowanych na terenach otwartych. Istotne jest oddziaływanie działań, których realizacja będzie wiązała się z powstaniem nowych dominant w krajobrazie (np. węzły komunikacyjne), co będzie miało wpływ na zaburzenie harmonijności krajobrazu.

Zmiany krajobrazu, związane z realizacją infrastruktury transportowej, w przestrzeni zurbanizowanej na ogół będą postrzegane jako zmiany korzystne – uporządkowujące i ulepszające przestrzeń.

Oddziaływania na etapie funkcjonowania inwestycji transportowych będą miały na ogół charakter bezpośredni i długoterminowy.

Niewątpliwie zarówno w przestrzeni otwartej jak i zurbanizowanej na etapie realizacji (budowy) inwestycji transportowych wpływ na krajobraz będzie potencjalnie negatywny, wiązać się będzie z prowadzonymi robotami budowlanymi i zajęciem terenu przez budowę i jej zaplecze, a także ze zmianą ukształtowania terenu wpływającą na odbiór krajobrazu, zaburzenie tła krajobrazowego oraz harmonijności terenu. Będą to oddziaływania głównie o charakterze bezpośrednim, na ogół krótkoterminowe, których oddziaływanie zakończy się wraz z końcem robót budowlanych. Jednakże niektóre przekształcenia powierzchni spowodują trwałą zmianę rzeźby terenu, a tym samym zmianę fizjonomii krajobrazu.

Zmiany w krajobrazie związane z realizacją inwestycji transportowych będą miały na ogół charakter nieodwracalny, stąd istotne jest takie projektowanie infrastruktury, aby możliwie w jak największym stopniu ochronić istniejące walory krajobrazowe.

8.6. ODDZIAŁYWANIE NA GLEBY, POWIERZCHNIĘ ZIEMI I ZASOBY NATURALNE

Oddziaływanie człowieka na powierzchnię ziemi poprzez zmianę jej zagospodarowania jest zjawiskiem powszechnym i wielowymiarowym, które często powoduje przekształcenie jej struktury. W wyniku tego dochodzi do jej degradacji fizycznej. Wiąże się to ze zmianą struktury gruntów, erozją oraz przekształcaniem sposobu użytkowania gruntów rolnych i leśnych w tereny zurbanizowane. Drugą formą degradacji powierzchni ziemi jest chemiczna wynika z zakwaszania gleb, ich zasolenia oraz kumulacji substancji zanieczyszczających⁹⁴.

Inwestycje transportowe będą potencjalnie negatywnie oddziaływać na powierzchnię ziemi i gleby już na etapie przygotowania do budowy i prac budowlanych, w trakcie których będzie następowała zmiana ukształtowania powierzchni terenu oraz przekształcenia w strukturze gleby. Czasowo lub trwale nastąpią antropogeniczne przekształcenia powierzchni ziemi. Część zmian ustąpi po zakończeniu robót budowlanych – dotyczy to głównie miejsc związanych z zapleczem budowlanym. Trwałe zmiany wystąpią w miejscach realizacji infrastruktury i obiektów infrastruktury transportowej wymagających utwardzenia podłoża, a tym samym trwałego wyłączenia pewnej powierzchni.

Infrastruktura drogowa jest istotnym czynnikiem zmniejszającym areal ziemi. Każdy kilometr autostrady zajmuje powierzchnię 6-7 ha, a drogi ekspresowej 4-5 ha. Infrastruktura towarzysząca (miejsca obsługi podróżnych, parkingi, stacje benzynowe itp.) oraz węzły drogowe mogą zajmować dodatkowo kilkadziesiąt hektarów.

Eksploatacja sieci transportowej powoduje zanieczyszczanie gleb znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie ruchliwych dróg. Zanieczyszczenia gazowe i pyłowe sprzyjają stopniowej degradacji gleb i szaty roślinnej w pasie ok. 500 m od drogi, a zdecydowanie szkodliwe oddziaływanie dotyczy pasa o szerokości do 150 m. Należy mieć na uwadze, że roślinność w pasie do 50 m od drogi może być tak silnie zanieczyszczona, że nie będzie się nadawać nawet dla celów wypasu zwierząt⁹⁵. W wyniku uszczelnienia nawierzchni czy zmian ukształtowania może nastąpić zmiana stosunków wodnych.

Największa ingerencja w powierzchnie ziemi będzie dotyczyła działań związanych z budową dróg i kolei po nowym śladzie oraz rozbudowie dróg czy budowie nowych obiektów infrastrukturalnych związanych z komunikacją transportową, w tym szczególnie inwestycji wieloprzestrzennych, realizowanych na terenach otwartych. Mniejszym oddziaływaniem będą odznaczały się działania w obszarze istniejących korytarzy drogowych i kolejowych, gdzie już występują antropogeniczne zmiany powierzchni ziemi oraz gleb.

Modernizacja istniejącej infrastruktury drogowej w perspektywie długookresowej może mieć pozytywne oddziaływania w związku z zastosowaniem nowoczesnych technologii, co warunkować będzie minimalizację wpływu zanieczyszczeń do gleby.

⁹⁴ Prognoza oddziaływania na środowisko Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, 2019, ATMOTERM S.A., Warszawa.

⁹⁵ Gronowicz J., 2004, Ochrona środowiska w transporcie lądowym, Wydawnictwo Instytutu Technologii Eksploatacji; Poznań-Radom.

Realizacja działań projektowanego Planu transportowego spowoduje wzrost zapotrzebowania na surowce potrzebne do realizacji inwestycji transportowych, co pociągnie za sobą rozwój lokalnych źwirowni. Szczególne niebezpieczeństwo dotyczy potencjalnych wpływów na obszary o wysokich walorach przyrodniczych, w tym obszary objęte ochroną przyrody.

8.7. ODDZIAŁYWANIA NA LUDZI, W TYM ZDROWIE

Realizacja celów projektu Planu transportowego będzie miała wpływ na ludzi, w tym ich zdrowie oraz jakość życia. Będą to zarówno oddziaływania potencjalnie pozytywne, jak i potencjalnie negatywne. Charakter oddziaływania będzie w dużym stopniu uzależniony od potencjalnego wpływu realizacji działań projektu Planu transportowego na poszczególne komponenty środowiska przyrodniczego, które istotnie wpływają na dobrostan człowieka. Mniejsza presja przyrodnicza wpływa wtórnie pozytywnie na ludzi. Natomiast, gdy rośnie presja na środowisko, występuje również negatywne oddziaływanie na człowieka.

Negatywne oddziaływania na ludzi wynikały będą głównie z fazą realizacji poszczególnych działań i związane będą z utrudnieniami w trakcie prowadzenia robót budowlanych, emisja hałasu i wibracji (praca sprzętu ciężkiego, ruch pojazdów), emisję zanieczyszczeń, w tym produktów spalania paliw w silnikach pojazdów związanych z procesem budowlanym (urządzenia/maszyny pracujące na potrzeby prowadzenia prac budowlanych, ruch pojazdów budowlanych, transportujących surowce i odpady) oraz pylenie materiałów sypkich (ziemia z wykopów, surowce sypkie).

Na etapie eksploatacji działań o charakterze inwestycyjnym potencjalne negatywne oddziaływania na ludzi związane będą przede wszystkim z emisją zanieczyszczeń do powietrza (ze spalania paliw w silnikach, emisja pyłu ze ścierania opon i hamulców czy ścierania kół o szyny) oraz emisją hałasu (większy ruch drogowy i kolejowy) oraz wibracji. Transport drogowy jest jednym z głównych źródeł emisji zanieczyszczeń powietrza stanowiących zagrożenie dla środowiska przyrodniczego, w tym zasobów biotycznych, zdrowia, a nawet życia człowieka, wzmaga niekorzystne tendencje sprzyjające zmianom klimatu. Wskutek spalania paliw w silnikach pojazdów do powietrza trafiają: tlenek węgla, tlenki azotu, węglowodory, w tym wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne oraz cząstki stałe i metale ciężkie. Emisja zanieczyszczeń komunikacyjnych ma również wpływ na powstawanie epizodów smogowych, a także na zakwaszanie środowiska. Również wpływ hałasu komunikacyjnego staje się istotnym oddziaływaniem. Uciążliwość ta jest najczęściej rozpatrywana w kontekście człowieka, obejmuje coraz większe grupy osób, wywołując uciążliwości związane z utrudnieniami snu, wypoczynku i pracy, a nawet powodując stany nerwicowe. Dane epidemiologiczne wskazują, że chroniczny hałas jest także czynnikiem ryzyka w rozwoju chorób krążeniowo-naczyniowych.

Większość z negatywnych oddziaływań można skutecznie minimalizować – w ostateczności podejmować działania kompensacyjne.

Współczesny człowiek jest w dużym stopniu uzależniony od systemu transportowego – determinuje on jakość życia. Sprawny – znacząco ją poprawia, ułomny – generuje ograniczenia, stres, a przez to pogorszenie jakości życia⁹⁶.

⁹⁶ Prognoza oddziaływania na środowisko Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, 2019, ATMOTERM S.A., Warszawa.

Korzystne oddziaływania, w szczególności na jakość życia, dotyczyć będą głównie działań, w wyniku których nastąpi poprawa przepustowości dróg, poprawa mobilności mieszkańców i skrócenie czasu podróży, poprawa dostępności i jakości transportu publicznego, a także poprawa dostępności różnych form transportu oraz poprawa bezpieczeństwa użytkowników ruchu drogowego.

Projekt Planu transportowego zakłada rozwój regionalnego systemu transportowego, który uwzględnia konieczność łagodzenia zmian klimatu oraz zmniejszenie emisyjności transportu. Redukcja emisji zanieczyszczeń szczególnie z transportu drogowego powinna pozytywnie wpłynąć na zdrowie ludzi. Zwłaszcza działania związane z integracją transportu w obszarze miast, wyprowadzeniem części ruchu samochodowego poza teren miast i miejscowości (realizacja obwodnic), realizacją systemów dróg rowerowych czy rozbudową infrastruktury rowerowej zdecydowanie pozytywnie wpłyną na jakość powietrza, a tym samym zdrowie ludzi.

Istotne są również inwestycje związane z transportem kolejowym, którego skala oddziaływań związanych z emisją zanieczyszczeń jest nieporównywalnie mniejsza, aniżeli w transporcie drogowym.

8.8. ODDZIAŁYWANIA NA ZABYTKI

Potencjalne oddziaływania realizacji projektu Planu transportowego na zabytki będzie w większości pozytywne. Będą to oddziaływania głównie o charakterze długoterminowym, zarówno bezpośrednio jak i pośrednie.

Bezpośrednie oddziaływania pozytywne wiążą się z modernizacją i rewitalizacją linii kolejowych, których przebieg często uwarunkowany jest historycznie oraz infrastruktury towarzyszącej jak dworce kolejowe, perony, wiadukty i itp., które stanowią obiekty zabytkowe.

Wtórnie pozytywne oddziaływanie na zabytki spowoduje realizacja działań prowadzących do ograniczenia emisji zanieczyszczeń powietrza, ponieważ ich obecność w powietrzu prowadzi do degradacji obiektów zabytkowych. Istotne znaczenie będzie miała realizacja obwodnic i wyprowadzenie części ruchu poza granice miast i miejscowości, co wpłynie korzystnie na tereny zabudowy, w tym zabudowy zabytkowej.

Również realizacja działań wpływających na redukcję drgań korzystnie wpłynie na zlokalizowane w sąsiedztwie zabytkowe budynki. Istotne są działania związane z modernizacją dróg i linii kolejowych (lepszy stan techniczny przekłada się na ograniczenie drgań), a także modernizacją taboru dla transportu publicznego.

Potencjalne oddziaływania negatywne na zabytki związane będą przede wszystkim z realizacją nowych inwestycji. Wynikać mogą z kolizji ze stanowiskami archeologicznymi bądź odkryciem czy zniszczeniem wcześniej niezrozpoznanych stanowisk archeologicznych.

8.9. ODDZIAŁYWANIA SKUMULOWANE

Oddziaływania skumulowane są określane jako rodzaj zmiany w środowisku, wywołany wpływem danego rodzaju działań, w połączeniu z innymi działaniami, które wystąpiły w przeszłości, zachodzą obecnie lub wystąpią w przyszłości, i które powodować będą łączne efekty. Oddziaływanie skumulowane jest modyfikowane przez szereg czynników, m.in.: rodzaj technologii, lokalizację oraz charakter działania wraz z czasem trwania.

W szczególnych przypadkach oddziaływania skumulowane mogą być skutkiem nawarstwienia się działań, które dodane do siebie mogą powodować duże negatywne efekty i charakteryzować się większą intensywnością oddziaływania niż gdyby wystąpiły pojedynczo⁹⁷.

W związku z ogólnym charakterem projektu Planu transportowego, jako dokumentu strategicznego, w którym nie wskazuje się dokładnej lokalizacji działań, a traktuje się je jako zamierzenia inwestycyjne lub wiązki projektów, trudno jest jednoznacznie ocenić oddziaływania skumulowane.

Wystąpienie oddziaływań skumulowanych związane może być głównie z lokalizacją przestrzenną poszczególnych działań. Kumulacja może wystąpić przede wszystkim w przypadku prowadzenia inwestycji infrastrukturalnych w sąsiedztwie lub przecinania się inwestycji liniowych, np. kolejowych i drogowych. Bądź jednoczesnej realizacji kilku inwestycji w jednakowej lokalizacji.

W wyniku realizacji nowych dróg czy linii kolejowych potencjalnie ulegnie zwiększeniu efekt barierowy, a możliwość migracji fauny będzie bardziej ograniczona.

W przypadku zwiększenia natężenia ruchu komunikacyjnego potencjalnie może nastąpić wzrost emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz wzrost emisji hałasu.

Należy zauważyć, iż większość z negatywnych oddziaływań można skutecznie minimalizować, unikając znacznej części negatywnych oddziaływań na środowisko, w szczególności na obszary chronione, w tym obszary Natura 2000, a w ostateczności podejmować działania kompensacyjne.

Część oddziaływań można wyeliminować bądź zminimalizować między innymi stosując prośrodowiskowe rozwiązania oraz realizując inwestycje w odpowiednio dobranym terminie.

9. ANALIZA I OCENA ODDZIAŁYWANIA PROJEKTU PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO DO ROKU 2030 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2050) NA PROBLEMY ZWIĄZANE ZE ZMIANAMI KLIMATYCZNYMI I OCHRONĄ RÓŻNORODNOŚCI BIOLOGICZNEJ

9.1. ODDZIAŁYWANIA W KONTEKŚCIE ZMIAN KLIMATYCZNYCH

Świadectwo obserwacji wskazuje, że ocieplenie systemu klimatycznego Ziemi wraz z efektami towarzyszącymi nie ulega wątpliwości. Raport specjalny IPCC⁹⁸ dotyczący ocieplenia o 1,5°C stwierdza: „Szacuje się, że działalność ludzka spowodowała globalne ocieplenie o około 1,0°C powyżej poziomu sprzed epoki przemysłowej, z prawdopodobnym zakresem od 0,8°C do 1,2°C. Jeśli globalne ocieplenie będzie nadal postępowało w obecnym

⁹⁷ Prognoza Oddziaływania na Środowisko do Regionalnego Planu Transportowego Województwa Łódzkiego dla realizacji warunku podstawowego Celu Polityki 3 (w zakresie transportu) w perspektywie finansowej 2021-2027, 2022, BPPWŁ, Łódź.

⁹⁸ IPCC. 2018. Summary for Policymakers. In: Global Warming of 1.5 st. C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty [Masson-Delmotte V., Zhai P., Pörtner H.-O., Roberts D., Skea J., Shukla P.R., Pirani A., Moufouma-Okia W., Péan C., Pidcock R., Connors S., Matthews J.B.R., Chen Y., Zhou X., Gomis M.I., Lonnoy E., Maycock T., Tignor M., Waterfield T. (eds.)]. World Meteorological Organization, Geneva, Switzerland, s. 32.

tempie, prawdopodobnie osiągnie 1,5^oC między 2030 a 2052 rokiem. Jest to granica, po której przekroczeniu zapewne nie da się uniknąć katastrofalnych skutków globalnego ocieplenia dla biosfery i ludzkości. Aby nie dopuścić do przekroczenia progu 1,5^oC lub przekroczyć go w niewielkim stopniu, globalne antropogeniczne emisje CO₂ netto muszą zostać obniżone o około 45% do 2030 roku w porównaniu z poziomem z 2010 roku i osiągnąć zero netto około 2050 roku. Emisje substancji innych niż CO₂ muszą również ulec głębokim redukcjom⁹⁹. Ograniczenie globalnego ocieplenia do 1,5^oC wymaga szybkich i daleko idących transformacji w obszarach energii, wykorzystania terenu, miast i infrastruktury (w tym transportu i budynków) oraz systemów przemysłowych. Transformacje systemów muszą być bezprecedensowe pod względem skali, być związane ze znacznym ograniczeniem emisji we wszystkich sektorach, szerokim pakietem działań mitygacyjnych (prowadzących do redukcji emisji) oraz znacznym wzrostem inwestycji w odpowiednich obszarach⁹⁹.

Transport jest odpowiedzialny za znaczną część emisji gazów cieplarnianych i w znaczącym stopniu przyczynia się do zmian klimatu.

Jak wskazuje raport Polska NET-ZERO 2050. Mapa drogowa osiągnięcia wspólnotowych celów polityki klimatycznej dla Polski do 2050 r¹⁰⁰: „W celu osiągnięcia neutralności klimatycznej w 2050 r., Polska powinna zredukować emisje CO₂ w pasażerskim transporcie drogowym do poziomu 6,8 Mt CO₂, a w transporcie towarowym do poziomu 6,4 Mt CO₂ (60% redukcji w stosunku do 2005 r.). Redukcja emisji będzie następowała mimo wzrostu aktywności – ponad dwukrotny wzrost aktywności pasażerskiej i trzykrotny towarowej. Neutralność klimatyczna może zostać osiągnięta dzięki niskoemisyjnej transformacji sektora transportu.

Zapisy projektu Planu transportowego uwzględniają tematykę oddziaływania transportu na środowisko, w tym aspekty zmian klimatu i adaptacji infrastruktury do tych zmian.

Projekt dokumentu zakłada minimalizację negatywnego oddziaływania transportu na globalne zmiany klimatyczne oraz stan środowiska naturalnego w województwie. Proponowane są takie rozwiązania, które mają na celu korzystne dla środowiska zmiany w strukturze przewozów osób i towarów, strukturze pojazdów i taboru, względnie działania ograniczające transportochłonność. W tym kontekście szczególne znaczenie mają zmiany idące w kierunku zmniejszenia emisji oraz rozwoju rozwiązań multimodalnych.

Realizacja zapisów projektu Planu transportowego w sposób bezpośredni i pośredni przyczyni się do uzyskania lepszej odporności województwa na zmiany klimatyczne. Istotnymi problemami, przed którymi stoi sektor transportu, w tym zakresie są:

- konieczność ograniczenia emisji gazów cieplarnianych – obszar całego województwa,
- powódzie i podtopienia – szczególnie rejon Elbląga (Żuławy),
- nagłe i ekstremalne zjawiska pogodowe (intensywne opady deszczu, śniegu, silne wiatry, fale upałów, mrozy – obszar całego województwa).

⁹⁹ Komunikat 01/2020 interdyscyplinarnego zespołu doradczego do spraw kryzysu klimatycznego przy Prezesie PAN na temat zmiany klimatu i gospodarki wodnej w Polsce, Warszawa.

¹⁰⁰ Raport Polska NET-ZERO 2050. Mapa drogowa osiągnięcia wspólnotowych celów polityki klimatycznej dla Polski do 2050 r., 2021, Centrum Analiz Klimatyczno-Energetycznych (CAKE), Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami (KOBIZE), Warszawa.

Łagodzenie zmian klimatu

Według projektu Planu transportowego emisja CO₂ na drogach wojewódzkich w województwie warmińsko-mazurskim stanowi ok. 30% łącznej emisji na sieci zamiejskich dróg krajowych i wojewódzkich (jest to 300 tys. ton CO₂ z łącznej sumy ponad 1 mln ton CO₂). Samochody osobowe są źródłem 71% emisji CO₂ na drogach wojewódzkich i 63% emisji CO₂ na drogach krajowych. Biorąc pod uwagę niską gęstość zaludnienia w regionie emisja zanieczyszczeń w transporcie drogowym koncentruje się w głównych miastach regionu oraz wzdłuż korytarzy transportowych, przede wszystkim tych korytarzy, które cechuje duży udział samochodów ciężarowych. W najbliższych latach koncentracja kosztów zewnętrznych zanieczyszczeń powietrza emitowanych z transportu drogowego w województwie warmińsko-mazurskim będzie dalej następować, szczególnie należy obawiać się nowej emisji wzdłuż oddawanych sukcesywnie odcinków drogi ekspresowej S61 oraz pozostałych dróg ekspresowych.

Efektem realizacji działań określonych w projekcie Planu transportowego będzie zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na zmiany klimatyczne, co będzie sprzyjało dążeniu do łagodzenia zmian klimatu. Istotną w tym przypadku będzie realizacja Celu strategicznego 6. *Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu oraz adaptacja do tych zmian*, który poprzez cele szczegółowe:

- 6.1. *Przeciwdziałanie nadmiernemu obciążeniu dróg województwa rozproszonym ruchem tranzytowym,*
- 6.2. *Wspieranie mobilności aktywnej poprzez tworzenie infrastruktury rowerowej oraz dla użytkowników UTO,*
- 6.3. *Rozwój infrastruktury dla elektromobilności,*
- 6.4. *Wymiana taboru w transporcie publicznym na bardziej przyjazny środowisku,*
- 6.5. *Organizacja ruchu w OSI MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku oraz w strefach turystycznych ograniczająca ruch pojazdów indywidualnych w wybranych strefach oraz sprzyjająca rozwiązaniom multimodalnym,*

będzie dążył do ograniczania emisji CO₂.

Również pozytywny wpływ na łagodzenie zmian klimatu będzie miała realizacja Celu strategicznego 5. *Regeneracja transportu publicznego, w tym zwłaszcza kolei w strukturze przewozów pasażerskich województwa, poprzez ukierunkowanie na zrównoważony rozwój transportu zbiorowego: kolejowego i autobusowego i jego integrację*, który poprzez cele szczegółowe:

- 5.1. *Modernizacja regionalnej infrastruktury kolejowej i reaktywacja połączeń pasażerskich,*
- 5.2. *Wsparcie dla odtwarzania transportu autobusowego,*
- 5.3. *Integracja systemów transportu publicznego w skali regionalnej i subregionalnej (w tym w regionach turystycznych),*

będzie dążył do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych wskutek zmniejszenia udziału transportu indywidualnego i popularyzację transportu zbiorowego.

Według przeprowadzonych w projekcie Planu transportowego obliczeń wykonanych dla inwestycji na drogach wojewódzkich na redukcję ilości rocznej emisji CO₂ (powyżej 1 tys. ton) największy wpływ będą miały:

- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 655 na odcinku Mazuchówka – Olecko oraz rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 653 na odcinku Olecko – granica województwa,

- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 592 na odcinku Kętrzyn – Giżycko oraz budowa drogi stanowiącej obejście miejscowości Kętrzyn (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 592).

Natomiast na najniższy koszt obniżenia emisji CO₂ (najwyższa efektywność ekonomiczno-środowiskowa) z uwzględnieniem kosztu budowy odcinków będzie miała wpływ inwestycja w zakresie rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 544 na odcinku Iłowo–Osada – granica województwa.

Istotnymi elementami projektu Planu transportowego mającymi wpływ na łagodzenie zmian klimatu są m.in.:

- wyprowadzanie ruchu tranzytowego z miast poprzez budowę obwodnic,
- upłynnienie ruchu drogowego w obszarach pozamiejskich poprzez budowę i rozbudowę regionalnej infrastruktury drogowej i kolejowej,
- zmiana organizacji ruchu w większych ośrodkach miejskich, w tym m.in. poprzez wprowadzenie stref ograniczonego ruchu (zależnie od norm konstrukcyjnych silnika), podwyższonych opłat za parkowanie oraz zachęt do korzystania z transportu publicznego,
- rozwój infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego (pieszego, rowerowego),
- realizacja przedsięwzięć służących integracji różnych form transportu,
- rozwój infrastruktury oraz wymiana taboru (na zero lub niskoemisyjny) w celu rozwoju transportu publicznego,
- przygotowanie infrastruktury drogowej dla rozwoju elektromobilności (budowa stacji ładowania).

Należy się spodziewać, że realizacja projektu Planu transportowego będzie wywierała pozytywny wpływ na łagodzenie zmian klimatu. Zaproponowany w projekcie Planu transportowego wariant planistyczny cechuje się racjonalnym podejściem do celów klimatycznych i środowiskowych koncentrując działania na projektach najbardziej efektywnych w zakresie redukcji emisji.

Adaptacja do zmian klimatu

Badania naukowe potwierdzają¹⁰¹, że zmiany klimatu następują i będą się pogłębiać, a ich objawy intensyfikować. Negatywne skutki ekstremalnych zjawisk pogodowych niszczą infrastrukturę i powodują straty w różnych sektorach gospodarki, dlatego ważne jest, aby przewidywać te skutki i podejmować odpowiednie działania w celu uniknięcia lub zminimalizowania ich negatywnego oddziaływania.

Transport jest sektorem gospodarki szczególnie wrażliwym na ekstremalne zjawiska pogodowe takie jak, np. silny wiatr, burze, silne mrozy, opady śniegu i zlodowacenia, długotrwałe upały, intensywne opady deszczu i związane z tym podtopienia lub osunięcia gruntu. W związku ze zmianami klimatu obserwowany jest wzrost częstości występowania ekstremalnych zjawisk pogodowych, a scenariusze zmian przewidują dalszy wzrost ilości występowania tego rodzaju zdarzeń.

W celu adaptacji do nieuchronnych zmian klimatu konieczne jest uwzględnienie coraz częstszego występowania ekstremalnych zjawisk w procesie projektowania i budowy infrastruktury transportowej, tak aby była dostosowana do zmieniających się warunków i mniej wrażliwa na ich występowanie.

¹⁰¹ Special Report on Global Warming of 1.5 °C, Intergovernmental Panel on Climate Change (IPPC), 2018.

W projekcie Planu transportowego znalazły się zapisy dotyczące ochrony przed wyjątkowymi zdarzeniami klimatycznymi. Bezpośrednio do tych zamierzeń odnosi się Cel strategiczny 6. *Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu oraz adaptacja do tych zmian*, który poprzez cel szczegółowy 6.6 *Zwiększenie odporności i adaptacja do zmian klimatycznych, m.in. poprzez zmianę standardów budowy i utrzymania infrastruktury (szczególnie w rejonie Elbląga (Żuławy)*, będzie dążył do realizacji inwestycji infrastrukturalnych odpornych na zmieniające się warunki klimatyczne. W ramach celu szczegółowego przewiduje się zastosowanie, w procesie planowania i budowy infrastruktury komunikacyjnej, nowoczesnych rozwiązań technologicznych dostosowanych do potrzeb zmian klimatu oraz działania na rzecz zarządzania infrastrukturą transportową w warunkach zmian klimatu oraz zapobiegania i ograniczania skutkom katastrof (systemy monitorowania, ostrzegania i reagowania).

Ponadto z głównego założenia projektu Planu transportowego wynika, że realizowane w jego ramach działania na każdym etapie realizacji powinny zakładać dostosowanie do zmian klimatu i występowania ekstremalnych zjawisk pogodowych.

Realizacja projektu Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego w odniesieniu do klimatu nie będzie nosiła istotnych oddziaływań, zwłaszcza w kontekście globalnego charakteru głównych cech klimatu. Nie mniej jednak, realizacja jego zapisów w sposób bezpośredni i pośredni przyczyni się do uzyskania lepszej odporności województwa na zmiany klimatyczne, a także będzie miała swój wkład w osiągnięciu celów określonych w Europejskim Zielonym Ładzie oraz Europejskim Pakiecie na Rzecz Klimatu (redukcja emisji gazów cieplarnianych do 2030 r. o co najmniej 55% w stosunku do 1990 r. oraz neutralność klimatyczna na poziomie UE w 2050 r.), a także celów Porozumienia paryskiego (redukcja globalnego ocieplenia do poziomu poniżej 2°C do 2050 r.). Wypełnienie zapisów dokumentu możliwe będzie przy zastosowaniu instrumentów politycznych niezależnych od projektu Planu transportowego. Realizacja zapisów zawartych w ocenianym dokumencie, jak i ogólnego bilansu emisji, będzie miała pomijalnie niski wpływ na klimat z uwagi na skalę tych zamierzeń i ich charakter.

Zmiany klimatyczne, wywołane czynnikami antropogenicznymi, jak i naturalnymi wymagają stopniowego dostosowania infrastruktury do bardziej ekstremalnych zjawisk pogodowych. W związku z tym podczas realizacji działań wynikających z projektowanego dokumentu zaleca się przyjęcie takich rozwiązań projektowych i materiałów, które umożliwią poprawne funkcjonowanie systemu drogowego w szerokiej perspektywie czasowej. Czynniki pogodowymi szczególnie uciążliwymi dla infrastruktury drogowej i kolejowej są ulewę i powódzie oraz obfite opady śniegu i oblodzenia.

9.2. ODDZIAŁYWANIA W KONTEKŚCIE OCHRONY RÓŻNORODNOŚCI BIOLOGICZNEJ

Utrata różnorodności biologicznej postępuje w całej Europie w coraz szybszym tempie. Główne czynniki wpływające na utratę bioróżnorodności to:

- utrata i fragmentacja siedlisk,
- nadmierna eksploatacja i niewłaściwe wykorzystanie zasobów naturalnych,
- zanieczyszczenie,
- inwazyjne gatunki obce,
- zmiany klimatu.

Powiązania między różnorodnością biologiczną a zmianami klimatu są obustronne. Z jednej strony skutki zmian klimatu mają wpływ na różnorodność biologiczną

i funkcjonowanie ekosystemów, z drugiej strony różnorodność biologiczna i środowisko naturalne pełnią funkcje zwiększające naszą odporność na oddziaływanie zmian klimatu i klęsk żywiołowych, a wspieranie różnorodności biologicznej przynosi korzyści w zakresie obiegu węgla, zwiększając możliwości pochłaniania i składowania dwutlenku węgla w glebie i materii roślinnej przez środowisko naturalne¹⁰².

Problem utraty bioróżnorodności narasta wraz z postępującymi zmianami klimatu. Wszelkie działania w ramach celów szczegółowych projektu Planu transportowego wpływające na łagodzenie zmian klimatu wpłyną również pozytywnie na różnorodność biologiczną.

Kluczowe oddziaływania przyszłych działań w kontekście różnorodności biologicznej będą związane z ich lokalizacją i dotyczyć będą: zajmowania powierzchni czynnych biologicznie, zajmowania siedlisk gatunków chronionych oraz siedlisk przyrodniczych, powstawania barier w postaci nowych linii komunikacyjnych (dróg, kolei, dróg wodnych) oraz nowych obiektów o dużej powierzchni.

Głównymi zagrożeniami związanymi z budową ciągów komunikacyjnych są: fragmentacja siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków, bezpośrednie zniszczenie siedlisk, ingerencja w obszary chronione i przedmioty ich ochrony, efekt bariery, przerwanie ciągłości korytarzy ekologicznych. Fragmentacja oceniana jest jako jeden z głównych czynników utraty różnorodności biologicznej. Tego rodzaju zjawisko prowadzi do utraty siedlisk w wyniku podziału siedliska na mniejsze izolowane płyty, osłabia możliwość adaptacji gatunków do zmian klimatycznych oddziałując na ich zasięgi występowania i fenologię, co osłabia przeżywalność gatunków przy ograniczonej ich zdolności do przemieszczania się na nowe tereny¹⁰³.

Na tworzenie barier migracyjnych i ich stopień oddziaływania wpływa:

- natężenie ruchu pojazdów na drodze - drogi o natężeniu ruchu powyżej 1000 pojazdów/dobę, stanowią utrudnienie w przemieszczaniu się zwierząt, a drogi o natężeniu ruchu powyżej 10000 pojazdów/dobę, stanowią już nieprzekraczalną barierę,
- konstrukcja techniczna drogi - zbyt duża wysokość nasypu drogowego oraz stosowanie ogrodzeń ochronnych, utrudniają przemieszczanie zwierząt dużych i uniemożliwiają przemieszczanie się zwierząt średnich i małych,
- lokalizacja drogi - negatywny wpływ barier zależy od wrażliwości siedlisk i wartości przyrodniczej terenów, przez które przebiega infrastruktura liniowa¹⁰⁴.

Szczególnie negatywnym oddziaływaniem barier ekologicznych na bioróżnorodność jest przerywanie ciągłości korytarzy migracyjnych, szczególnie o znaczeniu kontynentalnym (paneuropejskim) oraz ingerencja człowieka w najcenniejsze obszary przyrodnicze objęte ochroną prawną w ramach sieci Natura 2000.

Koncentracja zanieczyszczeń chemicznych w strefie bezpośredniego sąsiedztwa z pasem drogowym oraz hałas i drgania odstrasza zwierzęta, posiadające siedliska i terytoria w pobliżu ciągu komunikacyjnego.

Presja na bioróżnorodność będzie występowała zarówno na etapie realizacji, jak i na etapie eksploatacji inwestycji.

¹⁰² Poradnik dotyczący włączania problematyki zmian klimatu i różnorodności biologicznej do oceny oddziaływania na środowisko, GDOŚ, 2014.

¹⁰³ Projekt Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) - streszczenie sporządzone w języku niespecjalistycznym.

¹⁰⁴ Biernat K., Syta A., 2008, Analiza wpływu budowy i eksploatacji infrastruktury drogowej na czynniki abiotyczne i biotyczne środowiska.

Potencjalne negatywne oddziaływania, które mogą wystąpić w fazie realizacji poszczególnych działań w ramach celów projektu Planu transportowego, będą ograniczone do czasu trwania prac inwestycyjnych. Związane będą głównie z emisją hałasu i zanieczyszczeń z maszyn budowlanych, płoszeniem zwierząt, usuwaniem roślinności, w tym drzew i krzewów. Skala oddziaływania będzie zależna od skali danego przedsięwzięcia oraz jego lokalizacji, w tym w odniesieniu do obszarów objętych prawną ochroną przyrody. Potencjalny wpływ na obszary objęte formami ochrony przyrody, w tym obszary Natura 2000, realizacji działań w ramach celów projektu Planu transportowego został omówiony w rozdziale 10 niniejszej Prognozy.

Skala oddziaływań na terenach przekształconych przez człowieka będzie mniejsza niż na terenach nieurbanizowanych o wysokich walorach przyrodniczych.

Oddziaływania na etapie eksploatacji ciągów komunikacyjnych będą to oddziaływania zasadniczo długoterminowe bądź trwale. Dotyczyć będą głównie:

- emisji hałasu jako elementu płoszącego,
- stworzenia efektu bariery przez lokalizację inwestycji komunikacyjnych zarówno drogowych jak i kolejowych, dzielących przestrzeń na mniejsze części (fragmenty),
- utrudnienia przemieszczania się zwierząt i nasion roślin w poprzek dróg,
- zniszczenia i degradacji siedlisk w obrębie pasa drogowego oraz kumulacja zanieczyszczeń, hałas i drgania w strefie bezpośredniego sąsiedztwa z trasą,
- zabijania zwierząt w wyniku kolizji drogowych,
- ekspansji gatunków obcych i synantropijnych na nowe tereny.

Ponadto, rozwój infrastruktury komunikacyjnej stwarza nowe możliwości lokalizacji zabudowy na terenach dotychczas niezagospodarowanych, stąd większa presja inwestycyjna na tereny nieurbanizowane.

Powyższe potencjalne negatywne oddziaływania danych przedsięwzięć na środowisko przyrodnicze, w tym bioróżnorodność mogą być minimalizowane na etapie wyboru wariantu inwestycji, w tym wariantu lokalizacyjnego, jak i indywidualnych rozwiązań technologicznych przedsięwzięcia. Rozpatrując wariant lokalizacyjny inwestycji należy uwzględnić położenie przedsięwzięcia względem terenów objętych formami ochrony przyrody, w tym obszarów Natura 2000, jak również korytarzy ekologicznych; ważna jest identyfikacja rozmieszczenia siedlisk oraz stanowisk gatunków chronionych¹⁰⁵.

Ponadto dla działań realizowanych w ramach celów szczegółowych projektu Planu transportowego, w przypadku, kiedy będą tego wymagały przepisy prawa, będzie przeprowadzona procedura OOS, w ramach, której zostaną zidentyfikowane zagrożenia dla środowiska naturalnego, szczegółowo rozpoznane możliwe oddziaływania na obszary Natura 2000 – ich integralność i przedmiot ochrony, zaproponowane warianty alternatywne i działania minimalizujące oraz kompensacyjne.

¹⁰⁵ Prognoza oddziaływania na środowisko projektu programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Warmii i Mazur na lata 2021-2027, 2022, WMBPP Olsztyn.

10. ANALIZA PRZEWIDYWANYCH ZNACZĄCYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO SKUTKÓW REALIZACJI ZAPISÓW PROJEKTU PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO DO ROKU 2030 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2050) NA OBSZARY OBJĘTE OCHRONĄ PRAWNĄ, ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM OBSZARÓW NATURA 2000

Województwo warmińsko-mazurskie cechuje się wysokim udziałem obszarów przyrodniczych prawnie chronionych. Ustanowiono tu 395 obszarowych form ochronnych, w tym 62 obszary Natura 2000. Stanowią one ponad 55% powierzchni województwa¹⁰⁶. Podczas realizacji planowanych w ramach projektu Planu transportowego działań nie jest możliwe całkowite uniknięcie kolizji z obszarami chronionymi. W zależności od wyznaczonego w przyszłości szczegółowego przebiegu trasy, czy wybranego wariantu, mogą w różnym stopniu na nie oddziaływać.

Obszary chronione są niezwykle istotne i stanowią ważne uwarunkowanie rozwoju regionu, jednak mogą też powodować konflikty, generować utrudnienia i dodatkowe koszty na etapie realizacji inwestycji (np. z powodu konieczności wytyczania dłuższych tras omijających obszary chronione oraz zbiorniki wodne). Antropopresja na środowisko przyrodnicze oraz fragmentacja siedlisk uważane są za jedną z głównych i najgroźniejszych konsekwencji rozbudowy sieci transportowej.

Projekt Planu transportowego to dokument strategiczny, w którym nie ma jednoznacznych przesądzeń, co do zakresu planowanych prac. Znany jest kierunkowy przebieg planowanych inwestycji. W ramach analizy przewidywanych znaczących oddziaływań na środowisko skutków realizacji zapisów projektu Planu transportowego na obszary objęte ochroną prawną przeanalizowano działania wytypowane w ramach celów strategicznych i szczegółowych, których realizacja może potencjalnie oddziaływać na obszary chronione. Zidentyfikowanych działań nie należy utożsamiać z konkretnymi projektami (inwestycjami). W projekcie Planu transportowego przyjęto, że działaniami sązamerzenia inwestycyjne lub wiązki projektów. W związku z tym, dokładne określenie miejsc kolizji działań z obszarami chronionymi, a także przeprowadzenie jednoznacznej oceny ich wpływu na obszary chronione, w tym obszary Natura 2000, jest na etapie niniejszej Prognozy niemożliwe do wykonania. Można jedynie przewidzieć możliwość ich wystąpienia i potencjalnych oddziaływań.

W analizie pod uwagę wzięto obszary o wysokim reżimie ochronnym: rezerwy przyrody i obszary Natura 2000 oraz obszary o niższym reżimie ochronnym: parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe. Przeanalizowano również użytki ekologiczne, niemniej jednak ze względu na brak kolizji z tą formą ochronną nieuwzględnione zostały w Tabeli 5.

Tabela 5 przedstawia działania wynikające z projektu Planu transportowego, których przebieg prawdopodobnie będzie kolidował przestrzennie z obszarami chronionymi.

¹⁰⁶ Łącznie z tą częścią obszarów sieci Natura 2000, która nie mieści się w granicach obszarów prawnie chronionych.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego
województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

Tabela 5 Wykaz prawdopodobnych kolizji działań ujętych w Planie Transportowym z obszarami prawnie chronionymi

Nr działania	Nazwa działania	Formy ochrony przyrody					Uwagi
		Obszar Natura 2000	Rezerwat	Park krajobrazowy	Obszar Chronionego Krajobrazu	Zespół przyrodni. – krajobraz.	
1	Budowa drogi ekspresowej S16 na odcinku Olsztyn (węzeł Olsztyn Wschód) – Biskupiec /dobudowa drugiej jezdni/				OChK Poj. Olsztyńskiego, OChK Doliny Środkowej Łyny		
2	Budowa drogi ekspresowej S16 na odcinku Mrągowo (obwodnica Mrągowo) – Etłk – granica województwa podlaskiego	PLH280055 Mazurska Ostoja Żółwia Baranowo, PLH280054 Mazurskie Bagna (sąsiedztwo) ¹⁰⁷ , PLB280008 Puszcza Piska, PLH280034 Jezioro Woszczelskie, PLB280001 Bagna Nietlickie (sąsiedz), PLB280014 Ostoja Poligon Orzysz (sąsiedztwo)		Mazurski Park Krajobrazowy (sąsiedztwo)	OChK Jez. Legińsko-Mrągowskich, OChK Otuliny MPK – Zachód, OChK Krainy Wielkich Jezior Mazurskich, OChK Otuliny MPK – Wschód, OChK Jez. Orzyskich, OChK Poj. Etłckiego		(rekomendowany wariant B)
3	Budowa drogi ekspresowej S5 na odcinku Grudziądz – Ostróda	PLH280036 Dolina Kakaju (wariant zielony sąsiedztwo), PLH280001 Dolina Drwęcy (wszystkie warianty), PLH280035	Rzeka Drwęca (wszystkie warianty)	Brodnicki Park Krajobrazowy (wariant zielony)	OChK Jeziora Goryńskiego (wariant fioletowy), OChK Skarliński (wariant zielony), OChK Doliny Dolnej Drwęcy (wszystkie warianty)		Analiza w oparciu o warianty zgodnie ze Studium-Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym dla zadania:

¹⁰⁷ Sąsiedztwo – oznacza, że dany obszar znajduje się w niedalekiej odległości od zaplanowanego działania, którego realizacja prawdopodobnie może oddziaływać na ten obszar.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

		Ostoja Radomno (fioletowy i czerwony)					„Budowa drogi S5 na odc. Wirwajdy-Nowe Marzy” (wrzesień 2022 r.)
4	Rozbudowa drogi krajowej nr 53 na odcinku Olsztyn (węzeł Olsztyn Pieczewo) – Szczytno (obwodnica Szczytna)	PLH280052 Ostoja Napiwodzko-Ramucka (sąsiedztwo), PLB280007 Puszcza Napiwodzko-Ramucka	Jezioro Kolno (sąsiedztwo)		OChK Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej, OChK Poj. Olsztyńskiego		
5	1) Rozbudowa drogi krajowej nr 57 na odcinku Szczytno (obwodnica Szczytna) – Szymany 2) lub alternatywnie: budowa połączenia na trasie Tylkowo – Szymany	1) PLB280007 Puszcza Napiwodzko-Ramucka 2) PLH280052 Ostoja Napiwodzko-Ramucka, PLB280007 Puszcza Napiwodzko-Ramucka			1) OChK Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej 2) OChK Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej, OChK Poj. Olsztyńskiego		
6	Rozbudowa drogi krajowej nr 51 na odcinku Olsztyn (węzeł planowanej północnej obwodnicy Olsztyna) – Bartoszyce				OChK Doliny Środkowej Łyny, OChK Doliny Dolnej Łyny		
7	Budowa obwodnicy Olsztyna i Dywit wraz z dojazdami do niej				OChK Doliny Środkowej Łyny, OChK Doliny Pasłęki		Różne warianty
8	Budowa obwodnicy Szczytna	PLB280007 Puszcza Napiwodzko-			OChK Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej, OChK Poj. Olsztyńskiego,		Różne warianty

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego
województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

		Ramucka			OChK Spychowski		
9	Budowa obwodnicy Pizsa	PLB280008 Puszcza Piska			OChK Puszczy i Jez. Piskich		Różne warianty
10	Budowa obwodnicy Dobrego Miasta				OChK Doliny Środkowej Łyny, OChK Doliny Dolnej Łyny		Brak aktualnych wariantów – zakładany przebieg po wschodniej stronie miasta (potencjalna kolizja z obszarami chronionymi)
11	Budowa obwodnicy Bartoszc	PLB280015 Ostoja Warmińska			OChK Doliny Dolnej Łyny		Warianty z 2015 r.- potencjalna kolizja z obszarami chronionymi
12	Budowa obwodnicy Lidzbarka Warmińskiego				OChK Doliny Dolnej Łyny, OChK Doliny Symsarny		Brak aktualnych wariantów – potencjalna kolizja z obszarami chronionymi
13	Budowa obwodnicy Gąsek				OChK Poj. Ełckiego		
14	Rozbudowa drogi krajowej nr 22 na odcinku Fiszewo-Ełbląg						Brak kolizji
15	Rozbudowa drogi krajowej nr 65 na odcinkach: Kowale Oleckie – obwodnica Olecka, Gąski – Ełk, Nowa Wieś Ełcka – granica województwa podlaskiego/				OChK Poj. Ełckiego, OChK Jez. Oleckich, OChK Doliny Legi (sąsiedztwo)		
16	Rozbudowa drogi				OChK Poj. Ełckiego,		

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego
województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

	wojewódzkiej nr 655 na odcinku Mazuchówka – Olecko /przedłużenie modernizowanych ciągów/				OChK Gawlik, OChK Jez. Oleckich		
17	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 653 na odcinku Olecko – granica województwa podlaskiego /przedłużenie modernizowanych ciągów/				OChK Jez. Oleckich		
18	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 592 na odcinku Kętrzyn – Giżycko /przedłużenie modernizowanych ciągów/	PLH280045 Ostoja Północnomazurska (sąsiedztwo), PLB280012 Jezioro Dobskie(sąsiedz.)			OChK Doliny Rzeki Guber, OChK Krainy Wielkich Jezior Mazurskich		
19	Budowa drogi wojewódzkiej stanowiącej obejście miejscowości Kętrzyn /w ciągu DW 592/				OChK Doliny Rzeki Guber		
20	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 651 na odcinku Gołdap – Dubeninki	PLH280005 Puszcza Romincka (sąsiedztwo)		Park Krajobrazowy Puszczy Rominckiej, otulina PK Puszczy Rominckiej	OChK Wzgórz Szeskich, OChK Doliny Błędzianki, OChK Puszczy Rominckiej		
21	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 651 na odcinku Dubeninki – granica województwa podlaskiego	PLH280005 Puszcza Romincka		Park Krajobrazowy Puszczy Rominckiej, otulina PK Puszczy Rominckiej	OChK Puszczy Rominckiej		
22	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku od ul. Dybrowskiego						Brak kolizji

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego
województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

	na terenie m. Olsztyna do Węzła Olsztyn Południe						
23	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 544 na odcinku Łowo Osada – granica województwa mazowieckiego						Brak kolizji
24	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 656 na odcinku DK 63 – Ełk	PLH280034 Jezioro Woszczelskie (sąsiedztwo)			OChK Krainy Wielkich Jezior Mazurskich, OChK Jez. Orzyskich, OChK Poj. Ełckiego		
25	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 600 na odcinku Orzyny – Mrągowo	PLH280048 Ostoja Piska, PLB280008 Puszcza Piska	Piłaki (sąsiedztwo)		OChK Spychowski	Rzeka Babant i Jezioro Białe, Jeziora Sorkwickie	
26	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 504 na odcinku Elbląg – Pogrodzie		Pióropusznikowy Jar (sąsiedztwo)	Park Krajobrazowy Wysoczyzny Elbląskiej, otulina PK Wysoczyzny Elbląskiej	OChK Wysoczyzny Elbląskiej – Wsch., OChK Wysoczyzny Elbląskiej – Zach., OChK Rzeki Baudy (sąsiedztwo)		
27	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 519 na odcinku Zalewo – Małdyty				OChK Poj. Iławskiego A i B (sąsiedztwo), OChK Kanału Elbląskiego		
28	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 507 na odcinku Pieniężno – Orneta /przedłużenie modernizowanych ciągów/				OChK Równiny Orneckiej		
29	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 538 na odcinku Nowe Miasto Lubawskie – Nidzica	PLH280014 Ostoja Welska, PLH280001 Dolina Drwęcy,		Welski Park Krajobrazowy, otulina Welskiego PK	OChK Doliny Rzeki Wel, OChK Otuliny WPK – Dębień, OChK Hartowiecki, OChK Grzybiny, OChK Doliny Rzeki Nidy i Szkotówki		

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego
województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

30	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 613, 515 i 521 na odcinku Bronowo – Różnowo – Susz	PLH280051 Aleje Pojezierza Iławskiego			OChK Rzeki Liwy (sąsiedztwo), OChK Poj. Iławskiego A i B (sąsiedztwo)		
31	Budowa obwodnicy m. Nidzica w ciągu drogi wojewódzkiej nr 545				OChK Doliny Rzeki Nidy i Szkotówki (sąsiedztwo), OChK Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej (sąsiedztwo)		
32	Budowa obwodnicy m. Nidzica w ciągu drogi wojewódzkiej nr 604						Brak kolizji
33	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku Morąg – Łukta: etap II odcinek Bramka - Florczaki				OChK Lasów Taborskich (sąsiedztwo)		
34	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku granica województwa – Kwietniewo				OChK Rzeki Dziergoń		
35	Budowa bezkolizyjnego skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 536 z linią kolejową E65 w ciągu ul. Wyszyńskiego i Grunwaldzkiej w Iławie						Brak kolizji
36	Budowa obwodnicy Młynar /dotyczy DW 505, 509/				OChK Rzeki Baudy (sąsiedztwo)		
37	Rozbudowa drogi woj. nr 590 na odcinku Biskupiec – Reszel – Korsze				OChK Doliny Symsarny (sąsiedztwo), OChK Jez. Legińsko-Mrągowskich		
38	Rozbudowa drogi woj. nr 594 na odcinku Reszel – Święta Lipka – Kętrzyn				OChK Jez. Legińsko-Mrągowskich, OChK Doliny Rzeki Guber		
39	Rozbudowa drogi woj. nr 591 Mrągowo – Kętrzyn – Barciany – granica państwa	PLB280015 Ostoja Warm. (sąsiedztwo)			OChK Jez. Legińsko-Mrągowskich, OChK Doliny Rzeki Guber		
40	Rozbudowa drogi				OChK Krainy Wielkich		

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego
województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

	wojewódzkiej nr 642 na odcinku Sterławki Wielkie – Zielony Lasek				Jezior Mazurskich, OChK Krzyżany, OChK Doliny Rzeki Guber (sąsiedztwo)		
41	Budowa obwodnicy Rynu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 642				OChK Krainy Wielkich Jezior Mazurskich, OChK Krzyżany, OChK Doliny Rzeki Guber (sąsiedztwo)		
42	Rozbudowa dróg woj. nr 500 i nr 503 w Elblągu						Brak kolizji
43	Rozbudowa drogi woj. nr 653 w Olecku				OChK Jez. Oleckich		
44	Budowa wiaduktu kolejowego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 545 ul. Działdowska w m. Nidzica						Brak kolizji
45	Budowa drogi wojewódzkiej stanowiącej obejście miasta Morąga – Budowa południowo-zachodniej obwodnicy Morąga w ciągu drogi wojewódzkiej nr 527 etap I – od drogi wojewódzkiej nr 519 kierunek Małdyty do drogi wojewódzkiej nr 527 kierunek Olsztyn, etap II – od drogi wojewódzkiej nr 527 kierunek Pasłek do drogi wojewódzkiej nr 519 kierunek Małdyty)						Brak kolizji
46	Realizacja połączenia drogowego do lotniczego przejścia granicznego (Port Lotniczy Olsztyn – Mazury) i do terenów inwestycyjnych przylegających do lotniska regionalnego	PLB280007 Puszcza Napiwodzko- Ramucka					
47	Realizacja połączenia drogowego do morskiego						Brak kolizji

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego
województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

	przejścia granicznego (port morski w Elblągu) tj. przebudowa ul. Portowej (droga powiatowa nr 2081N) w Elblągu						
48	Przebudowa ulic w Olsztynie w ciągu istniejącej drogi krajowej nr 51, tj.: przebudowa al. Sybiraków wraz z pętlą autobusową Jakubowo oraz przebudowa wiaduktu Powstańców Węgierskich w ciągu ul. Limanowskiego						Brak kolizji
49	Realizacja połączeń drogowych poprawiających dostępność i spójność komunikacyjną subregionu EGO.				(A) OChK Poj. Elckiego, OChK Jez. Rajgrodzkich (B) OChK Poj. Elckiego, OChK Jez. Rajgrodzkich (C) OChK Poj. Elckiego (sąsiedztwo) (D) OChK Poj. Elckiego	(A) Droga powiatowa nr 1884 N na odcinku Sędko – Pisanica – Borzymy – granica województwa (B) Droga powiatowa nr 1933 N na odcinku Wysokie – Pisanica (C) Droga gminna nr 177026 N na odcinku Nowa Wieś Elcka – Śniepie (D) Droga	

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

					(sąsiedztwo)		gminna nr 178042 N na odcinku Bobry - granica gmin Prostki i Ełk
					(E) Brak kolizji		(E) Droga gminna nr 178045 N na odcinku Glinki - granica gmin Prostki i Ełk
50	Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 527 w Olsztynie na odcinku od granicy miasta do wiaduktu kolejowego w ciągu ul. Bałtyckiej				OChK Doliny Środkowej Łyny (okolice ul. Ks. Jaremy)		
51	Modernizacja linii kolejowej nr 353 Olsztyn – Korsze				OChK Doliny Środkowej Łyny, OChK Poj. Olsztyńskiego, OChK Doliny Symsarny, OChK Doliny Rzeki Guber		
52	Modernizacja linii kolejowej nr 38 Korsze – Ełk wraz z elektryfikacją	PLH280035 Ostoja Północnomazurska (sąsiedztwo), PLB280012 Jezioro Dobskie (sąsiedztwo)			OChK Doliny Rzeki Guber, OChK Krainy Wielkich Jezior Mazurskich, OChK Poj. Ełckiego		
53	Prace na linii kolejowej E75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (w granicach województwa dotyczy odcinka: granica województwa podlaskiego –				OChK Jez. Oleckich, OChK Doliny Legi, OChK Poj. Ełckiego		

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego
województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

	Ełk – Olecko – granica województwa podlaskiego)						
54	Budowa linii kolejowej Giżycko – Orzysz – Pisz – granica województwa podlaskiego	PLB280008 Puszcza Piska, PLB280014 Ostoja Poligon Orzysz			OChK Krainy Wielkich Jezior Mazurskich, OChK Puszczy i Jez. Piskich, Jez. Orzyskich, OChK Otuliny MPK – Wschód (sąsiedztwo)		
55	Rewitalizacja linii kolejowej nr 41 Gołdap – Olecko /odtworzenie do parametrów konstrukcyjnych/			Park Krajobrazowy Puszczy Rominckiej (sąsiedztwo), otulina PK Puszczy Rominckiej	OChK Puszczy Rominckiej, OChK Doliny Błędzianki, OChK Wzgórz Szeskich, OChK Jez. Oleckich		
56	Rewitalizacja linii kolejowej nr 35 granica województwa mazowieckiego – Szymany (odtworzenie do parametrów konstrukcyjnych)	PLB280007 Puszcza Napiwodzko-Ramucka (Sąsiedztwo), PLB140005 Doliny Omulwi i Płodownicy			OChK Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej		
57	Rewitalizacja linii kolejowej nr 223 Czerwonka – Orzysz /odtworzenie do parametrów konstrukcyjnych/	PLB280008 Puszcza Piska, PLH280048 Ostoja Piska, PLH280055 Mazurska Ostoja Żółwia Baranowo (sąsiedztwo)		Mazurski Park Krajobrazowy, otulina Mazuskiego PK	OChK Doliny Symsarny, OChK Jez. Legińsko-Mrażowskich, OChK Otuliny MPK – Zachód, OChK Krainy Wielkich Jezior Mazurskich, OChK Otuliny MPK – Wschód, OChK Jez. Orzyskich, OChK Poj. Ełckiego		
58	Modernizacja połączenia kolejowego Gutkowo – Bogaczewo – Elbląg – Frombork – Braniewo (dotyczy linii kolejowych	LK 254 PLH280007 Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana (sąsiedztwo),	LK254 - Zatoka Elbląska (sąsiedztwo), Ostoja		LK 254: OChK Wysoczyzny Elbląskiej – Zach., OChK Wysoczyzny Elbląskiej – Wsch., OChK Rzeki Baudy)		

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

	nr 220, 204, 254)	PLB280010 Zalew Wiślany (sąsiedztwo), PLB280002 Dolina Pasłęki LK 204 - PLH280028 Ostoja Družno (sąsiedztwo), PLB280013 Jezioro Družno LK 220 - PLH280039 Jonkowo-Warkały (sąsiedztwo), PLH280006 Rzeka Pasłęka, PLB280002 Dolina Pasłęki	Bobrów na Rzece Pasłęce LK 204 - Jezioro Družno (sąsiedztwo)		LK 204 - OChK Jezioro Družno, OChK Słobicki, OChK Rzeki Baudy (sąsiedztwo) LK 220 - OChK Doliny Pasłęki, OChK Doliny Środkowej Łyny, OChK Narieński, OChK Kanalu Elbląskiego		
59	Rewitalizacja linii kolejowej nr 221 Pieniężno – Braniewo /odtworzenie do parametrów konstrukcyjnych/	PLH280006 Rzeka Pasłęka (sąsiedztwo), PLB280015 Ostoja Warmińska (sąsiedztwo)	Dolina Rzeki Wąlszy (sąsiedztwo)				
60	Budowa linii kolejowej Dobrze Miasto – Bartoszyce	PLB280015 Ostoja Warmińska, PLH280046 Swajnie			OChK Doliny Dolnej Łyny, OChK Doliny Symsarny, OChK Doliny Elmy		Brak wariantów przebiegu – potencjalne kolizje z obszarami chronionymi
61	Rewitalizacja linii kolejowej nr 208 na odcinku Działdowo – Brodnica /odtworzenie do parametrów konstrukcyjnych/	PLH280012 Ostoja Lidzbarska,	Klonowo (sąsiedztwo), Jar Branicy (sąsiedztwo)	Welski Park Krajobrazowy, otulina Welskiego PK,	OChK Doliny Górnej Wkry, OChK Otuliny WPK – Słup (sąsiedztwo)		

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

				Górznieńsko-Lidzbarski Park Krajobrazowy			
62	Budowa dworca kolejowego Olsztyn Główny						Brak kolizji
63	Budowa lub modernizacja przystanków i peronów kolejowych, w tym m.in.: Nikielkowo, Wietrzychowo, Kolno, Łankiejmy, Pasłek, Działdowo				Wietrzychowo - OChK Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej, OChK Doliny Rzeki Nidy i Szkotówki Kolno - OChK Doliny Symsarny		Nikielkowo (brak kolizji), Łankiejmy (brak kolizji), Pasłek (brak kolizji), Działdowo (brak kolizji)
64	Budowa terminalu intermodalnego sieci TEN-T w Elku i/lub w Braniewie						Brak lokalizacji
65	Rozbudowa / modernizacja portu morskiego w Elblągu	PLH280007 Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana (sąsiedztwo), PLB280013 Jezioro Drużno (sąsiedztwo)	Zatoka Elbląska (sąsiedztwo)	Otulina PK Wysoczyzny Elbląskiej (sąsiedztwo)	OChK Wysoczyzny Elbląskiej – Zach.		
66	Poprawa bezpieczeństwa i ochrona ruchu lotniczego w Porcie Lotniczym Olsztyn-Mazury w ramach inwestycji pn. CAWOK – Zdalna wieża AFIS.	PLB280007 Puszcza Napiwodzko-Ramucka			OChK Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej (sąsiedztwo)		
67	Realizacja działań mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym poprawiającego bezpiecz. niechronionych użytkowników ruchu drogowego, m.in.:						Brak lokalizacji

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

	dostosowanie przejść dla pieszych do osób niepełnosprawnych i/lub starszych, budowa zatok autobusowych wraz z dojściem, budowa wysp spowalniających						
68	Realizacja przedsięwzięć służących integracji różnych form transportu /w tym: węzły przesiadkowe, systemy bike-sharing, rozbudowa parkingów, ciągów rowerowych i pieszo-rowerowych, uzupełnienie luk w infrastrukturze dla niezmotoryzowanych/						Brak lokalizacji
69	Zakup lub modernizacja taboru dla transportu publicznego						Bak kolozji
70	Cyfryzacja transportu w zakresie systemów zarządzania ruchem w transporcie kołowym i szynowym, w tym w transporcie publicznym (m.in. elektroniczne formy gromadzenia i udostępnianie danych o infrastrukturze przystankowej, ofercie przewozowej i przewoźnikach)						Brak kolizji
71	Rozwój infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego /w tym pieszego, rowerowego i UTO/ (dotyczy m.in. kompleksowej budowy sieci dróg rowerowych na						Bak lokalizacji

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

	terenie województwa i dróg rowerowych wysokiej jakości doprowadzających do wybranych miast)						
72	Rozbudowa infrastruktury rowerowej wzdłuż dróg wojewódzkich w zakresie poprawy bezpieczeństwa, separacji ruchu i polepszenia oferty komunikacyjnej także dla osób niezmotoryzowanych						Bak lokalizacji
73	Realizacja systemów dróg rowerowych w miejskich obszarach funkcjonalnych, jako alternatywa komunikacyjna wobec transportu spalinowego						Bak lokalizacji
74	Rozwój infrastruktury w celu świadczenia usług transportu publicznego (w szczególności na obszarach zmarginalizowanych i w miastach tracących funkcje społeczno-gospodarcze); dotyczy m.in. infrastruktury przystankowej wraz z dojazdami do niej/z uwzględnieniem bezpieczeństwa ruchu i potrzeb osób z ograniczoną mobilnością/, rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej i funkcjonalnej podsystemów transport. oraz wspierania i upowszechn. działań w zakresie zarządzania mobilnością						Bak lokalizacji

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego
województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

	i zwiększania udziału komunikacji publicznej w transporcie osób						
75	Działania na rzecz zarządzania infrastrukturą transportową w warunkach zmian klimatu oraz zapobiegania i ograniczania skutkom katastrof (systemy monitorowania, ostrzegania i reagowania)						Bak lokalizacji
76	Zastosowanie, w procesie planowania i budowy infrastrukt. komunikacyjnej, nowoczesnych rozwiązań technologicznych dostosowanych do potrzeb zmian klimatu						Bak lokalizacji
77	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 609 na odcinku Mikołajki – Ukta	PLH280048 Ostoja Piska, PLB280008 Puszcza Piska	Pierwos	Mazurski Park Krajobrazowy			

Źródło: opracowanie własne

W związku z realizacją działań ujętych w projekcie Planu transportowego do kolizji z obszarami chronionymi może dojść w przypadku 54 działań (70%), w tym 40 drogowych, 12 kolejowych oraz 1 związanego z portem morskim i 1 związanego z portem lotniczym. Dla 23 działań nie stwierdzono kolizji, tzn. położone są poza obszarami chronionymi, nie posiadają lokalizacji (np. budowa zatok autobusowych) lub są to działania nieinwestycyjne (np. cyfryzacja transportu).

Do działań, które prawdopodobnie będą powodowały kolizje z największą liczbą obszarów chronionych należą:

- Działanie nr 2 należące do inwestycji krajowych, związane z budową drogi ekspresowej S16 na odcinku Mrągowo (obwodnica Mrągowo) – Ełk – granica województwa podlaskiego (rekomendowany wariant B). Realizowane będzie w otulinie Mazurskiego Parku Krajobrazowego, na obszarach chronionego krajobrazu oraz na obszarach Natura 2000.
- Działanie nr 3 należące do inwestycji krajowych, związane z budową drogi ekspresowej S5 na odcinku Grudziądz – Ostróda – w zależności od wyboru wariantu inwestycja ta może przebiegać przez rezerwat przyrody Rzeka Drwęca, Brodnicki Park Krajobrazowy, obszary Natura 2000 oraz obszary chronionego krajobrazu.
- Działanie nr 61 związane z rewitalizacją linii kolejowej nr 208 na odcinku Działdowo – Brodnica (odtworzenie do parametrów konstrukcyjnych) – przebiegać będzie przez Welski Park Krajobrazowy, w jego otulinie, Górznieńsko-Lidzbarski Park Krajobrazowy, obszar Natura 2000, obszary chronionego krajobrazu oraz w sąsiedztwie dwóch rezerwatów Klonowo i Jar Brynicy.

Obszary Natura 2000

Z analizy rozmieszczenia działań zaplanowanych w projekcie Planu transportowego wynika, że realizacja 20 inwestycji będzie ingerowała w obszary Natura 2000, a 7 będzie realizowana w bliskim sąsiedztwie tych obszarów Rysunek 14.

Tabela 6 pokazuje obszary Natura 2000, na których istnieje potencjalna możliwość wystąpienia kolizji. Najwięcej inwestycji realizowanych będzie na obszarach Natura 2000 PLB28007 Puszcza Napiwodzko-Ramucka (6), PLB280008 Puszcza Piska (5).

Tabela 6 Obszary Natura 2000, na których istnieje potencjalna możliwość wystąpienia kolizji z przebiegiem wytypowanych w Planie transportowym działań

Lp.	Kod obszaru	Nazwa obszaru	Liczba działań realizowanych na danym obszarze	Sąsiedztwo ¹⁰⁸
1	PLB280001	Bagna Nietlickie		1
2	PLB280002	Dolina Pasłęki	2	
3	PLB140005	Dolina Omulwi i Płodownicy	1	
4	PLB280012	Jezioro Dobskie		2
5	PLB280013	Jezioro Drużno		2
6	PLB280014	Ostoja Poligon Orzysz	1	1
7	PLB280015	Ostoja Warmińska	2	2
8	PLB280007	Puszcza Napiwodzko-Ramucka	6	1
9	PLB280008	Puszcza Piska	6	
10	PLB280010	Zalew Wiślany		1
11	PLH280051	Aleje Pojezierza Iławskiego	1	

¹⁰⁸ Sąsiedztwo – oznacza, że dany obszar znajduje się w niedalekiej odległości od zaplanowanego działania, którego realizacja prawdopodobnie może oddziaływać na ten obszar.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

Lp.	Kod obszaru	Nazwa obszaru	Liczba działań realizowanych na danym obszarze	Sąsiedztwo ¹⁰⁸
12	PLH280001	Dolina Drwęcy	2	
13	PLH280036	Dolina Kakaju	1	
14	PLH280028	Ostoja Drużno		1
15	PLH280034	Jezioro Woszczelskie		1
16	PLH280039	Jonkowo-Warkaty		1
17	PLH280055	Mazurska Ostoja Żółwia Baranowo	1	1
18	PLH280054	Mazurskie Bagna		1
19	PLH280012	Ostoja Lidzbarska	1	
20	PLH280052	Ostoja Napiwodzko-Ramucka	1	1
21	PLH280048	Ostoja Piska	3	
22	PLH280045	Ostoja Północnomazurska		2
23	PLH280035	Ostoja Radomno	1	
24	PLH280014	Ostoja Welska	1	
25	PLH280005	Puszcza Romincka	1	1
26	PLH280006	Rzeka Pasłęka	1	1
27	PLH280046	Swajnie	1	
28	PLH280007	Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana		2

obszary, dla których zidentyfikowano w PZO lub SFD istniejące lub potencjalne zagrożenia ze strony transportu i sieci komunikacyjnych

Źródło: opracowanie własne

Spośród 16 Obszarów Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000, w przypadku realizacji działań wynikających z projektu Planu transportowego, zagrożonych jest 10 obszarów. Prawdopodobieństwo wystąpienia największych oddziaływań ze względu na liczbę wytypowanych na tym obszarze działań, może dotyczyć obszarów: PLB280007 Puszcza Napiwodzko-Ramucka (zaplanowanych do realizacji jest 6 działań), PLB280008 Puszcza Piska (6 działań).

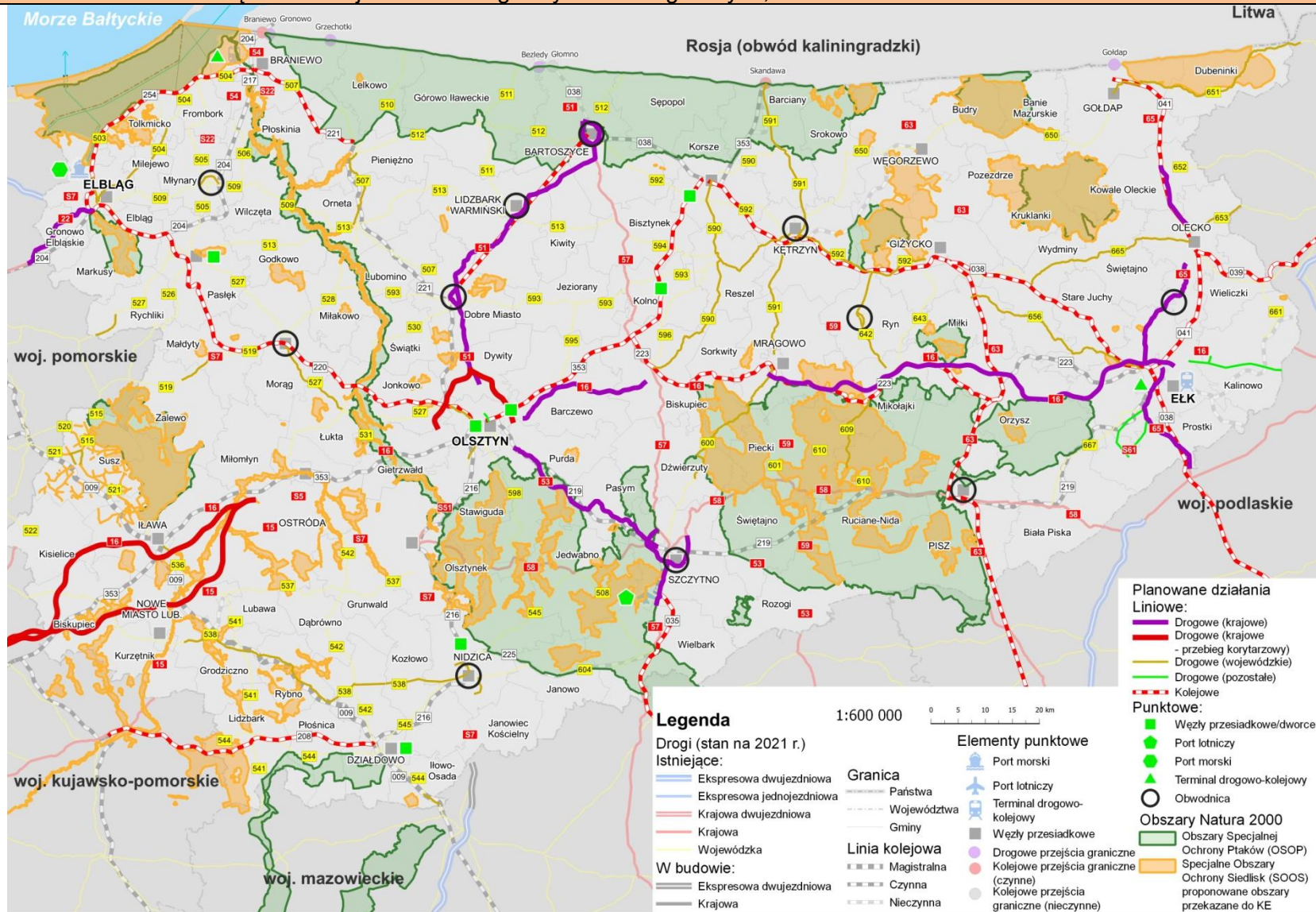
Spośród 44 Obszarów Specjalnej Ochrony Siedlisk Natura 2000, w przypadku realizacji działań projektu Planu transportowego, zagrożonych jest 18 obszarów. Prawdopodobieństwo wystąpienia największych oddziaływań ze względu na liczbę wytypowanych na tym obszarze działań, dotyczyć może dwóch obszarów: PLH280001 Dolina Drwęcy (2 działania), PLH280048 Ostoja Piska (3). Ponadto prawdopodobieństwo wystąpienia znacznych oddziaływań dotyczyć może obszarów, na których realizowane będą działania wynikające z inwestycji krajowych: budowa drogi ekspresowej S16 na odcinku Mrągowo (obwodnica Mrągowo) – Ełk – granica województwa podlaskiego (PLH280054 Mazurska Ostoja Żółwia Baranowo, PLH280034 Jezioro Woszczelskie), budowa drogi ekspresowej S5 na odcinku Grudziądz – Ostróda (w zależności do wyboru wariantu PLH280036 Dolina Kakaju lub PLH280001 dolina Drwęcy, PLH280035 Ostoja Radomno).

Dla obszarów Natura 2000 wynikających z Dyrektywy Ptasiej jak i Dyrektywy Siedliskowej, na podstawie planów zadań ochronnych (PZO), a w przypadku ich braku Standardowych Formularzy Danych (SFD), wytypowano zagrożenia istniejące lub potencjalne, mogące wystąpić w wyniku realizacji projektu Planu transportowego oraz przedstawiono cele działań istotne z punktu widzenia jego realizacji – Załączniki 2 i 3.

Wśród tych zagrożeń zidentyfikowano zagrożenia wynikające z rozwoju transportu i sieci komunikacyjnych. Występują one na 10 obszarach, na których realizowane będą działania wytypowane w Planie transportowym – Tabela 6 (kolor zielony).

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

Rysunek 14 Działania służące realizacji celów strategicznych i szczegółowych, na tle obszarów Natura 2000



Rezerваты

Planowane działania w ramach projektu Planu transportowego mogą generować oddziaływania na rezerwat Rzecka Drwęca, rezerwat Ostoja Bobrów na Rzece Pasłęce, Rezerwat Pierwos oraz 7 rezerwatów w związku z bliskim sąsiedztwem zaplanowanych działań.

Do kolizji z rezerwatem Rzecka Drwęca może dojść w przypadku realizacji działania nr 3 Budowa drogi ekspresowej S5 na odcinku Grudziądz-Ostróda. Działanie jest na etapie wyboru właściwego wariantu, jednakże każdy proponowany wariant będzie kolidował z rezerwatem.

Do kolizji z Rezerwatem Pierwos może dojść w przypadku realizacji zadania nr 77 Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 609 na odcinku Mikołajki Ukta. Działanie będzie polegało na rozbudowie/przebudowie istniejącej drogi wojewódzkiej.

Do kolizji z rezerwatem Ostoja Bobrów na Rzece Pasłęce może dojść w przypadku realizacji działania nr 58 modernizacja połączenia kolejowego Gutkowo – Bogaczewo – Elbląg – Frombork – Braniewo – (linia kolejowej nr 254).

Wykaz rezerwatów na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego wraz z ich przedmiotem ochrony zamieszczony został w Załączniku 4.

Parki krajobrazowe

Przeprowadzone analizy wykazały, że spośród 8 parków krajobrazowych zlokalizowanych na terenie województwa działania wynikające z projektu Planu transportowego będą realizowane na 5 z nich.

Potencjalne zagrożenie dla integralności Brodnickiego Parku Krajobrazowego może stanowić realizacja jednego z wariantów działania nr 3 polegającego na budowie drogi ekspresowej S5 na odcinku Grudziądz – Ostróda (inwestycje krajowe). Inwestycja jest na etapie wyboru wariantu. Zaleca się zatem rozpatrzenie przebiegu inwestycji w wariantach nie kolidujących z parkiem krajobrazowym.

Ponadto na terenie Mazurskiego parku Krajobrazowego, Parku Krajobrazowego Puszczy Rominckiej, Parku Krajobrazowego Wysoczyzny Elbląskiej oraz Welskiego Parku Krajobrazowego będą prowadzone działania polegające na rozbudowie dróg wojewódzkich. Na obszarze Mazurskiego Parku Krajobrazowego zaplanowana jest również realizacja działania polegającego na rewitalizacji linii kolejowej (odtworzenie do parametrów konstrukcyjnych).

Wykaz parków krajobrazowych, na obszarze których istnieje ryzyko kolizji z działaniami ujętymi w projekcie Planu transportowego zamieszczony został w Załączniku 5.

Obszary chronionego krajobrazu

Spośród 71 obszarów chronionego krajobrazu, na obszarze 44 będą realizowane działania wynikające z projektu Planu transportowego. Prawdopodobieństwo wystąpienia największych oddziaływań ze względu na liczbę wytypowanych na tym obszarze działań, może dotyczyć obszarów: OChK Pojezierza Elckiego, OChK Krainy Wielkich Jezior Mazurskich, OChK Jezior Oleckich, OChK Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej, OChK Doliny Środkowej Łyny, OChK Doliny Rzeki Guber. Potencjalne zagrożenia dla celów ochrony tej formy ochrony przyrody mogą dotyczyć działań związanych z budową nowych dróg, obwodnic miast, budową linii kolejowych bądź ich rewitalizacją (odtworzenie do parametrów konstrukcyjnych).

Wykaz obszarów chronionego krajobrazu, na obszarze których istnieje ryzyko kolizji z działaniami ujętymi w projekcie Planu transportowego zamieszczony został w Załączniku 6.

Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe

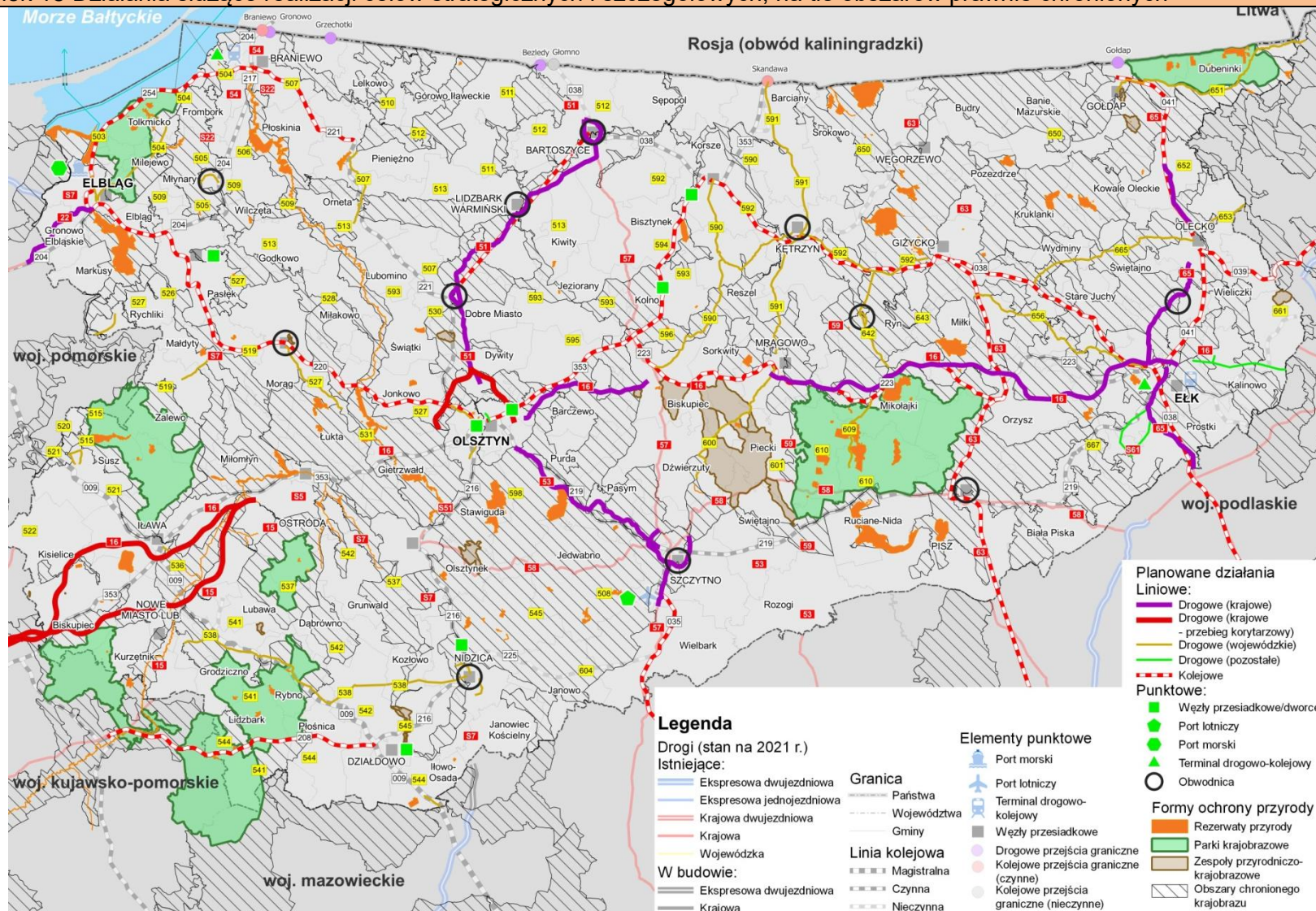
Spośród 15 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych, na obszarze dwóch: „Rzeka Babant i Jezioro Białe” oraz „Jeziora Sorkwickie” realizowane będzie działanie nr 25 ujęte w Planie transportowym, polegające na rozbudowie drogi wojewódzkiej.

Wykaz zespołów przyrodniczo-krajobrazowych zamieszczony został w Załączniku 7.

Proponowane w projekcie Planu transportowego działania służące realizacji celów strategicznych i szczegółowych, na tle obszarów prawnie chronionych (rezerwatów przyrody, parków krajobrazowych, obszarów chronionego krajobrazu, zespołów przyrodniczo-krajobrazowych) przedstawia poniższy Rysunek 15.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

Rysunek 15 Działania służące realizacji celów strategicznych i szczegółowych, na tle obszarów prawnie chronionych



Źródło: materiały WMBPP

W związku z realizacją projektu Planu transportowego istnieje prawdopodobieństwo wystąpienia potencjalnych negatywnych oddziaływań na obszary chronione w tym obszary Natura 2000. W Tabeli 7 zasygnalizowane zostały potencjalne oddziaływania typów działań¹⁰⁹ na obszary chronione.

Tabela 7 Analiza oddziaływania projektu Planu transportowego na obszary chronione, w tym obszary Natura 2000

Typ/Kategoria działania	Opis potencjalnych oddziaływań na obszary chronione w tym obszary Natura 2000
Budowa drogi	<p>Realizacja wiązać się będzie z zajęciem nowych terenów pod inwestycje.</p> <p>Może potencjalnie negatywnie oddziaływać na obszary chronione, w tym obszary Natura 2000 poprzez naruszenie, zniekształcenie, zniszczenie, fragmentację siedlisk. Na etapie budowy negatywne oddziaływania mogą być związane z zajęciem terenu, emisją zanieczyszczeń, wycinką drzew i krzewów, płoszeniem zwierząt. Długotrwałe oddziaływania mogą wynikać z eksploatacji dróg (emisja zanieczyszczeń, hałas).</p> <p>Z uwagi na charakter liniowy planowanych inwestycji może nastąpić także negatywny wpływ na funkcjonalne powiązania obszarów chronionych, w tym obszarów Natura 2000 – zarówno w kontekście powiązań między nimi, jak i z otoczeniem.</p> <p>Potencjalnie negatywnego oddziaływania można się spodziewać w kontekście zmian walorów krajobrazowych, zwłaszcza na obszarach parków krajobrazowych i obszarach chronionego krajobrazu. W wyniku budowy nowych dróg nastąpi zajęcie i przekształcenie terenu oraz wprowadzanie dysharmonijnych elementów infrastruktury. Największe zmiany krajobrazu będą następowały na skutek wycinki lasów. Na terenach otwartych (rolniczych, rolno-leśnych) nowa infrastruktura drogowa stanie się najtrwalszym elementem krajobrazu rozcinającym rozłogi pól, obszary leśne.</p> <p>Budowa drogi, zwłaszcza drogi ekspresowej z uwagi na zajęcie znacznego pasa terenu przebiegającego na znacznej odległości, stanowi znaczną formę przestrzenną w krajobrazie.</p>
Budowa obwodnic	<p>Realizacja wiązać się będzie z zajęciem nowych terenów pod inwestycje.</p> <p>Może potencjalnie negatywnie oddziaływać na obszary chronione, w tym obszary Natura 2000 poprzez naruszenie, zniekształcenie, zniszczenie, fragmentację siedlisk. Na etapie budowy negatywne oddziaływania mogą być związane z zajęciem terenu, emisją zanieczyszczeń, wycinką drzew i krzewów, płoszeniem zwierząt. Długotrwałe oddziaływania mogą wynikać z eksploatacji dróg (emisja zanieczyszczeń, hałas).</p> <p>Z uwagi na charakter liniowy planowanych inwestycji może nastąpić także negatywny wpływ na funkcjonalne powiązania obszarów chronionych, w tym obszarów Natura 2000 – zarówno w kontekście powiązań między nimi, jak i z otoczeniem.</p> <p>Potencjalnie negatywnego oddziaływania można się</p>

¹⁰⁹ Przyporządkowanie działań zaplanowanych w ramach projektu Planu transportowego do poszczególnych typów działań przedstawione zostało w Tabeli 3.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego
województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

	<p>spodziewać w kontekście zmian walorów krajobrazowych, zwłaszcza na obszarach chronionego krajobrazu. Nowe dogi stanowią znaczną formę przestrzenną w krajobrazie. W wyniku budowy nowej drogi nastąpi zajęcie i przekształcenie terenu oraz wprowadzanie dysharmonijnych elementów infrastruktury.</p>
Rozbudowa/przebudowa drogi	<p>Rozbudowa/przebudowa drogi wiązać się będzie najczęściej z poszerzeniem pasa drogowego. Może potencjalnie negatywnie oddziaływać na obszary chronione, w tym obszary Natura 2000 poprzez naruszenie, zniekształcenie, zniszczenie, fragmentację siedlisk. Na etapie budowy negatywne oddziaływania mogą być związane z zajęciem terenu, emisją zanieczyszczeń, wycinką drzew i krzewów, płoszeniem zwierząt. Długotrwałe oddziaływania mogą wynikać z eksploatacji dróg (emisja zanieczyszczeń, hałas). W wyniku rozbudowy dróg mogą pojawić się nowe dominanty w krajobrazie, co potencjalnie może negatywnie oddziaływać na walory krajobrazowe obszarów chronionych, zwłaszcza na obszarach paków krajobrazowych i obszarach chronionego krajobrazu.</p>
Budowa/odbudowa/modernizacja linii kolejowej oraz/lub towarzyszących obiektów budowlanych (tj. peron, dworzec)	<p>Budowa/odbudowa/modernizacja linii kolejowej wiązać się będzie najczęściej z ponownym przekształceniem pasa terenu. Może potencjalnie negatywnie oddziaływać na obszary chronione, w tym obszary Natura 2000 poprzez naruszenie, zniekształcenie, zniszczenie, fragmentację siedlisk. Na etapie budowy negatywne oddziaływania mogą być związane z zajęciem terenu, emisją zanieczyszczeń, wycinką drzew i krzewów, płoszeniem zwierząt. Będą to oddziaływania krótkotrwałe. W wyniku budowy/odbudowy/modernizacji linii kolejowej oraz/lub towarzyszących obiektów budowlanych mogą pojawić się nowe dominanty w krajobrazie, co potencjalnie może negatywnie oddziaływać na walory krajobrazowe obszarów chronionych, zwłaszcza paków krajobrazowych i obszarów chronionego krajobrazu.</p>
Budowa/przebudowa infrastruktury drogowej	<p>Inwestycje nie powinny mieć znaczącego wpływu na obszary chronione w tym obszary Natura 2000. Potencjalne pozytywne oddziaływanie w przypadku realizacji działań związanych z rozwojem infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego. Ewentualne oddziaływania negatywne, krótkoterminowe na etapie realizacji inwestycji.</p>
Budowa terminalu intermodalnego sieci TEN-T	<p>Nie zidentyfikowano wpływu na obszary chronione w tym obszary Natura 2000.</p>
Rozbudowa/modernizacja portu morskiego w Elblągu	<p>Nie zidentyfikowano wpływu na obszary chronione w tym obszary Natura 2000.</p>
Poprawa bezpieczeństwa i ochrona ruchu lotniczego	<p>W ramach inwestycji pn. CAWOK – Zdalna wieża AFIS – nie zidentyfikowano wpływu na obszary chronione w tym obszary Natura 2000.</p>
Działania organizacyjno-instytucyjne	<p>Brak wpływu na obszary chronione w tym obszary Natura 2000.</p>

Źródło: opracowanie własne

Ideą projektowanego dokumentu jest kształtowanie układu komunikacyjnego województwa uwzględniającego ochronę środowiska i klimatu, dążącego do równoważenia celów ekonomicznych, społecznych i środowiskowych. Potencjalne oddziaływania typów działań na obszary chronione w tym obszary Natura 2000, ocenione zostały na zasadzie

domniemania wystąpienia negatywnego wpływu i przy założeniu, że inwestycje będą realizowane z wykorzystaniem najbardziej efektywnych oraz zaawansowanych technologii i technik (BAT).

Zasygnalizowane potencjalne negatywne oddziaływania, mogące wystąpić w wyniku realizacji działań na obszarach chronionych, w tym obszarach Natura 2000 w największym stopniu będą związane z prowadzeniem dużych inwestycji liniowych po nowym śladzie. Zidentyfikowane zagrożenia mogą wpływać na ochronę i kształtowanie najcenniejszych zasobów środowiska przyrodniczego. Mogą zagrażać spójności terytorialnej i funkcjonalnej przestrzeni przyrodniczej przez jej fragmentację, zniszczenie, uszczuplenie powierzchni cennych i wrażliwych siedlisk.

Negatywne oddziaływanie inwestycji można minimalizować w wyniku racjonalnego postępowania lokalizacyjnego, starannie prowadzonych ocen oddziaływania na środowisko oraz przestrzegania zasad służących zarządzaniu obszarami chronionymi (plany ochrony, plany zadań ochronnych). Kontynuacją tego procesu powinna być indywidualna ocena oddziaływania na środowisko poszczególnych przedsięwzięć, które będą wynikać z wdrażania działań określonych w Planie transportowym.

Znaczna część spośród analizowanych działań zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko¹¹⁰, może zostać zaliczona do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, bądź do przedsięwzięć mogących oddziaływać na obszary Natura 2000. Dla tych inwestycji przed rozpoczęciem realizacji wymagane będzie przeprowadzenie procedury oceny oddziaływania na środowisko. W tej procedurze obligatoryjnie ocenia się wpływ na obszary chronione przyrodniczo oraz podejmuje się decyzje na jakich zasadach dozwolona będzie realizacja poszczególnych inwestycji, aby zminimalizować negatywne oddziaływania.

Odpowiedzią na zdiagnozowane potencjalne oddziaływania negatywne powinny być propozycje rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000, takie jak m.in.:

- przy określaniu dokładnej lokalizacji inwestycji preferowanie najmniej konfliktowych lokalizacji,
- w miejscach kolizji inwestycji liniowych z obszarami chronionymi należy rozważać przebiegi alternatywne, wybierać warianty o najbardziej ograniczonym wpływie,
- omijanie terenów, gdzie stwierdzono występowanie gatunków chronionych,
- wszelkie przekształcenia powierzchni ziemi, zmiany stosunków wodnych, ingerencję w szatę roślinną należy ograniczyć do niezbędnego minimum,
- utrzymanie korytarzy ekologicznych zapewniających ciągłość przyrodniczą, m.in. poprzez budowę przejść dla zwierząt,
- ograniczanie kolizji dzikich zwierząt z pojazdami na drogach szybkiego ruchu poprzez dokonywanie wygrodzeń stosownych odcinków przed dostaniem się na nie zwierząt,
- organizacja prac i harmonogram robót winien uwzględniać normy ochrony środowiska m.in. poprzez dostosowanie do okresów lęgowych ptaków i okresów rozrodczych innych zwierząt,
- lokalizowanie zaplecza budowlanego w bezpiecznym oddaleniu od miejsc występowania cennych siedlisk oraz gatunków roślin i zwierząt.

¹¹⁰ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839 z późn. zm.).

Uszczegółowienie zarówno charakteru oddziaływań, jak i propozycji działań minimalizujących oraz kompensujących, możliwe będzie po ustaleniu precyzyjnej lokalizacji inwestycji, a następnie wykonaniu szczegółowej inwentaryzacji przyrodniczej na etapie oceny oddziaływania na środowisko bądź na obszar Natura 2000 dla poszczególnych inwestycji.

Zakładając, że realizowane działania będą poprzedzone, tam gdzie jest to wymagane przepisami prawa, oceną oddziaływania na środowisko oraz zastosowaniem wszelkich możliwych rozwiązań minimalizujących wpływ na obszary chronione w tym obszary Natura 2000, można przyjąć, że dzięki tym rozwiązaniom prawdopodobieństwo wystąpienia negatywnych oddziaływań będzie minimalizowane.

11. EWENTUALNE ROZWIĄZANIA ALTERNATYWNE

Prognoza powinna przedstawiać 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 alternatywnych¹¹¹.

Projekt Planu transportowego zawiera wybór wariantów planistycznych, które należy rozumieć jako alternatywne rozwiązania zdiagnozowanego problemu.

Ze względu na przedstawioną w dokumencie charakterystykę możliwych wariantów planistycznych Prognoza nie wskazuje rozwiązań alternatywnych do analizowanego dokumentu.

W projekcie Planu transportowego przedstawione zostały trzy warianty planistyczne: wariant A, wariant B oraz wariant C.

1. Wariant A wsparcia systemu transportowego opartego na trzech biegunach wzrostu (Olsztyn, Elbląg, Ełk) oraz sieci TEN-T, transzycie i transporcie indywidualnym.

W wariacie A nadrzędnym celem polityki transportowej regionu jest przede wszystkim dalszy rozwój gospodarczy województwa oraz niwelowanie różnic w tym rozwoju względem bogatszych regionów kraju oraz w odniesieniu do Unii Europejskiej. Najważniejsze będą działania o najwyższej efektywności ekonomicznej. Do takich należą przede wszystkim wsparcie najważniejszych i najmocniejszych (demograficznie i gospodarczo) ośrodków województwa. Wariant koncentruje się na usprawnieniu obsługi oraz wzajemnych powiązań Olsztyna, Elbląga i Ełku. Jednocześnie bardzo ważna pozostanie budowa sieci TEN-T, oraz obsługa powiązań zewnętrznych województwa (w tym w transporcie lotniczym i żegludze), zwłaszcza z Warszawą i Gdańskiem, a także z Polską zachodnią poprzez metropolię Toruń/Bydgoszcz. Równocześnie przyjmuje się, że na pozostałych obszarach regionu przeważać będą inwestycje odtworzeniowe.

2. Wariant B równomiernego wsparcia systemu transportowego całego obszaru województwa (węzły w każdym powiecie) i silnej preferencji dla transportu publicznego.

Celem polityki transportowej w wariacie B będzie poprawa jakości życia poprzez podnoszenie standardu infrastruktury i usług transportowych w równym stopniu na całym obszarze regionu. Zgodnie z założeniami wariantu powinno to przyczynić się

¹¹¹ Art. 51 pkt. 2 ustawy OOŚ.

do równomiernego rozwoju gospodarczego, poprawy dostępu do usług publicznych, minimalizacji skutków dla środowiska oraz w konsekwencji do większej atrakcyjności zamieszkiwania, także na peryferyjnych obszarach województwa. Dlatego realizowane byłyby liczne inwestycje rozłożone w wielu miejscach regionu.

3. Wariant C elastycznego rozwoju systemów multimodalnych opartych na poszerzonej liczbie biegunów wzrostu (ośrodki: wojewódzki Olsztyn, regionalny Elbląg, subregionalny Ełk oraz ponadlokalne I rzędu: Działdowo, Giżycko, Iława, Kętrzyn, Ostróda, Szczytno oraz sieci drogowej i kolejowej szczebla wojewódzkiego. Polityka transportowa prowadzona zgodnie z założeniami wariantu C będzie nastawiona na równoważenie celów ekonomicznych, społecznych i środowiskowych. Dlatego będzie dążyć zarówno do poprawy dostępności zewnętrznej województwa, jak też do podnoszenia jakości życia i redukcji negatywnego wpływu sektora transportu na klimat i środowisko. Będzie to jednocześnie polityka realistyczna dostosowująca skalę inwestycji do istniejącego i prognozowanego popytu. Wariant zakłada oparcie rozwoju sieci transportowej o bieguny wzrostu wyznaczone w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego. Są to poza Olsztynem, Elblągiem i Ełkiem, także: Szczytno, Giżycko, Kętrzyn, Ostróda, Iława, Działdowo. Dodatkowo do listy dołączone jest Mrągowo jako węzeł, prawdopodobnie długookresowo, rozprowadzający ruch z nowej drogi S16. Inwestycje liniowe (drogowe i kolejowe) oraz działania organizacyjne (transport zbiorowy) będą miały na celu w pierwszej kolejności powiązanie tych miast ze sobą oraz w układach zewnętrznych. Oznacza to budowę lub modernizację ciągów dróg wojewódzkich uzupełniających sieć krajową oraz dowiązujących ośrodki do sieci TEN-T. W trzech największych miastach oraz w wybranych strefach turystycznych przewiduje się ograniczenia dla ruchu samochodów spalinowych. Intensywnie rozwijana będzie infrastruktura dla pojazdów elektrycznych. Wariant opiera się na rozwiązaniach multimodalnych. W założeniu transport zbiorowy i indywidualny mają być równoprawne i komplementarne. Wspierane będą zachęty do przesiadania się na transport publiczny (park and ride, bike and ride). Preferowane będzie również powstawanie ścieżek rowerowych przy drogach zamiejskich. Duże inwestycje drogowe i kolejowe zapewniające konkurencyjność regionu będą realizowane etapowo. Docelowo powstanie jednak cały ciąg tras S5 – S16. Port lotniczy w Szymanach będzie ważnym portem regionalnym. Znaczenie portu morskiego w Elblągu będzie stopniowo rosnąć, przy zachowaniu współpracy z portami Trójmiasta.

Wariantem planistycznym dla którego zostały wyznaczone cele strategiczne i szczegółowe projektu Planu transportowego jest wariant C, który w ocenie autorów dokumentu jest wariantem najbardziej optymalnym. Pozwala on na zrównoważony rozwój transportu w regionie z naciskiem na transport zbiorowy i niskoemisyjny, uwzględniający kwestie ochrony środowiska, w tym łagodzenia zmian klimatu oraz redukcję emisji zanieczyszczeń.

Ponadto należy zaznaczyć, że planowane działania, które będą realizowane w ramach Planu transportowego, będą podlegały ocenie szczegółowej opartej na konkretnych projektach i wówczas powinny być rozważone ich rozwiązania alternatywne, w tym wariantów lokalizacyjnych, technologicznych i organizacyjnych.

12. ROZWIĄZANIA MAJĄCE NA CELU ZAPOBIEGANIE, OGRANICZANIE LUB KOMPENSACJĘ PRZYRODNICZĄ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA ŚRODOWISKO MOGĄCYCH BYĆ REZULTATEM REALIZACJI PROJEKTU PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO DO ROKU 2030 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2050)

Projekt Planu transportowego jest dokumentem strategicznym, który nie wskazuje bezpośrednio konkretnych przedsięwzięć, które będą realizowane w jego ramach. Niemniej jednak nawet na tym poziomie ogólności można przewidzieć, że niektóre zamierzenia inwestycyjne mogą potencjalnie negatywnie wpływać na środowisko przyrodnicze.

Szkód w środowisku można często uniknąć, podejmując środki zapobiegawcze. Jest to kluczowa zasada w prawie ochrony środowiska, która obejmuje zasady zapobiegania i przezorności. Zgodnie z zasadą zapobiegania ci, którzy angażują się w działania, które mogą szkodzić środowisku, muszą podjąć kroki w celu zapobieżenia takim szkodom. Zasada przezorności wymaga, aby osoby, które podejmują działania o potencjalnie nieznanym negatywnym wpływie na środowisko, podjęły wszelkie niezbędne środki ostrożności w celu zapobieżenia takim szkodom. Obie te zasady zostały określone w art. 6 ustawy Prawo ochrony środowiska¹¹².

Dla większości przedsięwzięć, których realizacja może oddziaływać na środowisko i stan zasobów przyrodniczych, oddziaływanie to będzie ograniczone do najbliższego sąsiedztwa. Przed wskazaniem konkretnych lokalizacji możliwe jest określenie przybliżonych czynników, które będą lub potencjalnie mogą wpływać na zmiany stanu środowiska. Ponieważ skutki środowiskowe podejmowanych działań silnie zależą od lokalnej chłonności środowiska lub od występowania w rejonie realizacji przedsięwzięcia tzw. obszarów wrażliwych należy wskazać na konieczność starannego wyboru lokalizacji (w tym starannego wariantowania przebiegu przedsięwzięć liniowych). Istotne jest również zwrócenie uwagi na prowadzenie oceny oddziaływań skumulowanych przedsięwzięć. W przypadku realizacji części przedsięwzięć będą prowadzone procedury OOS, których efektem będzie wskazanie stosownych działań mitygujących.

Do ogólnych rozwiązań mających na celu zapobieganie bądź ograniczanie potencjalnych negatywnych oddziaływań zaliczają się między innymi:

- przeprowadzenie wstępnej oceny dla przedsięwzięć zaliczonych do grupy mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko lub na obszar Natura 2000,
- dokonanie zgodności ze standardami jakości środowiska na etapie realizacji przedsięwzięcia oraz po zakończeniu jego funkcjonowania, jeżeli w decyzji środowiskowej, dla danej inwestycji będzie to wymagane,
- stosowanie w gospodarowaniu przestrzenią zintegrowanego podejścia do środowiskowych, ekonomicznych i społecznych aspektów korzystania z zasobów ekosystemowych,
- racjonalne gospodarowanie zasobami środowiska w zakresie wód, lasów, gleb, bioróżnorodności oraz kopalin,
- przestrzeganie norm środowiskowych w zakresie emisji zanieczyszczeń i hałasu,

¹¹² Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2556 z późn. zm.).

- korzystanie z doradztwa, z uwzględnieniem elementów wyceny kosztów i zysków środowiskowych i uwzględniające konieczność upowszechniania rozwiązań proekologicznych,
- odpowiednia lokalizacja i skala przedsięwzięć uwzględniająca występowanie i potrzebę ochrony cennych siedlisk i gatunków, w tym będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także korytarzy migracyjnych zwierząt (w tym ptaków oraz nietoperzy), poszukiwanie lokalizacji alternatywnych (uwzględniając występowanie cennych siedlisk i gatunków, w tym będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty),
- wykorzystanie wszelkich dostępnych metod ograniczających kolizję ze szlakami migracyjnymi dzikich zwierząt w celu minimalizacji efektu barierowego (budowa przejść dla zwierząt, urządzenia odstraszające i naprowadzające itp.),
- zastosowanie najlepszych dostępnych technik (BAT),
- zastosowanie technologii niskoemisyjnych, niskoodpadowych, wodoszczędnych i energooszczędnych,
- zastosowanie technologii robót budowlanych zapewniających ograniczenie obszaru zajętego pod budowę, stosowanie mało inwazyjnych metod związanych z pracami ziemnymi, ograniczenie lokalnego oddziaływania na środowisko, pylenia, hałasu oraz możliwości zanieczyszczenia wód,
- odpowiednie dopasowanie harmonogramu prowadzenia robót budowlanych, w tym uwzględniające zwłaszcza okresy lęgowe ptaków,
- minimalizacja konfliktów ekologiczno-społecznych związanych z realizacją przedsięwzięcia.

Tabela 8 przedstawia zalecenia dotyczące minimalizacji negatywnego wpływu realizowanych działań na poszczególne komponenty środowiska. Zalecenia mogą wydawać się ogólne i powszechnie znane, niemniej uznano, że warto je przytoczyć, jako punkt wyjściowy do określenia propozycji kryteriów wyboru optymalnych rozwiązań. Generalnie można uznać, że zawierają się one w zasadach ekoprojektowania.

Tabela 8 Wybrane sposoby zapobiegania, ograniczania lub kompensacji przyrodniczej negatywnych oddziaływań mogących być rezultatem realizacji działań projektu Planu transportowego, na poszczególne komponenty środowiska.

Komponent środowiska	Sposoby zapobiegania, ograniczania lub kompensacji przyrodniczej
Różnorodność biologiczna (rośliny, zwierzęta), obszary chronione w tym Natura 2000	<ul style="list-style-type: none"> - Utrzymanie ciągłości i drożności korytarzy ekologicznych (wodnych, lądowych, powietrznych) przy przeznaczaniu nowych terenów pod inwestycje; - Unikanie tworzenia barier dla funkcjonowania przyrody, m.in. poprzez budowę przejść dla zwierząt w celu zachowania ciągłości układów ekologicznych; - Rozważne lokalizowanie inwestycji mogących zagrozić bezpiecznemu bytowaniu i przemieszczaniu się gatunków; - Stosowanie rozwiązań przeciwdziałających fragmentacji cennych siedlisk przyrodniczych, w szczególności siedlisk z załącznika I Dyrektywy Siedliskowej i siedlisk chronionych gatunków; - Odpowiedni dobór terminów prac inwestycyjnych (np. uwzględnienie okresów lęgowych, zwłaszcza ptaków, a także określenie terminu wycinki drzew, przeprowadzenie inwentaryzacji populacji roślin i zwierząt);

	<ul style="list-style-type: none"> - Unikanie wprowadzania gatunków obcych i inwazyjnych podczas kształtowania powierzchni biologicznie czynnych; - Ograniczanie wycinki drzew i krzewów; - Wprowadzanie, utrzymanie nasadzeń i zieleni izolacyjnej; - Zachowanie i ochrona cennych przyrodniczo obszarów mokradłowych, zadrzewień śródpolnych i przydrożnych; - Wykorzystanie istniejącej infrastruktury oraz ochrona (omijanie) terenów cennych przyrodniczo w tym chronionych w trakcie planowania budowy i przebudowy obiektów liniowych; - Przeprowadzanie rzetelnej inwentaryzacji i waloryzacji przyrodniczej; - Uwzględnienie potrzeby monitoringu przed- i porealizacyjnego dla przedsięwzięć kolidujących z potrzebami ochrony środowiska; - Stosowanie w uzasadnionych przypadkach działań kompensacyjnych (kompensacja nie może mieć pierwszeństwa nad działaniami zapobiegawczymi).
Klimat, powietrze atmosferyczne	<ul style="list-style-type: none"> - Stosowanie rozwiązań niskoemisyjnych i energooszczędnych; - Stosowanie odpowiednich technologii ograniczających emisję zanieczyszczeń do powietrza; - Stosowanie pasów zieleni izolacyjnej wzdłuż dróg transportu samochodowego; - Wzmocnienie systemu wczesnego ostrzegania przed zbliżającymi się ekstremalnymi zjawiskami pogodowymi; - Ograniczenie zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego, których źródłem jest transport samochodowy, poprzez popularyzację transportu publicznego i komunikacji rowerowej; - Monitorowanie jakości powietrza.
Klimat akustyczny	<ul style="list-style-type: none"> - Stosowanie ekranów akustycznych i innych środków redukcji hałasu (np. cichsze opony, tłumiki); - Stosowanie materiałów o dobrych właściwościach dźwiękochłonnych.
Wody podziemne i powierzchniowe	<ul style="list-style-type: none"> - Dostosowanie rodzaju i zakresu prac w przypadku ekosystemów wodnych i podmokłych do zapisów Ramowej Dyrektywy Wodnej poprzez uwzględnianie celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych; - Ograniczenie prac związanych z przebudową cieków i rowów melioracyjnych do niezbędnego minimum, a prace w korytach cieków będących w kolizji z planowanym przedsięwzięciem prowadzić w sposób minimalizujący stopień przekształceń; - Przed przystąpieniem do inwestycji infrastrukturalnych należy rozemnać uwarunkowania hydrogeologiczne; - Stosowanie rozwiązań wodooszczędnych; - Stosowanie zabezpieczeń przed migracją zanieczyszczeń do wód, które mogą powstawać w efekcie prowadzonych prac modernizacyjnych i budowlanych oraz w trakcie eksploatacji.
Krajobraz, powierzchnia ziemi	<ul style="list-style-type: none"> - Uwzględnienie ochrony krajobrazu podczas planowania i realizacji inwestycji; - Ograniczenie możliwości wprowadzania obcych krajobrazowo oraz agresywnych elementów i form zagospodarowania wzdłuż inwestycji infrastrukturalnych; - Ograniczanie obszaru zajętego pod budowę oraz stosowanie mało inwazyjnych metod związanych z pracami ziemnymi; - Wykorzystanie zabezpieczonej w czasie budowy wierzchniej warstwy gleby.

Zdrowie i jakość życia ludzi	<ul style="list-style-type: none">- Dostarczanie pełnej informacji dla społeczeństwa o wpływie projektu na środowisko na etapie realizacji oraz po zakończeniu przedsięwzięcia;- Minimalizacja konfliktów ekologiczno-społecznych związanych z realizacją przedsięwzięcia;- Prowadzenie robót budowlanych minimalizujących nadmierną emisję uciążliwych zanieczyszczeń, hałasu i drgań;- Lokalizowanie dróg i szlaków kolejowych w odpowiedniej odległości od zabudowy mieszkaniowej; stosowanie pasów zieleni wzdłuż dróg i linii kolejowych; w ostateczności stosowanie ekranów akustycznych.
------------------------------	--

Źródło: opracowanie własne

Zaproponowane w projekcie Planu transportowego, w odniesieniu do celów strategicznych i szczegółowych działania, mają charakter dość ogólny i nie przesądzają o lokalizacji konkretnych inwestycji. Możliwość taka pojawi się dopiero na etapie oceny oddziaływania na środowisko danego przedsięwzięcia. Stąd, z uwagi na ogólny zakres projektu Planu transportowego, zaproponowany zestaw mechanizmów minimalizujących niekorzystne oddziaływania należy traktować jako podstawę do rozważania szczegółowych rozwiązań łagodzących negatywny wpływ, na późniejszym etapie planowania przedsięwzięć.

Niemniej jednak przy braku zidentyfikowanych konkretnych przedsięwzięć, ich liczby, skali, charakteru oraz lokalizacji nie można wykluczyć, iż będzie zachodziła potrzeba zastosowania również działań kompensacyjnych. Kompensacja stanowi kompleks różnorodnych działań, między innymi takich jak: roboty budowlane, roboty ziemne, rekultywację gleby, zalesianie, zadrzewianie lub tworzenie skupień roślinności, prowadzących do przywrócenia równowagi przyrodniczej na danym terenie, wzmocnienie populacji gatunku na danym terenie, odtworzenie biotopu, reintrodukcja gatunku. Kompensacja nie może mieć pierwszeństwa przed działaniami zapobiegawczymi – zasadą jest uniknięcie szkód i zmian, a nie ich wyrównanie ¹¹³.

13. INFORMACJE O MOŻLIWYM TRANSGRANICZNYM ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO

Zgodnie z art. 51 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko prognoza powinna zawierać zwierać informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko. Jeżeli konkretne działanie określone w Prognozie będzie według przepisów ww. ustawy zaliczone do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, to w przypadku możliwości jego znaczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko wymagane będzie sporządzenie dla takiego przedsięwzięcia raportu o oddziaływaniu na środowisko i przeprowadzenie postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko ¹¹⁴.

¹¹³ <https://otop.org.pl/2010/07/25/kompensacja-przyrodnicza/>, listopad 2021 r.

¹¹⁴ Art. 104 ustawy OOS.

Obowiązki Polski w zakresie przeprowadzania transgranicznych ocen oddziaływania na środowisko określa Konwencja EKG ONZ o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym¹¹⁵, sporządzona w Espoo (tzw. Konwencja z Espoo). Zgodnie z definicją zawartą w Konwencji oddziaływanie transgraniczne oznacza jakiegokolwiek oddziaływanie, niemające wyłącznie charakteru globalnego, na terenie podlegającym jurysdykcji Strony, spowodowane planowaną działalnością, której fizyczna przyczyna jest w całości lub częściowo położona na terenie podlegającym jurysdykcji innej Strony. Województwo warmińsko-mazurskie jest regionem przygranicznym. Na północy graniczy z Rosją (obwód kaliningradzki Federacji Rosyjskiej). Jest to jednocześnie granica państwa oraz granica Unii Europejskiej. Pod względem administracyjnym obszar przygraniczny obejmuje 9 powiatów (elbląski, braniewski, lidzbarski, bartoszycki, kętrzyński, węgorzewski, gołdapski, olecki, giżycki), co stanowi około 40% obszaru województwa.

Wszystkie działania zawarte w Planie transportowym dotyczą inwestycji przewidzianych do realizacji w granicach Państwa. Niemniej jednak, niektóre z nich realizowane będą w rejonach przygranicznych. Będą to przedsięwzięcia liniowe w postaci dróg czy linii kolejowych zapewniających niezbędne połączenia, w tym z przejściami granicznymi.

Ze względu na raczej lokalny i regionalny charakter dróg i niewielkie ich zagęszczenie w rejonie przygranicznym, nie będą negatywnie wpływały na środowisko państwa sąsiadującego.

W Planie transportowym zostało wskazane jedno działanie związane z infrastrukturą lotniczą. Dotyczy ono poprawy bezpieczeństwa i ochrony ruchu lotniczego w Porcie Lotniczym Olsztyn – Mazury w ramach inwestycji pn. CAWOK – zdalna wieża AFIS. Z charakteru działania wynika, iż nie będzie ono prowadzić do zmiany natężenia międzynarodowego ruchu lotniczego, które mogłoby potencjalnie skutkować negatywnym transgranicznym oddziaływaniem na środowisko.

Projekt Planu transportowego co do zasady wyznacza jedynie ramy i kierunki rozwoju transportu w województwie warmińsko-mazurskim. Wskazuje cele strategiczne i szczegółowe określające zasady funkcjonowania i rozwoju systemu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 z perspektywą do 2050 roku. Cele strategiczne odnoszą się również do zagadnień związanych z ochroną środowiska i łagodzeniem skutków zmian klimatu oraz do bezpieczeństwa ruchu drogowego. Cele strategiczne i szczegółowe dokumentu będą osiągnęte poprzez realizację działań, które zostały zidentyfikowane, niemniej jednak zbiór działań jest otwarty i możliwy do rozszerzenia.

Jednakże zidentyfikowanych działań nie należy utożsamiać z konkretnymi projektami (inwestycjami), a traktować je jako zamierzenia projektowe.

Na obecnym etapie planowania nie prognozuje się wystąpienia oddziaływania transgranicznego projektu Planu transportowego. Analiza możliwości wystąpienia transgranicznego oddziaływania na środowisko powinna zostać podjęta ponownie na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla poszczególnych działań przedstawionych w dokumencie, gdy będą znane szczegółowe informacje lokalizacyjne i techniczne.

¹¹⁵ Konwencja o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym, sporządzona w Espoo dnia 25 lutego 1991 r. (Dz. U. z 1999 r. Nr 96, poz. 1110 z późn. zm.).

14. PROPOZYCJE DOTYCZĄCE PRZEWIDYWANYCH METOD ANALIZY SKUTKÓW REALIZACJI PROJEKTU PLANU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO DO ROKU 2030 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2050)

Realizacja działań przewidzianych w projekcie Planu transportowego wymaga systematycznego monitorowania oraz odpowiedniego reagowania w przypadku, gdy pojawiają się rozbieżności pomiędzy zakładanymi rezultatami, a stanem rzeczywistym, tak aby możliwe było szybkie zareagowanie na postępujące negatywne zmiany.

Monitorowanie jest procesem systematycznego zbierania, raportowania i interpretowania danych. Dostarcza informacji o postępie realizacji i efektywności wdrażania poszczególnych projektów, jak i sposobie oraz prawidłowości wykorzystania udzielonej pomocy finansowej, tak by na bieżąco móc określać stopień osiągnięcia wyznaczonych celów.

Zaproponowany w projekcie Planu transportowego system monitorowania realizacji Planu opiera się o wykorzystanie wskaźników rezultatu odpowiadających zarówno samemu procesowi inwestycyjnemu (wskaźniki proste, oparte o bieżącą statystykę), jak też w bardziej zaawansowany sposób oceniającym efektywność podjętych działań (wskaźniki dostępności, prognozy ruchu). Oba rodzaje wskaźników powinny być weryfikowane w różnych interwałach czasowych. W Tabeli 9 przedstawione zostały wskaźniki rezultatu, dzięki którym będzie prowadzony monitoring Planu transportowego.

Tabela 9 Lista wskaźników rezultatu. Możliwości pozyskania danych w ujęciu monitoringu w różnych horyzontach czasowych

Wskaźniki	Monitoring bieżący (coroczny) wraz ze źródłem danych	Monitoring wykonywany raz na dwa/trzy lata wraz ze źródłem danych	Monitoring wykonywany raz na pięć lat (lub w dłuższej perspektywie czasowej) wraz ze źródłem danych
Długość sieci drogowej i kolejowej w podziale na kategorie dróg i linii kolejowych wraz z ich charakterystyką (w km)	v BDL GUS; ZDW w Olsztynie; PKP PLK		
Dojazdy do pracy w ujęciu macierzowym (poziom gminny)			v GUS
Migracje w ujęciu macierzowym (poziom gminny)	v BDL GUS		
Liczba ludności w podziale na wiek przedprodukcyjny, produkcyjny i poprodukcyjny	v BDL GUS		
Średniodobowy ruch ogółem/samochodów osobowych/samochodów ciężarowych na drogach wojewódzkich			v GDDKiA; Generalny Pomiar Ruchu (2025; 2030)
Liczba pociągów pasażerskich i towarowych na liniach kolejowych w województwie (analiza kartograficzna)		v PKP PLK	
Liczba połączeń autobusowych przekraczających granicę powiatu (analiza kartograficzna)		v Urząd Marszałkowski	
Stan nawierzchni na drogach	v ZDW w		

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

wojewódzkich; przede wszystkim udział odcinków w stanie niezadawalającym lub złym		Olsztynie				
Zmiany dostępności (wskaźnik WDDT, WKDT)			v	Cykliczny monitoring wykonywany dla Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej – ostatnie badanie na przełomie 2020 i 2021 r.)		
Wskaźnik wypadkowości i kolizyjności, w tym liczba wypadków śmiertelnych na drogach	v	Komenda Główna Policji				
Model ruchu			v	Na podstawie prognoz CUPT	v	Na podstawie prognoz CUPT
Gotowość projektów do realizacji	v	ZDW w Olsztynie				

Źródło: Plan transportowy województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z prespektywą do 2050). Projekt.

W Prognozie, zgodnie z art. 51 ust.2 ustawy SOOŚ, sformułowano propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektu Planu transportowego, dzięki którym można monitorować przewidywany wpływ wprowadzonych rozwiązań na środowisko przyrodnicze.

Szczegółowa analiza stanu środowiska dostarczy informacji o efektach wdrażanych inwestycji. Kontrola przebiegu procesu realizacji Planu transportowego na poszczególne elementy środowiska pozwoli na wcześniejszą ocenę zagrożeń i możliwość podjęcia odpowiednich środków dla ich zminimalizowania i ewentualnej kompensacji. Zaproponowany sposób monitoringu opiera się na analizie wskaźnikowej. Proponowane wskaźniki zostały przygotowane w oparciu o dane ogólnodostępne lub takie, które wynikają z realizacji samego projektu Planu. Wskazana lista stanowi trzon badań monitoringowych i może być rozszerzana.

Zestawienie proponowanych wskaźników przedstawia Tabela 10.

Tabela 10 Zestawienie proponowanych wskaźników monitoringu realizacji projektu Planu transportowego.

Komponent środowiska	Wskaźniki
Spójność systemu obszarów chronionych	<ul style="list-style-type: none"> - Liczba zakłóceń w ekosystemach (np. przecięcia korytarzy ekologicznych); - Liczba udrożnionych miejsc w ciągu korytarzy ekologicznych przeciętych przez drogi i linie kolejowe; - Wielkość powierzchni terenów chronionych objętych zainwestowaniem; - Liczba przeprowadzonych kompensacji przyrodniczych na obszarach Natura 2000.

<p>Klimat, powietrze atmosferyczne, hałas</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Stopień redukcji emisji CO₂ ze źródeł transportu; - Odsetek ludności narażonej na ponadnormatywny poziom hałasu; - Długość ekranów akustycznych (km); - Zwiększenie udziału środków transportu pieszego, rowerowego i publicznego; - Długość zrealizowanych ścieżek rowerowych; - Liczba projektów, w których wdrożono rozwiązania adaptacyjne do zmian klimatu; - Uszkodzenia infrastruktury transportowej z powodu zdarzeń ekstremalnych.
<p>Krajobraz, powierzchnia ziemi</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Udział powierzchni gruntów rolnych i leśnych wyłączonych z produkcji, na cele realizacji przedsięwzięć ujętych w Planie transportowym; - Wskaźnik presji na krajobraz – iloraz powierzchni biologicznie czynnej do powierzchni zabudowy.
<p>Zdrowie i jakość życia ludzi</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Odsetek osób narażonych na ponadnormatywny poziom hałasu komunikacyjnego; - Liczba wypadków drogowych związanych z warunkami atmosferycznymi; - Długość odcinków dróg wyposażonych w ekrany akustyczne; - Liczba wypadków drogowych.

Źródło: opracowanie własne

Analiza wyznaczonych wskaźników pozwoli na ocenę wpływu realizowanych przedsięwzięć na stan środowiska. Monitorowanie zmian zachodzących w środowisku, w wyniku prowadzonych przedsięwzięć, ma służyć zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju i zapisów prawnych ustanowionych na szczeblu unijnym i krajowym.

Proponuje się, aby źródłem danych do przeprowadzenia monitoringu były informacje gromadzone w istniejących bazach m.in.: Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, Głównego Urzędu Statystycznego, Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Olsztynie.

Plan transportowy jest dokumentem ogólnym o charakterze średnioterminowym (do 2030 r., z perspektywą do 2050 r.), w ramach którego realizowanych będzie szereg inwestycji zaliczanych do grupy przedsięwzięć mogących zawsze lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko¹¹⁶). W związku z tym będą one poddane procedurom oddziaływania na środowisko konkretnych projektów (OOS), z których wynikać może potrzeba monitorowania skutków tych indywidualnych przedsięwzięć. Wyniki tych ocen powinny być też uwzględniane przy ocenie skutków środowiskowych realizacji całego Planu transportowego.

¹¹⁶ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839 z późn. zm.).

15. WNIOSKI

Dobrze funkcjonujący transport jest kluczowym czynnikiem dla rozwoju województwa. Jednocześnie może przyczyniać się do degradacji środowiska naturalnego i negatywnie oddziaływać na samego człowieka. Niezwykle istotnym zagadnieniem jest więc pogodzenie zarówno jego rozwoju jak i zapobieganie występowaniu, czy ograniczaniu presji na środowisko oraz skali i zasięgu negatywnych skutków.

Zaproponowane w projekcie Planu transportowego rozwiązania determinują działania ukierunkowane na zwiększenie dostępności usług transportowych zwiększających rozwój i konkurencyjność regionu, z aspektem środowiskowym. Na każdym etapie sporządzania dokumentu uwzględniano zagadnienia środowiskowe, takie jak zachowanie spójności systemów ekologicznych oraz bioróżnorodności, a także zagadnienia związane ze zmianą klimatu i redukcją emisji CO₂.

Wnioski z przeprowadzonej Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050) przedstawione zostały w poniższej Tabeli 11.

Tabela 11 Wnioski z przeprowadzonej Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050).

Elementy poddane analizie	Wnioski
Istniejący stan środowiska i problemy z zakresu ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektu dokumentu	W oparciu o dostępne materiały przeprowadzono przegląd aktualnego stanu środowiska, zasobów i zagrożeń. Analizą objęto takie komponenty, jak: budowa geologiczna, rzeźba terenu, krajobraz, gleby, zasoby naturalne, wody powierzchniowe i podziemne, różnorodność biologiczną, powietrze atmosferyczne i klimat. Na tej podstawie wskazano problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia analizowanego dokumentu. Z przeprowadzonej oceny wynika, że wyznaczone w projekcie Planu transportowego cele strategiczne oraz szczegółowe służące realizacji rozwoju sektora transportu w województwie uwzględniają najważniejsze problemy ochrony środowiska i klimatu i sprzyjają dążeniu do ograniczania zagrożeń ze strony transportu.
Potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku odstąpienia od realizacji projektu dokumentu	Brak realizacji działań z zakresu celów Planu transportowego może pogłębić szeroko rozumiane wykluczenie transportowe województwa. Niedofinansowana infrastruktura i transport może mieć wpływ na wzrost emisji zanieczyszczeń i hałasu oraz na zdrowie i bezpieczeństwo ludzi.
Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektu dokumentu i sposób ich uwzględnienia	Działania przedstawione w projekcie Planu transportowego są zbieżne z celami dokumentów szczebla międzynarodowego, krajowego i regionalnego i mają na celu poprawę spójności terytorialnej, społecznej i gospodarczej, zwiększenie konkurencyjności regionu, jak również polepszenie jakości życia i bezpieczeństwa mieszkańców.

<p>Przewidywane znaczące oddziaływanie na poszczególne komponenty środowiska</p>	<p>Ocena się, że projekt Programu, jako całość, będzie pozytywnie oddziaływać na środowisko. Nie mniej jednak część realizowanych inwestycji może potencjalnie negatywnie oddziaływać na środowisko przyrodnicze. Będzie to głównie realizacja „nowych” inwestycji takich jak budowa dróg czy linii kolejowych po nowym śladzie, w tym obwodnic czy budowa terminalu intermodalnego sieci TEN-T, w mniejszym stopniu przebudowy czy modernizacji istniejącej infrastruktury drogowej i kolejowej. Istnieje prawdopodobieństwo wystąpienia oddziaływań skumulowanych. Związane może być głównie z lokalizacją przestrzenną poszczególnych działań. Kumulacja może wystąpić przede wszystkim w przypadku prowadzenia inwestycji infrastrukturalnych w sąsiedztwie lub przecinania się inwestycji liniowych, np. kolejowych i drogowych. Bądź jednoczesnej realizacji kilku inwestycji w jednakowej lokalizacji. Ze względu na ogólny charakter dokumentu i brak szczegółowych wskazań, co do lokalizacji ewentualnych przedsięwzięć, szczegółowa ocena ich wpływu na środowisko powinna być przeprowadzona w ramach procedury ocen oddziaływania zgodnie z przepisami odrębnymi, na etapie realizacji przedsięwzięcia.</p>
<p>Oddziaływania w kontekście zmian klimatycznych</p>	<p>Zapisy uwzględniają tematykę oddziaływania transportu na środowisko, w tym aspekty zmian klimatu i adaptacji infrastruktury do tych zmian. Istotna w tym przypadku jest realizacja Celu strategicznego 6. <i>Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu oraz adaptacja do tych zmian.</i> Zapisy uwzględniają dążenie do obniżenia emisji gazów cieplarnianych, w tym głównie CO₂. Nie będą to istotne oddziaływania, zwłaszcza w kontekście globalnego charakteru głównych cech klimatu, nie mniej jednak, w sposób bezpośredni lub pośredni przyczynią się do uzyskania lepszej odporności województwa na zmiany klimatyczne, a także będą miały swój wkład w osiągnięcie celów określonych w Europejskim Zielonym Ładzie oraz Europejskim Pakiecie na Rzecz Klimatu.</p>
<p>Oddziaływania w kontekście ochrony bioróżnorodności</p>	<p>Wszelkie działania wpływające na łagodzenie zmian klimatu wpłyną również pozytywnie na różnorodność biologiczną. Negatywnym oddziaływaniem na bioróżnorodność jest przerywanie ciągłości korytarzy migracyjnych oraz ingerencja człowieka w najcenniejsze obszary przyrodnicze objęte ochroną prawną w ramach sieci Natura 2000. Presja na bioróżnorodność będzie występowała zarówno na etapie realizacji, jak i na etapie eksploatacji inwestycji.</p>
<p>Zagrożenia obszarów o dużych walorach</p>	<p>W związku z realizacją działań ujętych w projekcie Planu transportowego do kolizji z obszarami chronionymi</p>

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

przyrodniczych ze szczególnym uwzględnieniem obszarów Natura 2000	może dojść w przypadku 54 działań (70%), w tym 40 drogowych, 12 kolejowych oraz 1 związanego z portem morskim i 1 związanego z portem lotniczym. Realizacja 19 inwestycji będzie ingerowała w obszary Natura 2000, a 7 będzie realizowana w bliskim sąsiedztwie tych obszarów. Potencjalne negatywne oddziaływania, mogące wystąpić w wyniku realizacji działań na obszarach chronionych, w tym obszarach Natura 2000 w największym stopniu będą związane z prowadzeniem dużych inwestycji liniowych po nowym śladzie.
Rozwiązania mające na celu zapobieganie lub ograniczenie negatywnych oddziaływań	W Prognozie wskazano zalecenia ograniczające, eliminujące bądź kompensujące ewentualne negatywne oddziaływania wynikające z realizacji działań w ramach celów projektu Planu transportowego
Rozwiązania alternatywne do zawartych w projekcie dokumentu	Ze względu na przedstawioną w dokumencie charakterystykę możliwych wariantów planistycznych Prognoza nie wskazuje rozwiązań alternatywnych do analizowanego dokumentu. Wariantem planistycznym dla którego zostały wyznaczone cele strategiczne i szczegółowe projektu Planu transportowego jest wariant C, który w ocenie autorów projektu Planu transportowego jest wariantem najbardziej optymalnym.
Oddziaływanie transgraniczne	Realizacja dokumentu nie powinna powodować znaczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko. Charakter większości typów przedsięwzięć przewidywanych do wsparcia wykazuje, że skala ich oddziaływań będzie miała zasięg lokalny. Nie istnieją, zatem przesłanki, aby projektowany dokument poddać procedurze postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.
Monitoring skutków realizacji projektu dokumentu	Realizacja działań przewidzianych w projekcie Planu transportowego wymaga systematycznego monitorowania, tak aby możliwe było szybkie zareagowanie na postępujące negatywne zmiany. Monitorowanie zmian zachodzących w środowisku, w wyniku prowadzonych przedsięwzięć, ma służyć zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju i zapisów prawnych ustanowionych na szczeblu unijnym i krajowym.

Realizacja celów strategicznych i zawartych w nich celów szczegółowych projektu Planu transportowego powinna przyczynić się do rozwoju systemu transportu stymulując rozwój gospodarczy, który powinien przełożyć się na jakość życia mieszkańców. Zaproponowane rozwiązania zmniejszają obciążenie wpływu transportu na środowisko, a szczególnie na klimat i zapewniają wysoki poziom ochrony środowiska.

16. SPIS TABEL

Tabela 1	Proponowane działania projektu Planu transportowego w odniesieniu do celów strategicznych i szczegółowych	15
Tabela 2	Bilans ilościowy oraz zasobów złóż kopalin w województwie warmińsko-mazurskim	48
Tabela 3	Wykaz działań z przypisanymi numerami porządkowymi oraz rodzajem działania	84
Tabela 4	Analiza oddziaływań na komponenty środowiska przyrodniczego	91
Tabela 5	Wykaz prawdopodobnych kolizji działań ujętych w Planie Transportowym z obszarami prawnie chronionymi.	108
Tabela 6	Obszary Natura 2000, na których istnieje potencjalna możliwość wystąpienia kolizji z przebiegiem wytypowanych w Planie transportowym działań	123
Tabela 7	Analiza oddziaływania projektu Planu transportowego na obszary chronione, w tym obszary Natura 2000	129
Tabela 8	Wybrane sposoby zapobiegania, ograniczania lub kompensacji przyrodniczej negatywnych oddziaływań mogących być rezultatem realizacji działań projektu Planu transportowego, na poszczególne komponenty środowiska	135
Tabela 9	Lista wskaźników rezultatu. Możliwości pozyskania danych w ujęciu monitoringu w różnych horyzontach czasowych	139
Tabela 10	Zestawienie proponowanych wskaźników monitoringu realizacji projektu Planu transportowego	140
Tabela 11	Wnioski z przeprowadzonej Prognozy oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)	142

17. SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1	Główne cechy położenia województwa w przestrzeni geograficznej	42
Rysunek 2	Ukształtowanie terenu	45
Rysunek 3	Udokumentowane złoża kopalin	48
Rysunek 4	Dziedzictwo i krajobraz kulturowy	50
Rysunek 5	Regionalny system obszarów przyrodniczych prawnie chronionych	54
Rysunek 6	Formy ochrony przyrody w województwie warmińsko-mazurskim	56
Rysunek 7	Regionalna sieć korytarzy ekologicznych	57
Rysunek 8	Jednolite części wód powierzchniowych	58
Rysunek 9	Główne zbiorniki wód podziemnych	59
Rysunek 10	Jednolite części wód podziemnych	59
Rysunek 11	Zagrożenie powodziowe. Żuławy	63

Rysunek 12	Potencjał demograficzny. Zmiana liczby ludności w latach 2016-2020	69
Rysunek 13	Układ komunikacyjny województwa warmińsko-mazurskiego	72
Rysunek 14	Działania służące realizacji celów strategicznych i szczegółowych, na tle obszarów Natura 2000	125
Rysunek 15	Działania służące realizacji celów strategicznych i szczegółowych, na tle obszarów prawnie chronionych	128

18. SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

Załącznik 1	Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu oraz sposób ich uwzględniania w dokumencie
Załącznik 2	Charakterystyka obszarów specjalnej ochrony ptaków (OSOP) Natura 2000 pod kątem zagrożeń mogących wystąpić w wyniku realizacji projektu Planu transportowego
Załącznik 3	Charakterystyka specjalnych obszarów ochrony siedlisk (SOOS) Natura 2000/Obszarów mających znaczenie dla Wspólnoty (OZW) Natura 2000 pod kątem zagrożeń ze strony komunikacji mogących wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego
Załącznik 4	Rezerwy przyrody, na obszarze których istnieje ryzyko kolizji z działaniami ujętymi w projekcie Planu transportowego
Załącznik 5	Parki krajobrazowe, na obszarze których istnieje ryzyko kolizji z działaniami ujętymi w projekcie Planu transportowego
Załącznik 6	Obszary chronionego krajobrazu, na obszarze których istnieje ryzyko kolizji z działaniami ujętymi w projekcie Planu transportowego
Załącznik 7	Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, na obszarze których istnieje ryzyko kolizji z działaniami ujętymi w projekcie Planu transportowego

19. BIBLIOGRAFIA

Przy opracowywaniu niniejszej prognozy w szczególności korzystano z następujących dokumentów, opracowań, publikacji, materiałów oraz stron internetowych:

- Aktualizacja „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż dróg krajowych oraz wojewódzkich na terenie województwa warmińsko-mazurskiego o obciążeniu ponad 3 mln pojazdów rocznie, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie akustyczne w wyniku przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami LDWN i LN”, Załącznik Nr 1 do uchwały Nr XXXVIII/822/18 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 26 czerwca 2018 r .
- Aktualizacja „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami, położonych wzdłuż dróg krajowych oraz wojewódzkich na terenie województwa warmińsko-mazurskiego o obciążeniu ponad 3 mln pojazdów rocznie, których eksploatacja spowodowała negatywne oddziaływanie akustyczne w wyniku przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu określonych wskaźnikami LDWN i LN -

- w zakresie dróg krajowych”, Załącznik Nr 1 do Uchwały Nr XII/190/19 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 26 listopada 2019 r.
- Biernat K., Syta A., 2008, Analiza wpływu budowy i eksploatacji infrastruktury drogowej na czynniki abiotyczne i biotyczne środowiska.
 - Bilans zasobów złóż kopalin a w Polsce wg stanu na 31.12.2020 r. PIG PIB, Warszawa.
 - Błękitno-zielona infrastruktura dla łagodzenia zmian klimatu w miastach – Narzędzia strategiczne. Ecologic Institute i Fundacja Sendzimira.
 - Bodyga A.J., Zagrożenia środowiska ze strony transportu, Nauka 4/2010.
 - Dekańska M., Juchnowska U., 2017, Koncepcja korytarzy ekologicznych w województwie warmińsko-mazurskim, WMBPP, Elbląg.
 - Energetyka ciepła w liczbach – 2019, 2020, Urząd Regulacji Energetyki, Warszawa.
 - Gronowicz J., 2004, Ochrona środowiska w transporcie lądowym, Wydawnictwo Instytutu Technologii Eksploatacji; Poznań-Radom.
 - Indeks syntetyczny dostępności drogowej, źródło: Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem. Raport cząstkowy. Komponent 3. Relacje przestrzenne i dostępność komunikacyjna.
 - Jędrzejewski W., Nowak S. i in., 2006, Zwierzęta a drogi. Metody ograniczenia negatywnego wpływu dróg na populacje dzikich zwierząt, Zakład Badania Ssaków Polskiej Akademii Nauk, Białowieża.
 - Komunikat 01/2020 interdyscyplinarnego zespołu doradczego do spraw kryzysu klimatycznego przy Prezesie PAN na temat zmiany klimatu i gospodarki wodnej w Polsce, Warszawa.
 - Konwencja o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym, sporządzona w Espoo dnia 25 lutego 1991 r. (Dz. U. z 1999 r. Nr 96, poz. 1110 z późn. zm.).
 - Krzymowska K., Maciejkowicz D Wysocki J., Obszary najcenniejsze krajobrazowo w województwie warmińsko-mazurskim, 2015-2016, WMBPP, Olsztyn.
 - Leśnikowska-Matusiak I., Wnuk A., 2014 r., Wpływ hałasu komunikacyjnego na stan środowiska akustycznego człowieka, Instytut Transportu Samochodowego.
 - Łagodzenie zmian klimatu i adaptacja do zmian klimatu w ocenie oddziaływania na środowisko, broszura informacyjna GDOŚ – www.gdos.gov.pl.
 - Mapy zagrożenia i ryzyka powodziowego – Projekt ISOK przygotowany przez KZGW, 2015 r. i 2020 r.
 - Opracowanie ekofizjograficzne do Planu zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego – aktualizacja, 2015, wykonawca Warmińsko-Mazurskie Biuro Planowania Przestrzennego w Olszynie, Olsztyn.
 - Plan zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego, przyjęty Uchwałą Nr XXXIX/832/18 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 28 sierpnia 2018 r.
 - Plan gospodarki odpadami dla województwa warmińsko-mazurskiego na lata 2016-2022, przyjęty Uchwałą Nr XXIII/523/16 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 28 grudnia 2016 r.
 - Poradnik dotyczący uwzględniania problematyki zmian klimatu i różnorodności biologicznej w strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko https://sdr.gdos.gov.pl/Documents/bio-clia_SEA_2015.pdf
 - Poradnik dotyczący włączania problematyki zmian klimatu i różnorodności biologicznej do oceny oddziaływania na środowisko, GDOŚ, 2014

- Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025, 2013, wykonawca Fundeko Korbiel, Krok-Baściuk SP.J., Warszawa.
- Prognoza oddziaływania na środowisko do projektu PZPW W-M, 2018, wykonawca Warmińsko-Mazurskie Biuro Planowania Przestrzennego w Olszynie, Olsztyn.
- Program Ochrony Środowiska Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2030 przyjęty Uchwałą Nr XXIV/382/21 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 16 lutego 2021 r.
- Raport ochrona środowiska 2019 GUS
- Raport o stanie środowiska województwa warmińsko-mazurskiego w 2017 r., 2016, GIOŚ, Departament Monitoringu Środowiska, Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Olszynie, Olsztyn.
- Raport o stanie środowiska województwa warmińsko-mazurskiego w 2020 r., 2021, GIOŚ, Departament Monitoringu Środowiska, Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Olszynie, Olsztyn.
- Siuda W., Kaliński T., Kauppinen E., Chróst R.J., 2013, Eutrofizacja południowej części kompleksu Wielkich Jezior Mazurskich w latach 1977-2011, przyczyny, mechanizmy i skutki; Zakład Ekologii Mikroorganizmów UW, Warszawa.
- Special Report on Global Warming of 1.5 °C, Intergovernmental Panel on Climate Change (IPPC), 2018.
- Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2020 r., 2021, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
- Statystyczny raport z klasyfikacji i oceny jednolitych części wód powierzchniowych za 2019 rok na podstawie danych z lat 2014-2019, 2020 r., GIOŚ, Warszawa.
- Warmińsko-Mazurskie 2030.Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego przyjęta Uchwałą Nr XIV/243/20 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 18 lutego 2020 r.
- Woś A. 1999, Klimat Polski, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa

Strony internetowe

<https://bdl.stat.gov.pl/BDL/start>

<https://bip.warmia.mazury.pl/>

<https://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/>

<https://www.gios.gov.pl/pl/stan-srodowiska/raporty-o-stanie-srodowiska>

<https://olsztyn.rdos.gov.pl/o-sieci>

<https://olsztyn.stat.gov.pl/>

<https://otop.org.pl/2010/07/25/kompensacja-przyrodnicza/>

<https://www.gov.pl/web/gdos>

<https://www.wuoz.olsztyn.pl/>

<https://www.wody.gov.pl>

www.ec.europa.eu

Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu oraz sposób ich uwzględniania w dokumencie

Cele związane ze środowiskiem przyrodniczym i jego ochroną przedstawione w dokumencie	Powiązanie z Planem transportowym województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)
WYBRANE DOKUMENTY SZCZEBLA MIĘDZYNARODOWEGO I UNIJNEGO	
Agenda na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030	
<p>Agenda zakłada podjęcie działań na rzecz zrównoważonego i trwałego rozwoju. Dokument określa 17 głównych celów rozwojowych do 2030 roku. Część z nich odnosi się bezpośrednio lub pośrednio do zagadnień związanych z ochroną środowiska, z których następujące mają szczególne odniesienie do kwestii transportu:</p> <p>Cel 9. Budować stabilną infrastrukturę, promować zrównoważone uprzemysłowienie oraz wspierać innowacyjność. Istotne znaczenie ma m.in. budowa zrównoważonej, trwałej i stabilnej infrastruktury dobrej jakości, wspierającej rozwój gospodarczy i dobrobyt ludzi oraz zapewnienie równego dostępu do infrastruktury jak również jej modernizacja.</p> <p>Cel 11. Uczynić miasta i osiedla ludzkie bezpiecznymi, stabilnymi, zrównoważonymi oraz sprzyjającymi włączeniu społecznemu. Istotne znaczenie ma m.in. zapewnienie wszystkim ludziom dostępu do bezpiecznych, przystępnych cenowo, zrównoważonych i łatwo dostępnych systemów transportu oraz podniesienie poziomu bezpieczeństwa na drogach, zwłaszcza poprzez rozwój transportu publicznego, zwracając szczególną uwagę na potrzeby grup szczególnie wrażliwych, kobiet, dzieci, osób niepełnosprawnych oraz osób starszych, ponadto ważne jest wspieranie korzystnych ekonomicznie, społecznie i środowiskowo połączeń pomiędzy obszarami miejskimi, podmiejskimi i wiejskimi poprzez wzmocnienie planowania zagospodarowania na poziomie krajowym i regionalnym.</p> <p>Cel 13. Podjąć pilne działania w celu przeciwdziałania zmianom klimatu i ich skutkom. Istotne znaczenie ma m.in. włączanie działań na rzecz przeciwdziałania zmianom klimatu do krajowych polityk, strategii i planów. Ponadto bezpośrednio z zagadnieniami ochrony środowiska związane są następujące cele Agendy:</p> <p>Cel 6. Zapewnić wszystkim ludziom dostęp do wody i warunków sanitarnych</p>	<p>Cele Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego w pośredni lub bezpośredni sposób odnoszące się do celów zrównoważonego rozwoju Agendy na rzecz Zrównoważonego Rozwoju 2030:</p> <p>Cel Strategiczny 1. Zapewnienie spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej.</p> <p>1.1 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury głównych korytarzy drogowych integrujących poszczególne części województwa, w tym zwłaszcza MOF Olsztyna, Elbląga i Elku.</p> <p>1.2 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury głównych korytarzy kolejowych integrujących poszczególne części województwa, w tym zwłaszcza MOF Olsztyna, Elbląga i Elku.</p> <p>1.3 Modernizacja niektórych dróg wojewódzkich zapewniających spójność regionu, szczególnie w jego północnej części.</p> <p>Cel strategiczny 2. Poprawa podstaw rozwojowych i konkurencyjności regionu.</p> <p>2.1 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury drogowej łączącej województwo z głównymi metropoliami Polski (szczególnie z Warszawa, Gdańskiem, Bydgoszczą/Toruniem i z Białymstokiem) oraz z zagranicą (w kierunku Europy Zachodniej i Litwy).</p> <p>2.2 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury kolejowej łączącej województwo z głównymi metropoliami Polski (szczególnie z Warszawa, Gdańskiem, Bydgoszczą/Toruniem i z Białymstokiem) oraz z zagranicą (w kierunku Europy Zachodniej i Litwy).</p> <p>2.3 Utrzymanie stanu infrastruktury drogowej i kolejowej służącej powiązaniom z obwodem kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej.</p> <p>2.4 Rozwój portu morskiego w Elblągu wraz z zapleczem.</p> <p>2.5 Rozwój portu lotniczego w Szymanach wraz z drogą i kolejową</p>

<p>poprzez zrównoważoną gospodarkę zasobami wodnymi.</p> <p>Cel 15. Chronić, przywrócić oraz promować zrównoważone użytkowanie ekosystemów lądowych, zrównoważone gospodarowanie lasami, zwalczać pustynnienie, powstrzymać i odwracać proces degradacji gleby oraz powstrzymać utratę różnorodności biologicznej.</p>	<p>infrastrukturą doprowadzającą.</p> <p>2.6 Rozwój węzłów intermodalnych.</p> <p>2.7 Rozwój infrastruktury transportowej służącej ruchowi turystycznemu, w tym żeglugi śródlądowej i szlaków rowerowych.</p> <p>Cel strategiczny 3. Podniesienie jakości życia mieszkańców.</p> <p>3.1. Modernizacja dróg wojewódzkich rozprowadzających ruch z dróg krajowych.</p> <p>3.2 Modernizacja dróg wojewódzkich oraz dróg lokalnych obsługujących tereny peryferyjne.</p> <p>3.3 Obsługa transportowa obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją, w tym wykluczeniem transportowym, zwłaszcza w zakresie dostępu do usług publicznych.</p> <p>3.4 Rozwój alternatywnych form transportu w strefach depopulacji (autobus na życzenie, car sharing i inne).</p> <p>3.5 Rozwój infrastruktury dla transportu rowerowego oraz UTO.</p> <p>3.6 Minimalizacja wykluczenia społecznego dzięki dostępowi do bezpiecznej infrastruktury transportowej.</p> <p>Cel strategiczny 4. Wzmocnienie poziomu obsługi transportowej Miejskich Obszarów Funkcjonalnych.</p> <p>4.1 Rozwój infrastruktury drogowej w obrębie MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.</p> <p>4.2 Rozwój i integracja transportu publicznego w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.</p> <p>4.3 Modernizacja infrastruktury drogowej obsługującej ośrodki ponadlokalne I rzędu.</p> <p>Cel strategiczny 5. Regeneracja transportu publicznego, w tym zwłaszcza kolei.</p> <p>5.1 Modernizacja regionalnej infrastruktury kolejowej i reaktywacja połączeń pasażerskich.</p> <p>5.2 Wsparcie dla odtwarzania transportu autobusowego.</p> <p>5.3 Integracja systemów transportu publicznego w skali regionalnej i subregionalnej (w tym w regionach turystycznych).</p> <p>Cel strategiczny 6. Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu transportu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu oraz adaptacja do tych zmian.</p> <p>6.1 Przeciwdziałanie nadmiernemu obciążeniu dróg województwa</p>
--	--

	<p>rozproszonym ruchem tranzytowym.</p> <p>6.2 Wspieranie mobilności aktywnej poprzez tworzenie infrastruktury rowerowej oraz dla użytkowników UTO.</p> <p>6.3 Rozwój infrastruktury dla elektromobilności.</p> <p>6.4 Wymiana taboru w transporcie publicznym na bardziej przyjazny środowisku.</p> <p>6.5 Organizacja ruchu w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku oraz w strefach turystycznych ograniczająca ruch pojazdów indywidualnych w wybranych strefach oraz sprzyjająca rozwiązaniom multimodalnym.</p> <p>6.6 Zwiększenie odporności i adaptacja do zmian klimatycznych, m.in. poprzez zmianę standardów budowy i utrzymania infrastruktury (szczególnie w rejonie Elbląga (Żuławy).</p> <p>Cel strategiczny 7. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w szczególności w ruchu drogowym.</p> <p>7.1 Budowa obwodnic wyprowadzających tranzytowy ruch drogowy poza ośrodki osadnicze.</p> <p>7.2 Poprawa bezpieczeństwa ruchu poprzez inwestycje uspokajające ruch oraz chroniące pieszych, rowerzystów i użytkowników UTO.</p> <p>7.3 Poprawa bezpieczeństwa w miejscach krzyżowania się ruchu drogowego i kolejowego.</p> <p>7.4 Zwiększenie bezpieczeństwa w regionalnym porcie lotniczym i w porcie morskim.</p>
Agenda Terytorialna UE 2030: Przyszłość dla wszystkich obszarów	
<p>Agenda Terytorialna UE wskazuje priorytety terytorialne dla Europy, z których następujące są związane bezpośrednio lub pośrednio z ochroną środowiska:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Zielona Europa. Chroniąca wspólne środki utrzymania i kształtująca transformację społeczną. – Zdrowe środowisko. Lepsze, ekologiczne środki utrzymania, neutralne dla klimatu i odporne miasta i regiony. – Zrównoważone połączenia. Zrównoważona łączność cyfrowa i fizyczna obszarów (w tym m.in. wydajne i przyjazne dla środowiska rozwiązania transportowe, poprawa dostępności komunikacyjnej, tworzenie multimodalnej i przyjaznej dla środowiska dostępności do ośrodków miejskich i w ich obrębie, zrównoważona mobilność miejska). 	<p>Cele Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego w pośredni lub bezpośredni sposób odnoszące się do priorytetów Agendy terytorialnej UE:</p> <p>Cel Strategiczny 1. Zapewnienie spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej.</p> <p>1.1 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury głównych korytarzy drogowych integrujących poszczególne części województwa, w tym zwłaszcza MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.</p> <p>1.2 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury głównych korytarzy kolejowych integrujących poszczególne części województwa, w tym zwłaszcza MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.</p> <p>1.3 Modernizacja niektórych dróg wojewódzkich zapewniających spójność regionu, szczególnie w jego północnej części.</p>

Cel strategiczny 2. Poprawa podstaw rozwojowych i konkurencyjności regionu.

2.1 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury drogowej łączącej województwo z głównymi metropoliami Polski (szczególnie z Warszawą, Gdańskiem, Bydgoszczą/Toruniem i z Białymstokiem) oraz z zagranicą (w kierunku Europy Zachodniej i Litwy).

2.2 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury kolejowej łączącej województwo z głównymi metropoliami Polski (szczególnie z Warszawą, Gdańskiem, Bydgoszczą/Toruniem i z Białymstokiem) oraz z zagranicą (w kierunku Europy Zachodniej i Litwy).

2.6 Rozwój węzłów intermodalnych.

2.7 Rozwój infrastruktury transportowej służącej ruchowi turystycznemu, w tym żeglugi śródlądowej i szlaków rowerowych.

Cel strategiczny 3. Podniesienie jakości życia mieszkańców.

3.3 Obsługa transportowa obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją, w tym wykluczeniem transportowym, zwłaszcza w zakresie dostępu do usług publicznych.

3.4 Rozwój alternatywnych form transportu w strefach depopulacji (autobus na życzenie, car sharing i inne).

3.5 Rozwój infrastruktury dla transportu rowerowego oraz UTO.

Cel strategiczny 4. Wzmocnienie poziomu obsługi transportowej Miejskich Obszarów Funkcjonalnych.

4.1 Rozwój infrastruktury drogowej w obrębie MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.

4.2 Rozwój i integracja transportu publicznego w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.

4.3 Modernizacja infrastruktury drogowej obsługującej ośrodki ponadlokalne I rzędu.

Cel strategiczny 5. Regeneracja transportu publicznego, w tym zwłaszcza kolei.

5.1 Modernizacja regionalnej infrastruktury kolejowej i reaktywacja połączeń pasażerskich.

5.2 Wsparcie dla odtwarzania transportu autobusowego.

5.3 Integracja systemów transportu publicznego w skali regionalnej i subregionalnej (w tym w regionach turystycznych).

Cel strategiczny 6. Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu

	<p>transportu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu oraz adaptacja do tych zmian.</p> <p>6.1 Przeciwdziałanie nadmiernemu obciążeniu dróg województwa rozproszonym ruchem tranzytowym.</p> <p>6.2 Wspieranie mobilności aktywnej poprzez tworzenie infrastruktury rowerowej oraz dla użytkowników UTO.</p> <p>6.3 Rozwój infrastruktury dla elektromobilności.</p> <p>6.4 Wymiana taboru w transporcie publicznym na bardziej przyjazny środowisku.</p> <p>6.5 Organizacja ruchu w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku oraz w strefach turystycznych ograniczająca ruch pojazdów indywidualnych w wybranych strefach oraz sprzyjająca rozwiązaniom multimodalnym.</p> <p>6.6 Zwiększenie odporności i adaptacja do zmian klimatycznych, m.in. poprzez zmianę standardów budowy i utrzymania infrastruktury (szczególnie w rejonie Elbląga (Żuławy).</p> <p>Cel strategiczny 7. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w szczególności w ruchu drogowym.</p> <p>7.1 Budowa obwodnic wyprowadzających tranzytowy ruch drogowy poza ośrodki osadnicze.</p> <p>7.2 Poprawa bezpieczeństwa ruchu poprzez inwestycje uspokajające ruch oraz chroniące pieszych, rowerzystów i użytkowników UTO.</p>
Europejski Zielony Ład	
<p>Europejski Zielony Ład to strategia na rzecz wzrostu, której celem jest przekształcenie UE w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto (redukcja emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 55% w 2030 r.; neutralność klimatyczna w 2050 r.). Strategia zakłada, że wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych. Dokument zawiera plan działań umożliwiających bardziej efektywne wykorzystanie zasobów oraz przeciwdziałanie utracie różnorodności biologicznej i zmniejszenie poziomu zanieczyszczeń. Europejski Zielony Ład obejmuje m.in.: następujące elementy powiązane z ochroną środowiska:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bardziej ambitne cele klimatyczne UE na lata 2030 i 2050. - Dostarczanie czystej, przystępnej cenowo i bezpiecznej energii. - Przyspieszenie przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność. - Ochrona i odbudowa ekosystemów i bioróżnorodności. 	<p>Cele Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego w pośredni lub bezpośredni sposób odnoszące się do celów Europejskiego Zielonego Ładu:</p> <p>Cel Strategiczny 1. Zapewnienie spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej.</p> <p>1.2 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury głównych korytarzy kolejowych integrujących poszczególne części województwa, w tym zwłaszcza MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.</p> <p>Cel strategiczny 2. Poprawa podstaw rozwojowych i konkurencyjności regionu.</p> <p>2.2 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury kolejowej łączącej województwo z głównymi metropoliami Polski (szczególnie z Warszawą, Gdańskiem, Bydgoszczą/Toruniem i z Białymstokiem) oraz z zagranicą (w kierunku Europy Zachodniej i Litwy).</p>

- Zerowy poziom emisji zanieczyszczeń na rzecz nietoksycznego środowiska.

Europejski Zielony Ład w bezpośredni sposób porusza kwestie zrównoważonego transportu, ochrony środowiska i neutralności klimatycznej. W tym kierunku zakłada się:

- ograniczenie emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu (drogowym, kolejowym, lotniczym, wodnym) o 90% do 2050 r.,
- rozwój transportu multimodalnego, wzrost roli kolei i śródlądowych dróg wodnych w transporcie towarów oraz zwiększenie ich możliwości przewozowych,
- wykorzystanie inteligentnych systemów zarządzania ruchem i zautomatyzowanej, opartej na sieci multimodalnej mobilności szczególnie w miastach,
- zapewnienie obywatelom przystępnych cenowo rozwiązań transportowych,
- produkcję i wprowadzenie alternatywnych, zrównoważonych paliw transportowych,
- rozwój publicznych stacji ładowania i tankowania do obsługi bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów,
- zmniejszenie poziomu zanieczyszczeń generowanych przez transport, szczególnie w miastach.

2.3 Utrzymanie stanu infrastruktury drogowej i kolejowej służącej powiązaniom z obwodem kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej.

2.4 Rozwój portu morskiego w Elblągu wraz z zapleczem.

2.5 Rozwój portu lotniczego w Szymanach wraz z drogą i kolejową infrastrukturą doprowadzającą.

2.6 Rozwój węzłów intermodalnych.

2.7 Rozwój infrastruktury transportowej służącej ruchowi turystycznemu, w tym żeglugi śródlądowej i szlaków rowerowych.

Cel strategiczny 3. Podniesienie jakości życia mieszkańców.

3.3 Obsługa transportowa obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją, w tym wykluczeniem transportowym, zwłaszcza w zakresie dostępu do usług publicznych.

3.4 Rozwój alternatywnych form transportu w strefach depopulacji (autobus na życzenie, car sharing i inne).

3.5 Rozwój infrastruktury dla transportu rowerowego oraz UTO.

Cel strategiczny 4. Wzmocnienie poziomu obsługi transportowej Miejskich Obszarów Funkcjonalnych.

4.1 Rozwój infrastruktury drogowej w obrębie MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.

4.2 Rozwój i integracja transportu publicznego w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.

Cel strategiczny 5. Regeneracja transportu publicznego, w tym zwłaszcza kolei.

5.1 Modernizacja regionalnej infrastruktury kolejowej i reaktywacja połączeń pasażerskich.

5.2 Wsparcie dla odtwarzania transportu autobusowego.

5.3 Integracja systemów transportu publicznego w skali regionalnej i subregionalnej (w tym w regionach turystycznych).

Cel strategiczny 6. Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu transportu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu oraz adaptacja do tych zmian.

6.1 Przeciwdziałanie nadmiernemu obciążeniu dróg województwa rozproszonym ruchem tranzytowym.

6.2 Wspieranie mobilności aktywnej poprzez tworzenie infrastruktury rowerowej oraz dla użytkowników UTO.

6.3 Rozwój infrastruktury dla elektromobilności.

	<p>6.4 Wymiana taboru w transporcie publicznym na bardziej przyjazny środowisku.</p> <p>6.5 Organizacja ruchu w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku oraz w strefach turystycznych ograniczająca ruch pojazdów indywidualnych w wybranych strefach oraz sprzyjająca rozwiązaniom multimodalnym.</p> <p>6.6 Zwiększenie odporności i adaptacja do zmian klimatycznych, m.in. poprzez zmianę standardów budowy i utrzymania infrastruktury (szczególnie w rejonie Elbląga (Żuławy)).</p> <p>Cel strategiczny 7. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w szczególności w ruchu drogowym.</p> <p>7.1 Budowa obwodnic wyprowadzających tranzytowy ruch drogowy poza ośrodki osadnicze.</p> <p>7.2 Poprawa bezpieczeństwa ruchu poprzez inwestycje uspokajające ruch oraz chroniące pieszych, rowerzystów i użytkowników UTO.</p>
Umowa Partnerstwa 2021 – 2027	
<p>Umowa Partnerstwa stanowi jeden z najważniejszych dokumentów dotyczących współpracy Polski z Unią Europejską; jest strategią wykorzystania Funduszy Europejskiej w perspektywie czasowej 2021-2027. W dokumencie zidentyfikowane zostały potrzeby i wyzwania obejmujące różne dziedziny gospodarki W Umowie Partnerstwa przedstawiono sześć głównych celów polityki spójności:</p> <p>Cel 1 – Bardziej konkurencyjna i inteligentna Europa</p> <p>Cel 2 – Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa (w tym m.in. rozwój transportu niskoemisyjnego, rozwój infrastruktury dla rowerzystów i pieszych, inwestycje w nowoczesny tabor nisko- i/lub zeroemisyjny wraz z infrastrukturą do jego ładowania, redukcja emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu, lepsza organizacja transportu zbiorowego i poprawa jego dostępności).</p> <p>Cel 3 – Lepiej połączona Europa (w tym m.in. ograniczenie deficytów w infrastrukturze sieci transportowej, wprowadzenie zintegrowanego podejścia do planowania i organizacji transportu, zapewnienie dostępności transportu, zmniejszenie emisji CO₂ i wpływu transportu na środowisko naturalne, zmniejszenie liczby ofiar i uszkodzonych, stworzenie multimodalnego systemu transportowego o wysokim poziomie bezpieczeństwa i mniejszym wpływie na środowisko naturalne).</p> <p>Cel 4 – Europa o silniejszym wymiarze społecznym</p> <p>Cel 5 – Europa bliżej obywateli</p>	<p>Cele Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego w pośredni lub bezpośredni sposób odnoszące się do celów Umowy Partnerstwa:</p> <p>Cel Strategiczny 1. Zapewnienie spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej.</p> <p>1.1 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury głównych korytarzy drogowych integrujących poszczególne części województwa, w tym zwłaszcza MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.</p> <p>1.2 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury głównych korytarzy kolejowych integrujących poszczególne części województwa, w tym zwłaszcza MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.</p> <p>1.3 Modernizacja niektórych dróg wojewódzkich zapewniających spójność regionu, szczególnie w jego północnej części.</p> <p>Cel strategiczny 2. Poprawa podstaw rozwojowych i konkurencyjności regionu.</p> <p>2.1 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury drogowej łączącej województwo z głównymi metropoliami Polski (szczególnie z Warszawą, Gdańskiem, Bydgoszczą/Toruniem i z Białymstokiem) oraz z zagranicą (w kierunku Europy Zachodniej i Litwy).</p> <p>2.2 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury kolejowej łączącej województwo z głównymi metropoliami Polski (szczególnie z Warszawą, Gdańskiem,</p>

<p>Cel 6 – Łagodzenie skutków transformacji w kierunku gospodarki neutralnej dla klimatu (w tym m.in. łagodzenie skutków transformacji w kierunku gospodarki neutralnej dla klimatu, zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych).</p>	<p>Bydgoszczą/Toruniem i z Białymstokiem) oraz z zagranicą (w kierunku Europy Zachodniej i Litwy).</p> <p>2.3 Utrzymanie stanu infrastruktury drogowej i kolejowej służącej powiązaniom z obwodem kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej.</p> <p>2.4 Rozwój portu morskiego w Elblągu wraz z zapleczem.</p> <p>2.5 Rozwój portu lotniczego w Szymanach wraz z drogową i kolejową infrastrukturą doprowadzającą.</p> <p>2.6 Rozwój węzłów intermodalnych.</p> <p>2.7 Rozwój infrastruktury transportowej służącej ruchowi turystycznemu, w tym żeglugi śródlądowej i szlaków rowerowych.</p> <p>Cel strategiczny 3. Podniesienie jakości życia mieszkańców.</p> <p>3.1. Modernizacja dróg wojewódzkich rozprowadzających ruch z dróg krajowych.</p> <p>3.2 Modernizacja dróg wojewódzkich oraz dróg lokalnych obsługujących tereny peryferyjne.</p> <p>3.3 Obsługa transportowa obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją, w tym wykluczeniem transportowym, zwłaszcza w zakresie dostępu do usług publicznych.</p> <p>3.4 Rozwój alternatywnych form transportu w strefach depopulacji (autobus na życzenie, car sharing i inne).</p> <p>3.5 Rozwój infrastruktury dla transportu rowerowego oraz UTO.</p> <p>3.6 Minimalizacja wykluczenia społecznego dzięki dostępowi do bezpiecznej infrastruktury transportowej.</p> <p>Cel strategiczny 4. Wzmocnienie poziomu obsługi transportowej Miejskich Obszarów Funkcjonalnych.</p> <p>4.1 Rozwój infrastruktury drogowej w obrębie MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.</p> <p>4.2 Rozwój i integracja transportu publicznego w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.</p> <p>4.3 Modernizacja infrastruktury drogowej obsługującej ośrodki ponadlokalne I rzędu.</p> <p>Cel strategiczny 5. Regeneracja transportu publicznego, w tym zwłaszcza kolei.</p> <p>5.1 Modernizacja regionalnej infrastruktury kolejowej i reaktywacja połączeń pasażerskich.</p> <p>5.2 Wsparcie dla odtwarzania transportu autobusowego.</p> <p>5.3 Integracja systemów transportu publicznego w skali regionalnej i</p>
---	---

	<p>subregionalnej (w tym w regionach turystycznych).</p> <p>Cel strategiczny 6. Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu transportu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu oraz adaptacja do tych zmian.</p> <p>6.1 Przeciwdziałanie nadmiernemu obciążeniu dróg województwa rozproszonym ruchem tranzytowym.</p> <p>6.2 Wspieranie mobilności aktywnej poprzez tworzenie infrastruktury rowerowej oraz dla użytkowników UTO.</p> <p>6.3 Rozwój infrastruktury dla elektromobilności.</p> <p>6.4 Wymiana taboru w transporcie publicznym na bardziej przyjazny środowisku.</p> <p>6.5 Organizacja ruchu w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku oraz w strefach turystycznych ograniczająca ruch pojazdów indywidualnych w wybranych strefach oraz sprzyjająca rozwiązaniom multimodalnym.</p> <p>6.6 Zwiększenie odporności i adaptacja do zmian klimatycznych, m.in. poprzez zmianę standardów budowy i utrzymania infrastruktury (szczególnie w rejonie Elbląga (Żuławy)).</p> <p>Cel strategiczny 7. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w szczególności w ruchu drogowym.</p> <p>7.1 Budowa obwodnic wyprowadzających tranzytowy ruch drogowy poza ośrodki osadnicze.</p> <p>7.2 Poprawa bezpieczeństwa ruchu poprzez inwestycje uspokajające ruch oraz chroniące pieszych, rowerzystów i użytkowników UTO.</p> <p>7.3 Poprawa bezpieczeństwa w miejscach krzyżowania się ruchu drogowego i kolejowego.</p> <p>7.4 Zwiększenie bezpieczeństwa w regionalnym porcie lotniczym i w porcie morskim.</p>
<p align="center">Europa w Ruchu. Zrównoważona mobilność dla Europy: bezpieczna, połączona i ekologiczna</p>	
<p>Europa w Ruchu to zestaw inicjatyw przyjętych przez Komisję Europejską w latach 2017-2018, których nadrzędnym celem jest wprowadzenie bezpiecznej, czystej i połączonej mobilności.</p> <p>W dokumencie „Europa w Ruchu. Zrównoważona mobilność dla Europy: bezpieczna, połączona i ekologiczna” podkreśla się m.in. konieczność rozwoju sieci TEN-T, promowanie multimodalności, zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego, ograniczenie zanieczyszczeń pochodzących ze środków transportu, wprowadzenie bardziej zaawansowanych technologicznie rozwiązań oraz promowanie czystszej,</p>	<p>Cele Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego w pośredni lub bezpośredni sposób odnoszące się do celów dokumentu Europa w Ruchu:</p> <p>Cel Strategiczny 1. Zapewnienie spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej.</p> <p>1.1 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury głównych korytarzy drogowych integrujących poszczególne części województwa, w tym zwłaszcza MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.</p> <p>1.2 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury głównych korytarzy kolejowych</p>

konkurencyjnej mobilności.

integrujących poszczególne części województwa, w tym zwłaszcza MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.

Cel strategiczny 2. Poprawa podstaw rozwojowych i konkurencyjności regionu.

2.1 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury drogowej łączącej województwo z głównymi metropoliami Polski (szczególnie z Warszawą, Gdańskiem, Bydgoszczą/Toruniem i z Białymstokiem) oraz z zagranicą (w kierunku Europy Zachodniej i Litwy).

2.2 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury kolejowej łączącej województwo z głównymi metropoliami Polski (szczególnie z Warszawą, Gdańskiem, Bydgoszczą/Toruniem i z Białymstokiem) oraz z zagranicą (w kierunku Europy Zachodniej i Litwy).

2.3 Utrzymanie stanu infrastruktury drogowej i kolejowej służącej powiązaniom z obwodem kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej.

2.4 Rozwój portu morskiego w Elblągu wraz z zapleczem.

2.5 Rozwój portu lotniczego w Szymanach wraz z drogową i kolejową infrastrukturą doprowadzającą.

2.6 Rozwój węzłów intermodalnych.

Cel strategiczny 3. Podniesienie jakości życia mieszkańców.

3.1. Modernizacja dróg wojewódzkich rozprowadzających ruch z dróg krajowych.

3.3 Obsługa transportowa obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją, w tym wykluczeniem transportowym, zwłaszcza w zakresie dostępu do usług publicznych.

3.4 Rozwój alternatywnych form transportu w strefach depopulacji (autobus na życzenie, car sharing i inne).

3.5 Rozwój infrastruktury dla transportu rowerowego oraz UTO.

3.6 Minimalizacja wykluczenia społecznego dzięki dostępowi do bezpiecznej infrastruktury transportowej.

Cel strategiczny 4. Wzmocnienie poziomu obsługi transportowej Miejskich Obszarów Funkcjonalnych.

4.1 Rozwój infrastruktury drogowej w obrębie MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.

4.2 Rozwój i integracja transportu publicznego w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.

Cel strategiczny 5. Regeneracja transportu publicznego, w tym

	<p>zwłaszcza kolei.</p> <p>5.1 Modernizacja regionalnej infrastruktury kolejowej i reaktywacja połączeń pasażerskich.</p> <p>5.2 Wsparcie dla odtwarzania transportu autobusowego.</p> <p>5.3 Integracja systemów transportu publicznego w skali regionalnej i subregionalnej (w tym w regionach turystycznych).</p> <p>Cel strategiczny 6. Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu transportu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu oraz adaptacja do tych zmian.</p> <p>6.2 Wspieranie mobilności aktywnej poprzez tworzenie infrastruktury rowerowej oraz dla użytkowników UTO.</p> <p>6.3 Rozwój infrastruktury dla elektromobilności.</p> <p>6.4 Wymiana taboru w transporcie publicznym na bardziej przyjazny środowisku.</p> <p>6.5 Organizacja ruchu w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku oraz w strefach turystycznych ograniczająca ruch pojazdów indywidualnych w wybranych strefach oraz sprzyjająca rozwiązaniom multimodalnym.</p> <p>6.6 Zwiększenie odporności i adaptacja do zmian klimatycznych, m.in. poprzez zmianę standardów budowy i utrzymania infrastruktury (szczególnie w rejonie Elbląga (Żuławy)).</p> <p>Cel strategiczny 7. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w szczególności w ruchu drogowym.</p> <p>7.1 Budowa obwodnic wyprowadzających tranzytowy ruch drogowy poza ośrodki osadnicze.</p> <p>7.2 Poprawa bezpieczeństwa ruchu poprzez inwestycje uspokajające ruch oraz chroniące pieszych, rowerzystów i użytkowników UTO.</p> <p>7.3 Poprawa bezpieczeństwa w miejscach krzyżowania się ruchu drogowego i kolejowego.</p> <p>7.4 Zwiększenie bezpieczeństwa w regionalnym porcie lotniczym i w porcie morskim.</p>
<p>Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę” i uchylające rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014</p>	
<p>Celem instrumentu „Łącząc Europę” jest przyspieszenie inwestycji w dziedzinie sieci transeuropejskich, wspieranie modernizacji i budowy infrastruktury położonej na transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T z zapewnieniem odpowiednich, wspólnych standardów parametrów technicznych i funkcjonalnych. Wszystkie działania mają na celu wspieranie</p>	<p>Cele Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego w pośredni lub bezpośredni sposób odnoszące się do priorytetów Rozporządzenia ustanawiającego instrument „Łącząc Europę”:</p> <p>Cel Strategiczny 1. Zapewnienie spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej.</p>

zrównoważonego rozwoju gospodarczego sprzyjającego włączeniu społecznemu oraz zwiększenie spójności terytorialnej, społecznej i gospodarczej Unii Europejskiej. Szczególny nacisk kładziony jest na brakujące i transgraniczne połączenia oraz działania przeciwko zmianom klimatu (m.in. inwestycje w infrastrukturę kolejową, paliwa alternatywne).

1.1 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury głównych korytarzy drogowych integrujących poszczególne części województwa, w tym zwłaszcza MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.

1.2 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury głównych korytarzy kolejowych integrujących poszczególne części województwa, w tym zwłaszcza MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.

Cel strategiczny 2. Poprawa podstaw rozwojowych i konkurencyjności regionu.

2.1 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury drogowej łączącej województwo z głównymi metropoliami Polski (szczególnie z Warszawa, Gdańskiem, Bydgoszczą/Toruniem i z Białymstokiem) oraz z zagranicą (w kierunku Europy Zachodniej i Litwy).

2.2 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury kolejowej łączącej województwo z głównymi metropoliami Polski (szczególnie z Warszawa, Gdańskiem, Bydgoszczą/Toruniem i z Białymstokiem) oraz z zagranicą (w kierunku Europy Zachodniej i Litwy).

2.3 Utrzymanie stanu infrastruktury drogowej i kolejowej służącej powiązaniom z obwodem kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej.

2.4 Rozwój portu morskiego w Elblągu wraz z zapleczem.

2.5 Rozwój portu lotniczego w Szymanach wraz z drogą i kolejową infrastrukturą doprowadzającą.

2.6 Rozwój węzłów intermodalnych.

Cel strategiczny 3. Podniesienie jakości życia mieszkańców.

3.1. Modernizacja dróg wojewódzkich rozprowadzających ruch z dróg krajowych.

Cel strategiczny 5. Regeneracja transportu publicznego, w tym zwłaszcza kolei.

5.1 Modernizacja regionalnej infrastruktury kolejowej i reaktywacja połączeń pasażerskich.

Cel strategiczny 6. Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu transportu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu oraz adaptacja do tych zmian.

6.1 Przeciwdziałanie nadmiernemu obciążeniu dróg województwa rozproszonym ruchem tranzytowym.

6.3 Rozwój infrastruktury dla elektromobilności.

	<p>6.6 Zwiększenie odporności i adaptacja do zmian klimatycznych, m.in. poprzez zmianę standardów budowy i utrzymania infrastruktury (szczególnie w rejonie Elbląga (Żuławy).</p> <p>Cel strategiczny 7. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w szczególności w ruchu drogowym.</p> <p>7.1 Budowa obwodnic wyprowadzających tranzytowy ruch drogowy poza ośrodki osadnicze.</p>
<p>Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości</p>	
<p>Głównym celem Strategii jest ograniczenie emisji z sektora transportu o 90% do 2050 roku. Podkreślona została rola ekologizacji mobilności. W dokumencie zakłada się, że „mobilność w Europie powinna opierać się na wydajnym i wzajemnie połączonym systemie transportu multimodalnego, zarówno pasażerskiego, jak i towarowego, wzmocnionym przez przystępną cenowo sieć kolei dużych prędkości, rozbudowaną infrastrukturę ładowania i tankowania dla pojazdów bezemisyjnych oraz dostawy paliw odnawialnych i niskoemisyjnych, a także czystsza i bardziej aktywną mobilność w bardziej zielonych miastach, która będzie przyczyniać się do dobrego zdrowia i dobrostanu ich mieszkańców”.</p> <p>Osiągnięciu celów w zakresie zrównoważonej, inteligentnej i odpornej mobilności dla europejskiego systemu transportu służą cele pośrednie, które zakładają m.in., że:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Do 2030 roku po europejskich drogach będzie jeździć co najmniej 30 mln pojazdów bezemisyjnych; 100 europejskich miast będzie neutralnych dla klimatu; dwukrotnie zwiększy się ruch kolei dużych prędkości; regularny transport zbiorowy do 500 km powinien być neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla w obrębie UE. – Do 2050 roku niemal wszystkie samochody osobowe, samochody dostawcze, autobusy oraz nowe pojazdy ciężkie będą bezemisyjne; dwukrotnie zwiększy się ruch kolejowych przewozów towarowych; multimodalna transeuropejska sieć transportowa (TEN-T) wyposażona na potrzeby zrównoważonego i inteligentnego transportu zapewniającego szybkie połączenia będzie działać w ramach sieci kompleksowej. <p>W Strategii wyszczególniono główne obszary działania – inicjatywy przewodnie, w tym m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> – inicjatywa przewodnia 1: upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych, paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz związanej z nimi infrastruktury, 	<p>Cele Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego odnoszące się do celów Strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności:</p> <p>Cel Strategiczny 1. Zapewnienie spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej.</p> <p>1.2 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury głównych korytarzy kolejowych integrujących poszczególne części województwa, w tym zwłaszcza MOF Olsztyna, Elbląga i Elku.</p> <p>Cel strategiczny 2. Poprawa podstaw rozwojowych i konkurencyjności regionu.</p> <p>2.2 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury kolejowej łączącej województwo z głównymi metropoliami Polski (szczególnie z Warszawa, Gdańskiem, Bydgoszczą/Toruniem i z Białymstokiem) oraz z zagranicą (w kierunku Europy Zachodniej i Litwy).</p> <p>2.4 Rozwój portu morskiego w Elblągu wraz z zapleczem.</p> <p>2.5 Rozwój portu lotniczego w Szymanach wraz z drogą i kolejową infrastrukturą doprowadzającą.</p> <p>2.6 Rozwój węzłów intermodalnych.</p> <p>2.7 Rozwój infrastruktury transportowej służącej ruchowi turystycznemu, w tym żeglugi śródlądowej i szlaków rowerowych.</p> <p>Cel strategiczny 3. Podniesienie jakości życia mieszkańców.</p> <p>3.3 Obsługa transportowa obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją, w tym wykluczeniem transportowym, zwłaszcza w zakresie dostępu do usług publicznych.</p> <p>3.4 Rozwój alternatywnych form transportu w strefach depopulacji (autobus na życzenie, car sharing i inne).</p> <p>3.5 Rozwój infrastruktury dla transportu rowerowego oraz UTO.</p>

- inicjatywa przewodnia 2: tworzenie bezemisyjnych portów i lotnisk,
- inicjatywa przewodnia 3: bardziej zrównoważona i zdrowsza mobilność między miastami i w miastach,
- inicjatywa przewodnia 4: ekologizacja transportu towarowego,
- inicjatywa przewodnia 6: urzeczywistnienie opartej na sieci i zautomatyzowanej multimodalnej mobilności,
- inicjatywa przewodnia 9: uczciwa i sprawiedliwa mobilność dla wszystkich,
- inicjatywa przewodnia 10: poprawa bezpieczeństwa i ochrony transportu.

Cel strategiczny 4. Wzmocnienie poziomu obsługi transportowej Miejskich Obszarów Funkcjonalnych.

- 4.1 Rozwój infrastruktury drogowej w obrębie MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.
- 4.2 Rozwój i integracja transportu publicznego w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.

Cel strategiczny 5. Regeneracja transportu publicznego, w tym zwłaszcza kolei.

- 5.1 Modernizacja regionalnej infrastruktury kolejowej i reaktywacja połączeń pasażerskich.
- 5.2 Wsparcie dla odtwarzania transportu autobusowego.
- 5.3 Integracja systemów transportu publicznego w skali regionalnej i subregionalnej (w tym w regionach turystycznych).

Cel strategiczny 6. Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu transportu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu oraz adaptacja do tych zmian.

- 6.2 Wspieranie mobilności aktywnej poprzez tworzenie infrastruktury rowerowej oraz dla użytkowników UTO.
- 6.3 Rozwój infrastruktury dla elektromobilności.
- 6.4 Wymiana taboru w transporcie publicznym na bardziej przyjazny środowisku.
- 6.5 Organizacja ruchu w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku oraz w strefach turystycznych ograniczająca ruch pojazdów indywidualnych w wybranych strefach oraz sprzyjająca rozwiązaniom multimodalnym.
- 6.6 Zwiększenie odporności i adaptacja do zmian klimatycznych, m.in. poprzez zmianę standardów budowy i utrzymania infrastruktury (szczególnie w rejonie Elbląga (Żuławy)).

Cel strategiczny 7. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w szczególności w ruchu drogowym.

- 7.2 Poprawa bezpieczeństwa ruchu poprzez inwestycje uspokajające ruch oraz chroniące pieszych, rowerzystów i użytkowników UTO.
- 7.3 Poprawa bezpieczeństwa w miejscach krzyżowania się ruchu drogowego i kolejowego.
- 7.4 Zwiększenie bezpieczeństwa w regionalnym porcie lotniczym i w porcie morskim.

Biała Księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu

Kierunki rozwoju zrównoważonej polityki transportowej Unii Europejskiej przedstawione w dokumencie obejmują następujące elementy:

- Zapewnienie wzrostu sektora transportu i wspieranie mobilności przy jednoczesnym obniżeniu emisji o 60%.
- Efektywna sieć multimodalnego podróżowania i transportu między miastami.
- Ekologiczny transport miejski i dojazd do pracy.

Do celów na rzecz utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu służącego ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych o 60% należą:

- Rozwój i wprowadzenie nowych paliw i systemów napędowych zgodnych z zasadą zrównoważonego rozwoju (m.in.: zmniejszenie o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim do 2030 r.; eliminacja ich z miast do 2050 r.; osiągnięcie zasadniczo wolnej od emisji CO₂ logistyki w dużych ośrodkach miejskich do 2030 r.).
- Optymalizacja działania multimodalnych łańcuchów logistycznych, m.in. poprzez większe wykorzystanie bardziej energooszczędnych środków transportu (m.in. do 2030 r. przeniesienie 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km na inne środki transportu, np. kolej lub transport wodny, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50% tego typu transportu; rozbudowa infrastruktury. Stworzenie do 2030 r. w pełni funkcjonalnej ogólnounijnej multimodalnej sieci bazowej TEN-T, zaś do 2050 r. osiągnięcie wysokiej jakości i przepustowości tej sieci, jak również stworzenie odpowiednich usług informacyjnych. Połączenie wszystkich lotnisk należących do sieci bazowej z siecią kolejową, najlepiej z szybkimi kolejami; zapewnienie, aby wszystkie najważniejsze porty morskie miały dobre połączenie z kolejowym transportem towarów oraz, w miarę możliwości, systemem wodnego transportu śródlądowego.).
- Wzrost efektywności korzystania z transportu i infrastruktury dzięki systemom informacji i zachętom rynkowym.

Cele Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego w pośredni lub bezpośredni sposób odnoszące się do celów Białej Księgi:

Cel Strategiczny 1. Zapewnienie spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej.

1.1 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury głównych korytarzy drogowych integrujących poszczególne części województwa, w tym zwłaszcza MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.

1.2 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury głównych korytarzy kolejowych integrujących poszczególne części województwa, w tym zwłaszcza MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.

1.3 Modernizacja niektórych dróg wojewódzkich zapewniających spójność regionu, szczególnie w jego północnej części.

Cel strategiczny 2. Poprawa podstaw rozwojowych i konkurencyjności regionu.

2.1 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury drogowej łączącej województwo z głównymi metropoliami Polski (szczególnie z Warszawą, Gdańskiem, Bydgoszczą/Toruniem i z Białymstokiem) oraz z zagranicą (w kierunku Europy Zachodniej i Litwy).

2.2 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury kolejowej łączącej województwo z głównymi metropoliami Polski (szczególnie z Warszawą, Gdańskiem, Bydgoszczą/Toruniem i z Białymstokiem) oraz z zagranicą (w kierunku Europy Zachodniej i Litwy).

2.3 Utrzymanie stanu infrastruktury drogowej i kolejowej służącej powiązaniom z obwodem kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej.

2.4 Rozwój portu morskiego w Elblągu wraz z zapleczem.

2.5 Rozwój portu lotniczego w Szymanach wraz z drogą i kolejową infrastrukturą doprowadzającą.

2.6 Rozwój węzłów intermodalnych.

2.7 Rozwój infrastruktury transportowej służącej ruchowi turystycznemu, w tym żeglugi śródlądowej i szlaków rowerowych.

Cel strategiczny 3. Podniesienie jakości życia mieszkańców.

3.1. Modernizacja dróg wojewódzkich rozprowadzających ruch z dróg krajowych.

3.4 Rozwój alternatywnych form transportu w strefach depopulacji (autobus na życzenie, car sharing i inne).

3.5 Rozwój infrastruktury dla transportu rowerowego oraz UTO.

Cel strategiczny 4. Wzmocnienie poziomu obsługi transportowej Miejskich Obszarów Funkcjonalnych.

4.1 Rozwój infrastruktury drogowej w obrębie MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.
4.2 Rozwój i integracja transportu publicznego w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.

Cel strategiczny 5. Regeneracja transportu publicznego, w tym zwłaszcza kolei.

5.1 Modernizacja regionalnej infrastruktury kolejowej i reaktywacja połączeń pasażerskich.
5.2 Wsparcie dla odtwarzania transportu autobusowego.
5.3 Integracja systemów transportu publicznego w skali regionalnej i subregionalnej (w tym w regionach turystycznych).

Cel strategiczny 6. Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu transportu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu oraz adaptacja do tych zmian.

6.2 Wspieranie mobilności aktywnej poprzez tworzenie infrastruktury rowerowej oraz dla użytkowników UTO.
6.3 Rozwój infrastruktury dla elektromobilności.
6.4 Wymiana taboru w transporcie publicznym na bardziej przyjazny środowisku.
6.5 Organizacja ruchu w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku oraz w strefach turystycznych ograniczająca ruch pojazdów indywidualnych w wybranych strefach oraz sprzyjająca rozwiązaniom multimodalnym.
6.6 Zwiększenie odporności i adaptacja do zmian klimatycznych, m.in. poprzez zmianę standardów budowy i utrzymania infrastruktury (szczególnie w rejonie Elbląga (Żuławy)).

Cel strategiczny 7. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w szczególności w ruchu drogowym.

7.2 Poprawa bezpieczeństwa ruchu poprzez inwestycje uspokajające ruch oraz chroniące pieszych, rowerzystów i użytkowników UTO.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 14 grudnia 2021 r. nr 2021/812 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej zmieniające rozporządzenie (UE) 2021/1153 i rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013

Rozporządzenie określa priorytety rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Celem rozwijania sieci TEN-T jest zapewnienie spójności terytorialnej Unii Europejskiej poprzez stworzenie spójnej, interoperacyjnej, multimodalnej sieci transportowej o ujednoczonych, wysokich parametrach technicznych w oparciu o drogi, kolej, śródlądowe drogi wodne i szlaki żeglugi morskiej bliskiego zasięgu oraz w połączeniu z węzłami miejskimi, portami morskimi i śródlądowymi, portami lotniczymi i terminalami w obszarze UE, a także usprawnienie swobodnego przepływu osób i towarów.

W rozporządzeniu wskazano konieczność realizacji założeń obejmujących:

- zwiększenie ekologiczności transportu dzięki zapewnieniu odpowiedniej infrastruktury umożliwiającej zmniejszenie zatorów komunikacyjnych i ograniczenie emisji gazów cieplarnianych oraz zanieczyszczenia powietrza i wody w wyniku zwiększenia efektywności każdego rodzaju transportu oraz umożliwienie zwiększenia aktywności transportowej dzięki wykorzystaniu bardziej zrównoważonych form transportu,
- ułatwienie płynnego, sprawnego i efektywnego transportu, wspieranie multimodalności i interoperacyjności pomiędzy różnymi rodzajami transportu w ramach TEN-T oraz lepszą integrację węzłów miejskich z siecią,
- zwiększenie odporności TEN-T na zmianę klimatu i na inne zagrożenia naturalne i antropogeniczne; sieć transportowa musi być odporna na potencjalne negatywne skutki zmian klimatu a także powinna wspierać neutralność klimatyczną dzięki uwzględnieniu kosztów emisji gazów cieplarnianych w analizie kosztów i korzyści,
- zwiększenie efektywności narzędzi zarządzania TEN-T.

Cele Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego w pośredni lub bezpośredni sposób odnoszące się do priorytetów Rozporządzenia w sprawie TEN-T:

Cel Strategiczny 1. Zapewnienie spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej.

1.1 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury głównych korytarzy drogowych integrujących poszczególne części województwa, w tym zwłaszcza MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.

1.2 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury głównych korytarzy kolejowych integrujących poszczególne części województwa, w tym zwłaszcza MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.

Cel strategiczny 2. Poprawa podstaw rozwojowych i konkurencyjności regionu.

2.1 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury drogowej łączącej województwo z głównymi metropoliami Polski (szczególnie z Warszawa, Gdańskiem, Bydgoszczą/Toruniem i z Białymstokiem) oraz z zagranicą (w kierunku Europy Zachodniej i Litwy).

2.2 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury kolejowej łączącej województwo z głównymi metropoliami Polski (szczególnie z Warszawa, Gdańskiem, Bydgoszczą/Toruniem i z Białymstokiem) oraz z zagranicą (w kierunku Europy Zachodniej i Litwy).

2.3 Utrzymanie stanu infrastruktury drogowej i kolejowej służącej powiązaniom z obwodem kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej.

2.4 Rozwój portu morskiego w Elblągu wraz z zapleczem.

2.5 Rozwój portu lotniczego w Szymanach wraz z drogową i kolejową infrastrukturą doprowadzającą.

2.6 Rozwój węzłów intermodalnych.

Cel strategiczny 3. Podniesienie jakości życia mieszkańców.

3.1. Modernizacja dróg wojewódzkich rozprowadzających ruch z dróg krajowych.

Cel strategiczny 5. Regeneracja transportu publicznego, w tym zwłaszcza kolei.

5.1 Modernizacja regionalnej infrastruktury kolejowej i reaktywacja połączeń

	<p>pasażerskich.</p> <p>Cel strategiczny 6. Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu transportu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu oraz adaptacja do tych zmian.</p> <p>6.1 Przeciwdziałanie nadmiernemu obciążeniu dróg województwa rozproszonym ruchem tranzytowym.</p> <p>6.3 Rozwój infrastruktury dla elektromobilności.</p> <p>6.6 Zwiększenie odporności i adaptacja do zmian klimatycznych, m.in. poprzez zmianę standardów budowy i utrzymania infrastruktury (szczególnie w rejonie Elbląga (Żuławy)).</p> <p>Cel strategiczny 7. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w szczególności w ruchu drogowym.</p> <p>7.1 Budowa obwodnic wyprowadzających tranzytowy ruch drogowy poza ośrodki osadnicze.</p>
<p>Unijna strategia na rzecz bioróżnorodności 2030: Przywracanie przyrody do naszego życia</p>	
<p>Głównym celem Unijnej strategii na rzecz bioróżnorodności 2030 jest zapewnienie do 2050 roku odbudowy, odporności i odpowiedniej ochrony światowych ekosystemów. Celem pośrednim jest zapewnienie, aby do 2030 roku europejska różnorodność biologiczna weszła na ścieżkę regeneracji z korzyścią dla ludzi, planety, klimatu i gospodarki. Cele szczegółowe strategii to ochrona i przywracanie dobrego stanu przyrody oraz rozszerzenie sieci obszarów chronionych, a także działania w ramach unijnego planu odbudowy przyrody.</p>	<p>Cele Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego w pośredni sposób odnoszące się do celów Unijnej strategii na rzecz bioróżnorodności 2030:</p> <p>Cel strategiczny 3. Podniesienie jakości życia mieszkańców.</p> <p>3.5 Rozwój infrastruktury dla transportu rowerowego oraz UTO.</p> <p>Cel strategiczny 5. Regeneracja transportu publicznego, w tym zwłaszcza kolei.</p> <p>5.1 Modernizacja regionalnej infrastruktury kolejowej i reaktywacja połączeń pasażerskich.</p> <p>5.2 Wsparcie dla odtwarzania transportu autobusowego.</p> <p>5.3 Integracja systemów transportu publicznego w skali regionalnej i subregionalnej (w tym w regionach turystycznych).</p> <p>Cel strategiczny 6. Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu transportu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu oraz adaptacja do tych zmian.</p> <p>6.2 Wspieranie mobilności aktywnej poprzez tworzenie infrastruktury rowerowej oraz dla użytkowników UTO.</p> <p>6.3 Rozwój infrastruktury dla elektromobilności.</p> <p>6.4 Wymiana taboru w transporcie publicznym na bardziej przyjazny środowisku.</p>

	<p>6.5 Organizacja ruchu w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku oraz w strefach turystycznych ograniczająca ruch pojazdów indywidualnych w wybranych strefach oraz sprzyjająca rozwiązaniom multimodalnym.</p> <p>6.6 Zwiększenie odporności i adaptacja do zmian klimatycznych, m.in. poprzez zmianę standardów budowy i utrzymania infrastruktury (szczególnie w rejonie Elbląga (Żuławy).</p> <p>Cel strategiczny 7. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w szczególności w ruchu drogowym.</p> <p>7.2 Poprawa bezpieczeństwa ruchu poprzez inwestycje uspokajające ruch oraz chroniące pieszych, rowerzystów i użytkowników UTO.</p>
DOKUMENTY KRAJOWE I WOJEWÓDZKIE	
DOKUMENTY KRAJOWE	
Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)	
<p>Główny cel: „Tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym”.</p> <p>Cel szczegółowy I: Trwały wzrost gospodarczy oparty coraz silniej o wiedzę, dane i doskonałość organizacyjną.</p> <p>Cel szczegółowy II: Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony.</p> <p>Cel szczegółowy III: Skuteczne państwo i instytucje służące wzrostowi oraz włączeniu społecznemu i gospodarczemu.</p> <p>Obszary wpływające na osiągnięcie celów Strategii (dotyczące środowiska przyrodniczego):</p> <p>– Środowisko – cel: Rozwój potencjału środowiska na rzecz obywateli i przedsiębiorców; kierunki interwencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zwiększenie dyspozycyjnych zasobów wodnych i osiągnięcie wysokiej jakości wód, • likwidacja źródeł emisji zanieczyszczeń powietrza lub istotne zmniejszenie ich oddziaływania, • zarządzanie zasobami dziedzictwa przyrodniczego, • ochrona gleb przed degradacją, • zarządzanie zasobami geologicznymi, • gospodarka odpadami, • oddziaływanie na jakość życia w zakresie klimatu akustycznego i oddziaływania pól elektromagnetycznych; 	<p>Cele Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego w pośredni lub bezpośredni sposób odnoszące się do celów Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.):</p> <p>Cel strategiczny 3. Podniesienie jakości życia mieszkańców</p> <p>3.5. Rozwój infrastruktury dla transportu rowerowego oraz UTO.</p> <p>Cel strategiczny 4. Wzmocnienie poziomu obsługi transportowej Miejskich Obszarów Funkcjonalnych</p> <p>4.1. Rozwój infrastruktury drogowej w obrębie MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.</p> <p>4.2. Rozwój i integracja transportu publicznego w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.</p> <p>Cel strategiczny 5. Regeneracja transportu publicznego, w tym zwłaszcza kolei</p> <p>5.1. Modernizacja regionalnej infrastruktury kolejowej i reaktywacja połączeń pasażerskich.</p> <p>5.2. Wsparcie dla odtwarzania transportu autobusowego.</p> <p>5.3. Integracja systemów transportu publicznego w skali regionalnej i subregionalnej (w tym w regionach turystycznych).</p> <p>Cel strategiczny 6. Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu transportu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu oraz adaptacja do tych zmian</p> <p>6.2. Wspieranie mobilności aktywnej poprzez tworzenie infrastruktury</p>

<p>– Transport – cel: Zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów; kierunki interwencji m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce, • zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności. 	<p>rowerowej oraz dla użytkowników UTO.</p> <p>6.3. Rozwój infrastruktury dla elektromobilności.</p> <p>6.4. Wymiana taboru w transporcie publicznym na bardziej przyjazny środowisku.</p> <p>6.5. Organizacja ruchu w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku oraz w strefach turystycznych ograniczająca ruch pojazdów indywidualnych w wybranych strefach oraz sprzyjająca rozwiązaniom multimodalnym.</p> <p>6.6. Zwiększenie odporności i adaptacja do zmian klimatycznych, m.in. poprzez zmianę standardów budowy i utrzymania infrastruktury (szczególnie w rejonie Elbląga (Żuławy).</p> <p>Cel strategiczny 7. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w szczególności w ruchu drogowym</p> <p>7.2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu poprzez inwestycje uspokajające ruch oraz chroniące pieszych, rowerzystów i użytkowników UTO.</p>
<p>Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030</p>	
<p>Główny cel: efektywne wykorzystanie endogenicznych potencjałów terytoriów i ich specjalizacji dla osiągnięcia zrównoważonego rozwoju kraju, co tworzyć będzie warunki do wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym osiągnięciu spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym.</p> <p>Cel szczegółowy 1. Zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym.</p>	<p>Cele Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego w pośredni lub bezpośredni sposób odnoszące się do celów Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030:</p> <p>Cel Strategiczny 1. Zapewnienie spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej</p> <p>1.1. Budowa i/lub modernizacja infrastruktury głównych korytarzy drogowych integrujących poszczególne części województwa, w tym zwłaszcza MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.</p> <p>1.2. Budowa i/lub modernizacja infrastruktury głównych korytarzy kolejowych integrujących poszczególne części województwa, w tym zwłaszcza MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.</p> <p>1.3. Modernizacja niektórych dróg wojewódzkich zapewniających spójność regionu, szczególnie w jego północnej części.</p> <p>Cel strategiczny 2. Poprawa podstaw rozwojowych i konkurencyjności regionu</p> <p>2.1. Budowa i/lub modernizacja infrastruktury drogowej łączącej województwo z głównymi metropoliami Polski (szczególnie z Warszawą, Gdańskiem, Bydgoszczą/Toruniem i z Białymstokiem) oraz z zagranicą (w kierunku Europy Zachodniej i Litwy).</p> <p>2.2. Budowa i/lub modernizacja infrastruktury kolejowej łączącej województwo z głównymi metropoliami Polski (szczególnie z Warszawą, Gdańskiem, Bydgoszczą/Toruniem i z Białymstokiem) oraz z zagranicą (w</p>

kierunku Europy Zachodniej i Litwy).
2.3. Utrzymanie stanu infrastruktury drogowej i kolejowej służące powiązaniom z obwodem kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej.
2.4. Rozwój portu morskiego w Elblągu wraz z zapleczem.
2.5. Rozwój portu lotniczego w Szymanach wraz z drogową i kolejową infrastrukturą doprowadzającą.
2.6. Rozwój węzłów intermodalnych.
2.7. Rozwój infrastruktury transportowej służącej ruchowi turystycznemu, w tym żeglugi śródlądowej i szlaków rowerowych.

Cel strategiczny 3. Podniesienie jakości życia mieszkańców

3.5. Rozwój infrastruktury dla transportu rowerowego oraz UTO.

Cel strategiczny 4. Wzmocnienie poziomu obsługi transportowej Miejskich Obszarów Funkcjonalnych

4.1. Rozwój infrastruktury drogowej w obrębie MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.
4.2. Rozwój i integracja transportu publicznego w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.

Cel strategiczny 5. Regeneracja transportu publicznego, w tym zwłaszcza kolei

5.1. Modernizacja regionalnej infrastruktury kolejowej i reaktywacja połączeń pasażerskich.
5.2. Wsparcie dla odtwarzania transportu autobusowego.
5.3. Integracja systemów transportu publicznego w skali regionalnej i subregionalnej (w tym w regionach turystycznych).

Cel strategiczny 6. Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu transportu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu oraz adaptacja do tych zmian

6.2. Wspieranie mobilności aktywnej poprzez tworzenie infrastruktury rowerowej oraz dla użytkowników UTO.
6.3. Rozwój infrastruktury dla elektromobilności.
6.4. Wymiana taboru w transporcie publicznym na bardziej przyjazny środowisku.
6.5. Organizacja ruchu w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku oraz w strefach turystycznych ograniczająca ruch pojazdów indywidualnych w wybranych strefach oraz sprzyjająca rozwiązaniom multimodalnym.
6.6. Zwiększenie odporności i adaptacja do zmian klimatycznych, m.in.

	<p>poprzez zmianę standardów budowy i utrzymania infrastruktury (szczególnie w rejonie Elbląga (Żuławy).</p> <p>Cel strategiczny 7. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w szczególności w ruchu drogowym 7.2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu poprzez inwestycje uspokajające ruch oraz chroniące pieszych, rowerzystów i użytkowników UTO.</p>
Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.	
<p>Główny cel: zwiększenie dostępności transportowej kraju oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego na poziomie krajowym, europejskim i globalnym.</p> <p>Kierunki interwencji, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności, – ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko. 	<p>Cele Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego w pośredni lub bezpośredni sposób odnoszące się do celu i kierunków interwencji Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.:</p> <p>Cel strategiczny 3. Podniesienie jakości życia mieszkańców 3.5. Rozwój infrastruktury dla transportu rowerowego oraz UTO.</p> <p>Cel strategiczny 4. Wzmocnienie poziomu obsługi transportowej Miejskich Obszarów Funkcjonalnych 4.1. Rozwój infrastruktury drogowej w obrębie MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku. 4.2. Rozwój i integracja transportu publicznego w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.</p> <p>Cel strategiczny 5. Regeneracja transportu publicznego, w tym zwłaszcza kolei 5.1. Modernizacja regionalnej infrastruktury kolejowej i reaktywacja połączeń pasażerskich. 5.2. Wsparcie dla odtwarzania transportu autobusowego. 5.3. Integracja systemów transportu publicznego w skali regionalnej i subregionalnej (w tym w regionach turystycznych).</p> <p>Cel strategiczny 6. Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu transportu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu oraz adaptacja do tych zmian 6.1. Przeciwdziałanie nadmiernemu obciążeniu dróg województwa rozproszonym ruchem tranzytowym. 6.2. Wspieranie mobilności aktywnej poprzez tworzenie infrastruktury rowerowej oraz dla użytkowników UTO. 6.3. Rozwój infrastruktury dla elektromobilności. 6.4. Wymiana taboru w transporcie publicznym na bardziej przyjazny środowisku. 6.5. Organizacja ruchu w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku oraz w strefach</p>

	<p>turystycznych ograniczająca ruch pojazdów indywidualnych w wybranych strefach oraz sprzyjająca rozwiązaniom multimodalnym.</p> <p>6.6. Zwiększenie odporności i adaptacja do zmian klimatycznych, m.in. poprzez zmianę standardów budowy i utrzymania infrastruktury (szczególnie w rejonie Elbląga (Żuławy).</p> <p>Cel strategiczny 7. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w szczególności w ruchu drogowym</p> <p>7.2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu poprzez inwestycje uspokajające ruch oraz chroniące pieszych, rowerzystów i użytkowników UTO.</p>
Program wzmocnienia krajowej sieci drogowej do 2030 roku	
<p>Cel główny: zapewnienie stabilnego finansowania dla utrzymania spójnej, nowoczesnej i bezpiecznej sieci dróg krajowych.</p> <p>Cele szczegółowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zwiększenie spójności sieci dróg krajowych dostosowanych do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t, – zapewnienie wymaganego stanu technicznego istniejącej infrastruktury, – intensyfikacja działań zmniejszających negatywny wpływ infrastruktury drogowej na środowisko. 	<p>Cele Regionalnego Planu Transportowego w pośredni lub bezpośredni sposób odnoszące się do celów Programu wzmocnienia krajowej sieci drogowej do 2030 roku:</p> <p>Cel Strategiczny 1. Zapewnienie spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej</p> <p>1.1 Budowa i/lub modernizacja infrastruktury głównych korytarzy drogowych integrujących poszczególne części województwa, w tym zwłaszcza MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.</p> <p>1.3. Modernizacja niektórych dróg wojewódzkich zapewniających spójność regionu, szczególnie w jego północnej części.</p> <p>Cel strategiczny 6. Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu transportu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu oraz adaptacja do tych zmian</p> <p>6.1. Przeciwdziałanie nadmiernemu obciążeniu dróg województwa rozproszonym ruchem tranzytowym.</p> <p>Cel strategiczny 7. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w szczególności w ruchu drogowym</p> <p>7.3. Poprawa bezpieczeństwa w miejscach krzyżowania się ruchu drogowego i kolejowego.</p>
Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) – projekt	
<p>Cele polityki transportowej: budowa spójnego i nowoczesnego systemu dróg krajowych zapewniającego efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego – zostaną osiągnięte poprzez realizację zadań inwestycyjnych polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych (w tym dobudowie pasów ruchu lub jezdni do istniejących już odcinków autostrad i dróg ekspresowych), odcinków wybranych dróg krajowych oraz</p>	<p>Cele Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego w pośredni lub bezpośredni sposób odnoszące się do celu Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.):</p> <p>Cel Strategiczny 1. Zapewnienie spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej</p> <p>1.1. Budowa i/lub modernizacja infrastruktury głównych korytarzy drogowych</p>

<p>obwodnic a także przeciwdziałaniu wykluczeniu komunikacyjnemu podregionów Polski.</p>	<p>integrujących poszczególne części województwa, w tym zwłaszcza MOF Olsztyna, Elbląga i Elku.</p> <p>1.2. Budowa i/lub modernizacja infrastruktury głównych korytarzy kolejowych integrujących poszczególne części województwa, w tym zwłaszcza MOF Olsztyna, Elbląga i Elku.</p> <p>1.3. Modernizacja niektórych dróg wojewódzkich zapewniających spójność regionu, szczególnie w jego północnej części.</p> <p>Cel strategiczny 2. Poprawa podstaw rozwojowych i konkurencyjności regionu</p> <p>2.1. Budowa i/lub modernizacja infrastruktury drogowej łączącej województwo z głównymi metropoliami Polski (szczególnie z Warszawą, Gdańskiem, Bydgoszczą/Toruniem i z Białymstokiem) oraz z zagranicą (w kierunku Europy Zachodniej i Litwy).</p> <p>Cel strategiczny 7. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w szczególności w ruchu drogowym</p> <p>7.1. Budowa obwodnic wyprowadzających tranzytowy ruch drogowy poza ośrodki osadnicze.</p>
<p>Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030</p>	
<p>Główne obszary działań dedykowanych poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego do 2030 r.:</p> <p>Filar I – System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego</p> <p>Filar II – Bezpieczny człowiek</p> <p>Filar III – Bezpieczne drogi</p> <p>Filar IV – Bezpieczny pojazd</p> <p>Filar V – Ratownictwo i opieka powypadkowa</p>	<p>Cele Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego w pośredni lub bezpośredni sposób odnoszące się do głównych obszarów działań Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030:</p> <p>Cel strategiczny 7. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w szczególności w ruchu drogowym</p> <p>7.1. Budowa obwodnic wyprowadzających tranzytowy ruch drogowy poza ośrodki osadnicze.</p> <p>7.2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu poprzez inwestycje uspokajające ruch oraz chroniące pieszych, rowerzystów i użytkowników UTO.</p> <p>7.3. Poprawa bezpieczeństwa w miejscach krzyżowania się ruchu drogowego i kolejowego.</p> <p>7.4. Zwiększenie bezpieczeństwa w regionalnym porcie lotniczym i w porcie morskim.</p>
<p>Polityka Ekologiczna Państwa 2030 (PEP 2030)</p>	
<p>Główny cel: „Rozwój potencjału środowiska na rzecz obywateli i przedsiębiorców” (cel przeniesiony ze Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)).</p> <p>Cele szczegółowe:</p>	<p>Cele Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego w pośredni lub bezpośredni sposób odnoszące się do celów Polityki Ekologicznej Państwa 2030:</p> <p>Cel strategiczny 3. Podniesienie jakości życia mieszkańców</p>

<p>I. Środowisko i zdrowie. Poprawa jakości środowiska i bezpieczeństwa ekologicznego.</p> <p>II. Środowisko i gospodarka. Zrównoważone gospodarowanie zasobami środowiska.</p> <p>III. Środowisko i klimat. Łagodzenie zmian klimatu i adaptacja do nich oraz zarządzanie ryzykiem klęsk żywiołowych.</p>	<p>3.5. Rozwój infrastruktury dla transportu rowerowego oraz UTO.</p> <p>Cel strategiczny 4. Wzmocnienie poziomu obsługi transportowej Miejskich Obszarów Funkcjonalnych</p> <p>4.1. Rozwój infrastruktury drogowej w obrębie MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.</p> <p>4.2. Rozwój i integracja transportu publicznego w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.</p> <p>Cel strategiczny 5. Regeneracja transportu publicznego, w tym zwłaszcza kolei</p> <p>5.1. Modernizacja regionalnej infrastruktury kolejowej i reaktywacja połączeń pasażerskich.</p> <p>5.2. Wsparcie dla odtwarzania transportu autobusowego.</p> <p>5.3. Integracja systemów transportu publicznego w skali regionalnej i subregionalnej (w tym w regionach turystycznych).</p> <p>Cel strategiczny 6. Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu transportu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu oraz adaptacja do tych zmian</p> <p>6.1. Przeciwdziałanie nadmiernemu obciążeniu dróg województwa rozproszonym ruchem tranzytowym.</p> <p>6.2. Wspieranie mobilności aktywnej poprzez tworzenie infrastruktury rowerowej oraz dla użytkowników UTO.</p> <p>6.3. Rozwój infrastruktury dla elektromobilności.</p> <p>6.4. Wymiana taboru w transporcie publicznym na bardziej przyjazny środowisku.</p> <p>6.5. Organizacja ruchu w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku oraz w strefach turystycznych ograniczająca ruch pojazdów indywidualnych w wybranych strefach oraz sprzyjająca rozwiązaniom multimodalnym.</p> <p>6.6. Zwiększenie odporności i adaptacja do zmian klimatycznych, m.in. poprzez zmianę standardów budowy i utrzymania infrastruktury (szczególnie w rejonie Elbląga (Żuławy)).</p> <p>Cel strategiczny 7. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w szczególności w ruchu drogowym</p> <p>7.2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu poprzez inwestycje uspokajające ruch oraz chroniące pieszych, rowerzystów i użytkowników UTO.</p>
Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku	
Cel główny KPK obejmuje wzmocnienie roli transportu kolejowego w	Cele Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego w

<p>zintegrowanym systemie transportowym kraju poprzez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych.</p> <p>Komplementarne wobec celu głównego cele szczegółowe obejmują:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wzmocnienie efektywności transportu kolejowego, - zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego, - poprawę jakości w przewozach pasażerskich i towarowych. 	<p>pośredni lub bezpośredni sposób odnoszące się do celów Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku:</p> <p>Cel strategiczny 2. Poprawa podstaw rozwojowych i konkurencyjności regionu</p> <p>2.2. Budowa i/lub modernizacja infrastruktury kolejowej łączącej województwo z głównymi metropoliami Polski (szczególnie z Warszawa, Gdańskiem, Bydgoszczą/Toruniem i z Białymstokiem) oraz z zagranicą (w kierunku Europy Zachodniej i Litwy).</p> <p>2.3. Utrzymanie stanu infrastruktury drogowej i kolejowej służącej powiązaniom z obwodem kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej.</p> <p>2.6. Rozwój węzłów intermodalnych.</p> <p>Cel strategiczny 4. Wzmocnienie poziomu obsługi transportowej Miejskich Obszarów Funkcjonalnych</p> <p>4.2. Rozwój i integracja transportu publicznego w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.</p> <p>Cel strategiczny 5. Regeneracja transportu publicznego, w tym zwłaszcza kolei</p> <p>5.1. Modernizacja regionalnej infrastruktury kolejowej i reaktywacja połączeń pasażerskich.</p> <p>5.3. Integracja systemów transportu publicznego w skali regionalnej i subregionalnej (w tym w regionach turystycznych).</p> <p>Cel strategiczny 6. Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu transportu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu oraz adaptacja do tych zmian</p> <p>6.2. Wspieranie mobilności aktywnej poprzez tworzenie infrastruktury rowerowej oraz dla użytkowników UTO.</p> <p>Cel strategiczny 7. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w szczególności w ruchu drogowym</p> <p>7.3. Poprawa bezpieczeństwa w miejscach krzyżowania się ruchu drogowego i kolejowego.</p>
Program budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030	
<p>Cele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - poprawa bezpieczeństwa na drogach, - wyprowadzenie ruchu z zatłoczonych miast, 	<p>Cele Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego w pośredni lub bezpośredni sposób odnoszące się do celów Programu budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030:</p> <p>Cel strategiczny 7. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie,</p>

<ul style="list-style-type: none"> – czystsze powietrze, – mniejszy hałas, – poprawa przepustowości sieci drogowej. 	<p>w szczególności w ruchu drogowym</p> <p>7.1. Budowa obwodnic wyprowadzających tranzytowy ruch drogowy poza ośrodki osadnicze.</p>
Polityka energetyczna Polski do 2040 r. (PEP 2040)	
<p>Ustawowym celem polityki energetycznej państwa jest bezpieczeństwo energetyczne, przy zapewnieniu konkurencyjności gospodarki, efektywności energetycznej i zmniejszenia oddziaływania sektora energii na środowisko.</p> <p>Trzy filary PEP 2040:</p> <p>I. Sprawiedliwa transformacja (Transformacja rejonów węglowych; ograniczenie ubóstwa energetycznego; nowe gałęzie przemysłu związane z OZE i energią jądrową).</p> <p>II. Zeroemisyjny system energetyczny (Morska energetyka wiatrowa; energetyka jądrowa; energetyka lokalna i obywatelska).</p> <p>III. Dobra jakość powietrza (Transformacja ciepłownictwa; elektryfikacja transportu; Dom z Klimatem).</p> <p>Cele szczegółowe, m.in.:</p> <p>4. Rozwój rynków energii (w tym projekt strategiczny 4C. Rozwój elektromobilności).</p> <p>8. Poprawa efektywności energetycznej (w tym zmniejszenie emisji komunikacyjnej poprzez rozwój elektromobilności i wodoromobilności).</p>	<p>Cele Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego w pośredni lub bezpośredni sposób odnoszące się do celu Polityki energetycznej Polski do 2040 r.:</p> <p>Cel strategiczny 6. Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu transportu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu oraz adaptacja do tych zmian</p> <p>6.3. Rozwój infrastruktury dla elektromobilności.</p> <p>6.4. Wymiana taboru w transporcie publicznym na bardziej przyjazny środowisku.</p> <p>6.5. Organizacja ruchu w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku oraz w strefach turystycznych ograniczająca ruch pojazdów indywidualnych w wybranych strefach oraz sprzyjająca rozwiązaniom multimodalnym.</p>
Aktualizacja Krajowego Programu Ochrony Powietrza do 2025 r. (z perspektywą do 2030 r. oraz do 2040 r.)	
<p>Cel główny: poprawa stanu powietrza w strefach, w których w wyniku oceny jakości powietrza, przeprowadzanej corocznie przez GIOŚ, stwierdzane są w dalszym ciągu przekroczenia poziomów dopuszczalnych i docelowych wybranych substancji w powietrzu oraz ochrona zdrowia i komfortu życia mieszkańców oraz środowiska naturalnego jako całość.</p> <p>Cele szczegółowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> – osiągnięcie w możliwie krótkim czasie poziomów dopuszczalnych i docelowych niektórych substancji, określonych w dyrektywie 2008/50/WE i 2004/107/WE, tam gdzie są one przekraczane oraz utrzymanie ich na tych obszarach, na których są dotrzymywane, a w przypadku pyłu PM_{2,5} także pułapu stężenia ekspozycji oraz Krajowego Celu Redukcji Narażenia, – osiągnięcie w perspektywie do roku 2030 stężeń niektórych substancji w powietrzu na poziomach wskazanych przez WHO oraz nowych wymagań wynikających z regulacji prawnych projektowanych przepisami prawa unijnego. 	<p>Cele Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego w pośredni lub bezpośredni sposób odnoszące się do celów Aktualizacji Krajowego Programu Ochrony Powietrza do 2025 r. (z perspektywą do 2030 r. oraz do 2040 r.):</p> <p>Cel strategiczny 3. Podniesienie jakości życia mieszkańców</p> <p>3.5. Rozwój infrastruktury dla transportu rowerowego oraz UTO.</p> <p>Cel strategiczny 4. Wzmocnienie poziomu obsługi transportowej Miejskich Obszarów Funkcjonalnych</p> <p>4.1. Rozwój infrastruktury drogowej w obrębie MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.</p> <p>4.2. Rozwój i integracja transportu publicznego w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.</p> <p>Cel strategiczny 5. Regeneracja transportu publicznego, w tym zwłaszcza kolei</p> <p>5.1. Modernizacja regionalnej infrastruktury kolejowej i reaktywacja połączeń pasażerskich.</p> <p>5.2. Wsparcie dla odtwarzania transportu autobusowego.</p>

	<p>5.3. Integracja systemów transportu publicznego w skali regionalnej i subregionalnej (w tym w regionach turystycznych).</p> <p>Cel strategiczny 6. Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływananiu transportu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu oraz adaptacja do tych zmian</p> <p>6.1. Przeciwdziałanie nadmiernemu obciążeniu dróg województwa rozproszonym ruchem tranzytowym.</p> <p>6.2. Wspieranie mobilności aktywnej poprzez tworzenie infrastruktury rowerowej oraz dla użytkowników UTO.</p> <p>6.3. Rozwój infrastruktury dla elektromobilności.</p> <p>6.4. Wymiana taboru w transporcie publicznym na bardziej przyjazny środowisku.</p> <p>6.5. Organizacja ruchu w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku oraz w strefach turystycznych ograniczająca ruch pojazdów indywidualnych w wybranych strefach oraz sprzyjająca rozwiązaniom multimodalnym.</p> <p>6.6. Zwiększenie odporności i adaptacja do zmian klimatycznych, m.in. poprzez zmianę standardów budowy i utrzymania infrastruktury (szczególnie w rejonie Elbląga (Żuławy)).</p> <p>Cel strategiczny 7. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w szczególności w ruchu drogowym</p> <p>7.1. Budowa obwodnic wyprowadzających tranzytowy ruch drogowy poza ośrodki osadnicze.</p> <p>7.2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu poprzez inwestycje uspokajające ruch oraz chroniące pieszych, rowerzystów i użytkowników UTO.</p>
Krajowy Program Ograniczania Zanieczyszczenia Powietrza	
<p>Cel główny: realizacja krajowych zobowiązań w zakresie redukcji emisji poszczególnych zanieczyszczeń.</p>	<p>Cele Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego w pośredni lub bezpośredni sposób odnoszące się do celu Krajowego Programu Ograniczania Zanieczyszczenia Powietrza:</p> <p>Cel strategiczny 3. Podniesienie jakości życia mieszkańców</p> <p>3.5. Rozwój infrastruktury dla transportu rowerowego oraz UTO.</p> <p>Cel strategiczny 4. Wzmocnienie poziomu obsługi transportowej Miejskich Obszarów Funkcjonalnych</p> <p>4.1. Rozwój infrastruktury drogowej w obrębie MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.</p> <p>4.2. Rozwój i integracja transportu publicznego w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.</p>

	<p>Cel strategiczny 5. Regeneracja transportu publicznego, w tym zwłaszcza kolei 5.1. Modernizacja regionalnej infrastruktury kolejowej i reaktywacja połączeń pasażerskich. 5.2. Wsparcie dla odtwarzania transportu autobusowego. 5.3. Integracja systemów transportu publicznego w skali regionalnej i subregionalnej (w tym w regionach turystycznych).</p> <p>Cel strategiczny 6. Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu transportu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu oraz adaptacja do tych zmian 6.1. Przeciwdziałanie nadmiernemu obciążeniu dróg województwa rozproszonym ruchem tranzytowym. 6.2. Wspieranie mobilności aktywnej poprzez tworzenie infrastruktury rowerowej oraz dla użytkowników UTO. 6.3. Rozwój infrastruktury dla elektromobilności. 6.4. Wymiana taboru w transporcie publicznym na bardziej przyjazny środowisku. 6.5. Organizacja ruchu w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku oraz w strefach turystycznych ograniczająca ruch pojazdów indywidualnych w wybranych strefach oraz sprzyjająca rozwiązaniom multimodalnym.</p> <p>Cel strategiczny 7. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w szczególności w ruchu drogowym 7.1. Budowa obwodnic wyprowadzających tranzytowy ruch drogowy poza ośrodki osadnicze.</p>
Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030	
<p>Cele klimatyczno-energetyczne na 2030 r. m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wymiar „obniżenie emisyjności”, w tym: <ul style="list-style-type: none"> • -7% redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorach nieobjętych systemem ETS (w tym transport) w porównaniu do poziomu w roku 2005, • od 2030 r. redukcja średniego poziomu emisji CO₂ parku nowych samochodów osobowych o 37,5% i nowych lekkich samochodów dostawczych o 31% w odniesieniu do roku 2021, • 21-23% udziału OZE w finalnym zużyciu energii brutto (w tym osiągnięcie 14% udziału OZE w transporcie), – wymiar „bezpieczeństwo energetyczne”, w tym: 	<p>Cele Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego w pośredni lub bezpośredni sposób odnoszące się do celów Krajowego planu na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030:</p> <p>Cel strategiczny 3. Podniesienie jakości życia mieszkańców 3.5. Rozwój infrastruktury dla transportu rowerowego oraz UTO.</p> <p>Cel strategiczny 4. Wzmocnienie poziomu obsługi transportowej Miejskich Obszarów Funkcjonalnych 4.1. Rozwój infrastruktury drogowej w obrębie MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku. 4.2. Rozwój i integracja transportu publicznego w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.</p>

<ul style="list-style-type: none"> • rozwój elektromobilności i paliw alternatywnych w transporcie. 	<p>Cel strategiczny 5. Regeneracja transportu publicznego, w tym zwłaszcza kolei</p> <p>5.1. Modernizacja regionalnej infrastruktury kolejowej i reaktywacja połączeń pasażerskich.</p> <p>5.2. Wsparcie dla odtwarzania transportu autobusowego.</p> <p>5.3. Integracja systemów transportu publicznego w skali regionalnej i subregionalnej (w tym w regionach turystycznych).</p> <p>Cel strategiczny 6. Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu transportu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu oraz adaptacja do tych zmian</p> <p>6.1. Przeciwdziałanie nadmiernemu obciążeniu dróg województwa rozproszonym ruchem tranzytowym.</p> <p>6.2. Wspieranie mobilności aktywnej poprzez tworzenie infrastruktury rowerowej oraz dla użytkowników UTO.</p> <p>6.3. Rozwój infrastruktury dla elektromobilności.</p> <p>6.4. Wymiana taboru w transporcie publicznym na bardziej przyjazny środowisku.</p> <p>6.5. Organizacja ruchu w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku oraz w strefach turystycznych ograniczająca ruch pojazdów indywidualnych w wybranych strefach oraz sprzyjająca rozwiązaniom multimodalnym.</p> <p>6.6. Zwiększenie odporności i adaptacja do zmian klimatycznych, m.in. poprzez zmianę standardów budowy i utrzymania infrastruktury (szczególnie w rejonie Elbląga (Żuławy)).</p> <p>Cel strategiczny 7. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w szczególności w ruchu drogowym</p> <p>7.1. Budowa obwodnic wyprowadzających tranzytowy ruch drogowy poza ośrodki osadnicze.</p> <p>7.2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu poprzez inwestycje uspokajające ruch oraz chroniące pieszych, rowerzystów i użytkowników UTO.</p>
Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030	
<p>Cele główny: zapewnienie zrównoważonego rozwoju oraz efektywnego funkcjonowania gospodarki i społeczeństwa w warunkach zmian klimatu.</p> <p>Cel 1. Zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego i dobrego stanu środowiska.</p> <p>Cel 2. Skuteczna adaptacja do zmian klimatu na obszarach wiejskich.</p> <p>Cel 3. Rozwój transportu w warunkach zmian klimatu.</p> <p>Cel 4. Zapewnienie zrównoważonego rozwoju regionalnego i lokalnego z</p>	<p>Cele Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego w pośredni lub bezpośredni sposób odnoszące się do celów Strategicznego planu adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030:</p> <p>Cel Strategiczny 1. Zapewnienie spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej</p> <p>1.4. Budowa i/lub modernizacja infrastruktury głównych korytarzy drogowych</p>

<p>uwzględnieniem zmian klimatu. Cel 5. Stymulowanie innowacji sprzyjających adaptacji do zmian klimatu. Cel 6. Kształtowanie postaw społecznych sprzyjających adaptacji do zmian klimatu.</p>	<p>integrujących poszczególne części województwa, w tym zwłaszcza MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku. 1.5. Budowa i/lub modernizacja infrastruktury głównych korytarzy kolejowych integrujących poszczególne części województwa, w tym zwłaszcza MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku. 1.6. Modernizacja niektórych dróg wojewódzkich zapewniających spójność regionu, szczególnie w jego północnej części.</p> <p>Cel strategiczny 6. Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu transportu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu oraz adaptacja do tych zmian 6.1. Przeciwdziałanie nadmiernemu obciążeniu dróg województwa rozproszonym ruchem tranzytowym. 6.2. Wspieranie mobilności aktywnej poprzez tworzenie infrastruktury rowerowej oraz dla użytkowników UTO. 6.3. Rozwój infrastruktury dla elektromobilności. 6.4. Wymiana taboru w transporcie publicznym na bardziej przyjazny środowisku. 6.5. Organizacja ruchu w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku oraz w strefach turystycznych ograniczająca ruch pojazdów indywidualnych w wybranych strefach oraz sprzyjająca rozwiązaniom multimodalnym. 6.6. Zwiększenie odporności i adaptacja do zmian klimatycznych, m.in. poprzez zmianę standardów budowy i utrzymania infrastruktury (szczególnie w rejonie Elbląga (Żuławy)).</p>
<p>Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce „Energia do przyszłości”</p>	
<p>Cele: 1. Stworzenie warunków dla rozwoju elektromobilności Polaków. 2. Rozwój przemysłu elektromobilności. 3. Stabilizacja sieci elektroenergetycznej.</p>	<p>Cele Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego w pośredni lub bezpośredni sposób odnoszące się do celów Planu Rozwoju Elektromobilności w Polsce „Energia do przyszłości”: Cel strategiczny 6. Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu transportu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu oraz adaptacja do tych zmian 6.3. Rozwój infrastruktury dla elektromobilności. 6.4. Wymiana taboru w transporcie publicznym na bardziej przyjazny środowisku.</p>
<p>Krajowa Polityka Miejska 2030</p>	
<p>Cel nadrzędny: stawianie czoła wyzwaniom rozwojowym oraz budowanie warunków do wzmacniania zdolności miast i miejskich obszarów funkcjonalnych do zrównoważonego rozwoju, polepszania jakości życia mieszkańców i budowania odporności na obserwowane zmiany klimatu.</p>	<p>Cele Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego w pośredni lub bezpośredni sposób odnoszące się do celów Krajowej Polityki Miejskiej 2030: Cel strategiczny 3. Podniesienie jakości życia mieszkańców</p>

Cele szczegółowe:

- Miasto kompaktowe – oznacza dążenie do rozwoju obszarów miejskich (w zwartości strukturalnej) w sposób zrównoważony i odpowiedzialny oraz do racjonalnego wykorzystania przestrzeni i dostępnych zasobów.
- Miasto zielone – oznacza przeciwstawianie się pogłębianiu kryzysu klimatycznego, przeciwdziałanie skutkom zmian klimatu, ograniczenie emisji zanieczyszczeń powietrza oraz odbudowywanie ekosystemów na obszarach miejskich (zwiększanie trenów zieleni oraz ciągłość ekosystemów przenikających się z obszarami zurbanizowanymi).
- Miasto produktywne – oznacza oparcie rozwoju obszarów miejskich na zdywersyfikowanej gospodarce, która zapewnia mieszkańcom miejsca pracy, tworząc solidną inwestycyjną podstawę zrównoważonego rozwoju – miejskiego.
- Miasto cyfrowe – oznacza wykorzystanie procesów transformacji cyfrowej na rzecz wzmacniania wzajemnych relacji pomiędzy zarządzającymi obszarem miejskim, mieszkańcami, organizacjami pozarządowymi i przedsiębiorcami, aby efektywnie zarządzać rozwojem miejskim.
- Miasto dostępne – oznacza nie tylko niwelowanie barier poprzez racjonalne usprawnienia organizacyjne i funkcjonalne, ale także gwarancję zapewnienia równych szans wszystkim mieszkańcom i pełnego ich uczestnictwa w życiu społeczności oraz w dostępie do usług publicznych niezależnie od wielkości i umiejscowienia w strukturze – osadniczej.
- Miasto sprawne – oznacza zdolność skutecznego zarządzania, efektywnego wykorzystania zasobów własnych, ale także umiejętność współpracy między wszystkim uczestnikami procesów rozwoju miejskiego (współpraca partnerska między instytucjami, organizacjami społecznymi i gospodarczymi, mieszkańcami, i innymi – nie tylko w obrębie miast, ale także w ich obszarze funkcjonalnym).

Polskie miasta m.in. traktują priorytetowo niskoemisyjny i bezemisyjny transport zbiorowy oraz ruch niezmotoryzowany, ograniczają zużycie zasobów, coraz lepiej adaptują się do skutków zmian klimatu i są bardziej odporne na ich negatywne oddziaływanie zapewniając wzrost gospodarczy bez odpowiedniego wzrostu presji na środowisko.

3.5. Rozwój infrastruktury dla transportu rowerowego oraz UTO.

Cel strategiczny 4. Wzmocnienie poziomu obsługi transportowej Miejskich Obszarów Funkcjonalnych

- 4.1. Rozwój infrastruktury drogowej w obrębie MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.
- 4.2. Rozwój i integracja transportu publicznego w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.

Cel strategiczny 5. Regeneracja transportu publicznego, w tym zwłaszcza kolei

- 5.1. Modernizacja regionalnej infrastruktury kolejowej i reaktywacja połączeń pasażerskich.
- 5.2. Wsparcie dla odtwarzania transportu autobusowego.
- 5.3. Integracja systemów transportu publicznego w skali regionalnej i subregionalnej (w tym w regionach turystycznych).

Cel strategiczny 6. Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu transportu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu oraz adaptacja do tych zmian

- 6.1. Przeciwdziałanie nadmiernemu obciążeniu dróg województwa rozproszonym ruchem tranzytowym.
- 6.2. Wspieranie mobilności aktywnej poprzez tworzenie infrastruktury rowerowej oraz dla użytkowników UTO.
- 6.3. Rozwój infrastruktury dla elektromobilności.
- 6.4. Wymiana taboru w transporcie publicznym na bardziej przyjazny środowisku.
- 6.5. Organizacja ruchu w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku oraz w strefach turystycznych ograniczająca ruch pojazdów indywidualnych w wybranych strefach oraz sprzyjająca rozwiązaniom multimodalnym.
- 6.6. Zwiększenie odporności i adaptacja do zmian klimatycznych, m.in. poprzez zmianę standardów budowy i utrzymania infrastruktury (szczególnie w rejonie Elbląga (Żuławy)).

Cel strategiczny 7. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w szczególności w ruchu drogowym

- 7.1. Budowa obwodnic wyprowadzających tranzytowy ruch drogowy poza ośrodki osadnicze.
- 7.2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu poprzez inwestycje uspokajające ruch oraz chroniące pieszych, rowerzystów i użytkowników UTO.

DOKUMENTY WOJEWÓDZKIE

Warmińsko-Mazurskie 2030. Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego

Celem główny: Spójność ekonomiczna, społeczna i przestrzenna Warmii i Mazur z regionami Europy

Cele strategiczne:

- Kompetencje przyszłości,
- Inteligentna produktywność,
- Kreatywna aktywność,
- Mocne fundamenty, w tym cele operacyjne: Optymalna infrastruktura rozwoju, Wyjątkowe środowisko przyrodnicze.

Cele Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego w pośredni lub bezpośredni sposób odnoszące się do celów Warmińsko-Mazurskie 2030. Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego:

Cel Strategiczny 1. Zapewnienie spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej

1.1. Budowa i/lub modernizacja infrastruktury głównych korytarzy drogowych integrujących poszczególne części województwa, w tym zwłaszcza MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.

1.2. Budowa i/lub modernizacja infrastruktury głównych korytarzy kolejowych integrujących poszczególne części województwa, w tym zwłaszcza MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.

1.3. Modernizacja niektórych dróg wojewódzkich zapewniających spójność regionu, szczególnie w jego północnej części.

Cel strategiczny 2. Poprawa podstaw rozwojowych i konkurencyjności regionu

2.1. Budowa i/lub modernizacja infrastruktury drogowej łączącej województwo z głównymi metropoliami Polski (szczególnie z Warszawa, Gdańskiem, Bydgoszczą/Toruniem i z Białymstokiem) oraz z zagranicą (w kierunku Europy Zachodniej i Litwy).

2.2. Budowa i/lub modernizacja infrastruktury kolejowej łączącej województwo z głównymi metropoliami Polski (szczególnie z Warszawa, Gdańskiem, Bydgoszczą/Toruniem i z Białymstokiem) oraz z zagranicą (w kierunku Europy Zachodniej i Litwy).

2.3. Utrzymanie stanu infrastruktury drogowej i kolejowej służącej powiązaniom z obwodem kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej.

2.4. Rozwój portu morskiego w Elblągu wraz z zapleczem.

2.5. Rozwój portu lotniczego w Szymanach wraz z drogą i kolejową infrastrukturą doprowadzającą.

2.6. Rozwój węzłów intermodalnych.

2.7. Rozwój infrastruktury transportowej służącej ruchowi turystycznemu, w tym żeglugi śródlądowej i szlaków rowerowych.

Cel strategiczny 3. Podniesienie jakości życia mieszkańców

3.5. Rozwój infrastruktury dla transportu rowerowego oraz UTO.

Cel strategiczny 4. Wzmocnienie poziomu obsługi transportowej

	<p>Miejskich Obszarów Funkcjonalnych</p> <p>4.1. Rozwój infrastruktury drogowej w obrębie MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.</p> <p>4.2. Rozwój i integracja transportu publicznego w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.</p> <p>4.3. Modernizacja infrastruktury drogowej obsługującej ośrodki ponadlokalne I rzędu.</p> <p>Cel strategiczny 5. Regeneracja transportu publicznego, w tym zwłaszcza kolei</p> <p>5.1. Modernizacja regionalnej infrastruktury kolejowej i reaktywacja połączeń pasażerskich.</p> <p>5.2. Wsparcie dla odtwarzania transportu autobusowego.</p> <p>5.3. Integracja systemów transportu publicznego w skali regionalnej i subregionalnej (w tym w regionach turystycznych).</p> <p>Cel strategiczny 6. Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu transportu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu oraz adaptacja do tych zmian</p> <p>6.2. Wspieranie mobilności aktywnej poprzez tworzenie infrastruktury rowerowej oraz dla użytkowników UTO.</p> <p>6.3. Rozwój infrastruktury dla elektromobilności.</p> <p>6.4. Wymiana taboru w transporcie publicznym na bardziej przyjazny środowisku.</p> <p>6.5. Organizacja ruchu w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku oraz w strefach turystycznych ograniczająca ruch pojazdów indywidualnych w wybranych strefach oraz sprzyjająca rozwiązaniom multimodalnym.</p> <p>6.6. Zwiększenie odporności i adaptacja do zmian klimatycznych, m.in. poprzez zmianę standardów budowy i utrzymania infrastruktury (szczególnie w rejonie Elbląga (Żuławy)).</p> <p>Cel strategiczny 7. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w szczególności w ruchu drogowym</p> <p>7.2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu poprzez inwestycje uspokajające ruch oraz chroniące pieszych, rowerzystów i użytkowników UTO.</p>
Plan zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego	
<p>Główny cel polityki przestrzennej województwa: „Ład przestrzenny i zrównoważony rozwój jako podstawa kształtowania polityki przestrzennej województwa”.</p> <p>Cele szczegółowe:</p>	<p>Cele Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego w pośredni lub bezpośredni sposób odnoszące się do celów Planu zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego:</p> <p>Cel Strategiczny 1. Zapewnienie spójności ekonomicznej, społecznej i</p>

1. Dążenie w gospodarowaniu przestrzenią do uporządkowania i harmonii pomiędzy różnymi elementami i funkcjami tej przestrzeni dla ochrony ładu przestrzennego, jako niezbędnego wyznacznika równoważenia rozwoju.
2. Podwyższenie konkurencyjności regionu, w szczególności poprzez podnoszenie innowacyjności i atrakcyjności jego głównych ośrodków miejskich.
3. Poprawa jakości wewnętrznej regionu poprzez promowanie integracji funkcjonalnej i tworzenie warunków dla wielofunkcyjnego rozwoju obszarów wiejskich, z wykorzystaniem potencjałów wewnętrznych.
4. Poprawa dostępności terytorialnej regionu w relacjach zewnętrznych i wewnętrznych poprzez rozwijanie systemów infrastruktury technicznej, w tym infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.
5. Zachowanie i odtwarzanie wysokiej jakości struktur przyrodniczo-kulturowych i krajobrazowych regionu oraz zrównoważone korzystanie z zasobów środowiska, stanowiące istotny element polityki rozwoju województwa.
6. Zwiększenie odporności przestrzeni województwa na zagrożenia naturalne i antropogeniczne oraz utratę bezpieczeństwa energetycznego, a także uwzględnianie w polityce przestrzennej regionu potrzeb obronnych państwa.

terytorialnej

- 1.1. Budowa i/lub modernizacja infrastruktury głównych korytarzy drogowych integrujących poszczególne części województwa, w tym zwłaszcza MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.
- 1.2. Budowa i/lub modernizacja infrastruktury głównych korytarzy kolejowych integrujących poszczególne części województwa, w tym zwłaszcza MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.
- 1.3. Modernizacja niektórych dróg wojewódzkich zapewniających spójność regionu, szczególnie w jego północnej części.

Cel strategiczny 2. Poprawa podstaw rozwojowych i konkurencyjności regionu

- 2.1. Budowa i/lub modernizacja infrastruktury drogowej łączącej województwo z głównymi metropoliami Polski (szczególnie z Warszawą, Gdańskiem, Bydgoszczą/Toruniem i z Białymstokiem) oraz z zagranicą (w kierunku Europy Zachodniej i Litwy).
- 2.2. Budowa i/lub modernizacja infrastruktury kolejowej łączącej województwo z głównymi metropoliami Polski (szczególnie z Warszawą, Gdańskiem, Bydgoszczą/Toruniem i z Białymstokiem) oraz z zagranicą (w kierunku Europy Zachodniej i Litwy).
- 2.3. Utrzymanie stanu infrastruktury drogowej i kolejowej służącej powiązaniom z obwodem kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej.
- 2.4. Rozwój portu morskiego w Elblągu wraz z zapleczem.
- 2.5. Rozwój portu lotniczego w Szymanach wraz z drogą i kolejową infrastrukturą doprowadzającą.
- 2.6. Rozwój węzłów intermodalnych.
- 2.7. Rozwój infrastruktury transportowej służącej ruchowi turystycznemu, w tym żeglugi śródlądowej i szlaków rowerowych.

Cel strategiczny 3. Podniesienie jakości życia mieszkańców

- 3.5. Rozwój infrastruktury dla transportu rowerowego oraz UTO.

Cel strategiczny 4. Wzmocnienie poziomu obsługi transportowej Miejskich Obszarów Funkcjonalnych

- 4.1. Rozwój infrastruktury drogowej w obrębie MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.
- 4.2. Rozwój i integracja transportu publicznego w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.
- 4.3. Modernizacja infrastruktury drogowej obsługującej ośrodki ponadlokalne I rzędu.

	<p>Cel strategiczny 5. Regeneracja transportu publicznego, w tym zwłaszcza kolei 5.1. Modernizacja regionalnej infrastruktury kolejowej i reaktywacja połączeń pasażerskich. 5.2. Wsparcie dla odtwarzania transportu autobusowego. 5.3. Integracja systemów transportu publicznego w skali regionalnej i subregionalnej (w tym w regionach turystycznych).</p> <p>Cel strategiczny 6. Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu transportu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu oraz adaptacja do tych zmian 6.2. Wspieranie mobilności aktywnej poprzez tworzenie infrastruktury rowerowej oraz dla użytkowników UTO. 6.3. Rozwój infrastruktury dla elektromobilności. 6.4. Wymiana taboru w transporcie publicznym na bardziej przyjazny środowisku. 6.5. Organizacja ruchu w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku oraz w strefach turystycznych ograniczająca ruch pojazdów indywidualnych w wybranych strefach oraz sprzyjająca rozwiązaniom multimodalnym. 6.6. Zwiększenie odporności i adaptacja do zmian klimatycznych, m.in. poprzez zmianę standardów budowy i utrzymania infrastruktury (szczególnie w rejonie Elbląga (Żuławy)).</p> <p>Cel strategiczny 7. Poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w szczególności w ruchu drogowym 7.2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu poprzez inwestycje uspokajające ruch oraz chroniące pieszych, rowerzystów i użytkowników UTO.</p>
Program ochrony środowiska województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030	
<p>Cele szczegółowe odnoszące się do zagadnień związanych z ochroną środowiska, z których następujące mają bezpośrednie lub pośrednie odniesienie do kwestii transportu:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Poprawa jakości powietrza przy zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego w kontekście zmian klimatu. – Poprawa klimatu akustycznego w województwie warmińsko-mazurskim. – Ochrona gleb przed negatywnym oddziaływaniem antropogenicznym, erozją oraz niekorzystnymi zmianami klimatu. – Ochrona różnorodności biologicznej oraz krajobrazowej. 	<p>Cele Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego w pośredni lub bezpośredni sposób odnoszące się do celów Programu ochrony środowiska województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030:</p> <p>Cel strategiczny 3. Podniesienie jakości życia mieszkańców 3.5. Rozwój infrastruktury dla transportu rowerowego oraz UTO.</p> <p>Cel strategiczny 4. Wzmocnienie poziomu obsługi transportowej Miejskich Obszarów Funkcjonalnych 4.2. Rozwój i integracja transportu publicznego w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku.</p>

	<p>Cel strategiczny 5. Regeneracja transportu publicznego, w tym zwłaszcza kolei</p> <p>5.1. Modernizacja regionalnej infrastruktury kolejowej i reaktywacja połączeń pasażerskich.</p> <p>5.2. Wsparcie dla odtwarzania transportu autobusowego.</p> <p>5.3. Integracja systemów transportu publicznego w skali regionalnej i subregionalnej (w tym w regionach turystycznych).</p> <p>Cel strategiczny 6. Przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu transportu na zmiany klimatu i środowisko naturalne regionu oraz adaptacja do tych zmian</p> <p>6.2. Wspieranie mobilności aktywnej poprzez tworzenie infrastruktury rowerowej oraz dla użytkowników UTO.</p> <p>6.3. Rozwój infrastruktury dla elektromobilności.</p> <p>6.4. Wymiana taboru w transporcie publicznym na bardziej przyjazny środowisku.</p> <p>6.5. Organizacja ruchu w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku oraz w strefach turystycznych ograniczająca ruch pojazdów indywidualnych w wybranych strefach oraz sprzyjająca rozwiązaniom multimodalnym.</p> <p>6.6. Zwiększenie odporności i adaptacja do zmian klimatycznych, m.in. poprzez zmianę standardów budowy i utrzymania infrastruktury (szczególnie w rejonie Elbląga (Żuławy)).</p>
--	---

Charakterystyka obszarów specjalnej ochrony ptaków (OSOP) Natura 2000 pod kątem zagrożeń mogących wystąpić w wyniku realizacji projektu Planu transportowego¹

Nazwa i kod obszaru: Bagna Nietlickie PLB280001			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21.07.2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz.U.04.229.2313 z dnia 21.10.2004 r.)			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 28 listopada 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Bagna Nietlickie PLB280001 Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2014. 959; zm.: Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2016.2211.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja gatunków)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
A120, A127, A197, A409, A118, A119, A122, A294	J02.01.02: Osuszanie terenów morskich, ujściowych, bagiennych. M01: Zmiana klimatu - zmiana czynników abiotycznych.	Utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) gatunku poprzez utrzymanie właściwego stanu ochrony siedlisk gatunku. Zachowanie dotychczasowego charakteru siedlisk lęgowych gatunku. Stworzenie wstępnych warunków do powrotu cietrzewia na Bagna Nietlickie poprzez poprawę jakości siedlisk gatunku w zakresie poprawy stosunków wodnych oraz struktury roślinności tokowisk.	2
Nazwa i kod obszaru: Dolina Pasłęki PLB280002			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21.07.2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz.U.04.229.2313 z dnia 21.10.2004 r.)			
<u>Plan zadań ochronnych:</u>			

¹ Analizę przeprowadzono na podstawie planów zadań ochronnych (PZO). Dla obszarów, dla których nie sporządzono PZO, analizie poddano Standardowy Formularz Danych (SFD)

Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 2 grudnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Pasłęki PLB280002 Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2014.3975.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja gatunków)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
A072, A073, A074, A075, A081, A089, A229, A234, A238, A320, A051, A055, A070, A067, A165	A10.01: Usuwanie żywoptotów i zagajników lub roślinności karłowatej. J02.01: Zasypywanie terenu, melioracje i osuszenie. E: Urbanizacja, budownictwo mieszkaniowe i handlowe. B02.02: Wycinka lasu.	Utrzymanie obecnego właściwego stanu ochrony (FV).	58
Nazwa i kod obszaru: Dolina Omulwi i Płodownicy PLB140005			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21.07.2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz.U.04.229.2313 z dnia 21.10.2004 r.)			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 31 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Doliny Omulwi i Płodownicy PLB140005 Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2014.1487; zm.: Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2014.4266, Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2016.2832 oraz Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2017.5245.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja gatunków)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
A031, A084, A122, A127, A224, A231, A246, A409, A153, A156, A162, A160, A608, A232, A294, A255, A323, A119, A154	J02.03.02: Regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych. E06.01: Rozbiórka budynków i obiektów wybudowanych przez człowieka.	Utrzymanie liczebności gatunku na co najmniej aktualnym poziomie. Odtworzenie i zachowanie siedlisk lęgowych.	56
Nazwa i kod obszaru: Dolina Wkry i Mławki PLB140008			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21.07.2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz.U.04.229.2313 z dnia 21.10.2004 r.)			

<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 31 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Doliny Wkry i Mławki PLB140008 Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2014.1486; zm.: Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2014.4267 oraz Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2016.2525.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja gatunków)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
A084, A122, A153, A160, A272, A371	J02.01: Melioracje i osuszanie-ogólnie. B02.02: Wycinka lasów.	Utrzymanie populacji.	-
Nazwa i kod obszaru: Jezioro Dobskie PLB280012			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21.07.2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz.U.04.229.2313 z dnia 21.10.2004 r.)			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 29 grudnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Jezioro Dobskie PLB280012 Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2014.4307; zm.: Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2016.2499.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja gatunków)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
A058, A067, A239, A391, A127, A051, A071, A073, A089, A120	B02.02: Wycinka lasu.	Utrzymanie populacji. Utrzymanie obecnego właściwego stanu ochrony (FV) gatunku.	18, 52
Nazwa i kod obszaru: Jezioro Drużno PLB280013			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21.07.2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz.U.04.229.2313 z dnia 21.10.2004 r.)			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Brak. Informacja z SFD.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja gatunków)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody

A229, A056, A052, A050, A053, A051, A041, A043, A039, A089, A061, A021, A067, A196, A197, A081, A084, A122, A236, A127, A075, A022, A338, A179, A272, A005, A120, A119, A193, A307	J02.05: Modyfikowanie funkcjonowania wód.		58, 65
Nazwa i kod obszaru: Jezioro Łukajno PLB280003			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21.07.2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz.U.04.229.2313 z dnia 21.10.2004 r.)			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Brak. Informacja z SFD.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja gatunków)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
A054, A056, A050, A051, A089, A061, A062, A021, A067, A197, A031, A081, A082, A122, A036, A379, A125, A127, A075, A022, A183, A187, A179, A066, A068, A073, A074, A058, A094, A072, A005, A006, A008, A120, A119, A118, A193, A004	G05: Inna ingerencja i zakłócanie powodowane przez działalność człowieka. D01.01: Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe.		2
Nazwa i kod obszaru: Jezioro Oświn i okolice PLB280004			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21.07.2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz.U.04.229.2313 z dnia 21.10.2004 r.)			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 22 stycznia 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Jezioro Oświn i Okolice PLB280004			

Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2015.406; zm.: Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2016.2155.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja gatunków)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
A120, A197, A239, A051	J02: Spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych. B02.04: Usuwanie martwych i umierających drzew. B07: Inne prace leśne. B02.02: Wycinka lasu.	Utrzymanie obecnego właściwego (FV) stanu ochrony gatunku. Stopniowa poprawa stanu ochrony populacji poprzez zabezpieczenie odpowiedniej powierzchni i jakości siedliska. Poprawa perspektyw ochrony gatunku poprzez utrzymanie stanu ochrony siedliska (U1).	-
Nazwa i kod obszaru: Lasy Iławskie PLB280005			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21.07.2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz.U.04.229.2313 z dnia 21.10.2004 r.)			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Brak. Informacja z SFD.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja gatunków)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
A229, A089, A060, A021, A067, A224, A197, A031, A030, A081, A122, A238, A236, A321, A320, A127, A075, A022, A338, A246, A272, A073, A074, A094, A072, A234, A120, A119, A193, A307	H04: Zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenie przenoszone drogą powietrzną.		
Nazwa i kod obszaru: Lasy Skaliskie PLB280011			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21.07.2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz.U.04.229.2313 z dnia			

21.10.2004 r.)			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 5 listopada 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Lasy Skaliskie PLB280011 Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2014.3623; zm.: Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2014.3899.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja gatunków)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
A089, A122, A127, A236	J02.01.02: Osuszanie terenów morskich, ujściowych, bagiennych. B02.04: Usuwanie martwych i umierających drzew. B02.02: Wycinka lasu. B07: Inne rodzaje praktyk leśnych niewymienione powyżej.	Utrzymanie niepogorszonego (na poziomie FV) stanu ochrony.	-
Nazwa i kod obszaru: Ostoja Poligon Orzysz PLB280014			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21.07.2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz.U.04.229.2313 z dnia 21.10.2004 r.)			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 31 grudnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoja Poligon Orzysz PLB280014. Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2015.79; zm.: Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2016.1889.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja gatunków)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
A409, A122, A224, A120, A127	G05: Inna ingerencja i zakłócenia powodowane przez działalność człowieka. J02: Spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych. G05.09: Płoty, ogrodzenia. J02.01: Zасыpywanie terenu, melioracje i osuszanie.	Utrzymanie obecnego właściwego stanu ochrony (FV).	54
Nazwa i kod obszaru: Ostoja Warmińska PLB280015			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21.07.2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz.U.04.229.2313 z dnia 21.10.2004 r.)			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 30 września 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoja Warmińska PLB280015.			

Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2014.3086.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja gatunków)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
A030, A031, A075, A089, A239, A038, A072, A081, A084, A127, A140, A229, A234, A320	J02: Spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych. J02.01: Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie. B02.04: Usuwanie martwych i umierających drzew. B02.02: Wycinka lasu.	Utrzymanie korzystnego stanu populacji. Stopniowa poprawa stanu populacji.	11, 39, 59,60
Nazwa i kod obszaru: Puszcza Borecka PLB280006			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21.07.2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz.U.04.229.2313 z dnia 21.10.2004 r.)			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Brak. Informacja z SFD.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja gatunków)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
A229, A089, A104, A021, A067, A197, A031, A030, A081, A207, A122, A239, A238, A236, A321, A320, A127, A075, A338, A272, A073, A094, A072, A241, A234, A120, A119, A193, A307, A165	B02.04: Usuwanie martwych i umierających drzew. B02.02: Wycinka lasu.		
Nazwa i kod obszaru: Puszcza Napiwodzko-Ramucka PLB280007			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21.07.2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz.U.04.229.2313 z dnia 21.10.2004 r.)			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 20 marca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Puszcza Napiwodzko-Ramucka PLB280007. Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2015.1037; zm.: Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2016.2500.			

Przedmiot ochrony (kodyfikacja gatunków)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
A005, A030, A038, A051, A067, A070, A072, A073, A074, A075, A081, A089, A094, A119	E01.04: Inne typy zabudowy. J03.01: Zmniejszenie lub utrata określonych cech siedliska. J02.01: Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie. B02.02: Wycinka lasu. B02.04: Usuwanie martwych i umierających drzew. G05.01: Wydeptywanie, nadmierne użytkowanie.	Utrzymanie obecnej liczebności gatunku. Utrzymanie właściwego stanu ochrony (FV) gatunku.	4, 5, 8, 66
Nazwa i kod obszaru: Puszcza Piska PLB280008			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21.07.2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz.U.04.229.2313 z dnia 21.10.2004 r.)			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Brak. Informacja z SFD.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja gatunków)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
A298, A223, A229, A052, A255, A089, A104, A021, A215, A067, A224, A197, A031, A030, A081, A084, A207, A122, A036, A239, A238, A236, A379, A099, A321, A320, A153, A217, A127, A075, A022, A338, A179, A246, A270, A272, A070, A073, A074, A058, A094, A072, A391, A234, A005, A120, A119, A193, A307, A409, A165, A142	J02.01: Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie.		2, 9, 25, 54, 57, 77

Nazwa i kod obszaru: Zalew Wiślany PLB280010			
Dokument ustanawiający obszar: Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21.07.2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz.U.04.229.2313 z dnia 21.10.2004 r.)			
Plan zadań ochronnych: Brak. Informacja z SFD.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja gatunków)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
A168, A229, A054, A056, A052, A050, A053, A055, A051, A041, A043, A039, A028, A059, A061, A062, A021, A044, A045, A067, A196, A198, A197, A031, A081, A082, A084, A122, A037, A038, A036, A238, A236, A027, A320, A125, A075, A022, A338, A184, A182, A187, A176, A177, A272, A068, A070, A058, A391, A005, A006, A008, A120, A119, A193, A307, A004, A048, A166, A164, A165, A162	J02.03: Regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych. J02.12: Tamy, wały, sztuczne plaże. D03.02: Szlaki żeglugowe. J02.01: Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie.		58

Charakterystyka specjalnych obszarów ochrony siedlisk (SOOS) Natura 2000/Obszarów mających znaczenie dla Wspólnoty (OZW) Natura 2000 pod kątem zagrożeń ze strony komunikacji mogących wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego¹

Nazwa i kod obszaru: Aleje Pojezierza Iławskiego PLH280051			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Aleje Pojezierza Iławskiego (PLH280051) (Dz. U. poz. 1553).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 2 grudnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Aleje Pojezierza Iławskiego PLH280051 Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2014.3974.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
9160, 91E0, 1084	D01.01: Drogi, autostrady – przebudowa, modernizacja dróg. D06: Inne formy transportu i komunikacji – stosowanie substancji odladzających w pasie drogowym, w którym rosną zadrzewienia przydrożne. G05.06: Chirurgia drzewna, ścinanie na potrzeby bezpieczeństwa, usuwanie drzew przydrożnych.	Utrzymanie obecnego właściwego stanu ochrony (FV) wskazanych stanowisk pachnicy dębowej. Stopniowa poprawa niezadowolającego (U1) stanu ochrony stanowisk gatunku do stanu właściwego (FV). Zapewnienie integralności i łączności ekologicznej obszaru Natura 2000.	30
Nazwa i kod obszaru: Bieńkowo PLH280009			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 13 kwietnia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Bieńkowo (PLH280009) (Dz. U. poz. 1118).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 3 marca 2016 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Bieńkowo PLH280009 Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2016.1115; zm.: Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2016.1253.			

¹ Analizę przeprowadzono na podstawie planów zadań ochronnych (PZO). Dla obszarów, dla których nie sporządzono PZO, analizie poddano Standardowy Formularz Danych (SFD)

Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
3160, 7110, 7120, 7140, 91D0, 91E0	J02.01: Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie - melioracje odwadniające. B02.02: Wycinka lasu - Powodująca zaburzenie struktury i funkcji siedliska.	Utrzymanie obecnego właściwego stanu ochrony (FV) siedliska poprzez odpowiednie kształtowanie warunków wodnych. Poprawa parametru struktury i funkcji siedliska (U1) poprzez odpowiednie kształtowanie warunków wodnych.	-
Nazwa i kod obszaru: Budwity PLH280010			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 13 kwietnia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Budwity (PLH280010) (Dz. U. poz. 1012).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 3 sierpnia 2016 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Budwity PLH280010 Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2016.3282.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
7110, 7120, 7150, 9160, 91D0	J02.01: Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie.	Poprawa obecnego niezadawalającego stanu ochrony (U1) do stanu właściwego (FV). Poprawa obecnego złego stanu ochrony (U2) co najmniej do stanu niezadawalającego (U1). Utrzymanie obecnego właściwego stanu ochrony (FV).	-
Nazwa i kod obszaru: Doliny Drwęcy PLH280001			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 29 sierpnia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Dolina Drwęcy (PLH280001) (Dz. U. poz. 2146).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u>			

Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 31 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Drwęcy PLH280001 Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2014.1485; zm.: Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2016.273.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
3130, 3150, 3160, 3260, 6430, 6510, 7140, 91D0, 91E0, 9160, 9170, 1617, 1337, 1355, 1166, 1188, 1099, 1106, 1130, 1145, 1149, 1163, 5339, 1014, 1016, 4056, 2330, 3110	J02: Zmiany stosunków wodnych. J02.01: Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie. B02.02: Wycinka lasu. H06.01.02: Zanieczyszczenie hałasem ze źródeł rozproszonych lub występujące trwale. J02.03: Regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych. J02.05.05: Niewielkie projekty hydroenergetyczne, jazy. D01.02: Drogi, autostrady. G01.03.01: Regularne kierowanie pojazdami zmotoryzowanymi (pojazdy standardowe i 4x4 na drogach). G01.03.02: Rajdowe kierowanie pojazdami zmotoryzowanymi.	Utrzymanie niepogorszonego stanu siedliska oraz powierzchni. Poprawa stanu siedliska w zakresie ciągłości cieku.	3, 29
Nazwa i kod obszaru: Dolina Kakaju PLH280036			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 13 marca 2018 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Dolina Kakaju (PLH280036) (Dz. U. poz. 895).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 29 grudnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Natura 2000 Dolina Kakaju PLH280036 Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2014.4306; zm.: Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2016.2276.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
3140, 3150, 3160, 6510, 7110, 7140, 7230, 9170, 91D0, 91E0, 91F0, 1393, 1188, 1337, 1335	J03.01: Zmniejszenie lub utrata określonych cech siedliska. J02.01: Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie.	Stopniowa poprawa struktury i funkcji siedliska do właściwego (FV) stanu ochrony. Utrzymanie obecnego właściwego (FV) stanu ochrony siedliska. Zachowanie właściwego stanu	3

		uwodnienia.	
Nazwa i kod obszaru: Doliny Erozyjne Wysoczyzny Elbląskiej PLH280029			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 12 stycznia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Doliny Erozyjne Wysoczyzny Elbląskiej (PLH280029) (Dz. U. poz. 347).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 22 czerwca 2022 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Doliny Erozyjne Wysoczyzny Elbląskiej PLH280029 Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2022.2917.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
7110, 9110, 9130, 9160, 9190, 91D0, 91E0, 1386	J02.01: Zасыpywanie terenu, melioracje i osuszanie. G01.03: Pojazdy zmotoryzowane. B02.02: Wycinka lasu. D01.02: Drogi, autostrady. J02: Spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych.	Utrzymanie obecnego niezadowalającego (U1) stanu ochrony siedliska. Utrzymanie obecnego właściwego (FV) stanu ochrony siedliska.	-
Nazwa i kod obszaru: Gązwa PLH280011			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 29 sierpnia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Gązwa (PLH280011) (Dz. U. poz. 2095).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Brak. Informacje z SFD.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
7110, 7120, 9170, 91D0	J02.01: Zасыpywanie terenu, melioracje i osuszanie.		-
Nazwa i kod obszaru: Gierłoż PLH280002			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 12 stycznia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Gierłoż (PLH280002) (Dz. U. poz. 225).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 2 czerwca 2022 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla			

obszaru Natura 2000 Gierłoż PLH280002. Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2022.2633.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
9170, 1308	B02.02: Wycinka lasu. G05.06: Chirurgia drzewna, ścinanie na potrzeby bezpieczeństwa, usuwanie drzew przydrożnych. J02.01: Zasypywanie terenu, melioracje i osuszenie. D01.02: Drogi, autostrady. D01.04: Drogi kolejowe, w tym TGV. G01.03: Pojazdy zmotoryzowane.	Utrzymanie obecnego właściwego (FV) stanu ochrony siedliska. Utrzymanie stabilnej powierzchni siedliska.	-
Nazwa i kod obszaru: Góra Dębowa koło Mławy PLH280057			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 12 stycznia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Góra Dębowa koło Mławy (PLH280057) (Dz. U. poz. 303).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Nr 12 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 21 kwietnia 2021 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Góra Dębowa koło Mławy PLH280057. Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2021.1489.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
9170		Utrzymanie właściwych ocen wskaźnika – powierzchnia siedliska nie podlega zmianom lub zwiększa się.	-
Nazwa i kod obszaru: Jezioro Długie PLH280030			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 12 stycznia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Jezioro Długie (PLH280030) (Dz. U. poz. 304).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Brak. Informacje z SFD.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu	Nr działania, którego przebieg koliduje

		widzenia realizacji Planu transportowego	przestrzenie z formą ochrony przyrody
3110, 3150, 3160, 7140, 9110, 9130, 9160, 9170, 91E0	B02.02: Wycinka lasu. D01.01: Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe. D02.01: Sieci komunalne i usługowe.		-
Nazwa i kod obszaru: Ostoja Drużno PLH280028			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 29 sierpnia 2018 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Ostoja Drużno (PLH280028) (Dz. U. poz. 1894).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 29 grudnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 mającego znaczenie dla Wspólnoty Ostoja Drużno PLH280028. Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2014.4319; zm.: Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2016.2212.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzenie z formą ochrony przyrody
3150, 6430, 91D0, 91E0, 1318, 1337, 1355	J02.01: Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie. J02: Spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych.	Stopniowa poprawa parametru struktury i funkcji siedliska do stanu właściwego (FV). Zachowanie obecnego właściwego stanu ochrony (FV) siedliska.	58
Nazwa i kod obszaru: Jezioro Karaś PLH280003			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 12 stycznia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Jezioro Karaś (PLH280003) (Dz. U. poz. 333).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Brak. Informacje z SFD.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzenie z formą ochrony przyrody
3140, 7140, 91D0, 91E0	J02.01: Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie.		-
Nazwa i kod obszaru: Jezioro Woszczelskie PLH280034			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Jezioro Woszczelskie			

(PLH280034) (Dz. U. poz. 1279).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 31 grudnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Jezioro Woszczelskie PLH280034. Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2015.80; zm.: Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2016.1890.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
3140, 3150, 6410, 6510, 7140, 91E0, 1042, 1060, 1188, 1337, 1355	D01: Drogi, ścieżki i drogi kolejowe. J02.01: Zасыpywanie terenu, melioracje i osuszanie – ogólnie. B02.02: Wycinka lasu.	Poprawa obecnego złego (U2) stanu ochrony siedliska. Utrzymanie obecnej powierzchni siedliska. Poprawa obecnego niezadowolającego (U1) stanu ochrony siedliska do stanu właściwego (FV). Utrzymanie obecnego właściwego (FV) stanu ochrony gatunku.	24
Nazwa i kod obszaru: Jezioro Wukśniki PLH280038			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2017 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Jezioro Wukśniki (PLH280038) (Dz. U. poz. 1093).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 14 sierpnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Jezioro Wukśniki PLH280038. Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2014.2808; zm.: Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2016.3147.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
3140, 91E0, 91E0-3, 91E0-4, 91F0-2, 9160, 9170, 9170-3, 1149, 5339	G05: Inna ingerencja i zakłócenia powodowane przez działalność człowieka – wycinka drzewostanu w zlewni bezpośredniej. J02: Spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych – melioracje. B02.02: Wycinka lasu.	Osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego siedliska. Dążenie do zróżnicowania struktury wiekowo-przestrzennej. Utrzymanie gatunku we właściwym stanie ochrony.	-

Nazwa i kod obszaru: Jonkowo-Warkaly PLH280039			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 13 kwietnia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Jonkowo-Warkaly (PLH280039) (Dz. U. poz. 1099).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 7 marca 2016 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Jonkowo-Warchały PLH280039. Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2016.1116; zm.: Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2016.1253.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
3160, 7140, 7230, 91D0	J02.01: Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie – ogólnie. B02.02: Wycinka lasu.	Utrzymanie obecnego właściwego stanu ochrony (FV) siedliska. Poprawa stanu ochrony siedliska (U1). Poprawa parametru struktura i funkcja siedliska (U2).	58
Nazwa i kod obszaru: Kaszuny PLH280040			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 29 sierpnia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Kaszuny (PLH280040) (Dz. U. poz. 2122).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 5 listopada 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Kaszuny PLH280040. Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2014.3624.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
3150, 7110, 7140, 91D0, 91E0	J02: Spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych. J.02.01: Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie – ogólnie. B02.02: Wycinka lasu.	Utrzymanie właściwego stanu ochrony siedliska (FV). Odbudowa struktury gatunkowej i przestrzennej siedliska. Odbudowa struktury gatunkowej, wiekowej i przestrzennej drzewostanu. Zachowanie struktury wiekowej i	-

		przestrzennej fitocenozy.	
Nazwa i kod obszaru: Kirszniter PLH280059			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> (Proponowany obszar Natura 2000 przekazany do Komisji Europejskiej w celu zatwierdzenia w drodze decyzji wykonawczej)			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Brak. Informacje z SFD.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
7230			-
Nazwa i kod obszaru: Mamerki PLH280004			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 12 stycznia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Mamerki (PLH280004) (Dz. U. poz. 287).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Brak. Informacje z SFD.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
9170, 91D0, 91E0	G05: Inna ingerencja i zakłócenia powodowane przez działalność człowieka.		-
Nazwa i kod obszaru: Mazurska Ostoja Żółwia Baranowo PLH280055			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 12 stycznia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Mazurska Ostoja Żółwia Baranowo (PLH280055) (Dz. U. poz. 397).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 20 marca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Mazurska Ostoja Żółwia Baranowo PLH280055. Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2015.1038; zm.: Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2016.2210.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
3150, 6210, 6510, 7230,	J02: Spowodowane przez człowieka zmiany stosunków	Zachowanie otwartego charakteru	2, 57

9170, 91D0, 1220, 1166, 1188, 1393, 1903	wodnych - Melioracje, niewłaściwy stan poziomu wód. J02.01: Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie - ogólnie - Melioracje powodujące obniżenia poziomu wód/zbyt mocne przesuszenie. D01: Drogi, ścieżki i drogi kolejowe - Budowa szlaków komunikacyjnych przecinających kompleksy torfowisk. B02.02: Wycinka lasu. D01: Drogi, ścieżki i drogi kolejowe - Przebudowa drogi ekspresowej nr 16 mogąca spowodować przecięcie szlaków migracyjnych. D01.02: Drogi, autostrady - Modernizacja drogi lokalnej Faszczce – Cudnochy. D01: Drogi, ścieżki i drogi kolejowe - Modernizacja drogi Kosewo – Uźranki.	siedliska. Poprawa stanu ochrony siedlisk gatunku. Utrzymanie obecnego właściwego (FV) stanu ochrony gatunku. Poprawa obecnego niezadowolającego (U1) stanu ochrony do stanu właściwego (FV).	
Nazwa i kod obszaru: Mazurskie Bagna PLH280054			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 12 stycznia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Mazurskie Bagna (PLH280054) (Dz. U. poz. 370).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 19 maja 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Mazurskie Bagna PLH280054. Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2014.2287; zm.: Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2016.3146 oraz Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2020. 2215 i 5166.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
6410, 6510, 7140, 7230, 7110, 91D0, 9170, 3150, 1337, 1393, 1903	J02: Spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych. J02.01: Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie - zmiany stosunków wodnych. D01: Drogi, ścieżki i drogi kolejowe - budowa szlaków komunikacyjnych przecinających duże kompleksy torfowisk przepływowych.	Zachowanie powierzchni siedliska i utrzymanie w co najmniej niepogorszonym stanie. Utrzymanie stałego poziomu wód. Uzyskanie właściwego stanu ochrony siedliska. Pozostawienie siedliska w stanie naturalnym. Dążenie do uzyskania właściwego stanu ochrony siedliska.	2
Nazwa i kod obszaru: Murawy koło Paśłka PLH280031			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u>			

Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 13 kwietnia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Murawy koło Pasłęka (PLH280031) (Dz. U. poz. 1114).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Murawy koło Pasłęka PLH280031. Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2014.2022; zm.: Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2016.102.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
91E0, 9170, 9160, 6210, 3150-2	B02.02: Wycinka lasu. J02: Spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych.	Odtworzenie i utrzymanie prawidłowej struktury przestrzennej i wiekowej fitocenozy. Utrzymanie właściwego stanu siedliska. Utrzymanie w stanie naturalnym siedliska.	-
Nazwa i kod obszaru: Murawy na Poligonie Orzysz PLH280056			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 12 stycznia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Murawy na Poligonie Orzysz (PLH280056) (Dz. U. poz. 278).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Brak. Informacje z SFD.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
2330, 3150, 4030, 6120			-
Nazwa i kod obszaru: Murawy na Pojezierzu Ełckim PLH280041			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 13 kwietnia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Murawy na Pojezierzu Ełckim (PLH280041) (Dz. U. poz. 1053).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 30 maja 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Murawy na Pojezierzu Ełckim PLH280041.			

Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2014.2172; zm.: Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2015.2535.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
6210	-	Utrzymanie prawidłowej struktury siedliska i odtworzenie pierwotnej postaci miejsc zdegradowanych.	-
Nazwa i kod obszaru: Niecka Skaliska PLH280049			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2017 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Niecka Skaliska (PLH280049) (Dz. U. poz. 1157).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 10 grudnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Niecka Skaliska PLH280049. Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2014.4070.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
3150, 6510, 7140, 9170, 91D0, 91E0, 91F0, 1352, 1337, 1355, 1166, 1188, 1096, 1130, 1145, 1149, 1163, 1032, 1042, 1060	J02.01: Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie – ogólnie. B02.02: Wycinka lasu. D01.02: Drogi, autostrady(fragmentacja siedlisk). D01.02: Drogi (śmiertelność powodowana przez ruch kołowy pojazdów).	Utrzymanie w stanie naturalnym siedliska. Zachowanie diagnostycznych zbiorowisk roślinnych. Utrzymanie obecnego właściwego (FV) stanu ochrony siedliska. Zachowanie obecnego właściwego stanu ochrony (FV).	-
Nazwa i kod obszaru: Niedźwiedzie Wielkie PLH280050			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2017 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Niedźwiedzie Wielkie (PLH280050) (Dz. U. poz. 1094).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Nr 7 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 19 lutego 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Niedźwiedzie Wielkie PLH280050. Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2014.1007.			

Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
9130, 9160, 1084		Zachowanie w stanie nie pogorszonym obecnych siedlisk gatunku. Zachowanie obecnej struktury i funkcji siedliska.	-
Nazwa i kod obszaru: Ostoja Borecka PLH280016			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 12 stycznia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Ostoja Borecka (PLH280016) (Dz. U. poz. 327).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Brak. Informacje z SFD			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w SFD, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
3140, 3150, 6210, 6410, 6430, 7110, 7140, 7150, 9170, 91D0,91E0	B02.02: Wycinka lasu. D01.02: Drogi, autostrady.	Brak	-
Nazwa i kod obszaru: Ostoja Brodnicka PLH040036			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 19 października 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Ostoja Brodnicka (PLH040036) (Dz. U. z 2022 r. poz. 169).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 5 stycznia 2017 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoja Brodnicka PLH040036. Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2017.265.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
3140, 3150, 3160, 7110, 7120, 7140, 7210, 7230,	J03.01: Zmniejszenie lub utrata określonych cech siedliska.	Utrzymanie co najmniej obecnego stanu ochrony (U1) siedliska.	-

9110, 9170, 91D0, 91E0, 6216, 1516, 1902, 1903, 6430, 6510, 5339, 1337, 1355		Poprawa ogólnego stanu ochrony siedliska.	
Nazwa i kod obszaru: Ostoja Dylewskie Wzgórza PLH280043			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 12 stycznia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Ostoja Dylewskie Wzgórza (PLH280043) (Dz. U. poz. 294).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Brak. Informacje z SFD			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
3160, 7140, 9110, 9130, 9160, 9170, 91D0, 91E0, 91F0			-
Nazwa i kod obszaru: Ostoja Iławska PLH280053			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Ostoja Iławska (PLH280053) (Dz. U. poz. 1535).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 31 marca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoja Iławska PLH280053. Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2015.1319; zm.: Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2016.3732.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
3140, 3150, 7110, 9110, 9130, 9160, 9170, 91D0, 91E0, 1393, 1903, 1318, 1337, 1355, 1166, 1188, 5339, 1145, 1149, 1014, 1042, 1060, 1084	J02.01: Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie (ogólnie). J02.05.05: Niewielkie projekty hydroenergetyczne, jazy – zmiana siedliska gatunku. J02.03: Regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych – niekorzystne zmiany siedliska gatunku.	Zachowanie obecnego właściwego (FV) stanu ochrony siedliska. Przywrócenie otwartego charakteru siedliska. Utrzymanie obecnego właściwego (FV) stanu ochrony gatunku.	-

Nazwa i kod obszaru: Ostoja Lidzbarska PLH280012			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 12 stycznia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Ostoja Lidzbarska (PLH280012) (Dz. U. poz. 398).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 3 marca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoja Lidzbarska PLH280012. Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2015.985; zm.: Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2021.2490.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
3140, 3150, 3160, 6120, 6210, 6410, 6430, 6510, 7110, 7120, 7140, 7230, 9170, 91D0, 91E0, 91F0, 91I0, 91T0, 1393, 1437, 1477, 1617, 1903, 1355, 1060, 1188	J02.01: Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie – ogólnie. G01.03: Pojazdy zmotoryzowane. J02: Spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych.	Utrzymanie obecnego właściwego (FV) stanu ochrony siedliska. Stopniowa poprawa struktury i funkcji siedliska do właściwego (FV). Utrzymanie obecnego właściwego (FV) stanu ochrony siedliska. Stopniowa poprawa złego (U2) stanu ochrony części stanowisk siedliska do stanu niezadawalającego (U1).	61
Nazwa i kod obszaru: Ostoja nad Oświnem PLH280044			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 13 marca 2018 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Ostoja nad Oświnem (PLH280044) (Dz. U. poz. 851).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 22 stycznia 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoja nad Oświnem PLH280044. Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2015.407; zm.: Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2016.2154.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
3150, 6510, 7110, 9170, 91D0, 91E0, 9170,	J02.01: Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie – ogólnie. J02: Spowodowane przez człowieka zmiany stosunków	Utrzymanie właściwego (FV) stanu ochrony wskaźników siedliska.	-

1220, 1188, 1318, 1337, 1355, 1134, 1145, 1149, 1084	wodnych. J02.03: Regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych. G05.06: Chirurgia drzewna, ścinanie na potrzeby bezpieczeństwa, usuwanie drzew przydrożnych.	Poprawa parametru struktury i funkcji siedliska do właściwego (FV) stanu ochrony. Utrzymanie wskaźników takich jak: powierzchnia, gatunki charakterystyczne, gatunki obce geograficznie w drzewostanie we właściwym (FV) stanie ochrony.	
Nazwa i kod obszaru: Ostoja Napiwodzko-Ramucka PLH280052			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 18 czerwca 2018 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Ostoja Napiwodzko-Ramucka (PLH280052) (Dz. U. poz. 1447).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 23 lutego 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoja Napiwodzko-Ramucka PLH280052. Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2015.735; zm.: Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2016.2501 oraz Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2020.2237.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
3140, 3150, 3160, 3260, 6120, 6210, 6410, 6510, 7110, 7120, 7140, 7230, 9160, 9170, 91D0, 91E0, 91F0, 91I0, 91T0, 1393, 1477, 1903, 1337, 1355, 1166, 1188, 1220, 5339, 1145, 1149, 1014, 1084, 1060, 1042, 1352	J02.01: Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie – ogólnie. J03.01: Zmniejszenie lub utrata określonych cech siedliska. J02 Spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych. D01.02: Drogi, autostrady (zwiększający się ruch drogowy, remont drogi Orłowo –Likusy, modernizacja drogi krajowej 58 na odcinku Jedwabno – Olsztynek). J02.03: Regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych. J02.05.05: Niewielkie projekty hydroenergetyczne, jazy.	Zachowanie obecnego właściwego (FV) stanu ochrony siedliska. Poprawa obecnego stanu ochrony siedliska do właściwego (FV) stanu ochrony. Utrzymanie otwartego charakteru siedliska. Poprawa niezadawalającego (U1) stanu ochrony części stanowisk do właściwego (FV) stanu ochrony.	4, 5,
Nazwa i kod obszaru: Ostoja Piska PLH280048			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 12 stycznia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Ostoja Piska (PLH280048) (Dz. U. poz. 418).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 16 kwietnia 2020 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoja Piska PLH280048. Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2020.1813; zm.: Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2020.3711.			

Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
3140, 3150, 3160, 6210, 6410, 6510, 7110, 7140, 7150, 7210, 9170, 91D0, 91E0, 91I0, 1337, 1352, 1355, 1166, 1188, 1220, 1149, 1014, 1042, 1083, 1088, 1393, 1477, 1902	<p>B02.02: Wycinka lasu.</p> <p>D01.02: Drogi, autostrady – Nasilający się ruch samochodowy zwiększa ryzyko śmiertelności wilków i utrudnia migracje.</p> <p>Regionalne inwestycje drogowe mogą stwarzać bariery migracyjne</p> <p>D01.02: Drogi, autostrady – Nasilający się ruch samochodowy zwiększa ryzyko śmiertelności wydr i utrudnia migracje.</p> <p>D01.02: Drogi, autostrady – Nasilenie ruchu samochodowego w rejonach występowania traszki grzebieniastej.</p> <p>D01.02: Drogi, autostrady – Nasilenie ruchu samochodowego w rejonach koncentracji kumaka.</p> <p>D01.02: Drogi, autostrady – Nasilenie ruchu samochodowego w rejonach występowania żółwia błotnego.</p> <p>J02.01: Zasypywanie terenu, melioracje, osuszanie – ogólnie.</p>	<p>Utrzymanie właściwego (FV) stanu ochrony siedliska.</p> <p>Utrzymanie właściwego (FV) stanu ochrony gatunku.</p>	2, 25, 57, 77
<p>Nazwa i kod obszaru: Ostoja Północnomazurska PLH280045</p>			
<p><u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Ostoja Północnomazurska (PLH280045) (Dz. U. poz. 1519).</p>			
<p><u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 19 stycznia 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoja Północnomazurska PLH280045. Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2015.438.</p>			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
3140, 3150, 9170, 91E0, 91F0, 1083, 1084, 1086, 5339, 1145, 1149, 1188	<p>B02.02: Wycinka lasu.</p> <p>J02.01: Zasypywanie terenu, melioracje, osuszanie – ogólnie.</p> <p>D01.02: Drogi, autostrady (znaczne nasilenie ruchu samochodowego w rejonach koncentracji kumaka).</p>	<p>Utrzymanie obecnego niezadawalającego (U1) stanu ochrony siedliska.</p> <p>Poprawa obecnego niezadawalającego (U1) stanu ochrony siedliska do właściwego (FV) stanu ochrony.</p> <p>Stopniowa poprawa obecnego złego (U2) stanu ochrony gatunku do stanu</p>	18, 52

		niezadowalajcego (U1). Utrzymanie obecnego właściwego (FV) stanu ochrony.	
Nazwa i kod obszaru: Ostoja Radomno PLH280035			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 12 stycznia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Ostoja Radomno (PLH280035) (Dz. U. poz. 405).			
Plan zadań ochronnych: Brak. Informacje z SFD			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
3150, 3160, 6120, 7110, 7140, 7230, 9110, 9160, 91D0, 91E0	D01.04: Drogi kolejowe, w tym TGV. H06.01: Uciążliwości hałasu, zanieczyszczenie hałasem. J02.05: Modyfikowanie funkcjonowania wód. B02.02: Wycinka lasu.		3
Nazwa i kod obszaru: Ostoja Welska PLH280014			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 12 stycznia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Ostoja Welska (PLH280014) (Dz. U. poz. 371).			
Plan zadań ochronnych: Brak. Informacje z SFD			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w SFD, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
3140, 3150, 3160, 3260, 6120, 6410, 6510, 7120, 7140, 7230, 9170, 91D0, 91E0, 91F0	D01.01: Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe. D01.04: Drogi kolejowe, w tym TGV. D01.02: Drogi, autostrady. J02.01: Zасыpywanie terenu, melioracje i osuszanie.	Brak	29
Nazwa i kod obszaru: Przełomowa Dolina Rzeki Wel PLH280015			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 12 stycznia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Przełomowa Dolina Rzeki Wel (PLH280015) (Dz. U. poz. 328).			
Plan zadań ochronnych: Brak. Informacje z SFD			
Przedmiot ochrony	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO,	Cele działań ochronnych	Nr działania, którego

(kodyfikacja siedliska)	mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
3140, 3150, 3160, 6210, 6410, 6430, 6510, 7110, 7140, 7230, 9170, 91D0, 91E0, 91F0	J02.01: Zasypywania terenu, melioracje i osuszanie. D01.01: Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe. J02.05: Modyfikowanie funkcjonowania wód.		-
Nazwa i kod obszaru: Puszcza Romincka PLH280005			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 12 stycznia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Puszcza Romincka (PLH280005) (Dz. U. poz. 400).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Brak. Informacje z SFD			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
6430, 6510, 7110, 7220, 7230, 9170, 91D0, 91E0, 91F0			20, 21
Nazwa i kod obszaru: Rzeka Pasłęka PLH280006			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 12 stycznia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Rzeka Pasłęka (PLH280006) (Dz. U. poz. 424).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 14 maja 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Rzeka Pasłęka PLH280006. Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2015.1883; zm.: Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2016.2278.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
3150, 3160, 3260, 6410, 7110, 7140, 9130, 9160, 9170, 91D0, 91E0, 91F0, 1032, 1037, 1042,	J02.01: Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie – ogólnie. J02.03: Regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych.	Stopniowa poprawa struktury i funkcji siedliska do właściwego (FV). Utrzymanie obecnego stanu ochrony siedliska.	58, 59

1060, 1096, 1099, 1130, 1145, 1149, 1163, 5339, 1166, 1188, 1337, 1355		Utrzymanie obecnego właściwego (FV) stanu ochrony siedliska.	
Nazwa i kod obszaru: Swajnie PLH280046			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 13 kwietnia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Swajnie (PLH280046) (Dz. U. poz. 1086).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Swajnie PLH280046. Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2014.2021.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
3150, 3160, 7110, 7140, 9170, 91D0, 91E0, 1393, 1337, 1355, 1188, 1096, 1163, 1032, 1060	J03: Inne zmiany ekosystemu – obniżenie poziomu wód gruntowych zlewni. J02: Powodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych.	Pozostawienie jezior w stanie naturalnym. Pozostawienie siedliska w stanie naturalnym. Odtworzenie powierzchni siedliska. Utrzymanie właściwego stanu ochrony w wyniku naturalnych procesów przyrodniczych. Odtworzenie właściwego stanu ochrony w wyniku naturalnych procesów przyrodniczych. Utrzymanie stanowiska gatunku. Utrzymanie populacji gatunku w obszarze. Utrzymanie występowania gatunku, istniejących stanowisk i populacji.	60
Nazwa i kod obszaru: Sikory Juskie PLH280058			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Sikory Juskie (Proponowany obszar Natura 2000 przekazany do Komisji Europejskiej w celu zatwierdzenia w drodze decyzji wykonawczej)			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Brak. Informacje z SFD			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu	Nr działania, którego przebieg koliduje

		widzenia realizacji Planu transportowego	przestrzenie z formą ochrony przyrody
7230			-
Nazwa i kod obszaru: Torfowiska Źródłiskowe koło Łabędnika PLH280047			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 13 marca 2018 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Torfowiska Źródłiskowe koło Łabędnika (PLH280047) (Dz. U. poz. 919).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Nr 8 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 20 lutego 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Torfowiska Źródłiskowe koło Łabędnika PLH280047. Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2014.1008; zm.: Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2015.2536.			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzenie z formą ochrony przyrody
91E0, 91E0-4	J02: Spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych. B02.02: Wycinka lasu. D01.02: Drogi, autostrady. D01.03: Parkingi.	Zachowanie powierzchni siedliska i utrzymanie go w niepogorszonym stanie.	-
Nazwa i kod obszaru: Torfowisko Zocie PLH280037			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 12 stycznia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Torfowisko Zocie (PLH280037) (Dz. U. poz. 306).			
<u>Plan zadań ochronnych:</u> Brak. Informacje z SFD			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzenie z formą ochrony przyrody
7140, 7230, 9170, 91D0			-
Nazwa i kod obszaru: Uroczysko Markowo PLH280032			
<u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 13 kwietnia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Uroczysko Markowo (PLH280032) (Dz. U. poz. 1175).			

<p><u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Uroczysko Markowo PLH280032. Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2014.2508; zm.: Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2016.3145.</p>			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
3150, 3160, 7140, 9130, 9130-1, 9160, 9170, 91E0, 91E0, 1166, 1188, 1042, 1084	J02.01: Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie – ogólnie. J02.15: Inne spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych. B.02.02: Wycinka lasu. D01.02: Drogi, autostrady - modernizacja drogi Markowo-Godkowo oraz drogi w miejscowości Zimnochy.	Utrzymanie właściwego stanu ochrony siedliska. Osiągnięcie właściwego stanu ochrony siedliska.	-
<p>Nazwa i kod obszaru: Warmińskie Buczyny PLH280033</p>			
<p><u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 12 stycznia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Warmińskie Buczyny (PLH280033) (Dz. U. poz. 373).</p>			
<p><u>Plan zadań ochronnych:</u> Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 warmińskie Buczyny PLH280033. Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2014.2607; zm.: Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2016.2573.</p>			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w PZO, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
3150, 7140, 9110, 9130, 9160, 91E0, 1337, 1355, 1188, 1060	B02.02: Wycinka lasu.	Utrzymanie właściwego stanu ochrony siedliska. Utrzymanie populacji w obszarze. Utrzymanie występowania oraz zachowanie siedliska gatunku w dobrym stanie.	-
<p>Nazwa i kod obszaru: Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana PLH280007</p>			
<p><u>Dokument ustanawiający obszar:</u> Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Zalew wiślany i Mierzeja wiślana</p>			

(PLH280007) (Dz. U. poz. 1314).			
<u>Plan zadań ochronnych</u> : Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 7 grudnia 2022 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla specjalnego obszaru ochrony siedlisk Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana (PLH280007) (Dz. U. poz. 2691).			
Przedmiot ochrony (kodyfikacja siedliska)	Zagrożenia istniejące lub potencjalne zidentyfikowane w SDF, mogące wystąpić w wyniku realizacji Planu transportowego	Cele działań ochronnych zidentyfikowane w PZO, istotne z punktu widzenia realizacji Planu transportowego	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
1150, 1150-1, 1130, 1103, 2522, 1095, 1099, 1210, 2110, 2120, 2130, 2180, 2180-1, 2180-4, 3150, 6430, 6510, 9IDO, 2216, 1355, 1364	D03.02: Szlaki żeglugowe. J02.12: Tamy, wały, sztuczne plaże. GO 1.03: Pojazdy zmotoryzowane. DO 1.01: Ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe. J02: Spowodowane przez człowieka zmiany stosunków wodnych. J02.01: Zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie. D03: Szlaki żeglugowe, porty, konstrukcje morskie. H03.01: Wycieki ropy do morza. B02.02: Wycinka lasu. H06.01: Uciążliwości hałasu, zanieczyszczenie hałasem.	Poprawa wskaźników stanu <i>ochrony</i> - poprawa stanu jakości wód. Zachowanie obecnej struktury populacji. Przywrócenie drożności koryt rzecznych warunkujących zachowanie korytarza migracyjnego. Ograniczenie lub niedopuszczenie do szkód powodowanych mechanicznym niszczeniem szaty roślinnej i powierzchni ziemi. Na rzece Elbląg ograniczenie modyfikacji brzegów do niezbędnego minimum. Dla pozostałych rzek suma długości wskazanych (umocnionych i zabudowanych) odcinków brzegu <10% ich łącznej długości w granicach siedliska.	58, 65

Załącznik 4

Rezerwaty przyrody, na obszarze których istnieje ryzyko kolizji z działaniami ujętymi w projekcie Planu transportowego

Lp.	Nazwa obszaru	Akt prawny powołujący	Przedmiot ochrony	Typ rezerwatu	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzenn. z formą ochrony przyrody
1.	Bukowy	MP nr 123, poz. 1781 z 31.12.1954 r.	drzewostan 150-letni, dorodny bukowy	leśny	-
2.	Dębowo	MP nr 119, poz.1682 z 22.12.1954 r.	drzewostan bukowy położony na wschodnim krańcu zasięgu geograficznego buka pospolitego	leśny	-
3.	Niedźwiedzie Wielkie	MP nr 40, poz. 397 z 10.05.1955 r.	starodrzew bukowy	leśny	-
4.	Dylewo	MP nr 6, poz. 43 Zarz. MLIpD z 10.12.1970	las liściasty reprezentujący zespół buczyny pomorskiej	leśny	-
5.	Sosny Taborskie	MP nr 6, poz.32 z 03.02.1958 r.	starodrzew sosnowy, tzw. ekotyp taborski	leśny	-
6.	Królewska Sosna	MP nr 50, poz. 225 z 19591 zm. MP nr 20, poz. 179 z 31.08.1982	starodrzew reprezentujący subborealny bór mieszany z niedużymi jeziorami dystroficznymi	leśny	-
7.	Strzałowo	MP nr 14, poz. 90 Zarz. Nr 68 MLIpD z 4.02. 1958r	bór mieszany w wieku ok. 150 lat	leśny	-
8.	Zakręt	MP nr 41, poz. 264 z 31.05.1957r. Izm. MP nr 20, poz. 179 z 31. 08. 1982r.	partie boru mieszanego wraz z 3 niewielkimi dystroficznymi jeziorami, otoczonymi zatorfieniami	torfowiskowy	-
9.	Mszar	MP nr A-116, poz. 1511 z 30.12.1953 r.	torfowisko śródleśne porośnięte borem sosnowym	torfowiskowy	-
10.	Redykajny	OI. Dz. Woj. Nr 2(58), poz. 3 z 20.01.1949 r. Zarz. Woj.01szt. z 1948 r.)	śródleśne torfowisko w lesie miejskim Olsztyna	torfowiskowy	-
11.	Galwica	MP nr 14, poz. 89 z 10.03. 1958r.	roślinność torfowiskowa, ostoja ptactwa wodno - błotnego	torfowiskowy	-
12.	Gązwa	MP nr 16, poz. 105 z 15.03.1958 r./ zm. MP nr 27, poz. 117	torfowisko wysokie typu kontynentalnego	torfowiskowy	-
13.	Zabrodzie	MP nr 367, poz. 202 z 24.07.1972r.	gytiowiska z dobrze zachowanymi zespołami torfowisk niskich i przejściowych	florystyczny	-
14.	Jezioro Francuskie	MP nr 49, poz. 249 z 18.06.1963 r.	stanowisko reliktovej wierzby borówkolistnej i dobrze zachowany fragment buczyny pomorskiej	florystyczny	-
15.	Zielony Mechacz	MP nr 51, poz. 252 z 27.06.1962r.	stanowisko maliny moroszki (bardzo rzadki relikty glacialny)	florystyczny	-
16.	Sołtysek	MP nr 36, poz. 293 Zarz. Nr 66 MLIpD z 20.06. 1969r.	chamedafue północna - rzadki relikty glacialny	florystyczny	-

17.	Jezioro Martwe	MP nr 5, poz. 34 Zarz. Nr 188 MLiPD z 10. I 2.1 970r.	stanowisko maliny moroszki (bardzo rzadki relikw glacialny)	florystyczny	-
18.	Jezioro Czarne (Kliniak)	MP nr 41, poz. 266 z 31. 05.1957 r.	w Jeziorze Czarnym - rzadki poryblin jeziorny	florystyczny	-
19.	Kulka	MP nr 40, poz. 395 z 10.05.1955 r.	roślinność stepowa i kserotermiczna	stepowy	-
20.	Jezioro Karaś	MP nr 42, poz. 243 z 30.05.1958 r./ zm. MP nr 17 poz.119 z 1989 r.	miejsca łąkowe awifauny	faunistyczny	-
21.	Jezioro Ilgi	MP nr 14, poz. 107 z 22.02.1957 r.	miejsca łąkowe ptactwa wodno-błotnego	faunistyczny	-
22.	Czapliisko Ławny Lasek	MP nr 65, poz. 327 z 1963 r.	kolonie czapli siwej w starodrzewiu sosnowym	faunistyczny	-
23.	Wyspa Lipowa	MP nr 2, poz. 14 z 23.01.1969r.	wyspa z występującymi na niej chronionymi gat. roślin i ptaków	krajobrazowy	-
24.	Jezioro Orłowo Małe	MP nr 38, poz. 225 z 21.05.1958r.	ostoja żółwia błotnego	faunistyczny	-
25.	Rzeka Drwęca	MP nr 71, poz. 302 z 19.09.1961 r.	ochrona środowiska pstrąga, łososia, troci i certy	wodny	3
26.	Źródła Rzeki Łyny	MP nr 90, poz. 489 z 30.10.1959 r./ zm. MP Nr 65 poz. 314 z 01.12.1967 r.	źródła Łyny z interesującym zjawiskiem wstecznej erozji źródłiskowej	krajobrazowy	-
27.	Ostojka Bobrów na Rzece Pasłęce	MP nr 2, poz. 21 z 1970 r./ zm. MP Nr17 poz. 119 z 1989r. oraz Dz.Urz. Woj.Warm. - Maz. Nr 55poz. 188 z 2000, a także Dz.Urz. Woj.Warm. - Maz. Nr 46poz.732 z 2001 r.	stanowiska bobra	faunistyczny	58
28.	Koniuszanka I	MP nr 33, poz. 126 z 1978 r.	zjawisko sufozji na sandrze	przyrody nieożywionej	-
29.	Koniuszanka II	MP nr 33, poz. 126 z 1978 r.	lasy położone na styku strefy pojezierniej z Sandrem Kurpiowskim i przełomowym odcinkiem rzeki Koniuszanka	leśny	-
30.	Jezioro Košno	MP nr 25, poz. 234 z 18.10.1982 r.	swoisty krajobraz pojezierny	krajobrazowy	-
31.	Las Warmiński	MP nr 25, poz. 234 z 18. 10.1982 r.	obszar leśny o dużym stopniu naturalności oraz przełomowy odcinek rzeki Łyny	leśny	-
32.	Krutynia	MP nr 16, poz. 91 z 1983 r. Zarz. MLiPD z 22.04. 1983r.	odcinek rzeki Krutynia, oraz jez. Krutyńskiegoz przyległymi lasami	krajobrazowy	-
33.	Pierwos	MP nr 7, poz. 55z 1987 r. Zarz. MliPD z 19.02.1987 r	naturalne biocenozy leśne, wodne i torfowiskowe oraz stanowiska roślin chronionych	leśny	77
34.	Jasne	MP nr 21, poz. 193 27.07.1988r.	jeziora, torfowiska i powierzchnie leśne	wodny	-
35.	Kałeckie Błota	MP nr 32, poz. 293 z12.12.1988 r.	biotopy łąkowe różnych gat. zwierząt błotnych i wodnych, głównie ptactwa i bobrów	faunistyczny	-
36.	Bajory	MP nr 32, poz. 293 z 12.12.1988 r.	biotopy łąkowe różnych gat. zwierząt błotnych i wodnych	faunistyczny	-

37.	Dęby Napiwodzkie	MP nr 17, poz. 120 z 30.05.1989 r.	drzewostany wykształcone w postaci grądu, łągu olchowego i boru mieszanego	leśny	-
38.	Bagno Nadrowskie	MP nr 38 poz. 273 z 21. 11. 1991 r.	siedliska herpetofauny oraz licznych gatunków ptaków	faunistyczny	-
39.	Mokradła Żegockie	MP nr 38, poz. 273 z 21.11.1991 r.	legowiska i żerowiska licznych gat. ptaków wodno-błotnych	faunistyczny	-
40.	Ustnik	MP nr 38, poz. 272 z 21.11.1991 r.	miejsca lęgowe i obszary wypoczynku rzadkich i zagrożonych wyginieciem ptaków wodno- błotnych	faunistyczny	-
41.	Pilaki	MP nr 38, poz. 273 z 21. 11.1991 r.	noclegowiska żurawi, miejsca żerowania i gniazdowania licznych gatunków ptaków, stanowiska rzadkich gatunków roślin	faunistyczny	-
42.	Małga	MP nr 38, poz. 273 z 21.11.1991 r.	noclegowiska przelotnych żurawi oraz ostoja rzadkich gatunków ptaków	faunistyczny	-
43.	Kamienna Góra	MP nr 5, poz. 83 z 04.02.1995 r.	drzewostan bukowy reprezentujący zespół buczyny pomorskiej	leśny	-
44.	Pupy	MP nr 6, poz. 93 z 10.02.1995 r.	starodrzew mieszany z udziałem świerka popsp., sosny zwyczajnej, dębu szypułkowego i buka zwyczajnego poza granicą jego zasięgu	leśny	-
45.	Cisowy Jar	1959 MP nr 72, poz. 384 z 1959 r./ zm. MP nr 48, poz. 235 z 1964	bogate stanowisko cisa, liczącego ok. 1400 osobników tego gatunku	leśny	-
46.	Ostoja Bobrów Bartosze	MP nr 45, poz. 220 z 1964 r.	stanowiska bobra europejskiego	faunistyczny	-
47.	Piłackie Wzgorza	MPnr17,poz.120z 30.05.1989r.	lasy położone na morenie czołowej rzeźbie	leśny	-
48.	Czerwona Struga	MP nr 5, poz. 38 z 09.02.1973 r.	łąg gwiazdnicowo-olchowy z bogatym stanowiskiem pióropusznika strusiego	leśny	-
49.	Dziki Kąt	MP nr 5, poz. 38 z 09.02.1973 r.	bór sosnowo-świerkowy Naturalnego pochodzenia charakterystyczny dla Puszczy Rominckiej	leśny	-
50.	Boczki	MP nr 28, poz. 172 z 1974 r.	dobrze zachowany fragment Puszczy Rominckiej z charakterystycznymi dla niej zbiorowiskami leśnymi	leśny	-
51.	Wyspa Lipowa na Jeziorze Szwałk Wielki	MP nr 11, poz. 64 z 1975 r.	fragment lasu liściastego mieszanego o składzie gat. typowym dla Puszczy Boreckiej	leśny	-
52.	Mechacz Wielki.	MP nr 28, poz. 172 z 1974 r.	rozległy kompleks torfowiskowy z rzadkimi gatunkami roślin	torfowiskowy	-
53.	Torfowisko Spytkowo	MP nr 63, poz. 364 z 1958 r.	relikt glacialny - wierzba lapońska	torfowiskowy	-
54.	Jezioro Łuknajno	Zarz. Woj. Ol. Nr 10 poz. 81 z 14.05.1947 r./ Dz. Urz. Woj.War-Maz. Nr 122 poz. 1565,Roz. Nr 18 Woj. War-Maz. z 03.09.2004 r.	kolonie łąbędzia niemego	faunistyczny	-
55.	Stary Czapliniec	Dz. Woj. Olszt. m 10, poz 81 z 1947 r.	czapla siwa	faunistyczny	-

56.	Jeziro Pogubie Wielkie	MP Nr 5, poz. 33 z 1971	miejsce lęgowe ptactwa wodno-błotnego, naturalne tarliska wielu gatunków ryb	faunistyczny	-
57.	Wyspy na Jeziorach Mamry i Kisajno	MP Nr 14 poz. 108 z 22.02.1957 r. / zm. MP m 17, poz. 119 z 30.05.1989 r.	miejsca lęgowe ptactwa wodno- błotnego, miejsca odpoczynku ptaków podczas przelotów	faunistyczny	-
58.	Półwysep i Wyspy na Jeziorze Rydzewskim	MP nr 14, poz. 106 z 22.02.1957 r.	miejsca lęgowe ptactwa wodno-błotnego, miejsca odpoczynku ptaków przelotnych	faunistyczny	-
59.	Jeziro Siedmiu Wysp	MP Nr 54, poz. 591 z 1956r./Rozp. Nr 15 Woj. War.-Maz. z 30.04.2004 r.	naturalne środowiska gnieźdzenia się licznych gat. ptactwa wodno-błotnego oraz szaty roślinnej	faunistyczny	-
60.	Krutynia Dolna	MP Nr 17, poz. 120 z 30.05.1989 r.	naturalny krajobraz polodowcowy z ekosystemami wodnymi, torfowiskowymi i leśnymi	leśny	-
61.	Jeziro Kozuchy	MP nr 54, poz. 274 z 05.07.1963 r.	miejsca lęgowe ptactwa wodnego	ornitologiczny	-
62.	Jeziro Nidzkie	MP nr 53, poz. 283 z 1972 r.	krajobraz Jeziora Nidzkiego z otaczającymi go lasami	leśny	-
63.	Borki	MP nr 42, poz. 244 z 30.05.1958 r.	drzewostany Puszczy Boreckiej położone w obrębie zwartego zasięgu świerka pospolitego	leśny	-
64.	Jeziro Lisunie	MP nr 11, poz. 74 z 1958 r.	śródlądne jezioro z otaczającym je drzewostanem. Osobliwością jeziora są: przesiąkra okółkowa i kłoc wiechowata	florystyczny	-
65.	Perkuny	MP nr 123, poz. 1780 z 31.12.1954 r.	zespoły roślinności torfowiskowej i stanowisko rosiczki okrągłolistnej	torfowiskowy	-
66.	Jeziro Dobskie	MP nr 24, poz. 108 z 09.06.1976 r./ zm. MP nr 17, poz. 119 z 1989	dobrze zachowany krajobraz polodowcowy	krajobrazowy	-
67.	Jeziro Warnołty	MP nr 24, poz. 108 z 09.06.1976 r.	jeziro Warnołty jako miejsce lęgowe ptaków wodnych	faunistyczny	-
68.	Lipowy Jar	MP nr 29, poz. 271 z 07.12.1981 r.	drzewostany Puszczy Boreckiej	leśny	-
69.	Mazury	MP nr 29, poz. 271 z 07.12.1981 r.	fragment Puszczy Boreckiej w postaci naturalnych zbiorowisk leśnych	leśny	-
70.	Struga Żytkiejmska	MP nr 25, poz. 234 z 18.10.1982 r.	fragment Puszczy Rominckiej ze stanowiskami rzadkich gat. flory i fauny	leśny	-
71.	Lenki	MP nr 94, poz. 501 z 1959r./ MP nr 27, poz. 178 z 1968 r.	starodrzew modrzewiowy i bukowy	leśny	-
72.	Dęby w Krukach Pasłęckich	MP nr 23, poz. 110 z 1960r.	fragment wielopiętrowego lasu liściastego o charakterze naturalnym z pojedynczymi pomnikowymi dębami w wieku ponad 260 lat	leśny	-
73.	Buki Wysoczyzny Elbląskiej	MP nr 2, poz. 8 z 1961 r.	fragment buczyny pomorskiej z kostrzewą leśną	leśny	-
74.	Kadyński Las	MP nr 53, poz. 283 z 1972 r.	stary las bukowy z poj. sędziwymi dębami szypułkowymi	leśny	-

75.	Jezioro Gaudy	MP nr 14, poz. 105 z 22. 02.1957 r.	miejsca łąkowe ptactwa wodno-błotnego	faunistyczny	-
76.	Czerwica	MP nr 83, poz. 503 z 28.10.1957 r.	kolonia kormoranów	faunistyczny	-
77.	Jezioro Druzno	MP nr 5, poz. 26 z 29.12.1966 r./ zm. MP nr 67, poz. 332z 1967 r. i Dz.Urz. Woj. War. - Maz. Nr 55, poz.700 z 2000	ostoja ptactwa wodno-błotnego, piękny lokalny krajobraz	faunistyczny	-
78.	Zatoka Elbląska	MP nr 38, poz. 273 ze zm. Dz.Urz. Woj. War. - Maz, Nr 44, poz. 683 z 2001 r.	ostoja ptactwa wodnego	faunistyczny	-
79.	Ciełownik	MP nr 94, poz. 500 z 1959 r.	stanowisko brzozy niskiej	torfowiskowy	-
80.	Osiek II	MP nr 2, poz. 8 z 12.01.1971 r.	stanowisko maliny moroszki	torfowiskowy	-
81.	Pióropusznikowy Jar	MP nr 70, poz. 327 z 1962 r.	fragment lasu mieszanego i łąkowego ze stanowiskami pióropusznika strusiego	florystyczny	-
82.	Dolina Rzeki Walszy	MP nr 41, poz. 265 z 30.05.1957 r.	malowniczo ukształtowany krajobraz. odcinka doliny Walszy	krajobrazowy	-
83.	Bagno Mostki	MP nr 75, poz. 673 z 09.12.1996 r., Zarz. MOŚZNiLz 12.11.96	kompleks torfowisk przejściowych z rzadkimi gat. roślin, m. in. reliktową bażyną czarną Ostoja ptactwa, m. In. żurawia	torfowiskowy	-
84.	Uroczysko Piotrowice	Rozp. MOŚZNiLz z 21.12.98 (Dz.U.Nr 161, poz.1102 z 1998	naturalny ekosystem torfowisk przejściowych z udziałem bażyny czarnej	torfowiskowy	-
85.	Wyspana Jeziorze Partęczyny Wielkie	MP nr 16, poz. 104 z 15.03.1958 r.	stanowisko obuwika pospolitego	florystyczny	-
86.	Kociołek	MP nr 16, poz. 102 z 15.03.1958 r.	torfowisko przejściowe	torfowiskowy	-
87.	Łabędź	MP nr 16, poz. 107 z 15.03.1958 r.	roślinność typowa dla torfowiska przejściowego	torfowiskowy	-
88.	Żurawie Bagno	MP nr 18, poz. 118 z 21.03.1958 r.	torfowisko przejściowe z liczną grupą gatunków rzadkich i chronionych	torfowiskowy	-
89.	Jar Brynicy	MP nr 40, poz. 396 z 10.05.1955 r.	las mieszany o cechach zespołu naturalnego z bogatą roślinnością zielną o nieprzeciętnych walorach krajobrazowych	leśny	-
90.	Klonowo	MP nr 62, poz. 350 z 13.08.1958r.	las mieszany ze stanowiskami roślin chronionych typowy dla Pojezierza Golubsko- Dobrzyńskiego	leśny	-
91.	Bagno Koziana	MP nr 38 poz. 273 z 21.11.1991 r.	ostoja ptactwa wodno- błotnego	faunistyczny	-
92.	Ostrów Tarczyński	MP nr 5, poz. 40 z 1994 r.	urozmaicona rzeźba z licznymi zespołami roślinnymi i gatunkami ptaków	faunistyczny	-
93.	Świńskie Bagno	MP nr 5, poz. 45 z 31. O 1.1994r.	torfowisko przejściowe i niskie z frg. towarzyszącego mu lasu	torfowiskowy	-
94.	Góra Dębowa	MP nr 5, poz. 36 z 31.01.1994 r.	zespół lasów liściastych, borów mieszanych, łągu i olesów	leśny	-
95.	Jeziorko koło Drozdowa	Dz. Urz. Woj. Warm. -Maz, Nr 77, poz. 981	trzęsawisko torfowe	torfowiskowy	-
96.	Uroczysko Kramnik	Dz. Urz. Woj. Warm. -Mat. Nr 126, poz. 1715 z 22.11.2001 r.	stanowiska rzadkich i reliktowych gatunków roślin	torfowiskowy	-

97.	Piekielko	Dz.Urz. Woj. Warm.- Maz. Nr 126, poz.1716 z 22.11.2001 r.	przełomowy odcinek rzeki Wel	leśny	-
98.	Ujście Nogatu	Dz. Urz. Woj. Warm. - Maz. Nr 142, poz.2040 z 15.12.2001 r.	fauna ptaków wodno - błotnych (lęgowych i migrujących) oraz ich siedliska	ornitologiczny	-
99.	Nietlickie Bagno	Dz.Urz. Woj. Warm. - Maz. Nr 72, poz.1069 z 30.05.2003 r.	zachowanie walorów przyrodniczo - krajobrazowych wraz z: przylegającymi do rezerwatu: lasami, zabagnieniami, roślinnością szuwarową i siedliskami chronionych gatunków roślin i zwierząt	faunistyczny	-
100	Jezioro Zdedy	Dz. Urz. Woj. Warm. -Maz. Nr 72, poz. 1070 z 30.05.2003 r.	zachowanie walorów przyrodniczo - krajobrazowych wraz z: przylegającymi do rezerwatu: lasami, zabagnieniami, roślinnością szuwarową i siedliskami chronionych gatunków roślin i zwierząt	faunistyczny	-
101	Nowinka	Rozp. Nr 55 z dnia 8.12.06 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody „Nowinka” (Dz. Urz. Woj. Warm.- Maz. Nr 6, poz. 136 z 1.01.07r.)	Ochrona dolin erozyjnych występujących w nich wysięków i zabagnień oraz porastających je zbiorowisk leśnych	geologiczny i glebowy	-
102	Dolina Stradanki	Rozp. Nr 56 z dnia 28.12.06 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody „Dolina Stradanki” (Dz. Urz. Woj.Warm.- Maz. Nr 6,poz. 137 z 11.01.07r.)	Zachowanie unikatowego krajobrazu rzeki Stradanki oraz ochrona rzadkich i chronionych gatunków roślin oraz zwierząt głównie awifauny	biocenotyczny i fizjocenotyczny	-
103	Jezioro Neliwa	Rozp. Nr 57 z dnia 29.12.06 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody „Jezioro Neliwa” (Dz. Urz. Woj. Warm.- Maz. Nr 6,poz. 138 z 11.01.07r.)	Ochrona zanikającego eutroficznego jeziora wraz z niewielkim fragmentem zlewni, ochrona siedlisk chronionych oraz rzadkich gatunków roślin i zwierząt	biocenotyczny i fizjocenotyczny	-
104	Kwiecewo	Zarządzenie Nr 37 z dnia 29 października 2009 r. w sprawie ustanowienia rezw. przyrody "Kwiecewo" (Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2009 r. Nr 166, poz. 2324)	Zachowanie rozlewiska stanowiącego ostoję lęgową oraz miejsce występowania licznych gatunków ptaków wodno-błotnych	faunistyczny	-
105	Jezioro Długie	Zarządzenie Nr 36 z dnia 23 października 2009 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody "Jezioro Długie" (Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2009 r. Nr 166, poz. 2323)	1) ochrona jedynej dobrze zachowanej w województwie warmińsko-mazurskim populacji relikтового gatunku poryblinu jeziornego <i>Isoëtes lacustris</i> w Jeziorze Długim; 2) utrzymanie istniejących stosunków wodnych warunkujących trwałość ustabilizowanych siedlisk hydrogenicznych tego terenu wraz z ich ochroną (jezioro lobeliowe, jeziora dystroficzne, zarastające jezioro eutroficzne, torfowiska wysokie i przejściowe, brzezina bagienna, łęgi); 3) ochrona stanowisk chronionych i rzadkich gatunków roślin; 4) ochrona stanowisk chronionych i rzadkich gatunków zwierząt	wodny i leśny	-
106	Polder Sątopy-Samulewo	Zarządzenie Nr 38 z dnia 23 października 2009 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody "Polder Sątopy-Samulewo" (Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2009 r. Nr 166, poz. 2325)	Zachowanie rozlewiska stanowiącego lęgowisko licznych gatunków ptaków wodno-błotnych oraz miejsce koncentracji ptaków w czasie jesiennych i wiosennych migracji.	faunistyczny	-

107	Sztynort	Zarządzenie Nr 32 z dnia 8 lipca 2010 r. w sprawie uznania obszaru za rezerwat przyrody "Sztynort" (Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2010 r. Nr 105, poz. 1547)	1) Zachowanie starych okazów dębów stanowiących siedlisko chrząszczy saproksylicznych, takich jak: pachnica dębowa <i>Osmoderma eremita</i> , zgniotek cynobrowy <i>Cucujus cinnaberinus</i> , jelonek rogacz <i>Lucans cervus</i> ; 2) zachowanie zatok jeziora Kirsajty stanowiących miejsce gniazdowania oraz koncentracji ptaków wodno-błotnych w czasie jesiennych i wiosennych migracji; 3) zachowanie fragmentu lasu olszowo-jesionowego.	faunistyczny	-
108	Ptasia Wyspa	Zarządzenie Nr 13 z dnia 15 marca 2012 r. w sprawie uznania obszaru za rezerwat przyrody "Ptasia Wyspa" (Dz. Urz. Woj. Warm-Maz z 2012 r. poz. 1096)	Zachowanie wartości przyrodniczych ekosystemu wyspy i przyległych do niej trzcinowisk stanowiących ostoję lęgową oraz miejsce występowania licznych gatunków ptaków wodno-błotnych	faunistyczny	-
109	Torfowisko na Tatarskiej Górze	Zarządzenie Nr 12 z dnia 15 marca 2012 r. w sprawie uznania obszaru za rezerwat przyrody "Torfowisko na Tatarskiej Górze" (Dz. Urz. Woj. Warm-Maz. z 2012 r. poz. 1095)	Zachowanie kompleksu torfowisk przejściowych i wysokich oraz zbiornika dystroficznego wraz ze stanowiskiem turzycy skąpokwiatowej <i>Carex pauciflora</i> , rosiczki długolistnej <i>Drosera anglica</i> oraz innych gatunków roślin chronionych	faunistyczny	-
110	Czarnówko	Zarządzenie Nr 15 z dnia 12 marca 2014 r. w sprawie uznania obszaru za rezerwat przyrody "Czarnówko" (Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2014 r. poz. 1280)	Zachowanie fragmentu borealnej świerczyny bagiennej <i>Sphagno girgensohnii-Piceetum</i> , boru sosnowego bagiennego <i>Vaccinio uliginosi-Pinetum</i> i torfowiska wysokiego <i>Sphagnetum magellanici</i> ze stanowiskami rzadkich i zagrożonych gatunków roślin, takich jak: manna litewska <i>Glyceria lithuanica</i> , turzyca skąpokwiatowa <i>Carex pauciflora</i> , turzyca szczupła <i>Carex disperma</i> , turzyca życiowa <i>Carex loliacea</i> , fiołek torfowy <i>Viola epipsila</i> , listera sercowata <i>Listera cordata</i> , widłak wroniec <i>Huperzia selago</i>	leśny	-
111	Czarcia Kępa	Zarządzenie z dnia 23 lipca 2021 r. w sprawie uznania za rezerwat przyrody "Czarcia kępa" (Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2021 r. poz. 2941)	Zachowanie grądu zboczowego (<i>Acer platanoides-Tilia cordata</i>) na zboczach o szczególnie urozmaiconej młodogłacjalnej rzeźbie z naturalnymi mechanizmami jego funkcjonowania i regeneracji oraz populacji dzwonka szerokolistnego (<i>Campanula latifolia</i>)	leśny	-

Parki krajobrazowe, na obszarze których istnieje ryzyko kolizji z działaniami ujętymi w projekcie Planu transportowego

Nazwa: Welski Park Krajobrazowy			
Akt prawny obecnie obowiązujący: Uchwała nr XIX/337/20 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 29 września 2020 r. w sprawie Welskiego Parku Krajobrazowego			
Plan ochrony Parku: Brak aktualnego planu ochrony Parku			
Szczególne cele ochrony	Obowiązujące zakazy	Wybrane zagrożenia wewnętrzne i zewnętrzne zidentyfikowane w planie ochrony	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
<p>1. Ochrona wartości przyrodniczych:</p> <p>a) zachowanie swobodnie meandrującej rzeki Wel i jej doliny oraz licznych starorzeczy i odnóg, torfowisk i obszarów wodno-błotnych,</p> <p>b) zachowanie pozostałości naturalnych kompleksów leśnych, bogactwa szaty roślinnej, obejmującej liczną grupę chronionych i rzadkich gatunków roślin i zbiorowisk roślinnych.</p>	<p>1. realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów 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</p> <p>2. umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności w ramach racjonalnej gospodarki rolnej, leśnej, rybackiej i łowieckiej*</p> <p>3. likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej lub zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych;</p> <p>4. pozyskiwania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w</p>	<p>W związku z brakiem aktualnego planu ochrony, wykaz wybranych zagrożeń z projektu planu ochrony Parku;</p> <p>1. eksploatacje kruszywa powodująca degradację krajobrazu, niszczenie siedlisk oraz zaburzenie stosunków wodnych;</p> <p>2. penetracja terenów leśnych Parku przez quady i motocykle crossowe;</p> <p>3. przerywanie połączeń ekologicznych oraz izolacja poszczególnych części Parku wskutek zabudowy nowych terenów;</p> <p>4. wycinka drzew i krzewów wzdłuż dróg i cieków, w tym stanowiących siedlisko chronionych gatunków owadów, w trakcie prac związanych z ich konserwacją lub modernizacją;</p> <p>5. ruch kołowy prowadzący do śmiertelności zwierząt na drogach.</p>	<p>29, 61</p>
<p>2. Ochrona wartości historycznych i kulturowych:</p> <p>a) zachowanie swoistego charakteru zabudowy wiejskiej,</p> <p>b) zachowanie i popularyzacja miejscowej gwary,</p> <p>c) zachowanie tradycyjnej funkcji wsi poprzez popularyzację dziedzictwa materialnego i gromadzenie zbiorów muzealnych.</p>			
<p>3. Ochrona walorów krajobrazowych:</p>			

<p>a) zachowanie w niewielkim stopniu przekształconego krajobrazu rolniczego,</p> <p>d) zachowanie wysokich skarp polodowcowych rynien jeziornych i odcinków przełomowych rzeki Wel ze szczególnym uwzględnieniem jej odcinków o charakterze potoku górskiego.</p>	<p>tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu</p> <p>5. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztormowym przeciwpowodziowym lub przeciwosuwiskowym lub budową, odbudową, utrzymaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych</p> <p>6. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody lub racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej</p> <p>7. budowania nowych obiektów budowlanych w pasie szerokości 100 m od:</p> <p>a) linii brzegów rzek, jezior i innych naturalnych zbiorników wodnych,</p> <p>b) zasięgu lustra wody w sztucznych zbiornikach wodnych usytuowanych na wodach płynących przy normalnym poziomie piętrzenia określonym w pozwoleniu wodnoprawnym, o którym mowa w art. 389 pkt 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne</p> <p>- z wyjątkiem obiektów służących turystyce wodnej, gospodarce wodnej lub rybackiej</p> <p>8. likwidowania, zasypywania i przekształcania zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodno-błotnych</p> <p>9. wylewania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia własnych gruntów rolnych</p> <p>10. prowadzenia chowu i hodowli zwierząt metodą bezściółkową</p> <p>11. utrzymywania otwartych rowów ściekowych i zbiorników ściekowych</p> <p>12. używania łodzi motorowych i innego</p>		
--	---	--	--

	sprzętu motorowego na otwartych zbiornikach wodnych		
Nazwa: Park Krajobrazowy Wzgórz Dylewskich			
Akt prawny obecnie obowiązujący: Uchwała nr XXXIX/838/18 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 28 sierpnia 2018 r. w sprawie Parku Krajobrazowego Wzgórz Dylewskich			
Plan ochrony Parku: Rozporządzenie nr 13 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 19 kwietnia 2007 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla Parku Krajobrazowego Wzgórz Dylewskich			
Szczególne cele ochrony	Obowiązujące zakazy	Wybrane zagrożenia wewnętrzne i zewnętrzne zidentyfikowane w planie ochrony	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
<p>1. Ochrona wartości przyrodniczych:</p> <p>a) kształtowanie mozaiki krajobrazu rolniczego z licznymi zakrzaczeniami, zadrzewieniami i zabagnieniami,</p> <p>b) zachowanie pozostałości dużych kompleksów leśnych, bogactwa szaty roślinnej obejmującej liczną grupę chronionych i rzadkich gatunków roślin i zbiorowisk roślinnych.</p> <p>2. Ochrona wartości historycznych i kulturowych:</p> <p>a) zachowanie swoistego charakteru zabudowy wiejskiej,</p> <p>b) zachowanie tradycyjnej funkcji wsi.</p> <p>3. Ochrona walorów krajobrazowych:</p> <p>a) zachowanie w niewielkim stopniu przekształconego krajobrazu rolniczego.</p>	<p>1. realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów 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</p> <p>2. umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności w ramach racjonalnej gospodarki rolnej, leśnej, rybackiej i łowieckiej</p> <p>3. likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej lub zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych;</p>	<p>1. eliminowanie lub minimalizowanie wpływu barier środowiskowych;</p> <p>2. nierozwiązana gospodarka ściekowa w większości miejscowości;</p> <p>3. niewłaściwa gospodarka odpadami;</p> <p>4. niewłaściwa gospodarka wodna oraz rolna;</p> <p>5. zbyt intensywny ruch drogowy, remonty dróg, w tym związana z nimi wycinka przydrożnych drzew;</p> <p>6. zanieczyszczenia powietrza;</p> <p>7. zagrożenia dla bioróżnorodności Parku.</p>	brak

	<p>4. pozyskiwania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu</p> <p>5. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztormowym przeciwpowodziowym lub przeciwosuwiskowym lub budową, odbudową, utrzymaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych</p> <p>6. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody lub racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej</p> <p>7. likwidowania, zasypywania i przekształcania zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodno-błotnych</p> <p>8. wylewania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia własnych gruntów rolnych</p> <p>9. utrzymywania otwartych rowów ściekowych i zbiorników ściekowych</p> <p>10. organizowania rajdów motorowych i samochodowych</p>		
<p>Nazwa: Park Krajobrazowy Pojezierza Iławskiego</p>			
<p><u>Akt prawny obecnie obowiązujący:</u> Rozporządzenie Nr 37 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 27 września 2005 r. w sprawie Parku Krajobrazowego Pojezierza Iławskiego w części dotyczącej województwa warmińsko-mazurskiego wraz ze zmianą (rozporządzenie Nr 35 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 24 czerwca 2006 r. w sprawie zmiany rozporządzenia Wojewody Warmińsko-Mazurskiego w sprawie Parku Krajobrazowego Pojezierza Iławskiego w części dotyczącej województwa warmińsko-mazurskiego)</p>			
<p><u>Plan ochrony Parku:</u> Brak aktualnego planu ochrony Parku</p>			
<p>Szczególne cele ochrony</p>	<p>Obowiązujące zakazy</p>	<p>Wybrane zagrożenia wewnętrzne i zewnętrzne zidentyfikowane w planie</p>	<p>Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z</p>

		ochrony	formą ochrony przyrody
<p>1. Ochrona wartości przyrodniczych:</p> <p>a) kształtowanie mozaiki krajobrazu rolniczego z licznymi zakrzaczeniami, zadrzewieniami i zabagnieniami,</p> <p>b) zachowanie pozostałości dużych kompleksów leśnych, bogactwa szaty roślinnej obejmującej liczną grupę chronionych i rzadkich gatunków roślin i zbiorowisk roślinnych, renaturalizacja terenów zabagnionych i brzegów jezior.</p> <p>2. Ochrona wartości historycznych i kulturowych:</p> <p>a) zachowanie swoistego charakteru zabudowy wiejskiej, zachowanie tradycyjnej funkcji wsi oraz rozwój rękodzielnictwa ludowego.</p> <p>3. Ochrona walorów krajobrazowych:</p> <p>a) zachowanie w niewielkim stopniu przekształconego krajobrazu rolniczego.</p>	<p>1. realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu art. 51 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 62, poz. 627, z późn. zm..</p> <p>2. umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności w ramach racjonalnej gospodarki rolnej, leśnej, rybackiej i łowieckiej</p> <p>3. likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej lub zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych;</p> <p>4. pozyskiwania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu</p> <p>5. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztormowym przeciwpowodziowym lub przeciwosuwiskowym lub budową, odbudową, utrzymaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych</p> <p>6. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody lub racjonalnej</p>	<p>W związku z brakiem aktualnego planu ochrony, wykaz wybranych zagrożeń z projektu planu ochrony Parku;</p> <p>1. eksploatacje kruszywa powodująca degradację krajobrazu, niszczenie siedlisk oraz zaburzenie stosunków wodnych;</p> <p>2. penetracja terenów leśnych Parku przez quady i motocykle crossowe;</p> <p>3. przerywanie połączeń ekologicznych oraz izolacja poszczególnych części Parku wskutek zabudowy nowych terenów;</p> <p>4. procesy erozji wodnej i wietrznej powodujące niszczenie pokrywy glebowej, zmiany ukształtowania terenu oraz przyczyniające się do wzrostu degradacji obszaru</p> <p>5. wycinka drzew i krzewów wzdłuż dróg i cieków, w tym stanowiących siedlisko chronionych gatunków owadów, w trakcie prac związanych z ich konserwacją lub modernizacją;</p> <p>6. ruch kołowy prowadzący do śmiertelności zwierząt na drogach.</p>	<p>26, 64 (sąsiedztwo dotyczy otuliny)</p>

	<p>gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej</p> <p>7. budowania nowych obiektów budowlanych w pasie szerokości 100 m od linii brzegów rzek, jezior i innych naturalnych zbiorników wodnych, z wyjątkiem obiektów służących turystyce wodnej, gospodarce wodnej lub rybackiej;</p> <p>8. likwidowania, zasypywania i przekształcania zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodno-błotnych</p> <p>9. wylewania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia własnych gruntów rolnych</p> <p>10. prowadzenia chowu i hodowli zwierząt metodą bezściółkową</p> <p>11. utrzymywania otwartych rowów ściekowych i zbiorników ściekowych</p> <p>12. używania łodzi motorowych i innego sprzętu motorowego na otwartych zbiornikach wodnych</p>		
<p>Nazwa: Park Krajobrazowy Wysoczyzny Elbląskiej</p>			
<p><u>Akt prawny obecnie obowiązujący:</u> Uchwała nr XIII/231/19 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 30 grudnia 2019 r. w sprawie Parku Krajobrazowego Wysoczyzny Elbląskiej</p>			
<p><u>Plan ochrony Parku:</u> Plan ochrony parku ustanowiony na mocy rozporządzenia nr 1 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 31 stycznia 2007 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla Parku Krajobrazowego Wysoczyzny Elbląskiej</p>			
Szczególne cele ochrony	Obowiązujące zakazy	Wybrane zagrożenia wewnętrzne i zewnętrzne zidentyfikowane w planie ochrony	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
<p>1. Ochrona wartości przyrodniczych:</p> <p>a) utrzymanie procesów ekologicznych i stabilności ekosystemów,</p> <p>b) zachowanie różnorodności gatunków flory na ich naturalnych stanowiskach</p>	<p>1. realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i</p>	<p>1. zagrożenia czystości wód powierzchniowych i podziemnych, m.in. przez spływy powierzchniowe z terenów przemysłowych i tras</p>	<p>26, 65 (otulina – sąsiedztwo)</p>

<p>w typowych dla nich fitocenozach,</p> <p>c) utrzymanie geobotanicznej specyfiki flory, wyrażającej się obecnością gatunków górskich, leśnych oraz związanych ze zbiorowiskami szuwarowymi, łąkowymi i psammofilnymi nad Zalewem Wiślanym,</p> <p>d) zachowanie i utrzymanie w ekosystemach leśnych w stanie zbliżonym do naturalnego jak największej ilości starodrzewów, przestojów, drzew dziuplastych oraz części obumarłych aż do całkowitego ich rozkładu,</p> <p>e) zachowanie i utrzymanie w stanie zbliżonym do naturalnego istniejących śródleśnych cieków, mokradel, polan i torfowisk,</p> <p>f) utrzymanie różnorodności gatunkowej zwierząt w ich siedliskach,</p> <p>g) ochrona wszystkich gleb organogenicznych i leśnych.</p> <p>2. Ochrona wartości historycznych i kulturowych:</p> <p>a) zachowanie historycznych układów osadniczych oraz traktów, założeń dworsko-parkowych, obiektów zabytkowych, kapliczek i przydrożnych krzyży,</p> <p>b) zachowanie zasobów dziedzictwa kulturowego związanego z tradycją turystycznego, krajoznawczego i rekreacyjnego użytkowania terenów Wysoczyzny Elbląskiej.</p> <p>3. . Ochrona walorów krajobrazowych:</p> <p>a) zachowanie i ochrona charakterystycznych cech krajobrazu Wysoczyzny Elbląskiej: rolno-leśnego charakteru Wysoczyzny, otwarć widokowych na Zalew Wiślany, enklaw wokół osad wiejskich oraz zespołów krajobrazu otwartego,</p> <p>b) zachowanie zróżnicowania</p>	<p>jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko</p> <p>2.umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności w ramach racjonalnej gospodarki rolnej, leśnej, rybackiej i łowieckiej</p> <p>3.likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej lub zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych;</p> <p>4.pozyskiwania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu</p> <p>5.wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztormowym przeciwpowodziowym lub przeciwosuwiskowym lub budową, odbudową, utrzymaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych</p> <p>6. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody lub racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej</p> <p>7. budowania nowych obiektów budowlanych w pasie szerokości 100 m od:</p> <p>a) linii brzegów rzek, jezior i innych</p>	<p>komunikacyjnych;</p> <p>2. zagrożenia czystości powietrza atmosferycznego, m.in. poprzez zanieczyszczenia komunikacyjne (emisja liniowa wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych);</p> <p>3.zagrożenie hałasem, w tym poprzez komunikację samochodową;</p> <p>4. zagrożenia związane z gospodarką odpadami;</p> <p>5. melioracje odwadniające tereny podmokłe;</p> <p>6. powierzchniowa eksploatacja surowców mineralnych;</p> <p>7. powstawanie barier ekologicznych dla przemieszczania się fauny poprzez lokalizację m.in. obiektów infrastruktury komunikacyjnej;</p> <p>8. degradacja walorów krajobrazowych</p>	
---	---	--	--

<p>geomorfologicznego oraz charakterystycznych cech rzeźby terenu zwłaszcza w strefie krawędziowej Wysoczyzny Elbląskiej.</p>	<p>naturalnych zbiorników wodnych, b) zasięgu lustra wody w sztucznych zbiornikach wodnych usytuowanych na wodach płynących przy normalnym poziomie piętrzenia określonym w pozwoleniu wodnoprawnym, o którym mowa w art. 389 pkt 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne - z wyjątkiem obiektów służących turystyce wodnej, gospodarce wodnej lub rybackiej 8. lokalizowania obiektów budowlanych w pasie szerokości 200 m od krawędzi brzegów klifowych oraz w pasie technicznym brzegu morskiego 9. likwidowania, zasypywania i przekształcania zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodno-błotnych; 10. wylewania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia własnych gruntów rolnych 11. prowadzenia chowu i hodowli zwierząt metodą bezściółkową 12. utrzymywania otwartych rowów ściekowych i zbiorników ściekowych 13. organizowania rajdów motorowych i samochodowych</p>		
<p>Nazwa: Park Krajobrazowy Puszczy Rominckiej</p>			
<p><u>Akt prawny obecnie obowiązujący:</u> Rozporządzenie Nr 35 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 27 września 2005 r. w sprawie Parku Krajobrazowego Puszczy Rominckiej.</p>			
<p><u>Plan ochrony Parku:</u> Rozporządzenia nr 46 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 4 grudnia 2006 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla Parku Krajobrazowego Puszczy Rominckiej.</p>			
<p>Szczególne cele ochrony</p>	<p>Obowiązujące zakazy</p>	<p>Wybrane zagrożenia wewnętrzne i zewnętrzne zidentyfikowane w planie ochrony</p>	<p>Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody</p>
<p>1. Ochrona wartości przyrodniczych: a) zachowanie kompleksu leśnego Puszczy</p>	<p>1. realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w</p>	<p>1. zagrożenia związane bezpośrednio z gospodarką</p>	<p>20,</p>

<p>Rominckiej, bogactwa szaty roślinnej obejmującej liczną grupę chronionych i rzadkich gatunków roślin i zbiorowisk roślinnych,</p> <p>b) zachowanie bogactwa przyrodniczego terenów przyleśnych, w szczególności obszarów podmokłych oraz ekstensywnych łąk.</p> <p>2. Ochrona wartości historycznych i kulturowych:</p> <p>a) zachowanie swoistego charakteru zabudowy wiejskiej,</p> <p>b) zachowanie tradycyjnej funkcji wsi oraz rozwój rękodzielnictwa ludowego.</p> <p>3. Ochrona walorów krajobrazowych:</p> <p>a) zachowanie w niewielkim stopniu przekształconego krajobrazu rolniczego,</p> <p>b) zapobieganie wznoszeniu budowli niezharmonizowanych z otoczeniem.</p>	<p>rozumieniu art. 51 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 62, poz. 627, z późn. zm..</p> <p>2.umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności w ramach racjonalnej gospodarki rolnej, leśnej, rybackiej i łowieckiej</p> <p>3.likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej lub zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych;</p> <p>4.pozyskiwania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu</p> <p>5.wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztormowym przeciwpowodziowym lub przeciwosuwiskowym lub budową, odbudową, utrzymaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych</p> <p>6. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody lub racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej</p> <p>7. budowania nowych obiektów budowlanych w pasie szerokości 100 m od</p>	<p>wodno-ściekową;</p> <p>2. zagrożenia związane z gospodarką odpadami;</p> <p>3. zanieczyszczenie powietrza;</p> <p>4. erozja powierzchniowa prowadząca do przeobrażenia i zniekształcenia naturalnych form geomorfologicznych</p>	<p>21, 55</p>
---	--	---	-------------------

	<p>linii brzegów rzek, jezior i innych naturalnych zbiorników wodnych, z wyjątkiem obiektów służących turystyce wodnej, gospodarce wodnej lub rybackiej;</p> <p>8. likwidowania, zasypywania i przekształcania zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodno-błotnych</p> <p>9. wylewania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia własnych gruntów rolnych</p> <p>10. utrzymywania otwartych rowów ściekowych i zbiorników ściekowych</p> <p>11. organizowania rajdów motorowych i samochodowych</p> <p>12. używania łodzi motorowych i innego sprzętu motorowego na otwartych zbiornikach wodnych</p>		
<p>Nazwa: Mazurski Park Krajobrazowy</p>			
<p><u>Akt prawny obecnie obowiązujący:</u> Rozporządzenie nr 9 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 26 stycznia 2006 r. w sprawie Mazurskiego Parku Krajobrazowego.</p>			
<p><u>Plan ochrony Parku:</u> Uchwała nr XIX/368/12 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 28 sierpnia 2012 r. w sprawie ustanowienia Planu Ochrony Mazurskiego Parku Krajobrazowego.</p>			
Szczególne cele ochrony	Obowiązujące zakazy	Wybrane zagrożenia wewnętrzne i zewnętrzne zidentyfikowane w planie ochrony	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
<p>1.Ochrona środowiska przyrodniczego:</p> <p>a) ochrona charakterystycznych i unikatowych cech naturalnych środowiska przyrodniczego z jego gatunkami roślin i zwierząt oraz ekosystemami wodnymi i lądowymi, leśnymi i nieleśnymi,</p> <p>b) utrzymanie podstawowych procesów ekologicznych,</p>	<p>1.realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu art. 51 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 62, poz. 627, z późn. zm..</p> <p>2.umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz</p>	<p>1. zabudowa – lokalizacja zabudowy letniskowej i pól namiotowych w bezpośrednim sąsiedztwie strefy brzegowej jezior, samowola budowlana,</p> <p>2. presja turystyczna – dewastacja roślinności brzegowej jezior, rzek, zatrzymywanie pojazdów i</p>	<p>2 (sąsiedztwo), 57 77</p>

<p>c) zachowanie różnorodności gatunkowej fauny i flory na ich naturalnych stanowiskach,</p> <p>d) wdrażanie stosownych zapisów obowiązującej Krajowej Strategii Ochrony i Zrównoważonego Użytkowania Różnorodności Biologicznej na lata 2007-2013; Karta Programu nr 30</p> <p>2. Ochrona środowiska kulturowego:</p> <p>a) ochrona krajobrazu kulturowo-histerycznego w oparciu o zabytki kultury materialnej,</p> <p>b) kształtowanie harmonijnego wiejskiego krajobrazu obszaru Parku, przez zachowanie istniejącej tradycyjnej architektury mazurskiej, nawiązywanie do wzorów regionalnych przy tworzeniu nowej zabudowy oraz zachowanie historycznych układów w zagospodarowaniu przestrzennym wraz z ochroną alei przydrożnych i zadrzewień śródpolnych,</p> <p>c) waloryzacja i monitoring zespołów zabytkowych na terenie Parku,</p> <p>d) rewaloryzacja niw siedliskowych i zabudowy</p> <p>3. Zachowanie krajobrazu:</p> <p>a) ochrona wartości krajobrazu polodowcowego charakterystycznego dla Pojezierza Mazurskiego, zwłaszcza poprzez ochronę rzeźby terenu, głazów i głazowisk, naturalnych układów hydrologicznych,</p> <p>b) utrzymanie wyjątkowych walorów krajobrazowych związanych z</p>	<p>tarlisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności w ramach racjonalnej gospodarki rolnej, leśnej, rybackiej i łowieckiej</p> <p>3.likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej lub zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych;</p> <p>4.pozyskiwania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu</p> <p>5.wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztormowym przeciwpowodziowym lub przeciwosuwiskowym lub budową, odbudową, utrzymaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych</p> <p>6. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody lub racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej</p> <p>7. budowania nowych obiektów budowlanych w pasie szerokości 100 m od linii brzegów rzek, jezior i innych naturalnych zbiorników wodnych, z wyjątkiem obiektów służących turystyce wodnej, gospodarce wodnej lub rybackiej;</p> <p>8. likwidowania, zasypywania i przekształcania zbiorników wodnych, starorzeczyc oraz obszarów wodno-</p>	<p>biwakowanie w miejscach nieoznaczonych</p> <p>3. dewastacja lasów związana z ruchem pojazdami silnikowymi, quadami i motorowerami; parkowane w miejscach nie przeznaczonych do tego celu;</p> <p>4. sztuczne oświetlenie;</p> <p>5. hałas, w tym komunikacyjny;</p> <p>6. presja mechaniczna, w tym kolizje z pojazdami;</p> <p>7. sztuczne zmiany stosunków wodnych;</p> <p>8. rozwój zabudowy i sieci dróg (rozwój infrastruktury zwłaszcza w zlewni jezior i rzek;</p> <p>9. eksploatacja kopalnin.</p>	
---	--	---	--

<p>historycznymi i kulturowymi układami przestrzennymi, urbanistycznymi i architektonicznymi, ukształtowanymi na przełomie XIX i XX w., dotyczących zwartych układów osadniczych i budownictwa kolonijnego</p> <p>4. Zrównoważony rozwój regionu:</p> <p>a) utrwalenie znaczenia Parku, jako terenu dla rozwoju turystyki krajoznawczej, turystyki wodnej i wypoczynku,</p> <p>b) wspieranie inicjatyw i działań zmierzających do poprawy poziomu życia mieszkańców Parku,</p> <p>c) zrównoważony rozwój gospodarczy, dopuszczający na terenie Parku rodzaje działalności wykorzystujących w sposób racjonalny zasoby przyrodnicze, krajobrazowe i kulturowe, uwzględniające wymogi ich ochrony,</p> <p>d) wykorzystanie Parku, jako obiektu dla nauki i edukacji przyrodniczej</p>	<p>ślodnych</p> <p>9. wylewania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia własnych gruntów rolnych</p> <p>10. prowadzenia chowu i hodowli zwierząt metodą bezściółkową</p> <p>11. utrzymywania otwartych rowów ściekowych i zbiorników ściekowych</p> <p>12. organizowania rajdów motorowych i samochodowych</p> <p>13. używania łodzi motorowych i innego sprzętu motorowego na otwartych zbiornikach wodnych</p>		
<p>Nazwa: Brodnicki Park Krajobrazowy</p>			
<p><u>Akt prawny obecnie obowiązujący</u> uchwała nr XIX/344/20 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 29 września 2020 r. w sprawie Brodnickiego Parku Krajobrazowego</p>			
<p><u>Plan ochrony Parku:</u> Brak aktualnego planu ochrony Parku</p>			
<p>Szczególne cele ochrony</p>	<p>Obowiązujące zakazy</p>	<p>Wybrane zagrożenia wewnętrzne i zewnętrzne zidentyfikowane w planie ochrony</p>	<p>Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody</p>
<p>1. Ochrona wartości przyrodniczych:</p> <p>a) zachowanie zespołów form ukształtowania terenu reprezentujących zestaw cech charakterystycznych dla typów morfogenetycznych rynien polodowcowych</p>	<p>1. realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i</p>	<p>brak aktualnego planu ochrony</p>	<p>3 (wariant zielony),</p>

<p>i ich sandrowo-morenowego otoczenia oraz fragmentów dolin rzecznych i ich wysoczyznowego otoczenia,</p> <p>b) rekultywacja ze względów przyrodniczych i krajobrazowych, struktur litogenicznych zdegradowanych antropogenicznie,</p> <p>c) zachowanie naturalnych warunków cyrkulacji wody w najmniej przekształconych antropogenicznie zlewniach podstawowych,</p> <p>d) utrzymanie lub przywrócenie warunków hydrograficznych umożliwiających rozwój naturalnych siedlisk roślinnych poprzez odpowiednie ukierunkowanie melioracji,</p> <p>e) poprawa obecnego stanu jakościowego wód powierzchniowych,</p> <p>f) utrzymanie lub przywrócenie stanu atmosfery oraz warunków akustycznych zapewniających właściwe warunki życia ludzi, funkcjonowania przyrody ożywionej i przetrwanie dóbr kultury materialnej,</p> <p>g) zachowanie specyfiki florystycznej BPK związanej z dużym zróżnicowaniem siedlisk (zwłaszcza poddanych wpływowi rzeki Drwęcy),</p> <p>h) zachowanie wszystkich typów siedlisk florystycznych i utrzymanie populacji gatunków zagrożonych na poziomie pełnej odnawialności,</p> <p>i) objęcie ochroną prawną florystycznych stanowisk gatunków chronionych i rzadkich,</p> <p>j) utrzymanie pełnej różnorodności fitocenozy zgodnych z naturalną dynamiką siedlisk,</p> <p>k) zachowanie podstawowych procesów ekologicznych,</p> <p>l) ochrona zbiorowisk roślinnych zagrożonych wyginięciem w skali kraju ze względu na zanikanie właściwych dla nich siedlisk - dotyczy to głównie roślinności torfowisk,</p>	<p>jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko</p> <p>2.umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności w ramach racjonalnej gospodarki rolnej, leśnej, rybackiej i łowieckiej</p> <p>3.likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej lub zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych;</p> <p>4.pozyskiwania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu</p> <p>5.wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztormowym przeciwpowodziowym lub przeciwosuwiskowym lub budową, odbudową, utrzymaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych</p> <p>6. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody lub racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej</p> <p>7. budowania nowych obiektów budowlanych w pasie szerokości 100 m od:</p> <p>a) linii brzegów rzek, jezior i innych</p>		
---	---	--	--

<p>m) przywrócenie naturalnego składu gatunkowego i struktury wiekowej drzewostanów w lasach,</p> <p>n) utrzymanie potencjału produkcyjnego siedlisk leśnych i nieleśnych,</p> <p>o) zwiększenie powierzchni naturalnych i półnaturalnych zbiorowisk wzdłuż brzegów zbiorników wodnych i cieków,</p> <p>p) ochrona różnorodności siedlisk warunkujących bogactwo fauny,</p> <p>q) utrzymanie naturalnej różnorodności gatunków zwierząt w ich siedliskach,</p> <p>r) utrzymanie lub przywrócenie liczebności populacji wszystkich gatunków na poziomie zapewniającym ich odnawialność.</p> <p>2. Ochrona wartości kulturowych:</p> <p>a) zachowanie tożsamości kulturowej i ciągłości historycznej regionu,</p> <p>b) utrzymanie charakterystycznych cech przestrzennych środowiska kulturowego Parku,</p> <p>c) wyeksponowanie wartości zasobów dziedzictwa kulturowego,</p> <p>d) harmonijne kształtowanie przestrzeni w powiązaniu z elementami środowiska kulturowego,</p> <p>e) harmonizowanie elementów środowiska kulturowego i przyrodniczego Parku oraz jego otoczenia.</p> <p>3. Ochrona walorów krajobrazowych:</p> <p>a) zachowanie krajobrazów rynien polodowcowych oraz doliny rzecznej (Drwęcy) o cechach zbliżonych do naturalnych,</p> <p>b) zachowanie kompleksów leśnych w całej różnorodności krajobrazowej, zwłaszcza krajobrazów leśno-wodno-torfowiskowych,</p> <p>c) kształtowanie krajobrazów terenów osadnictwa i turystyki,</p>	<p>naturalnych zbiorników wodnych,</p> <p>b) zasięgu lustra wody w sztucznych zbiornikach wodnych usytuowanych na wodach płynących przy normalnym poziomie piętrzenia określonym w pozwoleniu wodnoprawnym, o którym mowa w art. 389 pkt 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne</p> <p>- z wyjątkiem obiektów służących turystyce wodnej, gospodarce wodnej lub rybackiej</p> <p>8. likwidowania, zasypywania i przekształcania zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodno-błotnych</p> <p>9. wylewania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia własnych gruntów rolnych</p> <p>10. prowadzenia chowu i hodowli zwierząt metodą bezściółkową</p> <p>11. utrzymywania otwartych rowów ściekowych i zbiorników ściekowych</p> <p>12. organizowania rajdów motorowych i samochodowych;</p> <p>13. używania łodzi motorowych i innego sprzętu motorowego na otwartych zbiornikach wodnych.</p>		
--	--	--	--

<p>d) zachowanie wnętrz i otwarć widokowych o szczególnych walorach krajobrazowych zarówno w krajobrazie zbliżonym do naturalnego jak i w krajobrazie kulturowym,</p> <p>e) zachowanie dotychczasowych proporcji powierzchniowych między obszarami leśnymi i nieleśnymi oraz ochrona terenów nieleśnych o dużych walorach krajobrazowych: ekosystemów bagiennych, torfowiskowych, łąkowych i innych półnaturalnych.</p>			
<p>Nazwa: Górznieńsko-Lidzbarski Park Krajobrazowy</p>			
<p><u>Akt prawny obecnie obowiązujący:</u> Uchwała nr XXV/394/21 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 23 marca 2021 r. w sprawie Górznieńsko-Lidzbarskiego Parku Krajobrazowego</p>			
<p><u>Plan ochrony Parku:</u> Brak aktualnego planu ochrony Parku</p>			
<p>Szczególne cele ochrony</p>	<p>Obowiązujące zakazy</p>	<p>Wybrane zagrożenia wewnętrzne i zewnętrzne zidentyfikowane w planie ochrony</p>	<p>Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody</p>
<p>1. Ochrona wartości przyrodniczych:</p> <p>a) zachowanie zespołów form ukształtowania terenu reprezentujących zestaw cech charakterystycznych dla typów morfogenetycznych rynien polodowcowych i ich sandrowo-morenowego otoczenia oraz fragmentu doliny rzecznej Brynicy i jej wysoczyznowego i sandrowego otoczenia,</p> <p>b) rekultywacja ze względów przyrodniczych i krajobrazowych struktur fitogenicznych zdegradowanych antropogenicznie,</p> <p>c) utrzymanie lub przywrócenie warunków hydrograficznych umożliwiających rozwój naturalnych siedlisk roślinnych poprzez odpowiednie ukierunkowanie melioracji,</p> <p>d) poprawa obecnego stanu jakościowego</p>	<p>realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów 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</p> <p>2.umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności w ramach racjonalnej gospodarki rolnej, leśnej, rybackiej i łowieckiej</p> <p>3.likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych,</p>	<p>brak aktualnego planu ochrony Parku</p>	<p>61</p>

<p>wód powierzchniowych,</p> <p>e) zachowanie specyfiki florystycznej Parku związanej z dużym zróżnicowaniem typów siedlisk,</p> <p>f) zachowanie wszystkich typów siedlisk florystycznych i utrzymanie populacji gatunków zagrożonych na poziomie pełnej odnawialności,</p> <p>g) ochrona zbiorowisk roślinnych zagrożonych wyginieciem w skali kraju ze względu na zanikanie właściwych dla nich siedlisk, ze szczególnym uwzględnieniem roślinności torfowisk,</p> <p>h) przywrócenie naturalnego składu gatunkowego i struktury wiekowej drzewostanów w lasach,</p> <p>i) zwiększenie powierzchni naturalnych i półnaturalnych zbiorowisk wzdłuż brzegów zbiorników wodnych i cieków,</p> <p>j) ochrona różnorodności siedlisk warunkujących bogactwo fauny</p> <p>2. Ochrona wartości kulturowych:</p> <p>a) zachowanie tożsamości kulturowej i ciągłości historycznej regionu,</p> <p>b) utrzymanie charakterystycznych cech przestrzennych środowiska kulturowego Parku,</p> <p>c) harmonijne kształtowanie przestrzeni w powiązaniu z elementami środowiska kulturowego,</p> <p>d) harmonizowanie elementów środowiska kulturowego i przyrodniczego Parku oraz jego otoczenia.</p> <p>3. Ochrona walorów krajobrazowych:</p>	<p>jeżeli nie wynikają z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej lub zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych;</p> <p>4. pozyskiwania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu</p> <p>5. wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztormowym przeciwpowodziowym lub przeciwosuwiskowym lub budową, odbudową, utrzymaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych</p> <p>6. dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody lub racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej</p> <p>7. budowania nowych obiektów budowlanych w pasie szerokości 100 m od:</p> <p>a) linii brzegów rzek, jezior i innych naturalnych zbiorników wodnych,</p> <p>b) zasięgu lustra wody w sztucznych zbiornikach wodnych usytuowanych na wodach płynących przy normalnym poziomie piętrzenia określonym w pozwoleniu wodnoprawnym, o którym mowa w art. 389 pkt 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne</p> <p>- z wyjątkiem obiektów służących turystyce wodnej, gospodarce wodnej lub rybackiej</p> <p>8. likwidowania, zasypywania i przekształcania zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodno-</p>		
--	--	--	--

<p>a) zachowanie krajobrazów rynien polodowcowych oraz doliny rzecznej Brynicy o cechach zbliżonych do naturalnych,</p> <p>b) zachowanie kompleksów leśnych w całej różnorodności krajobrazowej, zwłaszcza krajobrazów leśno-wodno-torfowiskowych,</p> <p>c) zachowanie wnętrz i otwarc widokowych o szczególnych walorach krajobrazowych zarówno w krajobrazie zbliżonym do naturalnego jak i w krajobrazie kulturowym</p> <p>d) zachowanie dotychczasowych proporcji powierzchniowych między obszarami leśnymi i nieleśnymi oraz ochrona terenów nieleśnych o dużych walorach krajobrazowych: ekosystemów bagiennych, torfowiskowych, łąkowych i innych półnaturalnych.</p>	<p>błotnych</p> <p>9. wylewania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia własnych gruntów rolnych</p> <p>10. prowadzenia chowu i hodowli zwierząt metodą bezściółkową</p> <p>11. utrzymywania otwartych rowów ściekowych i zbiorników ściekowych</p> <p>12. organizowania rajdów motorowych i samochodowych;</p> <p>13. używania łodzi motorowych i innego sprzętu motorowego na otwartych zbiornikach wodnych.</p>		
---	---	--	--

Obszary chronionego krajobrazu, na obszarze których istnieje ryzyko kolizji z działaniami ujętymi w projekcie Planu transportowego

Lp.	Nazwa obszaru	Akt prawny obecnie obowiązujący	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
1.	Buchnowski Obszar Chronionego Krajobrazu	Uchwała Nr XXXIV/741/18 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 19 lutego 2018 r. w sprawie Buchnowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2018 r. poz. 1320	-
2.	Dąbrówieński Obszar Chronionego Krajobrazu	Rozporządzenie Nr 143 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 12 listopada 2008 r. w sprawie Dąbrówieńskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 178, poz. 2625	-
3.	Hartowiecki Obszar Chronionego Krajobrazu	Uchwała Nr XXXIV/742/18 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 19 lutego 2018 r. w sprawie Hartowieckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2018 r. poz. 1321	29,
4.	Naguszewski Obszar Chronionego Krajobrazu	Uchwała Nr XIX/341/20 sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 29 września 2020 r. w sprawie Naguszewskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. poz. 4211	-
5.	Narieński Obszar Chronionego Krajobrazu	Rozporządzenie Nr 148 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 13 listopada 2008 r. w sprawie Narieńskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 179, poz. 2633	58,
6.	Obszar Chronionego Krajobrazu Bagien Mażańskich	Rozporządzenie Nr 140 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 12 listopada 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Bagien Mażańskich Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 178, poz. 2622	-
7.	Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Błędzianki	Rozporządzenie Nr 22 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 23 kwietnia 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Błędzianki Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 70, poz. 1338	20, 55,
8.	Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Dolnej Drwęcy	Uchwała Nr XVIII/437/16 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 28 czerwca 2016r. w sprawie wyznaczenia Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Dolnej Drwęcy Dz. Urz. Woj. Warm-Maz 2016 r. poz. 3214	3 (wszystkie warianty)
9.	Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Dolnej Łyny	Rozporządzenie Nr 162 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 19 grudnia 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Dolnej	6, 10, 11, 12, 60 (brak przebiegu),

		Łyny Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 201, poz. 3154	
10.	Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Elmy	Rozporządzenie Nr 142 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 12 listopada 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Elmy Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 178, poz. 2624	60 (brak przebiegu),
11.	Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Gołdapy i Węgorapy	Rozporządzenie Nr 49 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 2 lipca 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Gołdapy i Węgorapy Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 108, poz. 1831	-
12.	Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Górnej Drwęcy	Uchwała Nr XX/469/16 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 27 września 2016 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Górnej Drwęcy Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2016 r. poz. 4170	-
13.	Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Górnej Wkry	Uchwała Nr XIX/342/2020 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 29 września 2020 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Górnej Wkry Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. poz. 4212	61,
14.	Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Legi	Rozporządzenie Nr 155 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 19 grudnia 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Legi Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 198, poz. 3106	53,
15.	Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Pasłęki	Uchwała Nr XXVI/605/17 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 25 kwietnia 2017 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Pasłęki Dz. Urz. Woj. Warm-Mazz 2017 r. poz. 2465	7, 58,
16.	Obszar Chronionego Krajobrazu Dolin Rzek Nidy i Szkotówki	Rozporządzenie Nr 141 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 12 listopada 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Dolin Rzek Nidy i Szkotówki Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 178, poz. 2623	29, 31 (sąsiedztwo), 63 (Wietrzychowo),
17.	Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Rzeki Guber	Uchwała Nr XXXIX/837/18 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 28 sierpnia 2018 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Rzeki Guber Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2018 r. poz. 4157	18, 19, 38, 39, 40 (sąsiedztwo), 41 (sąsiedztwo), 51, 52,
18.	Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Rzeki Orzyc	Rozporządzenie Nr 146 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 12 listopada 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Rzeki Orzyc Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 178, poz. 2628	-
19.	Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Rzeki Wel	Uchwała Nr XIX/343/20 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 29 września 2020 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny	29,

		Rzeki Wel Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. poz. 4213	
20.	Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Symsarny	Uchwała Nr XX/471/16 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 27 września 2016 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Symsarny Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2016 r. poz. 4172	12, 37 (sąsiedztwo), 51, 57, 60 (brak przebiegu), 63 (Kolno),
21.	Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Środkowej Łyny	Uchwała Nr XXVI/606/17 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 25 kwietnia 2017 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Środkowej Łyny Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2017 r. poz. 2466	1,6, 7, 10, 50 (okolice ul. Ks Jeremy), 51, 58,
22.	Obszar Chronionego Krajobrazu Gawlik	Uchwała Nr XXXVI/695/09 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 29 grudnia 2009 r. w sprawie wyznaczenia Obszaru Chronionego Krajobrazu „Gawlik” Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2010 r. Nr 6, poz. 188	16,
23.	Obszar Chronionego Krajobrazu Grabowo	Rozporządzenie Nr 23 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 23 kwietnia 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Grabowo Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 70, poz. 1339	-
24.	Obszar Chronionego Krajobrazu Grzybiny	Uchwała Nr XIX/338/20 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 29 września 2020 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu – Grzybiny Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. poz. 4208	29,
25.	Obszar Chronionego Krajobrazu Jezior Legińsko-Mrągowskich	Uchwała Nr XXXIII/727/17 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 28 grudnia 2017 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Jezior Legińsko-Mrągowskich Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2018 r. poz. 415	2, 37, 38, 39, 57,
26.	Obszar Chronionego Krajobrazu Jeziora Drużno	Rozporządzenie Nr 25 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 23 kwietnia 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Jeziora Drużno Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 70, poz. 1341	58,
27.	Obszar Chronionego Krajobrazu Jeziora Goryńskiego	Rozporządzenie Nr 26 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 23 kwietnia 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Jeziora Goryńskiego Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 70, poz. 1342	3 (wariant fioletowy)
28.	Obszar Chronionego Krajobrazu Jeziora Mielno	Rozporządzenie Nr 106 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 3 listopada 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Jeziora Mielno Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 176, poz. 2574	-
29.	Obszar Chronionego Krajobrazu Jezior Oleckich	Rozporządzenie Nr 139 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 12 listopada 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Jezior Oleckich Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 178, poz. 2621	15, 16, 17, 43, 53, 55,
30.	Obszar Chronionego Krajobrazu	Rozporządzenie Nr 152 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 13	2, 24, 54, 57,

	Jezior Orzyskich	listopada 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Jezior Orzyskich Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 179, poz. 2637	
31.	Obszar Chronionego Krajobrazu Jeziora Oświn	Rozporządzenie Nr 149 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 13 listopada 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Jeziora Oświn Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 179, poz. 2634	-
32.	Obszar Chronionego Krajobrazu Jezior Rajgrodzkich	Rozporządzenie Nr 156 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 19 grudnia 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Jezior Rajgrodzkich Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 198, poz. 3107	49 (A i B),
33.	Obszar Chronionego Krajobrazu Kanału Elbląskiego	Uchwała Nr XXX/670/17 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 26 września 2017 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Kanału Elbląskiego Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2017 r. poz. 4144	27, 58,
34.	Obszar Chronionego Krajobrazu Kłos	Uchwała XXIX/277/09 Rady Miejskiej w Rynie z dnia 2 kwietnia 2009 r. w sprawie wyznaczenia Obszaru Chronionego Krajobrazu Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2009 r. Nr 64, poz. 1042	-
35.	Obszar Chronionego Krajobrazu Krainy Wielkich Jezior Mazurskich	Uchwała nr XXII/430/12 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 27 listopada 2012 r. w sprawie wyznaczenia Obszaru Chronionego Krajobrazu Krainy Wielkich Jezior Mazurskich Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2013 r. poz. 139 Uchwała nr XXVII/753/14 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 26 maja 2014 r. zmieniająca Uchwałę Nr XXII/430/12 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 27 listopada 2012 r. w sprawie wyznaczenia Obszaru Chronionego Krajobrazu Krainy Wielkich Jezior Mazurskich Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. poz. 2256	2, 18, 24, 40, 41, 52, 54, 57,
36.	Obszar Chronionego Krajobrazu Lasów Taborskich	Rozporządzenie Nr 150 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 13 listopada 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Lasów Taborskich Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 179, poz. 2635	33 (sąsiedztwo),
37.	Obszar Chronionego Krajobrazu Otuliny Mazurskiego Parku Krajobrazowego – Kierwik	Rozporządzenie Nr 27 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 23 kwietnia 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Otuliny Mazurskiego Parku Krajobrazowego – Kierwik Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 70, poz. 1343	-
38.	Obszar Chronionego Krajobrazu Otuliny Mazurskiego Parku Krajobrazowego – Ruciane Nida	Rozporządzenie Nr 138 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 12 listopada 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Otuliny Mazurskiego Parku Krajobrazowego – Ruciane Nida	-

		Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz.Nr 178, poz. 2620	
39.	Obszar Chronionego Krajobrazu Otuliny Mazurskiego Parku Krajobrazowego – Szeroki Bór	Rozporządzenie Nr 137 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 12 listopada 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Otuliny Mazurskiego Parku Krajobrazowego – Szeroki Bór Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz.Nr 178, poz. 2619	-
40.	Obszar Chronionego Krajobrazu Otuliny Mazurskiego Parku Krajobrazowego – Wschód	Rozporządzenie Nr 136 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 12 listopada 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Otuliny Mazurskiego Parku Krajobrazowego – Wschód Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 178, poz. 2618	2, 54 (sąsiedztwo), 57,
41.	Obszar Chronionego Krajobrazu Otuliny Mazurskiego Parku Krajobrazowego – Zachód	Uchwała Nr VIII/206/15 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 24 czerwca 2015 r. w sprawie wyznaczenia Obszaru Chronionego Krajobrazu Otuliny Mazurskiego Parku Krajobrazowego – Zachód Dz. Urz. Woj. Warm-Maz z 2015 r. poz. 2747 Uchwała Nr IX/229/15 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 26 sierpnia 2015 r. zmieniająca Uchwałę Nr VIII/206/15 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 24 czerwca 2015 r. w sprawie wyznaczenia Obszaru Chronionego Krajobrazu Otuliny Mazurskiego Parku Krajobrazowego – Zachód Dz. Urz. Woj. Warm-Maz z 2015 r. poz. 3232	2, 57,
42.	Obszar Chronionego Krajobrazu Otuliny Welskiego Parku Krajobrazowego – Dębień	Uchwała Nr XIX/339/20 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 29 września 2020 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Otuliny Welskiego Parku Krajobrazowego – Dębień Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. poz. 4209	29,
43.	Obszar Chronionego Krajobrazu Otuliny Welskiego Parku Krajobrazowego – Słup	Uchwała Nr XIX/340/20 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 29 września 2020 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Otuliny Welskiego Parku Krajobrazowego – Słup Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. poz. 4210	61 (sąsiedztwo),
44.	Obszar Chronionego Krajobrazu Pojezierza Ełckiego	Uchwała Nr VII/126/11 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 24 maja 2011 r. w sprawie wyznaczenia Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierza Ełckiego Dz. Urz. Woj. Warm. – Maz. Nr 74, poz. 1295 Uchwała nr XXXVII/754/14 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 26 maja 2014 r. zmieniająca Uchwałę Nr VII/126/11 z dnia 24 maja 2011 r. w sprawie wyznaczenia Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierza Ełckiego Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. poz. 2257	2, 13, 15, 16, 24, 49 (A, C sąsiedztwo, D sąsiedztwo), 52, 53, 57,
45.	Obszar Chronionego Krajobrazu	Rozporządzenie Nr 31 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 23 kwietnia	27 (sąsiedztwo), 30 (sąsiedztwo),

	Pojezierza Iławskiego (część A i część B)	2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierza Iławskiego (część A i część B) Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 71, poz. 1357	
46.	Obszar Chronionego Krajobrazu Pojezierza Iławskiego – Wschód	Rozporządzenie Nr 48 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 2 lipca 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierza Iławskiego - Wschód Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 108, poz. 1830	-
47.	Obszar Chronionego Krajobrazu Pojezierza Olsztyńskiego	Uchwała Nr XX/470/16 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 27 września 2016 r w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierza Olsztyńskiego Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2016 r. poz. 4171	1,4, 5, 8, 51,
48.	Obszar Chronionego Krajobrazu Puszczy Boreckiej	Rozporządzenie Nr 132 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 12 listopada 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Puszczy Boreckiej Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 178, poz. 2614	-
49.	Obszar Chronionego Krajobrazu Puszczy i Jezior Piskich	Uchwała Nr XXX/671/17 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 26 września 2017 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Puszczy i Jezior Piskich Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2017 r. poz. 4145	9, 54,
50.	Obszar Chronionego Krajobrazu Puszczy Rominckiej	Rozporządzenie Nr 30 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 23 kwietnia 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Puszczy Rominckiej Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 70, poz. 1346	20, 21, 55,
51.	Obszar Chronionego Krajobrazu Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej	Uchwała Nr XXX/669/17 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 26 września 2017 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Puszczy Napiwodzko-Ramuckiej Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2017 r. poz. 4143	4, 5, 8, 31 (sąsiedztwo), 56, 63, 66 (sąsiedztwo),
52.	Obszar Chronionego Krajobrazu Równiny Orneckiej	Rozporządzenie Nr 32 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 23 kwietnia 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Równiny Orneckiej Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 71, poz. 1358	28,
53.	Obszar Chronionego Krajobrazu Rzeki Banówki	Rozporządzenie Nr 33 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 23 kwietnia 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Rzeki Banówki Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 71, poz. 1359	-
54.	Obszar Chronionego Krajobrazu Rzeki Baudy	Rozporządzenie Nr 105 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 3 listopada 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Rzeki Baudy Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 176, poz. 2573	26 (sąsiedztwo), 36 (sąsiedztwo), 58,
55.	Obszar Chronionego Krajobrazu Rzeki Dzierzoń	Rozporządzenie Nr 34 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 23 kwietnia 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Rzeki Dzierzoń Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 71, poz. 1360	34,

56.	Obszar Chronionego Krajobrazu Rzeki Liwy	Uchwała Nr XXVI/607/17 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 25 kwietnia 2017 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Rzeki Liwy Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2017 r. poz. 2467	30 (sąsiedztwo),
57.	Obszar Chronionego Krajobrazu Rzeki Nogat	Rozporządzenie Nr 36 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 23 kwietnia 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Rzeki Nogat Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 71, poz. 1362	-
58.	Obszar Chronionego Krajobrazu Rzeki Wąszy	Rozporządzenie Nr 37 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 23 kwietnia 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Rzeki Wąszy Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 71, poz. 1363	-
59.	Obszar Chronionego Krajobrazu Rzeki Wąskiej	Rozporządzenie Nr 104 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 3 listopada 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Rzeki Wąskiej Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 176, poz. 2572	-
60.	Obszar Chronionego Krajobrazu Wybrzeża Staropruskiego	Rozporządzenie Nr 38 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 23 kwietnia 2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Wybrzeża Staropruskiego Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 71, poz. 1364	-
61.	Obszar Chronionego Krajobrazu Wysoczyzna Krzywińskich	Uchwała Nr XXXIII/218/09 Rady Gminy w Pozezdrzu z dnia 8 czerwca 2009 r. w sprawie wyznaczenia Obszaru Chronionego Krajobrazu Wysoczyzna Krzywińskich Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2009 r. Nr 95, poz. 1556	-
62.	Obszar Chronionego Krajobrazu Wysoczyzny Elbląskiej – Wschód	Uchwała Nr XIII/229/19 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 30 grudnia 2019 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Wysoczyzny Elbląskiej – Wschód Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2020 r. poz. 403	26, 58,
63.	Obszar Chronionego Krajobrazu Wysoczyzny Elbląskiej – Zachód	Uchwała Nr XIII/230/19 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 30 grudnia 2019 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Wysoczyzny Elbląskiej - Zachód Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2020 r. poz. 404	26, 58, 65,
64.	Obszar Chronionego Krajobrazu Wzgórz Dybowskich	Uchwała Nr XXVIII/437/21 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 29 czerwca 2021 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Wzgórz Dybowskich Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2021 r. poz. 2977	-
65.	Obszar Chronionego Krajobrazu Wzgórz Dylewskich	Uchwała Nr III/53/18 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 28 grudnia 2018 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Wzgórz Dylewskich Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2019 r. poz. 824	-
66.	Obszar Chronionego Krajobrazu	Rozporządzenie Nr 39 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 23 kwietnia	20, 55,

	Wzgórz Szeskich	2008 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Wzgórz Szeskich Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 71, poz. 1365	
67.	Obszar Chronionego Krajobrazu Wzniesień Górowskich	Uchwała Nr III/52/18 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 28 grudnia 2018 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Wzniesień Górowskich Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2019 r. poz. 823	-
68.	Skarliński Obszar Chronionego Krajobrazu	Uchwała Nr XXXIII/726/17 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 28 grudnia 2017 r. w sprawie Skarlińskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2018 r. poz. 414	3 (wariant zielony)
69.	Słobicki Obszar Chronionego Krajobrazu	Rozporządzenie Nr 107 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 3 listopada 2008 r. w sprawie Słobickiego Obszaru Chronionego Krajobrazu Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 176, poz. 2575	58,
70.	Spychowski Obszar Chronionego Krajobrazu	Uchwała Nr XXXIV/743/18 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 19 lutego 2018 r. w sprawie Spychowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2018 r. poz. 1322	8, 25,
71.	Obszar Chronionego Krajobrazu Krzyżany	Uchwała Nr VIII/147/11 Sejmiku Województwa Warmińsko – Mazurskiego z dnia 21 czerwca 2011 r. w sprawie wyznaczenia Obszaru Chronionego Krajobrazu Krzyżany Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. 2011 Nr 115, poz. 1937 Uchwała Nr XXX/594/13 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 24 września 2013 r. zmieniająca uchwałę Nr VIII/147/11 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 21 czerwca 2011 r. w sprawie wyznaczenia Obszaru Chronionego Krajobrazu Krzyżany Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2013 r. poz. 2880 Uchwała Nr XXXIX/797/14 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 26 sierpnia 2014 r. zmieniająca uchwałę Nr VIII/147/11 z dnia 21 czerwca 2011 r. w sprawie wyznaczenia Obszaru chronionego Krajobrazu Krzyżany Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2014 r. poz. 3062	40, 41,

**Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, na obszarze których istnieje ryzyko kolizji z działaniami ujętymi
w projekcie Planu transportowego**

Lp.	Nazwa obszaru	Akt prawny powołujący	Cel ochrony	Nr działania, którego przebieg koliduje przestrzennie z formą ochrony przyrody
1	Zespół przyrodniczo-krajobrazowy "Dolina Marózki"	Rozporządzenie Nr 99 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 31 lipca 2009 r. w sprawie ustanowienia zespołu przyrodniczo-krajobrazowego "Dolina Marózki" Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2009 r. Nr 105, poz. 1732	Szczególnym celem ochrony jest ochrona lokalnej zlewni rzeki Marózki wraz z terenami otwartymi, wyróżniającymi się dużą różnorodnością biologiczną	-
2	Zespół przyrodniczo-krajobrazowy "Gołdapska Struga"	Rozporządzenie Nr 132 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 20 lipca 1999 r. w sprawie uznania za zespół przyrodniczo-krajobrazowy Gołdapska Struga Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 1999 r. Nr 46, poz. 866 Uchwała Nr XXVIII/237/2020 Rady Miejskiej w Gołdapi z dnia 27 października 2020 r. w sprawie zespołu przyrodniczo-krajobrazowego Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2020 r. poz. 4713	Szczegółowymi celami ochrony Zespołu jest: 1) zachowanie w stanie naturalnym łąk, bagien, starorzeczy, zbiorników wodnych śródlądowych, oraz terenów zalesionych; 2) zachowanie w stanie nienaruszonym jaru potoku, szczególnie w dolnym trzykilometrowym jego biegu; 3) zachowanie i zapobiegnięcie utracie wartości przyrodniczych, krajobrazowych i kulturowych; 4) utrzymanie struktury przestrzennej terenów z uwzględnieniem swoistych cech miejscowego krajobrazu; 5) ochrona gatunków roślin i zwierząt, zróżnicowanych siedlisk przyrodniczych 6)	-
3	Zespół przyrodniczo-krajobrazowy "Jezioro Limajno i okolice"	Rozporządzenie Nr 21 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 20 lipca 2007 r. w sprawie ustanowienia zespołu przyrodniczo-krajobrazowego "Jezioro Limajno i okolice" Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2007 r. Nr 122, poz. 1696	Szczególnym celem jest zachowanie ekosystemu Jeziora Limajno oraz walorów przyrodniczych i krajobrazowych terenów otwartych otaczających jezioro.	-

4	Zespół przyrodniczo-krajobrazowy Jeziora Rzeckiego	Rozporządzenie Nr 54 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 19 grudnia 2006 r. w sprawie ustanowienia zespołu przyrodniczo-krajobrazowego Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2007 r. Nr 1, poz. 3	Szczególnym celem ochrony jest zachowanie walorów przyrodniczych i krajobrazowych terenów otwartych otaczających jezioro Rzeckie	-
5	Zespół przyrodniczo-krajobrazowy "Jeziora Sorkwické"	Rozporządzenie Nr 8 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 11 stycznia 2000 r. w sprawie wyznaczenia zespołu przyrodniczo-krajobrazowego Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2000 r. Nr 2, poz. 17 Uchwała Nr X/60/2011 Rady Gminy Sorkwity z dnia 29 czerwca 2011r. w sprawie zmiany rozporządzenia Nr 23 Wojewody Warmińsko – Mazurskiego z dnia 9 sierpnia 2007 r. w sprawie zespołu przyrodniczo - krajobrazowego „Jeziora Sorkwické” Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2011 r. Nr 110, poz. 1821	Szczególnym celem jest zachowanie walorów przyrodniczych i krajobrazowych terenów polodowcowych o zróżnicowanej rzeźbie i o szczególnych wartościach kulturowych.	-
6	Zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Jeziora Zwiniarz”	Rozporządzenie Nr 17 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie ustanowienia zespołu przyrodniczo-krajobrazowego „Jeziora Zwiniarz” Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2007 r. Nr 93, poz. 1390 Rozporządzenie Nr 39 Wojewody Warmińsko - Mazurskiego z dnia 18 grudnia 2007 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ustanowienia zespołu przyrodniczo-krajobrazowego „Jeziora Zwiniarz” Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2007 r. Nr 201, poz. 2599	Szczególnym celem ochrony jest zachowanie walorów przyrodniczych i krajobrazowych terenów otwartych otaczających jezioro Zwiniarz	-
7	Zespół przyrodniczo-krajobrazowy "Kobułckie Wzgórze"	Rozporządzenie Nr 10 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 11 stycznia 2000 r. w sprawie wyznaczenia zespołu przyrodniczo-krajobrazowego Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2000 r. Nr 2, poz. 19 Rozporządzenie Nr 25 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 9 sierpnia 2007 r. w sprawie zespołu przyrodniczo-krajobrazowego "Kobułckie Wzgórze" Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2007 r. Nr 122, poz. 1699	Szczególnym celem ochrony jest zachowanie walorów przyrodniczych i krajobrazowych terenów charakteryzujących się wybitnymi kulminacjami moreny czołowej oraz licznymi źródłiskami i młakami	-
8	Zespół przyrodniczo-krajobrazowy "Las Słupnicki"	Rozporządzenie Nr 98 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 31 lipca 2009 r. w sprawie ustanowienia zespołu przyrodniczo-krajobrazowego "Las Słupnicki" Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2009 r. Nr 105, poz. 1731	Szczególnym celem ochrony jest zachowanie walorów przyrodniczych i krajobrazowych kompleksu leśnego położonego nad rzeką Młynówką osłaniającego późnośredniowieczne grodzisko.	-

9	Zespół przyrodniczo - krajobrazowy "Oz Tymawski"	Rozporządzenie Nr 100 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 31 lipca 2009 r. w sprawie ustanowienia zespołu przyrodniczo-krajobrazowego "Oz Tymawski" Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2009 r. Nr 105, poz. 1733	Szczególnym celem ochrony zespołu przyrodniczo-krajobrazowego jest zachowanie walorów przyrodniczych i krajobrazowych terenu wału ozowego porośniętego drzewostanem mieszanym	-
10	Zespół przyrodniczo-krajobrazowy "Rzeka Babant i Jezioro Białe"	Rozporządzenie Nr 11 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 11 stycznia 2000 r. w sprawie uznania zespołu przyrodniczo-krajobrazowego Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2000 r. Nr 2, poz. 20 Rozporządzenie Nr 26 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 9 sierpnia 2007 r. w sprawie zespołu przyrodniczo-krajobrazowego "Rzeka Babant i Jezioro Białe" Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2007 r. Nr 122, poz. 1700 Uchwała Nr X/61/2011 Rady Gminy Sorkwity z dnia 29 czerwca 2011r. w sprawie zmiany rozporządzenia Nr 26 Wojewody Warmińsko – Mazurskiego z dnia 9 sierpnia 2007 r. w sprawie zespołu przyrodniczo - krajobrazowego „Rzeka Babant i Jezioro Białe” Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2011 r. Nr 110, poz. 1822	Szczególnym celem ochrony jest zachowanie walorów przyrodniczych i krajobrazowych terenów polodowcowych o zróżnicowanej rzeźbie i o szczególnych wartościach kulturowych.	25
11	Zespół przyrodniczo-krajobrazowy "Tatarska Góra"	Rozporządzenie Nr 133 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 20 lipca 1999 r. w sprawie uznania za zespół przyrodniczo-krajobrazowy Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 1999 r. Nr 46, poz. 867 Utracił moc z dniem 3 sierpnia 2001 r		-
12	Zespół przyrodniczo-krajobrazowy "Torfowisko Zocie"	Rozporządzenie Nr 21 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 20 lipca 2007 r. w sprawie ustanowienia zespołu przyrodniczo-krajobrazowego "Torfowisko Zocie" Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2007 r. Nr 109, poz. 1553	Szczególnym celem ochrony jest zachowanie walorów przyrodniczych i krajobrazowych terenów polodowcowych z bardzo dobrze zachowanym torfowiskiem przejściowym.	-
13	Zespół przyrodniczo-krajobrazowy "Zyzdrój"	Rozporządzenie Nr 9 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 11 stycznia 2000 r. w sprawie wyznaczenia zespołu przyrodniczo-krajobrazowego Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2000 r. Nr 2, poz. 18 Rozporządzenie Nr 24 Wojewody Warmińsko-Mazurskiego z dnia 9 sierpnia 2007 r. w sprawie zespołu przyrodniczo-krajobrazowego "Zyzdrój" Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2007 r. Nr 122, poz. 1698	Szczególnym celem ochrony jest zachowanie walorów przyrodniczych i krajobrazowych terenów polodowcowych o zróżnicowanej rzeźbie i o szczególnych wartościach kulturowych	-

14	Zespół przyrodniczo-krajobrazowy "Dolina Rzeki Szkotówki"	Uchwała Nr XXX/242/17 Rady Gminy Działdowo z dnia 18 maja 2017 r. w sprawie ustanowienia Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego "Dolina Rzeki Szkotówki" Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2017 r. poz. 2814 Uchwała Nr XXXVII/300/2017 Rady Gminy w Kozłowie z dnia 22 czerwca 2017 r. w sprawie ustanowienia na obszarze gminy Kozłowo Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego "Dolina Rzeki Szkotówki" Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2017 r. poz. 3220	Szczególnym celem ochrony jest ochrona doliny środkowego i dolnego odcinka rzeki Szkotówki wraz z fragmentami ekosystemów skraju doliny, wyróżniających się ze względu na walory krajobrazowe oraz różnorodność biologiczną i pełniących rolę korytarza ekologicznego.	-
15	Zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Jezioro Skiertąg”	Uchwała Nr IX/157/19 Rady Miejskiej w Morągu z dnia 30 sierpnia 2019 r. w sprawie ustanowienia zespołu przyrodniczo-krajobrazowego „Jezioro Skiertąg” Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. z 2019 r. poz. 4440	Celem ustanowienia zespołu przyrodniczo-krajobrazowego "Jezioro Skiertąg" jest ochrona obszaru o dużych walorach przyrodniczych związanych z występowaniem siedlisk ptaków wodno-błotnych, płazów, gadów oraz ssaków i cennych walorach krajobrazowych	-

Oświadczenie

Oświadczam, że spełniam wymagania dotyczące autorów prognoz oddziaływania na środowisko, o których mowa w art.74a ust. 2 ustawy z dnia 3 października o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 z późn. zm.).

Jestem świadoma odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.

Katarzyna Knymska