



Regionalny Plan Transportowy Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030

**TOM III OCENA ODDZIAŁYWANIA
NA ŚRODOWISKO**

Autor prognozy:

mgr Katarzyna Helińska



Data opracowania

Prognozy oddziaływania na środowisko: 24.08.2023 r.

OŚWIADCZENIE

Ja, niżej podpisana **KATARZYNA HELIŃSKA** – autorka Prognozy Oddziaływania na Środowisko projektu pn.: „Regionalny Plan Transportowy Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030” oświadczam, że spełniam wymagania, o których mowa w art. 74a ust. 2 Ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art. 74a ust 2 oświadczam, iż:

- ukończyłam studia wyższe, w rozumieniu przepisów o szkolnictwie wyższym, nauk przyrodniczych z dziedzin nauk biologicznych oraz nauk o Ziemi,
- posiadam ponad 5-letnie doświadczenie w pracach w zespołach przygotowujących raporty o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i prognozy oddziaływania na środowisko przy czym uczestniczyłam w więcej niż 5 opracowaniach tego typu.

Jestem świadoma odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.

Szczecin, 24.08.2023

/-/ Katarzyna Helińska



Spis treści

1	Wprowadzenie	9
1.1	Podstawy prawne	9
1.2	Cel sporządzania prognozy oddziaływania na środowisko	9
1.3	Zakres merytoryczny, stopień szczegółowości i metody zastosowane przy opracowaniu prognozy	10
1.3.1	Zakres i stopień szczegółowości prognozy	10
1.3.2	Metody zastosowane przy sporządzaniu prognozy	11
2	Zawartość i główne cele Regionalnego Planu Transportowego Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030	15
2.1	Zawartość dokumentu	15
2.2	Wizja oraz główne cele RPT	16
3	Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu oraz sposoby w jaki te cele i inne problemy zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu	18
3.1	Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym i wspólnotowym	18
3.2	Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu krajowym	27
4	Diagnoza istniejącego stanu środowiska	42
4.1	Położenie	42
4.2	Ludność	42
4.3	Warunki klimatyczne	43
4.4	Jakość powietrza	43
4.5	Hałas	46
4.6	Pola elektromagnetyczne	48
4.7	Gospodarowanie wodami	49
4.7.1	Wody powierzchniowe	49
4.7.2	Monitoring jakości wód powierzchniowych	82
4.7.3	Wody podziemne	98
4.7.4	Monitoring jakości wód podziemnych	99
4.8	Gospodarka wodno – ściekowa	104
4.9	Zasoby geologiczne	104
4.10	Gleby i użytkowanie gruntów	106
4.11	Gospodarka odpadami	106
4.12	Lasy	107
4.13	Zasoby przyrodnicze i formy ochrony przyrody	107
4.14	Obszary posiadające znaczenie dla dziedzictwa kulturowego	152

5	Problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu	154
5.1.1	Wpływ planowanych działań na istniejące problemy ochrony środowiska na terenie województwa zachodniopomorskiego.....	156
5.1.2	Adaptacja do zmian klimatu oraz ekstremalnych zjawisk pogodowych	156
6	Potencjalne zmiany środowiska w przypadku braku realizacji Planu.....	161
7	Przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne i 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 środowisko.....	165
7.1.1	Oddziaływania na różnorodność biologiczną, w tym siedliska roślinności, grzybów i porostów.....	180
7.1.2	Oddziaływania na ludzi	190
7.1.3	Oddziaływania na zwierzęta i rośliny.....	194
7.1.4	Oddziaływania na wody.....	196
7.1.5	Oddziaływania na powietrze	205
7.1.6	Oddziaływania na gleby, powierzchnię ziemi i zasoby naturalne.....	208
7.1.7	Oddziaływania na zabytki, dobra materialne	211
7.1.8	Oddziaływania na klimat i jego zmiany.....	213
7.1.9	Oddziaływanie na cele i przedmiot ochrony Natura 2000 oraz ich integralność	214
7.1.10	Oddziaływania na cele i przedmiot ochrony Parków Narodowych.....	233
7.1.11	Oddziaływanie na pozostałe formy ochrony przyrody.....	237
7.1.12	Oddziaływanie na korytarze ekologiczne	255
7.1.13	Oddziaływanie skumulowane.....	259
8	Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru	262
9	Rozwiązania alternatywne	265
10	Transgraniczne oddziaływanie na środowisko	267
11	Napotkane trudności i luki w wiedzy	268
12	Przewidywane metody analizy skutków realizacji RPT.....	269
13	Streszczenie w języku niespecjalistycznym	271
	Spis rysunków.....	274
	Spis tabel	277

1 Wprowadzenie

1.1 Podstawy prawne

Prognoza wykonana została w ramach procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, którą reguluje 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 (Dz.U. 2023 poz. 1094 ze zm.), zwana dalej ustawą ooś. Celem tej procedury jest przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu dokumentu.

Zgodnie z art. 46 ust. 1 pkt. 2 ustawy ooś dokument pn.: „Regionalny Plan Transportowy Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030” zaliczany jest do „polityk, strategii, planów i programów w dziedzinie przemysłu, energetyki, transportu, telekomunikacji, gospodarki wodnej, gospodarki odpadami, leśnictwa, rolnictwa, rybołówstwa, turystyki i wykorzystywania terenu, opracowywany lub przyjmowany przez organy administracji, wyznaczający ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. W związku z czym wymagane jest opracowanie prognozy oddziaływania na środowisko dla dokumentu pn.: „Regionalny Plan Transportowy Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030” i przeprowadzenie procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, dalej nazywana SOOŚ.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie pismem z dnia 06.07.2023 roku, znak pisma WOPN.411.63.2023.KP określił zakres i stopień szczegółowości informacji zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko do dokumentu pn. „Regionalny Plan Transportowy Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030”, zgodnie z art. 51, z uwzględnieniem art. 52 ustęp 1 i 2 ustawy ooś, z uwzględnieniem uwag przytoczonych w piśmie.

Również Zachodniopomorski Państwowy Inspektor Sanitarny, pismem z dnia 06.07.2023 roku r., znak NZNS.7040.2.2.2023 uzgodnił zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko zgodnie z art. 51 i 52 ust 1 i 2 ustawy ooś.

1.2 Cel sporządzania prognozy oddziaływania na środowisko

Procedura strategicznej oceny oddziaływania na środowisko stanowi formalny proces oceny oddziaływania na środowisko dokumentu pn. „Regionalny Plan Transportowy Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030”, zwanego dalej RPT WZ. W ramach tej procedury określane jest jak realizacja zapisów analizowanego dokumentu wpłynie na środowisko. Należy przy tym mieć na uwadze, że SOOŚ nie jest odrębnym dokumentem, a procedurą, w trakcie której powstają ściśle określone elementy, w tym prognoza oddziaływania na środowisko.

1.3 Zakres merytoryczny, stopień szczegółowości i metody zastosowane przy opracowaniu prognozy

1.3.1 Zakres i stopień szczegółowości prognozy

Zakres Prognozy jest zgodny z art. 51 ustawy o oś oraz z wymaganiami nałożonymi przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Śląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego. Powyższa Prognoza powinna:

- zawierać:
 - 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,
 - oświadczenie autora, a w przypadku gdy wykonawcą prognozy jest zespół autorów - kierującego tym zespołem, o spełnieniu wymagań, o których mowa w art. 74a ust. 2, stanowiące załącznik do prognozy,
 - datę sporządzenia prognozy, imię, nazwisko i podpis autora, a w przypadku gdy wykonawcą prognozy jest zespół autorów - imię, nazwisko i podpis kierującego tym zespołem oraz imiona, nazwiska i podpisy członków zespołu autorów;
- 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, średnio-terminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne, na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko, a w szczególności na:
 - różnorodność biologiczną,
 - ludzi,
 - zwierzęta,
 - rośliny,
 - wodę,
 - powietrze,
 - powierzchnię ziemi,
 - krajobraz,

- klimat,
- zasoby naturalne,
- zabytki,
- dobra materialne
- z uwzględnieniem zależności między tymi elementami środowiska i między oddziaływaniami na te elementy,
- przedstawiać:
 - rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru,
 - biorąc pod uwagę cele i geograficzny zasięg dokumentu oraz cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru – rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych, w tym wskazania napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy.

1.3.2 Metody zastosowane przy sporządzaniu prognozy

W prognozie analizie zostało poddane oddziaływanie zaproponowanych przedsięwzięć do realizacji w ramach projektu dokumentu pn.: „Regionalny Plan Transportowy Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030” na poszczególne komponenty środowiska, w tym na zdrowie człowieka, z uwzględnieniem zależności między tymi komponentami.

Zgodnie z zapisami ustawy o oś informacje zawarte w Prognozie zostały opracowane stosownie do stanu współczesnej wiedzy i metod oceny oraz dostosowane do zawartości i stopnia szczegółowości projektowanego dokumentu oraz etapu przyjęcia tego dokumentu w procesie opracowywania projektów dokumentów z nim powiązanych.

Prognoza oddziaływania na środowisko opracowana została przy wykorzystaniu poniższych metod:

- desk reserch - to metoda badawcza polegająca na kompilacji, analizowaniu oraz przetwarzaniu danych i informacji pochodzących z istniejących źródeł (np. GUS, bazy GIOŚ/WIOŚ, Raporty GIOŚ/WIOŚ, Bazy danych GDOŚ), a następnie formułowaniu na ich podstawie wniosków dotyczących badanego problemu.
- analizy macierzowe – w prognozie zastosowana została macierz oddziaływań. Metoda ta polega na zestawieniu analizowanych obszarów i wykazaniu zależności między nimi. W macierzy oddziaływań w ramach prognozy oddziaływania na środowisko zestawione zostały planowane w RPT projekty działań oraz obszary analizy tj. komponenty środowiska i obszary szczególnie wrażliwe, na których oddziaływania na środowisko powinny zostać przeanalizowane zgodnie z ustawą o oś. Zależności przedstawione zostały graficznie w formie macierzy, na której zaznacza się, czy analizowane elementy są ze sobą powiązane oraz jaka jest siła i rodzaj tego związku,
- analizy statystyczne – badane dane zestawione zostały w formie tabelarycznej i opatrzone wnioskami z wykonanej analizy,

- analizy przestrzenne i wizualizacje kartograficzne – metoda ta polega na analizie danych przestrzennych mająca na celu ujawnienie lub uzyskanie nowej informacji przestrzennej, zwłaszcza geograficznej. Analiza przestrzenna umożliwia modelowanie złożonych zjawisk, relacji i procesów geograficznych, służąc ich monitorowaniu i prognozowaniu. Przeanalizowane przestrzenie i zwizualizowane kartograficznie zostały informacje dotyczące pakietów zadań i korytarzy transportowych na tle obszarów cennych przyrodniczo,
- metody opisowe – metoda ta polega na opisie danych statystycznych uzyskanych podczas badania statystycznego. Celem stosowania metod statystyki opisowej jest podsumowanie zbioru danych i wyłączenie pewnych podstawowych wniosków i uogólnień na temat zbioru.

Wykorzystane zostały materiały kartograficzne, opracowania archiwalne, planistyczne i strategiczne z zakresu badań środowiska przyrodniczego na omawianym terenie oraz przeanalizowane zostały cele strategiczne i operacyjne oraz zadania wyznaczone w ramach projektu dokumentu pn.: „Regionalny Plan Transportowy Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030”. Zastosowana w niniejszym opracowaniu metoda sporządzenia prognozy polegała na kompleksowej analizie oddziaływania poszczególnych zadań zapisanych w harmonogramie dokumentu, porównaniu obecnego stanu środowiska przyrodniczego na analizowanym terenie i symulacji wpływu realizacji zadań na poszczególne komponenty środowiska oraz środowiska jako całości.

Kluczową część analizy Prognozy stanowi matryca oceny oddziaływania na środowisko i zadań w poszczególnych celach strategicznych projektu dokumentu pn.: „Regionalny Plan Transportowy Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030” (przyjęty stopień analizy odpowiadający poziomowi szczegółowości dokumentu jako całości). W matrycy przyporządkowano każdej grupie wskazanych zadań kategorię potencjalnego oddziaływania na środowisko. Następnie, zgodnie z zapisami ustawy ooś, poddano poszczególne zadania ocenie poszerzonej obejmującej rodzaj, skalę i charakter oddziaływania na poszczególne elementy środowiska.

W trakcie prac nad Prognozą przeanalizowane zostały również liczne dokumenty strategiczne dotyczące rozwoju transportu oraz dokumenty wyznaczające cele ochrony środowiska powiązane z dokumentem pn.: „Regionalny Plan Transportowy Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030”.

Informacje na temat lokalnych uwarunkowań środowiskowych obszaru oraz stanu i jakości środowiska czerpano z danych Rocznika Statystycznego GUS, publikacji Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska, publikacji Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, publikacji GEOSERWISU (Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska), publikacji Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, publikacji specjalistycznej literatury eksperckiej w zakresie oddziaływania i zagrożeń dla stanu środowiska związanych z rozwojem zintegrowanym. Przeanalizowana została również treść uchwał Sejmiku Województwa Śląskiego dotyczących ochrony przed hałasem oraz programów ochrony powietrza.

SOOŚ odnosi się do szerokiego spectrum zagadnień. Inaczej niż w przypadku oceny oddziaływania planowanych przedsięwzięć nie ma tu możliwości odniesienia się do konkretnych rozwiązań technicznych. Poziom szczegółowości prowadzonej oceny oddziaływania jest ściśle powiązany z poziomem szczegółowości przedmiotowego dokumentu.

Dyrektywa 2001/42/WE przy sporządzaniu prognozy oddziaływania dokumentów strategicznych kładzie nacisk w szczególności na:

- Zebranie i przedstawienie danych na temat stanu środowiska, aktualnych problemów i ich prawdopodobnej przyszłej ewolucji,
- Przewidywanie znaczących oddziaływań środowiskowych ocenianego dokumentu,
- Wskazanie środków łagodzących i sposobu ich monitorowania,
- Konsultacje społeczne z odpowiednimi władzami, jako część procesu oceny,
- Monitoring oddziaływań środowiskowych podczas wdrażania dokumentu.

Zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt.3 lit. b ustawy ooś (Dz. U. z 2023 poz. 1094 ze zm.) prognoza oddziaływania na środowisko projektu dokumentu pn.: „Regionalny Plan Transportowy Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030” powinna przedstawiać rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie.

W ramach Prognozy dokonana została analiza wariantu podstawowego, którego planowane działania zostały poddane szczegółowej analizie. W rozdziale nr 6 przeanalizowano również skutki tzw. „wariantu 0” – polegającego na niezrealizowaniu projektu dokumentu pn.: „Regionalny Plan Transportowy Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030” oraz jego potencjalne skutki zarówno dla stanu rozwoju terytorialnego, jak również skutki środowiskowe (podwyższone koszty środowiskowe).

Przeanalizowany został również wariant alternatywny, który polegać będzie na zmniejszeniu maksymalnego zakresu realizacji projektów wskazanych w projekcie dokumentu pn.: „Regionalny Plan Transportowy Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030”. Wariant alternatywny zakłada zmniejszenie ilości realizowanych projektów w wyniku dostępności środków finansowych.

Zaplanowane działania będą oddziaływać lokalnie, nie ma więc potrzeby przeprowadzenia transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Podczas obowiązywania projektu dokumentu pn.: „Regionalny Plan Transportowy Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030” prowadzony będzie przez Zamawiającego bieżący monitoring zaawansowania realizacji założeń dokumentu.

Procedura oceny oddziaływania obejmowała etapy przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 1.1. Etapy SOOŚ projektu dokumentu pn. „Regionalny Plan Transportowy Województwa Zachodniopomorskiego”

Etap SOOŚ	Cel
Ustalenie kontekstu i celów, określenie aktualnego stanu, zdecydowanie o zakresie Prognozy.	
Zidentyfikowanie innych ważnych planów lub programów i celów ochrony środowiska	Ocena, w jaki sposób na zawartość RPT mają wpływ ustalenia dokumentów wyższego rzędu, jak istniejące ograniczenia zewnętrzne mogą być uwzględnione oraz pomocne w określaniu celów SOOS
Zebranie informacji bazowych o stanie środowiska	Dostarczenie dowodów dla istniejących problemów środowiskowych, prognozowania oddziaływań na środowisko, zakresu monitoringu, pomoc w określeniu celów SOOS
Zidentyfikowanie problemów środowiskowych	Pomocne przy precyzowaniu oceny i jej pośrednich etapów, uwzględniając dane bazowe, określenie celów SOOS, prognozowaniu oddziaływań, określaniu zakresu monitoringu
Określenie celów SOOS	Dostarczenie instrumentów/środków służących do oszacowania wpływu RPT na środowisko
Określenie i doprecyzowanie alternatyw i oszacowanie oddziaływań	

Etap SOOS	Cel
Porównanie celów SUMP z celami SOOS	Identyfikacja potencjalnych synergii i niespójności pomiędzy celami RPT i celami SOOS
Rozwój strategicznych rozwiązań alternatywnych	Określenie i sprecyzowanie ewentualnych strategicznych alternatyw
Przewidywanie oddziaływań SUMP uwzględniając alternatywy	Określenie znaczących środowiskowych oddziaływań programu i jego alternatyw
Oszacowanie efektów SUMP, uwzględniając ewentualne alternatywy	Walidacja przewidywanych oddziaływań RPT i jego alternatyw, pomoc przy doprecyzowaniu RPT
Środki łagodzące oddziaływania niekorzystne	Zapewnienie, że oddziaływania niekorzystne zostały zidentyfikowane i potencjalne środki łagodzące zostały rozważone (uwzględnione)
Propozycja wskaźników monitorowania oddziaływań środowiskowych wdrożenia SUMP	Wyznaczenie szczegółów, dla których wpływ środowiskowy RPT może zostać oszacowany
Przygotowanie prognozy oddziaływania	
Przygotowanie prognozy oddziaływania	Prezentacja przewidywanych oddziaływań środowiskowych RPT, uwzględniając alternatywy, w formie odpowiedniej dla konsultacji społecznych i decydentów
Konsultacja projektu SUMP i prognozy oddziaływania	
Konsultacje społeczne, konsultacje z odpowiednimi organami projektu SUMP oraz prognozy oddziaływania	Zapewnienie udziału społeczeństwa i organów konsultujących oraz możliwości wyrażenia opinii do wniosków płynących z SOOS
Zestawienie i rozpatrzenie uwag, które wpłynęły w ramach konsultacji społecznych i podjęcie decyzji o ich ujęciu lub odrzuceniu	Zapewnienie, że uwarunkowania środowiskowe jakichkolwiek poważnych zmian w projekcie RPT na tym etapie są określone i wzięte pod uwagę Dostarczenie informacji, w jaki sposób wyniki oceny oddziaływania i konsultacji społecznych zostały wzięte pod uwagę w ostatecznej wersji dokumentu
Monitoring znaczących oddziaływań na środowisko wdrożenia RPT	
Zdefiniowanie celów i metod monitoringu	Aby określić efekt środowiskowy RPT należy określić gdzie prognozowane oddziaływania są takie jak w rzeczywistości, pomoc w identyfikacji oddziaływań niekorzystnych
Reakcja na oddziaływania niekorzystne	Przygotowanie odpowiedniej reakcji tam, gdzie zostały stwierdzone oddziaływania niekorzystne

Źródło: opracowanie własne

2 Zawartość i główne cele Regionalnego Planu Transportowego Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030

2.1 Zawartość dokumentu

Regionalny Plan Transportowy Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030 stanowić będzie narzędzie prowadzenia spójnej i wielopłaszczyznowej polityki transportowej, dostosowanej do nowych wyzwań związanych zarówno z celami polityki europejskiej jak i krajowymi i regionalnymi kierunkami rozwoju.

Regionalny Plan Transportowy Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030 stanowi wizję rozwoju zarówno infrastruktury transportowej regionu do roku 2030 i kierunek prowadzenia polityki transportowej po tym okresie, jak i określa szeroki zakres działań i kierunków skutecznego wdrażania polityki transportowej obejmujący m.in. zagadnienia transportu publicznego, problematykę zrównoważonej mobilności, kwestie zarządzania danymi transportowymi, politykę edukacyjną czy optymalizację procesów skutecznego zarządzania politykami.

Na podstawie przeprowadzonej szczegółowej analizy stanu istniejącego, w której przedstawiono uwarunkowania i parametry systemu transportowego, określono potencjał województwa oraz wskazano braki i sektory konieczne do podjęcia interwencji w celu optymalizacji systemu transportowego. Przedstawione i przeanalizowane dane, zestawiono w analizie SWOT, gdzie uwzględniając charakterystyki i parametry opisujące mocne i słabe strony systemu transportowego oraz szanse i zagrożenia, z uwzględnieniem których powinny być kreowane plany rozwojowe.

Sporządzony RPT WZ składa się z 7 rozdziałów:

- Wprowadzenie,
- Analiza popytu - W ramach niniejszej analizy określono kierunki i sposoby przemieszczania się mieszkańców i użytkowników województwa zachodniopomorskiego,
- Scenariusze rozwoju - W ramach prac nad rozwojem systemu transportowego wypracowano 3 różniące się między sobą scenariusze planistyczne. Przyjęcie trzech scenariuszy pozwoliło na porównanie, które z proponowanych w nich działań, mających wpływ na sferę popytową (pasażerowie transportu zbiorowego i użytkownicy transportu indywidualnego), podażową (układ oraz parametry infrastruktury transportowej) oraz ekonomiczną (wielkość nakładów przeznaczonych na realizację i ponoszonych kosztów utrzymania) w optymalny sposób wpłyną na system transportowy i pozwolą na osiągnięcie największych korzyści społecznych,
- Analiza scenariuszy prognostycznych – w rozdziale tym przedstawione scenariusze planistyczne poddane zostały analizie, na potrzeby której wykorzystane zostało narzędzie wspomagające – makroskopowe modelowanie ruchu. W ramach podejścia do scenariuszy rozwoju dokonano analiz modelowych, tj. zaprognozowano wpływ założonego pakietu inwestycji oraz działań organizacyjnych na mobilność mieszkańców i użytkowników oraz funkcjonowanie poszczególnych systemów transportowych,
- Ocena scenariuszy planistycznych – w rozdziale tym w celu wyboru optymalnego scenariusza rozwoju, dla każdego z zaproponowanych wariantów wykonano ich ocenę w kontekście ekonomicznym, środowiskowym oraz pod kątem bezpieczeństwa.
- Analiza wielokryterialna,

- Wariant realizacyjny. Programowanie.

Nierozłącznym elementem RPT jest „Diagnoza”, w której zebrano dane wejściowe, nakreślono podstawy oraz sytuację zastaną transportu w województwie zachodniopomorskim. Diagnoza składa się następujących rozdziałów:

- Wstęp,
- Uwarunkowania zewnętrzne rozwoju transportu, gdzie oceniono europejskie i krajowe dokumenty i polityki strategiczne ,
- Uwarunkowania wewnętrzne rozwoju transportu, gdzie scharakteryzowano województwo zachodniopomorskie, strategie i plany szczebla regionalnego, strategie i plany niższego szczebla, obszary funkcjonalne i SUMP, uwarunkowania demograficzne, uwarunkowania społecznego – gospodarcze, uwarunkowania środowiskowe,
- Diagnoza systemu transportowego, gdzie dokonano oceny infrastruktury transportowej, oceny mobilności transportowej, oceny jakości obsługi transportowej, oceny jakości zarządzania transportem oraz wykonano analizę SWOT.

2.2 Wizja oraz główne cele RPT

Biorąc pod uwagę diagnozę oraz wykonaną dla województwa analizę SWOT jako cel główny, przyjęto cel wynikający z przyjętej Uchwałą Nr 1256/21 Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 30 sierpnia 2021r. „Polityki Transportowej Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030”, którym jest

Poprawa dostępności transportowej województwa przy jednoczesnej poprawie warunków życia mieszkańców poprzez organicznie negatywnego wpływu transportu na środowisko oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu

Jednocześnie, dla celu głównego określono następujące cele szczegółowe, które w szerszy sposób opisujących zadania i problemy stojące przed władzami regionu. Realizacja założeń celu głównego oraz osiągnięcie założonych celów szczegółowych wpłynie na poprawę jakości życia mieszkańców poprzez działania związane z transportem i mobilnością w województwie.

Tabela 2.1 Zestawienie celów szczegółowych RPTWZ

Cel I	Cel II	Cel III	Cel IV
Zrównoważony transport dostępny dla każdego	Spójna i wydajna infrastruktura	Bezpieczeństwo i zdrowie	Efektywne zarządzanie i cyfryzacja transportu
1. Zwiększenie dostępności transportowej (ofertowej) (wskaźnik: zwiększenie udziału transportu publicznego w przewozie osób) • działania na rzecz likwidacji wykluczenia transportowego m.in. poprzez rozbudowę siatki połączeń transportem zbiorowym, • działania na rzecz kompatybilności i pełnej koordynacji systemów transportowych,	1. Zwiększenie dostępności transportowej (infrastruktura) (wskaźnik: czasowa dostępność do węzłów sieci TEN-T, miast powiatowych) • zwiększenie dostępności czasowej do drogowych, kolejowych morskich i lotniczych węzłów sieci TEN-T oraz do miast powiatowych, • zapewnienie dostępu różnych gałęzi transportu do obszarów wykluczonych (odbudowa	1. Ograniczenie wpływu transportu na środowisko (wskaźnik: emisja CO₂) • ograniczenie poziomu emisyjności systemu transportowego w tym CO₂ i NoX, • działania na rzecz skutecznego wdrażania systemów paliw alternatywnych,	1. Aktywne zarządzanie polityką transportową (wskaźnik: liczba wspólnych projektów i inicjatyw) • stała koordynacja i współpraca samorządów i podmiotów odpowiedzialnych za wdrażanie i realizację polityk transportowych • działania na rzecz strukturalnego zaangażowania jednostek akademickich,

Cel I	Cel II	Cel III	Cel IV
Zrównoważony transport dostępny dla każdego	Spójna i wydajna infrastruktura	Bezpieczeństwo i zdrowie	Efektywne zarządzanie i cyfryzacja transportu
- uwzględnienie ruchu sezonowego i turystycznego w siatce połączeń, - wspieranie rozwoju rozwiązań transportowych alternatywnych dla transportu indywidualnego, - rozwój systemów transportu elastycznego w tym transportu na „życzenie”, - rozwój koncepcji „Mobilność jako usługa” - aktywna i systemowa polityka promująca zrównoważoną mobilność, - Utworzenie jednolitej oferty taryfowej w województwie (wspólny bilet),	- szlaków kolejowych, elektryfikacja linii), - rozwój węzłów intermodalnych i multimodalnych (ze szczególnym uwzględnieniem węzłów rowerowo-kolejowych), - zwiększanie standardu infrastruktury przystankowej i dworcowej, - wspieranie realizacji turystycznych systemów P&R zintegrowanych z systemami OZE (parkingi solarne) - rozwijanie spójnej regionalnej sieci tras rowerowych wraz z wysokiej klasy infrastrukturą, - Wsparcie działań na rzecz idei „Port Lotniczy Szczecin – Goleniów zero emisyjne EkoLotnisko Pomorza Zachodniego”,	- rozwój niskoemisyjnego i zeroemisyjnego taboru, - wykorzystanie pozycji lidera krajowej produkcji OZE w projektach transportowej transformacji energetycznej, - działania na rzecz kompensacji negatywnego wpływu ruchu towarowego, 2. Poprawa bezpieczeństwa systemów transportowych (wskaźnik: liczba ofiar/wypadków) - zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu poprzez modernizację infrastruktury transportowej. - działania na rzecz wyprowadzenia ruchu tranzytowego (obwodnice), - rozwój bezpiecznej infrastruktury rowerowej, - programy promocji bezpiecznego ruchu	- budowa systemu aktywnego monitorowania potrzeb transportowych w tym analizy przewozów towarowych, - współpraca transgraniczna na „nowym poziomie”, 2. Cyfryzacja usług i danych (wskaźnik: liczba samorządów udostępniających dane) - wsparcie dla cyfryzacji danych i wdrażanie wspólnych standardów (działania po stronie samorządów oraz współpraca z operatorami i przewoźnikami), - dostosowane e-usługi wdrażane ze wsparciem Regionalnej Infrastruktury Informacji Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego, - Rozwój aplikacji

3 Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu oraz sposoby w jaki te cele i inne problemy zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu

Zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt. 2 lit. d ustawy oś prognoza musi określać, analizować i oceniać sposób uwzględnienia w projekcie analizowanego dokumentu celów ochrony środowiska ustanowionych na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotnych z punktu widzenia projektu dokumentu.

Cele RPT wpisują się w cele dokumentów strategicznych wyższego szczebla i regionalnych. Odpowiadają na zdiagnozowane problemy transportowe regionu, a ich realizacja wpłynie na jakość życia mieszkańców obszaru, sytuację społeczno – gospodarczą, oraz stan środowiska. Projekt RPT został sporządzony przy uwzględnieniu spójności z zapisami najważniejszych dokumentów branżowych rangi międzynarodowej i krajowej oraz regionalnej. Szczegółową analizę związku z ramowymi dokumentami odnoszącymi się do kształtowania polityk środowiskowych przedstawiono poniżej.

3.1 Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym i wspólnotowym

- **Europejski Zielony Ład** - stanowi fundamentalną obecnie strategię 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 i w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych. Zielony Ład zawiera między innymi:
 - bardziej ambitne cele klimatyczne UE na lata 2030 (50-55% redukcji GHG w stosunku do 1990 r.) i 2050 (neutralność klimatyczna);
 - dostarczenie czystej, dostępnej cenowo energii;
 - zmobilizowanie sektora przemysłu do czystej i o obiegu zamkniętym gospodarki;
 - budowanie i remontowanie w sposób oszczędzający energię i zasoby;
 - zerowy poziom emisji zanieczyszczeń;
 - ochronę i odbudowę ekosystemów i różnorodności biologicznej;
 - przyspieszenie przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Europa na miarę ery cyfrowej (Europejska strategia w zakresie danych)** - Unijna strategia cyfrowa ma służyć temu, by transformacja cyfrowa przyniosła korzyści Europejczykom i przedsiębiorstwom, a jednocześnie ma pomóc w osiągnięciu do 2050 r. celu neutralności klimatycznej Europy. Komisja Europejska jest zdecydowana uczynić następne lata cyfrową dekadą Europy. Europa musi wzmocnić swoją suwerenność cyfrową i ustanowić standardy, zamiast podążać za innymi, kładąc wyraźny nacisk na dane, technologie i infrastrukturę. Komisja będzie wspierać rozwój wspólnych europejskich przestrzeni danych w strategicznych

sektorach gospodarki i dziedzinach interesu publicznego. Są to sektory lub dziedziny, w których wykorzystanie danych będzie miało wpływ systemowy na cały ekosystem, ale również na obywateli. W oparciu o bieżące doświadczenia środowiska naukowego z europejską chmurą dla otwartej nauki Komisja będzie również wspierać utworzenie wspólnych europejskich przestrzeni danych, w tym m.in.:

- **wspólna europejska przestrzeń danych dotyczących Zielonego Ładu** umożliwiającą wykorzystanie istotnego potencjału, który tkwi w danych, w celu wspierania priorytetowych działań na rzecz Zielonego Ładu prowadzonych w takich obszarach jak zmiana klimatu, zerowy poziom emisji zanieczyszczeń;
- **wspólna europejska przestrzeń danych dotyczących mobilności** mająca dać Europie miejsce w czołówce pod względem rozwoju inteligentnego systemu transportowego, w tym podłączonych do sieci samochodów, a także innych rodzajów transportu. Ta przestrzeń danych ułatwi dostęp, łączenie i udostępnianie danych z istniejących i przyszłych baz danych dotyczących transportu i mobilności;

Transport i mobilność znajdują się w centrum debaty na temat wymiany danych i stanowią dziedzinę, w której UE dysponuje wieloma atutami. Dotyczy to nie tylko sektora motoryzacyjnego, w ramach którego funkcjonowanie samochodów podłączonych do internetu jest w dużej mierze uzależnione od danych, ale również innych rodzajów transportu. Cyfryzacja i dane we wszystkich rodzajach transportu oraz w logistyce będą stanowić zasadniczy element dalszych prac nad „europejskim systemem transportu”, a w szczególności przyszłej „strategii na rzecz inteligentnego i zrównoważonego transportu”. Obejmie ona działania we wszystkich sektorach transportu, jak również działania dotyczące logistyki opartej na wymianie danych między różnymi rodzajami transportu oraz ekosystemów pasażerskich.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności 2020** - W kontekście wdrażania strategii „Europejskiego Zielonego Ładu” KE w dniu 9 grudnia 2020 r. przedstawiła „Strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności”, która wraz z zestawem 82 inicjatyw stanowi podstawę transformacji ekologicznej i cyfrowej oraz ma zwiększyć odporność systemu transportowego na potencjalne przyszłe kryzysy. W strategii określono szereg tzw. „kamieni milowych” których osiągnięcie planuje się kolejno w okresach do 2030 r, do 2035 r. i do 2050 r. Strategia może odegrać kluczową rolę w zakresie realizacji podejścia UE do przemiany sektora transportowego a założony szeroki pakiet działań planowanych na lata 2021-2022, w tym dotyczących regulacji opłat, planowanej rewizji sieci TEN-T czy nowych wymagań środowiskowych będzie wymagał **aktywnej nowelizacji regionalnych planów transportowych** w kolejnych latach. Według nowej wizji transport na obszarze UE ma być **zrównoważony, inteligentny i odporny**, a w ramach jej urzeczywistnienia, w ramach strategii określono **dziesięć** kluczowych obszarów działania.

W zakresie transportu **zrównoważonego** działania kluczowe to m.in.:

- **upowszechnienie bezemisyjnych pojazdów, statków i samolotów, odnawialnych źródeł energii, paliw niskoemisyjnych i powiązanej infrastruktury** – np. poprzez nowe publiczne punkty ładowania,

- **tworzenie zeroemisyjnych lotnisk i portów** – np. poprzez nowe inicjatywy promujące zrównoważone paliwa lotnicze,
- **działania na rzecz zdrowszego i bardziej zrównoważonego transportu międzymiastowego i miejskiego** – np. poprzez podwojenie ekspresowych przejazdów kolejowych i rozwój infrastruktury rowerowej,
- **wspieranie ekologicznego transportu towarowego** – np. poprzez podwojenie kolejowego ruchu towarowego,
- **ustalanie opłat za emisję gazów cieplarnianych i zapewnianie lepszych zachęt dla użytkowników** – np. poprzez zastosowanie nowych działań na rzecz uczciwego i efektywnego systemu opłat w transporcie.

W zakresie transportu **inteligentnego** zakłada się, że cyfryzacja i innowacje technologiczne będą w przyszłości wyraźnie kształtować sposoby przemieszczania się pasażerów i towarów przy zapewnieniu odpowiednich warunków. Niezwykle istotnym czynnikiem w tym wypadku jest świadome podejście do zbierania i zarządzania danymi transportowymi. Działania kluczowe obejmują m.in:

- **urzeczywistnienie multimodalnego, opartego na sieci i zautomatyzowanego transportu** – np. poprzez umożliwienie pasażerom zakupu biletów na podróże multimodalne,
- **pobudzanie innowacji oraz wykorzystywania danych i sztucznej inteligencji na rzecz bardziej inteligentnego transportu** – np. poprzez wspieranie dronów i bezałogowych statków powietrznych,

W zakresie transportu **odpornego** należy wskazać, że to właśnie transport jest jednym z sektorów najbardziej dotkniętych pandemią COVID-19 co powoduje, że wiele podmiotów nadal zmagają się z trudnościami finansowymi i operacyjnymi. Stąd działania kluczowe, zaproponowane przez Komisję skupiają się na:

- **wzmocnieniu jednolitego rynku** – np. poprzez intensyfikację prac na rzecz ukończenia sieci TEN-T oraz zwiększenie inwestycji w modernizację wszystkich rodzajów flot,
- **urzeczywistnieniu sprawiedliwego transportu dostępnego dla wszystkich** – np. poprzez zapewnienie dostępności cenowej systemów transportowych oraz zwiększenie atrakcyjności sektora dla pracowników,
- **zwiększeniu bezpieczeństwa i ochronie wszystkich rodzajów transportu, w tym poprzez zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych niemal do zera do 2050 r.**

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Trzeci Pakiet Mobilności „Europa w ruchu” 2018** - W maju 2018 r. KE przedstawiła w pakiecie „Europa w ruchu” nowe podejście do unijnej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego wraz ze średnioterminowym strategicznym planem działania. Choć część celów odnośnie bezpieczeństwa użytkowników systemów transportowych została określona w Strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności 2020, Pakiet określa nieco bardziej

szczegółowo ramy polityki bezpieczeństwa UE na lata 2021-2030 m.in. w odniesieniu do infrastruktury transportowej¹.

W dokumencie potwierdzono długoterminowy cel UE osiągnięcia **prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych** w transporcie drogowym do **2050 r.** oraz dodano, że taki sam cel powinien zostać zrealizowany w odniesieniu do poważnych obrażeń. Zaproponowano również nowe cele przejściowe zakładające **zmniejszenie liczby śmiertelnych wypadków drogowych i poważnych obrażeń o 50% w latach 2020 – 2030.**

Wspólne ramy bezpieczeństwa ruchu drogowego należy wdrażać, stosując podejście oparte na „**bezpiecznym systemie**”, zalecane na skalę ogólnoświatową przez Światową Organizację Zdrowia. Głównym celem ram jest wyeliminowanie przyczyn wypadków w sposób zintegrowany, tworząc system warstw ochrony bezpieczeństwa (jeśli jeden element zawiedzie, inny to zrównoważy).

Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 określiły **osiem kluczowych wskaźników efektywności**: *prędkość, pasy bezpieczeństwa, wyposażenie ochronne, alkohol, rozproszenie uwagi, bezpieczeństwo pojazdów, infrastruktura, opieka po wypadku*. Wskaźniki te wraz ze wskaźnikami dotyczącymi zgonów i poważnych obrażeń mają utworzyć podstawę do monitorowania postępów na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa drogowego w obszarze państw członkowskich.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Cele polityki spójności 2021 – 2027** - Na okres obowiązywania następnego długoterminowego budżetu UE na lata 2021-2027 Komisja zaproponowała unowocześnienie polityki spójności będącej główną polityką inwestycyjną UE. Realizowane jest to poprzez określenie pięciu głównych celów polityki oraz celu dodatkowego:
 - Cel 1 – „Bardziej konkurencyjna i inteligentna Europa dzięki promowaniu innowacyjnej i inteligentnej transformacji gospodarczej”
 - Cel 2 – „Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa”,
 - Cel 3 – „Lepiej połączona Europa”
 - Cel 4 – „Europa o silniejszym wymiarze społecznym”,
 - Cel 5 – „Europa bliżej obywateli”,
 - Cel dodatkowy – „Umożliwienie regionom i obywatelom łagodzenia społecznych, gospodarczych i środowiskowych skutków transformacji w kierunku gospodarki neutralnej dla klimatu”,

Należy wskazać, że pomimo inwestycyjnego charakteru polityka opiera się na dobrze zdiagnozowanych i zinwentaryzowanych deficytach a kierunki inwestycji wskazują się skupione na obszarach problemowych, stąd przywołanie dokumentu o tym charakterze wśród dokumentów mogących mieć wpływ na kształtowanie transportowej polityki regionalnej.

Pierwotnie w *Załączniku D: Wytyczne inwestycyjne dla Polski w zakresie finansowania polityki spójności na lata 2021-2027* do **Sprawozdania krajowego – Polska 2019** wskazano priorytetowe obszary inwestycji dla poszczególnych celów strategicznych polityki spójności,

¹ Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 – Kolejne kroki w kierunku realizacji „wizji zero”

które ostatecznie zostały zawarte w Umowie Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce.

Priorytet inwestycyjne i kierunki wsparcia dotyczące transportu zostały określone głównie w ramach **Celu 3** oraz częściowo w ramach **Celu 2**:

Cel 2 – „Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa”

– Działania określone w ramach tego celu związane są przede wszystkim dekarbonizacją gospodarki, ograniczeniami emisyjności, zwiększeniem wydajności energetycznej oraz ochroną klimatu. W kontekście tych działań w Celu 2 został umieszczony” Obszar: **Transport niskoemisyjny i mobilność miejska**”.

Cel 3 – „Lepiej połączona Europa” - Działania określone w ramach tego celu związane są przede wszystkim z ukierunkowaniem inwestycyjnej polityki gospodarczej na transport (Zalecenia Rady UE z 2019² i 2020³ roku) poprzez: przeniesienie towarowego ruchu drogowego na kolej, zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego względem drogowego w ruchu pasażerskim, przywrócenie transportu publicznego na obszarach wiejskich, przeniesienie na obszarach miejskich ruchu pasażerskiego ze zmotoryzowanego transportu indywidualnego na systemy transportu publicznego i na mobilność zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju oraz postawienie na rozwój infrastruktury cyfrowej. W kontekście wdrażania powyższych działań zaproponowano trzy szczególne obszary tematyczne szczególnie powiązane z transportem.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE.** Rozporządzenie ustanawia wytyczne dotyczące rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej o strukturze dwupoziomowej, która obejmuje sieć kompleksową i sieć bazową (ustanowioną w oparciu o sieć kompleksową). Ponadto, określa ono projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania Wspólnoty, zawiera wymogi, które muszą być spełnione w zakresie zarządzania infrastrukturą transeuropejskiej sieci transportowej oraz formułuje priorytety rozwoju sieci, jak również określa środki wdrażania transeuropejskiej sieci transportowej. RPRT WL jest zgodny z następującymi priorytetami w zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej sformułowanymi w Rozporządzeniu:
 - wdrażanie ERTMS – spełnienie wymogów dotyczących infrastruktury i zwiększanie interoperacyjności,
 - poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniająca dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego** - Głównym celem ww. dyrektywy jest

² Sprawozdanie krajowe – Polska 2019

³ Sprawozdanie krajowe – Polska 2020

rozwiniecie rynku pojazdów samochodowych o niskiej lub zerowej emisji oraz zużyciu energii, co ma sprzyjać rozpowszechnianiu w Unii Europejskiej mobilności niskoemisyjnej. Ustawa z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw wdrożyła przedmiotową dyrektywę, nakładając tym samym nowe obowiązki na zamawiających zobowiązanych do stosowania przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych. Kluczowym obowiązkiem nałożonym na zamawiających publicznych jest konieczność zapewnienia minimalnych poziomów docelowych udziału pojazdów niskoemisyjnych i zeroemisyjnych w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniem publicznym, w okresie do 2025 r. oraz do 2030 r. Ustawodawca w art. 68a ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, wskazał procentowy udział pojazdów nisko- lub zeroemisyjnych w całkowitej liczbie pojazdów, gdzie m.in.: dla pojazdów kat. M1, M2 i N1, czyli dla pojazdów osobowych o dopuszczalnej masie całkowitej do 5 t i pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, wynosi w pierwszym okresie odniesienia do 2025 r. – co najmniej 22% nisko- lub zeroemisyjnych, natomiast w drugim okresie odniesienia do 2030 r. – co najmniej 22% zeroemisyjnych. Istotnym elementem omawianej zmiany jest zakres podmiotowy, który odnosi się do wszystkich zamawiających publicznych. Ustawodawca w swojej regulacji nie ograniczył w żadnym stopniu zakresu podmiotowego, dlatego do stosowania niniejszych przepisów zobligowane są również m.in.: jednostki samorządu terytorialnego, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu** - Dyrektywa skupia się na sektorze inteligentnych systemów transportowych (ITS). Główne obszary priorytetowe w zakresie opracowania i stosowania specyfikacji i norm to:
 - I. Optymalne wykorzystanie danych o drogach, ruchu i podróży,
 - II. Ciągłość usług ITS związanych z zarządzaniem ruchem i przewozami towarowymi,
 - III. Aplikacje ITS związane z bezpieczeństwem i ochroną ruchu drogowego,
 - IV. Powiązanie pojazdu z infrastrukturą transportową

W ramach powyższych obszarów priorytetowych, wyznaczono także działania priorytetowe takie jak:

- zapewnienie dostępnych na terenie całej UE usług w zakresie informacji o podróżach z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu;
- zapewnienie dostępnych na terenie całej UE usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu;
- dane i procedury dotyczące dostarczania – w miarę możliwości – użytkownikom bezpłatnie minimalnego zakresu powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym;
- zharmonizowane zapewnienie interoperacyjnej usługi eCall na terenie całej UE;
- zapewnienie usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych miejscach parkingowych dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych;

- zapewnienie usług w zakresie rezerwacji bezpiecznych i chronionych miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Europejska Strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej** - wyznacza cele w kontekście planów zrównoważonej mobilności miejskiej, do multimodalności i skoordynowanego wykorzystania nisko- lub bezemisyjnego miejsko-regionalnego transportu i logistyki oraz transportu kolejowego, morskiego i rzeczno. W szczególności odchodzenie od transportu drogowego na rzecz innych rodzajów transportu o niższej emisyjności oferowałoby istotne możliwości w dążeniu do niższej emisji. W każdym razie priorytetowo należy traktować rozwiązania w zakresie zmiany transportu w kierunku mobilności niskoemisyjnej, np. poprzez ponowne przemyślenie istniejących ukrytych lub jawnych dotacji dla transportu drogowego.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Biała Księga „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu (Bruksela, 2011).** Dokument przedstawia wizję Komisji dotyczącą przyszłości systemu transportowego UE i określa strategię na najbliższe dziesięciolecie. Zdefiniowany w nim program jest elementem strategii EUROPA 2020 i jej inicjatywy przewodniej dotyczącej efektywnego wykorzystania zasobów. Biała Księga za główne cele do osiągnięcia, stawia integrację i ujednolicenie transportu w Europie, znaczne zmniejszenie emisji dwutlenku węgla poprzez rozwój nowoczesnych technologii produkcji silników oraz zwiększenie aktywizacji bardziej ekologicznych i wydajniejszych środków transportu, czyli kolejowego oraz wodnego. Wizja konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportu ma być realizowana między innymi poprzez efektywną sieć multimodalnego podróżowania i transportu między miastami. W ramach tego działania dokument zwraca uwagę, że by doszło do redukcji emisji, konieczna jest konsolidacja znacznej ilości towarów przewożonych na duże odległości. Towarzyszyć ma temu integracja sieci, gdzie lotniska, porty, stacje kolejowe, metra i autobusowe powinny być w coraz większym stopniu połączone i stać się platformami połączeń multimodalnych. Dodatkowo dokument podkreśla, że zapewnienie zmiany strukturalnej niezbędnej do umożliwienia skutecznego konkurencyjnego transportu kolejowego oraz przejęcia większej proporcji transportu towarów na średnie i dalekie odległości stanowi wyzwanie. Ułatwi to rozwój efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych.

Analizowany SUMP nawiązuje do Białej Księgi poprzez spójność z następującymi celami na rzecz utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu:

- Do 2030 r. 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. kolej lub transport wodny, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50% tego typu transportu. Ułatwi to rozwój efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych. Aby osiągnąć ten cel, musimy rozbudować stosowną infrastrukturę.

- 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.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Zielona Księga Wpływ transportu na środowisko.** Strategia Wspólnoty dla zrównoważonej mobilności - Komisja Europejska zwróciła uwagę m.in. na negatywną rolę transportu w postępującej degradacji środowiska na obszarach zurbanizowanych. Już wtedy dostrzeżono potencjał trakcji elektrycznej w miejskich przewozach pasażerskich i towarowych, wskazując na możliwości obniżenia emisji spalin i hałasu oraz uniezależnienia się od dostaw ropy naftowej. Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu SUMP nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Zrównoważona Europa 2030 - reflection paper** - Nadrzędna strategia UE w zakresie celów zrównoważonego rozwoju kierująca działaniami UE i jej państw członkowskich. Dokument zakłada trzy scenariusze w jaki sposób osiągnąć cele zrównoważonego rozwoju w UE. Te trzy scenariusze ilustrują różne koncepcje oraz mają za zadanie skłonić do debaty i refleksji. Ostateczny rezultat będzie prawdopodobnie stanowił kombinację elementów wszystkich scenariuszy. Trzy scenariusze:
 - Nadrzędna strategia UE w zakresie celów zrównoważonego rozwoju, aby kierować działaniami UE i jej państw członkowskich.
 - Kontynuacja włączania przez Komisję celów zrównoważonego rozwoju do wszystkich istotnych polityk UE, bez egzekwowania działań od państw członkowskich.
 - Większy nacisk na działania zewnętrzne przy jednoczesnej konsolidacji obecnych ambicji w zakresie zrównoważonego rozwoju na szczeblu UE.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- Rezolucja „Przekształcamy nasz świat: Agenda na rzecz Zrównoważonego Rozwoju 2030” - Agenda 2030 to rezolucja przyjęta jednogłośnie przez 193 państw członkowskich Organizacji Narodów Zjednoczonych w 2015 roku. Jest to strategia rozwoju świata definiująca model zrównoważonego rozwoju na poziomie globalnym, której głównym celem jest wyeliminowanie ubóstwa, przy równoczesnej realizacji szeregu celów gospodarczych, społecznych i środowiskowych. Dla jakości środowiska życia człowieka, w tym przestrzeni publicznych w ich miejscach zamieszkania, istotny jest cel 11: zrównoważone miasta i społeczności (uczynić miasta i osiedla ludzkie bezpiecznymi, stabilnymi, zrównoważonymi oraz sprzyjającymi włączeniu społecznemu). Agenda określa 17 celów zrównoważonego rozwoju oraz związanych z nimi 169 zadań, które mają zostać osiągnięte przez świat do 2030 roku.
 - Cel 1: Wyeliminować ubóstwo we wszystkich jego formach na całym świecie,
 - Cel 2: Wyeliminować głód, osiągnąć bezpieczeństwo żywnościowe i lepsze odżywianie oraz promować zrównoważone rolnictwo,

- Cel 3: Zapewnić wszystkim ludziom w każdym wieku zdrowe życie oraz promować dobrobyt,
- Cel 4: Zapewnić wszystkim edukację wysokiej jakości oraz promować uczenie się przez całe życie,
- Cel 5: Osiągnąć równość płci oraz wzmocnić pozycję kobiet i dziewcząt,
- Cel 6: Zapewnić wszystkim ludziom dostęp do wody i warunków sanitarnych poprzez zrównoważoną gospodarkę zasobami wodnymi,
- Cel 7: Zapewnić wszystkim dostęp do źródeł stabilnej, zrównoważonej i nowoczesnej energii po przystępnej cenie,
- Cel 8: Promować stabilny, zrównoważony i inkluzywny wzrost gospodarczy, pełne i produktywnie zatrudnienie oraz godną pracę dla wszystkich ludzi,
- Cel 9: Budować stabilną infrastrukturę, promować zrównoważone uprzemysłowienie oraz wspierać innowacyjność,
- Cel 10: Zmniejszyć nierówności w krajach i między krajami,
- Cel 11: Uczynić miasta i osiedla ludzkie bezpiecznymi, stabilnymi, zrównoważonymi oraz sprzyjającymi włączeniu społecznemu,
- Cel 12: Zapewnić wzorce zrównoważonej konsumpcji i produkcji,
- Cel 13: Podjąć pilne działania w celu przeciwdziałania zmianom klimatu i ich skutkom,
- Cel 14: Chronić oceany, morza i zasoby morskie oraz wykorzystywać je w sposób zrównoważony,
- Cel 15: Chronić, przywrócić oraz promować zrównoważone użytkowanie ekosystemów lądowych, zrównoważone gospodarowanie lasami, zwalczать pustoszczenie, powstrzymać i odwracać proces degradacji gleby oraz powstrzymać utratę różnorodności biologicznej,
- Cel 16: Promować pokojowe i inkluzywne społeczeństwa, zapewnić wszystkim ludziom dostęp do wymiaru sprawiedliwości oraz budować na wszystkich szczeblach skuteczne i odpowiedzialne instytucje, sprzyjające włączeniu społecznemu,
- Cel 17: Wzmocnić środki wdrażania i ożywić globalne partnerstwo na rzecz zrównoważonego rozwoju.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

3.2 Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu krajowym

- **Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku** - Najważniejszym dokumentem określającym kierunki rozwoju transportu w Polsce jest **Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030 (SRT2030)**. Zgodnie z ustawą z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju SRT2030 jest dokumentem planistycznym, który stanowi integralny element spójnego systemu zarządzania krajowymi dokumentami strategicznymi. Jednocześnie SRT2030 zachowuje spójność i komplementarność z celami i priorytetowymi działaniami wskazanymi w pozostałych ośmiu zintegrowanych strategiach rozwoju kraju. Na potrzeby realizacji SRT2030 zostanie wdrożone szersze zastosowanie podejścia modelowo-analitycznego skutkujące m.in. opracowaniem wielogałęziowego krajowego modelu ruchu.

Głównym celem krajowej polityki transportowej jest zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Realizacja celów opierać się będzie o sześć kierunków interwencji dla każdej gałęzi transportu:

KI 1 - budowa zintegrowanej, powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;

KI 2 - poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;

KI 3 - zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności;

KI 4 - poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;

KI 5 - ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko;

KI 6 - poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

W odniesieniu do priorytetów inwestycyjnych szczególna uwaga skupia się na **nadrobieniu zaległości infrastrukturalnych** w zakresie zwiększenia dostępności transportowej w Polsce (drogi, koleje, lotniska, śródlądowe drogi wodne, porty morskie i śródlądowe) i na zorganizowaniu podstawowej infrastruktury zintegrowanego systemu transportowego.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030** - Dokument jest dokumentem planistycznym, który wyznacza najważniejsze kierunki rozwoju transportu w Polsce do 2030 roku i stanowi kluczowy dokument związany ze zbliżającą się perspektywą finansową Unii Europejskiej na lata 2021–2027. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku zastąpiła Strategię Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku). W ramach kierunku interwencji 1 – Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce, wyróżnia cel – Transport lądowy jako element zintegrowanego systemu transportowego.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030 (KPEiK)** został opracowany w celu spełnienia wymogów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE dotyczących określenia przez państwa członkowskie celów klimatyczno-energetycznych do roku 2030. Dokument został sporządzony w oparciu o krajowe strategie rozwoju zatwierdzone na poziomie rządowym (m.in. *Strategia zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 roku*, *Polityka ekologiczna Państwa 2030*, *Strategia zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa 2030*) oraz uwzględniając projekt *Polityki energetycznej Polski do 2040 r.* Plan opracował dwa typy scenariuszy rozwojowych; scenariusz odniesienia (ODN - określający prognozy rozwoju przy istniejących na koniec 2017 roku działaniach i politykach bez wdrożenia KPEiK) oraz scenariusz Polityki Energetyczno-Klimatycznej (PEK – pokazujący jaki efekt mogą przynieść działania zawarte w KPEiK w perspektywie roku 2030).

KPEiK określił szereg krajowych celów założonych do realizacji do roku 2030:

- **-7% redukcji emisji gazów cieplarnianych** w sektorach nieobjętych systemem ETS w porównaniu do poziomu w roku 2005,
- 21-23% udziału OZE w finalnym zużyciu energii brutto (cel 23% będzie możliwy do osiągnięcia w sytuacji przyznania Polsce dodatkowych środków unijnych, w tym przeznaczonych na sprawiedliwą transformację), uwzględniając **14% udziału OZE w transporcie** oraz roczny wzrost udziału OZE w ciepłownictwie i chłodnictwie o 1,1 pkt. proc. średniorocznie.
- wzrost efektywności energetycznej o 23% w porównaniu z prognozami PRIMES2007
- redukcję do 56-60% udziału węgla w produkcji energii elektrycznej

W kontekście polityki transportowej należy zwrócić szczególnie uwagę na cel związany z 7% redukcją emisji gazów cieplarnianych, gdyż w zakres sektorów nie objętych systemem ETS (systemem handlu uprawnieniami do emisji) wchodzi również transport oraz na 14% udział OZE w transporcie do końca roku 2030.

Wśród celów krajowych w wymiarze „Obniżenie emisyjności” KPEiK określił również działania związane

z ograniczeniem negatywnego wpływu na środowisko, w postaci:

- celu pośredniego – do 2025 r. **redukcja o 15%** średniego poziomu emisji CO₂ parku nowych samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych w odniesieniu do roku 2021,
- celu głównego – do 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.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Polska Strategia Wodorowa do roku 2030** z perspektywą do 2040 r. określa cele i działania na rzecz budowy niskoemisyjnej gospodarki wodorowej, odnoszące się do trzech sektorów wykorzystania wodoru – **energetyki, transportu i przemysłu**, a także do jego produkcji, dystrybucji oraz koniecznych zmian prawnych i finansowania. Wizją i nadrzędnym celem Strategii jest stworzenie polskiej gałęzi gospodarki wodorowej m.in. poprzez rozwój rodzimych patentów i technologii wodorowych oraz ich wykorzystanie na rzecz osiągnięcia neutralności

klimatycznej. By zrealizować wizję przedstawioną w Strategii wskazano sześć koniecznych do osiągnięcia celów:

- Cel 1 - wdrożenie technologii wodorowych w energetyce;
- **Cel 2 – wykorzystanie wodoru jako paliwa alternatywnego w transporcie;**
- Cel 3 - wsparcie dekarbonizacji przemysłu;
- Cel 4 - produkcja wodoru w nowych instalacjach;
- Cel 5 - sprawny i bezpieczny przesył wodoru;
- Cel 6 - stworzenie stabilnego otoczenia regulacyjnego;

Według założeń Strategii wykorzystanie pojazdów wodorowych w transporcie, obok pojazdów elektrycznych, przyczyni się do osiągnięcia celów w zakresie niskoemisyjnego transportu. Wodór ma potencjał do zastępowania paliw konwencjonalnych szczególnie w transporcie miejskim (autobusy), transporcie drogowym (transport ciężki i długodystansowy), transporcie kolejowym oraz transporcie morskim, a w dalszej perspektywie również w lotnictwie.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Krajowy Program Ograniczania Zanieczyszczenia Powietrza (KPOZP)** został przyjęty w 2019 roku jako odpowiedź na Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2284 z dnia 14 grudnia 2016 r. (tzw. dyrektywa NEC) i określającą nowe limity emisji stanowiące krajowe zobowiązania w zakresie redukcji emisji dla poszczególnych państw członkowskich w odniesieniu do następujących zanieczyszczeń: dwutlenku siarki (**SO₂**), tlenków azotu (**NO_x**), niemetanowych lotnych związków organicznych (**NMLZO**), amoniaku (**NH₃**) oraz pyłu (**PM_{2.5}**).

Z przeprowadzonej analizy wynika, że **za większość emisji tlenków azotu odpowiada obecnie transport drogowy** co przy dynamicznie rosnącym jego udziale w strukturze przewozów stanowi wyraźne zagrożenie dla osiągnięcia zakładanych celów redukcji emisji zanieczyszczeń to roku 2030. Za ten stan rzeczy odpowiadają w znacznej mierze **silniki z napędem diesla** odpowiedzialne za wysoką emisję NO_x w procesie spalania.

W celu przeciwdziałania tej tendencji KPOZP wskazuje na wspierane działania i środki wykorzystywane w celu redukcji emisji z sektora transportu, w szczególności:

- poprawę efektywności energetycznej i emisyjności pojazdów;
- zarządzanie i optymalizację popytu na przewozy;
- upowszechnianie nowych form mobilności społeczeństwa;
- kształtowanie świadomych środowiskowo zachowań kierowców i użytkowników usług transportowych;

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Strategiczny Plan Adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2022 z perspektywą do roku 2030** - W kontekście polityk krajowych dotyczących strategicznego podejścia do adaptacji klimatycznej należy wskazać przyjęty w roku 2013 „Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku

2020 z perspektywą do roku 2030 (SPA 2020)”. Plan określa cele i kierunki wielosektorowych działań adaptacyjnych które należy podjąć do roku 2020 (z perspektywą 2030) w celu skutecznego przystosowania się do wyzwań klimatycznych. Strategiczny Plan Adaptacji jest elementem szerszego projektu badawczego o nazwie **KLIMADA**, który obejmuje okres do 2070 roku.

W obszarze transportu Plan diagnozuje główne typy zagrożeń klimatycznych dla poszczególnych typów infrastruktury:

- **transport drogowy** – podatność na silne wiatry (tarasowanie dróg), gwałtowne opady deszczu i śniegu, wysokie temperatury (długotrwałe upały), mgły zmniejszające bezpieczeństwo, wahania temperatury w okolicach punkt 0⁰ C (degradacja stanu nawierzchni),
- **transport kolejowy** – podatność na silne wiatry, gwałtowne opady deszczu (podtopienia i osuwiska), wysokie temperatury powodujące deformację torów oraz pożary zaplecza kolejowego,
- **transport lotniczy** – nieprzewidywalne zmiany warunków pogodowych, silne wiatry i oblodzenie, wzrastające zamglenie (ograniczenia dla portów regionalnych nieposiadających odpowiednich systemów nawigacyjnych),
- **transport śródlądowy wodny** – destabilizacja stanów wodnych (powodzie i susze) uniemożliwiająca żeglugę,
- **transport morski** – wzrastający poziom wód morskich może uniemożliwić dostęp do obecnej infrastruktury portowej,

Strategiczny Plan Adaptacji określił też dwa kierunki działań w zakresie celu jakim jest rozwój transportu w warunkach zmiany klimatu:

działanie 3.1 – wypracowywanie standardów konstrukcyjnych uwzględniających zmiany klimatu

działanie 3.2 – zarządzanie szlakami komunikacyjnymi w warunkach zmian klimatu

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Plan adaptacji infrastruktury kolejowej do zmian klimatu** - Dokument przedstawia prognozowany wpływ zmian klimatu na infrastrukturę kolejową w długim horyzoncie czasowym oraz spodziewanych konsekwencji tych zmian – przedstawionych w odniesieniu do wrażliwości, ekspozycji i podatności infrastruktury kolejowej, a także identyfikowania kierunków działań adaptacyjnych do prognozowanych zmian warunków klimatycznych w tym lepszego przygotowanie do ekstremalnych zjawisk pogodowych oraz redukcję kosztów z tym związanych. Dokument opiera się na przeanalizowanych scenariuszach klimatycznych oraz najbardziej wrażliwych obszarach infrastruktury kolejowej na zidentyfikowane czynniki pogodowe, których działanie może się nasilać wraz z prognozowanymi zmianami klimatu. **Klimat Polski wykazuje systematyczną tendencję co do rosnącej temperatury powietrza na terenie całego kraju. Zmienił się także charakter opadów, które są gwałtowne i krótkotrwałe – coraz częściej powodują powodzie i podtopienia.** Określony został wpływ klimatu na infrastrukturę kolejową a także oddziaływanie transportu kolejowego na zmiany

klimatu. Analiza przewidywanych zmian klimatu dowodzi, że mogą one negatywnie wpływać na transport kolejowy.

Rekomendowane opcje adaptacyjne pozwolą na osiągnięcie korzyści wynikających z zastosowanych działań. Przewiduje się, że ryzyka klimatyczne zostaną zredukowane do akceptowalnego poziomu poprzez wdrożenie proponowanych działań. Przy wyborze rekomendowanego zestawu działań adaptacyjnych kierowano się także możliwościami wykonalności oraz ograniczeniami w aspektach technicznych, ekonomicznych czy organizacyjnych.

W wyniku przeprowadzonych analiz dla adaptacji infrastruktury kolejowej do zmian klimatu rekomenduje się następujące działania:

- Rozbudowa systemu SEPE (System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej).
- Rozwój efektywnego zarządzania energią - eco-driving, eco-parking (ogrzewanie pociągów podczas postoju), ograniczenie emisji poprzez gromadzenie energii oddanej w powerbankach.
- Aktualizacja Planu Adaptacji infrastruktury kolejowej do zmian klimatu co 5 lat
- Przeprowadzenie rozpoznania drzew w odległości 25 metrów wzdłuż przebiegających szlaków kolejowych i wytypowanie obszarów porośniętych drzewami bezpośrednio zagrażających infrastrukturze kolejowej.
- Zwiększenie stosowania EOR (elektrycznego ogrzewania rozjazdów) oraz SMUE (System Monitorowania Urządzeń Elektroenergetycznych) na podstawie wcześniejszej inwentaryzacji potrzeb.
- Systematyczne usuwanie drzew bezpośrednio zagrażających infrastrukturze kolejowej.
- Projekt badawczy - podniesienie efektywności energetycznej urządzeń EOR.
- Ograniczenie niskiej emisji poprzez dalszą wymianę i modernizację urządzeń grzewczych w budynkach.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023** - Podobnie jak poprzednie programy, niniejszy dokument określa cele i priorytety zarówno inwestycyjne, jak i w zakresie utrzymania we właściwym stanie technicznym sieci dróg już istniejącej oraz w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wskazuje również poziom i źródła niezbędnego finansowania oraz listę zadań inwestycyjnych kierowanych do realizacji. Jego kontynuacją na lata następne jest Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych 2030.

W ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 zrealizowano m.in. fragment drogi ekspresowej **S6 na odcinku Szczecin – Kołobrzeg – Koszalin** (ponad 130 km) oraz drogi ekspresowej **S3 w kierunku Świnoujścia** o długości ponad 20 km.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych 2030** - Niniejszy dokument określa cele polityki transportowej w zakresie budowy drogowej sieci TEN-T na terenie Rzeczypospolitej Polskiej oraz połączeń drogowych komplementarnych wobec niej, których zarządcą zgodnie z definicją ujętą w art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. Dokument jest równocześnie kontynuacją wcześniejszych dokumentów, w tym *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)*.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Program Budowy 100 Obwodnic** - Rada Ministrów przyjęła 13 kwietnia 2021 r. uchwałę w sprawie ustanowienia *Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030*. W ramach programu obwodnicowego w całej Polsce powstanie 100 zadań o łącznej długości ok. 820 km. Na realizację Programu rząd przeznaczy 28 mld zł.

Poprawa bezpieczeństwa na drogach, wyprowadzenie ruchu z zatłoczonych miast, czystsze powietrze, mniejszy hałas i poprawa przepustowości sieci drogowej – to główne założenia opracowanego w Ministerstwie Infrastruktury Programu. Jego realizacja przyczyni się również do powstania nowych miejsc pracy oraz rozwoju firm wykonujących inwestycje drogowe.

W ramach Programu powstaną trasy o najwyższych parametrach technicznych, dostosowane do przenoszenia obciążenia 11,5 t/oś. Inwestycjom tym będą towarzyszyły urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym oświetlenie spełniające wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030** - Większość dróg w Polsce nie jest dostosowana do ruchu pojazdów o nacisku pojedynczej osi do 11,5 t. Wzmocnienie ich nawierzchni jest konieczne, aby jak najwięcej dróg uchronić przed zniszczeniem. Główne założenia Programu to:

- utrzymanie strukturalne – podjęcie działań mających na celu dostosowanie istniejących dróg krajowych do utrzymania obciążeń 11,5 t/oś, m.in. wzmocnienie struktury nawierzchni, poszerzenie jezdni, poprawa geometrii drogi, przebudowa skrzyżowań;
- utrzymanie bieżące – rutynowe prace remontowe, naprawcze, konserwacyjne, porządkowe;
- wprowadzenie nowych rozwiązań – zastosowanie m.in. zielonych filtrów antysmogowych, odnawialnych źródeł energii, czy też infrastruktury mającej na celu zapobieganie skutkom suszy.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej na lata 2021 – 2024** - jest pierwszym samodzielnym programem wieloletnim z obszaru infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego na tak dużą skalę. Jego głównym celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Podejmowane w ramach Programu działania będą ukierunkowane na zwiększenie ochrony uczestników ruchu oraz stworzenie bezpiecznej infrastruktury drogowej – a w efekcie zmniejszenie liczby wypadków i ich ofiar. Na ten cel z Krajowego Funduszu Drogowego zostanie przeznaczonych 2,5 mld zł. Program jest dokumentem określającym cele i priorytety inwestycyjne, wskazuje poziom i źródła finansowania oraz określa zakres rzeczowy zadań przewidywanych do realizacji.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku (KPK)** jest programem wieloletnim, obejmującym inwestycje na liniach kolejowych, które dofinansowane są przez ministra właściwego do spraw transportu. Krajowy Program Kolejowy obowiązuje do roku 2023, czyli do momentu, w którym kończy się możliwość dofinansowania projektów w ramach perspektywy finansowej Unii Europejskiej na lata 2014-2020.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju (SOR)⁴** jest dokumentem, który przedstawia wyzwania, jakie stoją przed polską gospodarką (tzw. pułapki rozwojowe), a także zarysowuje przykładowe instrumenty gospodarcze, finansowe i instytucjonalne. Jest strategicznym instrumentem zarządzania polityką rozwoju realizowaną przez instytucje państwa. W SOR odniesienia do transportu i mobilności pojawiają się we wszystkich definiowanych celach strategicznych (w tym m.in. **zwiększenie dostępności transportowej, działania na rzecz poprawy wahadłowej mobilności przestrzennej oraz pozwalające na większą mobilność wewnątrzkrajową**). W dokumencie przyznaje się, że na terenie Polski występuje niski poziom rozwoju infrastruktury transportowej na obszarach wiejskich, który jest poważną barierą w rozwoju przedsiębiorczości oraz mobilności na rynku pracy. Pełna integracja z jednolitym rynkiem europejskim jest nadal utrudniona, ze względu na niezakończone inwestycje drogowe i kolejowe na sieci TEN-T, w szczególności z krajami bałtyckimi i południem Europy oraz znikomą integrację żeglugi śródlądowej z pozostałymi gałęziami transportu.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Polityka Transportowa Państwa Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025⁵** wyznacza ramy polityki transportowej na poziomie krajowym jak również cele rozwojowe i sposoby ich osiągania, zarówno w układzie zintegrowanym, jak i dla poszczególnych gałęzi transportu w skali: międzynarodowej, krajowej, regionalnej i lokalnej. Cel podstawowy polityki transportowej określono jako zdecydowaną poprawę jakości systemu transportowego i jego

⁴ Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do 2020 (z perspektywą do 2030 r.) <https://www.gov.pl/documents/33377/436740/SOR.pdf>

⁵ Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 24 stycznia 2005 r.

rozbudowę zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju dla poprawy warunków życia mieszkańców i o rozwoju gospodarczym kraju i regionów. Cele szczegółowe obejmują:

- Cel 1: Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki,
- Cel 2: Wspieranie konkurencyjności gospodarki polskiej jako kluczowy instrument rozwoju gospodarczego,
- Cel 3: Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego,
- Cel 4: Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym,
- Cel 5: Poprawa bezpieczeństwa prowadząca do radykalnej redukcji liczby wypadków i ograniczenia ich skutków (zabici, ranni) oraz – w rozumieniu społecznym – do poprawy bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu i ochrony ładunków,
- Cel 6: Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia.

Kierunki rozwoju transportu są omówione w podziale na gałęzie transportu, bezpieczeństwo w transporcie, transport w miastach postęp techniczny oraz zaawansowane systemy organizacji i zarządzania w transporcie. W przypadku transportu w miastach znajduje się zachętę „do rozwijania systemów zarządzania ruchem zapewniających priorytet w ruchu środkom transportu publicznego”.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Polityka Ekologiczna Państwa 2030 (PEP2030)**⁶ stanowi strategię wiążącą dziewięć strategii stanowiących fundament zarządzania rozwojem kraju. Jest jedną z podstaw prowadzenia polityki ochrony środowiska w Polsce. Stanowi doprecyzowanie i operacjonalizację zapisów SOR. Cel główny PEP2030 to „Rozwój potencjału środowiska na rzecz obywateli i przedsiębiorców”, który został przeniesiony wprost z SOR. Cele szczegółowe PEP2030 dotyczą zdrowia, gospodarki i klimatu.

W zakresie problematyki związanej z transportem i mobilnością odwołuje się do postanowień i rozwiązań proponowanych w STR2030. Podkreśla znaczenie działań:

- **ograniczających emisję pochodzącą z transportu**, szczególnie na terenach zurbanizowanych (UE – normy emisji, w Polsce – elektryczne środki transportu), wsparcie rozwoju transportu niskoemisyjnego i zeroemisyjnego,
- **Inteligentne mechanizmy planowania i zarządzania**, które mogą wpływać na zachowania dotyczące mobilności, popychając je w kierunku bardziej zrównoważonych form transportu i zmniejszenia zapotrzebowania na transport,
- **poprawy efektywności energetycznej transportu** poprzez wdrażanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych czy kształtowanie nowych wzorców mobilności, rozwój transportu zbiorowego,

⁶ Polityka Ekologiczna Państwa 2030, Ministerstwo Środowiska, Warszawa, 2019, https://bip.mos.gov.pl/fileadmin/user_upload/bip/strategie_plany_programy/Polityka_Ekologiczna_Panstwa/Polityka_Ekologiczna_Panstwa_2030.pdf

- **Koncepcja Smart City**, ekologizacja miast czy tworzenie tzw. miast adaptatywnych tzn. otwartych na różne efektywne modele rozwiązywania problemów i świadczenia usług publicznych tak, aby zapewnić jak najwyższą jakość życia mieszkańców jak najniższym kosztem, stwarzając nowe możliwości dla ekoinnowacyjnych procesów, produktów i usług czy innowacji inspirowanych przez naturę.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Krajowa Polityka Miejska 2030** - Krajowa Polityka Miejska przyczynia się do zwiększenia efektywności działań wszystkich podmiotów oraz proponuje rozwiązania służące zapewnieniu kompleksowości ich działań. Strategicznym celem polityki miejskiej jest wzmocnienie zdolności miast i obszarów zurbanizowanych do zrównoważonego rozwoju i tworzenia miejsc pracy oraz poprawa jakości życia mieszkańców. Cele szczegółowe dokumentu:
 - stworzenie warunków dla skutecznego, efektywnego i partnerskiego zarządzania rozwojem na obszarach miejskich, w tym w szczególności na obszarach metropolitalnych,
 - wspieranie zrównoważonego rozwoju ośrodków miejskich, w tym przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom niekontrolowanej suburbanizacji,
 - odbudowa zdolności do rozwoju poprzez rewitalizację zdegradowanych społecznie, ekonomicznie i fizycznie obszarów miejskich,
 - poprawa konkurencyjności i zdolności głównych ośrodków miejskich do kreowania rozwoju, wzrostu i zatrudnienia,
 - wspomaganie rozwoju subregionalnych i lokalnych ośrodków miejskich, przede wszystkim na obszarach problemowych polityki regionalnej (w tym na niektórych obszarach wiejskich) poprzez wzmacnianie ich funkcji oraz przeciwdziałanie ich upadkowi ekonomicznemu.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności⁷**, to dokument strategiczny wyznaczający główne trendy, wyzwania i scenariusze ekspansji społecznej kraju, którego głównym celem jest wzrost poziomu życia mierzony m.in. tempem przyrostu PKB.

W celach strategicznych i kierunkach interwencji w obszarze równoważenia potencjałów rozwojowych regionów znajduje się **Cel 9 – Zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego**. Przewidziano w nim 4 kierunki interwencji:

⁷ Uchwała Nr 16 Rady Ministrów z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności, M.P. 2013 poz. 121
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WMP20130000121>

- sprawna modernizacja, rozbudowa i budowa zintegrowanego systemu transportowego,
- zmiana sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,
- poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego,
- udrożnienie obszarów miejskich i metropolitalnych,

Rozwój i utrzymanie infrastruktury transportowej wysokiej jakości jest wskazywane jako konieczność i zasadność wszelkich działań na rzecz zwiększenia konkurencyjności miast i regionów, w tym obszarów wiejskich, wyrównywania szans rozwojowych poprzez rozwijanie potencjałów endogenicznych obszarów i na stymulowaniu wzrostu. Polityka regionalna, w której spójność jest rozumiana w kategoriach funkcjonalnych i terytorialnych, służyć powinna poprawie jakości życia w różnych regionach Polski. Wspieranie potencjału rozwojowego oraz powiązań funkcjonalnych (rozumianych szeroko jako nie tylko połączenia komunikacyjne, ale także np. sieci współpracy naukowej czy też klastry przemysłowe) pozwoli także na podniesienie międzynarodowej konkurencyjności Polski, a więc stworzy potencjał do absorpcji prorozwojowych impulsów przychodzących z zewnątrz.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Krajowy Plan Transportowy⁸** (KPT) uwzględnia Szczecin jako jeden z głównych ośrodków (węzłów komunikacyjnych) obsługiwanych przez przewozy kolejowe. Wskazuje, na pożądane kierunki skomunikowania z innymi miastami w Polsce (brakujące połączenie do Gorzowa Wielkopolskiego) jak i na relacje międzynarodowe (połączenie z Berlinem). Ponadto, docelowa średnia prędkość handlowa dla pociągów międzywojewódzkich w relacji ze stacją Warszawa Centralna powinna wynosić co najmniej 90 km/h. Z kolei, dla pociągów międzynarodowych (relacja stacja początkowa – stacja graniczna), wartość ta powinna wynosić co najmniej 83 km/h. KPT proponuje także linie komunikacyjne w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym. Dla województwa zachodniopomorskiego zaproponowano następujące połączenia: Szczecin – Kostrzyn, Szczecin – Wałcz – Piła, Chojna – Kostrzyn, Szczecin – Dobiegniew – Krzyż, Szczecin – Stargard - Wałcz – Piła, Koszalin – Słupsk, Kołobrzeg – Słupsk, Szczecinek – Słupsk, Szczecinek – Miastko, Darłowo – Sławno – Słupsk.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021 – 2030 (NPBRD)⁹** stanowi krajową strategię w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w której dokonano podsumowania oceny zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. **Celem NPBRD jest dalsza, systematyczna poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, celem**

⁸ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz.U. 2020 poz. 2328)

⁹ Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021 – 2030, Ministerstwo Infrastruktury, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, <https://www.krbrd.gov.pl/wp-content/uploads/2021/12/Narodowy-Program-Bezpieczenstwa-Ruchu-Drogowego-2021-2030.pdf>

podstawowym jest obniżenie do 2030 r. o połowę liczby zabitych na polskich drogach, ograniczenie o 50% liczby ciężko rannych, walka z nadmierną prędkością oraz poprawa bezpieczeństwa pieszych, rowerzystów i motocyklistów. W dokumentach UE zapisano, że ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych o 50% do 2030 r. powinno stanowić kluczowy krok na drodze do realizacji głównego celu, jakim jest osiągnięcie tzw. Wizji Zero, czyli całkowitego wyeliminowania ofiar śmiertelnych w ruchu drogowym do 2050 r. Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 jako główne czynniki zagrażające bezpieczeństwu wskazuje nadmierną prędkość niedostosowaną do warunków drogowych, co bezpośrednio przekłada się na wysoką ciężkość zdarzeń drogowych.

Kluczowym problemem bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce jest bardzo wysokie zagrożenie niechronionych użytkowników dróg (m.in. piesi i rowerzyści). Najliczniejszą grupę ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Polsce w roku 2019 stanowiły osoby w wieku powyżej 60 lat. W tej grupie wiekowej zginęło 914 osób, co stanowi 31,4% wszystkich ofiar śmiertelnych. Wyszczególniono 7 głównych pryncypiów programu:

1. Ograniczamy konsekwencje błędów
2. Projektujemy rozwiązania przyjazne wszystkim użytkownikom dróg
3. Usprawniamy wszystkie elementy systemu bezpieczeństwa transportu drogowego
4. Ponosimy wspólną odpowiedzialność za bezpieczeństwo na drogach:
5. Promujemy działania oparte na najnowszej wiedzy i nowoczesnych rozwiązaniach
6. Podejmujemy działania wspierające profilaktykę zdrowia oraz zrównoważony rozwój
7. Nadajemy bezpieczeństwu najwyższy priorytet

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **IV pakiet kolejowy** ma wyeliminować bariery, które wciąż utrudniają tworzenie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Proponowane akty zreformują unijny sektor kolejowy, ponieważ sprzyjają konkurencji i innowacyjności na krajowych rynkach pasażerskich. Wprowadzą także reformę strukturalną i techniczną. Dzięki temu europejskie sieci kolejowe będą bezpieczniejsze oraz bardziej niezawodne i interoperacyjne. 4 główne cele wynikające z pakietu to:
 - **Skuteczne normy i zezwolenia.** Zmiany mają doprowadzić do zmniejszenia kosztów administracyjnych ponoszonych przez firmy kolejowe i ułatwić nowym operatorom wchodzenie na rynek. Europejska Agencja Kolejowa (ERA) stałaby się pojedynczym podmiotem wydającym operatorom zezwolenia na eksploatację pojazdów i certyfikaty bezpieczeństwa.
 - **Efektywna struktura.** Proponowane zmiany zwiększyłyby rolę zarządców infrastruktury – osób odpowiedzialnych za tory – całkowicie uniezależniając ich operacyjnie i finansowo od operatorów kolejowych. Zarządcy infrastruktury mieliby także kontrolę nad wszystkimi kwestiami istotnymi dla sieci kolejowej, takimi jak planowanie infrastruktury, rozkłady czy codzienna eksploatacja i konserwacja.
 - **Otwarcie krajowych rynków pasażerskich.** IV pakiet kolejowy proponuje, by od grudnia 2019 r. otworzyć krajowe rynki kolei pasażerskich na nowe podmioty i usługi. Przedsiębiorstwa mogłyby oferować konkurencyjne usługi, np. nowe przewozy kolejowe na konkretnej trasie, lub ubiegać się o publiczne zamówienia na usługi

kolejowe. Proponowane zmiany zobowiązywałyby do ogłaszania przetargów na publiczne usługi kolejowe w UE.

- **Wykwalifikowani pracownicy.** W projektach zwrócono uwagę, jak ważne jest przyciąganie do sektora kolejowego wykwalifikowanych i zmotywowanych pracowników. Zmiany pozwoliłyby państwom członkowskim lepiej chronić pracowników, gdy zamówienia na usługi publiczne przejmowałiby nowi oferenci.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku**
- Celem Programu jest uzupełnienie sieci kolejowej o połączenia kolejowe miejscowości o populacji powyżej 10 tys. mieszkańców, które nie posiadają dostępu do połączeń pasażerskich z miastami wojewódzkimi lub takich, które posiadają dostęp do kolei, ale istniejące połączenia wymagają usprawnienia. Program jest skierowany przede wszystkim do jednostek samorządu terytorialnego/związków metropolitalnych, które byłyby zainteresowane rozwojem infrastruktury kolejowej na swoim terenie, przy uwzględnieniu potrzeb komunikacyjnych mieszkańców. Program zakłada realizację inwestycji liniowych – tj. modernizację istniejącej lub budowę nowych linii kolejowych oraz inwestycje punktowe, jak np. budowa nowych przystanków, mijanek czy łącznic kolejowych. Obecnie Program nie przewiduje realizacji inwestycji na obszarze województwa zachodniopomorskiego.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021 – 2025** - Dokument jest programem wieloletnim obejmującym zadania z zakresu infrastruktury punktowej przy liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Program realizuje założenia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) oraz cele Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku przez dążenie do zapewnienia zintegrowanego i nowoczesnego systemu transportowego na terenie całego kraju, który jest kluczowym ogniwem w budowaniu spójności ekonomicznej, terytorialnej oraz społecznej państwa. Celem programu jest zwiększenie dostępu lokalnych społeczności do transportu kolejowego. Środki zostaną wykorzystane m.in. na wybudowanie lub zmodernizowanie przystanków kolejowych, a także sfinansowanie zadań związanych z dostępnością miejsc parkingowych dla podróżnych. Program przyczyni się do ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego i umożliwi pasażerom dostęp do kolejowej komunikacji wojewódzkiej i międzywojewódzkiej.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Program Inwestycji Dworcowych na lata 2016 – 2023** - jest jednym z projektów przewidzianych do realizacji w ramach „Strategii na rzecz odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”. Dzięki niemu zostanie przeprowadzonych 189 inwestycji

dworcowych na łączną kwotę ponad 1,8 mld zł. W wyniku podejmowanych działań na dworcach poprawi się poziom obsługi pasażerów oraz nastąpi integracja kolei z innymi gałęziami transportu. Efektem końcowym realizacji Programu Inwestycji Dworcowych będą wystandaryzowane, charakteryzujące się wysoką jakością dworce kolejowe, dostosowane do potrzeb pasażerów oraz systemu transportowego, a jednocześnie odpowiadające uwarunkowaniom lokalnym. Dworce kolejowe będą odpowiadać realnym potrzebom lokalnych społeczności, zapewniając funkcje związane ze zmianą środków transportu, tak by skłonić podróżnych do korzystania z kolei. W ramach realizacji inwestycji z Programu przewidziano wdrożenie rozwiązań energooszczędnych, obniżających koszty utrzymania dworców. Jednolity standard budynków pozwoli na wypracowanie spójnej polityki zarządzania nieruchomościami dworcowymi.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku - Program „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”¹⁰**, ustanawia ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową. Podstawowym celem programu jest wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju przez odwrócenie tendencji spadkowej udziału transportu kolejowego w przewozach oraz zapewnienie niezbędnych środków na prace utrzymaniowo-remontowe na istniejącej sieci kolejowej. Prace te pozwolą na utrzymanie parametrów technicznych zmodernizowanych linii kolejowych i systematyczną poprawę sytuacji na pozostałych liniach. Główne korzyści wynikające z Programu to zapewnienie odpowiedniego poziomu jakości infrastruktury kolejowej, likwidacja zaległości utrzymaniowych, zachowanie sieci linii kolejowych oraz wieloletnie umowy na utrzymanie i remonty linii kolejowych.

Cele szczegółowe Programu to:

- poprawa oferty kierowanej do przewoźników,
- zapewnienie stabilnego finansowania działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów,
- zapewnienie trwałych i przewidywalnych parametrów technicznych infrastruktury,
- poprawa bezpieczeństwa transportu kolejowego,
- zapewnienie efektywności kosztowej zarządców infrastruktury kolejowej.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

¹⁰ zatwierdzony 16 stycznia 2018 r. Uchwałą nr 7/2018 przez Radę Ministrów. Uchwałą Nr 1/2021 z dnia 5 stycznia 2021 r. zmieniono Program, w tym nadano mu nową nazwę „Wsparcie zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku”. Uchwałą nr 157/2021 z dnia 26 listopada 2021 r. zmieniono Program, w tym nadano mu nową nazwę „Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku”.

- **Centralny Port Komunikacyjny** - Głównym założeniem Koncepcji CPK jest budowa węzła transportowego opartego na węźle lotniczym (lotnisku przesiadkowym) i kolejowym oraz pełna integracja z krajową i międzynarodową siecią tras kolejowych i drogowych. Niezależnym celem jest integracja aglomeracji warszawsko-łódzkiej i stworzenie silnego centrum gospodarczego, który może stać się kołem zamachowym rozwoju Polski. Założeniem Portu Lotniczego i całej inwestycji CPK jest jej funkcjonowanie przez wiele dekad. Dlatego przewidziano modułową strukturę lotniska, z zabezpieczeniem gruntu pod drugi etap inwestycji, tj. przyszły rozwój portu. Węzłowy port lotniczy (typu hub) będzie swobodnie obsługiwać połączenia dalekodystansowe (w pierwszym etapie przewiduje się dwie równoległe drogi startowe), w tym wykonywane samolotami szerokokadłubowymi, co umożliwi połączenia lotnicze z najdalszymi zakątkami świata.

Na inwestycje kolejowe na terenie województwa zachodniopomorskiego składają się:

1. W ramach relacji Sieradz – Kalisz – Poznań – Szczecin:
 - 1.1. Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie,
 - 1.2. Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie, odcinek Wronki – Słonice.
2. W ramach relacji Szczecin – Port Lotniczy Szczecin-Goleniów:
 - 2.1. Budowa linii kolejowej nr 350 na odc. Szczecin Dąbie – Szczecin Port Centralny,
 - 2.2. Kontynuacja przebudowy linii kolejowej nr 401 na odc. Szczecin Dąbie – Goleniów,
 - 2.3. Budowa i przebudowa linii kolejowych nr 402, 434 i 435 na odc. Goleniów – Port Lotniczy Szczecin-Goleniów (w układzie przelotowym) – Mosty.
3. W ramach relacji Warszawa – CPK – Płock – Włocławek – Toruń – Bydgoszcz – Kołobrzeg / Koszalin:
 - 3.1. Przebudowa i rozbudowa linii kolejowych nr 404 i 405 na odc. Piła – Szczecinek – Białogard – Kołobrzeg,
 - 3.2. Przebudowa linii kolejowej nr 202 na odc. Koszalin – Białogard.

Planowane czasy przejazdu dla wybranych miast na terenie województwa wynoszą ok. 220-230 minut (Białogard, Kołobrzeg, Koszalin, Szczecin), a jedynie dla Szczecinka czas przejazdu wynosi poniżej 3h (175 minut). Powyższe inwestycje kolejowe, pomimo usprawnienia podróży do portu lotniczego, w przypadku województwa zachodniopomorskiego nie są zbyt atrakcyjne. Inwestycja CPK pod tym względem nie jest konkurencyjna z ofertą portu lotniczego w Berlinie, który zapewnia gęstą siatkę połączeń lotniczych oraz szybszy dojazd wynoszący ok. 120-150 minut.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 roku, z perspektywą do 2040 roku** - Dokument analizuje stan kolejowego transportu intermodalnego, w tym infrastruktury liniowej, infrastruktury punktowej oraz taboru kolejowego wykorzystywanego w przewozach intermodalnych. W dokumencie zaprezentowano trendy przewozowe i prognozy rozwoju transportu intermodalnego oraz zidentyfikowano bariery dla rozwoju tego transportu. Określono również wizję, którą jest wzrost znaczenia Polski w globalnych łańcuchach dostaw oraz cel główny, jakim jest stworzenie optymalnych warunków dla integracji międzygałęziowej w polskim systemie transportowym i zwiększenia wykorzystania transportu kolejowego

w przewozach intermodalnych. Przewidziano, że cel główny będzie realizowany przez trzy cele szczegółowe dotyczące wsparcia multimodalnych łańcuchów logistycznych, działań wzmacniających pozycję konkurencyjną transportu intermodalnego wobec innych gałęzi transportu oraz wykorzystania nowoczesnych technologii wspierających organizację i rozwój przewozów intermodalnych (**Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.**). Dokument określa także system monitorowania i ewaluacji celów określonych dla transportu intermodalnego. Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Program Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej** - łącząca Szczecin z Gliwicami, jest jedynym liczącym się obecnie szlakiem transportowym śródlądowej żeglugi w Polsce. Podejmowane są działania mające na celu wpisanie całego przebiegu ODW do sieci dróg TEN-T. Aktualnie trwają prace nad stworzeniem Programu, który przewiduje wykonanie stopni wodnych na Odrze (m.in.: Bielinek, Gozdowice, Kaleńsko) jak i niezbędnych prac pogłębiarskich.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016 – 2020 z perspektywą do roku 2030** - Plan zwraca uwagę, że zgodnie z dokumentami strategicznymi UE, dla utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportowego zakłada się m.in. przeniesienie do 2030 roku 30% transportu drogowego towarów przewożonych na odległość większą niż 300 km na inne środki transportu (kolej lub transport wodny). Plan definiuje strategiczne wąskie gardło jakim jest odcinek rzeki Odry od Widuchowej do Szczecina. Dokument wskazuje również, że docelowo drogi wodne E-30, E-40 i E-70 powinny stanowić elementy korytarzy transportowych sieci bazowej TEN-T.

Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

- **Krajowy Punkt Dostępu do usług informacji o podróżach multimodalnych** - W związku z realizacją projektu pn. Program wspierający działania (PSA) na rzecz wdrożenia ogólnounijnych multimodalnych usług informacji o podróżach w sieci TEN-T, w ramach Instrumentu UE „Łącząc Europę”, Ministerstwo Infrastruktury utworzyło tymczasowy Krajowy Punkt Dostępu (KPD) do informacji o podróżach multimodalnych. Celem przedsięwzięcia jest wykonanie rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2017/1926 z 31 maja 2017 r., uzupełniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych. Obecnie KPD jest na etapie prac rozwojowych i zawiera informacje dotyczące: podmiotu udostępniającego dane, linku do danych, danych kontaktowych, formatu udostępnianych danych. Lista zawiera interesariuszy ze wszystkich sektorów transportu.

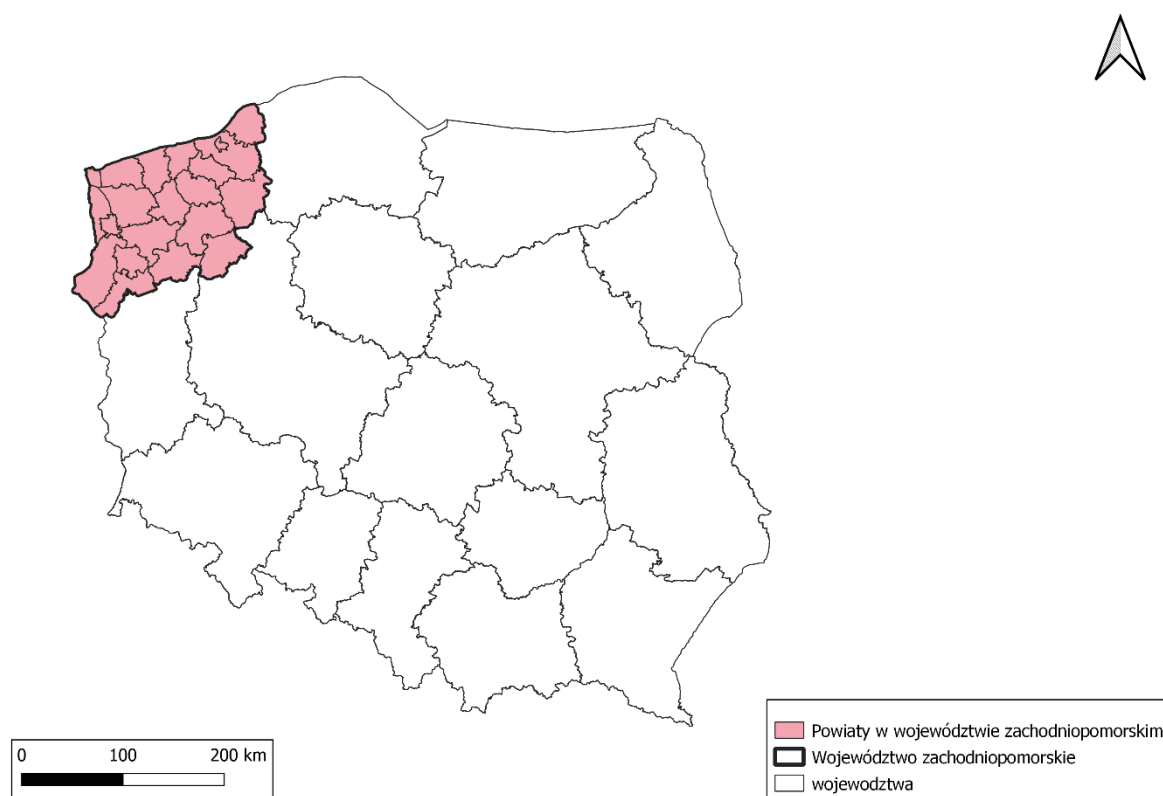
Cele strategiczne jak i cele operacyjne projektu RPT nawiązują do celów przedmiotowego dokumentu i są z nimi w pełni zgodne.

4 Diagnoza istniejącego stanu środowiska

W rozdziale tym analizie poddano aktualny stan wszystkim komponentów środowiska. Dokonując analizy bazowano na danych GUS, Rocznej ocenie jakości powietrza w województwie zachodniopomorskim. Raport wojewódzki za rok 2020, publikacji GIOŚ „Stan środowiska w województwie zachodniopomorskim. Raport 2020”, bazy danych GDOŚ dotyczącej form ochrony przyrody.

4.1 Położenie

Województwo zachodniopomorskie położone jest w północno-zachodniej Polsce, na wybrzeżu Morza Bałtyckiego. Graniczy na wschodzie z województwem pomorskim, na południu z województwem wielkopolskim i lubuskim. Na zachodzie graniczy z niemieckimi krajami związkowymi: Brandenburgią i Meklemburgią-Pomorzem Przednim. Rysunek poniżej przedstawia położenie województwa zachodniopomorskiego na tle innych województw.



Rysunek 4.1. Położenie województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne

4.2 Ludność

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego na dzień 31 XII 2022 roku teren województwa zachodniopomorskiego zamieszkiwało 1 640 622 osób, w tym 796 189 mężczyzn i 844 433 kobiet. Liczba ludności województwa ogółem w ostatnich latach wykazuje tendencję spadkową. W całym analizowanym okresie, poza rokiem 2017, przyrost naturalny był ujemny. Ujemny bilans naturalny pogłębiał się do 2021 roku, w 2022 roku przyrost naturalny wynosił –8 773.

Gęstość zaludnienia wynosiła w 2022 roku 71,6 os/km². Na koniec 2022 roku 1 116 968 osób zamieszkiwało miasta, natomiast 523 654 osób wieś.

Tabela 11 przedstawia sytuację demograficzną na terenie województwa zachodniopomorskiego na przestrzeni lat 2017-2022.

Tabela 4.1. Liczba mieszkańców województwa zachodniopomorskiego w latach 2017 - 2022

Rok	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Liczba mieszkańców ogółem [os.]	1 705 533	1 701 030	1 696 193	1 661 073	1 650 021	1 640 622
Kobiety [os.]	876 331	874 034	871 671	854 060	848 757	844 433
Mężczyźni [os.]	829 202	826 996	824 522	807 013	801 264	796 189
Współczynnik feminizacji	106	106	106	106	106	106
Przyrost naturalny	-1 512	-3 168	-3 856	-7 305	-10 398	-8 773
Gęstość zaludnienia [os/1km ²]	74,5	74,3	74,1	72,5	72,0	71,6

Źródło: GUS

4.3 Warunki klimatyczne

Województwo zachodniopomorskie należy do regionów klimatycznych: Zachodniomorskiego, Środkowonadmorskiego zachodniopomorskiego oraz środkowopomorskiego. Ze względu na swoją lokalizację, jest zróżnicowany pod względem warunków klimatycznych. Klimat na północy województwa charakteryzuje się największą liczną dni z pogodą umiarkowaną ciepłą i jednocześnie pochmurną na tle innych części Polski. Względnie najrzadziej są notowane w tym regionie dni z pogodą przymrozkową umiarkowaną chłodną, oraz słoneczną bez opadów. Południowa część województwa zachodniopomorskiego wyróżnia się względnie częstym występowaniem dni z pogodą przymrozkową, umiarkowaną zimną. Za najcieplejszy miesiąc można uznać lipiec oraz sierpień ze maksymalną średnią dobową temperaturą wynoszącą 23°C, natomiast za najzimniejszy styczeń -3°C. Wiatr wieje głównie w zachodnim kierunku. Wiatr o prędkości >61 km/h najczęściej występuje w miesiącach zimowych – grudniu oraz styczniu. Miesiąc z najmniejszą ilością suchych dni to luty – 15 dni.

4.4 Jakość powietrza

Na terenie województwa zachodniopomorskiego wyznaczono 3 strefy oceny jakości powietrza. Zbiornicza klasyfikacja stref województwa zachodniopomorskiego z uwzględnieniem kryteriów określonych w celu ochrony zdrowia przedstawione zostały w tabelach poniżej. Pierwsza tabela przedstawia dane pochodzące z 2021 roku, natomiast druga z 2022.

Tabela 4.2. Klasyfikacja strefy województwa zachodniopomorskiego z uwzględnieniem kryteriów określonych w celu ochrony zdrowia w 2021 roku

Nazwa strefy	Symbol klasy strefy dla poszczególnych substancji											
	NO ₂	SO ₂	CO	C ₆ H ₆	Pył PM _{2,5}	Pył PM ₁₀	BaP	As	Cd	Ni	Pb	O ₃
Aglomeracja szczecińska	A	A	A	A	A1	A	A	A	A	A	A	A (D2)
Miasto Koszalin	A	A	A	A	A1	A	A	A	A	A	A	A (D2)
Strefa zachodniopomorska	A	A	A	A	A1	A	C	A	A	A	A	A (D2)

Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie zachodniopomorskim w 2021 roku

Tabela 4.3. Klasyfikacja strefy województwa zachodniopomorskiego z uwzględnieniem kryteriów określonych w celu ochrony zdrowia w 2022 roku

Nazwa strefy	Symbol klasy strefy dla poszczególnych substancji											
	NO ₂	SO ₂	CO	C ₆ H ₆	Pył PM _{2,5}	Pył PM ₁₀	BaP	As	Cd	Ni	Pb	O ₃
Aglomeracja szczecińska	A	A	A	A	A1	A	A	A	A	A	A	A
Miasto Koszalin	A	A	A	A	A1	A	A	A	A	A	A	A
Strefa zachodniopomorska	A	A	A	A	A1	A	A	A	A	A	A	A

Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie zachodniopomorskim w 2022 roku

W ocenie jakości powietrza z 2021 roku strefa zachodniopomorska uzyskała klasę C przy zanieczyszczeniu benzo(a)pirenu. W 2021 roku wszystkie strefy znajdujące się w województwie zachodniopomorskim zostały zaklasyfikowane do klasy D2 dla ozonu celu poziomu długoterminowego.

Głównym źródłem zanieczyszczenia powietrza jest antropogeniczna emisja pochodząca z sektora bytowo-komunalnego, z komunikacji oraz z działalności przemysłowej. Głównymi lokalnymi źródłami zanieczyszczeń są kominy domów ogrzewanych indywidualnie oraz transport samochodowy, który wpływa na stężenia zanieczyszczeń zwłaszcza na obszarach bezpośrednio sąsiadujących z drogami o znacznym natężeniu ruchu. 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 zanieczyszczeń na terenie gminy jest także emisja liniowa pochodząca z transportu samochodowego. Jest to emisja, którą generuje transport prywatny i publiczny. Emisja liniowa powstaje z procesów spalania paliw w pojazdach, w wyniku ścierania nawierzchni dróg, opon, okładzin, a także w związku z unoszeniem się pyłu z dróg. Ze środków komunikacji do powietrza emitowane są głównie: tlenki azotu, pyły, węglowodory aromatyczne, tlenek i dwutlenek węgla oraz metale ciężkie. Wpływają one na pogorszenie jakości powietrza atmosferycznego i powodują wzrost stężenia ozonu w troposferze. Ilość emitowanych zanieczyszczeń zależy od wielu czynników między innymi od: natężenia i płynności ruchu, parametrów technicznych i stanu drogi. Najbardziej zagrożone na emisję liniową są tereny przyległe do ciągów komunikacyjnych, głównie ma to niekorzystny wpływ na uprawy rolne. Nadmienić należy, że szkodliwe substancje związane z komunikacją samochodową stanowią źródło emisji zanieczyszczeń nie tylko do powietrza ale również gleby, a w konsekwencji również wód w skutek wymywania zanieczyszczeń z powierzchni gruntu. W celu zmniejszenia emisji liniowej na terenie gmin należy przeprowadzić remonty dróg o złym stanie technicznym, usprawnić ruch samochodowy, rozbudować i zachęcić mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego oraz rozbudować sieć ścieżek rowerowych i chodników.

W związku z odnotowaniem we wcześniejszych latach przekroczenia poziomów docelowych benzo(a)pirenu na terenie wszystkich stref, zgodnie z wymaganiami §14 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2019 w sprawie programów ochrony powietrza oraz planów działań krótkoterminowych, stworzono następujące dokumenty:

- **Program Ochrony Powietrza dla strefy aglomeracja szczecińska - Uchwała Nr XVI/204/20 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego,**
- **Program Ochrony Powietrza dla strefy miasto Koszalin - Uchwała Nr XVI/205/20 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego,**

– **Program Ochrony Powietrza dla strefy zachodniopomorskiej - Uchwała Nr XVI/206/20 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego.**

Celem opracowania Programu ochrony powietrza było wskazanie przyczyn wystąpienia przekroczeń poziomu docelowego benzo(a)pirenu, a następnie wskazanie działań naprawczych, które pomogą poprawić jakości powietrza.

W Programie Ochrony Powietrza przedstawiono działania naprawcze: redukcja emisji zanieczyszczeń ze źródeł małej mocy do 1 MW, kształtowanie polityki przestrzennej w sposób sprzyjający poprawie stanu jakości powietrza, prowadzenie edukacji ekologicznej, prowadzenie działań kontrolnych oraz ograniczenie wpływu emisji zanieczyszczeń z transportu drogowego.

Termomodernizacja obiektów budowlanych oraz budownictwo energooszczędne i pasywne prowadzą do zmniejszenia zużycia surowców energetycznych. Prowadzi to do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do powietrza. Rozbudowa sieci gazowej oraz ciepłowniczej pozwoli na zwiększenie dostępu do ciepła sieciowego i gazu ziemnego. Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii, zmniejsza ilość energii pobieranej z sieci.

Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego powinny uwzględnić cele poprawy jakości powietrza, zapisy wskazujące ograniczenie stosowanie systemów grzewczych, które mają negatywny wpływ na stan powietrza. Podczas planowania obszarów miasta należy uwzględnić korzyści przewietrzania. Rozbudowa zielonej infrastruktury (parków, lasów, alei, zbiorników wodnych itp.) zmniejsza zanieczyszczenie powietrza oraz pomaga w stabilizacji temperatury i wilgotności.

Prowadzenie edukacji ekologicznej wspomaga poprawę stanu jakości powietrza, poprzez zwiększenie świadomości mieszkańców. W ramach działań powinno prowadzić się kampanie roczne, przede wszystkim przed sezonem grzewczym.

Prowadzone działania kontrolne powinny dotyczyć gospodarstw domowych w zakresie przestrzegania zakazu spalania odpadów w kotłach oraz zakazu wypalania traw i łąk.

Wprowadzenie ruchu tranzytowego poza teren gęstej zabudowy wpłynie na poprawę jakości powietrza oraz klimatu akustycznego na terenie województwa zachodniopomorskiego. Budowa obwodnic pozwoli ograniczyć ruch tranzytowy przez centrum miasta. Modernizacja istniejących dróg oraz czyszczenie ulic na mokro, ogranicza emisję unoszących się pyłów – PM_{2,5} i PM₁₀. Działania zachęcające mieszkańców do wyboru roweru w zamian za samochód (budowa ścieżek rowerowych oraz ciągów ruchu pieszego), ogranicza ilość pojazdów poruszających się po centrum.

Opisane zadania naprawcze są stale realizowane na terenie województwa zachodniopomorskiego. Do takich zadań możemy zaliczyć m.in. budowę 100 obwodnic na Pomorzu Zachodnim (Gryfina w ciągu DK31, Szczecinka w ciągu DK20, Kołbaskowa w ciągu DK13, Stargardu i Złocieńca na DK20 oraz cztery na DK22), budowa sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego – Trasa Nadmorska oraz przebudowa węzła drogowego Szczecin Kijewo, budowa drogi ekspresowej S3 Świnoujście – Troszyn i odcinka DK11 do ronda Janiska w Kołobrzegu.

W przeciągu lat obserwuje się obniżenie zanieczyszczenia powietrza pyłami zawieszonymi oraz benzo(a)pirenem w PM₁₀. Jest związane z prowadzeniem szeregu zadań skierowanych na poprawę jakości środowiska, w tym powietrza. W rocznej ocenie jakości powietrza, wykonanej na podstawie dostępnych informacji dla 2022 roku z uwzględnieniem kryteriów przyjętych ze względu na ochronę zdrowia ludzi, żadna strefa w województwie zachodniopomorskim nie uzyskała klasy C.

Ocena jakości powietrza pod kątem ochrony roślin w 2022 roku nie wykazała przekroczeń dopuszczalnych stężeń dla ozonu, dwutlenku siarki i tlenków azotu, w efekcie więc strefę zachodniopomorską zaliczono do klasy A. Przekroczony jest jednak poziom celu długoterminowego dla ozonu ($6000 \mu\text{g}/\text{m}^3 \cdot \text{h}$), przez co strefę zachodniopomorską zaliczono do klasy D2.

Tabela 4.4. Klasyfikacja z uwzględnieniem parametrów kryterialnych określonych dla SO_2 , NO_x oraz O_3 pod kątem ochrony roślin w 2022 roku

Nazwa strefy	Klasa dla obszaru ze względu na poziom dopuszczalny SO_2	Klasa dla obszaru ze względu na poziom dopuszczalny NO_x	Klasa dla obszaru ze względu na poziom dopuszczalny O_3	Klasa dla obszaru ze względu na poziom celu długoterminowego dla O_3 (do roku 2020)
strefa zachodniopomorska	A	A	A	A (D2)

Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie zachodniopomorskim w 2022 roku

Ozon jako substancja zanieczyszczająca środowisko jest problemem ponadregionalnym. Powstaje w wyniku reakcji fotochemicznej z udziałem tlenków azotu, tlenu węgla i węglowodorów. Do wytworzenia się reakcji niezbędna jest energia słoneczna, stąd stężenia ozonu wzrastają w dni słoneczne, wiosenne i letnie. Wysokie stężenie ozonu jest skutkiem takich procesów jak emisja z zakładów przemysłowych, elektrociepłowni, emisja komunikacyjna, napływ zanieczyszczeń spoza granic kraju oraz spoza granic województwa, a także sprzyjające warunki meteorologiczne do tworzenia ozonu.

Klasyfikacja stref dla ozonu wykonana została w oparciu o wyniki pomiarów z okresu trzech lat: 2020, 2021 i 2022, dla których obliczono średnią liczbę dni z przekroczeniem poziomu docelowego. W wyniku analiz serii pomiarowych oraz statystyk, nie stwierdzono na żadnym stanowisku pomiarowym w roku podlegającym ocenie przekroczenia poziomu docelowego, określonego ze względu na ochronę zdrowia ludzi.

4.5 Hałas

Dynamicznie rozwijający się transport drogowy w połączeniu z niedostateczną ilością dróg szybkiego ruchu, powoduje powstawanie przekroczeń wartości dopuszczalnych hałasu. Ze względu na szybki wzrost liczby pojazdów samochodowych, w szczególności osobowych, hałas komunikacyjny jest głównym obciążeniem środowiska akustycznego.

Na obszarze województwa zachodniopomorskiego, w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, w 2021 roku przeprowadzono pomiary hałasu komunikacyjnego na 9 wyznaczonych obszarach. Pomiary hałasu drogowego wykonano na terenie następujących terenach miast:

- Pyrzyce w 3 punktach pomiarowych przy:
 - ul. Stargardzkiej,
 - ul. Warszawskiej,
 - ul. Szczecińskiej.
- Barwice w 3 punktach pomiarowych przy:
 - ul. 100-lecia,
 - ul. Wojska Polskiego,
 - ul. Zwycięzców.
- Czaplinek w 3 punktach pomiarowych przy:
 - ul. Wałęckiej,

- ul. Polnej,
- ul. 7-go Kołobrzeskiego Pułku Piechoty.

Pomiary krótkoterminowe pozwalają na wyznaczenie wskaźników hałasu w odniesieniu do jednej doby. Poziom hałasu dla pory dnia (6^{00} - 18^{00}) zidentyfikowano przekroczenie dopuszczalnego poziomu dźwięku (65 dB) przy:

- ul. Warszawskiej, Pyrzyce – 0,3-2,0 dB,
- ul. Szczecińskiej, Pyrzyce – 0,3-3,1 dB,
- ul. Polnej, Czaplinek – 2,4-3,9 dB,

Poziom hałasu dla pory nocy (22^{00} - 6^{00}) zidentyfikowano przekroczenie dopuszczalnego poziomu dźwięku (56 dB) przy:

- ul. Warszawskiej, Pyrzyce – 0,6-2,3 dB,
- ul. Szczecińskiej, Pyrzyce – 4,0-6,8 dB,
- ul. Zwycięzców, Barwice – 0,2-0,3 dB,
- ul. 7-go Kołobrzeskiego Pułku Piechoty, Czaplinek – 2,5-3,7 dB,
- ul. Polnej, Czaplinek – 0,9-1,7 dB.

Pomiary długookresowe wykonuje się w oparciu o pomiary kilkudniowe, powtarzane trzy razy w roku (jesienią, latem i wiosną). Wartość długookresowych średnich poziomów dźwięku – poziom dziennie-wieczorno-nocnego oraz nocnego w trzech punktach pomiarowych – Pyrzyce, Barwice i Czaplinek. Przekroczenia rozpoznano we wszystkich wymienionych punktach w odniesieniu do poziomu dziennie-wieczorno-nocnego, natomiast dla poziomu nocnego w dwóch punktach. Największe przekroczenie dla tych dwóch poziomów odnotowano przy ul. Stargardzkiej w Pyrzycach.

Pomiary hałasu kolejowego wykonano w 2 punktach w miejscowościach: Karlino i Ustronie Morskie. W Ustroniu Morskim wykonano pomiary hałasu kolejowego na linii kolejowej nr 402 Koszalin - Goleniów, badania wykazały przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku o 5,3 dB w porze nocy. W Karlinie pomiary hałasu kolejowego przeprowadzono na linii kolejowej nr 404 Szczecinek - Kołobrzeg. Wykonane badania hałasu kolejowego (dzień powszedni i weekendowy) wykazały przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku o 3,8 dB w porze nocy.¹¹

W związku z występowaniem przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu uchwalono programy ochrony przed hałasem dla wybranych odcinków dróg krajowych i wojewódzkich:

- **Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa zachodniopomorskiego przyjęty przez Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego Uchwałą Nr III/33/19 z dnia 24 stycznia 2019 r.**

Opracowanie Programu miało na celu określenie strategii działań, których zadaniem jest ograniczenie nadmiernego hałasu od dróg oraz linii kolejowych na terenach wymagających ochrony akustycznej. Programem zostały objęte obszary przekroczeń wynikające z map akustycznych przekazanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie, Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie.

¹¹ Ocena stanu akustycznego środowiska na terenie województwa zachodniopomorskiego w roku 2021, GIOŚ, Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Szczecinie, Szczecin, 2022

W analizowanym programie wyznaczono szereg obszarów (lokalizacji) w jakich powinny być podjęte działania ochrony przed hałasem o określonej minimalnej skuteczności. W programie omówiono plany inwestycyjne zarządzającego drogami krajowymi, które mogą przyczynić się do poprawy klimatu akustycznego przy drogach zastrzegając jednocześnie, iż są to rozwiązania, które należy traktować jako możliwe do zastosowania warianty. Zarządzający drogami krajowymi posiada jednakże swobodę w doborze rozwiązań, ważne jest jednak aby stosowane rozwiązania posiadały wymaganą skuteczność, albo też zbliżały do założonego celu. Niezależnie od tego wskazane zostały również działania organizacyjne obejmujące np. ograniczenia prędkości ruchu na wybranych odcinkach dróg, ale także działania planistyczne pozwalające unikać sytuacji, w której zezwala się na realizację zabudowy mieszkaniowej w sąsiedztwie autostrady albo linii kolejowej. Do działań organizacyjnych zalicza się także ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania. Z kolei działania inwestycyjne polegają między innymi na budowie ekranów akustycznych albo innych obiektów ekranujących, wymianie nawierzchni drogi na cichą czy też budowie obwodnic.

4.6 Pola elektromagnetyczne

Na terenie omawianego województwa jednym ze źródeł pól elektromagnetycznych są linie wysokiego napięcia. Obszar zaopatrywany jest w energię elektryczną poprzez system linii napowietrznych, napowietrze - kablowych i kablowych wysokiego, średniego i niskiego napięcia. Na analizowanym terenie występują linie energetyczne najwyższych, wysokich, średnich i niskich napięć (400 kV, 110 kV, 30 kV, 15 kV, nn).

Źródłami emisji pól elektromagnetycznych (zwanych dalej PEM) na terenie województwa zachodniopomorskiego są również stacje bazowe telefonii komórkowej. Powszechność telefonii komórkowej jest powodem największego oddziaływania na środowisko (stacje bazowe łącznie z antenami).

Na terenie województwa zachodniopomorskiego w 2022 roku wykonano pomiary w 59 punktach pomiarowych:

- W 47 punktach w ramach stałej sieci monitoringu:
 - miasta powyżej 200 000 mieszkańców (obszar A) – 6 pomiarów;
 - miasta w przedziale powyżej 100 000 do 200 000 mieszkańców (obszar B) – 2 pomiary;
 - miasta w przedziale powyżej 50 000 do 100 000 mieszkańców (obszar C) – 1 pomiary;
 - miasta w przedziale od 20 000 do 50 000 mieszkańców (obszar D) – 12 pomiarów;
 - miasta poniżej 20 000 mieszkańców (obszar E) – 26 pomiarów;
- w 12 punktach w ramach monitoringu na obszarze gmin (obszar GW).

Pomiary prowadzone w ramach stałej sieci monitoringowej wykazały, że 39 pomiarów (z 47) mieściło się w przedziale do 2 V/m, a dwa mieściły się w przedziale do 3 V/m. Najniższy poziom promieniowania (0,5 V/m – dolny próg oznaczalności sondy) zmierzono w 6 punktach. Nie odnotowano wyników <0,5 V/m. Średni poziom natężenia PEM w roku 2022 r. w województwie zachodniopomorskim dla stałej sieci monitoringu wyniósł 0,81 V/m. Najwyższy pomiar w 2022 roku wynoszący 2,15 V/m odnotowano w dwóch punktach:

- ul. Dubois w Szczecinie;
- ul. Wojska Polskiego w Gryficach.

W ramach monitoringu badawczego pomiary wykonano na obszarze 12 gmin wiejskich w 2022 roku. Uzyskane wyniki były na poziomie 1 V/m. Najwyższy poziom odnotowano w Przecławiu (0,5 V/m).

Średni poziom natężenia PEM w roku 2022 w województwie zachodniopomorskim dla sieci monitoringu badawczego wyniósł 0,57 V/m.

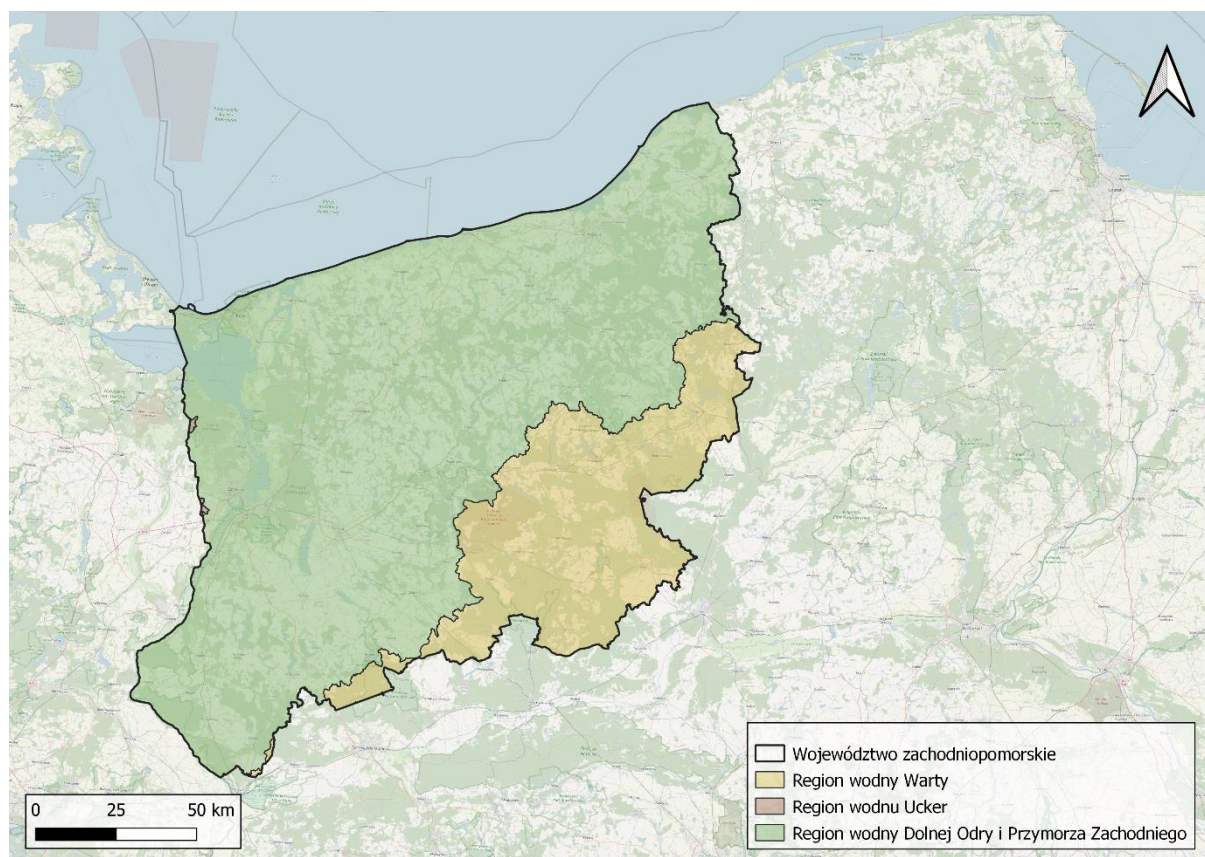
4.7 Gospodarowanie wodami

Zgodnie z art. 113 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz.U.2022.2625 ze zm.) jednym z dokumentów planistycznych w gospodarowaniu wodami są plany gospodarowania wodami na obszarze dorzecza. Dokumenty te stanowią podstawę podejmowania decyzji kształtujących stan zasobów wodnych i zasady gospodarowania nimi w przyszłości.

Obecnie obowiązującymi na terenie województwa zachodniopomorskiego jest Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, Dz.U. 2023 poz. 335). Dokumenty te wyznaczają cele środowiskowe dla Jednolitych Części Wód Powierzchniowych (zwanych dalej JCWP), które zostały na podstawie granicznych wskaźników fizyko-chemicznych, biologicznych i hydromorfologicznych określających stan ekologiczny i chemiczny wód zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych oraz środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych.

4.7.1 Wody powierzchniowe

Województwo zachodniopomorskie położone jest na obszarze dorzecza Odry: region wodny Dolnej Odry i Pomorza Zachodniego, Warty oraz Ucker. Wody z terenu województwa znajdują się pod zarządem PGW Wody Polskie (RZGW w Szczecinie, RZGW w Poznaniu, RZGW w Bydgoszczy).



Rysunek 4.2. Regiony wodne na terenie województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KZGW

Główne ciek wodne na terenie województwa zachodniopomorskiego to:

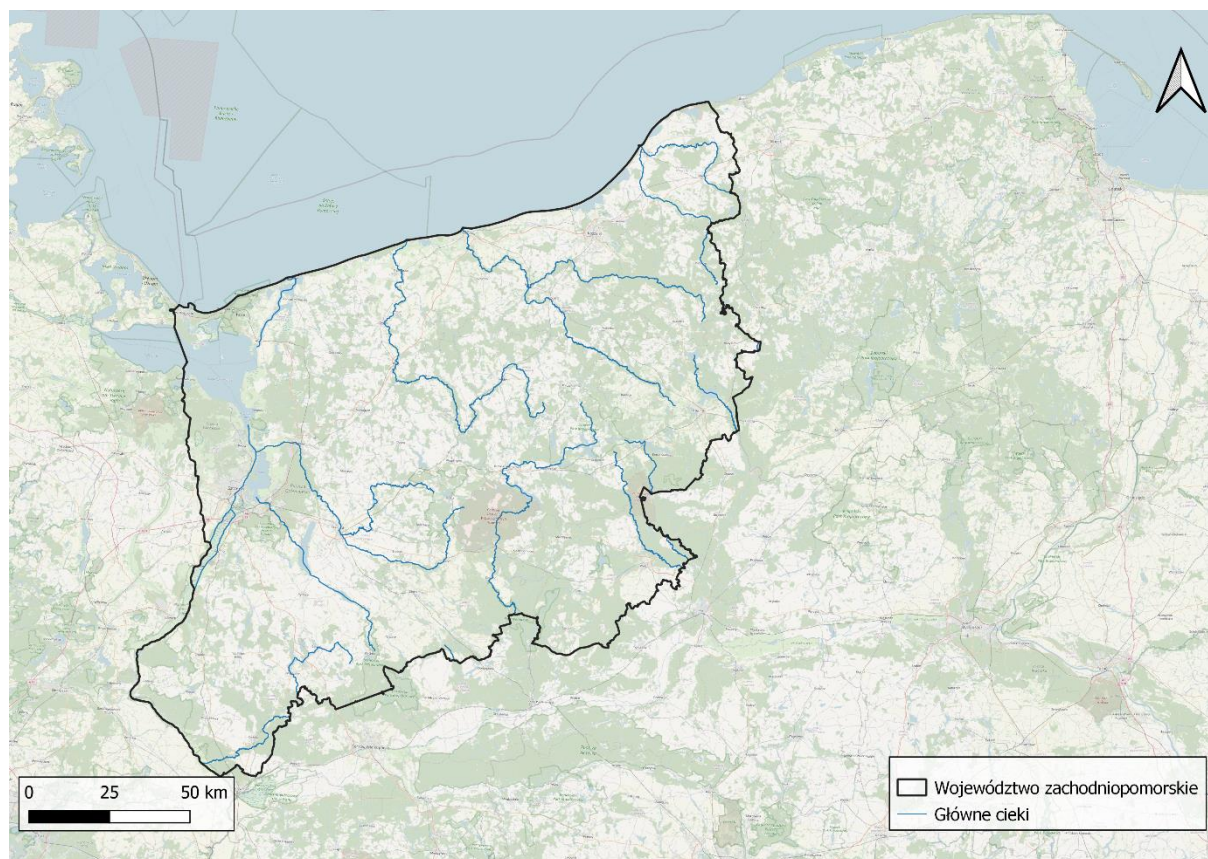
- Dobrzyca (73 km) – rzeka dorzecza Warty o powierzchni zlewni 925 km², prawy dopływ Piławy.
- Czernica (53 km) – lewy dopływ Gwdy o powierzchni dorzecza 528 km², rzeka wypływa ze źródeł na Pojezierzu Bytowskim, we wsi Miłocice, na południowy zachód od Miastka.
- Piława (78 km) – prawy dopływ Gwdy, zaczyna swój bieg od jeziora Komorze.
- Mierzęcka Struga (44 km) – prawy dopływ Drawy o powierzchni dorzecza 556 km².
- Drawa (192 km) – dopływ Noteci o powierzchni zlewni 3296,1 km². Źródło znajduje się w okolicach wsi Zdroje w gminie Połczyn-Zdrój.
- Krępiel (64 km) – prawy dopływ Iny.
- Gwda (141 km) – prawy dopływ Noteci o powierzchni dorzecza 4943 km². Gwda wypływa z południowego brzegu jeziora Wierzchowo.
- Płonie (73 km) – powierzchnia dorzecza wynosi 1171,2 km², uchodzi do jeziora Dąbie.
- Myśła (104 km) – prawobrzeżny dopływ Odry, powierzchnia dorzecza wynosi 1334 km², rzeka uchodzi do Odry.
- Grabowa (72 km) – uchodzi do Wieprzy, powierzchnia dorzecza wynosi 536 km².
- Radew (91 km) – prawobrzeżny dopływ Parsęty o powierzchni dorzecza 1091,5 km². Jej źródło znajduje się niedaleko wsi Żydowo.
- Ina (125 km) – prawy dopływ Odry o powierzchni dorzecza obejmujące obszar 2151 km². Źródło znajduje się na wschód od kolonii Gronówko.
- Wieprza (133 km) – dorzecze obejmuje obszar 2172,7 km², wypływa z jeziora Kołoleż. Uchodzi do Bałtyku w Darłównu.
- Cieśnina Dziwna (30 km) – łączy Zalew Szczeciński z Morzem Bałtyckim. Oddziela wyspę Wolin od stałego lądu po jej wschodniej stronie.
- Rega (187 km) – powierzchnia zlewni wynosi 2723,3 km². Źródło rzeki znajduje się w gminie Połczyn-Zdrój.
- Parsęta (142 km) – dorzecze obejmuje obszar 3151 km². Głównym dopływem jest Radew.
- Odra (840 km) – powierzchnia zlewni wynosi 118 861 km², źródło znajduje się we wschodnich Czechach.
- Odra Zachodnia (30 km) – zachodnie, lewe ramię rzeki Odry od miejscowości Widuchowa.

Północna granica województwa zachodniopomorskiego ograniczona jest akwenem Morza Bałtyckiego. Do obszarów morskich Rzeczypospolitej Polskiej należy:

- część Jeziora Nowowarpieńskiego i część Zalewu Szczecińskiego wraz ze Świną i Dziwną oraz Zalewem Kamieńskim, znajdująca się na wschód od granicy państwowej między Rzeczpospolitą Polską, a Republiką Federalną Niemiec oraz rzeka Odra pomiędzy Zalewem Szczecińskim, a wodami portu Szczecin,
- wody portów określone od strony morza linią łączącą najdalej wysunięte w morze stałe urządzenia portowe, stanowiące integralną część systemu portowego,
- wody znajdujące się pomiędzy linią brzegu morskiego ustaloną zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, a linią podstawową morza terytorialnego.

Najistotniejszym elementem morskich wód w obrębie województwa zachodniopomorskiego jest Polska część Zalewu Szczecińskiego (Zalew Wielki) o powierzchni 384 km² i średniej głębokości 3,8 m. Zalew Szczeciński jest rozległym zbiornikiem przybrzeżnym o łącznej powierzchni 687 km². Charakteryzuje się specyficzną hydrochemią wód kształtowaną pod wpływem dopływu wód

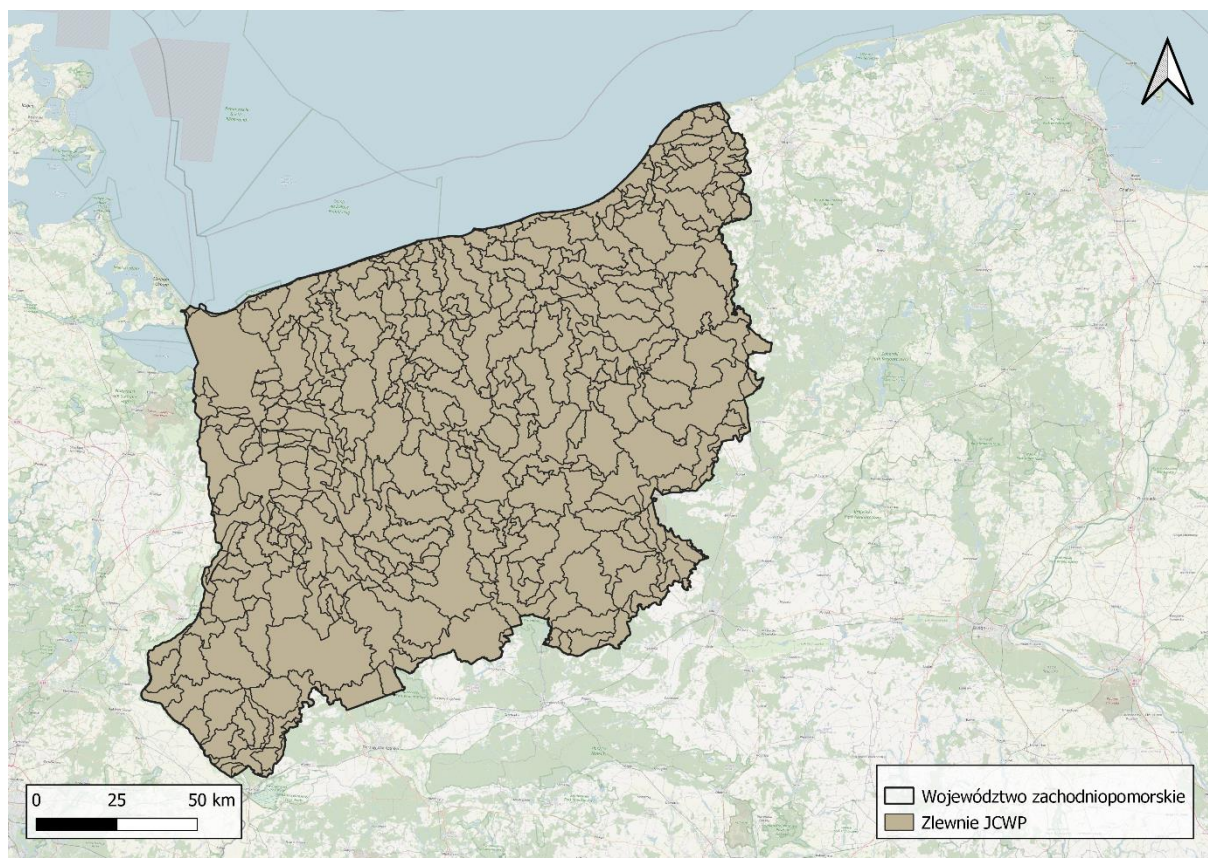
śródlądowych i wymiany wód z morzem. Jest to zbiornik o wysokiej wydajności rybackiej. Zalew spełnia funkcję buforową chroniącego wody Zatoki Pomorskiej przed wpływem zanieczyszczeń wnoszonych ze zlewni Odry.



Rysunek 4.3. Główne rzeki na terenie województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KZGW

Na terenie województwa wielkopolskiego występują 398 zlewni JCWP. Poniższa mapa przedstawia ich strukturę.



Rysunek 4.4. JCWP terenie województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KZGW

Na terenie województwa zachodniopomorskiego znajduje się 362 Jednolitych Części Wód Powierzchniowych rzecznych. Ich charakterystyka została opisana w tabeli poniżej.

Tabela 4.5. Charakterystyka JCWP na terenie województwa zachodniopomorskiego

Nazwa	Kod JCWP	Typ JCWP	Długość	Powierzchnia	Dorzecze	Region wodny	Zlewnia	RZGW	Status	Użytkowanie
Malechowska Struga	RW600017452	17	5,7	22,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Przymorze od Parsęty do J.Jamno	Szczecin	Naturalne	Rolna
Dopływ z Łęgów Odrzańskich I	RW6000231934	23	9,8	17,7	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Międzyodrze - Zalew Szczecinczeński - wyspy Wolin i Uznam	Szczecin	Naturalne	Rolna
Dopływ z Łęgów Odrzańskich II	RW600001936	23	7,3	22,8	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Międzyodrze - Zalew Szczecinczeński - wyspy Wolin i Uznam	Szczecin	Naturalne	Rolna
Ina od Dopływu ze Sławęcina do Krępieli, bez Krępieli	RW6000241987	24	24,3	75,1	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Karwia Struga	RW6000173116	17	7,7	18,6	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Lewobrzeżna zlewnia dolnej Odry	Szczecin	Szczególnie zmienione	Leśna
Łącki Rów	RW6000173132	17	4,4	27,6	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Gowienica	Szczecin	Naturalne	Leśna
Dopływ z Puszczy Goleniowskiej	RW6000173144	17	9,2	17,7	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Gowienica	Szczecin	Naturalne	Leśna
Świdniana	RW6000173146	17	5,6	19,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Gowienica	Szczecin	Szczególnie zmienione	Neutralne
Stara Struga	RW6000173148	17	4,0	15,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Gowienica	Szczecin	Naturalne	Rolna
Gowienica od Dopływu Puszczy	RW6000193149	19	23,2	29,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Gowienica	Szczecin	Naturalne	Leśna

Nazwa	Kod JCWP	Typ JCWP	Długość	Powierzchnia	Dorzecze	Region wodny	Zlewnia	RZGW	Status	Użytkowanie
Goleniowskiej do ujścia										
Dopływ Polderu Kopice	RW6000233152	23	6,0	14,7	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Gowienica	Szczecin	Naturalne	Rolna
Kanał Śmieciowy	RW600003156	23	3,0	27,7	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Gowienica	Szczecin	Sztuczne	Rolna
Szczuczyna	RW6000173514	17	8,9	16,5	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Prawobrzeżna zlewnia Dziwnej i Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Wołczenia do Trzechelskiej Strugi	RW6000173524	17	54,3	157,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Prawobrzeżna zlewnia Dziwnej i Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Wołczenia od Trzechelskiej Strugi do ujścia	RW6000203529	20	44,3	75,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Prawobrzeżna zlewnia Dziwnej i Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolno-Leśna
Skarchówka (Kanał Rarwino-Starchowo)	RW6000173532	17	8,5	21,3	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Prawobrzeżna zlewnia Dziwnej i Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Kanał Liwia Łuża	RW600004169	22	1,1	1,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Prawobrzeżna zlewnia Dziwnej i Przymorze	Szczecin	Sztuczne	Neutralne
Dopływ z Kłępczewa	RW6000234216	23	8,4	30,2	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Dopływ z jez. Oparzno	RW6000174218	17	6,0	15,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Rega od dopływu spod Bystrzyny do Starej Regi	RW6000194219	19	15,9	71,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Kłępnica (Kanał Kłępnicko)	RW6000174232	17	2,5	11,1	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Reska Węgorza do Golnicy	RW6000174244	17	37,9	93,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna

Nazwa	Kod JCWP	Typ JCWP	Długość	Powierzchnia	Dorzecze	Region wodny	Zlewnia	RZGW	Status	Użytkowanie
Dopływ z Bonina	RW6000174248	17	8,1	17,3	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Leśna
Reska Węgorza od Gólnicy do ujścia	RW6000194249	19	14,5	30,5	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Dopływ z Strzmieli	RW6000174252	17	9,7	32,5	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Jasienica	RW6000184254	18	6,3	19,5	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Czernica	RW6000184258	18	6,4	10,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Ukleja od Dobrzenicy do ujścia	RW6000194269	19	19,1	51,8	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolno-Leśna
Wkra	RW6000174286	17	17,3	29,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Mołostowa od Czernicy do ujścia	RW6000194289	19	31,4	73,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolno-Leśna
Kanał Mrzeżyno II	RW600004296	23	8,5	22,2	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Sztuczne	Rolno-Leśna
Błotnica od jez. Resko Przymorskie do ujścia	RW6000224329	22	1,1	0,5	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Przymorze od J.Resko Przymorskie do Parsęty	Szczecin	Naturalne	Leśna
Perznica do dopływu ze Storkowa z jeziorami Wielatowo i Trzebiechowo	RW6000174424	17	48,8	134,6	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Radusza	RW6000174426	17	19,3	36,2	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna

Nazwa	Kod JCWP	Typ JCWP	Długość	Powierzchnia	Dorzecze	Region wodny	Zlewnia	RZGW	Status	Użytkowanie
Perznica od dopływ ze Storkowa do ujścia	RW6000194429	19	5,6	6,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Naturalne	Leśna
Rudy Rów (II)	RW6000174432	17	7,1	18,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Naturalne	Rolna
Rudy Rów (I)	RW6000184434	18	7,3	13,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Brzeniczka	RW6000174436	17	10,3	20,7	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolno-Leśna
Dopływ spod Sadkowa	RW6000184438	18	4,3	15,2	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Naturalne	Rolna
Bliska Struga	RW6000174444	17	10,8	17,8	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolno-Leśna
Odpust	RW60001744469	17	2,6	13,7	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Naturalne	Leśna
Dębica od Brusnej do ujścia	RW6000204449	20	18,9	56,2	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Szczególnie zmienione	Leśna
Bukowa	RW6000174452	17	10,1	33,8	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Dopływ spod Radzewa	RW6000174454	17	13,2	29,7	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Naturalne	Neutralne
Parsęta od Gęsiej do Lipnicy	RW6000204459	20	58,3	137,3	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolno-Leśna
Lipnica od Leszczyńki do ujścia	RW6000194469	19	21,1	53,5	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolno-Leśna

Nazwa	Kod JCWP	Typ JCWP	Długość	Powierzchnia	Dorzecze	Region wodny	Zlewnia	RZGW	Status	Użytkowanie
Stara Parsęta	RW6000174472	17	8,5	20,6	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Naturalne	Rolna
Parsęta od Lipnicy do Radwi	RW6000194479	19	15,1	37,6	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Olszynka	RW6000174494	17	6,5	16,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Naturalne	Rolna
Wielki Rów	RW6000234498	23	2,1	17,8	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Naturalne	Rolna
Dopływ spod Krzywej Góry	RW6000174512	17	4,6	20,3	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Przymorze od Parsęty do J.Jamno	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Czerwona do Łopieniczki z jez. Parnowskim	RW6000174546	17	69,3	133,6	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Przymorze od Parsęty do J.Jamno	Szczecin	Naturalne	Rolna
Czerwona od Łopieniczki do ujścia	RW6000224549	22	2,6	15,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Przymorze od Parsęty do J.Jamno	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Jamieński Nurt od jez. Jamno do ujścia	RW600004569	22	0,7	0,2	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Przymorze od Parsęty do J.Jamno	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Kanał Szczuczy	RW600004589	22	0,4	52,1	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Sztuczne	Rolna
Martwa Woda	RW6000224592	22	2,9	10,2	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Dopływ z jez. Łętowskiego	RW6000174654	17	9,4	37,5	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Leśna
Moszczenica	RW6000174669	17	23,2	97,8	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna

Nazwa	Kod JCWP	Typ JCWP	Długość	Powierzchnia	Dorzecze	Region wodny	Zlewnia	RZGW	Status	Użytkowanie
Stobnica	RW6000174676	17	14,6	32,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Krupianka	RW6000174678	17	13,3	18,2	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Grabowa do Wielinki	RW6000174682	17	37,5	128,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Leśna
Wieprza od Łkawicy do ujścia	RW6000224699	22	14,0	34,6	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Kłodawka	RW60001718929	17	103,3	335,2	Odry	Warty	Dolna Warta	Poznań	Szczególnie zmienione	Leśna
Witna	RW60002318944	23	15,5	78,8	Odry	Warty	Dolna Warta	Poznań	Naturalne	Leśna
Dopływ spod Szumiłowa	RW60001719114	17	4,8	20,2	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Myśla	Szczecin	Naturalne	Neutralne
Dopływ spod Porzecza	RW60002319148	23	7,4	70,8	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Kurzyca - Słubia	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Kurzyca	RW60002319147	23	42,2	125,7	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Kurzyca - Słubia	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Słubia	RW60001819169	18	31,3	149,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Kurzyca - Słubia	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolno-Leśna
Rurzyca od Kalicy do ujścia	RW60002419189	24	15,0	55,2	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rurzyca -Tywa	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Dopływ z Rynicy	RW60001819192	18	7,0	17,3	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rurzyca -Tywa	Szczecin	Naturalne	Leśna
Odra od Warty do Odry Zachodniej	RW60002119199	21	87,1	211,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Odra graniczna do Widuchowej	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolno-Leśna

Nazwa	Kod JCWP	Typ JCWP	Długość	Powierzchnia	Dorzecze	Region wodny	Zlewnia	RZGW	Status	Użytkowanie
Pniewa	RW60001719314	17	11,9	38,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rurzyca -Tywa	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Omulna	RW60001619389	16	13,1	81,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rurzyca -Tywa	Szczecin	Naturalne	Rolna
Bukowa	RW60001619729	16	19,1	70,6	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Lewobrzeżna zlewnia dolnej Odry	Szczecin	Naturalne	Rolna
Parnica	RW60001719752	17	6,3	14,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Międyodrze - Zalew Szczeciński - wyspy Wolin i Uznam	Szczecin	Szczególnie zmienione	Zantropogenizowana
Chetszcząca	RW60002319772	23	12,4	36,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Szczególnie zmienione	Leśna
Dopływ z Polderu Załom	RW6000019774	23	8,5	35,2	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Sztuczne	Rolno-Leśna
Kanał Łąka	RW6000019776	23	8,9	58,8	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Sztuczne	Rolno-Leśna
Kanał Komarowski	RW6000019778	23	14,5	46,6	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Sztuczne	Rolno-Leśna
Kanał Iny	RW60002519829	25	9,1	58,1	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Ina od źródeł do Stobnicy	RW60001619849	16	103,3	365,7	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Dopływ z Sierakowa	RW60001619852	16	11,5	19,2	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Naturalne	Rolna
Ina od Dopływu spod Jarostowa do Dopływu ze	RW60002419855	24	8,8	25,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Naturalne	Rolna

Nazwa	Kod JCWP	Typ JCWP	Długość	Powierzchnia	Dorzecze	Region wodny	Zlewnia	RZGW	Status	Użytkowanie
Sławęcina, bez Dopływu ze Sławęcina										
Dopływ ze Sławęcina	RW60001619856	16	10,2	34,8	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Dopływ z Ziemomyśla	RW60002319868	23	11,0	48,3	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Krępiel od Kani do ujścia	RW60002019889	20	44,8	94,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Ina od Krępieli do Dopływu spod Marszewa, bez Dopływu spod Marszewa	RW60002019897	20	45,1	181,1	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolno-Leśna
Ina od Dopływu spod Marszewa do ujścia	RW60002419899	24	15,7	12,6	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolno-Leśna
Łarpia	RW60001719929	17	11,5	29,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Lewobrzeżna zlewnia dolnej Odry	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Kanał Policki	RW6000019954	26	5,0	16,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Lewobrzeżna zlewnia dolnej Odry	Szczecin	Sztuczne	Rolno-Leśna
Dopływ spod Goleniowa	RW6000019964	23	9,3	19,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Sztuczne	Rolno-Leśna
Dopływ z Polderu Budzieskiego	RW6000019966	23	2,0	23,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Sztuczne	Leśna
Dopływ z Polderu Krępsko	RW6000019968	23	4,4	22,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Sztuczne	Rolna
Krępa	RW60002319969	23	32,7	76,1	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Naturalne	Leśna

Nazwa	Kod JCWP	Typ JCWP	Długość	Powierzchnia	Dorzecze	Region wodny	Zlewnia	RZGW	Status	Użytkowanie
Gunica do Rowu Wołczkowskiego z jez. Świdwie	RW60002319988	23	37,0	144,6	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Lewobrzeżna zlewnia dolnej Odry	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolno-Leśna
Myliborka z jez. Myliborskim Wielkim	RW60001731129	17	20,8	38,3	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Lewobrzeżna zlewnia dolnej Odry	Szczecin	Szczególnie zmienione	Neutralne
Dopływ z Polderu Warnotęka	RW60002331152	23	5,7	15,3	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Lewobrzeżna zlewnia dolnej Odry	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Karpina	RW60001731189	17	10,8	39,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Lewobrzeżna zlewnia dolnej Odry	Szczecin	Naturalne	Neutralne
Dopływ z Polderu Niekończycza	RW60001731192	17	3,4	10,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Lewobrzeżna zlewnia dolnej Odry	Szczecin	Naturalne	Rolna
Dopływ spod Burowa	RW60001731412	17	5,8	11,7	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Gowienica	Szczecin	Naturalne	Rolna
Stepnica od jez. Lechickiego do ujścia	RW60001731429	17	36,7	89,3	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Gowienica	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Gowienica do Dopływu z Puszczy Goleniowskiej	RW60002331439	23	27,9	77,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Gowienica	Szczecin	Szczególnie zmienione	Leśna
Dopływ poniżej Babigoszczy	RW60001731452	17	7,3	21,6	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Gowienica	Szczecin	Naturalne	Neutralne
Dopływ spod Dzieszkowa	RW60001731454	17	4,5	12,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Gowienica	Szczecin	Naturalne	Neutralne
Kanał Czarnociński	RW60002331549	23	7,4	27,5	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Gowienica	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Dopływ spod Włodzisławia	RW60001835258	18	8,2	26,2	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Prawobrzeżna zlewnia Dziwniej i Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna

Nazwa	Kod JCWP	Typ JCWP	Długość	Powierzchnia	Dorzecze	Region wodny	Zlewnia	RZGW	Status	Użytkowanie
Stawna	RW60001835269	18	22,1	48,8	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Prawobrzeżna zlewnia Dziwniej i Przymorze	Szczecin	Naturalne	Leśna
Grzybica	RW60002335289	23	45,2	142,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Prawobrzeżna zlewnia Dziwniej i Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Świniec od Wończy do Zał. Kamieńskiego	RW60002435349	24	8,3	24,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Prawobrzeżna zlewnia Dziwniej i Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Dopływ z Polderu Wrzosowo	RW60001735369	17	10,2	20,6	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Prawobrzeżna zlewnia Dziwniej i Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Dopływ z Wielkich Peł	RW60002335529	23	16,0	80,5	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Międyzodrze - Zalew Szczecinczeński - wyspy Wolin i Uznam	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Lewińska Struga z jez. Czajcze i Koprowo	RW60001735569	17	22,1	64,3	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Międyzodrze - Zalew Szczecinczeński - wyspy Wolin i Uznam	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Dopływ w Świdwinie	RW60001742138	17	8,8	22,7	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Stara Rega od Grądka do ujścia	RW60001942299	19	13,7	32,5	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Łośnica	RW60001742349	17	32,9	88,1	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Dopływ z jez. Przytoń	RW60001742452	17	6,7	20,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolno-Leśna
Dopływ z jez. Konie	RW60001742454	17	6,9	16,2	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna

Nazwa	Kod JCWP	Typ JCWP	Długość	Powierzchnia	Dorzecze	Region wodny	Zlewnia	RZGW	Status	Użytkowanie
Dopływ spod Policka	RW60001742556	17	5,1	10,2	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Piaskowa	RW60001742569	17	35,4	86,7	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Ukleja do wypływu z jeziora Okrzeja	RW60002542655	25	30,8	111,3	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Ukleja od wypływu z jez. Okrzeja do Dobrzenicy	RW60001742669	17	16,1	60,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Łosośnica	RW60001742676	17	11,7	17,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Dopływ spod Komorowa	RW60001842732	18	11,9	16,6	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Rega od Uklei do zb. Rejowice	RW60002042739	20	10,1	22,3	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolno-Leśna
Rekowa	RW60001842749	18	38,1	106,1	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolno-Leśna
Rega - zb. Rejowice	RW6000042759	19	8,5	15,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Dopływ ze Starkowa	RW60001742772	17	5,3	15,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Lubieszowa	RW60002342789	23	19,7	65,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Lubosiel	RW60002342794	23	5,8	13,5	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna

Nazwa	Kod JCWP	Typ JCWP	Długość	Powierzchnia	Dorzecze	Region wodny	Zlewnia	RZGW	Status	Użytkowanie
Rega od zb. Rejowice do Mołstowej	RW60001942799	19	19,9	51,3	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Mołstowa od źródeł do Czernicy	RW60001742829	17	54,8	176,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Rzecznicza	RW60001742832	17	4,7	15,6	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Pniewa	RW60001742849	17	21,8	38,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Leśna
Dopływ spod Starnina	RW60001842852	18	4,7	12,8	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Brodziec	RW60002342889	23	8,9	26,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Sarnia	RW60002342929	23	27,0	61,5	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Rega od Mołstowej do Zgniłej Regi	RW60001942993	19	28,5	61,3	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Zgniła Rega	RW60002342994	23	8,1	16,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Rega od Zgniłej Regi do ujścia	RW60002242999	22	1,5	1,5	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Trzebiegoszcz	RW60001744289	17	29,1	66,5	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Dębica do Brusnej z jez. Dębno	RW60001844432	18	45,5	132,8	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna

Nazwa	Kod JCWP	Typ JCWP	Długość	Powierzchnia	Dorzecze	Region wodny	Zlewnia	RZGW	Status	Użytkowanie
Wogra	RW60001744489	17	24,0	68,8	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Mogilica	RW60001744569	17	59,2	154,5	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Lipnica do Leszczyнки	RW60001844649	18	65,1	135,3	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Naturalne	Leśna
Topiel	RW60001744749	17	33,6	83,5	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolno-Leśna
Pokrzywnica od Ponika do ujścia	RW60001944769	19	13,4	38,8	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolno-Leśna
Radew do Chocieli z jez. Kwiecko	RW60001844829	18	76,5	280,5	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolno-Leśna
Radew od Chocieli do zb. Rosnowo	RW60002044835	20	9,0	15,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Naturalne	Neutralne
Radew od wpływu do zb. Rosnowo do Dopływ w Niedalinie	RW6000044855	19	19,2	65,7	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Szczególnie zmienione	Neutralne
Dopływ w Niedalinie	RW60001844856	18	6,8	17,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Naturalne	Leśna
Chotla	RW60001744869	17	44,3	126,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolno-Leśna
Czarna	RW60002344889	23	33,2	86,1	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Naturalne	Rolna
Kłósówka	RW60002344892	23	5,5	14,6	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Naturalne	Rolna

Nazwa	Kod JCWP	Typ JCWP	Długość	Powierzchnia	Dorzecze	Region wodny	Zlewnia	RZGW	Status	Użytkowanie
Żelaźna	RW60001744894	17	9,8	18,3	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Naturalne	Rolna
Radew od Dopływ w Niedalinie do ujścia	RW60001944899	19	34,8	102,8	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Pysznica	RW60001744929	17	20,2	63,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Naturalne	Rolna
Dopływ spod Karścina	RW60001744952	17	10,1	18,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Naturalne	Rolna
Gościnka	RW60001744969	17	18,2	49,2	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Nieciecz	RW60001744972	17	6,4	27,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Naturalne	Rolna
Parsęta od Radwi do Wielkiego Rowu	RW60001944979	19	37,3	111,8	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Parsęta od Wielkiego Rowu do ujścia	RW60002244999	22	8,0	38,7	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Kanał Łabusz	RW60002345616	23	9,3	19,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Przymorze od Parsęty do J.Jamno	Szczecin	Naturalne	Rolna
Dopływ z Świącina	RW60001745812	17	11,1	15,7	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Iwęcinka	RW60001745814	17	7,8	18,1	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Studnica do Pierskiej Strugi z jeziorami Studzienieczno i Bobięcino Wielkie	RW60001746449	17	55,9	190,8	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolno-Leśna

Nazwa	Kod JCWP	Typ JCWP	Długość	Powierzchnia	Dorzecze	Region wodny	Zlewnia	RZGW	Status	Użytkowanie
Ściegnica	RW60002346569	23	30,0	83,2	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Reknica	RW60002346589	23	20,2	59,5	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Cierniak	RW60001746592	17	4,4	11,7	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Wrześniczka	RW60001746712	17	7,2	17,6	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Pałowska Struga	RW60001746716	17	8,9	12,3	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Moszczeniczka	RW60001746729	17	18,9	71,8	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Pijawica	RW60001746732	17	5,4	17,8	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Jasienica	RW60001746734	17	6,1	11,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Łąkawica	RW60001746792	17	10,4	20,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Dopływ z jez. Nidno (Długiego)	RW60001746832	17	4,2	18,7	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Grabówka	RW60001746849	17	15,4	44,8	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolno-Leśna
Jasienica	RW60001746852	17	12,1	26,3	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Leśna

Nazwa	Kod JCWP	Typ JCWP	Długość	Powierzchnia	Dorzecze	Region wodny	Zlewnia	RZGW	Status	Użytkowanie
Białka	RW60001746856	17	6,7	20,7	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Leśna
Bielawa	RW60001746869	17	25,7	92,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolno-Leśna
Świernica	RW60001746872	17	6,2	11,7	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Rów Wiekowski	RW6000046876	17	7,0	14,2	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Sztuczne	Rolna
Dąbrowa	RW60001746889	17	11,9	24,2	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Leśna
Grabowa od Wielinki do Dopytyw z Polderu Rusko-Darłowo	RW60002446891	24	47,2	139,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Głównica z jeziorami Kopa i Wicko	RW6000047149	22	11,3	57,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Potynia	RW60002247169	22	5,8	29,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Piława od Zb. Nadarzyckiego do ujścia	RW600020188669	20	50,0	122,4	Odry	Warty	Gwda	Poznań	Szczególnie zmienione	Neutralne
Krępica	RW600018188729	18	36,1	133,6	Odry	Warty	Noteć pradoliny toruńsko-eberswaldzkiej	Poznań	Szczególnie zmienione	Rolna
Łomnica	RW600018188732	18	27,4	86,6	Odry	Warty	Noteć pradoliny toruńsko-eberswaldzkiej	Poznań	Szczególnie zmienione	Rolna
Bukówka do Dzierżąskiej	RW600018188788	18	53,1	221,7	Odry	Warty	Noteć pradoliny toruńsko-eberswaldzkiej	Poznań	Naturalne	Leśna
Drawka	RW600018188854	18	5,0	18,1	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Naturalne	Neutralne

Nazwa	Kod JCWP	Typ JCWP	Długość	Powierzchnia	Dorzecze	Region wodny	Zlewnia	RZGW	Status	Użytkowanie
Słopica	RW600018188869	18	15,6	60,8	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Naturalne	Leśna
Myśla od źródeł do wypływu z Jez. Myśliborskiego	RW60000191259	19	142,4	542,1	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Myśla	Szczecin	Naturalne	Rolna
Pręga	RW60000191272	17	8,8	33,3	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Myśla	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Dopływ z jez. Postnego	RW60000191276	17	1,1	15,3	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Myśla	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Ścieniawica ze Zb. Buszowo [stawy hodowlane]	RW60000191289	17	29,0	109,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Myśla	Szczecin	Szczególnie zmienione	Leśna
Kosa	RW600018191292	18	23,3	34,1	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Myśla	Szczecin	Szczególnie zmienione	Neutralne
Dopływ z Cychr	RW60000191296	17	9,2	40,2	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Myśla	Szczecin	Naturalne	Rolna
Dopływ z Boleszkowic	RW600018191298	18	6,2	25,8	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Myśla	Szczecin	Naturalne	Rolna
Myśla od wypływu z Jez. Myśliborskiego do ujścia	RW600020191299	20	70,5	193,7	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Myśla	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolno-Leśna
Kanał Cedyński	RW60000191729	26	25,9	79,6	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rurzyca -Tywa	Szczecin	Sztuczne	Rolno-Leśna
Rurzyca od źródeł do Kalicy	RW600023191859	23	68,3	244,6	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rurzyca -Tywa	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Kalica	RW600018191869	18	23,1	115,5	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rurzyca -Tywa	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Marwicka Struga	RW600016193129	16	31,4	99,3	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rurzyca -Tywa	Szczecin	Naturalne	Rolna

Nazwa	Kod JCWP	Typ JCWP	Długość	Powierzchnia	Dorzecze	Region wodny	Zlewnia	RZGW	Status	Użytkowanie
Tywa od źródeł do Dopływu z Tywic	RW600025193275	25	35,6	141,6	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rurzyca -Tywa	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Dopływ z Tywic	RW600016193276	16	5,3	15,1	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rurzyca -Tywa	Szczecin	Naturalne	Rolna
Tywa od Dopływu z Tywic do ujścia	RW600016193299	16	40,0	118,1	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rurzyca -Tywa	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Płonia od źródeł do Dopływu spod Myśliborek	RW600023197651	23	69,0	249,2	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Płonia	Szczecin	Naturalne	Rolna
Dopływ spod Myśliborek	RW600016197652	16	6,3	16,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Płonia	Szczecin	Naturalne	Rolna
Ostrowica od jez. Będgoszcz do ujścia	RW60000197669	25	4,2	0,8	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Płonia	Szczecin	Sztuczne	Rolna
Dopływ z Buczynowych Wąwozów	RW600017197692	17	7,3	10,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Płonia	Szczecin	Naturalne	Neutralne
Niedwiedzianka	RW600017197696	17	9,8	21,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Płonia	Szczecin	Naturalne	Leśna
Reczyca	RW600016198549	16	32,3	88,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Dopływ z Piasecznika	RW6000161985729	16	5,7	12,2	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Dopływ z Brańcina	RW600016198574	16	4,6	17,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Dopływ spod Koloni Kolin	RW600023198582	23	6,3	20,1	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Naturalne	Rolna

Nazwa	Kod JCWP	Typ JCWP	Długość	Powierzchnia	Dorzecze	Region wodny	Zlewnia	RZGW	Status	Użytkowanie
Kanał Rzepliński	RW60000198589	23	11,0	19,1	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Sztuczne	Rolna
Mała Ina od źródeł do Dopływu spod Pomietowa	RW600016198672	16	68,7	221,6	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Dopływ z Moskorzyna	RW600016198692	16	4,2	13,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Mała Ina od Dopływu spod Pomietowa do ujścia	RW600024198699	24	30,8	85,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Krępiel od źródeł do Kani	RW600016198834	16	72,8	153,1	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Naturalne	Rolna
Sokoła	RW600016198849	16	21,1	41,6	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Naturalne	Rolna
Krępa	RW600016198869	16	63,3	156,7	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Dopływ spod Czarnkowa	RW600016198872	16	8,1	12,5	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Giełdnica	RW600016198874	16	18,8	46,1	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Naturalne	Rolna
Pężinka	RW600016198889	16	38,4	91,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Małka	RW6000161989299	16	20,8	58,6	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Dopływ spod Zieleniewa	RW600017198949	17	15,1	40,5	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna

Nazwa	Kod JCWP	Typ JCWP	Długość	Powierzchnia	Dorzecze	Region wodny	Zlewnia	RZGW	Status	Użytkowanie
Dopływ Poniżej Sowna	RW600017198952	17	8,6	13,8	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Naturalne	Neutralne
Dopływ z Rożnowa Nowogardzkiego	RW600017198954	17	11,9	16,2	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Naturalne	Rolna
Wisetka	RW600017198956	17	9,2	17,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Naturalne	Rolna
Wiśniówka	RW600017198969	17	18,6	31,7	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Dopływ spod Marszewa	RW600017198989	17	13,5	31,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Raduń	RW60000199529	23	3,4	22,3	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Ina	Szczecin	Sztuczne	Rolno-Leśna
Gunica od Rowu Wołczkowskiego do ujścia	RW600019199899	19	14,7	79,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Lewobrzeżna zlewnia dolnej Odry	Szczecin	Szczególnie zmienione	Leśna
Stepnica do jez. Lechickiego	RW600017314231	17	25,5	47,7	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Gowienica	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Stepnica - jez. Lechickie	RW600017314233	17	2,9	13,8	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Gowienica	Szczecin	Naturalne	Rolna
Dopływ z Węgorzy	RW600017314329	17	5,8	11,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Gowienica	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Kanał Torfowy	RW60000317929	23	4,6	3,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Międzyodrze - Zalew Szczeciński - wyspy Wolin i Uznam	Szczecin	Sztuczne	Leśno-zantropogenizowana
Dopływ z jez. w Czarnogłównach	RW600018352549	18	5,9	11,2	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Prawobrzeżna zlewnia Dziwniej i Przymorze	Szczecin	Naturalne	Leśna

Nazwa	Kod JCWP	Typ JCWP	Długość	Powierzchnia	Dorzecze	Region wodny	Zlewnia	RZGW	Status	Użytkowanie
Stuchowska Struga	RW600017353429	17	39,2	121,2	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Prawobrzeżna zlewnia Dziwnej i Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Świniec do Wołczy	RW600023353439	23	7,1	26,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Prawobrzeżna zlewnia Dziwnej i Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Lądkowski Kanał	RW60000416129	23	20,4	56,8	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Prawobrzeżna zlewnia Dziwnej i Przymorze	Szczecin	Sztuczne	Rolna
Dopływ z Chomętowa	RW600017416142	17	7,8	10,5	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Liwia	RW600023416149	23	9,5	32,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Rega do Dopływ spod Bystrzyny	RW600023421369	23	53,2	165,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolno-Leśna
Stara Rega do Grądk	RW600025422919	25	23,6	86,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Brzeźnicka Węgorza	RW600025424699	25	43,1	166,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolno-Leśna
Sąpólna od źródeł do Dobrej	RW600017426889	17	64,0	176,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Dopływ spod Brzozowa	RW600018426892	18	8,3	12,3	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Sąpólna od Dobrej do ujścia	RW600020426899	20	11,6	27,5	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Potulina	RW600018427349	18	8,4	28,8	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna

Nazwa	Kod JCWP	Typ JCWP	Długość	Powierzchnia	Dorzecze	Region wodny	Zlewnia	RZGW	Status	Użytkowanie
Gardominka	RW600023427549	23	41,1	103,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Otoczka	RW600023427929	23	18,8	63,6	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Stara Rega	RW600023432129	23	13,7	26,6	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Dopływ spod Gosławia	RW600017432149	17	14,7	31,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Przymorze od J.Resko Przymorskie do Parsęty	Szczecin	Naturalne	Rolna
Błotnica z jeziorem Kamienica	RW600023432189	23	39,4	119,7	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Przymorze od J.Resko Przymorskie do Parsęty	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Pokrzywnica do Ponika	RW600017447649	17	38,9	129,3	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolno-Leśna
Mielnica	RW600017447669	17	10,2	23,3	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Naturalne	Rolna
Młynówka	RW600017447689	17	29,7	60,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Mszanka z jez. Nicemino	RW600018448329	18	24,6	99,7	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Jatynia	RW600017448349	17	18,5	53,1	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Dopływ spod Warmina	RW600017448969	17	9,5	29,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Naturalne	Rolna
Kościernica	RW600017448989	17	26,7	41,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna

Nazwa	Kod JCWP	Typ JCWP	Długość	Powierzchnia	Dorzecze	Region wodny	Zlewnia	RZGW	Status	Użytkowanie
Strzeżenica	RW600017456129	17	30,5	68,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Przymorze od Parsęty do J.Jamno	Szczecin	Naturalne	Rolna
Dzierżęcinka z jeziorami Lubiatowo Pn i Pd	RW60000456149	23	28,8	90,7	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Przymorze od Parsęty do J.Jamno	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolno-Leśna
Rowianka	RW600017456188	17	10,4	23,5	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Przymorze od Parsęty do J.Jamno	Szczecin	Naturalne	Rolna
Unieść od Polnicy do ujścia	RW600024456189	24	5,9	19,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Przymorze od Parsęty do J.Jamno	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Dopływ z Domostowic	RW600017468922	17	7,9	13,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Struga Królewicka	RW600017471416	17	5,9	13,3	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolno-Leśna
Gwda do wpływu do Jez. Wielimie	RW6000251886139	25	43,1	177,2	Odry	Warty	Gwda	Poznań	Naturalne	Rolno-Leśna
Dopływ z Wągradna	RW6000181886174	18	7,7	22,7	Odry	Warty	Gwda	Poznań	Naturalne	Rolna
Osoka	RW6000181886189	18	22,0	50,0	Odry	Warty	Gwda	Poznań	Naturalne	Rolna
Biała do Jez. Bielsko	RW6000251886245	25	15,0	83,2	Odry	Warty	Gwda	Poznań	Naturalne	Rolno-Leśna
Czernica do Białej	RW6000181886249	18	75,0	206,6	Odry	Warty	Gwda	Poznań	Naturalne	Rolno-Leśna
Gnilec	RW6000181886289	18	17,8	44,6	Odry	Warty	Gwda	Poznań	Naturalne	Neutralne
Czarna	RW6000181886549	18	61,1	194,1	Odry	Warty	Gwda	Poznań	Naturalne	Rolno-Leśna
Plitnica do Kan. Sypniewskiego	RW6000251886583	25	31,6	81,3	Odry	Warty	Gwda	Poznań	Naturalne	Leśna
Rurzyca	RW6000251886592	25	24,9	57,3	Odry	Warty	Gwda	Poznań	Naturalne	Neutralne
Piława do Zb.Nadarzyckiego	RW6000251886669	25	59,7	300,7	Odry	Warty	Gwda	Poznań	Naturalne	Leśna

Nazwa	Kod JCWP	Typ JCWP	Długość	Powierzchnia	Dorzecze	Region wodny	Zlewnia	RZGW	Status	Użytkowanie
Trzcianka	RW6000181887369	18	33,8	109,1	Odry	Warty	Noteć pradoliny toruńsko-eberswaldzkiej	Poznań	Naturalne	Rolno-Leśna
Drawa do wypływu z Jez. Krosino	RW6000251888513	25	39,2	208,0	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Naturalne	Rolna
Kokna	RW6000181888529	18	55,3	140,4	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Naturalne	Rolno-Leśna
Dopływ z jez. Chociebaż Wielki	RW6000181888532	18	10,6	21,2	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Naturalne	Rolna
Drawa od jez. Krosino do Wilżnicy	RW6000201888533	20	39,4	76,2	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Naturalne	Rolna
Studzienica	RW6000181888538	18	9,0	33,1	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Naturalne	Leśna
Radówka	RW6000181888562	18	5,9	40,9	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Naturalne	Neutralne
Pełknica	RW6000181888564	18	9,9	29,0	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Naturalne	Neutralne
Stara Drawa	RW6000201888569	20	17,1	17,4	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Naturalne	Neutralne
Drawica	RW6000181888589	18	32,0	121,3	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Naturalne	Rolno-Leśna
Dopływ z jez. Dominikowskiego	RW6000251888629	25	10,2	42,4	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Naturalne	Leśna
Korytnica	RW6000181888729	18	66,3	209,0	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Naturalne	Leśna
Moczel	RW6000181888749	18	7,9	55,2	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Naturalne	Neutralne
Płociczna od Runicy do ujścia	RW6000251888789	25	31,8	108,4	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Naturalne	Neutralne
Mierzęcka Struga do wypływu z jez. Wielgie	RW6000251888893	25	95,4	442,1	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Naturalne	Rolno-Leśna
Kanał Szczuczarski	RW600001888924	0	8,8	29,7	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Naturalne	Leśna
Szczuczna	RW6000181888929	18	11,7	34,9	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Naturalne	Neutralne
Słopica	RW6000231888969	23	54,2	182,7	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Naturalne	Leśna

Nazwa	Kod JCWP	Typ JCWP	Długość	Powierzchnia	Dorzecze	Region wodny	Zlewnia	RZGW	Status	Użytkowanie
Pełcz	RW6000181889849	18	50,5	208,6	Odry	Warty	Noteć pradoliny toruńsko-eberswaldzkiej	Poznań	Naturalne	Leśna
Santoczna	RW6000181889869	18	32,5	108,4	Odry	Warty	Noteć pradoliny toruńsko-eberswaldzkiej	Poznań	Naturalne	Neutralne
Olchowy Rów	RW600001912789	17	36,4	134,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Myśla	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Kanał Sienicy	RW600001912944	16	10,1	43,8	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Myśla	Szczecin	Sztuczne	Rolna
Sienica bez Kanału Sienica	RW6000181912949	18	18,5	61,8	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Myśla	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Dopływ spod Letnina	RW600001976544	16	8,0	14,6	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Płonia	Szczecin	Sztuczne	Rolna
Stróżewski Rów	RW6000161976549	16	9,8	46,2	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Płonia	Szczecin	Naturalne	Rolna
Kanał Młyński	RW6000161976569	16	38,1	90,7	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Płonia	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Dopływ z Żabowa	RW6000231976674	23	5,2	10,8	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Płonia	Szczecin	Naturalne	Rolna
Ostrowica od źródeł do wypływu z Jez. Będgoszcz	RW600016197665	16	73,3	163,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Płonia	Szczecin	Naturalne	Rolna
Wołcza	RW6000173534499	17	57,6	147,5	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Prawobrzeżna zlewnia Dziwniej i Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolno-Leśna
Niemica	RW6000233534699	23	48,2	108,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Prawobrzeżna zlewnia Dziwniej i Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna

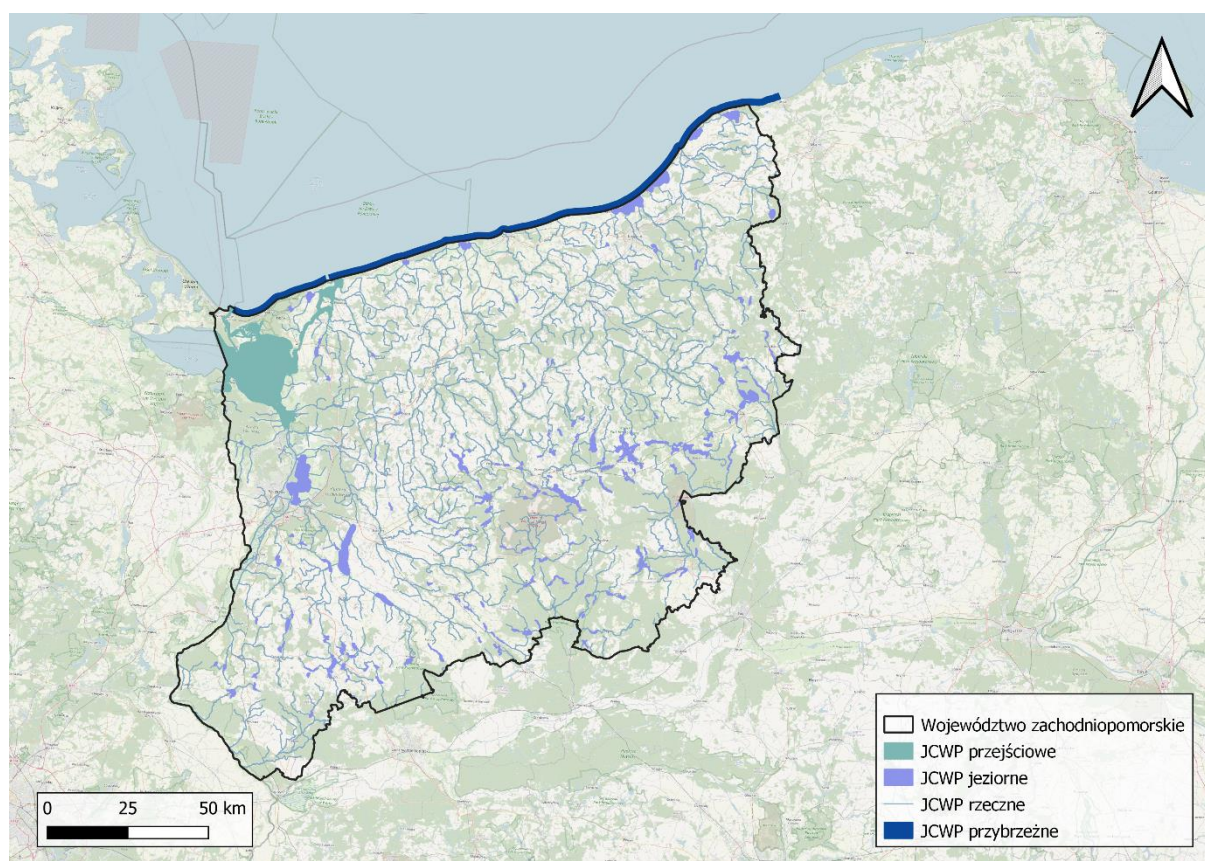
Nazwa	Kod JCWP	Typ JCWP	Długość	Powierzchnia	Dorzecze	Region wodny	Zlewnia	RZGW	Status	Użytkowanie
Liwka	RW6000174161269	17	36,7	64,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Prawobrzeżna zlewnia Dziwniej i Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Grądek	RW6000174229129	17	13,2	33,5	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Dębosznicza	RW6000174321699	17	48,5	126,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Przymorze od J.Resko Przymorskie do Parsęty	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Bielica	RW6000174483929	17	14,9	61,1	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Naturalne	Leśna
Wyszewka	RW6000234561452	23	12,4	31,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Przymorze od Parsęty do J.Jamno	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolno-Leśna
Unieść do Polnicy	RW6000174561869	17	69,4	168,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Przymorze od Parsęty do J.Jamno	Szczecin	Szczególnie zmienione	Leśna
Klasztorna i Świdnik	RW6000174714149	17	28,7	57,8	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Gwda od wpływu do Jez. Wielimie do Dołgi	RW60002518861729	25	72,5	321,0	Odry	Warty	Gwda	Poznań	Naturalne	Rolno-Leśna
Gwda od Dołgi do wpływu do zb. Podgaje	RW60002018865511	20	38,4	117,9	Odry	Warty	Gwda	Poznań	Szczególnie zmienione	Leśna
Zbiornik Nadarzycki z Dopyw w Nadarzycach	RW6000018866719	0	16,0	61,3	Odry	Warty	Gwda	Poznań	Szczególnie zmienione	Neutralne
Dopyw z jez. Businowskiego Dużego	RW60002518866869	25	8,0	38,2	Odry	Warty	Gwda	Poznań	Naturalne	Neutralne
Dobrzyca do Świerczynca	RW60001818866871	18	37,5	137,8	Odry	Warty	Gwda	Poznań	Naturalne	Rolno-Leśna
Świerczyniec	RW60001818866872	18	13,1	64,6	Odry	Warty	Gwda	Poznań	Naturalne	Leśna
Dopyw spod Kłosowa	RW60001818866874	18	7,7	92,9	Odry	Warty	Gwda	Poznań	Naturalne	Leśna

Nazwa	Kod JCWP	Typ JCWP	Długość	Powierzchnia	Dorzecze	Region wodny	Zlewnia	RZGW	Status	Użytkowanie
Świniarka	RW60001818866876	18	11,5	37,0	Odry	Warty	Gwda	Poznań	Naturalne	Rolna
Kłębowianka	RW60001818866878	18	21,3	42,1	Odry	Warty	Gwda	Poznań	Naturalne	Rolna
Piławka bez żydówki	RW60001818866889	18	18,9	169,6	Odry	Warty	Gwda	Poznań	Naturalne	Rolno-Leśna
Dopływ spod Dubina	RW60001818866896	18	10,5	30,5	Odry	Warty	Gwda	Poznań	Naturalne	Rolna
Dobrzyca od Śierczyńca do ujścia	RW60002018866899	20	45,1	105,7	Odry	Warty	Gwda	Poznań	Naturalne	Leśna
Miedznik	RW60001818885112	18	14,6	40,0	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Szczególnie zmienione	Rolna
Dopływ z jez. Wilczkowo	RW60001818885169	18	0,8	20,0	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Naturalne	Rolno-Leśna
Włsowa	RW60001818885189	18	4,5	103,9	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Naturalne	Rolno-Leśna
Wilźnica	RW60001818885352	18	5,0	13,2	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Naturalne	Rolno-Leśna
Borowiak	RW60001818885552	18	7,4	14,9	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Naturalne	Neutralne
Głęboka	RW60001818885669	18	26,2	78,5	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Naturalne	Leśna
Bagnica	RW60001818885932	18	9,9	30,8	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Naturalne	Rolno-Leśna
Sitna	RW60001818885934	18	8,5	36,0	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Naturalne	Rolno-Leśna
Dopływ z jez. Piaseczno	RW60001818885936	18	5,8	17,3	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Naturalne	Neutralne
Cieszynka	RW60001818887889	18	30,6	117,7	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Naturalne	Leśna
Dopływ z Babina	RW60002319766449	23	19,3	36,0	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Płonia	Szczecin	Naturalne	Rolna
Dopływ z Jez. Glinno	RW60001619766722	16	4,9	13,2	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Płonia	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Dopływ spod Dobropola Gryfińskiego	RW60001619766724	16	5,3	10,5	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Płonia	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna

Nazwa	Kod JCWP	Typ JCWP	Długość	Powierzchnia	Dorzecze	Region wodny	Zlewnia	RZGW	Status	Użytkowanie
Krzekna od źródeł do jez. Będgoszcz	RW60002319766729	23	18,6	57,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Płonia	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Dopływ spod Starego Czarnowa	RW60002319769132	23	3,8	16,7	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Płonia	Szczecin	Naturalne	Rolna
Żydówka	RW600025188668849	25	33,0	135,4	Odry	Warty	Gwda	Poznań	Naturalne	Rolno-Leśna
Zdbica	RW600025188668929	25	19,1	50,1	Odry	Warty	Gwda	Poznań	Naturalne	Neutralne
Rega od Starej Regi do Uklei	RW6000204259	20	66,4	197,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Rega i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Gęsia	RW60001744189	17	23,5	58,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Parsęta od źródeł do Gęsiej	RW6000174417	17	56,5	115,5	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Parsęta	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Płonia od wypływu z Jez. Żelewo do Dopływu z Buczynowych Wąwozów	RW6000201976919	20	7,5	14,1	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Płonia	Szczecin	Naturalne	Rolno-Leśna
Płonia od Dopływu z Buczynowych Wąwozów do ujścia do jez. Dąbie	RW600020197699	20	15,5	31,8	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Płonia	Szczecin	Szczególnie zmienione	Leśna
Wieprza od Mosznicy do Łąkawicy	RW60001946791	19	42,6	116,3	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Naturalne	Rolna
Wieprza od Studnicy do Moszczenicy	RW60001946599	19	38,3	107,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Wieprza i przyległe Przymorze	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolno-Leśna
Płonia na jez. Miedwie z Miedwinką i Dopływ z Bielkowa	RW600025197679	25	32,2	188,3	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Płonia	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna

Nazwa	Kod JCWP	Typ JCWP	Długość	Powierzchnia	Dorzecze	Region wodny	Zlewnia	RZGW	Status	Użytkowanie
Płonia od Jez. Miedwie do wypływu z Jez. Żelewo	RW6000251976911	25	2,5	9,2	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Płonia	Szczecin	Naturalne	Rolna
Gowienica	RW600025197672	25	14,9	62,8	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Płonia	Szczecin	Naturalne	Rolna
Płonia od Dopływu spod Myśliborek do Jez. Miedwie	RW600025197659	25	10,8	50,4	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Płonia	Szczecin	Naturalne	Rolna
Odra od Parnicy do ujścia	RW6000211999	21	41,8	185,9	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Międzyodrze - Zalew Szczecinczeński - wyspy Wolin i Uznam	Szczecin	Szczególnie zmienione	Leśno-zantropogenizowana
Odra od Odry Zachodniej do Parnicy	RW6000211971	21	70,3	137,5	Odry	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Międzyodrze - Zalew Szczeciński - wyspy Wolin i Uznam	Szczecin	Szczególnie zmienione	Rolna
Drawa od Wilżnicy do Studzienicy	RW6000251888537	25	36,8	170,1	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Naturalne	Rolno-Leśna
Drawa od Drawicy do Mierzęckiej Strugi	RW600020188879	20	59,6	182,3	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Naturalne	Leśna
Drawa od Studzienicy do Drawicy	RW600020188857	20	24,5	84,5	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Naturalne	Neutralne
Płociczna do Runicy	RW60001818887829	18	34,3	220,3	Odry	Warty	Drawa	Poznań	Naturalne	Rolno-Leśna

Źródło: Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odr



Rysunek 4.5. JCWP rzeczne, jeziorne, przybrzeżne i przejściowe na terenie województwa zachodniopomorskiego
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KZGW

Województwa zachodniopomorskie położone jest w obrębie:

- 362 JCWP rzecznych,
- 4 JCWP przejściowych,
- 184 JCWP jeziornych,
- 4 JCWP przybrzeżnych.

4.7.2 Monitoring jakości wód powierzchniowych

Ocenę stanu wód powierzchniowych wykonuje się w odniesieniu do jednolitych części wód na podstawie wyników państwowego monitoringu środowiska (PMŚ). Stan JCWP ocenia się uwzględniając wyniki klasyfikacji stanu/potencjału ekologicznego i stanu chemicznego. Stan ekologiczny określa się dla wód typu naturalnego, potencjał ekologiczny dla wód uznanych jako sztuczne lub silnie zmienione. Na ocenę stanu/potencjału ekologicznego JCWP składają się elementy biologiczne, wspierające ich ocenę wskaźniki fizykochemiczne wraz z grupą substancji specyficznych i hydromorfologiczne. Klasyfikuje się je na podstawie kryteriów wyrażonych jako wartości graniczne wskaźników jakości wód, z uwzględnieniem typów wód powierzchniowych. Stan ekologiczny JCWP klasyfikuje się przez przypisanie jej jednej z pięciu klas jakości. Potencjał ekologiczny klasyfikuje się poprzez przypisanie JCWP czterech klas jakości (klasy I i II tworzą wspólnie potencjał dobry i powyżej dobrego). Kolejnym osobnym elementem oceny JCWP jest stan chemiczny, klasyfikowany na podstawie wyników badań obecności substancji priorytetowych i innych zanieczyszczeń. Środowiskowe normy jakości dla substancji priorytetowych i innych zanieczyszczeń nie uwzględniają

typologii wód. Są to stężenia pojedynczego wskaźnika lub grupy wskaźników w wodzie, osadach wodnych lub w organizmach wodnych, które nie powinny być przekroczone z uwagi na ochronę środowiska i zdrowia ludzi.

W latach 2016-2021 prowadzony był monitoring jakości jednolitych części wód powierzchniowych, uwzględniający klasyfikację i ocenę stanu JCWP. Ostatnie wyniki monitoringu jednolitych części wód powierzchniowych rzecznych znajdujących się na terenie województwa zachodniopomorskiego przedstawione zostały w tabeli poniżej.

Na terenie województwa zachodniopomorskiego w latach 2016-2021 monitoringiem objęto 230 JCWP Rzecznych. Jak wynika z danych, stan JCWP rzecznych, znajdujących się na omawianym obszarze jest zły.

Tabela 4.6. Klasyfikacja i ocena stanu jednolitych części wód powierzchniowych rzecznych w latach 2016-2021 na terenie województwa zachodniopomorskiego

Lp.	Kod jcwp	Klasa elementów fizykochemicznych	Specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne	Stan / potencjał ekologiczny	Stan chemiczny	Ocena stanu jcwp
1	PLRW60000416129	>2	2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
2	PLRW60000199529	>2	2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
3	PLRW60000317929	>2		umiarkowany potencjał ekologiczny		zły stan wód
4	PLRW60000191259	>2		umiarkowany stan ekologiczny		zły stan wód
5	PLRW60000191276	>2		brak możliwości klasyfikacji		brak możliwości wykonania oceny
6	PLRW600001912789	>2	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
7	PLRW600001912944	>2		brak możliwości klasyfikacji		brak możliwości wykonania oceny
8	PLRW60000191296	>2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
9	PLRW60000191729	>2	2	zły potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
10	PLRW600016198692	>2		słaby stan ekologiczny		zły stan wód
11	PLRW600016193129	>2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód

Lp.	Kod jcwp	Klasa elementów fizykochemicznych	Specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne	Stan / potencjał ekologiczny	Stan chemiczny	Ocena stanu jcwp
12	PLRW600016193276	brak możliwości klasyfikacji	brak możliwości klasyfikacji	brak możliwości klasyfikacji	brak możliwości klasyfikacji	brak możliwości wykonania oceny
13	PLRW60001619389	>2	2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
14	PLRW60001619729	>2		słaby stan ekologiczny		zły stan wód
15	PLRW600016197652	>2		umiarkowany stan ekologiczny		zły stan wód
16	PLRW6000161976549	>2		umiarkowany stan ekologiczny		zły stan wód
17	PLRW60001619766722	>2	2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
18	PLRW60001619766724	>2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
19	PLRW60001619852	>2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny dobry	zły stan wód
20	PLRW6000161985729	brak możliwości klasyfikacji		brak możliwości klasyfikacji		brak możliwości wykonania oceny
21	PLRW600016198574	>2		słaby stan ekologiczny		zły stan wód
22	PLRW600016198834	>2	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
23	PLRW600016198849	>2	2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
24	PLRW600016198872	>2	2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
25	PLRW600016198874	>2	2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
26	PLRW60001719314			brak możliwości klasyfikacji		brak możliwości wykonania oceny
27	PLRW60001719752	>2	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód

Lp.	Kod jcwp	Klasa elementów fizykochemicznych	Specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne	Stan / potencjał ekologiczny	Stan chemiczny	Ocena stanu jcwp
28	PLRW600017197692	>2	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
29	PLRW600017198949	>2		słaby stan ekologiczny		zły stan wód
30	PLRW600017198954	brak możliwości klasyfikacji		brak możliwości klasyfikacji		brak możliwości wykonania oceny
31	PLRW600017198956	>2		umiarkowany stan ekologiczny		zły stan wód
32	PLRW60001731192	>2	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny dobry	zły stan wód
33	PLRW6000173132	>2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
34	PLRW60001731412	>2		umiarkowany stan ekologiczny		zły stan wód
35	PLRW600017314231	>2		słaby potencjał ekologiczny		zły stan wód
36	PLRW6000173148	>2		umiarkowany stan ekologiczny		zły stan wód
37	PLRW6000173514	>2	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny dobry	zły stan wód
38	PLRW6000173532	>2	2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
39	PLRW60001735369	>2	2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
40	PLRW6000174161269	>2	2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
41	PLRW600017416142	>2	2	brak możliwości klasyfikacji	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
42	PLRW60001742676	>2	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny dobry	zły stan wód
43	PLRW600018191292	>2	2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny dobry	zły stan wód
44	PLRW600018191869	>2	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód

Lp.	Kod jcwp	Klasa elementów fizykochemicznych	Specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne	Stan / potencjał ekologiczny	Stan chemiczny	Ocena stanu jcwp
45	PLRW60001835269	>2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
46	PLRW60002335529	>2		umiarkowany stan ekologiczny		zły stan wód
47	PLRW600025193275	>2	2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
48	PLRW60002331152	>2	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny dobry	zły stan wód
49	PLRW60002319147	>2	2	zły potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
50	PLRW600020191299	>2	2	zły potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
51	PLRW60002119199	>2	2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
52	PLRW60002419189	>2	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
53	PLRW60001819169	>2	2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
54	PLRW600016193299	>2	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
55	PLRW60002319969	>2	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny dobry	zły stan wód
56	PLRW60002319988	>2	2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny dobry	zły stan wód
57	PLRW600025197672	>2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
58	PLRW6000161976569	>2	2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
59	PLRW60002319766729	>2	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
60	PLRW6000211971	>2	2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny	zły stan wód

Lp.	Kod jcwp	Klasa elementów fizykochemicznych	Specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne	Stan / potencjał ekologiczny	Stan chemiczny	Ocena stanu jcwp
					poniżej dobrego	
61	PLRW6000211999	>2	2	zły potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
62	PLRW600016197665	>2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
63	PLRW60000197669	>2	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
64	PLRW600023197651	>2	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
65	PLRW600025197659	>2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
66	PLRW6000251976911	>2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
67	PLRW6000201976919	>2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
68	PLRW600020197699	>2	2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
69	PLRW60001619849	>2	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
70	PLRW6000241987	>2	2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
71	PLRW60002019897	>2	1	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
72	PLRW60002419899	>2	2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
73	PLRW60002019889	>2	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
74	PLRW600024198699	>2		umiarkowany potencjał ekologiczny		zły stan wód

Lp.	Kod jcwp	Klasa elementów fizykochemicznych	Specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne	Stan / potencjał ekologiczny	Stan chemiczny	Ocena stanu jcwp
75	PLRW600017198969	>2		umiarkowany potencjał ekologiczny		zły stan wód
76	PLRW600019199899	>2	2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny dobry	zły stan wód
77	PLRW60001731129	>2	2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
78	PLRW6000193149	>2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
79	PLRW60001731429	2	2	dobry potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
80	PLRW6000173524	>2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
81	PLRW6000203529	>2	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
82	PLRW6000233534699	>2	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
83	PLRW600017353429	>2	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
84	PLRW60002435349	>2	2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
85	PLRW6000173534499	>2	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
86	PLRW60001735569	>2	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny dobry	zły stan wód
87	PLRW6000204259	2	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
88	PLRW60002331439	2	2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
89	PLRW60002335289	>2	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód

Lp.	Kod jcwp	Klasa elementów fizykochemicznych	Specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne	Stan / potencjał ekologiczny	Stan chemiczny	Ocena stanu jcwp
90	PLRW600016198869	>2	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
91	PLRW600016198889	>2		umiarkowany potencjał ekologiczny		zły stan wód
92	PLRW600016198549	>2	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
93	PLRW600016198672	>2		umiarkowany potencjał ekologiczny		zły stan wód
94	PLRW60002319772	>2	2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
95	PLRW60002419855	>2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
96	PLRW60002319148	brak możliwości klasyfikacji	brak możliwości klasyfikacji	brak możliwości klasyfikacji	brak możliwości klasyfikacji	brak możliwości wykonania oceny
97	PLRW600023191859	>2	2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
98	PLRW6000231976674	>2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
99	PLRW60002319769132	>2		umiarkowany stan ekologiczny		zły stan wód
100	PLRW60002331549	>2		umiarkowany potencjał ekologiczny		zły stan wód
101	PLRW600023353439	>2	2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
102	PLRW60002519829	>2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
103	PLRW60001719114			brak możliwości klasyfikacji		brak możliwości wykonania oceny
104	PLRW6000018866719	>2		brak możliwości klasyfikacji		brak możliwości wykonania oceny

Lp.	Kod jcwp	Klasa elementów fizykochemicznych	Specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne	Stan / potencjał ekologiczny	Stan chemiczny	Ocena stanu jcwp
105	PLRW600004569	>2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
106	PLRW6000046876	2	2	zły potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
107	PLRW60001742669	>2		umiarkowany stan ekologiczny		zły stan wód
108	PLRW6000174494	>2	2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny dobry	zły stan wód
109	PLRW60001744952	>2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny dobry	zły stan wód
110	PLRW60001742832	2		umiarkowany stan ekologiczny		zły stan wód
111	PLRW600017432149	>2	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny dobry	zły stan wód
112	PLRW60001744894	>2	2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
113	PLRW600017448969	>2	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
114	PLRW60001746792	>2		słaby stan ekologiczny		zły stan wód
115	PLRW60001746832	>2		umiarkowany stan ekologiczny		zły stan wód
116	PLRW60001742138	>2		umiarkowany potencjał ekologiczny		zły stan wód
117	PLRW6000174218	>2		umiarkowany stan ekologiczny		zły stan wód
118	PLRW6000174229129	>2		słaby stan ekologiczny		zły stan wód
119	PLRW6000174232	1		bardzo dobry stan ekologiczny		brak możliwości wykonania oceny
120	PLRW6000174244	>2	2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
121	PLRW60001742452	2		zły potencjał ekologiczny		zły stan wód
122	PLRW60001742454	>2		słaby stan ekologiczny		zły stan wód

Lp.	Kod jcwp	Klasa elementów fizykochemicznych	Specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne	Stan / potencjał ekologiczny	Stan chemiczny	Ocena stanu jcwp
123	PLRW6000174252	>2		umiarkowany stan ekologiczny		zły stan wód
124	PLRW60001742556	2		umiarkowany stan ekologiczny		zły stan wód
125	PLRW600017426889	>2	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
126	PLRW60001742772	>2		umiarkowany stan ekologiczny		zły stan wód
127	PLRW60001742829	>2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
128	PLRW6000174432	1		brak możliwości klasyfikacji	stan chemiczny dobry	brak możliwości wykonania oceny
129	PLRW6000174436	2	2	dobry potencjał ekologiczny	stan chemiczny dobry	dobry stan wód
130	PLRW6000174444	>2	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny dobry	zły stan wód
131	PLRW6000174472	>2	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
132	PLRW600017447649	>2		umiarkowany potencjał ekologiczny		zły stan wód
133	PLRW600017447669	>2		umiarkowany stan ekologiczny		zły stan wód
134	PLRW600017448989	>2	2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
135	PLRW60001744972	>2	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
136	PLRW600017452	>2	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
137	PLRW6000174546	>2	2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
138	PLRW600017456188	2		dobry stan ekologiczny		brak możliwości wykonania oceny

Lp.	Kod jcwp	Klasa elementów fizykochemicznych	Specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne	Stan / potencjał ekologiczny	Stan chemiczny	Ocena stanu jcwp
139	PLRW60001745812	>2		słaby stan ekologiczny		zły stan wód
140	PLRW60001745814	>2		słaby stan ekologiczny		zły stan wód
141	PLRW60001746592	>2		umiarkowany stan ekologiczny		zły stan wód
142	PLRW60001746712	>2		umiarkowany stan ekologiczny		zły stan wód
143	PLRW60001746716	>2		brak możliwości klasyfikacji		brak możliwości wykonania oceny
144	PLRW60001746732	>2		umiarkowany stan ekologiczny		zły stan wód
145	PLRW60001746734	2		dobry stan ekologiczny		brak możliwości wykonania oceny
146	PLRW60001746856	>2		umiarkowany potencjał ekologiczny		zły stan wód
147	PLRW60001746889	>2	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
148	PLRW600017468922	>2		umiarkowany stan ekologiczny		zły stan wód
149	PLRW6000174714149	>2		umiarkowany potencjał ekologiczny		zły stan wód
150	PLRW60001844856	>2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
151	PLRW60001818885112	>2	2	zły potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
152	PLRW60001818887829	2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
153	PLRW60001818887889	2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
154	PLRW60001844432	2	2	zły stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
155	PLRW600023421369	>2		umiarkowany potencjał ekologiczny		zły stan wód

Lp.	Kod jcwp	Klasa elementów fizykochemicznych	Specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne	Stan / potencjał ekologiczny	Stan chemiczny	Ocena stanu jcwp
156	PLRW6000194429	2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny dobry	zły stan wód
157	PLRW6000234498	>2	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
158	PLRW6000234561452	1		dobry potencjał ekologiczny		brak możliwości wykonania oceny
159	PLRW6000251886245	>2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
160	PLRW60001942299	2		dobry potencjał ekologiczny		brak możliwości wykonania oceny
161	PLRW60001742349	>2	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
162	PLRW6000194269	2		dobry potencjał ekologiczny		brak możliwości wykonania oceny
163	PLRW600023427549	>2		umiarkowany stan ekologiczny		zły stan wód
164	PLRW60002042739	2		umiarkowany potencjał ekologiczny		zły stan wód
165	PLRW60001942799	2		umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny dobry	zły stan wód
166	PLRW60001842749	2	2	dobry potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
167	PLRW6000194289	2		dobry potencjał ekologiczny		brak możliwości wykonania oceny
168	PLRW60001942993	2	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
169	PLRW60002242999	>2	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
170	PLRW60001744189	>2	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód

Lp.	Kod jcwp	Klasa elementów fizykochemicznych	Specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne	Stan / potencjał ekologiczny	Stan chemiczny	Ocena stanu jcwp
171	PLRW6000174417	>2		umiarkowany potencjał ekologiczny		zły stan wód
172	PLRW6000204449	>2	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
173	PLRW60001744489	>2	2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
174	PLRW60001744569	>2		umiarkowany potencjał ekologiczny		zły stan wód
175	PLRW6000204459	>2	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
176	PLRW6000194469	>2		zły potencjał ekologiczny		zły stan wód
177	PLRW6000194479	2	2	dobry potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
178	PLRW60001944769	1		dobry potencjał ekologiczny		brak możliwości wykonania oceny
179	PLRW60001744869	>2	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
180	PLRW60001844829	>2	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
181	PLRW60002044835	2	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
182	PLRW60001944899	2	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
183	PLRW60001944979	>2	2	zły potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
184	PLRW60002244999	>2	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
185	PLRW60001744929	>2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
186	PLRW6000224549	>2	2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny	zły stan wód

Lp.	Kod jcwp	Klasa elementów fizykochemicznych	Specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne	Stan / potencjał ekologiczny	Stan chemiczny	Ocena stanu jcwp
					poniżej dobrego	
187	PLRW60000456149	>2	2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
188	PLRW600017456129	>2	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
189	PLRW6000174561869	2		umiarkowany potencjał ekologiczny		zły stan wód
190	PLRW600024456189	2		umiarkowany potencjał ekologiczny		zły stan wód
191	PLRW60002346589	>2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
192	PLRW6000174669	2		umiarkowany stan ekologiczny		zły stan wód
193	PLRW60001946599	2	2	dobry potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
194	PLRW60001946791	2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
195	PLRW6000224699	>2	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
196	PLRW60001746869	2	2	dobry potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
197	PLRW6000174682	>2	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
198	PLRW60002446891	>2	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
199	PLRW6000047149	>2	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
200	PLRW60002018866899	2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
201	PLRW6000201888533	2		dobry stan ekologiczny		brak możliwości

Lp.	Kod jcwp	Klasa elementów fizykochemicznych	Specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne	Stan / potencjał ekologiczny	Stan chemiczny	Ocena stanu jcwp
						wykonania oceny
202	PLRW600020188857	2	2	dobry stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
203	PLRW6000181888589	2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
204	PLRW6000181888529	2	2	dobry stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
205	PLRW6000181888729	2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
206	PLRW60001818866889	2	2	dobry stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
207	PLRW600018188869	2		umiarkowany stan ekologiczny		zły stan wód
208	PLRW600025188668849	>2	>2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
209	PLRW600023432189	2	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
210	PLRW600025424699	2	2	dobry potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
211	PLRW60002344889	>2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
212	PLRW6000174321699	2	2	dobry potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
213	PLRW60001744969	>2	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
214	PLRW6000251886139	>2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
215	PLRW60002346569	>2	>2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód

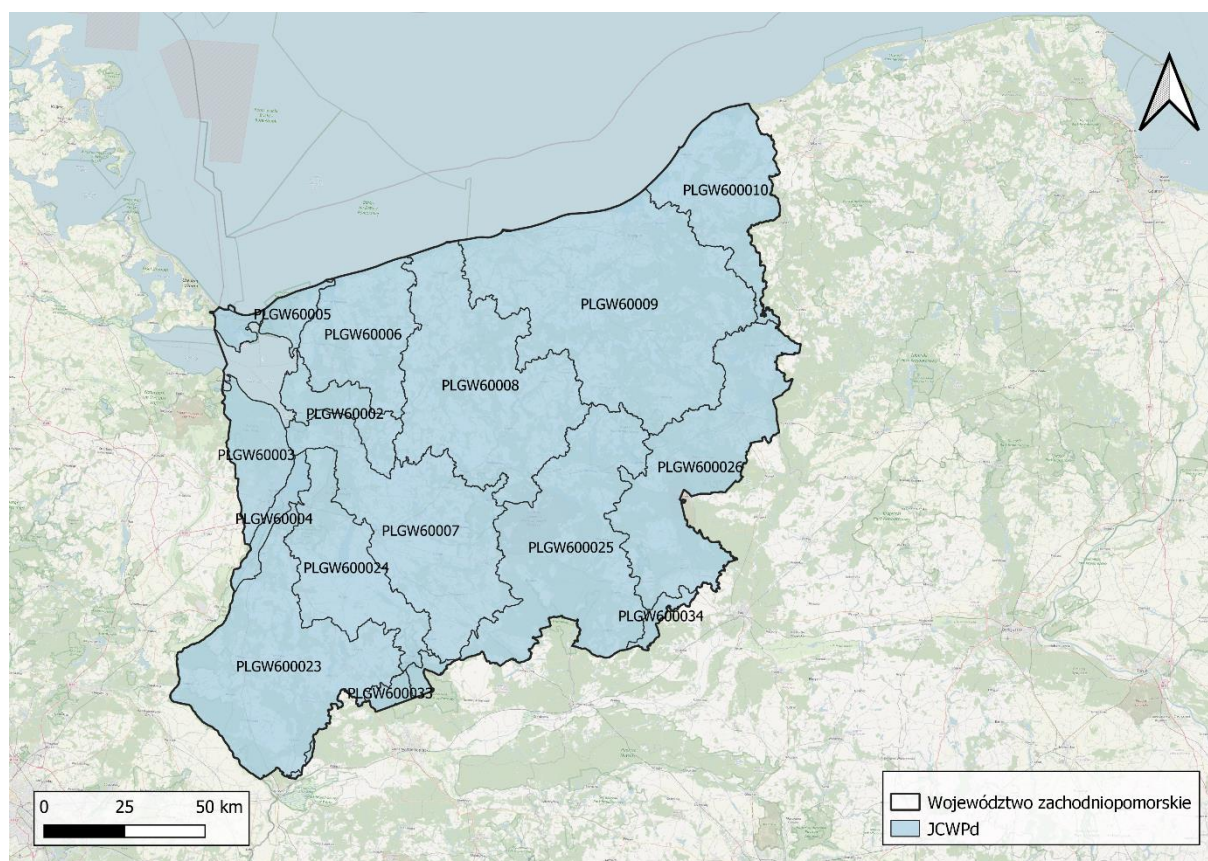
Lp.	Kod jcwp	Klasa elementów fizykochemicznych	Specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne	Stan / potencjał ekologiczny	Stan chemiczny	Ocena stanu jcwp
216	PLRW60002342789	>2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
217	PLRW6000194249	>2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
218	PLRW6000194219	>2	2	umiarkowany potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
219	PLRW6000251886669	2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
220	PLRW600018448329	2	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
221	PLRW600020426899	>2	2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
222	PLRW60002342929	>2	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
223	PLRW60001818866871	1	2	dobry stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
224	PLRW6000251888513	>2	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
225	PLRW6000044855	2	2	słaby potencjał ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
226	PLRW60002518861729	>2	2	umiarkowany stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
227	PLRW60002542655	2		dobry potencjał ekologiczny		brak możliwości wykonania oceny
228	PLRW6000234216	2	2	słaby stan ekologiczny	stan chemiczny poniżej dobrego	zły stan wód
229	PLRW600023427929	>2		umiarkowany stan ekologiczny		zły stan wód
230	PLRW600025422919	2		dobry potencjał ekologiczny		brak możliwości

Lp.	Kod jcw	Klasa elementów fizykochemicznych	Specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne i niesyntetyczne	Stan / potencjał ekologiczny	Stan chemiczny	Ocena stanu jcw
						wykonania oceny

Źródło: Ocena stanu jednolitych części wód rzek i zbiorników zaporowych w latach 2016-2021 na podstawie monitoringu – tabela

4.7.3 Wody podziemne

Województwo zachodniopomorskie znajduje się w zasięgu szesnastu Jednolitych Części Wód Podziemnych (zwanych dalej JCWPd), przedstawionych na rysunku poniżej.



Rysunek 4.6. JCWPd na terenie województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PIG-PIB

Poniższa tabela przedstawia charakterystykę JCWPd występujących na terenie województwa zachodniopomorskiego.

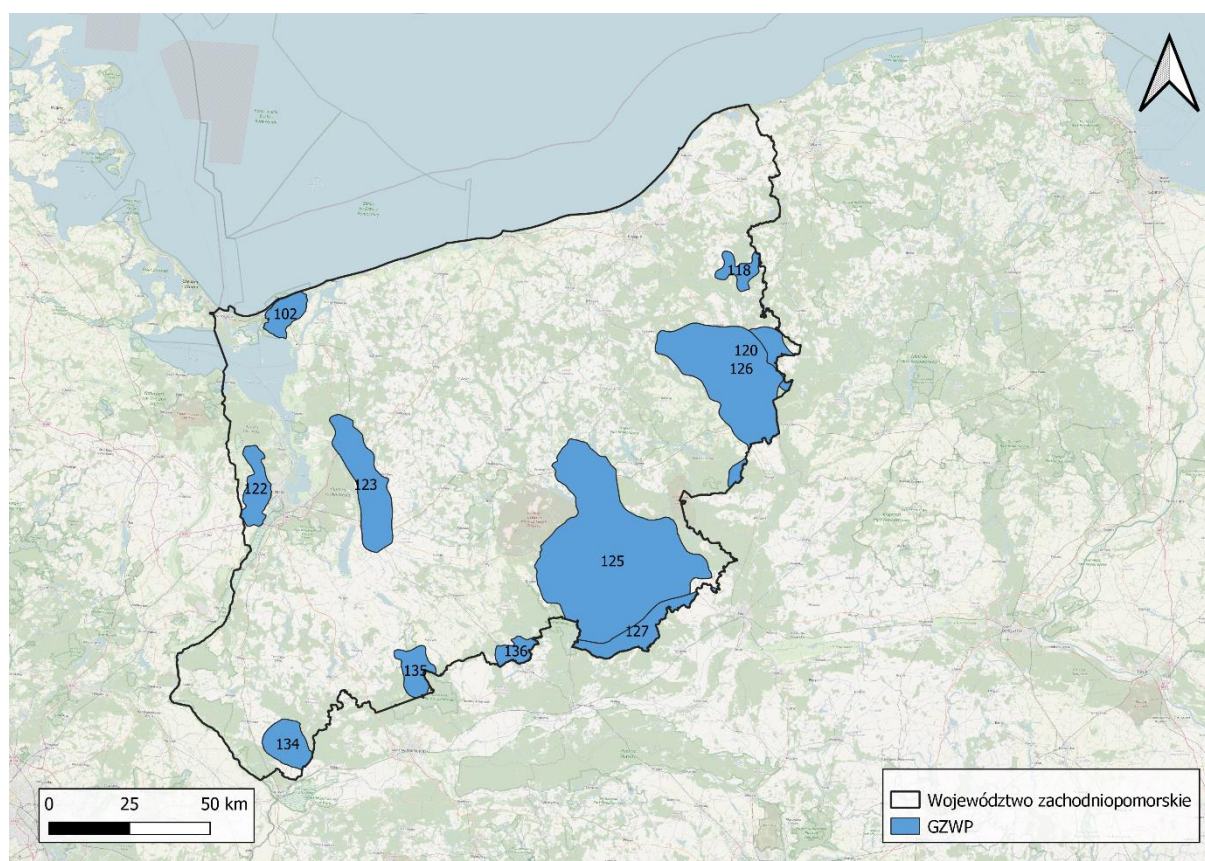
Tabela 4.7. Charakterystyka JCWPd na terenie województwa zachodniopomorskiego

LP.	Kod JCWPd	Region wodny	RZGW	Powierzchnia [km ²]
1	PLGW 60001	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Szczecin	121,60
2	PLGW60002	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Szczecin	488,30
3	PLGW60003	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Szczecin	629,90
4	PLGW60004	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Szczecin	226,30
5	PLGW60005	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Szczecin	214,00

LP.	Kod JCWPd	Region wodny	RZGW	Powierzchnia [km ²]
6	PLGW60006	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Szczecin	1190,70
7	PLGW60007	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Szczecin	2329,50
8	PLGW60008	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Szczecin	2839,30
9	PLGW60009	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Szczecin	4072,20
10	PLGW60010	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Szczecin	2559,40
11	PLGW60023	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Szczecin	2907,10
12	PLGW60024	Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego	Szczecin	1305,60
13	PLGW60025	Warty	Poznań	3288,60
14	PLGW60026	Warty	Poznań	4943,70
15	PLGW60033	Warty	Poznań	1170,70
16	PLGW60034	Warty	Poznań	2753,50

Źródło: IDOK

Województwo zachodniopomorskie znajduje się na terenie jedenastu Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (zwanych dalej GZWP), których lokalizacja została przedstawiona na poniższym rysunku.



Rysunek 4.7. GZWP na terenie województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PIG-PIB

4.7.4 Monitoring jakości wód podziemnych

W 2021 roku Państwowy Instytut Geologiczny – Państwowy Instytut Badawczy, na zlecenie Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, przeprowadził monitoring operacyjny stanu chemicznego wybranych jednolitych części wód podziemnych. Próbkę wód podziemnych pobrano w 380 punktach pomiarowych.

Wyniki oznaczeń terenowych i laboratoryjnych poddano analizie i wyznaczono klasy jakości wód podziemnych w punktach pomiarowych. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 11 października 2019 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu jednolitych części wód podziemnych (Dz. U. 2019 poz. 2148) klasyfikacja elementów fizykochemicznych stanu wód podziemnych obejmuje pięć klas jakości wód podziemnych.

Badania w zakresie stanu wód podziemnych prowadzone są w ramach monitoringu jakości wód podziemnych, który funkcjonuje jako podsystem Państwowego monitoringu środowiska. Wykonawcą badań, na zlecenie Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, jest Państwowy Instytut Geologiczny – Państwowy Instytut Badawczy, będący z mocy ustawy Prawo wodne państwową służbą hydrogeologiczną zobligowaną do wykonywania badań i oceny stanu wód podziemnych (art. 102 ust.4 i art. 155a ust.5).

W 2021 roku na terenie województwa zachodniopomorskiego były przeprowadzono badania monitoringu wód podziemnych. Szczegółowe dane dotyczące prowadzonych badań zostały przedstawione w tabeli poniżej.

Tabela 4.8. Monitoring diagnostyczny jakości wód podziemnych w 2021 r. na terenie województwa zachodniopomorskiego

Nr JCWPd	Nr. punktu pom. wg MONBADA	Powiat	Miejscowość	Zwierciadło wody	Typ ośrodka wodonośnego	Rodzaj punktu pomiarowego	Użytkowanie terenu	Klasa jakości – końcowa
PLGW60001	1263	Świnoujście	Świnoujście	Zwierciadło swobodne	porowy	piezometr	10. Lasy	III
	1263	Świnoujście	Świnoujście	Zwierciadło swobodne	porowy	piezometr	10. Lasy	IV
	1275	Świnoujście	Świnoujście	Zwierciadło napięte	porowy	st. wiercona	2. Zabudowa miejska luzna	V
	1275	Świnoujście	Świnoujście	Zwierciadło swobodne	porowy	st. wiercona	4. Zabudowa wiejska	III
	1303	Świnoujście	Świnoujście	Zwierciadło napięte	porowy	st. wiercona	1. Zabudowa miejska zwarta	IV
	1303	Świnoujście	Świnoujście	Zwierciadło napięte	porowy	piezometr	10. Lasy	IV
	1491	Świnoujście	Świnoujście	Zwierciadło swobodne	porowy	piezometr	3. Miejskie tereny zielone	IV
	1491	Świnoujście	Świnoujście	Zwierciadło napięte	porowy	piezometr	3. Miejskie tereny zielone	II
	1582	Świnoujście	Świnoujście	Zwierciadło napięte	porowo-szczelinowy	piezometr	3. Miejskie tereny zielone	V
	1582	Świnoujście	Świnoujście	Zwierciadło swobodne	porowy	piezometr	3. Miejskie tereny zielone	III
PLGW60009	195	koszaliński	Bobolice (gmina miejsko-wiejska)	Zwierciadło napięte	porowy	st. wiercona	4. Zabudowa wiejska	II
	197	białogardzki	Karlino (gmina miejsko-wiejska)	Zwierciadło napięte	porowy	st. wiercona	2. Zabudowa miejska luzna	III
	202	kołobrzeski	Kołobrzeg (gmina wiejska)	Zwierciadło swobodne	porowy	st. wiercona	10. Lasy	II
	377	kołobrzeski	Kołobrzeg (gmina wiejska)	Zwierciadło napięte	porowy	st. wiercona	2. Zabudowa miejska luzna	V
	382	koszaliński	Świeszyno (gmina wiejska)	Zwierciadło napięte	porowy	st. wiercona	4. Zabudowa wiejska	II
	1010	świdwiński	Połczyn-Zdrój (gmina miejsko-wiejska)	Zwierciadło napięte	porowy	st. wiercona	4. Zabudowa wiejska	II
	1037	szczecinecki	Barwice (gmina miejsko-wiejska)	Zwierciadło napięte	porowy	st. wiercona	8. Uprawy trwałe	II

Nr JCWPd	Nr. punktu pom. wg MONBADA	Powiat	Miejscowość	Zwierciadło wody	Typ ośrodka wodonośnego	Rodzaj punktu pomiarowego	Użytkowanie terenu	Klasa jakości – końcowa
	1196	białogardzki	Tychowo (gmina miejsko- wiejska)	Zwierciadło swobodne	porowy	st. wiercona	9. Łąki i pastwiska	II
	1264	kołobrzeski	Ustronie Morskie (gmina wiejska)	Zwierciadło napięte	porowy	piezometr	10. Lasy	II
	1435	szczecinecki	Barwice (gmina miejsko- wiejska)	Zwierciadło swobodne	porowy	piezometr	Obszary zabudowane	II
	1925	szczecinecki	Grzmiąca (gmina wiejska)	Zwierciadło napięte	porowy	st. wiercona	10. Lasy	II
	1926	świdwiński	Sławoborze (gmina wiejska)	Zwierciadło swobodne	porowy	piezometr	10. Lasy	II
	2111	koszaliński	Bobolice (gmina miejsko- wiejska)	Zwierciadło swobodne	porowy	piezometr	10. Lasy	I
	2166	szczecinecki	Grzmiąca (gmina wiejska)	Zwierciadło napięte	porowy	st. wiercona	4. Zabudowa wiejska	II
	2257	koszaliński	Mielno (gmina miejsko- wiejska)	Zwierciadło napięte	porowo- szczelinowy	st. wiercona	1. Zabudowa miejska zwarta	V

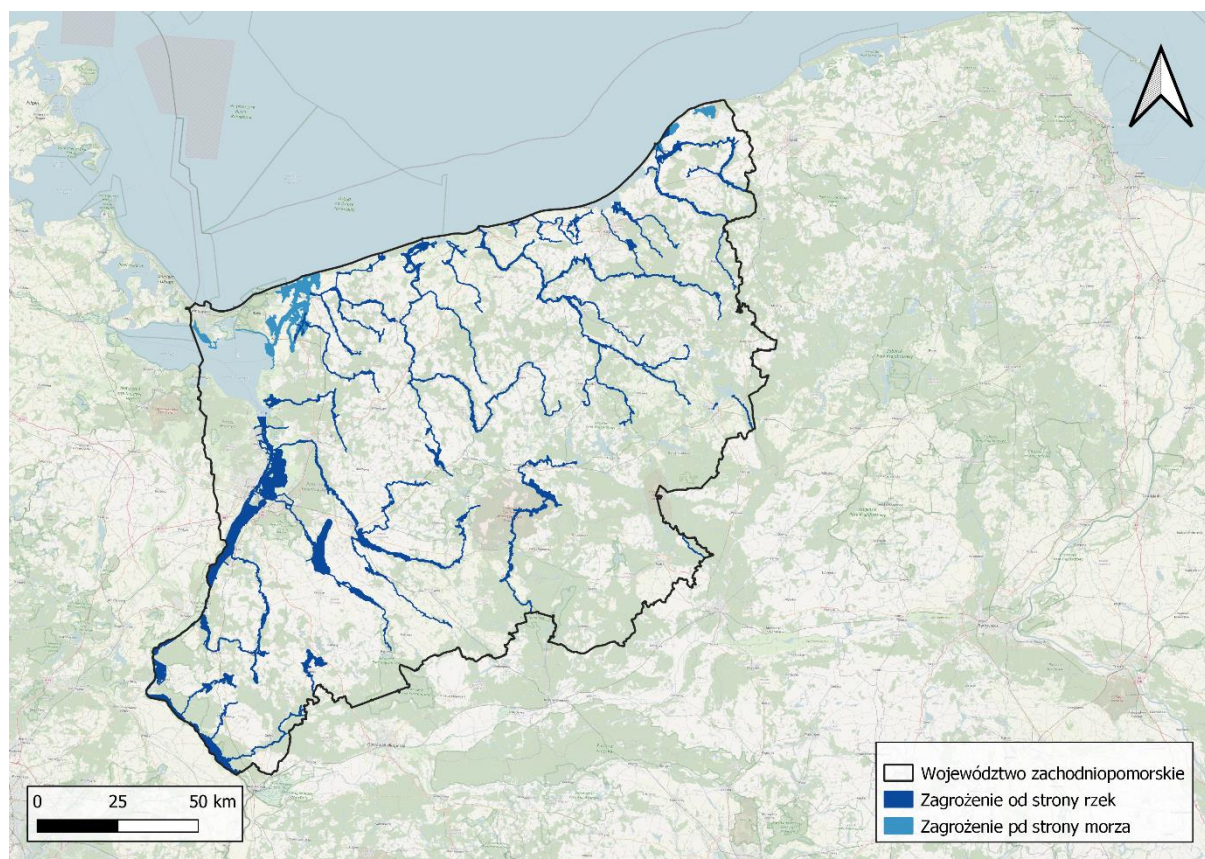
Źródło: 2021 - Klasy jakości wód podziemnych - monitoring jakości wód podziemnych - monitoring operacyjny

Jak wynika z powyższej tabeli dla wszystkich 25 punktów pomiarowych uzyskano następujące wyniki:

- I klasa (wody bardzo dobrej jakości): 1 punkt,
- II klasa (wody dobrej jakości): 12 punktów,
- III klasa (wody zadowalającej jakości): 4 punkty,
- IV klasa (wody niezadowalającej jakości): 4 punkty,
- V klasa (wody złej jakości): 4 punkty.

Podsumowując, zgodnie z danymi za rok 2021 na terenie województwa zachodniopomorskiego dominują wody podziemne o dobrej jakości.

Na terenie województwa zachodniopomorskiego zagrożenie powodziowe występuje wzdłuż dolin głównych rzek oraz w okolicach ich dopływów. Mapa przedstawia obszary zagrożenia powodziowego dla rzek i morza, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi rzecznej jest średnie i wynosi 1% (raz na 100 lat).



Rysunek 4.8. Wstępna ocena ryzyka powodziowego na terenie województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ISOK

4.8 Gospodarka wodno – ściekowa

Zaopatrzenie w wodę

Długość sieci wodociągowej w województwie zachodniopomorskim wynosiła w 2022 roku 12 568,8 km, a ilość przyłączy prowadząca do budynków mieszkalnych i zbiorowego zamieszkania 191 082 szt. W 2022 roku do gospodarstw domowych dostarczono 77 742,9 dam³ wody, zużycie wody w gospodarstwach domowych na 1 mieszkańca wynosiło 34,5 m³. Dobowa produkcja w 2022 roku wyniosła 246 393 m³.

W 2021 roku pobór wód wyniósł 964 661,1 dam³, z czego na potrzeby przemysłu pobrano 855 852 dam³ (88%), na potrzeby eksploatacji sieci wodociągowej 96 876,1 dam³ (10%), a na napełnianie i uzupełnianie stawów rybnych 14 dam³.

Gospodarka ściekowa

W 2022 roku długość czynnej sieci kanalizacyjnej w województwie wynosiła 8 418,1 km, a ilość przyłączy do budynków mieszkalnych i zbiorowego zamieszkania wynosiła 134 792 sztuk. W województwie zachodniopomorskim wg danych GUS w 2022 roku siecią kanalizacyjną odprowadzono 61 472,7 dam³ ścieków bytowych. Na terenie województwa zachodniopomorskiego jest 172 biologiczne oczyszczalnie ścieków komunalnych.

4.9 Zasoby geologiczne

Większość województwa zachodniopomorskiego należy do zachodnioeuropejskiej platformy paleozoicznej. Jedynie fragment na północno-wschodni znajduje się na obszarze platformy wschodnioeuropejskiej. Najstarsze rozpoznane skały stanowią osady złożone na dnie ówczesnego oceanu w okresie ordowiku i syluru.

W województwie zachodniopomorskim występują złoża surowców energetycznych, chemicznych oraz surowce skalne. Poniższa tabela przedstawia charakterystykę złóż występujących na terenie województwa zachodniopomorskiego.

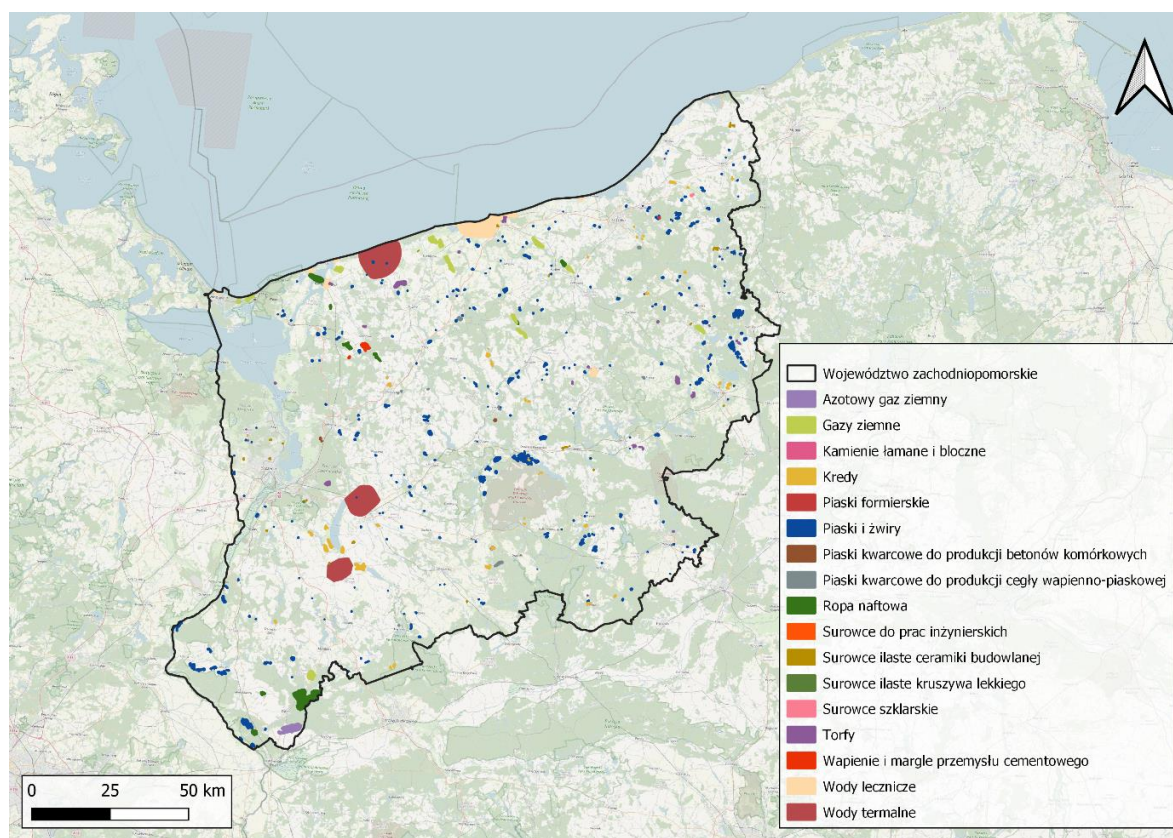
Tabela 4.9. Złoża surowców występujących na terenie województwa zachodniopomorskiego

Lp.	Kopalina	Jednostka	Zasoby geologiczne bilansowe	Wydobycie	Liczba złóż	Liczba złóż eksploatowanych
surowce energetyczne						
1	Gaz ziemny	mln m ³	7 618,34*	491,16	23	12
2	Azotowy gaz ziemny	m ³	11 420,88*	32,99	1	1
3	Ropa naftowa	tys. t	6 346,81*	308,55	11	9
surowce chemiczne						
4	Siarka ze złóż gazu ziemnego i ropy naftowej	tys. t	360,14	23,61	3	3
surowce skalne						
5	Kreda jeziorna	tys. t	56 836	31	41	2
6	Piaski i żwiry	tys. t	1 287 083	11 261	397	67
7	Piaski kwarcowe do produkcji cegły wapienno-piaskowej	tys. m ³	29 851,06	42,94	13	1
8	Piaski kwarcowe do produkcji betonów komórkowych	tys. m ³	5 180	-	2	-

Lp.	Kopalina	Jednostka	Zasoby geologiczne bilansowe	Wydobycie	Liczba złóż	Liczba złóż eksploatowanych
9	Surowce ilaste ceramiki budowlanej	tys. m ³	32 467	44	23	1
10	Surowce ilaste do produkcji kruszywa lekkiego	tys. m ³	2 493	-	1	-
11	Surowce do prac inżynierskich	tys. m ³	1 673	69	2	1
12	Surowce szklarskie	tys. t	10 777,30	-	1	-
13	Piaski formierskie	tys. t	7 596	-	1	-
14	Torfy do celów rolniczych	tys. m ³	24 113,61	315,61	32	8
15	Torfy do celów leczniczych	tys. m ³	4 236,39	3,58	8	4
16	Wapienie i margle dla przemysłu cementowego	tys. t	168 022	-	2	-
17	Kamienie łamane i bloczne (głazy narzutowe)	tys. t	225	-	1	-

* Zasoby wydobywcze bilansowe pozabilansowe,

Źródło: opracowanie własne na podstawie Programu Ochrony Środowiska dla województwa zachodniopomorskiego za lata 2030



Rysunek 4.9. Złóża na terenie województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne

4.10 Gleby i użytkowanie gruntów

Na terenie województwa zachodniopomorskiego przeważają gleby bielcowe, brunatne i rdzawe. Duża część województwa pokryta jest torfami z grupy bagiennych, natomiast na obszarach zastoiskowych i pobagiennych przeważają żyzne czarne ziemie. Na obszarze województwa zachodniopomorskiego znajduje się 928 066,80 ha użytków rolnych łącznie. Poniższa tabela przedstawia charakterystykę użytkowania terenów rolniczych w województwie zachodniopomorskim w 2020 roku.

Tabela 4.10. Użytkowanie terenów rolnych na terenie województwa zachodniopomorskiego w 2020 roku

Użytkowanie	Powierzchnia [ha]
użytki rolne ogółem	928 066,80
uprawy trwałe	14 217,48
łąki trwałe	155 786,14
pastwiska trwałe	26 085,99
las i grunty leśne	11 465,65
pozostałe użytki rolne	17 890,32

Źródło: GUS

Warunki klimatyczne dla województwa zachodniopomorskiego sprzyjają uzyskiwaniu wysokich plonów w rolnictwie, jednakże na analizowanym terenie znajduje się wiele form ochrony przyrody. Większość terenów bogatych w ziemie o wysokiej produktywności znajduje się na terenach zalewowych lub w obrębie lasów, co negatywnie wpływa na rozwój rolnictwa. Duży udział gleb kwaśnych i bardzo kwaśnych jest decydującym czynnikiem wpływającym na niewielką produkcję rolną.

4.11 Gospodarka odpadami

Na terenie województwa zachodniopomorskiego zlokalizowanych jest:

- 12 instalacji zapewniających mechaniczno-biologiczne przetwarzanie odpadów,
- 10 regionalnych kompostowni,
- 5 regionalnych składowisk odpadów,
- 1 ponadregionalna instalacja termicznego przekształcania odpadów komunalnych,
- 16 sortowni odpadów selektywnie zbieranych (w tym 11 instalacji MBP pracujących w systemie wariantowym),
- 3 instalacje pracujące samodzielnie, 2 instalacje pracujące w kilku wariantach i 1 instalacja z etapem przetwarzania odpadów komunalnych na paliwo alternatywne – RDF.

W ostatnich latach wszyscy mieszkańcy województwa zachodniopomorskiego byli objęci systemem zbiórki odpadów komunalnych. W tabeli poniżej przedstawiono szczegółową charakterystykę masy odpadów komunalnych zebranych w analizowanych latach.

Tabela 4.11. Masa zebranych odpadów komunalnych w latach 2020 – 2022 z terenu województwa zachodniopomorskiego

Rodzaj odpadów	Rok		
	2020	2021	2022
zmieszane [t]	646 978,88	677 612,44	676 963,79
selektywne [t]	208 208,21	238 702,90	237 531,24
zebrane łącznie [t]	855 187,09	916 315,34	914 495,03

Źródło: GUS

Na podstawie danych zestawionych w powyższej tabeli można zauważyć, iż ilość zebranych odpadów waha się w przeciągu omawianych lat. W 2021 roku odebrano o 61 128,25 t odpadów więcej niż w 2020 roku. W 2022 roku ilość odpadów zmalała o 1 820,31 t w porównaniu do 2021 roku.

Odpady zbierane selektywnie są odbierane od mieszkańców, ale mogą być również składowane w specjalnych pojemnikach ustawionych na terenie miast bądź dostarczane do punktów zbiórki. Selektywna zbiórka odpadów uwzględnia podział na następujące frakcje:

- papier i tektura,
- szkło,
- tworzywa sztuczne,
- metale,
- odpady biodegradowalne,
- odpady wielkogabarytowe,
- zużyte urządzenia elektryczne i elektroniczne,
- zmieszane odpady opakowaniowe i inne.

Azbest

Województwo zachodniopomorskie (zgodnie ze stanem na dzień 21.07.2023r.) zinwentaryzowało 190 532 006 kg wyrobów azbestowych, co stanowi 2,22% ogółu zinwentaryzowanych wyrobów azbestowych na terenie kraju. Ilość unieszkodliwionych wyrobów azbestowych z terenu województwa wyniosła 48 392 710 kg, co stanowi 3,01% ogółu unieszkodliwionych wyrobów z terenu kraju. Ilość wyrobów pozostała do usunięcia z terenu województwa to 142 139 296 kg, co stanowi 2,04% ogółu wyrobów pozostałych na terenie kraju.

4.12 Lasy

Obszar województwa zachodniopomorskiego leży w zasięgu trzech RDLP: Szczecin, Szczecinek i Piła. Cały teren województwa obejmuje kilkadziesiąt nadleśnictw.

Lesistość województwa w 2022 roku wyniosła 35,8%. Większość lasów stanowią lasy publiczne (820 480,82 ha), gdzie lasy prywatne zajmują powierzchnię 22 555,66 ha.

Największą lesistością w roku 2022 charakteryzował się powiat wałecki – 55,1%, zaś najmniejszą powiat pyrzycki – 6,5%.

4.13 Zasoby przyrodnicze i formy ochrony przyrody

Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U.2023.1336 t.j.) wyróżnia następujące formy ochrony przyrody:

- parki narodowe,
- rezerваты przyrody,
- parki krajobrazowe,
- obszary chronionego krajobrazu,
- obszary Natura 2000,
- pomniki przyrody,
- stanowiska dokumentacyjne,
- użytki ekologiczne,
- zespoły przyrodniczo-krajobrazowe,

- ochrona gatunkowa roślin, zwierząt i grzybów.

Każda z form spełnia inną rolę w polskim systemie ochrony przyrody i służy innym celom, dlatego charakteryzuje się odmiennym reżimem ochronnym oraz zakresem ograniczeń w użytkowaniu. Formy ochrony przyrody tworzą duży i zróżnicowany zespół środków pozwalających realizować ochronę przyrody, powstały w efekcie rozwoju naukowych podstaw ochrony przyrody i jej wieloletniej praktyki.

Parki Narodowe

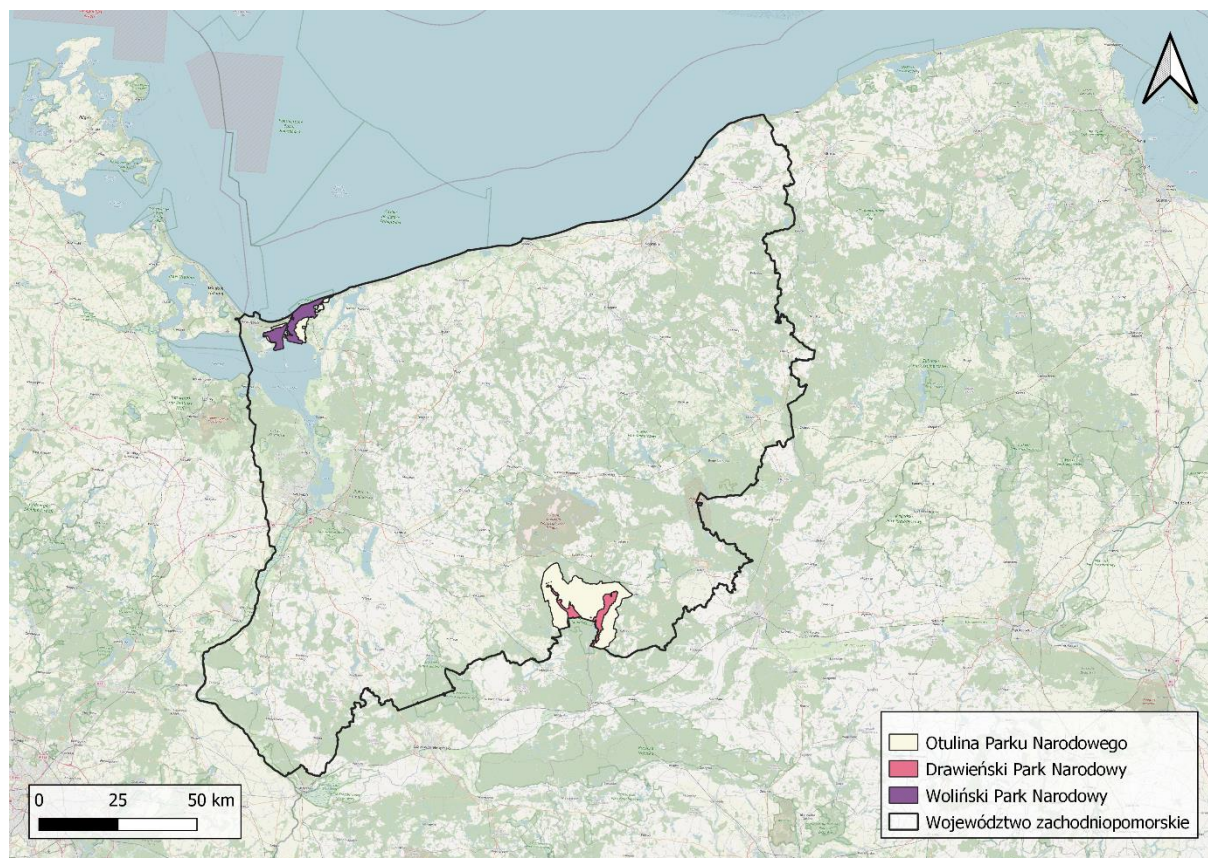
Parki Narodowe na terenie województwa zachodniopomorskiego 116 km², ich otuliny 375 km². Udział Parków Narodowych w całkowitej powierzchni województwa to 0,5%.

Drawieński Park Narodowy

Utworzony 01.05.1990 roku, obejmuje obszar 11 341,97 ha a swym zasięgiem rozciąga się na tereny trzech województw: zachodniopomorskiego, wielkopolskiego i lubuskiego. Wokół Parku wyznaczono strefę ochronną tzw. otulinę o powierzchni 35 267,00 ha. Powierzchnia ochrony ścisłej obejmuje 1 391,62 ha, ochrony czynnej 9 609,27 ha a ochrony krajobrazowej 534,77 ha. 83% powierzchni Parku zajmują lasy, głównie bukowe i dębowo – bukowe, lecz występują również bory sosnowe. 10% powierzchni Parku stanowią jeziora oraz rzeki – około 20 zbiorników wodnych oraz 2 rzeki (Drawa i Płociczna). Na terenie Parku zidentyfikowano 12 obszarów ochrony ścisłej. W otulinie Parku można wyróżnić 5 rezerwatów przyrody oraz 5 ścieżek dydaktycznych. Flora Parku bogata jest w około 900 gatunków, w tym m.in. żurawinę drobnolistkową czy kłoc wiechowatą, natomiast faunę stanowi około 30 gatunków ryb, 130 gatunków ptaków lęgowych i około 50 gatunków ssaków.

Woliński Park Narodowy

Woliński Park Narodowy utworzony w 1960 roku obejmuje ochroną część największej polskiej wyspy – Wolin (woj. zachodniopomorskie). Szczególne walory Parku to: najpiękniejszy odcinek polskiego wybrzeża klifowego, dobrze zachowane lasy bukowe, unikalna – wyspiarska delta Świny, przybrzeżny pas wód Bałtyku. Do roku 1996 Park zajmował powierzchnię 4691 ha, kiedy to udało się włączyć w jego granice obszar 1 mili morskiej wód przybrzeżnych Bałtyku, archipeląg wysp we wstecznej delcie Świny wraz z otaczającymi je wodami Zalewu Szczecińskiego. Od tego momentu Woliński Park Narodowy stał się pierwszym w Polsce parkiem morskim. Obecna powierzchnia Parku wynosi 10937 ha, w tym ekosystemy leśne zajmują 4648,53 ha (42,50 % powierzchni Parku), ekosystemy wodne 4681,41 ha (42,80%) i ekosystemy lądowe nieleśne 1607,46 ha (14,70 %). Ochroną ścisłą objęto obszary o łącznej powierzchni 498,72 ha (4,56 %).

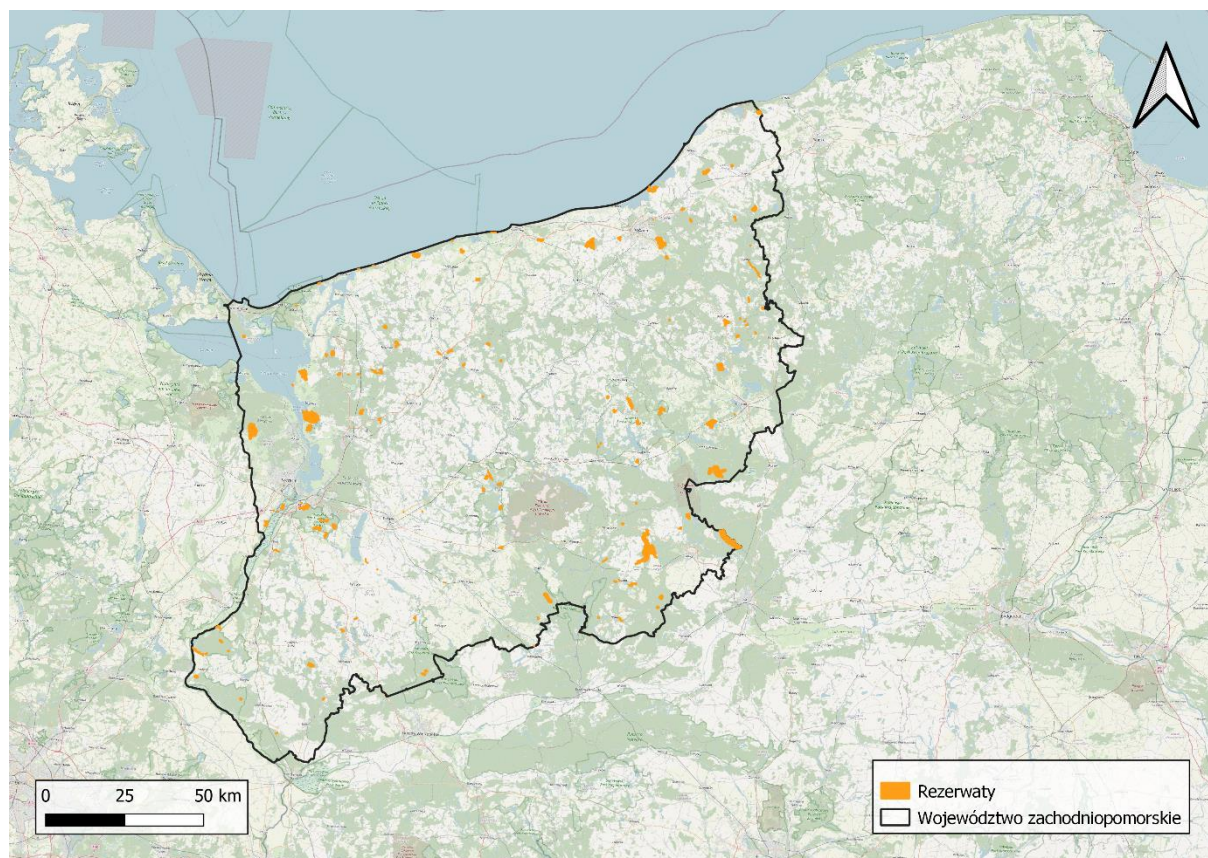


Rysunek 4.10. Parki Narodowe na terenie województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ

Rezerваты przyrody

Na terenie województwa zachodniopomorskiego znajduje się 129 rezerwatów przyrody. Najstarszym rezerwatem jest „Bukowe Zdroje im. Profesora Tadeusza Dominika”, który został utworzony 28.06.1956 roku, a swym zasięgiem obejmuje powierzchnię 221,28 ha. Dwa rezerваты, które zostały utworzone 16.02.2023 roku to najmłodsze rezerваты na terenie województwa – „Kamienieckie Wąwozy im. prof. Janiny Jasnowskiej” i „Wysoka Skarpa Rzeki Tywy”. Całkowita powierzchnia wszystkich rezerwatów stanowi 0,63% powierzchni województwa zachodniopomorskiego. W poniższej tabeli scharakteryzowano rezerваты występujące na terenie województwa zachodniopomorskiego.



Rysunek 4.11. Rezerваты przyrody na terenie województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ

Tabela 4.12. Rezerваты przyrody na terenie województwa zachodniopomorskiego

Nazwa	Data utworzenia	Powierzchnia	Cel ochrony	Plan ochronny	Zadania ochronne
Bukowe Zdroje im. Profesora Tadeusza Dominika	1956-06-28	221.2800	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie ze względów przyrodniczych, naukowych i dydaktycznych cech i procesów naturalnych dla wyróżniającego się dużymi walorami biocenotycznymi oraz estetycznymi kompleksu buczyn, łęgów i olsów, kształtującego się w warunkach dużego urozmaicenia rzeźby terenu i warunków siedliskowych.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 05.12.2017r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Bukowe Zdroje im. profesora Tadeusza Dominika"	NIE
Buczynowe Wąwozy im. prof. Floriana Celińskiego	1956-06-28	56.5300	Celem ochrony przyrody rezerwatu jest zachowanie ze względów przyrodniczych, naukowych i dydaktycznych cech i procesów naturalnych dla wyróżniającego się dużymi walorami biocenotycznymi oraz estetycznymi kompleksu buczyn, łęgów i olsów, kształtującego się w warunkach dużego urozmaicenia rzeźby terenu i warunków siedliskowych.	Rozporządzenie Nr 46/2008 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 14 listopada 2008 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Buczynowe Wąwozy im. prof. Floriana Celińskiego"	NIE
Kołowskie Parowy im. Józefa Lewandowskiego	1956-06-28	24.3400	Zachowanie ze względów przyrodniczych, naukowych i dydaktycznych cech i procesów naturalnych dla wyróżniającego się dużymi walorami biocenotycznymi oraz estetycznymi kompleksu buczyn, łęgów i olsów, kształtującego się w warunkach dużego urozmaicenia rzeźby terenu i warunków siedliskowych	Rozporządzenie Nr 12/2008 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 21 marca 2008 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Kołowskie Parowy im. Józefa Lewandowskiego"	NIE
Źródłiskowa Buczyna im. Jerzego Jackowskiego	1956-06-28	155.4400	Zachowanie ze względów przyrodniczych, naukowych i dydaktycznych cech i procesów naturalnych dla wyróżniającego się dużymi walorami biocenotycznymi oraz estetycznymi kompleksu buczyn, łęgów i olsów, kształtującego się w warunkach dużego	zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dn. 06.12.2016r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody Źródłiskowa Buczyna im. Jerzego Jackowskiego	NIE

Nazwa	Data utworzenia	Powierzchnia	Cel ochrony	Plan ochronny	Zadania ochronne
			urozmaicenia rzeźby terenu i wrunków siedliskowych.		
Trawiasta Buczyna im. Profesora Stefana Kownasa	1956-06-28	78.5600	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie ze względów przyrodniczych, naukowych i dydaktycznych cech i procesów naturalnych dla wyróżniającego się dużymi walorami biocenotycznymi i estetycznymi kompleksu buczyn, łęgów, olsów oraz torfowisk śródleśnych	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 21 kwietnia 2016 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Trawiasta Buczyna im. profesora Stefana Kownasa”	NIE
Jezioro Lubiatowskie im. profesora Wojciecha Górskiego	1956-08-08	375.8136	Zachowanie ze względów naukowych, dydaktycznych naturalnego środowiska łęgowego wielu rzadkich, chronionych i zagrożonych wyginięciem gatunków ptaków wodno - błotnych	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 6 grudnia 2016 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Jezioro Lubiatowskie im. prof. Wojciecha Górskiego"	NIE
Bielinek	1957-03-25	76.2100	Zachowanie zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych zespołów leśno-stepowych na zboczach przełomowej doliny Odry ze stanowiskami rzadkich gatunków roślin, m. in. dębu omszonego Quercus pubescens występującego poza granicą zasięgu i na jedynym stanowisku w Polsce oraz gatunków śródziemnomorskich i pontyjskich.	ZARZĄDZENIE REGIONALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE z dnia 17 grudnia 2019 r. w sprawie planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Bielinek”	TAK (Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 11 sierpnia 2016 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody „Bielinek”)
Brodogóry	1957-03-16	5.2400	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych reliktowego stanowiska roślinności stepowej występującej tu w zasięgu wilgotnego klimatu morskiego.	Rozporządzenie Nr 48/2008 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 14 listopada 2008 r. zmieniające rozporządzenia w sprawie ustanowienia planów ochrony dla rezerwatów przyrody	NIE
Jezioro Liwia Łuża	1959-07-31	239.7400	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie ekosystemu płytkiego lagunowego jeziora wraz z mozaiką siedlisk kształtowanych pod jego wpływem w warunkach zmiennego oddziaływania wód Bałtyku oraz siedlisk rzadkich	Rozporządzenie Nr 28/2008 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 19 czerwca 2008 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Jezioro Liwia Łuża")	NIE

Nazwa	Data utworzenia	Powierzchnia	Cel ochrony	Plan ochronny	Zadania ochronne
			gatunków roślin szczególnie słonolubnych i biotopów ptaków wodno-błotnych.		
Zdroje	1959-12-01	2.1200	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie stanowiska odnawiającego się cisa pospolitego <i>Taxus baccata</i> w granicach jego zasięgu geograficznego	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 24 listopada 2016 r. w sprawie planu ochrony rezerwatu przyrody "Zdroje"	NIE
Janiewickie Bagno	1962-06-22	162.2800	Zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych fragmentu boru bagiennego na torfowisku przejściowym ze stanowiskiem reliktowej maliny moroszki oraz innych typowych roślin boru bagiennego	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 30.01.2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody Janiewickie Bagno	NIE
Ozy Kiczarowskie	1962-08-28	1.8800	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie wyróżniającego się w krajobrazie, dobrze ukształtowanego ozu stanowiącego charakterystyczny element rzeźby w obszarze polodowcowej wysoczyzny morenowej wraz z porastającymi go płatami zbiorowisk roślinności ciepłolubnej.	Rozporządzenie Nr 48/2008 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 14 listopada 2008 r. zmieniające rozporządzenia w sprawie ustanowienia planów ochrony dla rezerwatów przyrody	NIE
Łasko	1964-09-30	16.9800	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie walorów biocenotycznych i krajobrazowych wyspy z cennymi fitocenozami, w tym kwaśną buczyną niżową oraz siedliskami awifauny.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 18 grudnia 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony rezerwatu przyrody "Łasko"	NIE
Wieleń	1965-07-26	2.0000	Celem ochrony jest zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych fragmentu lasu bukowego z bogatą szatą mszaków i roślin naczyniowych, położonego w jarze.	ZARZĄDZENIE REGIONALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE z dnia 14 października 2019 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Wieleń”	Zarządzenie Nr 20/2015 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 24 marca 2015 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody "Wieleń"
Jezioro Piekietko	1965-07-29	10.4700	Rezerwat tworzy się w celu zachowania ze względów naukowych, dydaktycznych i krajobrazowych jeziora i występujących w nim roślin reliktowych.	ZARZĄDZENIE REGIONALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE z dnia 4 grudnia 2019 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Jezioro Piekietko”	Zarządzenie Nr 5/2015 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 3 lutego 2015 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody "Jezioro Piekietko"

Nazwa	Data utworzenia	Powierzchnia	Cel ochrony	Plan ochronny	Zadania ochronne
Kurowskie Błota	1966-01-03	95.6000	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie miejsc lęgowych ptaków, zwłaszcza czapli siwej oraz zachowanie w stanie mało zmienionym olsu wyróżniającego się dużymi walorami biocenotycznymi oraz naturalnymi procesami sukcesji leśnej.	Rozporządzenie Nr 15/2008 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 26 marca 2008 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Kurowskie Błota"	NIE
Torfowisko nad Jeziorem Morzysław Mały	1965-12-02	9.6100	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie kompleksu jeziora mezotroficznego, torfowiska mszarnego, łągu jesionowo - olszowego, olsu torfowcowego i boru bagienno-olśzowego oraz populacji cennych gatunków roślin w tym: trzcinika prostego <i>Calamagrostis stricta</i> , turzycy strunowej <i>Carex Traunsteinera</i> <i>Dactylorhiza traunsteineri</i> .	Rozporządzenie Nr 6/2008 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 29 stycznia 2008 w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Torfowisko nad Jeziorem Morzysław Mały"	NIE
Tchórzyno	1966-01-03	37.1800	Celem ochrony rezerwatu jest zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych torfowiska z bardzo bogatą i rzadką roślinnością na kredzie jeziornej oraz zarastającego jeziora z podwodnymi łąkami, złożonymi głównie z kredotwórczych glonów - ramienic Charales.	Rozporządzenie Nr 59/2007 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 12 października 2007 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Tchórzyno"	NIE
Stary Załom	1967-03-08	5.4400	Celem ochrony jest zachowanie ekosystemu zróżnicowanej siedliskowo i biocenotycznie murawy ciepłolubnej i łąk zmiennowilgotnych na podłożu węglanowym z bogatymi populacjami gatunków chronionych, zagrożonych i rzadkich.	Rozporządzenie Nr 56/2007 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 8 października 2007 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Stary Załom"	NIE
Rezerwat na Rzece Grabowej	1971-12-10	5.8600	Celem ochrony jest zachowanie naturalnych tarlisk pstrąga potokowego <i>Salmo trutta</i> m. <i>fario</i> i innych cennych gatunków ryb.	NIE	Zarządzenie Nr 19/2015 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 17 marca 2015 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody "Rezerwat na Rzece Grabowej"

Nazwa	Data utworzenia	Powierzchnia	Cel ochrony	Plan ochronny	Zadania ochronne
Bielica	1972-02-29	1.3000	Celem ochrony przyrody rezerwatu jest zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych gleb bielcowych wykształconych z lekkich osadów zwirowato-piaszczystych bez wpływu wód gruntowych.	Rozporządzenie Nr 48/2008 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 14 listopada 2008 r. zmieniające rozporządzenia w sprawie ustanowienia planów ochrony dla rezerwatów przyrody	NIE
Brunatna Gleba	1972-02-29	1.1000	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych typowo wykształconej leśnej gleby brunatnej.	Rozporządzenie Nr 48/2008 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 14 listopada 2008 r. zmieniające rozporządzenia w sprawie ustanowienia planów ochrony dla rezerwatów przyrody	NIE
Łuniewo	1973-03-10	10.5413	Zachowanie naturalnego ekosystemu torfowiska przejściowego i wysokiego oraz dystroficznego jeziora podlegającego procesowi ładowienia wraz z wykształconą mozaiką zbiorowisk roślinnych w ciągu sukcesyjnym, oraz florą i fauną.	Rozporządzenie Nr 38/2005 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 20 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Łuniewo"	NIE
Olszyna Źródłiskowa pod Lubiechowem Dolnym	1973-03-10	1.0000	Zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych fragmentu olszowego ze stanowiskiem skrzypu olbrzymiego Equisetum maximum.	Rozporządzenie Nr 48/2008 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 14 listopada 2008 r. zmieniające rozporządzenia w sprawie ustanowienia planów ochrony dla rezerwatów przyrody	NIE
Jezioro Jasne	1973-03-10	14.5900	Zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych stanowiska najmniejszej rośliny naczyniowej wolfii bezkorzeniowej Wolffia arrhiza oraz wielu innych rzadkich gatunków roślin wodnych.	Rozporządzenie Nr 48/2008 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 14 listopada 2008 r. zmieniające rozporządzenia w sprawie ustanowienia planów ochrony dla rezerwatów przyrody	NIE
Uroczysko Święta im. prof. Mieczysława Jasnowskiego	1973-03-10	208.4400	Celem utworzenia rezerwatu przyrody jest ochrona lasów bagiennych z licznymi stanowiskami paproci długosza królewskiego (Osmunda regalis) oraz wiciokrzewu pomorskiego (Lonicera periclymenum).	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 21 grudnia 2016 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Uroczysko Święta im. prof. M. Jasnowskiego"	NIE
Wzgórze Widokowe nad Międzyodrzem	1973-03-10	4.4300	Celem ochrony jest zachowanie zbiorowisk kserotermicznych porastających wzgórze stanowiące fragment wysokiego brzegu doliny Odry w jej dolnym biegu o	Rozporządzenie Nr 12/2002 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 9 lipca 2002 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony	NIE

Nazwa	Data utworzenia	Powierzchnia	Cel ochrony	Plan ochronny	Zadania ochronne
			szczególnych cechach geomorfologicznych i geobotanicznych.	dla rezerwatu przyrody "Wzgórze Widokowe nad Międzyodrzem"	
Gogolewo	1974-07-04	3.0000	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie w stanie naturalnym stanowisk pełnika europejskiego <i>Trollius europaeus</i> , storczyków <i>Dactylorhiza majalis</i> i <i>Dactylorhiza maculata</i> oraz innych rzadkich gatunków roślin.	Rozporządzenie Nr 124/2006 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 14 listopada 2006 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Gogolewo"	NIE
Stary Przylep	1974-07-04	2.1000	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie reliktowych i unikalnych na terenie Pomorza muraw kserotermicznych <i>Potentilla arenariae-Stipetum capillatae</i> , <i>Adonido-Brachypodietum pinnati</i> , a także ochrona występujących w rezerwacie chronionych i rzadkich gatunków roślin i grzybów.	Rozporządzenie Nr 48/2008 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 14 listopada 2008 r. zmieniające rozporządzenia w sprawie ustanowienia planów ochrony dla rezerwatów przyrody	NIE
Czarnocin im. prof. Janiny Jasnowskiej	1974-07-04	420.1400	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie fragmentu torfowiska przejściowego z charakterystyczną roślinnością atlantycką oraz olsu olszowo-brzozowego z licznymi skupiskami paproci długosza królewskiego (<i>Osmunda regalis</i>), woskownicy europejskiej (<i>Myrica gale</i>) i wiciokrzewu pomorskiego (<i>Lonicera periclymenum</i>).	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 15 listopada 2016 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Czarnocin"	NIE
Dęby Wilczkowskie	1974-09-01	3.1500	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie fragmentu lasu liściastego ze stanowiskiem rzadkiej rośliny złoci pochwolistej <i>Gagea spathacea</i> .	Rozporządzenie Nr 48/2008 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 14 listopada 2008 r. zmieniające rozporządzenia w sprawie ustanowienia planów ochrony dla rezerwatów przyrody	NIE
Jezioro Czarnówek	1974-09-01	11.8800	Zachowanie jeziora lobeliowego z roślinami reliktowymi.	ZARZĄDZENIE REGIONALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE z dnia 14 października 2019 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Jezioro Czarnówek”	NIE

Nazwa	Data utworzenia	Powierzchnia	Cel ochrony	Plan ochrony	Zadania ochronne
Jezioro Kiełpino	1974-09-01	47.1000	Zachowanie jeziora lobeliowego z roślinami reliktowymi	zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dn. 11.08.2016 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody Jezioro Kiełpino	NIE
Jezioro Szare	1974-09-01	8.6700	Celem ochrony jest zachowanie jeziora lobeliowego z roślinami reliktowymi, a w szczególności lobelii jeziornej i poryblinu jeziornego.	zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 2 sierpnia 2016 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody Jezioro Szare	NIE
Sośnica	1974-09-01	12.4200	Celem ochrony jest zachowanie starodrzewu dębowo-bukowego o charakterze naturalnym z licznymi drzewami pomnikowymi.	ZARZĄDZENIE REGIONALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE z dnia 14 października 2019 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Sośnica”	Zarządzenie Nr 15/2014 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 27 października 2014 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody "Sośnica"
Glinki	1974-09-01	25.0403	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie fragmentu lasu liściastego zróżnicowanego na zespoły: subatlantycki nizinny las dębowo-grabowy Stellario holosteae-Carpinetum betuli, żyzną buczynę niżową typu pomorskiego Galio odorati-Fagetum, kwaśną buczynę niżową Luzulo pilosae-Fagetum i łozowiska Salicetum pentandro-cinereae, z licznymi drzewami pomnikowymi.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 18 października 2016 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody Glinki	NIE
Kanał Kwiatowy	1976-12-15	3.1260	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie stanowisk rzadkich gatunków roślin wodnych i błotnych	Rozporządzenie Nr 81/2007 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 27 listopada 2007 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Kanał Kwiatowy"	NIE
Mszar koło Starej Dobrzycy	1976-12-15	11.1700	Zachowanie torfowiska wysokiego z typową roślinnością zespołów mszarnych oraz stanowiskami roślin chronionych.	Rozporządzenie Nr 8/2002 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 7 czerwca 2002 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Mszar koło Starej Dobrzycy"	NIE

Nazwa	Data utworzenia	Powierzchnia	Cel ochrony	Plan ochronny	Zadania ochronne
Parnowo	1976-12-15	62.5826	Zachowanie miejsc lęgowych rzadkich gatunków ptaków wodnych i błotnych.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 2 sierpnia 2016 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Parnowo"	NIE
Wyspa na Jeziorze Bierzwnik	1977-09-01	1.1000	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie zróżnicowania biologicznego i swoistego składu flory i fauny dla brzegów wyspy na jeziorze skąpożywnym oraz wykształconego na wyspie ekosystemu leśnego, w tym w szczególności zachowanie stanowiska kłoci wiechowatej <i>Cladium mariscus</i> , starodrzewu zgodnego z warunkami siedliskowymi, gniazdujących na wyspie ptaków drapieżnych oraz innych gatunków rzadko spotykanych roślin, grzybów i zwierząt.	Rozporządzenie Nr 123/2006 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 14 listopada 2006 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Wyspa na Jeziorze Bierzwnik"	NIE
Źródłisko Skrzypowe	1977-09-01	1.1435	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie stanowiska skrzypu olbrzymiego <i>Equisetum maximum</i>	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 21 grudnia 2016 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Źródłisko Skrzypowe"	NIE
Jezioro Głębokie	1977-09-01	8.6100	Zachowanie jeziora lobeliowego z charakterystyczną roślinnością.	ZARZĄDZENIE REGIONALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE z dnia 14 października 2019 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Jezioro Głębokie”	Zarządzenie Nr 18/2015 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 17 marca 2015 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody "Jezioro Głębokie"
Jezioro Iłowatka	1977-09-01	20.0200	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie jeziora lobeliowego z reliktowymi gatunkami roślin.	ZARZĄDZENIE REGIONALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE z dnia 4 grudnia 2019 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Jezioro Iłowatka”	Zarządzenie Nr 17/2015 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 17 marca 2015 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody "Jezioro Iłowatka"

Nazwa	Data utworzenia	Powierzchnia	Cel ochrony	Plan ochronny	Zadania ochronne
Wrzosowisko Sowno	1977-09-01	39.2700	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie zróżnicowanej roślinności torfowiska przejściowego w niecce postglacjalnej i rzadkich gatunków flory i fauny oraz złoża torfu wytworzonego w długotrwałym procesie łądowania zbiornika wodnego.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 20 czerwca 2016 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Wrzosowisko Sowno”	NIE
Jodły Karnieszewickie	1978-03-01	36.8100	Celem ochrony jest zachowanie starodrzewu jodłowego poza granicą naturalnego zasięgu jodły Abies alba oraz flory mszaków epifitycznych, w tym licznej populacji zagrożonego wyginięciem wątrobowca widlika krzaczkowatego Metzgeria fruticulosa.	Rozporządzenie Nr 42/2005 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 20 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu "Jodły Karnieszewickie"	NIE
Cisy Tychowskie	1980-09-01	10.2800	Celem ochrony przyrody rezerwatu jest zachowanie stanowiska cisa pospolitego Toxus baccata.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Środowiska w Szczecinie z dnia 26 stycznia 20017 r. w sprawie planu ochrony rezerwatu przyrody "Cisy Tychowskie"	NIE
Buczyna	1984-08-01	9.8100	Celem ochrony przyrody rezerwatu jest zachowanie lasu bukowego wykazującego cechy lasu pierwotnego (kwaśna buczyna niżowa) z rzadko występującymi porostami z rodzaju Cladonia i Parmelia.	Rozporządzenie Nr 39/2005 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 20 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Buczyna"	NIE

Nazwa	Data utworzenia	Powierzchnia	Cel ochrony	Plan ochronny	Zadania ochronne
Wierchomińskie Bagno	1984-08-01	43.6400	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie kompleksu jeziora dystroficznego i torfowiska mszarnego, w otoczeniu lasów typowych dla Pobrzeża Bałtyku.	Rozporządzenie Nr 60/2007 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 16 października 2007 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Wierchomińskie Bagno"	NIE

Nazwa	Data utworzenia	Powierzchnia	Cel ochrony	Plan ochronny	Zadania ochronne
Czapli Ostrów	1985-05-01	16.4500	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie kolonii czapli siwej <i>Ardea cinerea</i> , stanowiska lęgowego bielika <i>Haliaeetus albicilla</i> , ostoi wielu gatunków ptaków wodnych oraz zachowanie charakterystycznej roślinności, w tym populacji nasięźrzała pospolitego <i>Ophioglossum vulgatum</i> , arcydzięgla litwora nadbrzeżnego <i>Angelica archangelica</i> subsp. <i>Litoralis</i> , czartawy drobnej <i>Circaea alpina</i> , kupkówki <i>Aschersona Dactylis polygama</i> , listery jajowatej <i>Listera ovata</i> , bluszczu pospolitego <i>Hedera helix</i> , grzyba - gwiazdosza rudawego <i>Geastrum rufescens</i> i mchów - dzióbkowca bruzdowanego <i>Eurhynchium striatum</i> , brodawkowca czystego <i>Pseudoscleropodium purum</i> , fałdownika szeleszczącego <i>Rhytidiadelphus triquertus</i> .	Rozporządzenie Nr 71/2007 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 29 października 2007 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Czapli Ostrów"	NIE

Nazwa	Data utworzenia	Powierzchnia	Cel ochrony	Plan ochronny	Zadania ochronne
Wrzosowiska Cedyńskie im. inż. Wiesława Czyżewskiego	1985-05-01	72.0191	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie wzgórz pokrytych wrzosowiskami oraz stanowisk roślinności kserotermicznej, a w szczególności utrzymanie bioróżnorodności i organizacji socjalnej organizmów charakterystycznych dla terenów otwartych - wrzosowisk, muraw kserotermicznych i napiaskowych, zachowanie rodzimych populacji gatunków roślin, grzybów, zwierząt i innych organizmów żywych występujących naturalnie w obrębie wrzosowisk oraz muraw kserotermicznych i napiaskowych, a także ochrona relacji ekologicznych między tymi populacjami oraz siedliskami występującymi w rezerwacie.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 18 października 2016 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody Wrzosowiska "Cedyńskie im. inż. Wiesława Czyżewskiego"	NIE
Białodrzew Kopicki	1985-05-01	10.5600	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie wodnej strefy litoralu, aluwialnej terasy z rzadką roślinnością wodną, szuwarową i zaroślową oraz fragmentu lasu łęgowego.	Rozporządzenie Nr 58/2007 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 12 października 2007 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Białodrzew Kopicki"	NIE
Głowacz	1985-05-01	78.1200	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie rzeźby terenu charakterystycznej dla krajobrazu młodoglacjalnego, torfowisk mszarnych imokradel śródleśnych, lasów bukowych i olsów oraz związanych z nimi lokalnych populacji rzadkich i zagrożonych gatunków roślin, grzybów i zwierząt.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 18 kwietnia 2017r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody Głowacz	NIE
Dęby Sądowskie	1985-05-01	3.1000	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie ekosystemu leśnego z dojrzałym lasem liściastym o charakterze grądu subatlantyckiego Stellario holostaeae-Carpinetum betuli z licznymi pomnikowymi okazami drzew.	Rozporządzenie Nr 122/2006 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 14 listopada 2006 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Dęby Sądowskie"	NIE
Kamienna Buczyzna	1985-05-01	11.6700	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie fragmentu zespołu żyznej buczyny niżowej, kwaśnej buczyny niżowej	Rozporządzenie Nr 48/2008 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 14 listopada 2008 r. zmieniające rozporządzenia	NIE

Nazwa	Data utworzenia	Powierzchnia	Cel ochrony	Plan ochronny	Zadania ochronne
			i grądu subatlantyckiego oraz krajobrazu moreny czołowej nad jeziorem Ińsko.	w sprawie ustanowienia planów ochrony dla rezerwatów przyrody	
Dąbrowa Krzymowska	1985-05-01	34.8600	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie naturalnych fragmentów środkowoeuropejskiej kwaśnej dąbrowy trzcinnikowej Calamagrostio arundinaceae-Quercetum petraeae z wieloma pomnikowymi okazami dębów bezszypułkowych Quercus petraea i sosny zwyczajnej Pinus sylvestris.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 31 marca 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Dąbrowa Krzymowska"	NIE
Sławieńskie Dęby	1988-02-15	34.3100	Celem ochrony jest zachowanie fragmentu grądu o charakterze naturalnym z licznymi pomnikowymi dębami.	Rozporządzenie Nr 13/2002 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 9 lipca 2002 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Sławieńskie Dęby"	NIE
Olszyny Ostrowskie	1989-02-15	9.5100	Celem ochrony przyrody rezerwatu jest zachowanie zbiorowisk leśnych typowych dla siedlisk olsów i olsów jesionowych oraz ochrona rzadkich gatunków roślin, w tym w szczególności zachowanie: olsu porzeczkowego, łągu jesionowo-olszowego, łągu wiązowo-jesionowego oraz stanowisk chronionych gatunków roślin, takich jak kruszczyk szerokolistny, listera jajowata, pierwiosnka lekarska, kalina koralowa, kruszyna pospolita, brodawkowiec czysty, mokradłoszka zastrzona, torfowiec nastroszony, tujowiec tamaryszkowaty	Rozporządzenie Nr 72/2007 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 29 października 2007 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Olszyny Ostrowskie"	NIE
Cisy Rokickie im. Profesora Stanisława Króla	1988-02-15	17.4200	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie populacji cisa pospolitego Taxus baccata oraz ochrona na terenie rezerwatu stanowisk innych chronionych gatunków roślin, w tym w szczególności stanowisk wiciokrzewu pomorskiego Lonicera periclymenum.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 13 marca 2017r. w sprawie planu ochrony rezerwatu przyrody "Cisy Rokickie im. prof. Stanisława Króla"	NIE

Nazwa	Data utworzenia	Powierzchnia	Cel ochrony	Plan ochronny	Zadania ochronne
Dolina Pięciu Jezior	1987-12-29	228.7800	Celem ochrony jest zachowanie formy morfologicznej Pojezierza Drawskiego z bogatą szatą roślinną kompleksów leśnych, zbiorników wodnych i torfowisk niskich, z buczyną pomorską i licznymi stanowiskami roślin chronionych.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 20 czerwca 2022 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody "Dolina Pięciu Jezior"	NIE
Mszary Tuczynskie	1988-02-15	7.2200	Zachowanie mozaiki siedlisk i ekosystemów łąk wilgotnych i ziołorośli, zbiorowisk mokradłowych, lasów bagiennych oraz kompleksów źródłiskowych wraz z procesami ich naturalnej dynamiki oraz związaną z nimi cenną florą i fauną.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 29 grudnia 2022 r. w sprawie planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Mszary Tuczynskie"	NIE
Jeziora Siegniewskie	1988-12-27	23.0800	Zachowanie w naturalnym stanie ostoi ptactwa wodnego i śpiewającego oraz ostoi roślinności wodnej, szuwarowej i leśnej.	Rozporządzenie Nr 48/2008 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 14 listopada 2008 r. zmieniające rozporządzenia w sprawie ustanowienia planów ochrony dla rezerwatów przyrody	NIE
Świdwie	1963-02-20	904.0400	Celem ochrony jest zachowanie zarastającego jeziora Świdwie oraz przyległych lasów i innych gruntów, stanowiących ostoję licznych gatunków ptaków, jak również będących miejscem odpoczynku i żerowania ptaków przelotnych.	ZARZĄDZENIE REGIONALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE z dnia 14 października 2019 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Świdwie”	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 28 grudnia 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody "Świdwie"
Jezioro Prosino	1988-12-27	86.0000	Celem ochrony w rezerwacie są gatunki ptaków wodno - błotnych oraz zajmowane przez nie siedliska.	Rozporządzenie Nr 22/2008 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 13 maja 2008 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Jezioro Prosino".	NIE

Nazwa	Data utworzenia	Powierzchnia	Cel ochrony	Plan ochronny	Zadania ochronne
Dolina Świergotki	1989-06-14	11.2100	Celem ochrony jest zachowanie buczyny pomorskiej, grądu z przytulią leśną na granicy jego zasięgu oraz wąwozu rzeki Świergotki.	NIE	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 18 lipca 2022 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody „Dolina Świergotki”
Wielki Bytyń	1989-06-14	1940.5700	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie naturalnej różnorodności biologicznej, zarówno gatunkowej jak i biocenotycznej, a także naturalnego zróżnicowania krajobrazu rynny jeziora Bytyń Wielki z zatokami, jeziora Betyń Mały, jeziora Bobkowego i Głębokiego oraz otaczających je wysoczyzn morenowych.	NIE	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 1.08.2019 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody Wielki Bytyń
Karsiborskie Paprocie	1990-01-15	38.1400	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie stanowiska paproci - długosza królewskiego <i>Osmunda regalis</i> .	Rozporządzenie Nr 48/2008 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 14 listopada 2008 zmieniające rozporządzenia w sprawie ustanowienia planów ochrony dla rezerwatów przyrody	NIE
Rosiczki Mirosławskie	1989-12-08	20.8200	Celem ochrony jest zachowanie torfowiska pojeziornego o charakterze naturalnych trzęsawiskowych mszarów z bogatą florą mszaków oraz liczną populacją trzech gatunków rosiczek, jak też innych gatunków chronionych i rzadkich.	Rozporządzenie Nr 24/2008 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 30 maja 2008 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Rosiczki Mirosławskie"	NIE
Golcowe Bagno	1991-01-05	123.6000	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie torfowiska mszarnego z naturalną roślinnością torfotwórczą, macierzystą dla genezy i akumulacji rzadkich w kraju gatunków torfu typu przejściowego: mszarno-bagnicowego i mszarno-turzycowego.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 12 czerwca 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Golcowe Bagno"	NIE
Długogóry	1991-08-21	120.3600	Celem ochrony przyrody rezerwatu jest zachowanie krajobrazu moreny czołowej zlicznymi głazami narzutowymi, buczyną pomorską oraz oczkami wodnymi	Rozporządzenie Nr 48/2008 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 14 listopada 2008 r. zmieniające rozporządzenia w sprawie ustanowienia planów ochrony dla rezerwatów przyrody	NIE

Nazwa	Data utworzenia	Powierzchnia	Cel ochrony	Plan ochronny	Zadania ochronne
			z interesującą roślinnością wodną i bagienną.		
Markowe Błota	1994-03-24	92.7400	Zachowanie mozaiki ekosystemów leśnych oraz bagien z typową dla nich florą i fauną.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 5 września 2017r. w sprawie planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Markowe Błota"	NIE
Wyspa Sołtyski	1994-10-07	22.7079	Zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych charakterystycznego dla Pomorza Zachodniego zespołu kwaśnej buczyny niżowej oraz innych fitocenozy leśnych wykazujących wysoki stopień naturalności.	Rozporządzenie Nr 16/2008 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 26 marca 2008 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Wyspa Sołtyski"	NIE
Cisy Boleszkowickie	1995-08-01	9.3800	Celem ochrony przyrody rezerwatu jest zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych stanowiska cisów pospolitych <i>Taxus baccata</i> w różnych fazach rozwojowych.	Rozporządzenie Nr 37/2005 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 20 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Cisy Boleszkowickie"	NIE
Skalisty Jar Libberta	1995-08-01	33.2100	Celem ochrony jest zachowanie ze względów naukowych, dydaktycznych i krajobrazowych stanowiska skał wapiennych, zlepieńców, piaskowców i głazów narzutowych wraz z otaczającymi je lasami grądowymi, bukowymi i łęgowymi.	Rozporządzenie Nr 48/2008 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 14 listopada 2008 r. zmieniające rozporządzenia w sprawie ustanowienia planów ochrony dla rezerwatów przyrody	NIE
Grądowe Zbocze	1996-07-20	33.2200	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie ekosystemu żyznego lasu liściastego oraz kompleksów źródłiskowych wraz z procesami ich naturalnej dynamiki oraz związaną z nimi cenną florą i fauną.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 18 kwietnia 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Grądowe Zbocze"	NIE
Torfowisko Toporzyk	1996-12-24	43.0700	Celem ochrony jest zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych torfowiska z reliktowymi zbiorowiskami roślinnymi.	Rozporządzenie Nr 55/2007 r. Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 8 października 2007 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Torfowisko Toporzyk"	NIE

Nazwa	Data utworzenia	Powierzchnia	Cel ochrony	Plan ochronny	Zadania ochronne
Zielone Bagna	1996-12-24	55.3800	Zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych ekosystemów bagiennych z unikatowymi zbiorowiskami roślinnymi.	Rozporządzenie Nr 5/2008 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 24 stycznia 2008 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Zielone Bagna"	NIE
Bagno Ciemino	1997-09-19	400.4300	Celem ochrony przyrody rezerwatu jest zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych kompleksu ekosystemów leśnych i torfowiskowych, charakterystycznych dla Pojezierza Drawskiego.	Rozporządzenie Nr 41/2008 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 3 października 2008 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Bagno Ciemino"	NIE
Olszanka	1998-12-29	1354.9500	Celem ochrony jest zachowanie ze względów przyrodniczych i naukowych torfowiska bałtyckiego, borów bagiennych i olsów oraz rzadkich i ginących gatunków ptaków i ssaków.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Środowiska w Szczecinie z dnia 26 stycznia 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony rezerwatu przyrody "Olszanka"	NIE
Leśne Źródła	1998-12-31	20.8500	Celem ochrony jest zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych licznych źródeł w obrębie naturalnego ekosystemu leśnego.	Rozporządzenie Nr 48/2008 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 14 listopada 2008 r. zmieniające rozporządzenia w sprawie ustanowienia planów ochrony dla rezerwatów przyrody	NIE
Golczewskie Uroczysko	2004-05-22	101.2000	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie naturalnych ekosystemów torfowisk wysokich, śródleśnego jeziora oraz otaczających je kompleksów półnaturalnych ekosystemów leśnych na siedliskach wilgotnych ekosystemów bagiennych wraz z zachodzącymi w nich procesami fluktuacji, sukcesji i regeneracji.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 2 czerwca 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Golczewskie Uroczysko"	NIE
Bagno Kusowo	2005-06-18	326.7200	Celem ochrony przyrody rezerwatu jest zachowanie torfowiska wysokiego typu bałtyckiego z charakterystycznymi rzadkimi i chronionymi gatunkami roślin.	zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 6 lutego 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Bagno Kusowo"	NIE
Dolina Rurzyca	2005-08-03	552.0400	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie cennych zbiorowisk roślinnych, rzadkich i chronionych gatunków roślin i zwierząt oraz	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 29 grudnia 2022 r. w sprawie planu	NIE

Nazwa	Data utworzenia	Powierzchnia	Cel ochrony	Plan ochrony	Zadania ochronne
			unikatowych krajobrazów przyrody wraz z urozmaiconą rzeźbą terenu, tj. naturalnych lasów rosnących na stromych zboczach, czystych jezior tworzących długie ciągi rynien oraz pagórkowaty teren z meandrującą rzeką w głębokiej dolinie.	ochrony dla rezerwatu przyrody "Dolina Rurzyca"	
Słowińskie Błota	2005-10-25	193.0700	Zachowanie kopułowego torfowiska wysokiego typu bałtyckiego z charakterystyczną florą i fauną.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 11. lipca 2017r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Słowińskie Błota"	NIE
Warnie Bagno	2005-10-25	520.2100	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie kompleksu torfowiskowego obejmującego kopułowe torfowisko bałtyckie porośnięte mszarnikami wrzośca bagiennego, kompleks regenerujących się potorfii ze zbiornikami mszarnymi oraz ekosystemy boru bagiennego i boru wilgotnego.	ZARZĄDZENIE REGIONALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE z dnia 4 grudnia 2019 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Warnie Bagno”	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 20 marca 2018 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody „Warnie Bagno”
Przybiernowski Bór Bagienny	2004-05-22	64.2300	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie naturalnego ekosystemu boru bagiennego, otaczającego go fragmentu ekosystemu leśnego na siedliskach wilgotnych, ekosystemów bagiennych, zaroślowych oraz fragmentu doliny rzeki Wołcznicy wraz z zachodzącymi w nich procesami fluktuacji, sukcesji i regeneracji.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 2 czerwca 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Przybiernowski Bór Bagienny"	NIE
Mszar nad jeziorem Piaski	1976-12-15	4.0600	Zachowanie stanowisk wielu rzadko występujących i ginących gatunków roślin torfowiskowych.	Rozporządzenie Nr 11/2008 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 21 marca 2008 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Mszar nad jeziorem Piaski"	NIE
Zaleskie Bagna	2006-10-24	114.3400	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie ze względów dydaktycznych i naukowych wysokiego torfowiska bałtyckiego wraz z charakterystyczną roślinnością.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 13 marca 2017r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Zaleskie Bagna"	NIE

Nazwa	Data utworzenia	Powierzchnia	Cel ochrony	Plan ochronny	Zadania ochronne
Krzywicki Mszar	2010-08-04	5.9500	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie torfowiska wysokiego oraz unikalnych zbiorowisk roślinnych reprezentujących różne siedliska podlegające prawnej ochronie, a także gatunki roślin chronionych, rzadkich i zagrożonych.	ZARZĄDZENIE REGIONALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE z dnia 17 grudnia 2019 r. w sprawie planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Krzywicki Mszar”	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 31 stycznia 2018 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody "Krzywicki Mszar"
Nad Płociczną	2010-08-04	20.3000	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie górnego odcinka środkowego biegu rzeki Płocicznej ze zgrupowaniami fauny typowej dla rzek o charakterze górskim, a także ochrona kompleksu dobrze zachowanych łągów i łąk o charakterze zbliżonym do naturalnego, porastających zbocza oraz dno doliny Płocicznej, z charakterystyczną florą, mykoflorą oraz cenną fauną.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 29 grudnia 2022 r. w sprawie planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Nad Płociczną"	NIE
Nad Jeziorem Liptowskim	2010-08-04	54.0400	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest utrzymanie dobrze zachowanych torfowisk i olsów źródłiskowych w dawnej zatoce jeziora, a także ochrona kompleksu starodrzewi buczyn i łąk z interesującą mykoflorą, ważnego dla ksylobiontów oraz rzadkich gatunków ptaków.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 29 grudnia 2022 r. w sprawie planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Nad Jeziorem Liptowskim"	NIE
Żółwia Błoc	2010-08-04	15.1400	Celem ochrony rezerwatu jest zachowanie cennych zbiorowisk roślinnych charakterystycznych dla torfowisk wysokich i przejściowych oraz ochrona bogatej flory torfowców, innych mchów i charakterystycznej dla mszarów flory naczyniowej.	ZARZĄDZENIE REGIONALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE z dnia 17 grudnia 2019 r. w sprawie planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Żółwia Błoc”	NIE
Rzeka Rekowa	2010-08-04	48.7000	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie czystej wartkiej rzeki Rekowa z rzadką roślinnością, w tym krasnorostem Hildenbrandtia rivularis oraz zachowanie i utrzymanie przyległych olsowo-jesionowych lasów łąkowych, łąk	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 29 grudnia 2022 r. w sprawie planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Rzeka Rekowa"	NIE

Nazwa	Data utworzenia	Powierzchnia	Cel ochrony	Plan ochronny	Zadania ochronne
			grabowych na zboczach i roślinności źródliskowej.		
Brzozowe Bagno koło Czaplinka	2010-08-04	58.1300	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie unikalnych zespołów roślinnych związanych z torfowiskiem wysokim typu bałtyckiego oraz borami i lasami bagiennymi wraz rzadkimi, zagrożonymi i chronionymi gatunkami roślin.	ZARZĄDZENIE REGIONALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE z dnia 4 grudnia 2019 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Brzozowe Bagno koło Czaplinka”	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 29 kwietnia 2016 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody "Brzozowe Bagno koło Czaplinka"
Nadmorski Bór Storczykowy	2010-08-04	27.6800	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie ekosystemu leśnego z licznymi stanowiskami roślin i siedlisk chronionych, ukształtowanego w warunkach naturalnego krajobrazu mierzei wydmowej.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 29 grudnia 2022 r. w sprawie planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Nadmorski Bór Storczykowy"	NIE
Nadmorski bór bażynowy w Mrzeżynie	2010-08-04	8.9200	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie w pełni wykształconego zbiorowiska leśnego boru bażynowego na typowym siedlisku wydm nadmorskich oraz ochrona bogatych stanowisk gatunków charakterystycznych dla tego zespołu roślinnego. Ochrona 124-letniego drzewostanu sosnowego wykształconego w karłowatej postaci, charakterystycznej dla tego siedliska.	ZARZĄDZENIE REGIONALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE z dnia 14 października 2019 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Nadmorski bór bażynowy w Mrzeżynie”	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 14.10.2019 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Nadmorski bór bażynowy w Mrzeżynie”
Wrzosiec	2010-08-04	14.2700	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie mszaru wrzoścowego ze śródtorfowiskowym jeziorem oraz unikalnych zbiorowisk roślinnych reprezentujących różne siedliska podlegające prawnej ochronie, a także gatunki roślin chronionych, rzadkich i zagrożonych.	ZARZĄDZENIE REGIONALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE z dnia 17 grudnia 2019 r. sprawie planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Wrzosiec”	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 17 grudnia 2019 r. w sprawie planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Wrzosiec"
Źródliskowe Zbocza	2009-10-22	51.8269	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie krajobrazu o dużych deniwelacjach na Pojezierzu Ińskim wraz z licznymi źródłiskami i wysiękami oraz występujących na tym terenie olsów,	NIE	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 19 września 2016 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody "Źródliskowe Zbocza"

Nazwa	Data utworzenia	Powierzchnia	Cel ochrony	Plan ochronny	Zadania ochronne
			zwłaszcza w odmianie źródłiskowej oraz zespołów żyznej i kwaśnej buczyny niżowej		
Bagno Raczyk	2011-11-24	34.2300	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie kompleksu turzycowisk, trzcinowisk i łożowisk otaczających ujście rzeki Cieszyńki do jeziora Młyński Staw, oraz terasy źródłiskowej porośniętej przez dobrze zachowane olsy źródłiskowe, jak również ochrona miejsc gniazdowania i żerowania kilkudziesięciu gatunków ptaków, głównie wodno-błotnych i drapieżnych.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 29 grudnia 2022 r. w sprawie planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Bagno Raczyk"	NIE
Bórbagno Miałka	2007-11-23	49.8200	Zachowanie mozaiki siedlisk torfowiskowych i leśnych z charakterystyczną dla nich florą i fauną.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 31 marca 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Bórbagno Miałka"	NIE
Bukowskie Bagno	2009-10-22	22.4100	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie kompleksu mechowisk źródłiskowych i torfowisk mszarnych z rzadką fauną i florą, w tym stanowisk reliktowych gatunków mszaków (<i>Helodium blandowii</i> , <i>Paludella squarrosa</i> , <i>Tomenthypnum nitens</i>) oraz rzadkich storczyków (<i>loeselii</i> i <i>Epipactis palustris</i>), a także ochrona relikтового jeziora ramienicowego Bukowo Małe oraz kompleksu starodrzewi dębowych, bukowych i grabowych w zlewni torfowiska.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 18 grudnia 2017 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Bukowskie Bagno"	NIE
Diabelskie Pustacie	2008-12-11	932.5300	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie układów biocenotycznych i krajobrazu dwóch szlaków sandrowych - młodszego szlaku sandrowego i szlaku Płytnicy oraz leżących w ich obrębie obniżeń wytopiskowych i wzgórz o charakterze ostańców erozyjnych.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 30 czerwca 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Diabelskie Pustacie"	NIE

Nazwa	Data utworzenia	Powierzchnia	Cel ochrony	Plan ochronny	Zadania ochronne
Przełom Rzeki Wołcznicy	2013-06-18	49.2100	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie młodogłacjalnego krajobrazu z przełomem rzeki Wołcznicy wraz ze zróżnicowaną florą i szatą roślinną porastającymi jego strome i skaliste brzegi.	NIE	Zarządzenie Nr 1/2015 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 3 lutego 2015 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody "Przełom Rzeki Wołcznicy"
Wiejkowski Las im. Zbigniewa Wabiszczewicza	2008-09-09	130.0900	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie borów i lasów bagiennych torfowisk wysokich, śródlęśnych jezior eutroficznych oraz bogatej populacji woskownicy europejskiej <i>Myrica gale</i> i cisa pospolitego <i>Taxus baccata</i> .	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 31 marca 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Wiejkowski Las"	NIE
Torfowisko Konotop	2007-09-12	66.0600	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie torfowiska pojeziernego wypełniającego rynną wypływającego się jeziora Konotop wraz z licznymi chronionymi i rzadkimi gatunkami roślin, w tym: bazyliki czarnej, skrzypu pstrego, selernicy żyłkowej, turzycy bagiennej, wężianki szerokolistnej, roszcików: okrągłolistnej, długolistnej i pośredniej, narecznicy grzebieniastej, kruszczyka błotnego, torfowców oraz zwierząt, w tym: żurawia i brodzieca samotnego.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 29 grudnia 2022 r. w sprawie planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Torfowisko Konotop"	NIE
Strzaliny koło Tuczna	2008-06-28	17.8300	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie jednego z największych znanych zimowisk nietoperzy w Polsce zlokalizowanego w bunkrach stanowiących pozostałość po podziemnej fortyfikacji.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 28 lipca 2022 r. w sprawie planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Strzaliny koło Tuczna"	NIE
Stramniczka	2007-10-24	94.4900	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie torfowiska wysokiego typu bałtyckiego i mszarników wrzośca bagiennego.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 31 marca 2016 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Stramniczka"	NIE
Słoneczne Wzgórza	2012-11-13	49.8100	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie mozaiki płatów muraw kserotermicznych, zarośli kserotermicznych i bogatych lasów	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 31.03.2016 r. zmieniające zarządzenie	NIE

Nazwa	Data utworzenia	Powierzchnia	Cel ochrony	Plan ochronny	Zadania ochronne
			liściastych wraz z ich cenną florą i fauną oraz walorów krajobrazowych wzgórz morenowych i przyległego zbocza doliny Odry między miejscowościami Raduń i Zatoń Dolna.	w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Słoneczne Wzgórza"	
Sieciemińskie Rosiczki	2009-10-22	12.2211	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie torfowiska przejściowego z charakterystycznymi rzadkimi i chronionymi gatunkami roślin.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 02.08.2016r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Sieciemińskie Rosiczki"	NIE
Roby	2007-10-24	84.4000	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie populacji cennych roślin naczyniowych i zarodnikowych, w tym wrzośca bagiennego, woskownicy europejskiej i rzadkich gatunków torfowców oraz renaturalizacja ich siedliska - zniekształconego torfowiska wysokiego typu bałtyckiego.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 31 marca 2016 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Roby"	NIE
Przełom rzeki Dębnicy	2009-02-18	138.5900	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie młodogłacjalnego krajobrazu z przełomem rzeki, o podgórskim charakterze, przez wał moreny czołowej. Obszar rezerwatu obejmuje dolinę Dębnicy z bogatą i zróżnicowaną florą i fauną, w tym stanowiskami widłozębu zielonego <i>Dicranum viride</i> , <i>hildenbrandii</i> rzecznej <i>Hildenbrandtia rivularis</i> i pliszki górskiej <i>Motacilla cinerea</i> .	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 8 maja 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Przełom rzeki Dębnicy"	NIE
Osetno	2008-12-11	112.2200	elem ochrony w rezerwacie jest zachowanie ze względów przyrodniczych, naukowych i dydaktycznych licznych stanowisk rzadkich i zagrożonych wyginięciem gatunków grzybów, a także cech i procesów naturalnych dla wyróżniającego się dużymi walorami biocenotycznymi i estetycznymi kompleksu buczyn, łęgów, olsów	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 06.12.2016r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Osetno"	NIE

Nazwa	Data utworzenia	Powierzchnia	Cel ochrony	Plan ochronny	Zadania ochronne
			źródliskowych, źródlisk, torfowisk i oczek wodnych kształtującego się w warunkach dużego urozmaicenia rzeźby terenu i warunków siedliskowych.		
Mszar koło Siemidarżna	2011-11-24	20.9300	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest ochrona cennych zbiorowisk roślinnych charakterystycznych dla torfowisk wysokich i przejściowych oraz ochrona bogatej flory torfowców, innych mchów i charakterystycznej dla mszarów flory naczyniowej.	ZARZĄDZENIE REGIONALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE z dnia 4 grudnia 2019 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Mszar koło Siemidarżna”	Zarządzenie Nr 2/2015 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 3 lutego 2015 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody "Mszar koło Siemidarżna"
Mokradła koło Leśniczówki Łowiska	2011-11-24	101.7500	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie kompleksu torfowisk przejściowych i jezior wraz z ich zlewnią porośniętą przez bory sosnowe i mieszane oraz ochrona stanowisk rzadkich gatunków roślin wodnych i torfowiskowych, między innymi elismy wodnej Luronium natans oraz mchu sierpowca błyszczącego Drepanocladus vernicosus.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 29 grudnia 2022 r. w sprawie planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Mokradła koło Leśniczówki Łowiska"	NIE
Łązy	2007-09-12	265.3300	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie ekosystemów torfowiskowych i leśnych z charakterystycznymi rzadkimi i chronionymi gatunkami roślin, w tym szczególnie populacjami woskownicy europejskiej Myrica gale, storczyka Fuchsa Dactylorhiza fuchsii, podkolana białego Platanthera bifolia oraz narażonych na wyginięcie wątrobowców epiksylicznych.	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 2 sierpnia 2016 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Łązy"	NIE
Krzemieńskie Źródłiska	2007-11-23	75.9400	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie źródlisk z rzadkimi zespołami roślinnymi i ostoi fauny.	zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 25 października 2016 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Krzemieńskie Źródłiska"	NIE

Nazwa	Data utworzenia	Powierzchnia	Cel ochrony	Plan ochronny	Zadania ochronne
Jezioro Czarne	2008-07-15	39.9900	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie dystroficznego jeziora wraz z otaczającymi go torfowiskami i drzewostanami na siedliskach mokrych i wilgotnych oraz populacji bytującego tam bobra europejskiego <i>Castor fiber</i> .	zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 6 grudnia 2016 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody "Jezioro Czarne"	NIE
Bór Samliński im. Henryka Zięciaka	2015-04-14	56.6200	Celem ochrony rezerwatu jest zachowanie różnych typów zbiorowisk leśnych, wykazujących wiele cech naturalności, z licznymi stanowiskami rzadkich i chronionych gatunków roślin.	NIE	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 22 maja 2018 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody „Bór Samliński im. Henryka Zięciaka”
Wiązy Reskie	2016-02-05	34.2400	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest utrzymanie naturalnych procesów zachodzących w wyróżniających się pod względem fitocenotycznym i florystycznym lasach łęgowych i olsowych wraz z występującą w obiekcie populacją podkolana zielonawego (<i>Platanthera chlorantha</i>).	NIE	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 03.08.2016 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody "Wiązy Reskie".
Bagno Iglickie	2016-12-27	46.0400	Zachowanie torfowiska pojeziornego z rzadkimi i ginącymi zbiorowiskami oraz gatunkami roślin.	NIE	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 17 stycznia 2017 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody "Bagno Iglickie"
Klif w Dziwnówku	2017-02-08	4.1700	Zachowanie krajobrazu ściany brzegu morskiego w obrębie oddziaływania naturalnych procesów abrazji.	NIE	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 21 lutego 2017 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody "Klif w Dziwnówku"
Klif w Łukęcinie	2017-02-08	1.9100	Zachowanie krajobrazu ściany brzegu morskiego w obrębie oddziaływania naturalnych procesów abrazji.	NIE	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 21 lutego 2017 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody "Klif w Łukęcinie"

Nazwa	Data utworzenia	Powierzchnia	Cel ochrony	Plan ochronny	Zadania ochronne
Wydmy między Dźwiryżem a Grzybowem	2017-07-08	14.2000	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie typowych zbiorowisk roślinnych wydmy białej i wydmy szarej wraz z licznymi populacjami rzadkich i chronionych gatunków roślin.	NIE	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 30 sierpnia 2018 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody „Wydmy między Dźwiryżem a Grzybowem”
Łąki Bobolickie	2017-12-23	128.0700	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie mozaiki łąk w dolinie rzeki Chocieli z występującymi tu rzadkimi gatunkami roślin oraz walorów krajobrazowych doliny.	NIE	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 16 maja 2022 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody „Łąki Bobolickie”
Wapienny Las	2018-08-08	21.7100	Zachowanie kompleksu lasów bukowych, grądowych i łęgowych na podłożu wapiennym wraz z rzadką roślinnością żyznych buczyn storczykowych i licznymi źródłiskami.	NIE	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 28 sierpnia 2018 r. w sprawie ustanowienia zadań ochronnych dla rezerwatu przyrody „Wapienny Las”
Mechowisko Manowo	2018-09-13	55.4700	Celem ochrony przyrody w rezerwacie jest zachowanie kompleksu torfowiska pojeziernego, w szczególności soligenicznego torfowiska alkalicznego w kompleksie z torfowiskiem przejściowym, łęgami i lasami bagiennymi wraz z charakterystycznymi fitocenoząmi wyróżniającymi się bogactwem flory i fauny.	NIE	NIE
Źródłiska Biegały	2022-10-28	23.3400	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie szczególnych walorów przyrodniczych ekosystemu rozległej niszki źródłiskowej cieku Biegała wraz z mechanizmami jej funkcjonowania, jako złożonego systemu wzajemnego oddziaływania procesów hydrologicznych, geomorfologicznych i biotycznych.	NIE	NIE
Cisy Sosnowickie im. Tomasza Szeszyckiego	2022-10-26	4.0300	zachowanie ze względów naukowych i dydaktycznych odnowienia naturalnego cisa pospolitego <i>Taxus baccata</i> ,	NIE	NIE

Nazwa	Data utworzenia	Powierzchnia	Cel ochrony	Plan ochronny	Zadania ochronne
			stanowiącego drugie piętro w drzewostanie sosnowym		
Kamienieckie Wąwozy im. prof. Janiny Jasnowskiej	2023-02-16	95.7800	Celem ochrony w rezerwacie jest utrzymanie wyjątkowo licznej populacji kokoryczy drobnej <i>Corydalis pumila</i> , zachowanie i odtwarzanie naturalnych cech ekosystemów leśnych, zwłaszcza w odniesieniu do ich składu gatunkowego i dynamiki oraz zachowanie i odtwarzanie siedlisk roślinności kserotermicznej i psammofilnej.	NIE	NIE
Wysoka Skarpa Rzeki Tywy	2023-02-16	20.6900	Celem ochrony w rezerwacie jest zachowanie wartkiej, meandrującej rzeki o charakterze podgórskim, naturalnie wykształconych zbiorowisk leśnych, w tym łęgów olszowo-jesionowych, grądów z przytulią leśną <i>Galium sylvaticum</i> , żyznych buczyn, unikatowego krajobrazu głęboko wciętej doliny rzecznej oraz stanowisk rzadkich gatunków roślin, w tym storczyków.		NIE

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych CRFOP

Parki Krajobrazowe

Całkowita powierzchnia wszystkich Parków Krajobrazowych stanowi 4,98% powierzchni województwa zachodniopomorskiego.

Barlinecki Park Krajobrazowy

Został utworzony 13.11.1991 i zajmuje całkowitą powierzchnię 11 694,29 ha. Jego otulina zajmuje powierzchnię 18 809,48 ha. Spośród rosnących tu roślin objętych ochroną ścisłą ważniejsze gatunki to: rosiczka okrągłolistna, orlik pospolity, paprotka zwyczajna, pierwiosnek lekarski, przylaszczka pospolita, śnieżyczka przebiśnieg. Ochroną częściową objęte są m.in. bobrek trójlistkowy, grązel żółty, grzybienie białe. Występuje też wiele unikatowych zbiorowisk roślinności bagienno-torfowiskowej. Na terenie Parku ważną rolę odgrywają zabytki kultury materialnej. Są to pojedyncze obiekty, założenia parkowo-pałacowe lub całe układy wsi.

Cedyński Park Krajobrazowy

Park obejmuje teren o powierzchni 308,5 km², zaś jego otulina zajmuje 531,2 km². Został utworzony 1.04.1993 roku. W granicach parku znajdują się:

- Puszcza Piaskowa,
- Wzgórza Krzymowskie,
- Wzgórza Moryńskie,
- Karpaty Cedyńskie,
- Żuławy Cedyńskie,
- Lasy Mieszkowickie.

Cedyński Park Krajobrazowy charakteryzuje się dużą różnorodnością form przyrodniczych i geograficznych. Teren został wyrzeźbiony przez ogromne masy lądolodu podczas ostatniego zlodowacenia, przybierając formę wypłaszczonego dna doliny rzecznej, ograniczonego wysokimi stokami. Miejsce to opowiada niezmiernie ciekawą historię geologiczną, której świadkami były mamuty i tygrysy szablozębne oraz liczne pozostałości terenowe ukształtowane w tamtym czasie, takie jak: moreny, wysoczyzny, wąwozy i jary wyżłobione w dolinnych krawędziach, licznie występujące źródła i źródłowe oczka wodne. Obecność tych elementów sprawia, że park poszczycić się może malowniczymi krajobrazami i licznymi miejscami widokowymi z których podziwiać można rozległe panoramy Doliny Dolnej Odry.

Dolina Dolnej Odry

Został utworzony 1 kwietnia 1993, obejmuje obszar położony na Międzyodrzu pomiędzy rozgałęzieniem Odry na Odrę Wschodnią i Zachodnią (główny nurt) na północ od Widuchowej do Kanału Leśnego (na południe i zachód od Szczecina). Powierzchnia parku wynosi 6009 ha, otaczającą go otulina liczy 1140 ha.

Obszar parku obejmuje fluwiogeniczne torfowiska i mokradła poprzecinane siecią kanałów i starorzeczy, z florą i fauną niespotykaną już w dolinach innych, wielkich rzek europejskich, m.in. grzybieńczyk wodny, salwinia pływająca, starzec bagienny. Ok. 4% powierzchni Parku zajmują lasy olsowe. Łęgi wierzbowe rosną przede wszystkim na brzegach rzek oraz starorzeczy i kanałów. Ekspansywnym zbiorowiskiem na całym Międzyodrzu są zarośla łozowe i wiklinowe, reprezentowane przede wszystkim przez wierzbę szarą, wierzbę trójpręcikową i wiciową. Najbardziej rozległe

przestrzenie porastają turzycowiska, mannowiska i trzcinowiska, a w mniejszym wymiarze szuwar pałkowy.

Drawski Park Krajobrazowy

Utworzony 24.04.1979 roku i obejmujący powierzchnię 38 360,17 ha (otulina 23 560,41 ha). Celem jego powstania była ochrona tych fragmentów Pojezierza Drawskiego, które są najbardziej cenne pod względem przyrodniczym, historycznym, krajobrazowym oraz kulturowym. Wyróżniające dla Drawskiego Parku Krajobrazowego jest ukształtowanie powierzchni. Na jego terenie występują bowiem liczne jeziora, rzeki, małe potoki, torfowiska, lasy. Obszar ten został poddany niewielkiej ingerencji człowieka, przez co park charakteryzuje się swoistym ekosystemem. Można natknąć się w nim na wiele niespotykanych nigdzie indziej roślin, jak i zwierząt.

Obszar parku obejmuje fluwiogeniczne torfowiska i mokradła poprzecinane siecią kanałów i starorzeczy, z florą i fauną niespotykaną już w dolinach innych, wielkich rzek europejskich, m.in. grzybieńczyk wodny, salwinia pływająca, starzec bagienny. Ok. 4% powierzchni Parku zajmują lasy olsowe. Łęgi wierzbowe rosną przede wszystkim na brzegach rzek oraz starorzeczy i kanałów. Ekspansywnym zbiorowiskiem na całym Międzyodrzu są zarośla łozowe i wiklinowe, reprezentowane przede wszystkim przez wierzbę szarą, wierzbę trójpręcikową i wiciową. Najbardziej rozległe przestrzenie porastają turzycowiska, mannowiska i trzcinowiska, a w mniejszym wymiarze szuwar pałkowy. W jeziorach i rzekach przepływających przez jego obszar można spotkać ponad trzydzieści gatunków ryb, liczne przedstawicielstwo ptasie, w tym ptaki wodno-błotne. Wśród nich są między innymi łabędź, perkozy, kormorany oraz czaple. Wśród roślin znaleźć można gatunki typowe dla roślinności atlantyckiej, czterdzieści gatunków jest prawnie chronionych, jak przykładowo wawrzynek wilczełyko, storczyk plamisty, rosiczka okrągłolistna, lilia złotogłów, paprotka zwyczajna.

Iński Park Krajobrazowy

Utworzony 01.11.1981 roku i obejmujący powierzchnię 17 763ha (otulina 26 240 ha). Celem utworzenia tego parku było zachowanie w nienaruszonej formie krajobrazu polodowcowego wraz z całością walorów przyrodniczych występujących na tym terenie.

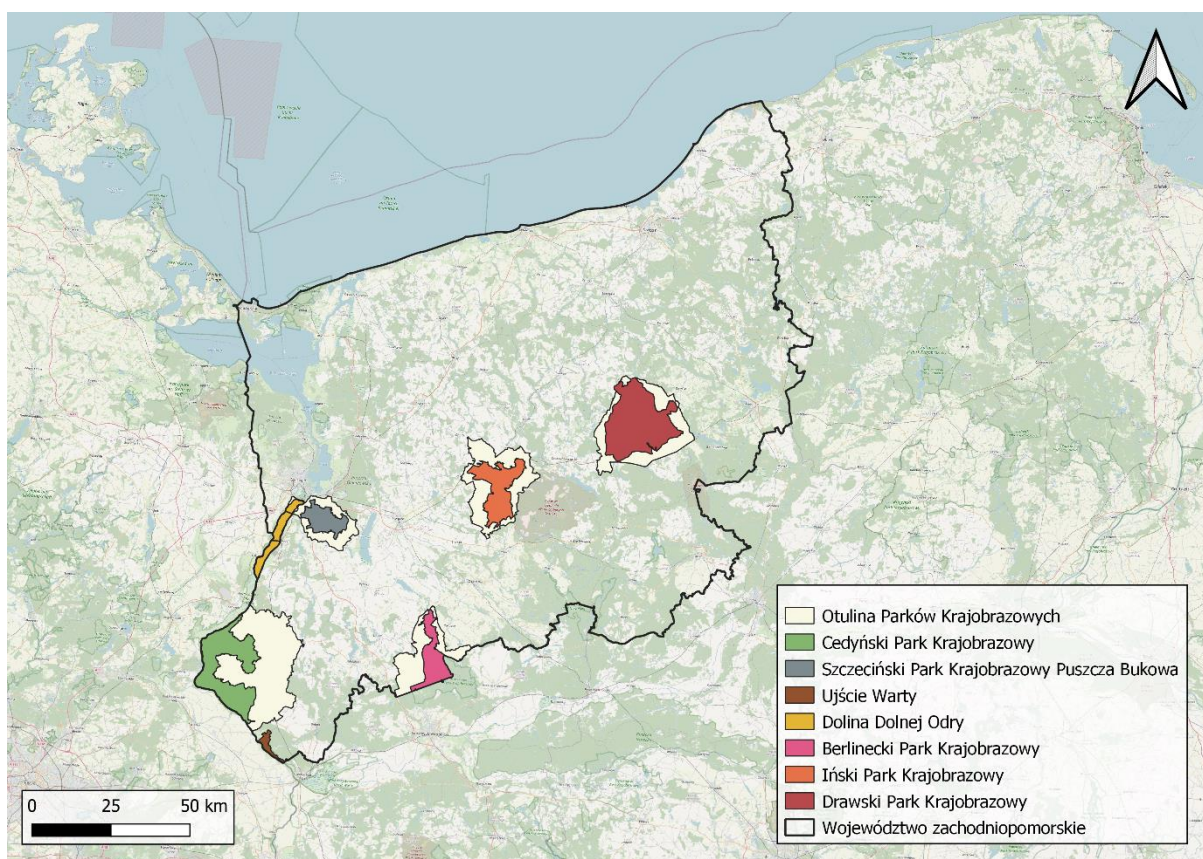
Wody stanowią ponad 8,5% całego obszaru parku co ukazuje wodną specyfikę obszaru. Łączna ilość jezior położonych w obrębie granic parku jest to aż 63, z czego 18 z nich cechuje się powierzchnią większą niż 5 ha. Największym jeziorem jest jezioro Ińsko, o charakterystycznej urozmaiconej linii brzegowej, sięgające w najgłębszym miejscu 42 m. Dodatkowo oznacza się ono czystą i krystalicznie czystą wodą, przez którą można dokładnie przyjrzeć się kamienistemu dnu. Kolejnymi jeziorami pod względem wielkości są: Krzemień i Stubnica. Istotny dla całego systemu wodnego terenu jest fakt, iż przez te 3 jeziora przepływa główna rzeka tego obszaru - Ina. Większość jezior całego pojezierza ma charakter przepływowy za sprawą rzek Iny i Regi.

Szczeciński Park Krajobrazowy – Puszcza Bukowa

Utworzony 04.11.1981 r., o powierzchni 20 938 ha (w tym otulina 11 842 ha). 112 osobliwości przyrodniczych, uznanych za pomniki przyrody[3], wśród nich m.in. pojedyncze okazy drzew i ich grupy, 10 głązów narzutowych oraz 5 źródeł-helokrenów. Na obszarze parku znajdują się poza tym: ogród dendrologiczny na północ od wsi Glinna (zob. arboretum w Glinnej), jeziora: Glinna Wielka, Jezioro Binowskie i Piasecznik Duży, obiekty zabytkowe w miejscowościach Binowo, Dobropole Gryfińskie i Kołowo oraz punkty widokowe.

Ujście Warty

Utworzony 14.02.1997 roku i obejmujący powierzchnię 19 496,38 ha. Znajduje się na terenie dwóch województw – lubuskiego i zachodniopomorskiego, w pięciu powiatach i sześciu gminach. Wokół Parku nie ma wyznaczonej strefy ochronnej tzw. otuliny. Zbiorowiska roślinne znajdujące się na terenie Parku są ściśle związane z dolinami rzecznyymi, które występują na jego obszarze. Podmokłe łąki i pastwiska są porośnięte turzycowiskami oraz drzewostanem dębowym. Lasy zajmują bardzo niewielką część Parku, ale są miejscem rozrodu i żerowania gatunków rzadkich i zagrożonych takich jak: nurogęś, gągoń, bielik czy kuna leśna. Swoje siedliska mają tu również liczne gatunki ptaków wodno – błotnych, a obszary równin stanowią miejsce żerowania ptaków drapieżnych. Na terenie Parku znajdują się trzy Rezerваты przyrody.

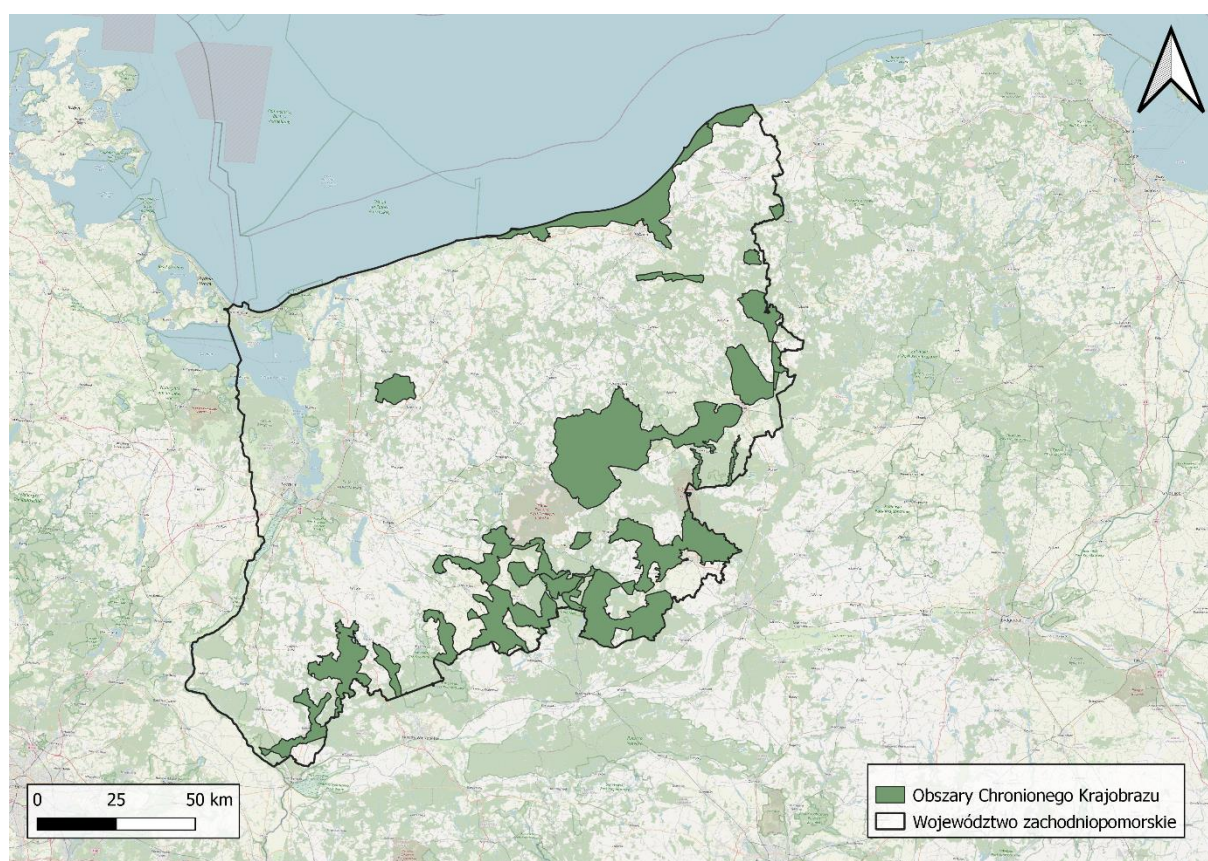


Rysunek 4.12. Parki Krajobrazowe na terenie województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ

Obszary Chronionego Krajobrazu

Na terenie województwa zachodniopomorskiego znajdują się 32 Obszary Chronionego Krajobrazu. Najstarszymi Obszarami są „Pojezierze Drawskie”, „Okolice Kalisza Pomorskiego”, „Okolice Żydowo-Biały Bór”, „Jeziora Szczecińskie”, „Okolice Polanowa”, „Dolina Radwi”, oraz „Koszaliński Pas Nadmorski” które zostały utworzone 17.11.1975 roku. „Las Czerminicki”, który został utworzony 11.11.2006 roku to najmłodszy Obszar na terenie województwa. Całkowita powierzchnia wszystkich Obszarów Chronionego Krajobrazu stanowi 16,05% powierzchni województwa zachodniopomorskiego.

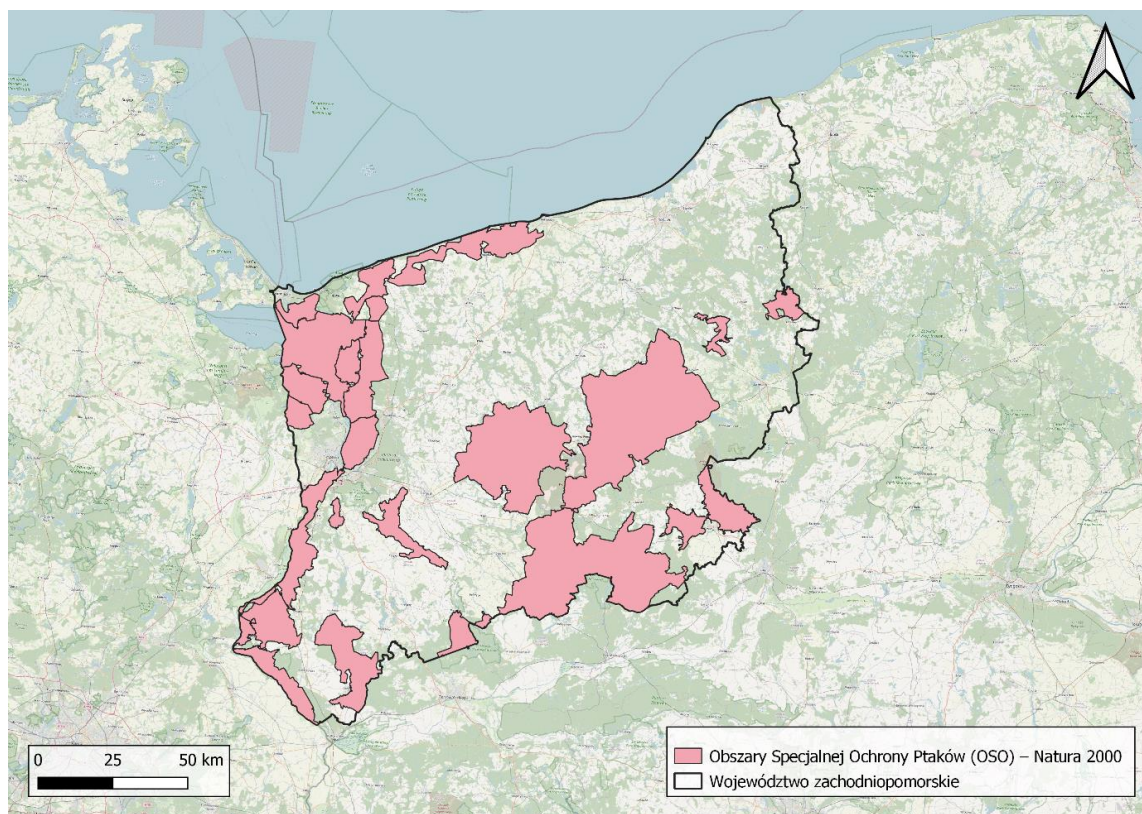


Rysunek 4.13. Obszary Chronionego Krajobrazu na terenie województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOS

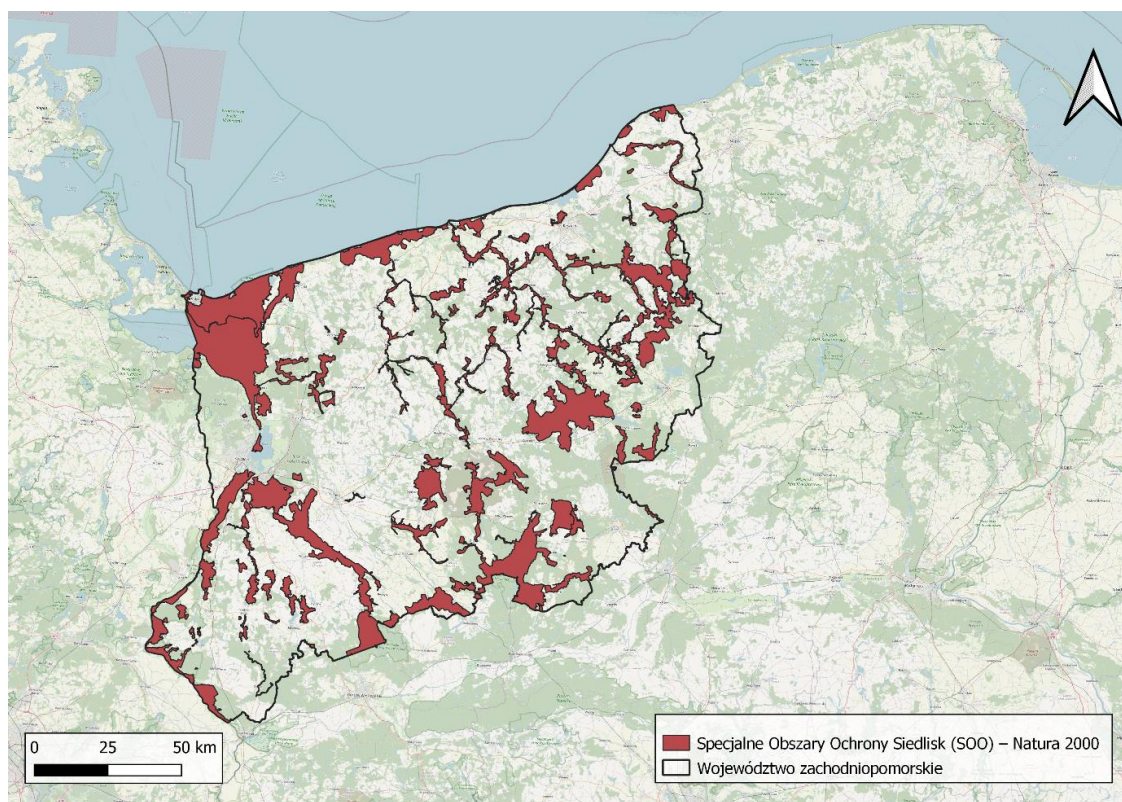
Obszary Natura 2000

Na terenie województwa znajdują się 66 (30,00%) Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk (SOO) Natura 2000. Natomiast, całkowita powierzchnia wszystkich Obszarów Specjalnej Ochrony Ptaków (OSO) Natura 2000 stanowi 30,31% powierzchni województwa zachodniopomorskiego (21 obszarów).



Rysunek 4.14. Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków (OSO) – Natura 2000 na terenie województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOS



Rysunek 4.15. Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk (SOO) – Natura 2000 na terenie województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOS

Tabela 4.13. Obszary Natura 2000 na terenie województwa zachodniopomorskiego

Nazwa	Data utworzenia	Powierzchnia	Plan zadań ochronnych
Dorzecze Parsęty	2022-01-26	27710,4	NIE
Dolina Krąpieci	2021-12-10	232,8	NIE
Jezioro Wielki Bytyń	2008-01-15	2017,1	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 21 grudnia 2016 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Jezioro Wielki Bytyń PLH320011
Strzaliny koło Tuczna	2021-12-12	17,4	Decyzja Komisji z dnia 12 grudnia 2008 r. przyjmująca na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG drugi zaktualizowany wykaz terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2008) 8039)(2009/93/WE)
Przymorskie Błota	2022-12-02	1709,6	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 25 września 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Przymorskie Błota PLH220024
Słowińskie Błoto	2008-01-15	193,1	Decyzja Komisji z dnia 13 listopada 2007 r. przyjmująca, na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG, pierwszy zaktualizowany wykaz terenów mających znaczenie dla Wspólnoty, składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument C(2007)5043)(2008/25/WE)
Ujście Odry i Zalew Szczeciński	2008-01-15	52612,0	NIE
Dolina Grabowej	2021-12-16	8255,3	NIE
Kemy Rymańskie	2021-12-08	2644,8	NIE
Bobolickie Jeziora Lobeliowe	2017-06-22	4759,3	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 19 września 2022 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Bobolickie Jeziora Lobeliowe PLH320001
Jeziora Szczecineckie	2021-12-16	6479,2	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 20 października 2022 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Jeziora Szczecineckie PLH320009
Ostoja Goleniowska	2008-01-15	8435,6	NIE
Karsibórz Świdwiński	2023-01-24	588,0	NIE
Bagno i Jezioro Ciemino	2017-06-22	787,4	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 1 lutego 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Bagno i Jezioro Ciemino PLH320036
Jezioro Śmiadowo	2023-01-25	214,5	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 1 lutego 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Jezioro Śmiadowo PLH320042
Police - kanały	2008-01-15	112,1	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 08 lutego 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Pojezierze Myśliborskie PLH320014
Diabelskie Pustacie	2009-02-13	3258,7	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu; Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 24 września 2019 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Diabelskie Pustacie PLH320048

Nazwa	Data utworzenia	Powierzchnia	Plan zadań ochronnych
Brzeźnicka Węgorza	2021-12-04	592,2	NIE
Poligon w Okonku	2022-03-30	2180,2	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 12 czerwca 2018 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Poligon w Okonku PLH300021
Jezioro Kozie	2017-03-29	179,4	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 22 czerwca 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Jezioro Kozie PLH320010
Trzebiatowsko-Kołobrzeski Pas Nadmorski	2018-08-10	17468,8	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 28 czerwca 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Trzebiatowsko-Kołobrzeski Pas Nadmorski PLH320017
Janiewickie Bagno	2008-01-15	162,3	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 30 stycznia 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Janiewickie Bagno”
Lasy Bierzwnickie	2023-01-20	8792,3	NIE
Dolina Rurzycy	2021-12-08	1766,0	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 28 marca 2018 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Rurzycy PLH300017
Dolina Wieprzy i Studnicy	2021-08-07	14349,0	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 14 listopada 2018 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Wieprzy i Studnicy PLH220038
Jezioro Bukowo	2009-02-13	3263,0	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 25 maja 2018 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Jezioro Bukowo PLH 320041
Jezioro Bobięcińskie	2022-01-19	3383,3	NIE
Jeziora Czaplineckie	2018-08-28	32249,7	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 27 października 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Jeziora Czaplineckie PLH320039
Uroczyska w Lasach Stepnickich	2017-06-17	2749,7	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 23 maja 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Uroczyska w Lasach Stepnickich PLH320033
Dolina Radwi, Chocieli i Chotli	2022-01-19	21861,7	NIE
Wolin i Uznam	2022-01-11	30792,0	NIE
Ostoja na Zatoce Pomorskiej	2009-02-13	243058,6	NIE
Dziczy Las	2021-08-03	1765,7	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 10 sierpnia 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dziczy Las PLH320060
Mirostawiec	2017-06-28	6566,6	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 24 sierpnia 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Mirosławiec PLH320045
Jezioro Dobropolskie	2013-12-21	397,9	NIE
Gogolice-Kosa	2022-01-27	1451,7	NIE

Nazwa	Data utworzenia	Powierzchnia	Plan zadań ochronnych
Ostoja Wełtyńska	2021-12-08	1470,9	NIE
Wiązogóra	2021-11-20	489,5	NIE
Ostoja Barlinecka	2022-06-15	26596,4	NIE
Bystrzyno	2021-12-17	893,7	NIE
Dolina Bielawy	2011-02-08	614,8	NIE
Dolina Tywy	2021-12-24	3754,9	NIE
Las Baniewicki	2021-11-30	611,5	NIE
Torfowisko Poradz	2023-01-19	567,5	NIE
Torfowisko Reptowo	2021-12-15	605,6	NIE
Mieszkowicka Dąbrowa	2023-01-18	26,4	NIE
Wzgórza Moryńskie	2021-12-16	588,0	NIE
Bukowy Las Górki	2021-12-11	964,6	NIE
Mechowisko Manowo	2017-03-29	55,5	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 5 lutego 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Mechowisko Manowo PLH320057
Ostoja Golczewska	2022-01-18	845,1	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 25 maja 2018 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Iny koło Recza PLH320004
Dolina Iny koło Recza	2018-08-24	4471,8	NIE
Dolina Piławy	2009-02-13	2204,3	NIE
Dolina Płoni i Jezioro Miedwie	2023-01-25	20910,8	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 4 sierpnia 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Płoni i Jezioro Miedwie PLH320006
Dolna Odra	2009-02-13	30555,2	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 8 lutego 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Pojezierze Myśliborskie PLH320014
Pojezierze Myśliborskie	2023-01-20	4406,8	NIE
Jezioro Kopań	2021-12-10	1166,5	NIE
Pojezierze Ińskie	2021-12-09	10229,9	NIE
Warnie Bagno	2018-05-22	1012,0	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 1 marca 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Warnie Bagno PLH320047
Jezioro Lubie i Dolina Drawy	2021-08-03	15046,7	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 12 grudnia 2019 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Jezioro Lubie i Dolina Drawy PLH320023
Wzgórza Bukowe	2023-01-26	11987,1	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 7 lipca 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Wzgórza Bukowe PLH320020
Dorzecze Regi	2022-01-29	14827,8	NIE

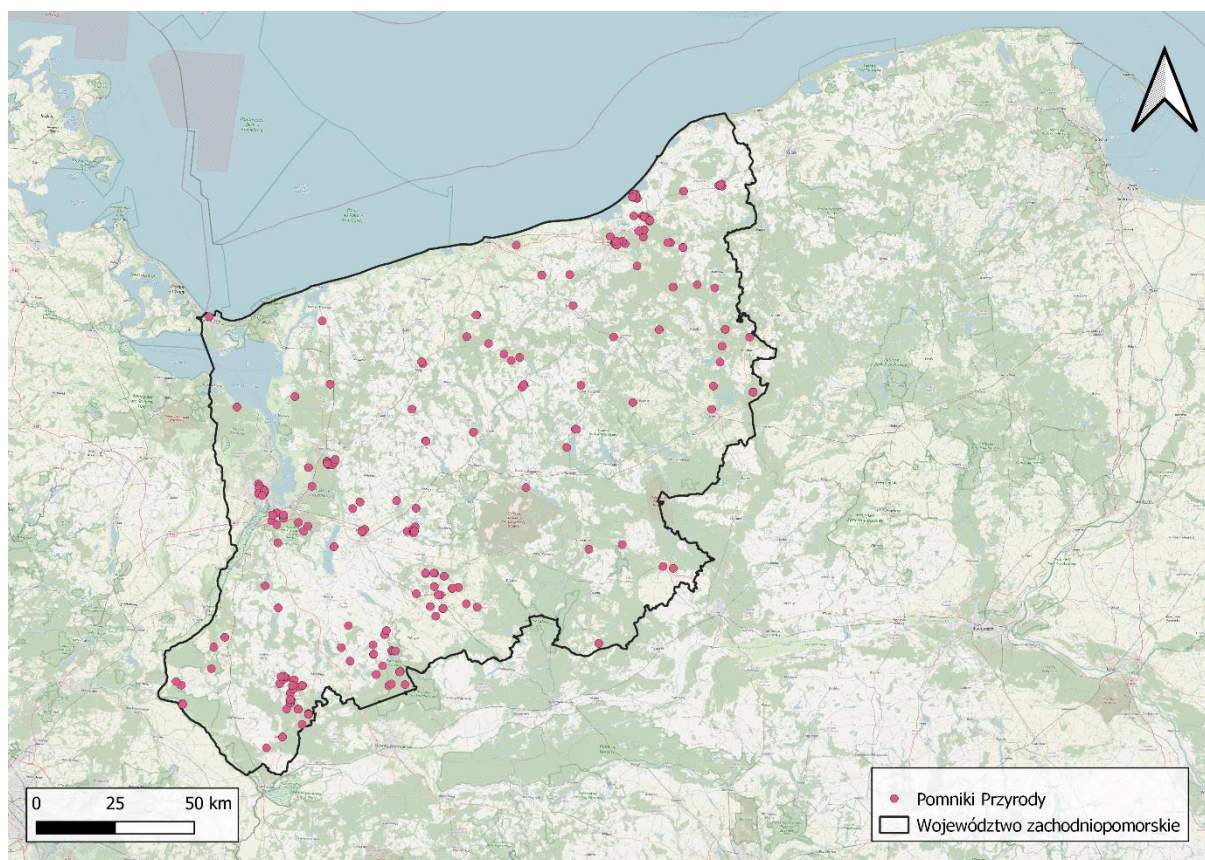
Nazwa	Data utworzenia	Powierzchnia	Plan zadań ochronnych
Jezioro Stolsko	2021-11-24	139,7	NIE
Uroczyska Puszczy Drawskiej	2009-02-13	74768,4	ZARZĄDZENIE REGIONALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE, REGIONALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA W GORZOWIE WIELKOPOLSKIM I REGIONALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA W POZNANIU z dnia 23 listopada 2022 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Uroczyska Puszczy Drawskiej PLH320046
Wzgórza Krzymowskie	2022-01-06	1179,3	NIE
Jezioro Wicko i Modelskie Wydmy	2015-12-23	2730,5	NIE
Ostoja Drawska	2007-10-13	153906,2	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 27 czerwca 2022 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoja Drawska PLB320019
Ostoja Wkrzańska	2007-10-13	14575,7	NIE
Lasy Puszczy nad Drawą	2007-10-13	190279,1	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 29 października 2021 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Lasy Puszczy nad Drawą PLB320016
Ostoja Witnicko-Dębniańska	2007-10-13	46993,1	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 15 kwietnia 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoja Witnicko-Dębniańska PLB320015
Puszcza Barłinea	2004-11-05	26505,6	NIE
Puszcza nad Gwdą	2007-10-13	77678,9	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 9 czerwca 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Puszcza nad Gwdą PLB300012
Jeziora Wełtyńskie	2007-10-13	2811,2	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 27 października 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Jeziora Wełtyńskie PLB320018
Bagna Rozwarowskie	2004-11-05	4249,7	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 21 sierpnia 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Bagna Rozwarowskie PLB320001
Łąki Skoszewskie	2004-11-05	9083,4	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 04 listopada 2022 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Łąki Skoszewskie PLB320007
Jezioro Świdwie	2004-11-05	7196,2	ZARZĄDZENIE REGIONALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE z dnia 5 kwietnia 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Jezioro Świdwie PLB320006

Nazwa	Data utworzenia	Powierzchnia	Plan zadań ochronnych
Dolina Dolnej Odry	2004-11-05	61605,4	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 19 października 2022 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Odry PLB320003
Ostoja Ińska	2004-11-05	87710,9	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 27 października 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoja Ińska PLB320008
Jezioro Miedwie i okolice	2004-11-05	16511,0	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 30 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Jezioro Miedwie i okolice PLB320005
Przybrzeżne wody Bałtyku	2004-11-05	194626,7	NIE
Zatoka Pomorska	2004-11-05	309154,9	NIE
Delta Świny	2004-11-05	11008,5	NIE
Zalew Szczeciński	2004-11-05	47194,6	NIE
Wybrzeże Trzebiatowskie	2007-10-13	31757,6	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 22 czerwca 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Wybrzeże Trzebiatowskie PLB320010
Zalew Kamieński i Dziwna	2007-10-13	12506,9	NIE
Puszcza Goleniowska	2007-10-13	25039,2	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 18 marca 2019 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Puszcza Goleniowska PLB320012
Ostoja Cedyńska	2007-10-13	20871,2	Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 27 października 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoja Cedyńska PLB320017

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych CRFOP

Pomniki przyrody

Na terenie województwa zachodniopomorskiego zidentyfikowano 304 pomniki przyrody. Poniższa mapa przedstawia ich lokalizację.

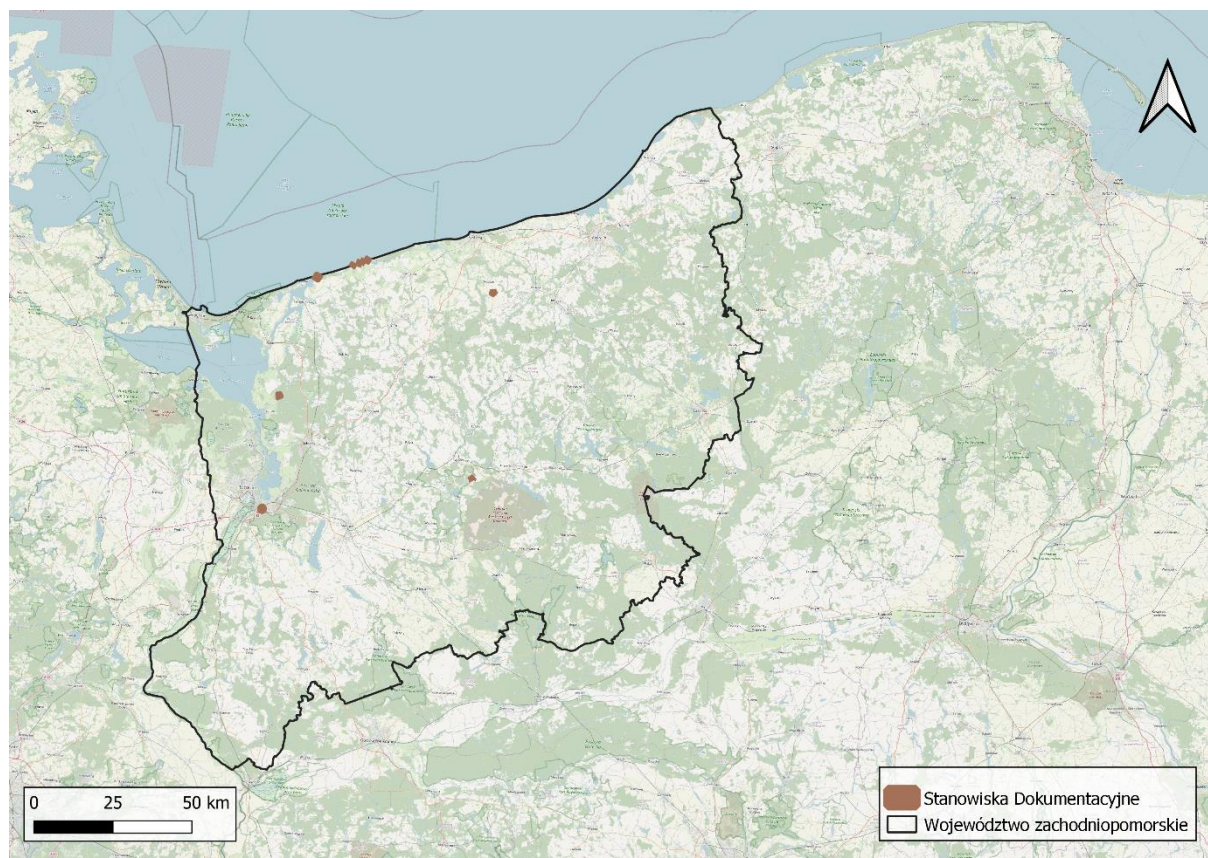


Rysunek 4.16. Pomniki przyrody na terenie województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ

Stanowiska dokumentacyjne

Całkowita powierzchnia wszystkich stanowisk dokumentacyjnych stanowi 0,05% powierzchni województwa zachodniopomorskiego (9 obiektów). Zidentyfikowane stanowiska to: Dziwnówek – Kra Jurajska, Brzeg klifowy – Niechorze, Góra Zielonczyn, Brzeg klifowy – Rewal 2, Osady moreny czołowej w wyrobisku w Storkowie, Brzeg klifowy – Rewal, Brzeg Klifowy – Trzęsacz, Margle kredowe nad jeziorem Szmaragdowym oraz stanowisko bez nazwy. Poniższa mapa przedstawia ich lokalizację.

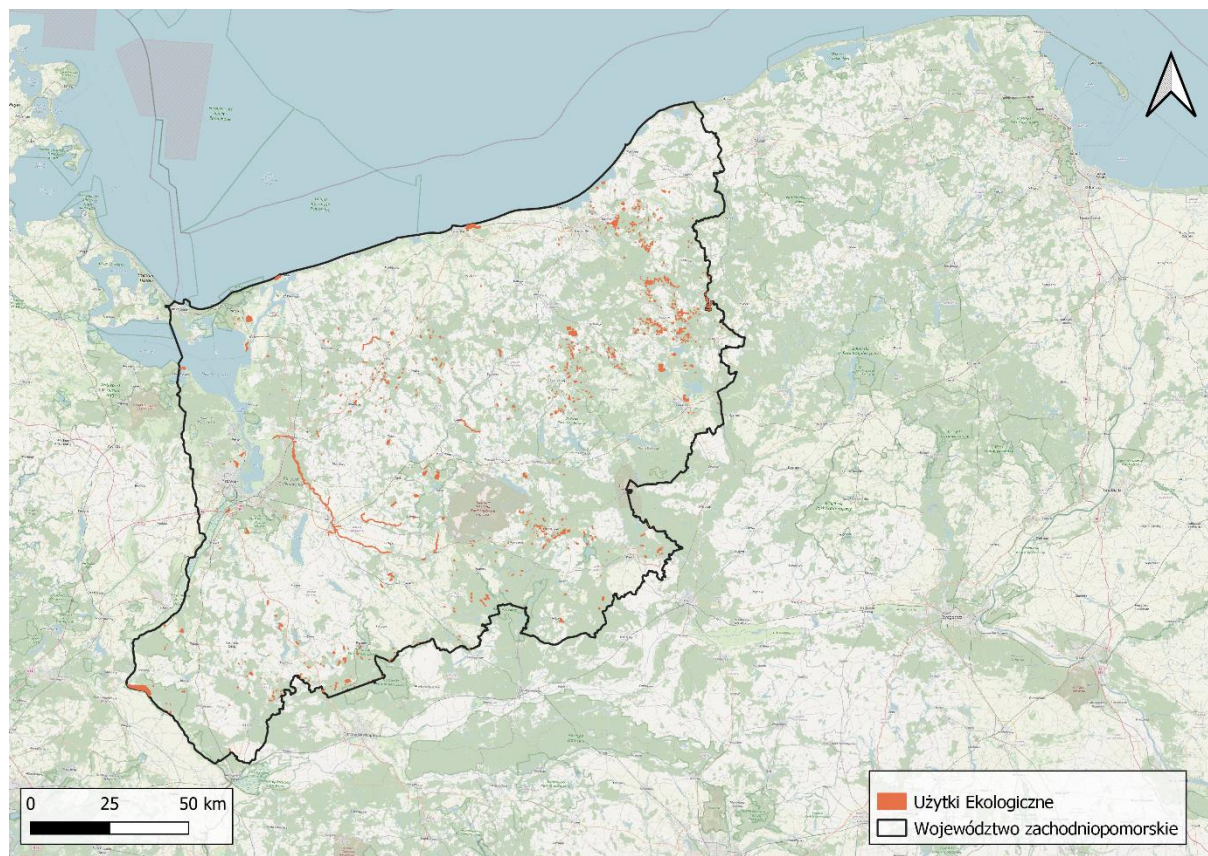


Rysunek 4.17. Stanowiska dokumentacyjne na terenie województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ

Użytki ekologiczne

Na terenie województwa zachodniopomorskiego znajduje się 703 użytków ekologicznych. Są to bagna, torfowiska, kępy drzew i krzewów, siedliska przyrodnicze i stanowiska rzadkich lub chronionych gatunków oraz skarpy. Najstarsze cztery użytki „Bagno Ciszewo”, „Wilkowe Bagno”, „Płaskowyż nad Samotnikiem” i „Pełnikowe Łąki” został utworzony 07.12.1992 roku, zaś najmłodszy „Łąka Pełnikowa w Świąciechowie” 14.04.2021 roku. Całkowita powierzchnia wszystkich użytków ekologicznych stanowi 0,33% powierzchni województwa zachodniopomorskiego.

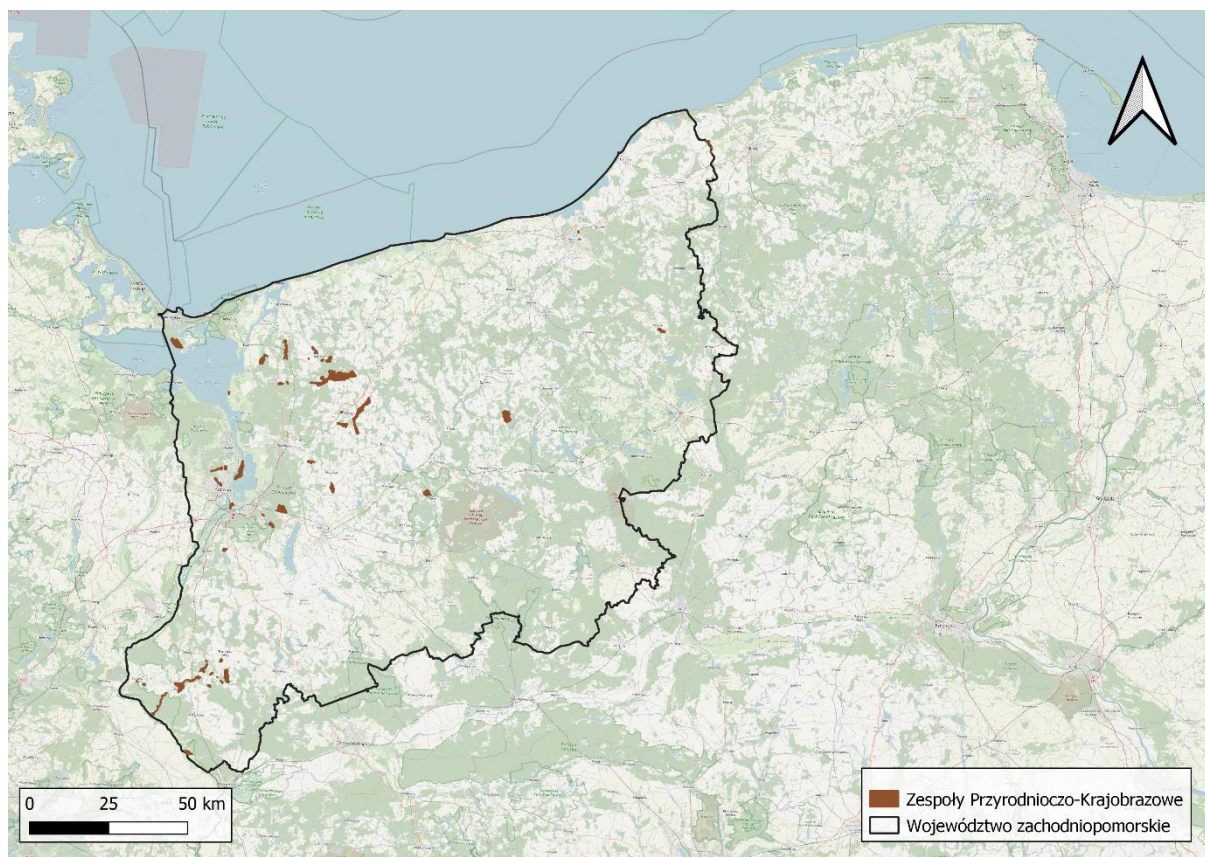


Rysunek 4.18. Użytki ekologiczne na terenie województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ

Zespoły przyrodniczo – krajobrazowe

Na terenie województwa zachodniopomorskiego znajduje się 43 zespołów przyrodniczo – krajobrazowych. Najstarszy z nich „Przybiernowskie Cisy” został utworzony 31.12.1993 roku, zaś najmłodszy „Wełtyń” 18.07.2014 roku. Całkowita powierzchnia wszystkich zespołów przyrodniczo – krajobrazowych stanowi 0,39% powierzchni województwa zachodniopomorskiego.

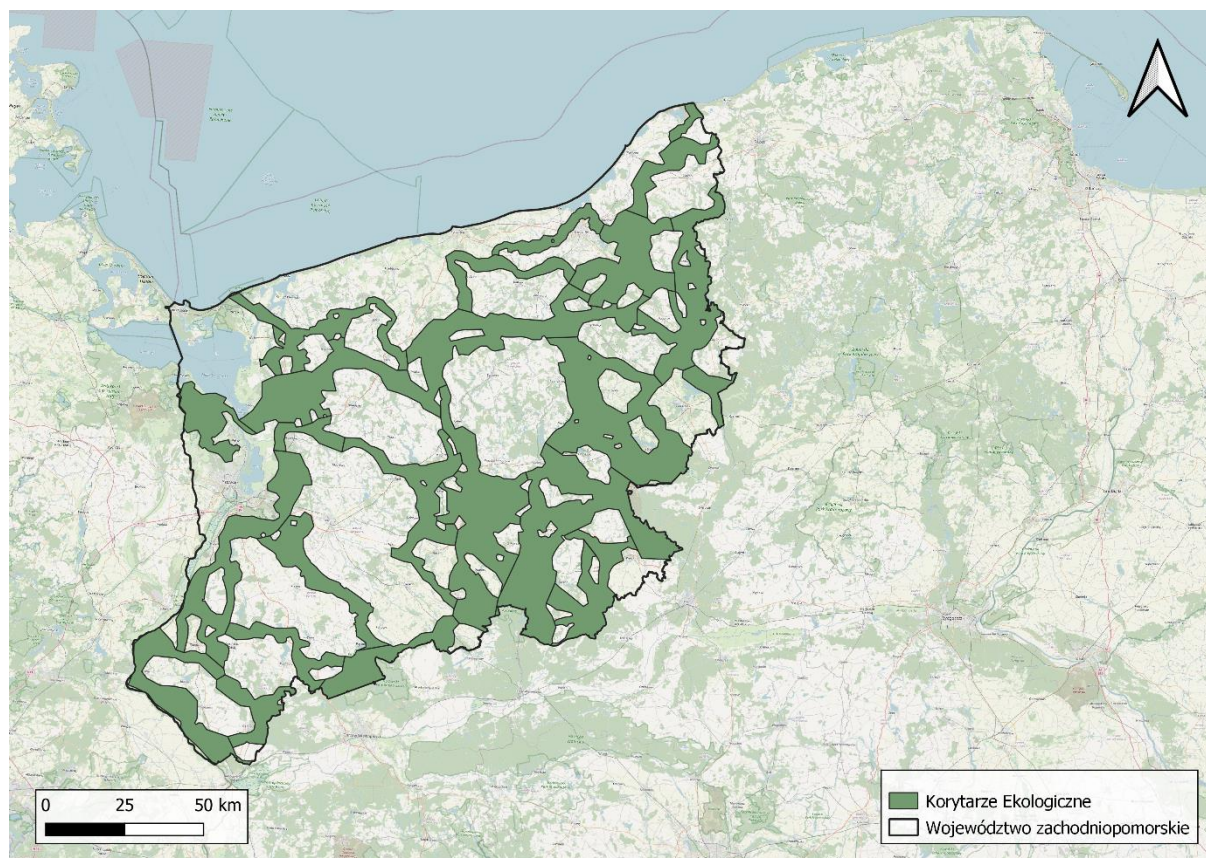


Rysunek 4.19. Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe na terenie województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ

Korytarze ekologiczne

Przez teren województwa zachodniopomorskiego przebiega 21 korytarzy ekologicznych, których lokalizację przedstawiono na poniższym rysunku.



Rysunek 4.20. Korytarze ekologiczne na terenie województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ

4.14 Obszary posiadające znaczenie dla dziedzictwa kulturowego

Ze względu na położenie województwa zachodniopomorskiego na terenach przygranicznych, jego obszar często zmieniał przynależność państwową, dzielnicową czy wojewódzką, dlatego też historia i kultura tego regionu jest bardzo zróżnicowana. Województwo zostało powołane w 1999 roku w związku z reformą administracji publicznej, w miejsce dawnych województw: szczecińskiego i koszalińskiego, a także części województw: słupskiego, pilskiego i gorzowskiego. Nazwa związana jest z historycznym Pomorzem Zachodnim.

Tereny województwa zachodniopomorskiego należały dawniej do Księstwa Pomorskiego, Marchii Brandenburskiej, Polski, a także Szwecji i Prus – później Niemiec. Podziały te są nadal czytelne we współcześnie postrzeganym krajobrazie, m.in. poprzez odmienne formy układów osadniczych, rozmaite typy zabudowy czy różnorodność stosowanych materiałów budowlanych.

W Polsce wyróżnia się następujące formy ochrony dziedzictwa kulturowego:

- Wpis do rejestru zabytków,
- Wpis na Listę Skarbów Dziedzictwa,
- Uznanie za pomnik historii,
- Utworzenie parku kulturowego – struktura przyrodniczo – kulturowo – przestrzenna służąca ochronie krajobrazu kulturowego,

- Ustalenie ochrony w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego albo w decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, decyzji o warunkach zabudowy, decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej lub decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego.

Rejestr zabytków obejmujący województwo zachodniopomorskie, opublikowany przez Narodowy Instytut Dziedzictwa uwzględnia: 3 199 zabytków.

W regionie województwa zachodniopomorskiego dominują zabytki sakralne, które stanowią dominanty architektoniczno-historyczne. Wyróżniają się obiekty o metryce średniowiecznej, w tym XIII-wieczne kościoły z kostki granitowej w pasie nadodrzańskim oraz gotyckie, monumentalne fary miejskie: kościoły halowe (np. w Szczecinie, Stargardzie, Trzebiatowie) lub bazylikowe (np. w Koszalinie, Drawsku, Białogardzie). Występują tu też liczne pozostałości po zespołach klasztornych: cystersów (np. w Kołbaczu, Bierzwniku), templariuszy (w Chwarszczanach, Rurce), dominikanów (np. w Myśliborzu) i augustianów (np. w Jasienicy).

Pomorze Zachodnie to obszar na, którym występują liczne zespoły rezydencjonalno-parkowo-folwarcznych, kojarzone po 1945 r. z PGR-ami. Wśród rezydencji występują obiekty z różnych okresów i stylów, od gotyckich (skrzydło w Pęzinie), przez renesansowe (np. w Tucznie), po barokowe (np. w Siemczynie) i klasycystyczne (np. w Przelewicach); najmłodsze mają formy neostylowe (np. w Otoku). W krajobrazie województwa wyróżniają się również średniowieczne zespoły zabudowy obronnej oraz zamki z historycznymi nawarstwieniami czy znaczna liczba obiektów przemysłowych. Swoistym wyróżnikiem regionu jest jednak architektura szkieletowa (ryglowa), która charakteryzuje się bogactwem form i typów zabudowy, będących wynikiem różnorodności krajobrazu, gospodarki, kultury oraz burzliwych dziejów historyczno-politycznych.

Wojewódzki program opieki nad zabytkami na lata 2021-2024 jest dokumentem opracowanym na zlecenie Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego opracowany przez Biuro Dokumentacji Zabytków w Szczecinie (został przyjęty Uchwałą Nr XXIX/338/21 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 28 października 2021 r.).

5 Problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu

Na podstawie diagnozy stanu środowiska województwa zachodniopomorskiego i analizy planowanych działań zostały zidentyfikowane najważniejsze problemy ochrony środowiska. Celem analizy tych problemów w kontekście rozwoju transportu wyodrębniono wyłącznie te komponenty środowiska, na które transport i działania związane z rozwojem transportu wpływają w sposób bezpośredni. Zarówno budowa, modernizacja, jak i eksploatacja infrastruktury transportowej, oraz wykorzystanie środków transportowych powoduje oddziaływanie na środowisko. Największe oddziaływanie będzie w miejscach największego zagęszczenia infrastruktury transportowej, czyli tereny silnie zurbanizowane oraz centra komunikacyjne. W związku z wzrastającą mobilnością ludzi i towarów, rozwój transportu będzie postępował, a tym samym jego presja na środowisko. Główne problemy ochrony środowiska zidentyfikowane zostały w następujących obszarach:

- 1) Klimat i powietrze,
- 2) Klimat akustyczny
- 3) Człowiek
- 4) Przyroda
- 5) Nadzwyczajne zagrożenia środowiska i poważne awarie

Tabela 5.1. Problemy ochrony środowiska

Obszar analizy	Problem	Charakterystyka problemu	Główne przyczyny występowania problemu
Klimat i powietrze	Zanieczyszczenie powietrza	Przekroczenie poziomów dopuszczalnych substancji w powietrzu dla benzo(a)pirenu w strefie zachodniopomorskiej w 2021r. oraz ozonu Przekroczony poziom celu długoterminowego dla ozonu.	- emisja antropogeniczna (przemysłowa) z sektora bytowo – komunalnego, - emisja liniowa z sektora komunikacyjnego, - napływ zanieczyszczeń spoza granic kraju,
Klimat akustyczny	Emisja hałasu komunikacyjnego	Przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku w porze dnia w 3 punktach, natomiast w porze nocnej w 5 punktach.	- ruch tranzytowy przebiegający przez tereny miast (np. w Pyrzycach), - wzmożony ruch drogami lokalnymi podczas sezonu letniego
Człowiek	Zagrożenie bezpieczeństwa ludzi – wypadki drogowe (dane za rok 2021)	Roczna liczba wypadków w województwie na 100 tys. mieszkańców: 57,2. Roczna liczba ofiar śmiertelnych w województwie na 100 tys. mieszkańców: 5,74. Roczna liczba rannych w województwie na 100 tys. pojazdów: 78,28.	- na 946 wypadków w województwie zachodniopomorskim prawie 23% zostało spowodowanych przez nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu, natomiast prawie 22% niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu, - na 42 wypadki z winy pieszych, 69% zostało spowodowanych nieostrożnym wejściem na jezdnię
Przyroda	Fragmentacja siedlisk, zmniejszenie bioróżnorodności i zmniejszanie populacji zwierząt w wyniku wypadków drogowych	Wysoka liczba wypadków z udziałem zwierząt, szczególnie na terenach charakteryzujących się wysokim stopniem lesistości.	- brak korytarzy ekologicznych „krzyżujących się” z inwestycjami drogowymi, - brak działań minimalizujących śmiertelność zwierząt na drogach (ogrodzenia ochronne, znaki drogowe z czujnikami, odbłaski odstraszające zwierzęta), - brak ogólnodostępnego, spójnego systemu gromadzenia danych o śmiertelności zwierząt na drogach – brak wiedzy o miejscach częstych kolizji
	Zagrożenie celów ochrony przyrody	Skutki fragmentacji siedlisk są tym większe im mniejszy jest ich fragment.	
Nadzwyczajne zagrożenia środowiska i poważne awarie	Ryzyko wystąpienia nadzwyczajnych zagrożeń wynikających z przewozu ładunków niebezpiecznych transportem drogowym	Szczególne zagrożenie środowiska występuje na obszarach gdzie utwory glebowe nie stanowią wystarczającej warstwy izolacyjnej dla wód gruntowych oraz na mostach i w ich okolicy. W przypadku kolei zagrożenie to jest większe na stacjach kolejowych i w ich okolicy. W kontekście cieków morskich zagrożeniem są wycieki produktów naftowych służących do napędu jednostek pływających.	- przewóz ładunków niebezpiecznych transportowanych głównie drogami i kolejami, - wzmożone natężenie ruchu, - wzrost ilości przewożonych mediów (paliw, kwasów, gazów), - zły stan techniczny dróg i pojazdów, - niedostateczne rozwiązania komunikacyjne

Źródło: opracowanie własne na podstawie Diagnozy oraz danych GUS

5.1.1 Wpływ planowanych działań na istniejące problemy ochrony środowiska na terenie województwa zachodniopomorskiego

Ze względu na stale rosnące zapotrzebowanie na transport, głównie drogowy należy stwierdzić, że działania planowane w RPT koncentrują się na inwestycjach drogowych i kolejowych, co odpowiada dynamicznie rosnącym potrzebom tego sektora. Planowane działania mają służyć zaspokojeniu potrzeb wiązanych z odciążeniem obecnej infrastruktury drogowej.

W związku z rozwojem sektora transportu należy spodziewać się eskalacji występujących obecnie problemów:

- Wzrost narażenia ludzi mieszkających w miastach i otoczeniu dróg na hałas komunikacyjny,
- Wzrost narażenia ludzi na ponadnormatywne zanieczyszczenie powietrza,
- Ubożenie bioróżnorodności i wzrost izolacji populacji roślin i zwierząt wykorzystujących zadrzewienia alejowe wzdłuż dróg jako siedlisko bytowania, miejsca lęgowe lub korytarze transportowe, co nastąpi w wyniku wycinania drzew zwłaszcza starych w sąsiedztwie modernizowanych i przebudowywanych dróg.

Ryzyko wzrostu skali i natężenia zidentyfikowanych w rozdziale 5 prognozy problemów środowiska można skutecznie ograniczać przez wyprowadzanie części ruchu poza obszary miast, czyli budowę obwodnic, zachowanie a nawet tworzenie obudowy ekologicznej dróg pozwalających na zachowanie bioróżnorodności oraz rozwój systemu transportu zbiorowego, intermodalnego i działania zmierzające do zwiększenia i popularyzacji rozwoju elektromobilności.

5.1.2 Adaptacja do zmian klimatu oraz ekstremalnych zjawisk pogodowych

Obserwuje się następujące główne tendencje zmian klimatycznych Polski, które dotyczą również województwa zachodniopomorskiego:

- od końca XIX wieku klimat wykazuje systematyczną tendencję do wzrostu temperatury powietrza z znaczącym wzrostem od roku 1989;
- opady nie wykazują jednokierunkowych tendencji i charakteryzują się okresami mniej lub bardziej wilgotnymi; zmieniła się struktura opadów głównie w cieplej porze roku; opady są bardziej gwałtowne, krótkotrwałe, niszczycielskie powodujące coraz częściej gwałtowne powodzie; zanikają opady poniżej 1 mm/dobę;
- w ciągu ostatnich 60 lat obserwuje się rosnącą częstotliwość zjawiska suszy, w latach 1951–1981 na terenie Polski susze wystąpiły 6 razy, a w latach od 1982 do 2011 – 18 razy; od początku XXI wieku tj. w latach 2001–2011, susze wystąpiły 9 razy w różnych okresach roku; bezpośrednie przyczyny występowania suszy w Polsce to utrzymujące się przez ponad 10 dni okresy bezopadowe z niską temperaturą powietrza w zimie – przy braku opadów i pokrywy śnieżnej, utrzymywanie się w okresie wiosenno-letnim wysokiej temperatury z silną insolacją słoneczną, brakiem opadów i bardzo słabym wiatrem oraz długimi okresami trwania od 15 do 20 dni;
- skutkami ocieplania się klimatu jest wzrost występowania groźnych zjawisk pogodowych (susze, wiatry huraganowe i trąby powietrzne oraz grad);
- od 2005 r. Wystąpiło w Polsce 11 huraganów, w których prędkości wiatru okresowo przekraczały 30–35 m/s; 28 marca 1997 r. nad Polską przeszła wichura mająca lokalnie charakter huraganu; wiatr silny i porywisty przekraczający 30 m/s,
- tendencje wzrostowe fal upałów (ciągi dni z maksymalną temperaturą dobową powietrza $\geq 30^{\circ}\text{C}$ utrzymującą się przez co najmniej 3 dni);

- tendencje spadkowe liczby dni mroźnych i bardzo mroźnych (dni z temperaturą maksymalną dobową $\leq 0^{\circ}\text{C}$ i dni z temperaturą maksymalną $\leq -10^{\circ}\text{C}$, odpowiednio).

Wyniki badań naukowych wskazują, że zmiany klimatu stanowią realne zagrożenie dla społecznego i gospodarczego rozwoju wielu krajów, w tym także dla Polski. Dlatego też skutki zmian klimatu stały się przedmiotem zainteresowania społeczności międzynarodowej oraz rządów, które od wielu lat rozważają istotną kwestię odpowiedniego dostosowania się do obecnych i przyszłych skutków tych zmian. Krajowa polityka adaptacyjna opiera się na dokumencie pn. „Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” (SPA 2020). Opracowanie SPA 2020 wpisuje się w działania na rzecz osiągnięcia celu nadrzędnego Białej Księgi - Adaptacja do zmian klimatu: Europejskie ramy działania, COM(2009)147 oraz unijnej strategii adaptacji do zmian klimatu, jakim jest poprawa odporności państw członkowskich na aktualne i oczekiwane zmiany klimatu, w tym lepsze przygotowanie do ekstremalnych zjawisk klimatycznych i pogodowych oraz redukcja kosztów społeczno-ekonomicznych z tym związanych. SPA 2020 wskazuje cele i kierunki działań adaptacyjnych, które należy podjąć w najbardziej wrażliwych sektorach i obszarach w okresie do roku 2020: gospodarce wodnej, rolnictwie, leśnictwie, różnorodności biologicznej i obszarach prawnie chronionych, zdrowiu, energetyce, budownictwie, transporcie, obszarach górskich, strefie wybrzeża, gospodarce przestrzennej i obszarach zurbanizowanych. Wrażliwość tych sektorów została określona w oparciu o przyjęte dla SPA scenariusze zmian klimatu. Zaproponowano cele, kierunki działań oraz konkretne działania, które korespondują z dokumentami strategicznymi, w szczególności Strategią Rozwoju Kraju 2020 i innymi strategiami rozwoju i jednocześnie stanowią ich niezbędne uzupełnienie w kontekście adaptacji. Do podstawowych działań o charakterze horyzontalnym, tj. takich, które powinny być realizowane we wszystkich województwach należą:

- edukacja społeczeństwa w zakresie spodziewanych zmian i ograniczenia ich skutków,
- monitoring zmian wrażliwości gospodarki i społeczeństwa oraz postępu we wdrażaniu strategii adaptacyjnej,
- planowanie przestrzenne na poziomie regionalnym i lokalnym z uwzględnieniem zmian klimatu i adaptacji,
- rozwój usług zdrowotnych ze szczególnym uwzględnieniem wrażliwości mieszkańców na występowanie fal upałów,
- ograniczenie skutków zagrożeń w rolnictwie, lasach i ekosystemach wynikających z pojawiania się inwazyjnych szkodników i chorób, a także uwzględnienie przystosowania gatunkowego lasów do oczekiwanego wzrostu temperatury w procesie zalesień,
- właściwe gospodarowanie na obszarach rolnych, chronionych, górskich (wsparcie technologiczne gospodarstw oraz doradztwo technologiczne uwzględniające aspekty dostosowania budownictwa i produkcji rolnej do zmieniających się warunków klimatycznych),
- modernizacja systemu energetycznego uwzględniająca zwiększone ryzyko występowania zjawisk ekstremalnych,
- uwzględnienie trendów klimatycznych i gospodarczych w procesie projektowania i budowy infrastruktury transportowej,
- uwzględnienie konieczności zapewnienia korytarzy wentylacyjnych w miastach i kotlinach górskich w celu ograniczenia skutków rozwoju wyspy ciepła i wzrostu koncentracji zanieczyszczeń powietrza oraz zwiększania obszarów wodnych i zieleni w miastach.

Głównym zagrożeniem na obszarze województwa zachodniopomorskiego związanym ze zmianami klimatu jest niebezpieczeństwo powodzi obszarów położonych w dolinach rzek.

Jako główne konsekwencje ocieplania klimatu należy wskazać wpływ na wiele sektorów gospodarki i społeczeństwo poprzez oddziaływanie na fizyczne i biologiczne składniki ekosystemów, takie jak: woda, gleba, powietrze i różnorodność biologiczna. Ekstremalne zjawiska klimatyczne powodują znaczne straty społeczne i gospodarcze. Uderzają one w infrastrukturę (budynki, transport, dostawy energii i wody), stwarzając szczególne zagrożenie użytkowania ziemi na gęsto zaludnionych obszarach. Sytuacja ta może ulec pogorszeniu w związku z podnoszeniem się poziomu morza. Wraz ze wzrostem częstotliwości występowania ekstremalnych zjawisk pogodowych może nastąpić wzrost zachorowań i przypadków śmiertelnych związanych z warunkami pogodowymi tj. nadmierna śmiertelność z powodu upałów, występowanie inwazyjnych nosicieli chorób zakaźnych. Zmiany klimatu będą stanowić zagrożenie dla dobrostanu zwierząt, a także wpływać na zdrowie roślin poprzez stwarzanie sprzyjających warunków dla nowych lub migrujących organizmów szkodliwych. Jak podaje portal Klimada, transport – to jedna z najbardziej wrażliwych na zmiany klimatu dziedzina gospodarki. Wrażliwość na warunki klimatyczne należy rozpatrywać z punktu widzenia trzech podstawowych elementów tj. infrastruktura, środki transportu oraz komfort socjalny. Obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa obiektów budowlanych, w tym także obiektów infrastruktury transportowej, jest zapisany w ustawie – Prawo budowlane. We wszystkich rozpatrywanych rodzajach transportu (w tym przede wszystkim drogowego) występują obiekty inżynierskie: zaplecze techniczne i infrastruktura towarzysząca. O ile urządzenia transportowe (w zakresie: rozwiązań materiałowo-konstrukcyjnych, warunków użytkowania, stosowanego paliwa i materiałów eksploatacyjnych) można na bieżąco dostosować do zmieniających się warunków, o tyle w odniesieniu do infrastruktury transportowej, która jest budowana na długi okres funkcjonowania (np. 100 lat), zdefiniowanie wrażliwości na zmiany oraz działania adaptacyjne należy sukcesywnie wprowadzać z dużym wyprzedzeniem.

TRANSPORT DROGOWY Jak wskazują analizy prezentowane na portalu Klimada, śnieg, deszcz i wiatr są najważniejszymi czynnikami, które należy brać pod uwagę w przypadku projektowania infrastruktury drogowej, a w następnej kolejności mróz i upał. Silne wiatry powodują między innymi: tarasowanie dróg przez powalone drzewa i słupy energetyczne, zamknięcie dróg, uszkodzenie pojazdów i obiektów budowlanych, utrudnienia w prowadzeniu prac załadunkowych oraz uszkodzenia ekranów przeciwhałasowych. Ulewy i wywołane nimi powodzie dezorganizują funkcjonowanie transportu poprzez: wyłączenie z ruchu tras komunikacyjnych, uszkodzenia infrastruktury drogowej, obsunięcia ziemi, podtopienia terenu, a wraz z nimi, np.: zajezdnie, garaże oraz awarie i uszkodzenia urządzeń odwadniających, zniszczenie środków transportowych, a także utrudnienia w komunikacji miejskiej zwłaszcza w wyniku podtopienia tuneli i obniżonych części dróg i ulic, także dojazdów do mostów. Opady śniegu, zwłaszcza mokrego oraz oblodzenie dróg i ulic stanowią poważne utrudnienie dla transportu drogowego, powodując nieprzejezdnosć dróg przez zaspy śnieżne i powalone drzewa, opóźnione lub niezrealizowane kursy (towarowo usługowe), wypadki drogowe, pogorszenie warunków jezdnych poprzez zmniejszenie przyczepności kół do nawierzchni dróg, wzrost kosztów utrzymania przejezdnosć tras. Jednym z najbardziej dokuczliwych zjawisk są wahania temperatury, w szczególności tzw. przejścia przez temperaturę 0°C, w połączeniu z opadami lub topniejącym śniegiem: sprzyjają zjawisku gołoledzi, a także intensyfikują korozyjne oddziaływanie wody (i soli) na infrastrukturę transportową. Niskie temperatury ujemne są czynnikiem ograniczającym możliwości transportu drogowego. Sprzyjają zwiększeniu awaryjności sprzętu, zmniejszają sprawność działania środków transportu, zmniejszają komfort podróżowania, powodują uszkodzenia nawierzchni

drogowej (przełomy zimowe) oraz utrudniają prace przeładunkowe, wydłużając czas załadunku i wyładunku. Równie niekorzystne jest oddziaływanie wysokich temperatur i upałów, szczególnie długotrwałych, które powodują przegrzewanie się silników i innych urządzeń technicznych, zwiększenie podatności nawierzchni bitumicznych na oddziaływania pojazdów, co wymusza konieczność wprowadzenia ograniczenia ruchu ciężkich pojazdów, obniżenie komfortu pracy kierowców i pracowników obsługi, a także pasażerów.

Główne czynniki wpływające na infrastrukturę kolejową, które należy brać pod uwagę to mróz, śnieg, deszcz i wiatr (upały i mgła mają mało istotne znaczenie). Ujemna temperatura sprzyja pękaniu szyn, zamarzaniu rozjazdów, awariom urządzeń wodnokanalizacyjnych obiektów zaplecza technicznego, powoduje oblodzenie i zrywanie sieci trakcyjnych i energetycznych. Wraz z postępującym procesem ocieplenia, silne spadki temperatury będą mieć charakter incydentalny, a przez to mogą być groźniejsze, bo mała częstotliwość występowania nie sprzyja mobilizacji służb do zapobiegania skutkom takich zjawisk i ich usuwania. Intensywne opady śniegu w połączeniu z silnym wiatrem sprzyjają: powstawaniu zasp śnieżnych na torach, zaśnieżeniu układu torowego, trudnościom z przekładaniem rozjazdów, zaśnieżeniu i oblodzeniu nawierzchni peronów. Podobnie jak w wypadku silnych mrozów, zjawiska te będą mieć mniejszą częstotliwość. Deszcze ulewne i nawalne powodują podtopienia i zalanie dróg kolejowych, dojazdów, uszkodzenia infrastruktury kolejowej, miejscowe zalania terenu, tuneli i przejść podziemnych, obsunięcia nasypów, zalewanie rowów odwadniających, awarie i uszkodzenia urządzeń odwadniających i in. Z tego rodzaju opadami związane jest występowanie wyładowań atmosferycznych, które powodują uszkodzenia lub zakłócenia w pracy urządzeń sterowania ruchem kolejowym, uszkodzenia lub zakłócenia w pracy urządzeń energetycznych, urządzeń łączności i uszkodzenia sieci trakcyjnej. Zjawiska takie będą się nasilać i tym samym zwiększać zagrożenie dla tego rodzaju transportu. Silne wiatry i trąby powietrzne powodują uszkodzenia sieci trakcyjnych i linii energetycznych, tarasowanie dróg kolejowych przez powalone drzewa, zrywanie dachów i uszkodzenia budynków zaplecza technicznego. Podobnie jak w wypadku opadów ulewnych - należy oczekiwać zwiększenia częstości występowania takich zjawisk. Wysoka temperatura oddziałuje nie tylko na infrastrukturę poprzez deformację toru, w wyniku wydłużania się szyn i pożary infrastruktury kolejowej, ale przede wszystkim oddziałuje na warunki pracy (stres termiczny) a także przyczynia się do obniżenia komfortu podróży.

Transport lotniczy, ze względu na swoją specyfikę, jest bardziej zależny od chwilowych warunków pogodowych, niż od zmian klimatu. Jego zależność od aktualnej sytuacji meteorologicznej największe znaczenie ma przede wszystkim w momencie startu i lądowania samolotów. Infrastruktura lotnicza podlega takim samym wpływom klimatu, jak każda infrastruktura budowlana i techniczna omówiona wcześniej (budynki, płyty lotniska). Dla samolotów przyziemionych podstawowe zagrożenie stanowi silny wiatr (jego porywy) oraz oblodzenie. Pozostałe zjawiska, jak ulewy czy silny opad śniegu, mogą opóźniać operacje i wpływać negatywnie na regularność transportu, jednak nie stanowią bezpośredniego zagrożenia. Już obecnie transport lotniczy jest przygotowany na działanie w takich warunkach. Brak widoczności z powodu mgły lub emisji pyłu wulkanicznego (zjawisko mało istotne w odniesieniu do pozostałych rodzajów transportu) w wypadku transportu lotniczego może całkowicie wstrzymać realizację funkcji transportowych. Zjawiska takie mają jednak krótki czas trwania, zatem skutkują jedynie opóźnieniami.

Reasumując - największym zagrożeniem dla transportu, mogą być ekstremalne opady deszczu i porywiste wiatry. Jeszcze większego znaczenia nabierze m.in. poprawne określanie światła mostów i przepustów, projektowanie niwelety drogi na dojazdach do mostów, zaistnieje problem osuwisk

i zagadnienia związane z odwodnieniem powierzchni transportowych oraz przejść podziemnych i tuneli. Działania dostosowawcze sektora transportu do oczekiwanych zmian klimatu powinny przede wszystkim zabezpieczyć infrastrukturę drogową przed zagrożeniami wynikającym ze wzrostu częstotliwości intensywnych opadów ulewnych. Minimalne światło mostu i przepustu musi zapewniać swobodę maksymalnego przepływu rocznego bez spowodowania nadmiernego spiętrzenia wody w cieku – wywołującego dodatkowe zagrożenia i nieuzasadnione ekonomicznie szkody – oraz bez spowodowania nadmiernych rozmyć koryta cieku, z uwzględnieniem potrzeb ochrony środowiska. Obliczenia hydrologiczne dla odwodnień i obliczenia przepływów w małych zlewniach, bazujące na obserwacjach z okresów dość odległych, powinny być powtórnie przeanalizowane, pod kątem spodziewanych tendencji zmian. Do niezbędnych działań należy także systematyczne oczyszczanie przepustów i małych mostów oraz utrzymywanie koryta odpływowego i rowów przydrożnych we właściwym stanie technicznym. Drugim problemem związanym z silnymi opadami jest zabezpieczenie powierzchni transportowych przed zalewaniem i szybkie odprowadzanie wody z powierzchni nawierzchni i wprowadzenie jej do odbiornika. Deszcze nawalne powodują zatopienia dróg, przeciążenie układów odwadniających, przepustów i mostów na mniejszych ciekach. Istotą takich zjawisk jest ich gwałtowność, bardzo duża intensywność, ale na ogół niewielki zasięg. Ponieważ obciążają one obiekty „małe” w kategoriach ważności, a więc projektowane na niezbyt małe prawdopodobieństwa występowania zjawisk hydrologicznych, bardzo często pociągają za sobą zniszczenia i straty. Fale upałów oceniono jako warunki utrudniające - ograniczające funkcjonowanie sektora. Z tego względu uznano, że działania adaptacyjne w tym obszarze mają mniejsze znaczenie i w perspektywie 2070 r. można je pominąć, zachowując jednak dbałość o monitoring konstrukcji wrażliwych na wzrost temperatury oraz o bieżącą kontrolę warunków pracy i podróży (komfort socjalny). W doborze materiałów i projektowaniu mieszanki mineralno-asfaltowej oraz ocenie jej trwałości należy brać pod uwagę m.in. jej odporność na pękanie w niskiej temperaturze i na deformacje trwałe w wysokiej temperaturze. Zjawiska takie jak mróz i śnieg zmniejszą swoją intensywność, co sugeruje brak potrzeby wprowadzania działań adaptacyjnych. W odniesieniu do żeglugi śródlądowej złagodzenie klimatu, wyrażające się jego ociepleniem, skróceniem okresu temperatur ujemnych oraz zmniejszeniem dni zalegania śniegu, wpływa korzystnie na funkcjonowanie tego rodzaju transportu. Nie przewiduje się zatem specjalnych zabiegów adaptacyjnych do prognozowanych zmian klimatu.

Proponowane kierunki działań adaptacyjnych dla województwa zachodniopomorskiego:

- wzmocnienie ochrony przeciwpowodziowa obszarów położonych na terenach zalewowych,
- rozwój systemów odprowadzania wód opadowych w miastach, a także zwiększenie wykorzystania tych wód dla potrzeb gospodarczych zwłaszcza na obszarach wiejskich,
- dbałość o małą retencję wodną, ochrona terenów rolniczych i leśnych oraz cennych przyrodniczo przed deficytem wody,
- przygotowanie programów zabezpieczenia w wodę dobrej jakości w warunkach dłuższych okresów suszy i niedoborów wody zwłaszcza na mniejszych rzekach,
- rozwój systemów ochrony bioróżnorodności i lasów przed skutkami ocieplenia (m.in. inwazji obcych gatunków roślin, szkodników i chorób, pożarów lasów), przebudowa gatunkowa lasów.

6 Potencjalne zmiany środowiska w przypadku braku realizacji Planu

Rozwój branży transportowej jest ściśle powiązany z gospodarką krajową. Powstająca infrastruktura wpływa na zwiększenie mobilności mieszkańców, rozwój gospodarki regionalnej oraz aktywizację gospodarczą. Planowane modernizacje oraz budowy dróg, a także działania związane z rozwojem sieci kolejowej oraz pieszo-rowerowej wynikają z rosnącego zapotrzebowania na przewóz towarów, wymiany handlowe oraz rozwój turystyki.

W ramach opracowanego „Regionalnego Planu Transportowego Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030” przygotowano prognozy w ramach modelowania ruchu. Wnioski powstałe w wyniku przeprowadzenia symulacji mobilności mieszkańców oraz podziału zadań przewozowych zakładają, że:

- w porównaniu do roku bazowego prognozowana globalna liczba podróży w skali regionalnej spada i w scenariuszu BAU jest mniejsza o 7%, a w scenariuszach S1 i S2 o 6%,
- liczba podróży wykonywanych transportem indywidualnym utrzymuje się na nieco niższym poziomie jak w roku bazowym i dla scenariusza BAU jest mniejsza o 0,6%, dla scenariusza S1 o 1,5%, a dla scenariusza S2 o 1,9%,
- liczba podróży wykonywanych transportem zbiorowym jest mniejsza niż w roku 2021. Dla scenariusza BAU prognozowany jest spadek o 30%, dla scenariusza S1 o 24%, a dla scenariusza S2 o 20% w stosunku do roku bazowego,
- w zależności od scenariusza zmienia się struktura i wykorzystanie środków transportu. Scenariusze planistyczne charakteryzują się niekorzystnymi prognozami, w których udział podróży realizowanych transportem zbiorowym jest mniejszy niż 20% (odpowiednio BAU – 17,0%, S1 – 18,4%, S2 – 19,1%) przy 22,5% w roku bazowym.

Dla przygotowania „Regionalnego Planu Transportowego Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030” opracowano również prognozowane wartości pracy przewozowej wyrażone z pojazdogodzinach i pojazdokilometrach. Na tej podstawie wyciągnięto następujące wnioski:

- w porównaniu do roku bazowego liczba prognozowanych pojazdogodzin jest większa od 10% do 11,2% w zależności od scenariusza,
- liczba pojazdogodzin przyjmuje największe wartości dla scenariusza BAU, a dla scenariuszy S1 i S2 te wartości są mniejsze o 0,7% i 1,2%, niż w scenariuszu BAU,
- w zależności od scenariusza zmienia się liczba realizowanych pojazdogodzin w transporcie indywidualnym – pojazdów osobowych. Liczba pojazdogodzin w sektorze ciężarowym pozostaje na podobnym poziomie,
- w porównaniu do roku bazowego liczba prognozowanych pojazdokilometrów wrasta w istotny sposób – ponad 37% we wszystkich scenariuszach,
- liczba pojazdokilometrów przyjmuje największe wartości dla scenariusza BAU, dla scenariusza S1 te wartości są porównywalne, a dla scenariusza S2 mniejsze o 0,1%, niż w scenariuszu BAU,
- w zależności od scenariusza zmienia się liczba realizowanych pojazdokilometrów w transporcie indywidualnym – pojazdów osobowych. Liczba pojazdokilometrów w sektorze ciężarowym pozostaje na podobnym poziomie.

W ramach analizy transportu zbiorowego określono prognozowane wartości pracy przewozowej wyrażone w pasażerogodzinach i pasażerokilometrach, co pozwoliło na wyciągnięcie następujących wniosków:

- w porównaniu do roku bazowego liczba prognozowanych pasażerogodzin jest mniejsza od 5% do 9%,
- liczba pasażerogodzin przyjmuje największe wartości dla scenariusza S2, a dla scenariuszy BAU i S1 te wartości są mniejsze o 4,6% w scenariuszu BAU i 0,6% w scenariuszu S1, w porównaniu do scenariusza S2,
- w zależności od scenariusza zmienia się struktura podróży, liczba pasażerogodzin realizowanych z wykorzystaniem autobusów spada w stosunku do rosnącej wartości pasażerogodzin realizowanych z wykorzystaniem kolei (w szczególności regionalnej),
- w porównaniu do roku bazowego liczba prognozowanych pasażerokilometrów rośnie od 1,9% w scenariuszu S1, do 3,6% w scenariuszu S2. Spada natomiast o 2% w scenariuszu BAU,
- liczba pasażerokilometrów przyjmuje największe wartości dla scenariusza S2, dla scenariusza S1 te wartości są mniejsze o 1,7%, a dla scenariusza BAU mniejsze o 5,7% niż w scenariuszu S2,
- w zależności od scenariusza zmienia się struktura podróży, liczba pasażerokilometrów realizowanych z wykorzystaniem autobusów spada w stosunku do rosnącej wartości pasażerokilometrów realizowanych z wykorzystaniem kolei (w szczególności regionalnej).

W ramach Planu przygotowano również prognozę liczby pasażerów korzystających ze środków transportu zbiorowego w skali regionalnej, w odniesieniu do wartości dobowych:

- w porównaniu do roku bazowego prognozowana globalna liczba pasażerów transportu zbiorowego jest mniejsza o 7,6% w scenariuszu S2; 9,6% w scenariuszu S1 oraz 14,5% w scenariuszu BAU,
- w prognozowanym okresie globalna liczba pasażerów przyjmuje największe wartości dla scenariusza S2 i jest o 8% wyższa niż w scenariuszu BAU oraz o 2,3% wyższa niż w scenariuszu S1,
- w zależności od scenariusza zmienia się struktura i wykorzystanie środków podróży. Liczba pasażerów korzystających z autobusów spada w stosunku do rosnącej liczby pasażerów korzystających z kolei, w szczególności regionalnej.

Zmiana liczby pasażerów wpływa również na wykorzystanie rodzaju środka transportu zbiorowego, wobec czego przewidyje się:

- istotne różnice widoczne są przede wszystkim w segmencie autobusowym i kolei regionalnej,
- w porównaniu do roku bazowego wzrasta liczba podróży z wykorzystaniem kolei regionalnej, spada natomiast liczba podróży realizowanych autobusem,
- w scenariuszach planistycznych na podobnym poziomie utrzymują się wartości dla segmentu połączeń premium i kolei międzyregionalnej,

- wykorzystanie kolei regionalnej jest zróżnicowane i wynosi od 22% podróży w dobie dla roku bazowego do 38% podróży w dobie dla scenariusza S2 – Dostępny Region.

Brak realizacji zadań wyznaczonych w „Regionalnym Planie Transportowym Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030” może przyczynić się do wzrostu presji transportu na środowisko. Rozwój transportu nadal będzie realizowany, lecz bez wyznaczonych wcześniej kierunków wpływających na ograniczenie oddziaływania na środowisko. Może mieć to szczególnie wpływ na wzrost zanieczyszczeń emitowanych do atmosfery, a także gazów cieplarnianych powstających w ramach działań transportowych, zwiększoną emisję hałasu do środowiska, jak również zwiększenie zagrożenia dla ludzi i zwierząt – rozwój transportu bez stosowania rozwiązań antykolizyjnych prowadzić może do zwiększenia ilości wypadków z udziałem ludzi i zwierząt. Na poziomie długofalowym negatywne oddziaływanie polegające na wzmożonej emisji zanieczyszczeń do powietrza prowadzić będzie do zaburzenia funkcjonowania środowiska jako całości. Coraz częściej występujące nadzwyczajne zagrożenia środowiska, zmiany klimatu i zdarzenia ekstremalne powodować będą zarówno zmiany funkcjonowania ekosystemów, zmiany stosunków wodnych, tym samym nieodwracalne lub trudno odwracalne zmiany pokrycia terenu, zmiany procesów glebotwórczych (wyjaławianie gleb, stepowienie).

Rezygnacja z realizacji planowanych w RPT WZ zadań uniemożliwi realizację celu głównego oraz celów szczegółowych uwzględniających: Zwiększenie ofertowej dostępności transportowej (w celu I), Zwiększenie infrastrukturalnej dostępności transportowej (w celu II), Ograniczenie wpływu transportu na środowisko (w celu III), Aktywne zarządzanie polityką transportową (w celu IV). Wpłynie to bezpośrednio na zmniejszenie rozwoju gospodarczego regionu oraz mobilności na terenie województwa, a co równie ważne nie pozwoli na uwzględnienie negatywnego wpływu transportu na wszystkie komponenty środowiska. Na podstawie głównego celu wyznaczonego w RPT WZ należy zauważyć, iż rozwój bezpiecznego systemu transportu powinien uwzględniać nie tylko zwiększenie dostępności komunikacyjnej zarówno tej wewnętrznej oraz zewnętrznej, ale również spójność terytorialną i społeczną, przy jednoczesnej dbałości o stan środowiska, w tym szczególnie klimatu.

W ramach Celu I: Zrównoważony transport dostępny dla każdego, planowane są przede wszystkim działania, które pozwolą na zwiększenie udziału transportu publicznego w przewozie osób. Przyczyni się to do zmniejszenia wykluczenia transportowego, uwzględnienia wzmożonego ruchu turystycznego w trakcie sezonu urlopowego oraz stworzenia intuicyjnych i jednolitych ofert podróżniczych zarówno dla mieszkańców jak i turystów. Są to działania, na których skorzystają głównie ludzie, ale pozostałe komponenty środowiska pośrednio również na tym zyskają. Brak realizacji zadań w ramach ww. celu będzie stymulował pogłębiający się problem emisji zanieczyszczeń z transportu oraz tworzenia się zatorów na drogach miejskich o największym natężeniu ruchu. Bezpieczeństwo na drogach będzie zagrożone, jeśli ruch szczególnie w dużych aglomeracjach będzie rósł. Rozwój transportu zbiorowego pozwoli częściowo odciążyć drogi miejskie oraz zamiejskie, zwiększając tym samym mobilność na terenach wiejskich, a tym samym tworząc z powstającymi ciągami rowerowymi czy pieszo – rowerowymi spójną siatkę połączeń.

Cel II zakłada stworzenie spójnej i wydajnej infrastruktury skupiając się przede wszystkim na poprawie czasowej dostępności węzłów sieci TEN-T i miast powiatowych. Obejmie to również działania polegające na poprawie jakości infrastruktury przystankowej i dworcowej oraz rozbudowie sieci tras rowerowych wraz z towarzyszącą infrastrukturą. Brak realizacji zadań zmierzających do osiągnięcia ww. celu wpłynie negatywnie na wszystkie ważne komponenty środowiska, ponieważ

nadal będzie dochodziło do zwiększania emisji zanieczyszczeń i hałasu z transportu samochodowego. Dodatkowo brak nowych miejsc rekreacji, jakimi może stać się ścieżka pieszo – rowerowa, nie pozwoli na zwiększenie aktywności fizycznej ludności na świeżym powietrzu. Brak rozwoju transportu rowerowego szczególnie na terenach miast spowoduje pogłębienie problemu jakim są miejskie korki.

Cel III nastawiony jest na bezpieczeństwo i zdrowie poprzez ograniczenie wpływu transportu na środowisko. Będzie to możliwe w wyniku realizacji zadań uwzględniających rozwój taboru nisko i zeremisyjnego, wykorzystanie paliw alternatywnych, modernizację istniejącej infrastruktury oraz wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miast poprzez budowę obwodnic. Brak realizacji zadań w ramach ww. celu, utrudni osiągnięcie głównego celu RPT WZ jakim jest ograniczenie wpływu transportu na środowisko. Istniejąca sieć dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych z roku na rok jest coraz bardziej przeciążona, co wynika z rosnącej liczby nowo rejestrowanych pojazdów na terenie województwa oraz całego kraju. Poza obniżonym bezpieczeństwem prawdopodobne jest również zagęszczenie emisji szkodliwych substancji takich jak: tlenki azotu, substancje chemiczne pochodzenia organicznego, tlenki węgla, pyły zawieszone w powietrzu oraz dwutlenek siarki. Emisja liniowa stanowi większe zagrożenie dla ludności niż emisja przemysłowa, ponieważ spaliny samochodowe emitowane są w dużych stężeniach na stosunkowo niewielkich wysokościach. Zanieczyszczenia emitowane z transportu stanowią również poważne zagrożenie dla fauny i flory, szczególnie tej znajdującej się na obszarach chronionych.

W celu IV zakłada się aktywne zarządzanie polityką transportową wraz z cyfryzacją usług i danych poprzez realizację wspólnych projektów i inicjatyw skupiających się na spójnej polityce transportowej. Zadania realizowane w ramach tego celu będą wiązały się z powstaniem pośredniego, lecz pozytywnego efektu w odniesieniu do biotycznych elementów środowiska. Sprawne zarządzanie mobilnością pozwala zminimalizować negatywne skutki różnych gałęzi transportowych na środowisko. Postępująca mobilność jest skutkiem zarówno rozwoju gospodarczego, jak i społecznego, dlatego należy zadbać o właściwy model ruchu dla istniejących tras, aby jego wykorzystanie wiązało się z jak najmniejszym negatywnym wpływem na środowisko.

7 Przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne i 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 środowisko

W trakcie realizacji zaplanowanych przedsięwzięć mogą wystąpić szczególne aspekty oddziaływania na środowisko. Ocenie możliwych oddziaływań na środowisko poddano wszystkie zaplanowane zadania zarówno inwestycyjne jak i pozainwestycyjne, które zostały przedstawione w projekcie RPT WZ.

Próbie identyfikacji i oceny przewidywanych znaczących oddziaływań poszczególnych zadań na środowisko dokonano w tabeli uwzględniając:

- pozytywne/negatywne lub brak oddziaływania, a poza tabelą oceniono dodatkowo poszczególne priorytety oddziaływania:
- bezpośrednie/pośrednie,
- krótkoterminowe / średnioterminowe/długoterminowe,
- stałe/chwilowe,
- wtórne/skumulowane.

Ocena została dokonana na podstawie symulacji i przewidywanych skutków realizacji konkretnych działań na poszczególne elementy:

- 1) Różnorodność biologiczna,
- 2) Ludzie,
- 3) Zwierzęta,
- 4) Rośliny,
- 5) Woda,
- 6) Powietrze i klimat,
- 7) Powierzchnia ziemi,
- 8) Krajobraz,
- 9) Zasoby naturalne,
- 10) Zabytki i dobra materialne,
- 11) Obszary Natura 2000 oraz integralność tych obszarów,
- 12) Parki Narodowe,
- 13) Pozostałe formy ochrony przyrody,
- 14) Korytarze ekologiczne.

Analizując zestawienie przedstawione w poniższej tabeli należy pamiętać, że dokonana ocena z uwagi na ogólny charakter analizowanego *Planu* w dużej mierze ma charakter czysto teoretyczny – dlatego też przy opisach znaczących oddziaływań celowo używane jest określenie „prawdopodobnie”. W ocenie tej, nie wartościowano wielkości poszczególnych oddziaływań tylko analizowano możliwość ich wystąpienia.

Jako oddziaływanie negatywne należy rozumieć takie oddziaływanie, które prowadzi do ujemnych skutków, pomniejsza wartość środowiska i jego składników. Negatywne mogą być

zarówno działania legalne jak i nielegalne, powodujące szkody w środowisku oraz te, które stwarzają zagrożenie dla środowiska.

Oddziaływania pozytywne to takie, których realizacja prowadzi do poprawy stanu środowiska.

W niektórych przypadkach oddziaływanie, w zależności od aspektu, jaki się rozważa, może mieć jednocześnie negatywny i pozytywny wpływ na dany element środowiska. Przyznanie takiej oceny nie oznacza, że oddziaływania takie zawsze wystąpią oraz że oddziaływanie pozytywne zawsze będzie miało większą, mniejszą lub taką samą wartość jak oddziaływanie negatywne.

W niniejszej analizie określono również wskaźnik 0 – jako brak zauważalnego oddziaływania. W rzeczywistości trudno jest znaleźć przypadek, gdy brak jest jakichkolwiek oddziaływań. Zawsze można określić powiązania, które będą wpływać negatywnie lub pozytywnie na dany komponent środowiska. Lecz w celu uproszczenia i przedstawienia braku zauważalnego oddziaływania zaplanowanego zadania na środowisko wprowadzono wskaźnik 0.

Objaśnienia:

+	Oddziaływanie pozytywne
-	Oddziaływanie negatywne
+ / -	Oddziaływanie zarówno pozytywne jak i negatywne
0	Brak zauważalnego oddziaływania

Tabela 7.1. Ocena ewentualnego oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska i na człowieka zadań przewidzianych do realizacji

Lp.	Opis działania/przedsięwzięcia	Przewidziane znaczące oddziaływanie (bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne) na poszczególne komponenty											
		Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki	Dobra materialne
Inwestycje drogowe szczebla krajowego													
I.1.	S3 Świnoujście-Dargobądz	+ / -	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
I.2.	S3 Dargobądz - Troszyn	+ / -	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
I.3.	Tunel łączący wyspy Uznam i Wolin w Świnoujściu	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
I.4.	Obwodnica Koszalina i Sianowa – sekcja 2	+ / -	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
I.5.	S6 Koszalin (Sianów) - Sławno	+ / -	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
I.6.	S6 Sławno – Słupsk	+ / -	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
I.7.	S11 Koszalin - Zegrze Pomorskie	+ / -	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
I.8.	S11 Zegrze Pomorskie – Kłanino	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
I.9.	S11 Kłanino-Bobolice	+ / -	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
I.10.	Obwodnica Przeclawia i Warzymic w ciągu DK13 - etap I	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
I.11.	Obwodnica Szczecinka w ciągu DK20	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
I.12.	Obwodnica Gryfina w ciągu drogi krajowej nr 31	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
I.13.	Zachodnia Obwodnica Szczecina w ciągu S6	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
I.14.	S10 Szczecin Kijewo – Szczecin Zdunowo	+ / -	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
I.15.	S10 Stargard Wschód - Recz	+ / -	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
I.16.	S10 Recz (bez węzła) – Łowicz Wałęcki	+ / -	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
I.17.	S10 Łowicz Wałęcki - Mirosławiec	+ / -	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
I.18.	S10 Mirosławiec - Wałcz	+ / -	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
I.19.	S10 Wałcz - Piła	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
I.20.	S11 Bobolice - obwodnica Szczecinka	+ / -	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
I.21.	S11 Szczecinek – Piła	+ / -	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
I.22.	Obwodnica Przeclawia i Warzymic w ciągu DK13 – etap II	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
I.23.	Obwodnica Kołbaskowa w ciągu DK13	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
I.24.	Obwodnica Złocięca w ciągu DK20	+ / -	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -

Lp.	Opis działania/przedsięwzięcia	Przewidziane znaczące oddziaływanie (bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne) na poszczególne komponenty											
		Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki	Dobra materialne
I.25.	Obwodnica Stargardu w ciągu DK20	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
I.26.	Obwodnica Człopy w ciągu DK22	+ / -	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
I.27.	Obwodnica Rusinowa w ciągu DK22	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
I.28.	Obwodnica Wałcza w ciągu DK22	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
I.29.	Obwodnica Szwecji w ciągu DK22	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
Inwestycje kolejowe szczebla krajowego – infrastruktura liniowa													
II.1.	Budowa SKM w Szczecinie - linia nr 273 - odcinek Szczecin Główny - Gryfino	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
II.2.	Budowa SKM w Szczecinie - linia nr 351 - odcinek Szczecin Główny - Stargard	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
II.3.	Prace na odcinku linii E59 Poznań Główny - Szczecin Dąbie	0	+ / -	+ / -	+ / -	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	0 / -	+ / -	+
II.4.	Budowa SKM w Szczecinie - linia nr 401 - odcinek Szczecin Główny - Port Lotniczy Szczecin Goleniów	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
II.5.	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Świnoujściu	0	+	0	0	0	+	0	0	+	0	+	+
II.6.	Prace na linii nr 410 Grotniki Drawskie – Złocieniec (przebudowa)	+ / -	+ / -	+ / -	+ / -	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	0 / -	+ / -	+
II.7.	Modernizacja linii nr 410 na odcinku Złocieniec - Drawno	0	+ / -	+ / -	+ / -	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	0 / -	+ / -	+
II.8.	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie	0	+	0	0	0	+	0	0	+	0	+	+
II.9.	Prace na linii kolejowej nr 408 i 409 na odcinku Szczecin Główny - granica państwa (Tantów) (modernizacja linii do prędkości 160 km/h, rozbudowa do linii dwutorowej, elektryfikacja)	0	+ / -	+ / -	+ / -	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	0 / -	+ / -	+

Lp.	Opis działania/przedsięwzięcia	Przewidziane znaczące oddziaływanie (bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne) na poszczególne komponenty											
		Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki	Dobra materialne
II.10.	Utworzenie kolejowego dostępu do portu morskiego w Policach (budowa nowej linii kolejowej nr 437)	+ / -	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
Inwestycje kolejowe szczebla krajowego – infrastruktura punktowa													
III.1.	Budowa SKM - budowa przystanku Szczecin Łasztownia	0	+	-	-	+ / -	+ / -	-	-	+	0 / -	+ / -	+
III.2.	Budowa SKM - przebudowa stacji Szczecin Podjuchy	0	+ / -	0	0	+ / -	+ / -	0	+	0	0 / -	+ / -	+
III.3.	Budowa SKM- budowa przystanku Szczecin Żydowce	0	+	-	-	+ / -	+ / -	-	-	+	0 / -	+ / -	+
III.4.	Budowa SKM - przebudowa stacji Daleszewo Gryfińskie	0	+ / -	0	0	+ / -	+ / -	0	+	0	0 / -	+ / -	+
III.5.	Budowa SKM - przebudowa przystanku Czepino	0	+ / -	0	0	+ / -	+ / -	0	+	0	0 / -	+ / -	+
III.6.	Budowa SKM - przebudowa stacji kolejowej Gryfino	0	+ / -	0	0	+ / -	+ / -	0	+	0	0 / -	+ / -	+
III.7.	Budowa SKM - budowa przystanku Szczecin Dunikowo	0	+	-	-	+ / -	+ / -	-	-	+	0 / -	+ / -	+
III.8.	Budowa SKM - przebudowa przystanku Szczecin Zdunowo	0	+ / -	0	0	+ / -	+ / -	0	+	0	0 / -	+ / -	+
III.9.	Budowa SKM - przebudowa stacji kolejowej Reptowo	0	+ / -	0	0	+ / -	+ / -	0	+	0	0 / -	+ / -	+
III.10.	Budowa SKM - przebudowa przystanku Miedwiecko	0	+ / -	0	0	+ / -	+ / -	0	+	0	0 / -	+ / -	+
III.11.	Budowa SKM - przebudowa przystanku Grzędzice	0	+ / -	0	0	+ / -	+ / -	0	+	0	0 / -	+ / -	+
III.12.	Budowa SKM - budowa przystanku Szczecin Trzebusz	0	+	-	-	+ / -	+ / -	-	-	+	0 / -	+ / -	+
III.13.	Budowa SKM - przebudowa przystanku Szczecin Załom	0	+ / -	0	0	+ / -	+ / -	0	+	0	0 / -	+ / -	+

Lp.	Opis działania/przedsięwzięcia	Przewidziane znaczące oddziaływanie (bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne) na poszczególne komponenty											
		Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki	Dobra materialne
III.14.	Budowa SKM - przebudowa stacji kolejowej Kliniska	0	+ / -	0	0	+ / -	+ / -	0	+	0	0 / -	+ / -	+
III.15.	Budowa SKM - budowa przystanku Goleniów Park	0	+	-	-	+ / -	+ / -	-	-	+	0 / -	+ / -	+
III.16.	Dworzec kolejowy Koszalin (przebudowa)	0	+ / -	0	0	+ / -	+ / -	0	+	0	0 / -	+ / -	+
III.17.	Budowa nowego przystanku/peronu - Koszalin Północ- linia nr 202 (skrzyż. z ul. Władysława IV przy pętli Wąwozowa)	0	+	-	-	+ / -	+ / -	-	-	+	0 / -	+ / -	+
III.18.	Budowa nowego przystanku/peronu - Koszalin Bukowe	0	+	-	-	+ / -	+ / -	-	-	+	0 / -	+ / -	+
III.19.	Budowa nowego przystanku/peronu - Świdwin Zamek - linia nr 202 (skrzyż. ul. Niedziałkowskiego i Łokietka)	0	+	-	-	+ / -	+ / -	-	-	+	0 / -	+ / -	+
III.20.	Modernizacja przystanku/peronu - Łubowo - linia nr 210	0	+ / -	0	0	+ / -	+ / -	0	+	0	0 / -	+ / -	+
III.21.	Modernizacja przystanku/peronu - Złocieniec - linia nr 210	0	+ / -	0	0	+ / -	+ / -	0	+	0	0 / -	+ / -	+
III.22.	Dworzec kolejowy Szczecin Dąbie	0	+	0	0	+ / -	+ / -	0	+	0	0 / -	+ / -	+
III.23.	Dworzec kolejowy Kołobrzeg (przebudowa)	0	+ / -	0	0	+ / -	+ / -	0	+	0	0 / -	+ / -	+
III.24.	Budowa nowego przystanku/peronu - Kołobrzeg Wschód - linia nr 402 i 404 (ul. Tarnowskiego i ul. Koszalińska)	0	+	-	-	+ / -	+ / -	-	-	+	0 / -	+ / -	+
III.25.	Budowa nowego przystanku/peronu - Kołobrzeg Zachód (Kołobrzeg Grzybowo) - linia nr 402 (ul. Grzybowska)	0	+	-	-	+ / -	+ / -	-	-	+	0 / -	+ / -	+
III.26.	Modernizacja przystanku/peronu - Recz Pomorski - linia nr 403	0	+ / -	0	0	+ / -	+ / -	0	+	0	0 / -	+ / -	+
III.27.	Budowa nowego przystanku/peronu - Szczecinek Północ - linia 404 (zbieg ulic Koszalińskiej, Bugno i 1-go Maja)	0	+	-	-	+ / -	+ / -	-	-	+	0 / -	+ / -	+

Lp.	Opis działania/przedsięwzięcia	Przewidziane znaczące oddziaływanie (bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne) na poszczególne komponenty											
		Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki	Dobra materialne
III.28.	Budowa nowego przystanku Przecław na linii nr 409 (skrzyżowanie z drogą Przecław-Warzymice)	0	+	-	-	+ / -	+ / -	-	-	+	0 / -	+ / -	+
III.29.	Budowa nowego przystanku/peronu - Kołbaskowo na linii nr 409 (w km 6,6-7,6 linii)	0	+	-	-	+ / -	+ / -	-	-	+	0 / -	+ / -	+
III.30.	Budowa nowego przystanku/peronu - Radziszewo na linii kolejowej nr 273 (skrzyżowanie linii z ulicą Topolową)	0	+	-	-	+ / -	+ / -	-	-	+	0 / -	+ / -	+
Inwestycje drogowe szczebla regionalnego													
IV.1.	Rozbudowa drogi woj. nr 152 na odcinku Starogard Łobeski - Świdwin	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.2.	Przebudowa drogi woj. nr 125 na odcinkach przejście przez m. Bielin, Golice, Moryń	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.3.	Przebudowa i rozbudowa przejścia przez m. Kłępicz w ciągu drogi wojewódzkiej nr 125	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.4.	Przebudowa drogi woj. nr 152 na odcinku Świdwin - Połczyn Zdrój	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.5.	Rozbudowa drogi woj. nr 102 na odcinku Łędzin -Trzebiatów	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.6.	Rozbudowa drogi woj. nr 203 na odcinku Darłowo- gr. województwa - etap II	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.7.	Rozbudowa drogi woj. nr 102 na odcinku Trzebiatów- Kołobrzeg	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.8.	Rozbudowa drogi woj. nr 151 na odcinku Świdwin - Łobez - przejście przez m. Łobez	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.9.	Przebudowa drogi woj. nr 163 na odc. Połczyn Zdrój – Czaplinek	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.10.	Przebudowa drogi woj. nr 163 na odc. Połczyn Zdrój – Czaplinek od km 73+670 do km 77+350 – teren osuwiskowy	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+

Lp.	Opis działania/przedsięwzięcia	Przewidziane znaczące oddziaływanie (bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne) na poszczególne komponenty											
		Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki	Dobra materialne
IV.11.	Rozbudowa drogi woj. nr 151 na odcinku Recz-Choszczno	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.12.	Przebudowa drogi woj. nr 151 na odcinku Ińsko-Recz - etap II Ciemnik - Suliborek	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.13.	Przebudowa drogi woj. nr 151 na odcinku Świdwin - Łobez - etap II b	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.14.	Rozbudowa drogi woj. nr 163 na odcinku Kołobrzeg-Białogard	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.15.	Budowa obejścia m. Karlino w ciągu drogi wojewódzkiej nr 163 (dł. 3,7 km)	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.16.	Przebudowa starodrogi drogi krajowej nr 6 w m. Karlino – pl. Jana Pawła II i ul Koszalińska	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.17.	Budowa obejścia m. Łobez - połączenie dróg wojewódzkich nr 147 i 148 z 151 (dł. 1,95 km)	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.18.	Budowa obejścia m. Stargard w ciągu drogi wojewódzkiej nr 106 (dł. 1,9 km)	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.19.	Rozbudowa drogi woj. nr 108 na odc. Parłówko - Golczewo - Płoty	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.20.	Budowa obejścia m. Szczecinek w ciągu drogi woj. nr 172 - etap II (dł. 1,6 km)	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.21.	Rozbudowa drogi woj. nr 162 na odcinku Świdwin - Zarańsko (wcześniej Świdwin - Drawsko)	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.22.	Rozbudowa drogi woj. nr 162 na odcinku DK 6 - Świdwin (bez m. Sławoborze)	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.23.	Rozbudowa drogi woj. nr 173 na odcinku Toporzyk- Zarańsko	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.24.	Rozbudowa drogi woj. nr 163 na odcinku Białogard- DW 152 (Potczyn -Zdrój)	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+

Lp.	Opis działania/przedsięwzięcia	Przewidziane znaczące oddziaływanie (bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne) na poszczególne komponenty											
		Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki	Dobra materialne
IV.25.	Rozbudowa przejścia przez m. Warnice w ciągu drogi wojewódzkiej nr 106	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.26.	Rozbudowa drogi woj. nr 124 na odcinku od mostu granicznego w m. Osinów Dolny do skrzyżowania z drogi woj. nr 126	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.27.	Rozbudowa i przebudowa drogi wojewódzkiej nr 122 przejście przez m. Krajnik Dolny	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.28.	Rozbudowa drogi woj. nr 103 na odc. Kamień Pom. /skrz. z DW 107/ - Świerzno /skrz. z drogi woj. nr 105/ - I etap	-	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.29.	Rozbudowa drogi woj. nr 103 na odc. Świerzno - Cerkwica /skrz. z DW 110/- II etap	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.30.	Rozbudowa DW 103 na odc. Cerkwica - Trzebiatów III etap	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.31.	Rozbudowa DW 167 na odc. Zaspy Małe - Tychowo I etap	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.32.	Rozbudowa DW 167 na odc. Tychowo - Kołacz /skrz. z DW 172/ - II etap	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.33.	Rozbudowa DW 205 na odc. Sławno - Polanów (wcześniej Krupy-Polanów Etap I)	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.34.	Rozbudowa DW 205 na odc. Polanów - Bobolice II etap	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.35.	Rozbudowa ciągu pieszo - rowerowego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 120 od granicy państwa do Gryfina	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.36.	Budowa obejścia m. Barlinek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 151 – etap II (dł. 0,5 km)	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.37.	Budowa obejścia m. Pyrzyce w ciągu drogi wojewódzkiej nr 119 (dł. 7,1 km)	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+

Lp.	Opis działania/przedsięwzięcia	Przewidziane znaczące oddziaływanie (bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne) na poszczególne komponenty											
		Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki	Dobra materialne
IV.38.	Budowa obejścia m. Gryfice - połączenie dróg woj. nr 110 i 105 z 109 - etap II (dł. 5,7 km)	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.39.	Przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 126 w km 9+072 w m. Siekierki	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.40.	Rozbudowa DW 113 na odcinku Goleniów - Maszewo	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.41.	Rozbudowa DW 148 na odcinku Łobez - Drawsko Pomorskie	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.42.	Rozbudowa DW 126 na odcinku Mieszkowice - Dębno	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.43.	Rozbudowa DW 177 na odcinku Mirostawiec - Tuczo	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.44.	Rozbudowa DW 177 na odcinku Tuczo - Człopa	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.45.	Rozbudowa DW 177 na odcinku Człopa - granica województwa	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.46.	Rozbudowa DW 179 na odcinku Rusinowo (DK22) - Gostomia	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.47.	Rozbudowa DW 179 na odcinku Gostomia - granica województwa	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
IV.48.	Budowa obejścia m. Golczewo w ciągu drogi wojewódzkiej nr 108	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
Zmiana kategorii dróg z krajowych na wojewódzkie													
V.1.	Zmiana kategorii odcinka drogi krajowej 1 nr 1 Koszalin-Szczecinek na drogę wojewódzką	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Lp.	Opis działania/przedsięwzięcia	Przewidziane znaczące oddziaływanie (bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne) na poszczególne komponenty											
		Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki	Dobra materialne
V.2.	Zmiana kategorii odcinka drogi krajowej nr 6 Koszalin-Sławno - granica województwa na drogę wojewódzką	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
V.3.	Zmiana kategorii odcinka drogi krajowej nr 10 Stargard-Wałcz na drogę wojewódzką	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zakup taboru													
VI.1.	Zakup taboru kolejowego do przewozów regionalnych (8 pojazdów)	0	+	0	0	0	+	0	0	0	0	0	+
Inwestycje rowerowe szczebla regionalnego													
VII.1.	Trasa Pojezierzy Zachodnich / Trasa Pojezierzy Zachodnich etap X w ramach RPO / gm. Myślibórz	0 / -	+	+ / -	-	+ / -	+ / -	+ / -	-	+	+ / -	+	+
VII.2.	Stary Kolejowy Szlak / Stary Kolejowy Szlak etap III w ramach RPO / m.in. Wronie Gniazdo, Karlino	0 / -	+	+ / -	-	+ / -	+ / -	+ / -	-	+	+ / -	+	+
VII.3.	Trasa Velo Baltica / Trasa Velo Baltica etap VIII - IX w ramach RPO / Dziwnów-Łukęcin	0 / -	+	+ / -	-	+ / -	+ / -	+ / -	-	+	+ / -	+	+
VII.4.	Trasa Blue Velo	0 / -	+	+ / -	-	+ / -	+ / -	+ / -	-	+	+ / -	+	+
VII.5.	Trasa Zwiniętych Torów	-	+	+ / -	-	+ / -	+ / -	+ / -	-	+	+ / -	+	+
VII.6.	Trasa Wału Pomorskiego	-	+	+ / -	-	+ / -	+ / -	+ / -	-	+	+ / -	+	+
VII.7.	Trasa Doliny Płoni	-	+	+ / -	-	+ / -	+ / -	+ / -	-	+	+ / -	+	+
VII.8.	Trasa Berlin - Szczecin - Kołobrzeg	-	+	+ / -	-	+ / -	+ / -	+ / -	-	+	+ / -	+	+
VII.9.	Trasa Pałaców i Zamków	-	+	+ / -	-	+ / -	+ / -	+ / -	-	+	+ / -	+	+
VII.10.	Trasa Doliny Regi i Drawy	-	+	+ / -	-	+ / -	+ / -	+ / -	-	+	+ / -	+	+
VII.11.	Poprawa bezpieczeństwa i jakości istniejących europejskich i krajowych tras rowerowych (poszerzanie odcinków o dużym natężeniu ruchu, separacja ruchu rowerowego na odcinkach zamiejskich,	0	+	+ / -	+ / -	+ / -	+ / -	+ / -	-	+	+ / -	+	+

Lp.	Opis działania/przedsięwzięcia	Przewidziane znaczące oddziaływanie (bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne) na poszczególne komponenty											
		Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki	Dobra materialne
	punktowe inwestycje poprawiające bezpieczeństwo na skrzyżowaniach)												
Inwestycje drogowe szczebla lokalnego													
VIII.1.	Rozbudowa drogi nr 4314Z na odcinku Gościław – Przytoń	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
VIII.2.	Rozbudowa drogi nr 4314Z na odcinku km 0+040 – 0+955	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
VIII.3.	Przebudowa drogi nr 3721Z na odcinku Bobrowice - Lejkowo	-	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
VIII.4.	Przebudowa drogi nr 1704Z od Ronda Lipnik do Ronda 15 Południk	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
VIII.5.	Rozbudowa drogi nr 3324Z na odcinku od DK 11 do DP 3327Z	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
VIII.6.	Przebudowa drogi nr 3541Z w m. Dąbrowa	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
VIII.7.	Rozbudowa drogi nr 1004Z na odcinku Dargobądz – Mokrzyca Wielka	-	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
VIII.8.	Przebudowa drogi nr 1012Z na odcinku Laska – Sibin	-	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
VIII.9.	Przebudowa drogi nr 2233Z na odcinku DK10 – Świąciechów	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
VIII.10.	Rozbudowa drogi nr 3933Z ul. Cisowa i drogi nr 3934Z ul. Nadbrzeżna w Policach	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
VIII.11.	Rozbudowa drogi nr 3920Z na odcinku Stobno – Warzymice	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
VIII.12.	Przebudowa drogi nr 1351Z na odcinku Gardno – Pyrzyce (2,64 km)	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
VIII.13.	Przebudowa drogi nr 1351Z na odcinku Gardno – Pyrzyce (6,4 km)	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+

Lp.	Opis działania/przedsięwzięcia	Przewidziane znaczące oddziaływanie (bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne) na poszczególne komponenty											
		Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki	Dobra materialne
VIII.14.	Przebudowa drogi nr 1074Z na odcinku Świdwin - Niemierzyno	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
VIII.15.	Przebudowa drogi nr 2327Z na odcinku DK 22 do granicy województwa	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
VIII.16.	Przebudowa drogi nr 2327Z na odcinku od m. Czapla do gr. województwa	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
VIII.17.	Przebudowa drogi nr 2110Z	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
VIII.18.	Przebudowa drogi nr 1575Z w m. Mostkowo	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
VIII.19.	Przebudowa drogi nr 1296Z na odc. Omulna – S11	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
VIII.20.	Przebudowa drogi nr 1285Z na odc. DK20 (Silnowo) – DK 20 (Jeleń)	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
VIII.21.	Przebudowa drogi nr 3152Z w m. Mrzeżyń	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
VIII.22.	Remont drogi nr 3136Z na odcinku Rotonowo – Modlimowo	0	+ / -	0 / -	0 / -	+ / -	+ / -	- / 0	+	+ / -	- / 0	+ / -	+
VIII.23.	Przebudowa drogi nr 4103Z (odc. I)	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
VIII.24.	Przebudowa drogi nr 4103Z (odc. II)	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
VIII.25.	Przebudowa drogi nr 3526Z na odcinku od gr. powiatu do m. Białogórzno	-	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
VIII.26.	Przebudowa ulic Koszalińskiej, Szeffelskiej i Promowej – drogi wojewódzkiej nr 167 na odcinku od połączenia z S6 (TEN-T) do Jeziora Jamno	0	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+
Inwestycje kolejowe – SKM													
IX.1.	Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej w Szczecinie - linia nr 406 - Odcinek Szczecin Główny - Police	+ / -	+ / -	+ / -	-	+ / -	+ / -	-	-	+ / -	-	+ / -	+ / -
IX.2.	Budowa SKM - przebudowa przystanku Szczecin Zdroje	0	+ / -	0	0	+ / -	+ / -	0	+	0	0 / -	+ / -	+

Lp.	Opis działania/przedsięwzięcia	Przewidziane znaczące oddziaływanie (bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne) na poszczególne komponenty											
		Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki	Dobra materialne
IX.3.	Budowa SKM- przebudowa stacji kolejowej Police	0	+ / -	0	0	+ / -	+ / -	0	+	0	0 / -	+ / -	+
IX.4.	Budowa SKM - budowa przystanku Police Dąbrówka	0	+	-	-	+ / -	+ / -	-	-	+	0 / -	+ / -	+
IX.5.	Budowa SKM - budowa przystanku Szczecin Skolwin Północny	0	+	-	-	+ / -	+ / -	-	-	+	0 / -	+ / -	+
IX.6.	Budowa SKM - przebudowa stacji Szczecin Skolwin	0	+ / -	0	0	+ / -	+ / -	0	+	0	0 / -	+ / -	+
IX.7.	Budowa SKM - budowa przystanku Szczecin Stołczyn Północny	0	+	-	-	+ / -	+ / -	-	-	+	0 / -	+ / -	+
IX.8.	Budowa SKM - przebudowa stacji Szczecin Stołczyn	0	+ / -	0	0	+ / -	+ / -	0	+	0	0 / -	+ / -	+
IX.9.	Budowa SKM - przebudowa przystanku Szczecin Gocław	0	+ / -	0	0	+ / -	+ / -	0	+	0	0 / -	+ / -	+
IX.10.	Budowa SKM - przebudowa przystanku Szczecin Gołębino	0	+ / -	0	0	+ / -	+ / -	0	+	0	0 / -	+ / -	+
IX.11.	Budowa SKM – przebudowa przystanku Szczecin Żelechowa	0	+ / -	0	0	+ / -	+ / -	0	+	0	0 / -	+ / -	+
IX.12.	Budowa SKMK - przebudowa przystanki Szczecin Drzetowo	0	+ / -	0	0	+ / -	+ / -	0	+	0	0 / -	+ / -	+
IX.13.	Budowa SKM - przebudowa stacji Szczecin Niebuszewo	0	+ / -	0	0	+ / -	+ / -	0	+	0	0 / -	+ / -	+
IX.14.	Budowa SKM - budowa przystanku Szczecin Niemierzyn	0	+	-	-	+ / -	+ / -	-	-	+	0 / -	+ / -	+
IX.15.	Budowa SKM - przebudowa przystanku Szczecin Łęčno	0	+ / -	0	0	+ / -	+ / -	0	+	0	0 / -	+ / -	+
IX.16.	Budowa SKM - przebudowa przystanku Szczecin Pogodno	0	+ / -	0	0	+ / -	+ / -	0	+	0	0 / -	+ / -	+
IX.17.	Budowa SKM - modernizacja stacji Szczecin Turzyn	0	+ / -	0	0	0	0	0	+	0	0	+	+

Lp.	Opis działania/przedsięwzięcia	Przewidziane znaczące oddziaływanie (bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne) na poszczególne komponenty											
		Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki	Dobra materialne
IX.18.	Budowa SKM - budowa przystanku Szczecin Cmentarz Centralny	0	+	-	-	+ / -	+ / -	-	-	+	0 / -	+ / -	+
IX.19.	Budowa SKM - przebudowa przystanku Szczecin Pomorzany	0	+ / -	0	0	+ / -	+ / -	0	+	0	0 / -	+ / -	+
IX.20.	Budowa SKM - przebudowa stacji Szczecin Dąbie	0	+ / -	0	0	+ / -	+ / -	0	+	0	0 / -	+ / -	+

Źródło: Opracowanie własne

7.1.1 Oddziaływania na różnorodność biologiczną, w tym siedliska roślinności, grzybów i porostów

Podczas dokonywania oceny oddziaływań przewidzianych zadań na różnorodność biologiczną należy dokonać podziału planowanych inwestycji według zakresu przewidzianych robót. Zadania związane z modernizacjami czyli działaniami nie ingerującymi w przebieg drogi czy linii kolejowej, a jedynie poprawiającymi jej stan, nie będą w żaden sposób oddziaływać na różnorodność biologiczną. Siedliska roślinności, grzybów i porostów znajdujące się w otoczeniu planowanych działań nie będą narażone na ryzyko zniszczenia, ponieważ prace będą wykonywane na terenach już „wysiedlonych”. Rozbudowy, przebudowy czy planowane budowy nowych dróg i linii kolejowych mogą oddziaływać zarówno pozytywnie jak i negatywnie na różnorodność biologiczną. Tereny przeznaczone pod ww. działania muszą zostać odpowiednio przygotowane tj. przydrożne nasadzenia zostaną usunięte, siedliska roślinności, grzybów i porostów ulegną zniszczeniu a w efekcie dojdzie do fragmentacji siedlisk. Powstanie wielu małych siedlisk wpływa bezpośrednio na zmniejszenie liczebności poszczególnych gatunków, a same siedliska są bardziej podatne na czynniki środowiskowe takie jak pożary. Duże fragmenty lasów, które są wycinane przed rozpoczęciem realizacji inwestycji liniowych, powodują iż obrzeża lasów tracą swój mikroklimat przez co bardziej narażone są na działania wiatru lub rozprzestrzenianie się ognia. Tworzenie nowych szlaków komunikacyjnych lub rozbudowa już istniejących może również zwiększyć prawdopodobieństwo wnikania i rozprzestrzeniania się gatunków inwazyjnych, które stanowią zagrożenie dla lokalnych siedlisk. Podczas prowadzonych prac wykorzystywany jest ciężki sprzęt budowlany, który może powodować chwilowe i odwracalne zanieczyszczenie powietrza, co może być zagrożeniem dla szczególnie wrażliwych na zanieczyszczenia porostów. Podczas planowania przebiegu nowych dróg i linii lub rozbudowy czy przebudowy już istniejących szlaków, należy uwzględnić występowanie siedlisk roślinności, grzybów i porostów szczególnie tych zagrożonych i wrażliwych na zanieczyszczenia. Negatywny wpływ analizowanych zadań ustanie w momencie zakończenia prac, będzie to więc oddziaływanie krótkoterminowe. Prace uwzględniające remonty lub rewitalizacje dróg i linii kolejowych będą charakteryzowały się najmniejszym negatywnym oddziaływaniem na różnorodność biologiczną, ponieważ planowane są na małych obszarach, wcześniej wykorzystanych.

To jakie oddziaływanie na biotyczne elementy środowiska powstanie będzie w dużej mierze zależało od lokalizacji planowanych szlaków rowerowych. Część projektowanych ścieżek będzie przebiegała wzdłuż istniejących dróg i w takim przypadku jest niewielkie prawdopodobieństwo pojawienia się oddziaływania negatywnego. Miejsca te to tereny już zagospodarowane i dostosowane do znajdujących się wokół siedlisk roślin, zwierząt, grzybów czy porostów. Budowa ścieżek w ciągu istniejących szlaków komunikacyjnych to jednocześnie dobra metoda przekonania lokalnej społeczności do wyboru ekologicznego środka transportu jakim jest rower. Będzie to miało pozytywne oddziaływanie na biotyczne elementy środowiska sąsiadujące z istniejącymi drogami. Natomiast w przypadku budowy nowych ścieżek rowerowych na terenach niezagospodarowanych, często leśnych lub biologicznie czynnych, można spodziewać się powstania negatywnego, lecz chwilowego oddziaływania wynikającego z prowadzonych prac budowlanych. Co prawda inwestycje liniowe rowerowe wymagają znacznie mniejszych pokładów sprzętu oraz terenu, niż ma to miejsce w przypadku nowych dróg, jednakże prowadzone prace mogą wywoływać krótkoterminowe niedogodności w odniesieniu do roślin, zwierząt, porostów oraz grzybów. Hałas generowany przez sprzęt budowlany, wzrost zapylenia, chwilowe pogorszenie jakości powietrza oraz zajmowanie terenów, gdzie mogą bytować zwierzęta to główne negatywne skutki prowadzenia prac. Należy jednak

zauważyć, iż większość z tych negatywnych skutków przeminie w momencie zakończenia inwestycji, a długoterminowy i stały pozytywny wpływ powstających ścieżek rowerowych na biotyczne elementy środowiska będzie niepodważalny. Oddziaływanie pozytywne będzie pośrednie, lecz wiele inwestycji wywiera właśnie taki wpływ na środowisko, a ich kumulacja pozwala na wywołanie zauważalnego efektu.

Podsumowując opisane wyżej zadania zaplanowane do realizacji oraz ich oddziaływanie na komponenty środowiska przewidziano prawdopodobne negatywne oddziaływania, które mogą powstać:

- płoszenie zwierząt na terenach realizacji inwestycji liniowych, wynikające z nadmiernej emisji hałasu,
- nadmierna emisja pyłu pochodząca z prac prowadzonych podczas budowy,
- zagrożenie wyciekami z maszyn budowlanych podczas modernizacji, jako zagrożenie dla gatunków wodnych bytujących w pobliżu,
- zniszczenia siedlisk lub stanowisk gatunków, w wyniku realizowania budowy nowych odcinków dróg, linii kolejowych oraz ścieżek rowerowych,
- duża śmiertelność szczególnie małych ssaków, płazów i gadów na placach budowy,
- likwidacja i fragmentacja ekosystemów wskutek rozbudowy sieci drogowej, kolejowej i rowerowej,
- zwiększone prawdopodobieństwo wnikania i rozprzestrzeniania się gatunków inwazyjnych, które stanowią zagrożenie dla lokalnych siedlisk,
- duże fragmenty lasów, które są wycinane przed rozpoczęciem realizacji inwestycji liniowych, powodują iż obrzeża lasów tracą swój mikroklimat przez co bardziej narażone są na działania wiatru lub rozprzestrzenianie się ognia,
- wycięcie krzewów lub drzew znajdujących się na obszarze przewidzianych inwestycji liniowych, zmniejszy dostępność pokarmową zwierzętom roślinożernym, a w przypadku ptaków doprowadzi do zniszczenia ich naturalnych siedlisk,
- nowe ciągi dróg oraz linii kolejowych w miejscach wcześniej nie uczęszczanych mogą powodować występowanie wypadków z udziałem zwierząt właśnie w tych miejscach,
- emisja spalin samochodowych, która pojawi się w miejscu nowo powstałych ciągów dróg i linii kolejowych będzie negatywnie wpływała na rośliny szczególnie wrażliwe,
- niekorzystne działanie emitowanych pyłów na przeprowadzaną przez rośliny fotosyntezę, pośrednio ograniczy efektywność produkcji roślinnej,
- pogorszenie jakości plonów w wyniku zanieczyszczenia gleby metalicznymi pyłami jako negatywny skutek rozbudowy sieci dróg oraz kolei,
- przekształcenie profilu glebowego i ograniczenie powierzchni gleb w związku z budową dróg i kolei - powierzchnia ziemi jako siedlisko życia niektórych gatunków.

Wśród najważniejszych działań minimalizujących oraz zapobiegawczych dla ewentualnych negatywnych oddziaływań wpływających na biotyczne elementy środowiska można wymienić:

- budowę przejść dla zwierząt, w tym w formie estakad i mostów krajobrazowych w miejscach do tego predysponowanych,
- budowę właściwie zaprojektowanych obiektów inżynierskich,
- zapobieganie stałemu odwodnieniu terenów przylegających do inwestycji rowerowych,

- realizację odpowiedniego systemu odwodnienia o wymaganej efektywności oczyszczania z ujęciem ścieków przez rowy, np. z przegrodami poprzecznymi oraz zbiornikami retencyjnymi, retencyjno – infiltracyjnymi,
- wykonanie kanalizacji deszczowej w miejscach, w których konieczny jest kontrolowany dopływ do zbiornika retencyjno – podczyszczającego,
- wyposażenie systemu podczyszczania spływów odprowadzanych do wód w separatory substancji ropopochodnych w miejscach szczególnie wrażliwych,
- właściwą eksploatację, stałą kontrolę, bieżące czyszczenie i konserwację oraz ewentualne naprawy urządzeń systemu odwodnienia,
- zastosowanie odpowiedniej technologii robót (w celu ograniczenia oddziaływań na etapie realizacji),
- dążenie do ograniczania erozji eolicznej,
- w miarę możliwości dążenie do jak najszybszego zabezpieczenia podłoża gruntowego i środowiska wodnego na etapie budowy (wykonanie drenaży, piaskowników, oczyszczalników, itp.),
- realizację nasadzeń zieleni,
- szybką stabilizację biologiczną lub techniczną nowo utworzonych skarp w rejonie inwestycji w celu zabezpieczenia przed sufozją,
- dążenie do wyznaczenia terenu pod okresową bazę materiałowo – sprzętową poza obszarami cechującymi się płytkim występowaniem wód gruntowych w dobrze przepuszczalnych utworach, obszarami znajdującymi się w pobliżu cieków oraz systemów melioracyjnych oraz terenami, w pobliżu których występują skrzyżowania z ciekami powierzchniowymi,
- dostosowanie zakresu prac do wymogów ochrony przyrody – szczególnie w odniesieniu do ekosystemów wodnych, wykorzystując możliwość przeprowadzenia konsultacji przyrodniczych oraz przez zachowanie zgodności z Ramową Dyrektywą Wodną,
- prowadzenie prac poza sezonem lęgowym ptaków, tarłem ryb, a także migracjami zwierząt,
- prowadzenie robót budowlanych w sposób gwarantujący ochronę wód,
- etap planowania i eksploatacji planowanej inwestycji powinien uwzględniać rozwiązania oszczędzające wodę,
- unikanie emisji substancji pyłowych na etapie budowy lub rozbudowy,
- przestrzeganie zapisów pozwoleń budowlanych,
- korzystanie z maszyn i urządzeń o wysokich normach spalin,
- zraszanie materiałów pyłących,
- zminimalizowanie ilości drzew i krzewów koniecznych do wycinki, a następnie uwzględnienie nowych nasadzeń,
- stosowanie „czasowych” przejść dla zwierząt na etapie budowy,
- tworzenie siedlisk zastępczych np. budek dla ptaków, na czas trwania inwestycji.

Na podstawie Waloryzacji przyrodniczej województwa zachodniopomorskiego przygotowanej na zlecenie Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego i udostępnionej przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Szczecinie, przygotowano zestawienia określające położenie planowanych inwestycji liniowych drogowych, kolejowych oraz rowerowych na tle siedlisk obszarowych i punktowych, a także stanowisk punktowych fauny i flory.

Tabela 7.2 Ocena lokalizacji planowanych inwestycji liniowych drogowych w odniesieniu do siedlisk i stanowisk fauny oraz flory

Siedliska lub stanowiska przecięte przez planowaną inwestycję	Siedliska lub stanowiska w pobliżu planowanej inwestycji
<i>budowa drogi S3 Świnoujście – Dargobądz</i>	
Siedliska obszarowe: suche wrzosowiska Calluno – Geniston Pohlio – callunion Calluno Arctostaphylon, Kwaśna buczyna niżowa, Brzezina bagienna.	Siedliska obszarowe: śródlądowe kwaśne dąbrowy, Stanowiska punktowe: wiciokrzew pomorski, kruszczyk szerokolistny, rokitnik zwyczajny, jaszczurka zwinka, żaba moczarowa, paprotka zwyczajna, marzanka wonna,
<i>przebudowa drogi powiatowej nr 3721Z na odcinku Bobrowice – Lejkowo</i>	
Siedliska obszarowe: Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie	Siedliska obszarowe: torfowiska przejściowe i trzęsawiska, grąd subatlantycki, łągi wierzbowe topolowe olszowe i jesionowe Stanowiska punktowe: gąsiorek, ropucha szara, żaba jeziorkowa,
<i>Rozbudowa drogi powiatowej nr 3324Z Sianożęty-Dygowo-Pobłocie Wlk. - na odcinku od skrzyżowania z DK nr 11 do skrzyżowania z drogą powiatową nr 3327Z Kukinia-Dobrzyca - etap I do węzła na S6</i>	
-	Stanowiska punktowe: żaba jeziorkowa, przepiórka,
<i>Przebudowa drogi powiatowej 3541Z m. Dąbrowa</i>	
-	Siedliska obszarowe: grąd subatlantycki, Stanowiska punktowe: bobrek trójlistkowy,
<i>rozbudowa drogi powiatowej nr 1004Z na odcinku Dargobądz - Mokrzyca Wielka</i>	
Siedliska obszarowe: Acydofilny las brzoźowo-dębowy	Siedliska obszarowe: łągi wierzbowe topolowe olszowe i jesionowe,
<i>przebudowa drogi powiatowej 1012Z na odcinku Laska - Sibin odcinek ok 4,8 km</i>	
Siedliska obszarowe: Ujścia rzek (estuaria)	Siedliska obszarowe: niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie Stanowiska punktowe: konwalia majowa, wilczomlecz błotny, ostrożeń łąkowy,
<i>Rozbudowa drogi powiatowej Nr 3933Z ul. Cisowa i 3934Z ul. Nadbrzeżna w Policach</i>	
-	Stanowiska punktowe: żaba moczarowa,
<i>Rozbudowa drogi powiatowej nr 3920Z na odcinku Stobno - Warzymice</i>	
-	Stanowiska punktowe: bluszcz pospolity
<i>Poprawa dostępności do Strefy Ekonomicznej w Gardnie, poprzez przebudowę odcinka drogi 1351Z Gardno-Pyrzyce o długości 2,64 km</i>	
-	Siedliska obszarowe: łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe Stanowiska punktowe: grzebiuszka ziemna,
<i>Przebudowa drogi powiatowej nr 1074Z na odcinku Świdwin - Niemierzyno</i>	
-	Siedliska obszarowe: śródlądowe kwaśne dąbrowy
<i>przebudowa drogi powiatowej nr 2327Z na odcinku od skrzyżowania z drogą w kierunku m. Czapla przed m. Wieszówka do granicy województwa (kier. Skrzatusz)</i>	
-	Stanowiska punktowe: Rusałka wierzbowiec, Trzmiel gajowy, Biegacz zielonożłoty, Tygryk paskowany,
<i>przebudowa drogi powiatowej 2327Z na odcinku od drogi DK22 (skrzy. Nowa Szwecja) do granicy województwa (kier. Skrzatusz)</i>	
-	Siedliska punktowe: Wydra, Bluszcz pospolity, Pliszka górska, Siedliska obszarowe: łągi olszowe, olszowo-jesionowe i jesionowe
<i>Przebudowa drogi powiatowej nr 1575Z w miejscowości Mostkowo</i>	
-	Stanowiska punktowe: bluszcz pospolity
<i>Przebudowa drogi powiatowej nr 1285Z na odcinku Dk20 (Silnowo) - Dk20 (Jeleń) etap I - od m. Jeleń do m. Ciemino dł. 2,42 km</i>	
-	Stanowiska punktowe: bluszcz pospolity,
<i>Przebudowa odcinka drogi 3152Z w m. Mrzeżyno</i>	
-	Siedliska obszarowe: lasy mieszane i bory na wydmach nadmorskich
<i>Przebudowa drogi powiatowej 3526Z na odcinku od granicy powiatu do m. Białogórzyno wraz z dojazdem do stacji kolejowej w m. Nosówko</i>	
Siedliska obszarowe: śródlądowe kwaśne dąbrowy	Stanowiska punktowe: ropucha szara

Siedliska lub stanowiska przecięte przez planowaną inwestycję	Siedliska lub stanowiska w pobliżu planowanej inwestycji
<i>Przebudowa i rozbudowa drogi powiatowej nr 4314Z Resko od km 31 + 392 do km 33 + 653,15 wraz z infrastrukturą towarzyszącą</i>	
-	Stanowiska punktowe: bocian biały,
<i>Obwodnica Golczewa</i>	
Siedliska obszarowe: śródlądowe kwaśne dąbrowy, łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, grąd subatlantycki,	Siedliska punktowe: łęgi olszowe, olszowo-jesionowe, jesionowe
<i>S6 Koszalin (Sianów) - Stawno - Słupsk</i>	
Siedliska obszarowe: grąd subatlantycki, niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie, kwaśna buczyna niżowa,	Siedliska obszarowe: torfowiska przejściowe i trzęsawiska, łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe Stanowiska punktowe: brzegówka, troć wędrowną, ślimak winniczek, jaszczurka zwinka, ropucha szara, traszka zwyczajna, żaba jeziorkowa,
<i>S11 Szczecinek - Piła</i>	
Siedliska obszarowe: grąd subatlantycki	-
<i>S11 Bobolice - obwodnica Szczecinka</i>	
Siedliska obszarowe: niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie, brzezina bagienna, śródlądowe kwaśne dąbrowy, żyzne buczyny, łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe,	Siedliska obszarowe: grąd subatlantycki, torfowiska przejściowe i trzęsawiska, Siedliska punktowe: brzezina bagienna Stanowiska punktowe: grzebiuszka ziemna, ropucha szara, żaba trawna, żaba moczarowa, żaba wodna,
<i>S10 Stargard Wschód - Recz</i>	
Siedliska obszarowe: grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny, łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe	Stanowiska punktowe: zimorodek, jenot,
<i>S10 Szczecin Kijewo – Szczecin Zdunowo</i>	
Siedliska obszarowe: grąd subatlantycki, śródlądowe kwaśne dąbrowy,	Stanowiska punktowe: żaba moczarowa, żaba trawna, zaskroniec zwyczajny,
<i>Zachodnia obwodnica Szczecina</i>	
-	Siedliska obszarowe: acydofilny las brzoźowo-dębowy, Stanowiska punktowe: podróżniczek, srokosz, traszka zwyczajna, żaba jeziorkowa, żaba trawna, derkacz, kszczyk, przepiórka, kobuz, krzyżówka, gęgawa, świerszczak,
<i>S10 Recz (bez węzła) – Łowicz Wałęcki</i>	
Siedliska obszarowe: grąd środkowoeuropejski,	Siedliska obszarowe: torfowiska przejściowe i trzęsawiska, Siedliska punktowe: ciepłolubne śródlądowe murawy napiaskowe
<i>S10 Łowicz Wałęcki - Mirosławiec</i>	
Siedliska obszarowe: łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie	Siedliska obszarowe: torfowiska przejściowe i trzęsawiska, Stanowiska punktowe: uszatka, srokosz, jaszczurka zwinka, krętogłów, żuraw,
<i>S10 Mirosławiec - Wałcz</i>	
Siedliska obszarowe: kwaśna buczyna niżowa, grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny, łęgi olszowe, olszowo-jesionowe, jesionowe	Siedliska obszarowe: łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, Stanowiska punktowe: ponurek Schneidera, żaba moczarowa,
<i>DK 10 - obwodnica Mierzyna</i>	
-	Stanowiska punktowe: żaba trawna, zaskroniec zwyczajny, grzebiuszka ziemna, kumak nizinny, kuropatwa,
<i>DK31 na odcinku Radziszewo-Gryfino</i>	
-	Siedliska obszarowe: ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe, śródlądowe kwaśne dąbrowy,
<i>Obwodnica Stargardu w ciągu DK20</i>	
-	Stanowiska punktowe: jaszczurka zwinka
<i>Obwodnica Złocieńca w ciągu DK20</i>	
Siedliska obszarowe: starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z Nympheion,	Stanowiska punktowe: kania ruda
<i>Obwodnica Człopy w ciągu DK22</i>	

Siedliska lub stanowiska przecięte przez planowaną inwestycję	Siedliska lub stanowiska w pobliżu planowanej inwestycji
Siedliska obszarowe: łęgi olszowe, olszowo-jesionowe, jesionowe, starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z Nympheion,	Siedliska obszarowe: grąd subatlantycki, Stanowiska punktowe: żagnica południowa, zielonka, rogowiec wapienny, świerszczak, żagnica mniejsza,
<i>Obwodnica Wałcza w ciągu DK22</i>	
-	Stanowiska punktowe: szablak czarny
<i>Obwodnica Przecławia i Warzymic w ciągu DK13 – etap II</i>	
-	Stanowiska punktowe: świerszczak, łożówka, gąsiorek, przepiórka,
<i>Obwodnica Gryfina w ciągu drogi krajowej nr 31</i>	
-	Siedliska punktowe: ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe Stanowiska punktowe: żaba wodna, rzekotka drzewna,
<i>Obwodnica Koszalina i Sianowa - sekcja 2</i>	
Siedliska obszarowe: niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie,	Stanowiska punktowe: błotniak stawowy, błotniak łąkowy, brzęczka,
<i>S11 Koszalin - Zegrze Pomorskie</i>	
Siedliska obszarowe: grąd subatlantycki, łęgi olszowe, olszowo-jesionowe, jesionowe	Stanowiska punktowe: słowik szary, jaszczurka zwinka, pełzacz leśny, przepiórka, porzeczka czarna, paprotka zwyczajna,
<i>S11 Kłanino-Bobolice</i>	
Siedliska obszarowe: śródlądowe kwaśne dąbrowy, kwaśna buczyna niżowa,	Stanowiska punktowe: błotniak stawowy,
<i>S3 Dargobądz - Troszyn</i>	
Siedliska obszarowe: ujścia rzek (estuaria),	Siedliska obszarowe: łęgi olszowe, olszowo-jesionowe, jesionowe, ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe,
<i>Rozbudowa drogi woj. nr 102 na odcinku Trzebiatów- Kołobrzeg</i>	
-	Siedliska obszarowe: żyzna buczyna niżowa, grąd subatlantycki, brzezina bagienna, niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie, Stanowiska punktowe: bocian biały, mysz leśna,
<i>Rozbudowa drogi woj. nr 103 na odc. Kamień Pom. /skrzyżowanie z DW 107/ - Świerżno /skrzyżowanie z DW 105/- I etap</i>	
Siedliska obszarowe: łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe	Siedliska obszarowe: śródlądowe kwaśne dąbrowy, Stanowiska punktowe: bocian biały, ropucha szara, ropucha zielona,
<i>Rozbudowa drogi woj. nr 103 na odc. Świerżno - Cerkwica /skrzyżowanie z DW 110/- II etap</i>	
-	Stanowiska punktowe: marzanka wonna, Siedliska obszarowe: żyzna buczyna niżowa, grąd subatlantycki,
<i>Budowa obejścia m. Gryfice - połączenie dróg woj. nr 110 i 105 z 109 - etap II (dł. 5,7 km)</i>	
-	Stanowiska punktowe: żaba trawna,
<i>Rozbudowa drogi woj. nr 108 na odc. Parłówko - Golczewo - Płoty</i>	
-	Siedliska obszarowe: łęgi olszowe, olszowo-jesionowe, jesionowe, niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie, śródlądowe kwaśne dąbrowy, grąd subatlantycki, Stanowiska punktowe: bocian biały, burzyk żółtodzioby,
<i>Rozbudowa DW 113 na odcinku Goleniów - Maszewo</i>	
-	Siedliska obszarowe: śródlądowe kwaśne dąbrowy, Stanowiska punktowe: grąźel żółty, bluszcz pospolity,
<i>Budowa obejścia m. Pyrzyce w ciągu drogi wojewódzkiej nr 119 (dł. 7,1 km)</i>	
-	Stanowiska punktowe: dzięgiel nadbrzeżny, bocian biały
<i>Rozbudowa i przebudowa drogi wojewódzkiej nr 122 przejście przez m. Krajnik Dolny</i>	
-	Siedliska obszarowe: grąd subatlantycki
<i>Rozbudowa DW 126 na odcinku Mieszkowice - Dębno</i>	
-	Stanowiska punktowe: pustułka, bocian biały, bluszcz pospolity, tygryzek paskowany, pełzacz ogrodowy, kawka,

Siedliska lub stanowiska przecięte przez planowaną inwestycję	Siedliska lub stanowiska w pobliżu planowanej inwestycji
<i>Rozbudowa DW 148 na odcinku Łobez - Drawsko Pomorskie</i>	
-	Siedliska obszarowe: łęgi olszowe, olszowo-jesionowe, jesionowe,
<i>Przebudowa drogi woj. nr 151 na odcinku Świdwin - Łobez - etap II b</i>	
-	Siedliska obszarowe: grąd subatlantycki, śródłądowe kwaśne dąbrowy, łęgi olszowe, olszowo-jesionowe, jesionowe, łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, Stanowiska punktowe: bocian biały, żaba trawna, pliszka górska, żaba jeziorkowa,
<i>Przebudowa drogi woj. nr 151 na odcinku Ińsko-Recz - etap II Ciemnik - Suliborek</i>	
-	Siedliska obszarowe: śródłądowe kwaśne dąbrowy, grąd subatlantycki, niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie, Stanowiska punktowe: jeż europejski, dzwonek szerokolistny,
<i>Rozbudowa DW 151 na odc. Recz-Choszczno</i>	
-	Siedliska obszarowe: starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne, łęgi olszowe, olszowo-jesionowe, jesionowe, grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny, Stanowiska punktowe: wydra, wiewiórka, jeż europejski,
<i>Rozbudowa drogi woj. nr 152 na odcinku Starogard Łobeski - Świdwin</i>	
-	Siedliska obszarowe: żyzna buczyna niżowa, kwaśna buczyna niżowa, śródłądowe kwaśne dąbrowy, niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie, Stanowiska punktowe: bluszcz pospolity, żaba moczarowa, bocian biały,
<i>Rozbudowa drogi woj. nr 162 na odcinku Świdwin - Zarańsko (wcześniej Świdwin - Drawsko)</i>	
-	Siedliska obszarowe: grąd subatlantycki, Stanowiska punktowe: bocian biały, żaba wodna, rzekotka drzewna, bluszcz pospolity
<i>Rozbudowa drogi woj. nr 162 na odcinku DK 6 - Świdwin (bez m. Sławoborze)</i>	
-	Siedliska obszarowe: grąd subatlantycki, żyzna buczyna niżowa, łęgi olszowe, olszowo-jesionowe, jesionowe, Stanowiska punktowe: bocian biały,
<i>Budowa obejścia m. Karlino w ciągu drogi wojewódzkiej nr 163 (dł. 3,7 km)</i>	
-	Siedliska obszarowe: brzezina bagienna,
<i>Przebudowa drogi woj. nr 163 na odc. Połczyn Zdrój – Czaplinek</i>	
-	Siedliska obszarowe: grąd subatlantycki, kwaśne buczyny, łęgi olszowe, olszowo-jesionowe, jesionowe, starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne, zmiennowilgotne łąki trzęślicowe, Stanowiska punktowe: podkolan biały, listera jajowata, nasięźrał pospolity, żaba wodna, konwalia majowa,
<i>Rozbudowa drogi woj. nr 163 na odcinku Kołobrzeg-Białogard</i>	
-	Siedliska obszarowe: łęgi olszowe, olszowo-jesionowe, jesionowe, Stanowiska punktowe: bluszcz pospolity, bocian biały, dzięgiel nadbrzeżny, ślimak winniczek,
<i>Rozbudowa drogi woj. nr 163 na odcinku Białogard- DW 152 (Połczyn -Zdrój)</i>	
-	Siedliska obszarowe: niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie, łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, grąd subatlantycki, Stanowiska punktowe: kokoszka wodna, jaszczurka żyworodna, pliszka górska, zimorodek, konwalia majowa,
<i>Rozbudowa DW 167 na odc. Zaspy Małe - Tychowo I etap</i>	
-	Siedliska obszarowe: łęgi olszowe, olszowo-jesionowe, jesionowe,

Siedliska lub stanowiska przecięte przez planowaną inwestycję	Siedliska lub stanowiska w pobliżu planowanej inwestycji
<i>Rozbudowa DW 167 na odc. Tychowo - Kołacz /skrz. z DW 172/ - II etap</i>	
-	Siedliska obszarowe: kwaśna buczyna niżowa, niżowe i górskie świeże łąki użytkowe ekstensywnie, grąd subatlantycki, łągi olszowe, olszowo-jesionowe, jesionowe, torfowiska przejściowe i trzęsawiska, łągi wierzbowe i topolowe, naturalne dystroficzne zbiorniki wodne, Stanowiska punktowe: bocian biały, zimorodek, kokorycz drobna,
<i>Rozbudowa drogi woj. nr 173 na odcinku Toporzyk- Zarańsko</i>	
-	Siedliska obszarowe: starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z Nympheion, grąd subatlantycki, żyzna buczyna niżowa, Stanowiska punktowe: bocian biały,
<i>Rozbudowa DW 177 na odcinku Człopa - granica województwa</i>	
-	Siedliska obszarowe: twarodowodne oligo- i mezotroficzne zbiorniki wodne z podwodnymi łąkami ramienic,
<i>Rozbudowa DW 177 na odcinku Mirostów - Tuczo</i>	
-	Siedliska obszarowe: grąd subatlantycki, Stanowiska punktowe: brzęczka, konwalia majowa, krętogłów, jerzyk, karlik malutki,
<i>Rozbudowa DW 177 na odcinku Tuczo - Człopa</i>	
-	Siedliska obszarowe: grąd subatlantycki, śródlądowe kwaśne dąbrowy,
<i>Rozbudowa DW 179 na odcinku Rusinowo (DK22) - Gostomia</i>	
-	Siedliska obszarowe: śródlądowe kwaśne dąbrowy,
<i>Rozbudowa drogi woj. nr 203 na odcinku Darłowo- gr. województwa - etap II</i>	
-	Stanowiska punktowe: przepiórka, bocian biały
<i>Rozbudowa DW 205 na odc. Sławno -Polanów (wcześniej Krupy-Polanów Etap I)</i>	
-	Siedliska obszarowe: starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne, śródlądowe kwaśne dąbrowy, kwaśna buczyna niżowa, zarośla górskie i ziołorośla nadrzeczne, niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie, grąd subatlantycki, łągi olszowe, olszowo-jesionowe, jesionowe, torfowiska przejściowe i trzęsawiska, Stanowiska punktowe: bluszcz pospolity, storczyk plamisty, wiciokrzew pomorski, świerszczak,
<i>Rozbudowa DW 205 na odc. Polanów - Bobolice II etap</i>	
-	Siedliska obszarowe: kwaśne buczyny, sosnowy bór bagienny, torfowiska przejściowe i trzęsawiska, żyzna buczyna niżowa, łągi olszowe, olszowo-jesionowe, jesionowe, kwaśna buczyna niżowa, śródlądowe kwaśne dąbrowy, Stanowiska punktowe: marzanka wonna, kulczyk

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych RDOŚ

W tabeli powyżej wskazane zostały jedynie te inwestycje liniowe drogowe, które będą realizowane w pobliżu stanowisk lub siedlisk fauny i flory województwa zachodniopomorskiego. Spośród 103 zaplanowanych inwestycji liniowych drogowych, dla których przygotowano zostały pliki z prawdopodobnymi przebiegami, 21 będzie przechodzić przez zlokalizowane na analizowanym terenie siedliska lub stanowiska fauny i flory.

Tabela 7.3 Ocena lokalizacji planowanych inwestycji liniowych kolejowych w odniesieniu do siedlisk i stanowisk fauny oraz flory

Siedliska lub stanowiska przecięte przez planowaną inwestycję kolejową	Siedliska lub stanowiska w pobliżu planowanej inwestycji kolejowej
<i>Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej w Szczecinie - linia 273 - Odcinek Szczecin Główny - Gryfino</i>	
-	Siedliska obszarowe: niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie, łągi olszowe, olszowo-jesionowe, jesionowe, łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, Stanowiska punktowe: skrzyp olbrzymi
<i>Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej w Szczecinie - linia 351 - Odcinek Szczecin Główny - Stargard</i>	
-	Stanowiska punktowe: ropucha szara, zaskroniec zwyczajny, żaba moczarowa, Siedliska obszarowe: brzezina bagienna, bory i lasy bagienne, łąki łąkowe kwaśne dąbrowy, łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe,
<i>Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej w Szczecinie - linia 401 - Odcinek Szczecin Główny - Port Lotniczy Szczecin Goleniów</i>	
-	Siedliska obszarowe: łąki łąkowe kwaśne dąbrowy, łągi olszowe, olszowo-jesionowe, jesionowe, Stanowiska punktowe: pliszka górska Siedliska punktowe: grąd subatlantycki
<i>Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej w Szczecinie - linia 406 - Odcinek Szczecin Główny - Police</i>	
-	Siedliska obszarowe: grąd subatlantycki, pomorski kwaśny las brzoźowo-dębowy Betulo-Quercet, Stanowiska punktowe: skrzyp olbrzymi,
<i>Modernizacja linii nr 410 na odcinku Złocieniec - Drawno</i>	
-	Siedliska obszarowe: grąd subatlantycki, niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie, brzezina bagienna, łągi olszowe, olszowo-jesionowe, jesionowe, sosnowy bór bagienny, kwaśna buczyna niżowa, Stanowiska punktowe: jaszczurka zwinka, dzierlatka, żaba śmieszka, jarzębatka, padalec zwyczajny, turzyca dwustronna, zniczek, błotniak stawowy,
<i>Prace na linii kolejowej nr 408 i 409 na odcinku Szczecin Główny - granica państwa (Tantów) (modernizacja linii do prędkości 160 km/h, rozbudowa do linii dwutorowej, elektryfikacja)</i>	
-	Stanowiska punktowe: biegacz gajowy,
<i>Prace na odcinku linii E59 Poznań Główny - Szczecin Dąbie</i>	
-	Siedliska obszarowe: grąd subatlantycki, łągi olszowe, olszowo-jesionowe, jesionowe, łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, żyzna buczyna niżowa, łąki łąkowe kwaśne dąbrowy, grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny, brzezina bagienna,

Siedliska lub stanowiska przecięte przez planowaną inwestycję kolejową	Siedliska lub stanowiska w pobliżu planowanej inwestycji kolejowej
	Stanowiska punktowe: konwalia majowa, żaba jeziorkowa, ropucha szara, jenot, gniewosz plamisty, dzięgiel nadbrzeżny,

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych RDOŚ

W tabeli powyżej wskazane zostały jedynie te inwestycje liniowe kolejowe, które będą realizowane w pobliżu stanowisk lub siedlisk fauny i flory województwa zachodniopomorskiego. Jak można zauważyć na podstawie przygotowanego zestawienia, żadna z planowanych inwestycji liniowych kolejowych, dla których przygotowane zostały odpowiednie mapy z przebiegami, nie będzie przechodzić przez wyznaczone na analizowanym obszarze siedliska lub stanowiska fauny i flory.

Tabela 7.4 Ocena lokalizacji planowanych inwestycji liniowych rowerowych w odniesieniu do siedlisk i stanowisk fauny oraz flory

Siedliska lub stanowiska przecięte przez planowaną inwestycję rowerową	Siedliska lub stanowiska w pobliżu planowanej inwestycji rowerowej
<i>Trasa Berlin - Szczecin - Kołobrzeg</i>	
Siedliska obszarowe: kwaśna buczyna niżowa, łęgi olszowe, olszowo-jesionowe, jesionowe, grąd subatlantycki, żyzna buczyna niżowa, śródlądowe kwaśne dąbrowy, zmiennowilgotne łąki trzęślicowe,	Siedliska obszarowe: niżowe i górskie świeże łąki użytkowe ekstensywne, brzezina bagienna, Stanowiska punktowe: żaba trawna, żaba jeziorkowa, derkacz, rzekotka drzewna, wiciokrzw pomorski, nur rdzawoszyi, traszka grzebieniasta, bluszcz pospolity,
<i>Trasa Doliny Płoni</i>	
Siedliska obszarowe: żyzna buczyna niżowa, łęgi olszowe, olszowo-jesionowe, jesionowe, brzezina bagienna, łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne, grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny, kwaśna buczyna niżowa,	Siedliska obszarowe: niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie, ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe, Stanowiska punktowe: żaba moczarowa, pliszka górska, łąbądź niemy, żółw błotny, traszka zwyczajna, trznadel, derkacz, świerszczak, bocian biały, ropucha szara, kumak nizinny, przetacznik górski, dzięcioł duży,
<i>Trasa Doliny Regi i Drawy</i>	
Siedliska obszarowe: łęgi olszowe, olszowo-jesionowe, jesionowe, żyzna buczyna niżowa, grąd subatlantycki, starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne, torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą, śródlądowe kwaśne dąbrowy, torfowiska przejściowe i trzęsawiska, źródłiskowe lasy olszowe na niżu, górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak turzycowisk i mechowisk, twarowodne oligo- i mezotroficzne zbiorniki wodne z podwodnymi łąkami ramienic,	Siedliska obszarowe: śródlądowe kwaśne dąbrowy, brzezina bagienna, kwaśna buczyna niżowa, ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe, niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie, śródlądowy bór chrobotkowy, Stanowiska punktowe: grąziel żółty, wiewiórka, żuraw, pliszka górska, traszka zwyczajna, traszka grzebieniasta, bluszcz pospolity, rdestnica alpejska, samotnik, perkozek, wydra, słońka, storczyk krwisty, gąsiorek, turzyca bagienna, rosiczka okrągłolistna, ropucha szara, kumak nizinny, siniak, konwalia majowa, krakwa, strumieniówka, łąbądź niemy, czajka, jarzębatka,
<i>Trasa Pałaców i Zamków</i>	
Siedliska obszarowe: łęgi olszowe, olszowo-jesionowe, jesionowe, kwaśna buczyna niżowa, górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak turzycowisk i mechowisk,	Siedliska obszarowe: niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie, starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne, łęgi olszowe, olszowo-jesionowe, jesionowe, torfowiska przejściowe i trzęsawiska, kwaśna buczyna niżowa, Stanowiska punktowe: rzęśl hakowata, pliszka górska, ropucha szara,
<i>Trasa Wału Pomorskiego</i>	
Siedliska obszarowe: zmiennowilgotne łąki trzęślicowe, grąd subatlantycki, niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie, łęgowe lasy dębowo wiązowo-jesionowe, starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne, śródlądowe kwaśne dąbrowy, kwaśna buczyna	Siedliska obszarowe: grąd subatlantycki, kwaśna buczyna niżowa, starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne, brzezina bagienna, śródlądowe kwaśne dąbrowy, Stanowiska punktowe: błotniarka otulka, łąbądź niemy, muchołówka żałobna, konwalia majowa, strumieniówka,

Siedliska lub stanowiska przecięte przez planowaną inwestycję rowerową	Siedliska lub stanowiska w pobliżu planowanej inwestycji rowerowej
niżowa, łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, grąd środkowoeuropejski,	ślimak winniczek, derkacz, dzięgiel nadbrzeżny, świerszczak, żaba jeziorkowa, żaba trawna, bluszcz pospolity,
<i>Trasa Zwiniętych Torów</i>	
Siedliska obszarowe: kwaśne buczyny, grąd subatlantycki, śródlądowe kwaśne dąbrowy, kwaśna buczyna niżowa, brzezina bagienna, łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, żyzne buczyny, łęgi olszowe, olszowo-jesionowe, jesionowe,	Siedliska obszarowe: śródlądowe kwaśne dąbrowy, sosnowy bór bagienny, brzezina bagienna, łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, łęgi olszowe, olszowo-jesionowe, jesionowe, grąd subatlantycki, Stanowiska punktowe: błotniak stawowy, błotniak łąkowy, dziwonia, miętus, pliszka górska, jaszczurka zwinka, karlik malutki, ślimak winniczek, jaszczurka żyworodna, zimorodek, wydra,

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych RDOŚ

7.1.2 Oddziaływania na ludzi

Regionalny Plan Transportowy określa potrzeby i cele transportowe, które wynikają z konieczności radzenia sobie z presją związaną z wzrastającą mobilnością regionalną, uwzględniając jednocześnie poprawę warunków życia mieszkańców. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu to założenia, które zostaną osiągnięte w wyniku realizacji Planu, a ich długoterminowy pozytywny wpływ na społeczeństwo i przyszłe pokolenia będzie niezaprzeczalny.

Zwiększenie dostępności przestrzennej regionu będzie realizowane poprzez wykonanie dziewięciu pakietów uwzględniających:

- Inwestycje drogowe szczebla krajowego,
- Inwestycje kolejowe szczebla krajowego – infrastruktura liniowa,
- Inwestycje kolejowe szczebla krajowego – infrastruktura punktowa,
- Inwestycje drogowe szczebla regionalnego,
- Zmiana kategorii dróg z krajowych na wojewódzkie,
- Zakup taboru,
- Inwestycje rowerowe szczebla regionalnego,
- Inwestycje drogowe szczebla lokalnego,
- Inwestycje kolejowe – SKM.

Aby wykonać jak najbardziej rzetelną analizę oddziaływania planowanych inwestycji i zadań na ludzi, przygotowano tabelę z zakresem wpływu poszczególnych pakietów na człowieka.

Tabela 7.5. Rodzaje i efekty oddziaływań zaplanowanych inwestycji i zadań na zdrowie i jakość życia ludzi

Rodzaje oddziaływań	Efekt oddziaływań
<i>Inwestycje drogowe szczebla krajowego</i>	
Bezpośrednie, pośrednie, skumulowane, krótkoterminowe, długoterminowe, stałe, chwilowe, pozytywne, negatywne	Negatywne: hałas i emisja pyłów podczas fazy wykonawczej, zmiana organizacji ruchu, występowanie wibracji podczas użycia sprzętu budowlanego, konieczność wyburzeń i wysiedleń w miejscu inwestycji, czasowe wyłączenia dróg z użytku, połączenie negatywnego oddziaływania (np. infrastruktura liniowa drogowa i kolejowa) Pozytywne: zmniejszenie uciążliwości ruchu samochodowego na terenach zurbanizowanych (obwodnice), korzyści ekonomiczne i społeczne (lepsze

Rodzaje oddziaływań	Efekt oddziaływań
	skomunikowanie obszaru), powstanie nowych miejsc pracy w branży budowlanej (podczas trwania inwestycji), upłynnienie ruchu, skrócenie czasu podróży
<i>Inwestycje kolejowe szczebla krajowego – infrastruktura liniowa</i>	
Bezpośrednie, pośrednie, skumulowane, krótkoterminowe, długoterminowe, stałe, chwilowe, pozytywne, negatywne	Negatywne: hałas i emisja pyłów podczas fazy wykonawczej, zmiana organizacji ruchu, występowanie wibracji podczas użycia sprzętu budowlanego, konieczność wyburzeń i wysiedleń w miejscu inwestycji, zmiany rozkładów jazdy pociągów, opóźnienia w kursowaniu pociągów, połączenie negatywnego oddziaływania (np. infrastruktura liniowa kolejowa i punktowa kolejowa) Pozytywne: zmniejszenie natężenia ruchu na drogach, upłynnienie ruchu kolejowego, rozbudowanie rozkładu jazdy pociągów, rozwój alternatywnego, zbiorczego środka transportu, zmniejszenie liczby wypadków komunikacyjnych, zwiększenie mobilności osób niezmotoryzowanych, zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów
<i>Inwestycje kolejowe szczebla krajowego – infrastruktura punktowa</i>	
Bezpośrednie, pośrednie, skumulowane, krótkoterminowe, długoterminowe, stałe, chwilowe, pozytywne, negatywne	Negatywne: hałas, pylenie i wibracje w fazie wykonawczej, zmiany w kursowaniu pociągów, ograniczenie w dostępności do infrastruktury kolejowej punktowej, połączenie negatywnego oddziaływania (np. infrastruktura liniowa kolejowa i punktowa kolejowa), opóźnienia w kursowaniu pociągów Pozytywne: rozbudowanie siatki połączeń kolejowych, rozwój alternatywnego, zbiorczego środka transportu, zmniejszenie liczby wypadków komunikacyjnych, zwiększenie mobilności osób niezmotoryzowanych,
<i>Inwestycje drogowe szczebla regionalnego</i>	
Bezpośrednie, pośrednie, skumulowane, krótkoterminowe, długoterminowe, stałe, chwilowe, pozytywne, negatywne	Negatywne: hałas i emisja pyłów podczas fazy wykonawczej, zmiana organizacji ruchu, występowanie wibracji podczas użycia sprzętu budowlanego, konieczność wyburzeń i wysiedleń w miejscu inwestycji, czasowe wyłączenia dróg z użytku, połączenie negatywnego oddziaływania (np. infrastruktura liniowa drogowa i kolejowa) Pozytywne: zmniejszenie uciążliwości ruchu samochodowego na terenach zurbanizowanych, korzyści ekonomiczne i społeczne (lepsze skomunikowanie obszaru), powstanie nowych miejsc pracy w branży budowlanej (podczas trwania inwestycji), upłynnienie ruchu, skrócenie czasu podróży, zmniejszenie hałasu i pylenia w wyniku stosowania cichych nawierzchni
<i>Zmiana kategorii dróg z krajowych na wojewódzkie</i>	
-	-
<i>Zakup taboru</i>	
Pośrednie, długoterminowe, stałe, pozytywne	Zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów, poprawa warunków podróży,
<i>Inwestycje rowerowe szczebla regionalnego</i>	
Bezpośrednie, pośrednie, skumulowane, krótkoterminowe, długoterminowe, stałe, chwilowe, pozytywne, negatywne	Negatywne: hałas i emisja pyłów podczas fazy wykonawczej, zmiana organizacji ruchu, występowanie wibracji podczas użycia sprzętu budowlanego, połączenie negatywnego oddziaływania (np. infrastruktura liniowa rowerowa i drogowa) Pozytywne: podniesienie bezpieczeństwa rowerzystów, poprawa zdrowia mieszkańców, mobilizacja do wykorzystania roweru jako środka transportu, zmniejszenie hałasu i zanieczyszczeń powietrza (jako efekt wyboru roweru zamiast samochodu), stworzenie jednolitej i spójnej sieci ścieżek rowerowych, wzrost liczby turystów niezmotoryzowanych,

Rodzaje oddziaływań	Efekt oddziaływań
<i>Inwestycje drogowe szczebla lokalnego</i>	
Bezpośrednie, pośrednie, skumulowane, krótkoterminowe, długoterminowe, stałe, chwilowe, pozytywne, negatywne	Negatywne: hałas i emisja pyłów podczas fazy wykonawczej, zmiana organizacji ruchu, występowanie wibracji podczas użycia sprzętu budowlanego, konieczność wyburzeń i wysiedleń w miejscu inwestycji, czasowe wyłączenia dróg z użytku, połączenie negatywnego oddziaływania (np. infrastruktura liniowa drogowa i kolejowa) Pozytywne: zmniejszenie uciążliwości ruchu samochodowego na terenach zurbanizowanych, korzyści ekonomiczne i społeczne (lepsze skomunikowanie obszaru), powstanie nowych miejsc pracy w branży budowlanej (podczas trwania inwestycji), upłynnienie ruchu, skrócenie czasu podróży, zmniejszenie hałasu i pylenia w wyniku stosowania cichych nawierzchni
<i>Inwestycje kolejowe – SKM</i>	
Bezpośrednie, pośrednie, skumulowane, krótkoterminowe, długoterminowe, stałe, chwilowe, pozytywne, negatywne	Negatywne: hałas i emisja pyłów podczas fazy wykonawczej, zmiana organizacji ruchu, występowanie wibracji podczas użycia sprzętu budowlanego, konieczność wyburzeń i wysiedleń w miejscu inwestycji, zmiany rozkładów jazdy pociągów, opóźnienia w kursowaniu pociągów, połączenie negatywnego oddziaływania (np. infrastruktura liniowa kolejowa i punktowa kolejowa) Pozytywne: zmniejszenie natężenia ruchu na drogach, upłynnienie ruchu kolejowego, rozbudowanie rozkładu jazdy pociągów, rozwój alternatywnego, zbiorczego środka transportu, zmniejszenie liczby wypadków komunikacyjnych, zwiększenie mobilności osób niezmotoryzowanych, zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów

Źródło: opracowanie własne

Wśród wymienionych wyżej planowanych pakietów działań, część z nich będzie negatywnie oddziaływać na ludzi ponieważ będzie wiązać się z prowadzonymi pracami budowlanymi (zmiana organizacji ruchu, hałas, pylenie), natomiast niektóre będą wywoływać negatywne odczucia wynikające np. ze zmiany organizacji ruchu (korki, zatory) lub opóźnień w kursowaniu pociągów. Jednakże działania te zaplanowano, aby stworzyć obszar dobrze skomunikowany i spójny, z jednoczesną dbałością o stan środowiska i jego poprawę, co w finalnym efekcie będzie pozytywnym i długoterminowym oddziaływaniem na społeczeństwo.

Negatywne oddziaływanie na ludzi, które powstanie w momencie prowadzenia prac czy to modernizacyjnych czy budowlanych będzie nieuniknione, jednakże w długoterminowym wymiarze będzie charakteryzowało się pozytywnym wpływem na mieszkańców danego regionu. Remonty linii kolejowych lub dróg zawsze wywołują niedogodności szczególnie w momentach wymuszających prowadzenie prac o dużej emisji hałasu czy pyłu lub w sytuacji gdy konieczne są czasowe wyłączenia poszczególnych linii czy dróg z użytku. Zdarzające się sporadycznie wysiedlenia z miejsc planowanych inwestycji mogą być natomiast powodem konfliktów społecznych. Wszystkie negatywne oddziaływania będą miały charakter przejściowy i będą wiązały się z prowadzonymi pracami. Poprawa stanu technicznego kolei pozwoli upłynnić ruch, co będzie pozytywnie oddziaływało na klimat akustyczny, a tym samym na zdrowie człowieka. Bezpośredni wpływ na ludzi ma również rosnąca liczba wypadków drogowych, co związane jest z rosnącym natężeniem ruchu i złym stanem technicznym dróg. Zmodernizowane lub nowo powstałe odcinki dróg pozwolą odciążyć trasy charakteryzujące się wzmożonym ruchem, co będzie w sposób pozytywny oddziaływało na zdrowie ludzi (poprzez zmniejszenie liczby wypadków). Dodatkowo stosowanie cichych nawierzchni, które pozwalają zredukować emisję hałasu drogowego o 2,5 – 4 dB, umożliwią zareagowanie na rosnącą liczbę

pojazdów na drogach, a tym samym pozytywnie wpłyną na mieszkańców. Zadania związane z remontem czy rewitalizacją linii kolejowych również mogą wpływać zarówno pozytywnie jak i negatywnie na ludzi. Oddziaływanie negatywne będzie krótkoterminowe i bezpośrednie, ale będzie występowało jedynie podczas prowadzenia prac. Remonty linii kolejowych mogą powodować czasowe zmiany w kursowaniu pociągów lub opóźnienia, lecz w długookresowym efekcie społeczeństwo zyska na realizacji tychże zadań. Zmodernizowane linie pozwolą na płynniejsze kursowanie pociągów, czas podróży ulegnie skróceniu a nowe przystanki wpłyną na zwiększenie mobilności szczególnie w regionach wiejskich. Podróże koleją pozwolą zmniejszyć natężenie ruchu na drogach lokalnych, co może zmniejszyć liczbę wypadków komunikacyjnych i emisję pyłów i gazów spalinowych. Również budowa nowych ścieżek rowerowych może wiązać się z powstaniem pewnych negatywnych oddziaływań na ludzi. Będą to głównie skutki prowadzonych prac budowlanych, podczas których może pojawić się nadmierne pylenie, hałas oraz czasowe utrudnienia w ruchu – szczególnie gdy ścieżki będą biegły wzdłuż istniejących dróg. Jednakże pozytywne aspekty budowy ścieżek rowerowych będą niepodważalne i długoterminowe.

Aby zminimalizować negatywne skutki oddziaływania planowanych zadań na ludzi należy:

- ograniczać zabudowę liniową na obszarach sąsiadujących z obiektami mieszkalnymi,
- stosować w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego i decyzjach o warunkach zabudowy odpowiednie standardy architektoniczno-urbanistyczne,
- prowadzić roboty budowlane w sposób gwarantujący ochronę wód, powietrza, gleb,
- właściwie zabezpieczyć urządzenia przed ewentualnymi wyciekami,
- etap planowania i eksploatacji planowanej inwestycji powinien uwzględniać rozwiązania oszczędzające wodę,
- unikać emisji substancji pyłowych na etapie budowy lub rozbudowy,
- przestrzegać zapisów pozwoleń budowlanych,
- korzystać z maszyn i urządzeń o wysokich normach spalin,
- stosować hermetyzację oraz techniki przeciwpylowe (np. zraszania),
- wykonywać „głośne prace” poza porą nocną,
- prowadzić prace z uwzględnieniem możliwie najlepszych technologii zabezpieczających przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do wód i gleby,
- właściwie oznakować miejsca prowadzenia robót.

Pozytywne oddziaływania na ludzi wynikające z zaplanowanych działań będą głównie związane ze stworzeniem zrównoważonego systemu transportowego, który wpłynie jednocześnie na podniesienie bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych w wyniku budowy nowych ścieżek rowerowych. Rozbudowa ścieżek rowerowych pozwoli stworzyć jednolitą i spójną sieć połączeń, które przysłużą się zarówno mieszkańcom (dojazd do pracy, szkoły, sklepów), jak również turystom (dostęp do terenów cennych przyrodniczo).

Większość zadań dotyczących inwestycji infrastrukturalnych bezpośrednio bądź pośrednio, lecz pozytywnie będzie oddziaływać na zdrowie mieszkańców, ponieważ ich realizacja wpłynie na poprawę jakości powietrza. Bezpośredni wpływ na ludzi ma również rosnąca liczba wypadków drogowych, co związane jest z rosnącym natężeniem ruchu i złym stanem technicznym dróg. Nowo wybudowane ścieżki rowerowe pozwolą odciążyć trasy charakteryzujące się wzmożonym ruchem samochodowym, co będzie w sposób pozytywny oddziaływało na zdrowie ludzi (poprzez zmniejszenie liczby wypadków).

Zwiększenie dostępności alternatywnego transportu oraz stworzenie spójnej infrastruktury również przyczyni się do pośredniej poprawy jakości życia i zdrowia mieszkańców.

7.1.3 Oddziaływania na zwierzęta i rośliny

Skala oddziaływania planowanych inwestycji na zwierzęta będzie w dużej mierze zależeć od zakresu działań podczas ich realizacji. Przebudowy dróg i linii kolejowych oraz ich rozbudowy lub tworzenie nowych tras pozwalają na etapie planowania danego działania uwzględnić działania kompensacyjne w odniesieniu do bytujących zwierząt. Tworzenie korytarzy ekologicznych lub innych rozwiązań służących bezpieczeństwu gatunków, pozwolą na utrzymanie siedlisk wielu zwierząt w miejscach będących ich naturalnym środowiskiem życia. Takie możliwości dają jedynie zadania, które uwzględniają tworzenie nowych odcinków liniowych, ponieważ związane są ściśle z procesami inwestycyjnymi. Jednakże nie należy zapominać o negatywnym oddziaływaniu planowanych inwestycji na zwierzęta, które powstaną zarówno podczas prac modernizacyjnych jak i budowlanych. Duża śmiertelność szczególnie małych ssaków, płazów i gadów na placach budowy, fragmentacja siedlisk naturalnych znajdujących się na trasach inwestycji czy degradacja miejsc bytowania zwierząt to efekt negatywnego oddziaływania planowanych zadań na faunę. Dodatkowo w przypadku prowadzenia jedynie prac modernizacyjnych nie ma możliwości stworzenia przejść dla zwierząt, co może doprowadzić do zaburzeń w migracji zwierząt i odcięcia im miejsc rozrodu. Wycięcie krzewów lub drzew znajdujących się na obszarze przewidzianych inwestycji, zmniejszy dostępność pokarmową zwierzętom roślinożernym, a w przypadku ptaków doprowadzi do zniszczenia ich naturalnych siedlisk. Budowa nowych dróg pozwoli na zmniejszenie ruchu na trasach już istniejących co pozwoli zmniejszyć ilość wypadków drogowych z udziałem zwierząt, jednakże nowe ciągi dróg w miejscach wcześniej nie uczęszczanych mogą powodować występowanie wypadków właśnie w tych miejscach. Dlatego właśnie podczas planowania nowych inwestycji należy uwzględnić odpowiednie środki przeciwdziałania śmiertelności zwierząt na drogach i w pobliżu linii kolejowych. Są to m.in. przejścia dla zwierząt, sygnalizacja świetlna i dźwiękowa odstraszaająca zwierzęta, siatki zabezpieczające montowane przy trasach czy znaki drogowe informujące kierowców o trasach migracji konkretnych gatunków. W związku z hałasem generowanym podczas przejazdów samochodów oraz pociągów, szczególnie na trasach o dużym natężeniu ruchu, część zwierząt może się płoszyć i zmieniać swoje siedliska. Również hałas generowany przez ciężkie maszyny budowlane może negatywnie wpływać na obecność zwierząt, jednak to oddziaływanie będzie chwilowe i wynikające jedynie z prowadzonych prac.

Analizując prawdopodobne oddziaływanie wskazanych zadań na rośliny należy uwzględnić (podobnie jak w przypadku analizy wpływu na różnorodność biologiczną) zakres planowanych działań. Prace związane z modernizacjami oraz wzmocnieniem dróg czy linii kolejowych nie będą naruszać siedlisk roślinności, ponieważ będą prowadzone w istniejących już ciągach komunikacyjnych. Tak więc oddziaływanie będzie neutralne, a więc nie będzie w żaden sposób wpływać na roślinność. Wyznaczone zadania związane z przebudowami dróg lub linii kolejowych oraz tworzeniem nowych tras, będą wiązały się z przeprowadzeniem wycinki drzew i krzewów, a ciężki sprzęt budowlany zniszczy pozostałe siedliska roślin. Dodatkowo emisja spalin, która pojawi się w miejscu nowo powstałych ciągów dróg będzie negatywnie wpływała na rośliny szczególnie wrażliwe. Niekorzystne działanie emitowanych pyłów na przeprowadzaną przez rośliny fotosyntezę, pośrednio ograniczy efektywność produkcji roślinnej. Pogorszenie jakości plonów w wyniku zanieczyszczenia gleby metalicznymi pyłami będzie kolejnym negatywnym skutkiem rozbudowy sieci dróg i kolei. Należy jednak zauważyć, iż powiększenie ilości dostępnych dróg pozwoli odciążyć trasy już istniejące (poprzez przeniesienie części połączeń), co wpłynie na zmniejszenie koncentracji zanieczyszczeń na danym terenie. Emitowane

z ruchu drogowego czy kolejowego pyły rozłożą się na większych powierzchniach a ich stężenie będzie mniejsze. Jest to szczególnie ważne w odniesieniu do planowanych obwodnic, które pozwolą na „wyprowadzenie” dużego natężenia ruchu z aglomeracji.

Tabela 7.6. Rodzaje i efekty oddziaływań zaplanowanych inwestycji i zadań na zwierzęta i rośliny

Rodzaje oddziaływań	Efekt oddziaływań
<i>Inwestycje drogowe</i>	
Bezpośrednie, pośrednie, skumulowane, krótkoterminowe, długoterminowe, stałe, chwilowe, pozytywne, negatywne	Negatywne: hałas, emisja pyłów i wibracje podczas fazy wykonawczej (płoszenie zwierząt), połączenie negatywnego oddziaływania (np. infrastruktura liniowa drogowa i kolejowa), możliwość zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego (miejsce bytowania niektórych gatunków), infrastruktura liniowa jako przeszkoda w migracji zwierząt, wycinka istniejącej roślinności, niszczenie siedlisk podczas prowadzenia prac, możliwość kolizji z udziałem zwierząt, Pozytywne: zmniejszenie ilości wypadków z udziałem zwierząt (uwzględnienie konieczności ochrony migrujących zwierząt), zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza (wpływ na gatunki i siedliska szczególnie wrażliwe), mniejszy hałas pochodzący ze zmodernizowanych dróg (szczególny wpływ na ptaki),
<i>Inwestycje kolejowe</i>	
Bezpośrednie, pośrednie, skumulowane, krótkoterminowe, długoterminowe, stałe, chwilowe, pozytywne, negatywne	Negatywne: hałas, emisja pyłów i wibracje podczas fazy wykonawczej (płoszenie zwierząt), połączenie negatywnego oddziaływania (np. infrastruktura liniowa drogowa i kolejowa), możliwość zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego (miejsce bytowania niektórych gatunków), infrastruktura liniowa jako przeszkoda w migracji zwierząt, wycinka istniejącej roślinności, niszczenie siedlisk podczas prowadzenia prac, możliwość kolizji z udziałem zwierząt, Pozytywne: zmniejszenie ilości wypadków z udziałem zwierząt (uwzględnienie konieczności ochrony migrujących zwierząt), zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza (wpływ na gatunki i siedliska szczególnie wrażliwe), mniejszy hałas pochodzący ze zmodernizowanych linii kolejowych (szczególny wpływ na ptaki),
<i>Inwestycje rowerowe</i>	
Bezpośrednie, pośrednie, skumulowane, krótkoterminowe, długoterminowe, stałe, chwilowe, pozytywne, negatywne	Negatywne: hałas, emisja pyłów i wibracje podczas fazy wykonawczej (płoszenie zwierząt), połączenie negatywnego oddziaływania (np. infrastruktura liniowa drogowa i kolejowa), możliwość zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego (miejsce bytowania niektórych gatunków), infrastruktura liniowa jako przeszkoda w migracji zwierząt, wycinka istniejącej roślinności, niszczenie siedlisk podczas prowadzenia prac, możliwość kolizji z udziałem zwierząt, Pozytywne: zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza (wpływ na gatunki i siedliska szczególnie wrażliwe), zmniejszenie liczby wypadków na drogach z udziałem zwierząt (jako efekt wyboru roweru zamiast samochodu), mniejszy hałas generowany z ruchu turystycznego rowerowego, w porównaniu do samochodowego

Źródło: opracowanie własne

Wpływ infrastruktury kolejowej na fragmentację środowiska i dziko żyjące zwierzęta jest inny niż w przypadku infrastruktury drogowej, dlatego inny powinien być model i zakres działań ochronnych. Większość obecnie użytkowanych linii kolejowych na terenie kraju to wystużone odcinki,

które dla większości gatunków nie stanowią bariery w przemieszczaniu – zwierzęta się przyzwyczały i przystosowały do bytowania w ich otoczeniu. Najlepszym rozwiązaniem w odniesieniu do linii kolejowych będzie rezygnacja z budowy ogrodzeń ochronnych, dzięki czemu zostaną zachowane funkcjonujące dotychczas korytarze ekologiczne i szlaki migracyjne zwierząt. Ogrodzenia ochronne powinny być stosowane wzdłuż linii kolejowych jedynie w określonych przypadkach – np. jako element naprowadzający do dużych przejść dla zwierząt. Natomiast dodatkowe, nieco inne działania minimalizujące, będą konieczne w odniesieniu dla gatunków najmniej mobilnych i szczególnie wrażliwych (np. płazów).

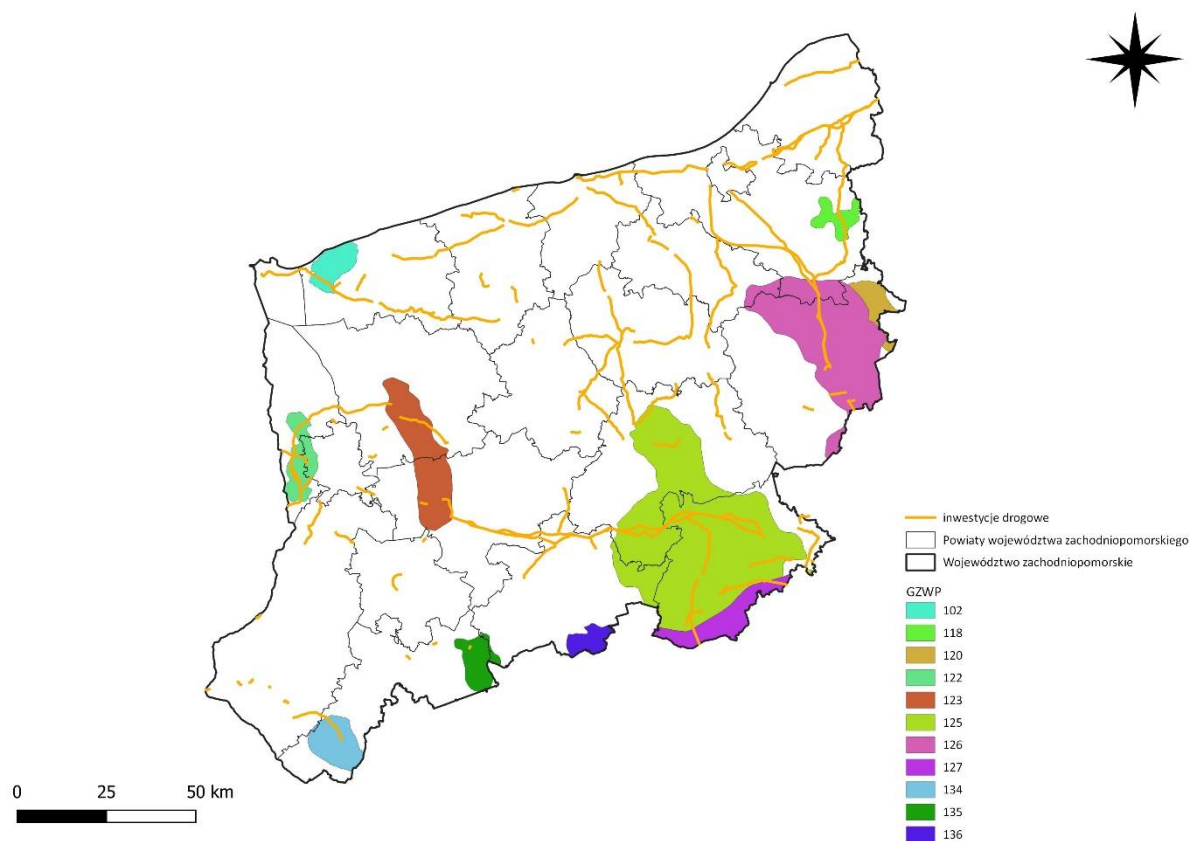
Szczególne rozwiązania kolejowe w odniesieniu do ochrony zwierząt powinny uwzględniać:

1. Przejścia pod szynami dla małych zwierząt:
 - szczelina pomiędzy stopą szyny a górną krawędzią warstwy tłucznia o wysokości min. 10 cm,
 - szczelina pod stopą szyny wraz z dodatkowym usypaniem ścieżek z droбноziarnistego kruszywa,
 - szczelina pod stopą szyny wraz z zastosowaniem półokrągłych lub prostokątnych rynien betonowych, stalowych lub polimerowych.
2. Ograniczenie barierowego oddziaływania sieci odwodnieniowej podtorza. Najlepsze rozwiązanie to projektowanie rowów ziemnych z pokrywą trawiastą wszędzie, gdzie dopuszczają to przepisy techniczne. W przypadku konieczności wprowadzenia umocnień powinny być stosowane płytkie korytka betonowe, których dno jest zaokrąglone, a nachylenie ścianek bocznych nie większe niż 1:1 – co umożliwia samodzielne wychodzenie zwierząt i przekraczanie odwodnienia liniowego. W przypadku istniejących linii kolejowych posiadających rowy umocnione przy użyciu głębokich korytek, konieczne jest zastosowanie specjalnych rozwiązań umożliwiających swobodne wychodzenie zwierząt – np. pochylni lub krótkich odcinków rowów o zmniejszonym nachyleniu skarp. Rozwiązania takie powinny być zastosowane na całych odcinkach przebiegu linii przez obszary występowania oraz migracji płazów i małych ssaków – nie rzadziej niż 1 obiekt na 200 m. W przypadku przecinanych szlaków migracji płazów należy zastosować co najmniej 1 obiekt co 30 m.
3. Akustyczne odpłaszczacze UOZ – nowatorskie urządzenia emitujące (przed i w trakcie przejazdu pociągu) sekwencję ostrzegawczych sygnałów dźwiękowych, mających skłaniać zwierzęta do ucieczki przed nadjeżdżającym pociągiem. Istnieje szereg potencjalnych zagrożeń ekologicznych związanych z funkcjonowaniem urządzeń, które powinny zostać wyeliminowane w toku stosownych badań naukowych – np. istnieje ryzyko trwałych zmian behawioru osobników stale bytujących w otoczeniu torów i degradacji siedlisk fauny sąsiadujących z liniami.¹²

7.1.4 Oddziaływania na wody

Na poniższych rycinach przedstawiono planowane inwestycje (drogowe, kolejowe oraz rowerowe) w odniesieniu do Głównych Zbiorników Wód Podziemnych oraz głównych rzek na terenie województwa zachodniopomorskiego.

¹² <https://korytarze.pl/ochrona-korytarzy/ograniczanie-smiertelnosci-zwierzat-na-liniach-kolejowych>

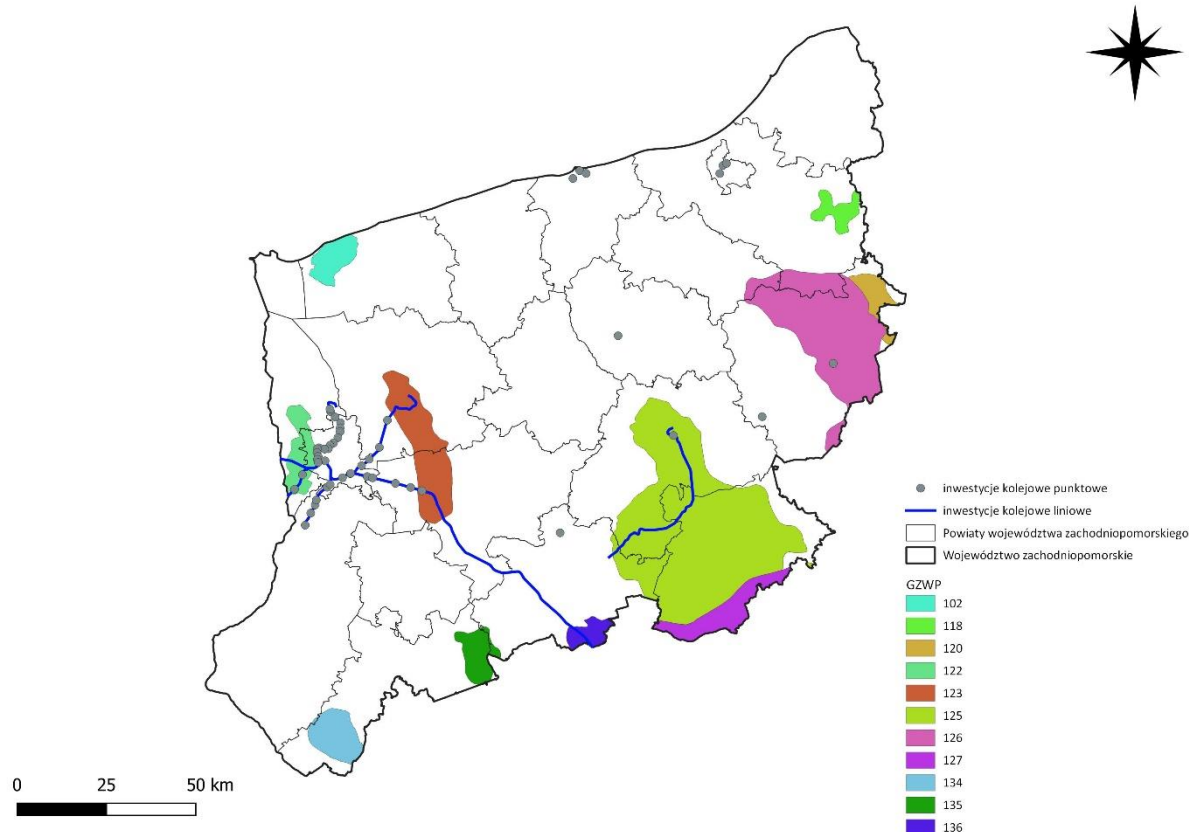


Rysunek 7.1. Planowane inwestycje drogowe na tle GZWP województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PIG-PIB

Zaplanowane inwestycje drogowe będą zlokalizowane na terenie następujących GZWP:

- GZWP nr 102,
- GZWP nr 118,
- GZWP nr 122,
- GZWP nr 123,
- GZWP nr 125,
- GZWP nr 126,
- GZWP nr 127,
- GZWP nr 134,
- GZWP nr 136.



Rysunek 7.2. Planowane inwestycje kolejowe na tle GZWP województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PIG-PIB

Zaplanowane inwestycje liniowe kolejowe będą zlokalizowane na terenie następujących GZWP:

- GZWP nr 122,
- GZWP nr 123,
- GZWP nr 125,
- GZWP nr 136.

Analizę lokalizacji GZWP z uwzględnieniem wpływu inwestycji kolejowych dokonano jedynie dla planowanej infrastruktury liniowej, ze względu na fakt, iż infrastruktura punktowa kolejowa nie będzie w żaden sposób oddziaływała na wody podziemne.

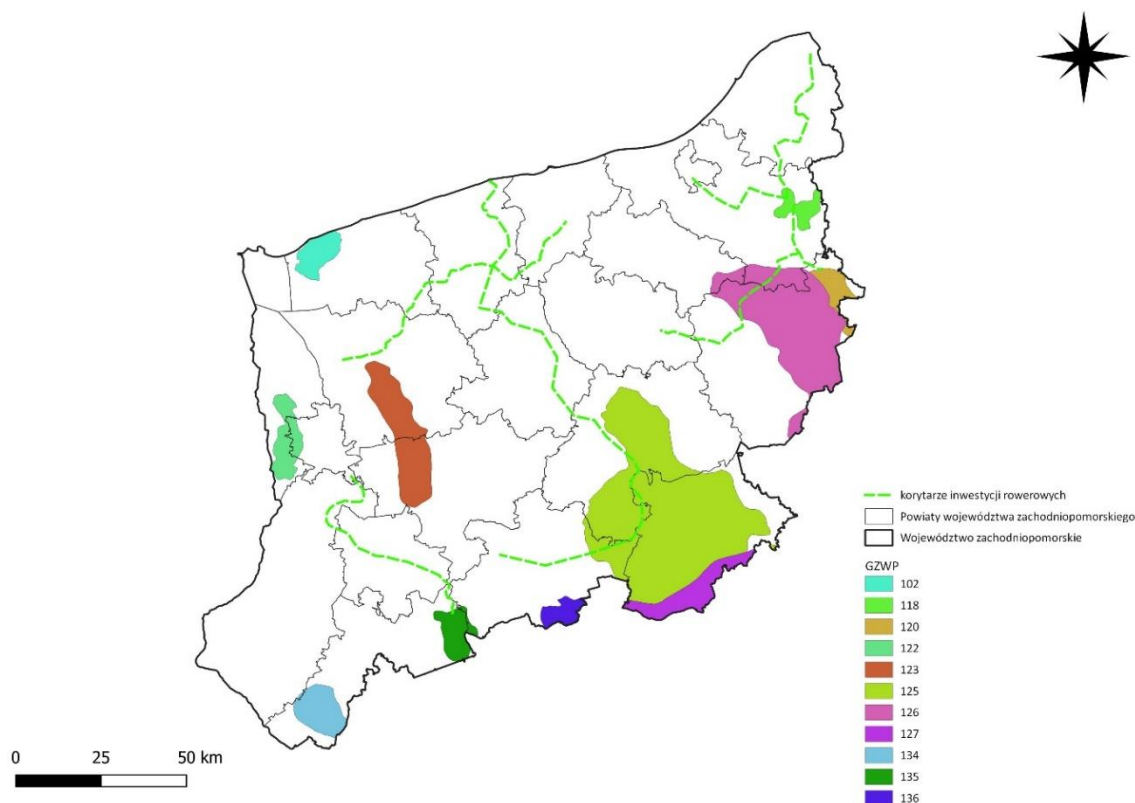
Na etapie realizacji inwestycji należy mieć na uwadze ochronę wód podziemnych, szczególnie w rejonach, gdzie linia kolejowa bądź droga biegnie przez obszar Głównych Zbiorników Wód Podziemnych. Wody podziemne ww. zbiorników charakteryzują się bardzo zróżnicowaną jakością (w zależności od ich położenia), co wpływa również na ich podatność na antropopresję oraz stopień potencjalnego zagrożenia. Wpływ zaplanowanych inwestycji na wody podziemne powinno się rozpatrywać pod kątem ilościowym oraz jakościowym. Wpływ ilościowy będzie polegał na ocenie oddziaływania na zasobność poszczególnych warstw wodonośnych. Taka sytuacja będzie możliwa jedynie w miejscu prowadzonych prac i ich najbliższym otoczeniu. Dotyczyć będzie wyłącznie najpłycej położonych warstw wodonośnych (szczególnie warstw czwartorzędowego piętra wodonośnego w dolinach rzek). Zasięg oddziaływania należy określać do odległości równej promieniowi leja depresji wytworzonemu w trakcie drenażu wód podziemnych.

Prowadzone prace mogą również oddziaływać na wielkość zasilania wód podziemnych na obszarach gdzie prowadzone będą prace ziemne. Będzie to wynikało ze zmiany struktury przypowierzchniowej warstwy skał, a zatem i wielkości infiltracji efektywnej. Biorąc pod uwagę zakres zasilania wód podziemnych w większości przypadków będą to zmiany pozytywne powodujące zwiększenie możliwości zasilania. Jednakże oddziaływaniem negatywnym może być osłabienie izolującej roli warstwy przypowierzchniowej skał, a więc zwiększenie w tych miejscach podatności wód podziemnych na zanieczyszczenie.

Wpływ jakościowy planowanych inwestycji liniowych (drogowych i kolejowych) na GZWP będzie obejmował wszystkie działania ingerujące w skład fizyko-chemiczny wód podziemnych. Na etapie realizacji inwestycji zanieczyszczenie wód podziemnych może odbywać się w sposób pośredni w wyniku:

- infiltracji płynnych substancji do warstwy wodonośnej, szczególnie w miejscach charakteryzujących się wysoką przepuszczalnością utworów przypowierzchniowych oraz w obszarach prowadzonych prac ziemnych;
- infiltracji zanieczyszczonych wód opadowych – powierzchniowo ograniczone do zasięgu prac;
- infiltracji zanieczyszczonych wód powierzchniowych – może się odbywać na większym obszarze i będzie uzależnione od zasięgu zanieczyszczenia cieków powierzchniowych.

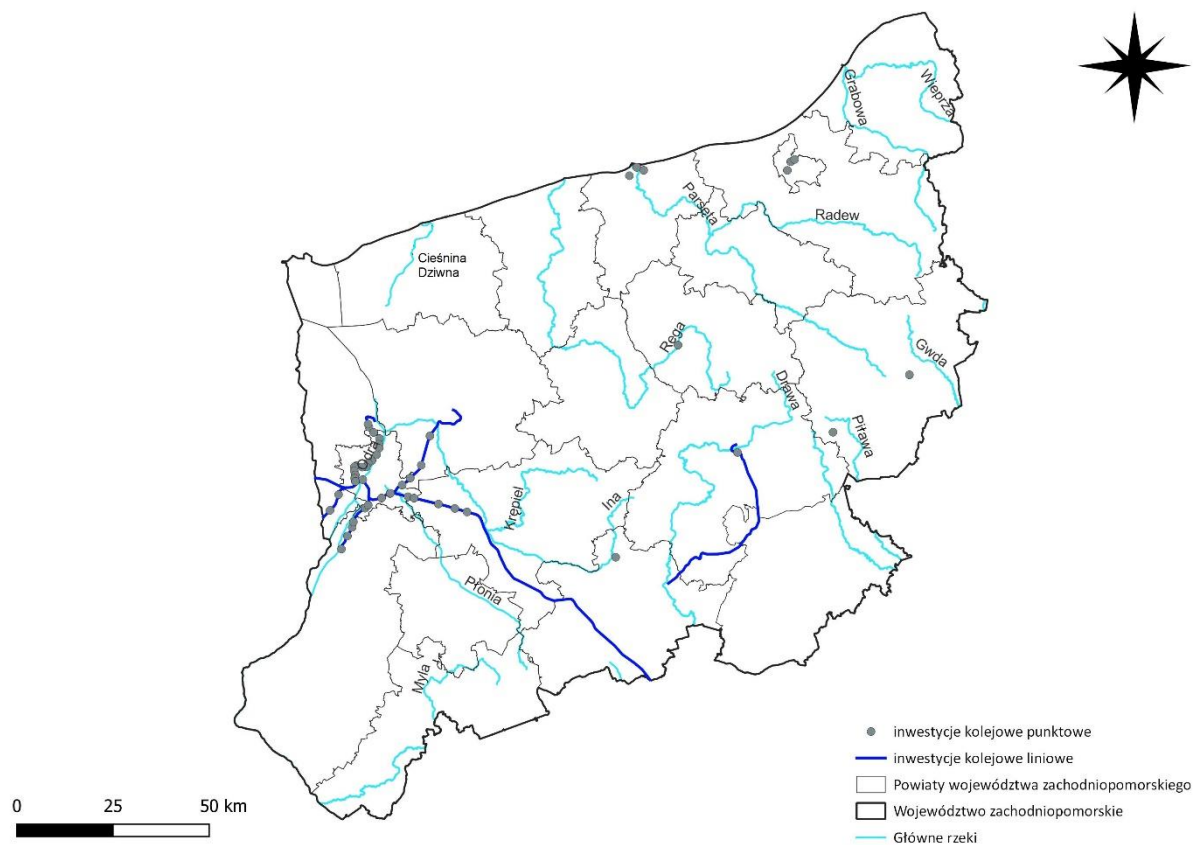
Szczególną uwagę należy zwrócić na obszary występowania GZWP. Zagrożenia opisanych zbiorników zanieczyszczeniem wód podziemnych są bardzo zróżnicowane, ponieważ niektóre występują na niewielkiej głębokości i pozostają w ścisłej więzi hydraulicznej z dużymi rzekami (w dolinach których zostały wydzielone), natomiast inne znajdują się na znacznej głębokości i prawdopodobnie nie będą wymagać takiej uwagi.



Rysunek 7.3. Planowane inwestycje liniowe rowerowe na tle GZWP województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PIG-PIB

Na powyższej rycinie przedstawiono lokalizację planowanych inwestycji w infrastrukturę rowerową na tle istniejących GZWP województwa zachodniopomorskiego. Realizacja tychże zadań nie będzie prowadziła do powstania żadnych negatywnych oddziaływań na wody podziemne, ponieważ w tym przypadku prace budowlane będą prowadzone na bardzo niewielkich powierzchniach, przy minimalnym naruszeniu powłoki gleby.



Rysunek 7.4. Planowane inwestycje kolejowe na tle głównych rzek województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PGW WP

Zgodnie z mapą lokalizacyjną zamieszczoną powyżej można zauważyć, że planowane inwestycje kolejowe będą przecinać następujące rzeki:

- Ina,
- Odra Zachodnia,
- Płonia,
- Drawa.



Rysunek 7.5. Planowane inwestycje drogowe na tle głównych rzek województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PGW WP

Zgodnie z mapą lokalizacyjną zamieszczoną powyżej można zauważyć, że planowane inwestycje drogowe będą przecinać następujące rzeki:

- Odra,
- Płonia,
- Krąpiel,
- Drawa,
- Dobrzyca,
- Rega,
- Parsęta,
- Radew,
- Grabowa,
- Wieprza,
- Cieśnina Dziwna.

Stopień negatywnego oddziaływania na wody powierzchniowe w wyniku inwestycji w infrastrukturę drogową i kolejową, podczas ich modernizacji, a później na etapie eksploatacji zależy od stopnia wrażliwości i podatności środowiska wodnego na zanieczyszczenie i zakłócenie stosunków wodnych. Prace budowlano-modernizacyjne mogą negatywnie wpływać na wody powierzchniowe. Prawdopodobne negatywne oddziaływanie należy rozpatrywać pod względem ilościowym oraz jakościowym.

Oddziaływanie ilościowe może polegać na zaburzeniu przepływu w miejscach, gdzie ciekły powierzchniowy przepływają przez mosty lub przepusty. Zmiany przepływu będą miały miejsce jedynie na niewielkim obszarze (w rejonie prowadzonych prac), a zakładając, że roboty nie będą prowadzone przy ekstremalnych stanach wód powierzchniowych, nie powinno dojść do znaczącego piętrzenia wody przed obiektem. Potencjalne zmiany stosunków wodnych mogą pojawić się zwłaszcza podczas prac związanych z wykopami, palowaniem w czasie budowy oraz przebudowy wymienionych obiektów inżynierskich. Szczególną uwagę należy zwrócić na mniejsze ciekły, aby w trakcie modernizacji czy budowy nowych przepustów, a także prac przy skarpach i nasypach, utworzyć sprawny drenaż oraz odprowadzenie wód ciekły poniżej linii kolejowej i drogowej. Część mostów może wymagać gruntownej modernizacji i przebudowy. Wskutek naruszenia i erozji gruntów w trakcie realizacji prac może pojawić się lokalny wzrost zamulenia rzeki. Zaistniałe oddziaływanie będzie jednak krótkotrwałe i ustanie po zakończeniu prac.

Oddziaływanie jakościowe planowanych inwestycji może prowadzić do ingerencji w skład fizyko-chemiczny wód powierzchniowych. Przedostanie się różnych szkodliwych substancji (zanieczyszczeń) do wód powierzchniowych, może mieć miejsce poprzez:

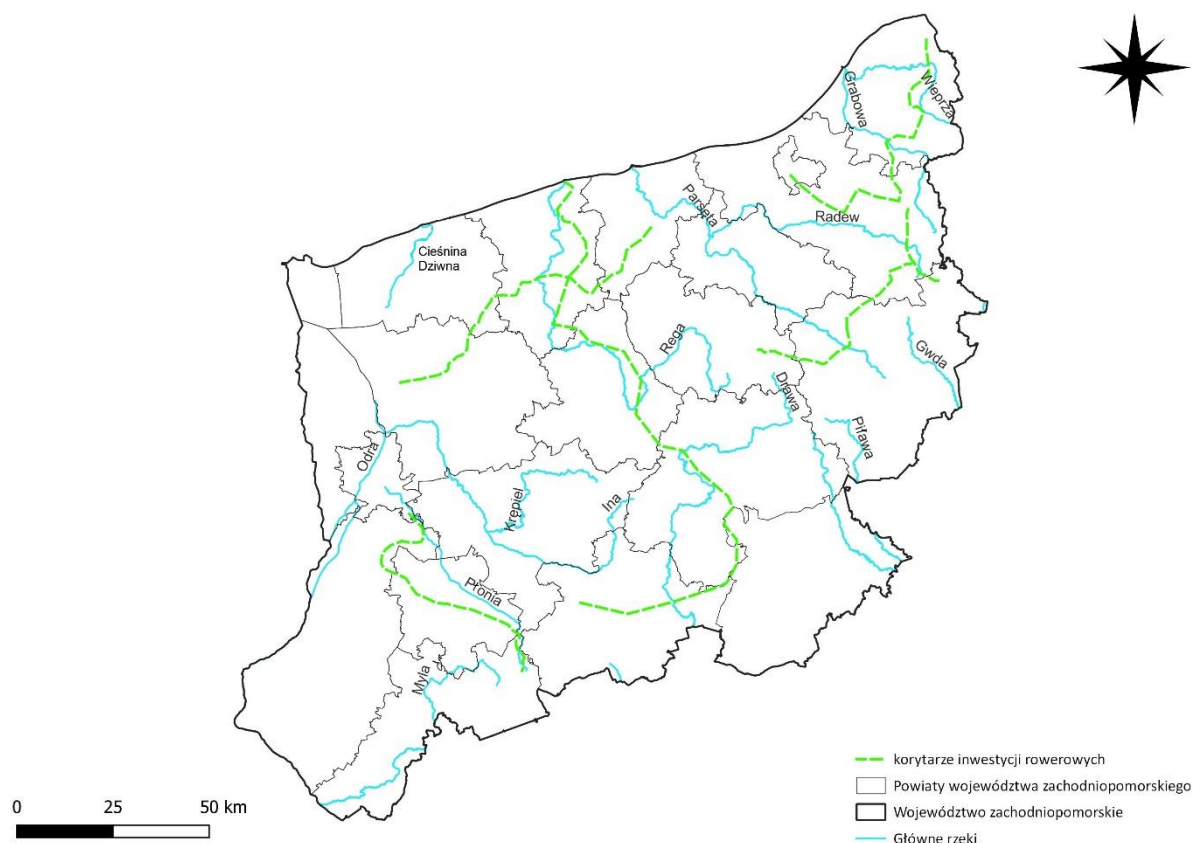
- bezpośredni dopływ substancji do wód powierzchniowych w trakcie realizacji budowy, zwłaszcza przedostawanie się produktów ropopochodnych z pracujących maszyn, środków transportu, urządzeń budowlanych;
- wypłukiwanie substancji z terenu prowadzonych inwestycji przez wody opadowe i ich dopływ do wód powierzchniowych; w tym substancji niebezpiecznych wchodzących w skład materiałów wykorzystywanych przy przebudowie;
- odprowadzanie bezpośrednio do wód nieoczyszczonych ścieków bytowych i technologicznych z baz budowlanych.

W trakcie realizacji inwestycji liniowych trudno jest w 100% ograniczyć dopływ zanieczyszczeń z miejsca prac do wód powierzchniowych. Należy jednak w miarę możliwości ograniczyć ich niekontrolowany odpływ poprzez stworzenie drenażu zabezpieczającego.

Etap eksploatacji inwestycji również będzie związany z negatywnym, choć nieznacznym oddziaływaniem na wody podziemne i powierzchniowe (tzw. liniowe źródło zanieczyszczeń). Należy jednak podkreślić, że ładunek zanieczyszczeń emitowanych przez kolej do środowiska naturalnego jest zdecydowanie niższy niż np. w przypadku transportu drogowego, a większość podróży koleją odbywa się dzisiaj z wykorzystaniem trakcji elektrycznej. Potencjalnego zagrożenia należy się głównie spodziewać w obszarach przecinania przez linię kolejową słabo izolowanych poziomów wodonośnych, zwłaszcza w przebiegu odcinków linii w i nad dolinami rzecznyymi.

Na poniższej rycinie przedstawiono główne rzeki województwa zachodniopomorskiego w odniesieniu do planowanych inwestycji w infrastrukturę rowerową. Jak można zauważyć planowane do budowy ścieżki rowerowe będą przecinały ciekły wodne takie jak:

- Płonia,
- Drawa,
- Rega,
- Radew,
- Parsęta,
- Grabowa,
- Wieprza.



Rysunek 7.6. Planowane liniowe inwestycje rowerowe na tle głównych rzek województwa zachodniopomorskiego

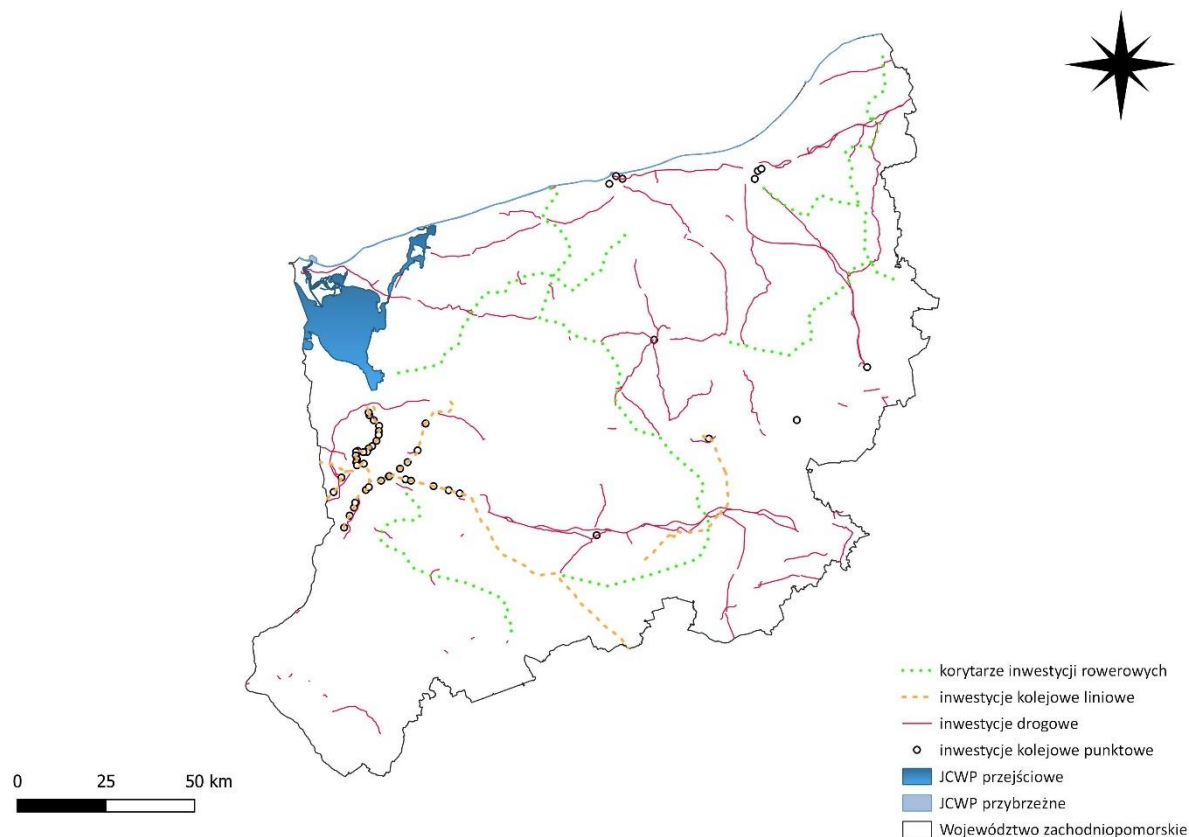
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PGW WP

Zadania uwzględniające budowę nowych ścieżek rowerowych mogą powodować powstanie zwykle pośrednich, nieznaczących, negatywnych oddziaływań. Skala oddziaływania będzie uzależniona od zakresu planowanych działań, lecz zagrożenia jakie niosą za sobą nowe inwestycje liniowe mogą pojawić się na każdym etapie prowadzonych prac. Aby zminimalizować negatywne oddziaływanie planowanych inwestycji na wody należy prowadzić prace zgodnie z istniejącym planem budowy, przy wykorzystaniu odpowiedniego sprzętu oraz dostępnej wiedzy i pomocy specjalistów. Na pogorszenie stanu środowiska może mieć również wpływ niewłaściwie zaplanowana baza budowy inwestycji, dlatego na etapie jej planowania należy uwzględnić odpowiednie zabezpieczenia, szczególnie w odniesieniu do infrastruktury wodno – ściekowej. Środowisko wodne to miejsce życia wielu organizmów żywych, również tych wrażliwych na zanieczyszczenia, dlatego kwestię ochrony wód podczas prowadzenia inwestycji należy rozpatrywać również pod względem dbałości o różnorodność biologiczną gatunków wodnych.

Zadania określone w ramach Planu w sposób pośredni oraz bezpośredni będą wpływały na poprawę stanu wód powierzchniowych oraz podziemnych. Pozytywny wpływ na wody będą miały działania wpływające na minimalizację zanieczyszczeń powietrza, wśród których głównie można wymienić zadania uwzględniające budowę ścieżek rowerowych. Woda wykazuje cechy mobilności w środowisku, co za tym idzie poprawa stanu jakości powietrza wpływa na poprawę stanu jakości wody. Poprawa jakości powietrza wpłynie również na zmniejszenie przedostawania się razem z opadem mokrym i suchym zanieczyszczeń do wód powierzchniowych (bezpośrednio) i podziemnych (pośrednio po infiltracji z gleby). Dodatkowo prognozuje się, iż zadania związane z budową sieci ścieżek rowerowych, modernizacją dróg oraz linii kolejowych uwzględnią również wykonanie rowów

odwadniających lub kanalizacji deszczowej wyposażonej w urządzenia oczyszczające (separatory, osadniki, studnie chłonne). W wyniku zastosowania takich rozwiązań, poprawie powinny ulec parametry wód na omawianym terenie.

Na poniższej rycinie przedstawiono planowane inwestycje punktowe i liniowe na tle istniejących Jednolitych Części Wód Powierzchniowych przejściowych oraz przybrzeżnych.



Rysunek 7.7 Planowane inwestycje liniowe i punktowe na tle JCWP przejściowych i przybrzeżnych województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PGW WP

Na podstawie przygotowanej mapy z lokalizacją planowanych inwestycji można zauważyć, że:

- przez JCWP przejściowych „Zalew Szczeciński” przebiega ukończona już inwestycja polegająca na budowie tunelu łączącego wyspy Uznam i Wolin w Świnoujściu,
- przez JCWP przejściowych „Zalew Szczeciński” będzie przebiegać inwestycja już realizowana polegająca na budowie drogi S3 Dargobądz – Troszyn.
- przez JCWP przejściowych „Zalew Kamieński” będzie przebiegać inwestycja już realizowana polegająca na budowie drogi S3 Dargobądz – Troszyn.

Inwestycja polegająca na budowie tunelu łączącego wyspy Uznam i Wolin w Świnoujściu, który przebiega przez JCWP przejściowych „Zalew Szczeciński” została zakończona, a oficjalne otwarcie tunelu miało miejsce w czerwcu 2023 roku.

Przez JCWP przejściowych „Zalew Kamieński” będzie przebiegać budowana droga ekspresowa S3. Dla wymienionej inwestycji został opracowany Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: Budowa drogi S-3 na odcinku Świnoujście – Troszyn. W Raporcie opisano

4 warianty przebiegu i warianty stanowiące ich połączenia, natomiast zgodnie z Decyzją środowiskową wybrany został wariant 4 o długości około 33 km, który częściowo wykorzystuje ślad istniejącej drogi krajowej nr 3, a częściowo przebiega po nowym śladzie. Wariant 4:

- od ok. km 24+700 do ok. km 28+000 przebiega przez teren JCWP przejściowe (TWIWB9) Zalew Kamieński,
- od km 0+000 do ok. km 14+200 przebiega przez teren JCWP przejściowe (TWIWB8) Zalew Szczeciński¹³.

Szczegółowe przewidziane działania mające na celu unikanie, zapobieganie, ograniczenie oraz kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, w szczególności na wody powierzchniowe i podziemne, zostały opisane w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia.

Pozostałe planowane inwestycje liniowe i punktowe nie będą zlokalizowane na wyznaczonych obszarach JCWP przejściowych i przybrzeżnych.

W wyniku przeprowadzonej analizy stwierdzono, że wszystkie zaplanowane pakiety działań będą w większości w sposób pozytywny, pośredni oraz bezpośredni i długoterminowy oddziaływały na wody podziemne i powierzchniowe na terenie województwa zachodniopomorskiego.

7.1.5 Oddziaływania na powietrze

Jakość powietrza ma bardzo duży wpływ na wiele sfer życia mieszkańców, począwszy od stanu zdrowia, samopoczucia, po jakość spożywanych pokarmów. Odgrywa również ważną rolę w obserwowanych zmianach klimatycznych, które towarzyszą naszej planecie. Poprawa jakości powietrza jest jednym z głównych aspektów ochrony środowiska. Wiele organizacji, w tym Unia Europejska, prowadzi kampanie na rzecz zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do atmosfery. Ustanowiono wiele regulacji na rzecz poprawy stanu powietrza oraz przy wsparciu funduszami unijnymi zobowiązano wiele państw do ich przestrzegania. Na pogarszający się stan powietrza wpływ ma wiele czynników, jednakże jednym z głównych jest emisja zanieczyszczeń ze spalin silników spalinowych, która nasila się wraz z rosnącym natężeniem ruchu na drogach. W spalinach znajduje się ponad 1500 szkodliwych substancji, lecz na jakość powietrza wpływają głównie tlenki węgla, tlenki azotu, węglowodory (szczególnie WWA), metale ciężkie oraz pyły. Emisja szkodliwych substancji pochodzących z wzmożonego ruchu jest zauważalna zwłaszcza na obszarach silnie zurbanizowanych takich jak centra miast czy dzielnice przemysłowe. Największym zagrożeniem związanym z emisją zanieczyszczeń do powietrza są zatory tworzące się w centrach miast, gdzie zabudowa jest zwarta a zanieczyszczenia kumulują się i ich rozproszenie jest niemożliwe. Jedną z metod zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do powietrza jest właśnie określenie projektów, które zostały opisane w Planie. Żeby precyzyjnie określone zadania zaczęły przynosić oczekiwane efekty potrzebne jest skuteczne wdrażanie polityki transportowej, co zostało szczegółowo zdefiniowane w Planie.

Wstępna analiza zadań i zaplanowanych inwestycji, pozwala na łatwe wysnucie wniosku, iż wszystkie przewidziane zadania będą w sposób pozytywny oddziaływać na jakość powietrza atmosferycznego. Od ich rodzaju będzie zależało czy będzie to oddziaływanie pośrednie czy bezpośrednie, ale finalny efekt będzie taki sam – poprawa jakości powietrza.

¹³ RAPORT O ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO PRZEDSIĘWZIĘCIA PN.: Budowa drogi S-3 na odcinku Świnoujście – Troszyn

W ramach Planu zaplanowano wiele inwestycji uwzględniających rozwój systemu ścieżek rowerowych. Działania te rozpisano z dbałością o stworzenie spójnego układu przestrzennego. Nowoczesne społeczeństwo będzie decydowało się na rozwiązania ekologiczne, jeśli planowanie transportowe i przestrzenne będą szły ze sobą w parze. Oznacza to wybór zeroemisyjnego środka transportu, gdy ta alternatywa będzie interesująca ekonomicznie i społecznie. Oddziaływania pozytywne, które się pojawią będą miały charakter długoterminowy.

Mieszkańcy dzielnic podmiejskich, którzy dotychczas mogli przemieszczać się do centrum wykorzystując do tego celu jedynie własny samochód dostaną możliwość wyboru bardziej ekologicznego środka transportu. Ścieżka rowerowa czy linia kolejowa, która pozwoli dotrzeć im do konkretnego celu będzie z pewnością ciekawą alternatywą, której wybór przysłuży się poprawie jakości powietrza. Prognozowane jest zatem zmniejszenie korzystania z samochodów na rzecz podróży rowerem, szczególnie na krótkich odcinkach, takich jak droga prowadząca z obrzeży miasta do centrum.

Wszelkie inwestycje obejmujące przebudowę oraz modernizację istniejącej sieci drogowej to działania, które wpłyną nie tylko na poprawę jakości podróży, ale również na poprawę jakości powietrza. Remonty oraz modernizacje zniszczonego układu komunikacyjnego, zwłaszcza nawierzchni drogowej, mogą pośrednio przyczynić się do obniżenia emisji do powietrza atmosferycznego ze spalania paliw w pojazdach. Poprawa nawierzchni dróg przyczynia się bowiem do polepszenia płynności ruchu, co może przełożyć się na obniżenie wielkości emisji.

Inwestycje w ramach zakupu nowych pojazdów taboru kolejowego w ramach przewozów regionalnych to głównie ukłon w stronę podniesienia jakości podróży pasażerów, ale jednocześnie jest to kolejny sposób na walkę z negatywnym wpływem transportu zbiorowego na otoczenie. Jest to szczególnie ważna inwestycja w odniesieniu do mieszkańców, którzy korzystają z infrastruktury kolejowej podczas podróży do miejsca pracy czy szkoły.

W czasie realizacji inwestycji na liniach kolejowych może dochodzić do niezorganizowanej emisji pyłów i gazów związanych z pracą ciężkiego sprzętu i transportem materiałów. Będą to jednak oddziaływania krótkotrwałe i lokalne, które powinny ustąpić po zakończeniu prac budowlanych.

Komunikacja kolejowa oparta na trakcji elektrycznej nie wiąże się z emisją zanieczyszczeń do powietrza, powstałych podczas spalania paliw, lecz stanowi nieznaczne źródło zapylenia poprzez ścieranie się obręczy kół na szynach. Powstaje również pomijalna emisja ozonu wskutek wyładowań elektrycznych na styku linia elektryczna — pantograf. Dlatego też kolej stanowi pozytywną alternatywę dla wysokoemisyjnego spalinowego transportu samochodowego.

W nawiązaniu do powyższego, inwestycje obejmujące budowę i modernizację sieci kolejowej na terenie województwa zachodniopomorskiego nie będą miały wpływu na jakość powietrza w regionie, nawet przy wzroście natężenia ruchu. Ewentualny wzrost liczby pociągów w przyszłych horyzontach czasowych może jedynie spowodować wzrost zapotrzebowania na energię elektryczną, a co za tym idzie możliwy będzie pośredni wzrost emisji zanieczyszczeń z zakładów wytwarzających energię. Niewielkie źródło zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego może stanowić pylenie ładunków sypkich, niedostatecznie zabezpieczonych na czas przewozu transportem kolejowym. Stosowanie odpowiednich zabezpieczeń powinno skutecznie wyeliminować to zagrożenie.

Budowa i modernizacja przystanków kolejowych może oddziaływać negatywnie na powietrze atmosferyczne jedynie na etapie realizacji inwestycji. Związane to może być z wykonywaniem prac

budowlanych, podczas których może wystąpić emisja pyłów w wyniku transportu i wykorzystania na budowie materiałów sypkich i pylistych, nasilonego ruchu pojazdów roboczych i zwiększonej emisji zanieczyszczeń gazowych zawartych w spalinach. Pewne ilości pyłów powstawały będą również przy formowaniu nasypów, przeładunku materiałów sypkich oraz transporcie surowców. Trudno jednak określić stopień oddziaływania tych inwestycji na powietrze atmosferyczne ze względu na brak szczegółowych danych dotyczących zakresu planowanych robót. Wymienione uciążliwości są typowe dla okresu budowy. Są to emisje okresowe i krótkotrwałe, które ustają wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Podsumowując można z całą pewnością założyć, iż wszystkie zadania wpisane w Plan przyczynią się w perspektywie długofalowej do poprawy jakości powietrza atmosferycznego.

Główne zamierzenia Planu opierają się na stworzeniu obszaru spójnego, dobrze skomunikowanego oraz dostępnego dla wszystkich członków społeczności, zarówno tych wiejskich jak i miejskich, z jednoczesnym poszanowaniem i chęcią poprawy jakości środowiska. Realizacja wszystkich zadań, przyczyni się do realizacji wyznaczonych celów, a ich „efektem ubocznym” będzie pośrednia bądź bezpośrednia poprawa jakości powietrza. Jednakże w sytuacji powstania niekontrolowanych, długofalowych opóźnień, bądź napotkanych trudności, które uniemożliwią częściową realizację niektórych zadań, może dojść do pogorszenia jakości powietrza. Planowane inwestycje powinny zatem charakteryzować się spójną ciągłością i wzajemnym uzupełnianiem się, co pozwoli jednocześnie zadbać o skomunikowanie obszarów dotychczas pominiętych, z równoczesnym wykluczeniem tworzenia się „wąskich gardeł”, które prowadzą do powstania zatorów. Przy zadbaniu o jednoczesne wdrażanie wszystkich wyznaczonych projektów, negatywne oddziaływania jakie mogą pojawić się podczas prowadzonych prac będą miały charakter krótkotrwały i mało znaczący. Powiązanie będą z prowadzonymi pracami budowlanymi i modernizacyjnymi i zostaną wygaszone w momencie zakończenia prac.

Oddziaływania negatywne, które mogą powstać będą miały charakter przejściowy i będą związane z realizacją planowanych inwestycji. Źródłem negatywnego oddziaływania mogą być głównie zadania związane z infrastrukturą drogową, rowerową oraz kolejową. Faza budowy związana jest z emisją spalin z maszyn budowlanych oraz emisją substancji pyłowych. Charakter tych oddziaływań będzie lokalny i krótkotrwały – ustanie w momencie zakończenia robót budowlanych. Również zadania uwzględniające modernizację istniejących już obiektów mogą wiązać się z powstaniem chwilowych negatywnych oddziaływań, wywołanych pracą maszyn budowlanych (hałas, zapylenie).

Rozwój sieci drogowej i kolejowej może oddziaływać na jakość powietrza atmosferycznego zarówno w sposób pozytywny jak i negatywny. Na pogarszający się stan powietrza wpływ ma wiele czynników, jednakże jednym z głównych jest emisja zanieczyszczeń ze spalin silników spalinowych, która nasila się wraz z rosnącym natężeniem ruchu na drogach. W spalinach znajduje się ponad 1500 szkodliwych substancji, lecz na jakość powietrza wpływają głównie tlenki węgla, tlenki azotu, węglowodory (szczególnie WWA), metale ciężkie oraz pyły. Emisja szkodliwych substancji pochodzących ze wzmożonego ruchu jest zauważalna zwłaszcza na obszarach silnie zurbanizowanych takich jak centra dużych miast czy dzielnice przemysłowe. Największym zagrożeniem związanym z emisją zanieczyszczeń do powietrza są zatory tworzące się w centrach miast, gdzie zabudowa jest zwarta a zanieczyszczenia kumulują się i ich rozproszenie jest niemożliwe. Modernizacja niektórych dróg pozwoli zminimalizować koncentrację emisji zanieczyszczeń na terenach o dużym natężeniu ruchu. Działania zmierzające do modernizacji linii kolejowych wpłyną na płynność i prędkość ruchu

kolejowego, co w dalszej perspektywie czasowej pozwoli poprawić efektywność energetyczną. Wyświetlone drogi, szczególnie te o charakterze gminnym lub dojazdowym charakteryzują się występowaniem licznych ubytków w asfalcie i kolein, co nie pozostaje bez znaczenia dla jakości powietrza. Pojazdy, które uczęszczają takimi drogami narażone są na szybkie zużywanie klocków hamulcowych i ścieranie opon, a to prowadzi do pylenia wtórnego. Z kolei degradacje dróg o charakterze ponad lokalnym wymuszają na zarządcach tras instalowanie znaków informujących o ograniczeniach prędkości. W związku z tym na drogach o dużym natężeniu ruchu może dochodzić do tworzenia się korków lub odcinkowych zastoju, co negatywnie oddziałuje na stan powietrza.

W ramach przygotowanego Planu nie przewiduje się wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na jakość powietrza. Wszystkie zaplanowane działania będą w długofalowej perspektywie pozytywnie oddziaływać na powietrze atmosferyczne.

Wśród najważniejszych działań minimalizujących oraz zapobiegawczych dla ewentualnych negatywnych oddziaływań wpływających na powietrze można wymienić:

- unikanie emisji substancji pyłowych na etapie budowy lub rozbudowy,
- przestrzeganie zapisów pozwoleń budowlanych,
- korzystanie z maszyn i urządzeń o wysokich normach spalin,
- stosowanie hermetyzacji oraz technik przeciwpylowych (np. zraszanie),
- czyszczenie kół pojazdów przez wyjazd z placu budowy na drogę w celu ograniczenia wtórnego unosu,
- zarządzanie terenami zielonymi wzdłuż dróg transportu liniowego, w tym stosowanie pasów zieleni izolacyjnej z wykorzystaniem gatunków zimozielonych,
- ochrona zieleni, szczególnie miejskiej,
- wybieranie rozwiązań niskoemisyjnych np. w zakresie transportu,
- minimalizowanie emisji zanieczyszczeń na etapie realizacji prac budowlanych poprzez ekonomiczne użytkowanie pojazdów i maszyn: wyłączanie silników podczas załadunku i rozładunku materiałów oraz innych przerw w pracy,
- zakładanie pasów zieleni izolacyjnej.

7.1.6 Oddziaływania na gleby, powierzchnię ziemi i zasoby naturalne

Projekty zaproponowane w Planie nie będą w sposób bezpośredni pozytywnie oddziaływać na gleby, powierzchnię ziemi i zasoby naturalne, ale zaplanowane i odpowiednio przeprowadzone inwestycje mogą w przyszłości przysłużyć się do zmniejszenia negatywnego wpływu infrastruktury liniowej na środowisko glebowe. Rozbudowa systemu ścieżek rowerowych oraz dążenie do zmniejszenia wykorzystania prywatnych samochodów podczas podróży to główne czynniki, które mogą pośrednio wpłynąć na zmniejszenie przedostawania się do gleb zanieczyszczeń. Dodatkowo należy zauważyć, że poprawa jakości powietrza wynikająca z realizacji zaplanowanych zadań również pośrednio przyczyni się do poprawy jakości stanu gleb. Mniejsza ilość zanieczyszczeń, która wraz z opadem mokrym bądź suchym przedostaje się do gleby to jeden ze skutków poprawy jakości powietrza.

Podsumowując można przyjąć prognozę, iż zaplanowane działania będą w sposób pośredni, długoterminowy lecz pozytywny oddziaływały na poprawę jakości gleb, degradację powierzchni ziemi oraz zachowanie zasobów naturalnych.

Analiza planowanych działań związanych z realizacją inwestycji będzie w większym bądź mniejszym stopniu prowadziła do naruszenia pokrywy glebowej, co wynika ze specyfiki zadań związanych z inwestycjami liniowymi. Największe negatywne oddziaływania będą występowały podczas prac uwzględniających tworzenie nowych odcinków dróg, linii kolejowych oraz ścieżek rowerowych. Czasowe bądź stałe wykorzystanie konkretnego fragmentu powierzchni ziemi będzie związane z koniecznością wyłączenia danego obszaru z jego funkcji rolniczej bądź leśnej. Podczas realizacji inwestycji mogą pojawić się negatywne oddziaływania na powierzchnię gleby takie jak zakwaszenie gleb w pobliżu powstających ciągów, co będzie wynikało z emisji gazów o charakterze kwasotwórczym. Tereny zaplecza budowlano – magazynowego, które powstaną w pobliżu planowanych inwestycji mogą stać się źródłem niekontrolowanych przepływów zanieczyszczeń do gleb np. pochodzących z rozszczelnienia się mobilnego węzła sanitarnego. Dodatkowym zagrożeniem są pracujące maszyny i sprzęt budowlany, który podczas nieprzewidzianej awarii może wywołać przepływ substancji szkodliwych np. oleju w głąb gleby. Najmniejszym negatywnym oddziaływaniem na powierzchnię ziemi będą charakteryzować się działania inwestycyjne związane jedynie z pracami modernizacyjnymi czy przebudową. Specyfika takich zadań nie wymaga ingerencji w powierzchnię ziemi, co nie oznacza iż negatywne oddziaływanie nie może powstać. W dużej mierze będzie to zależało od dbałości o jakość prowadzonych prac i sprzęt wykorzystywany podczas modernizacji.

Do znacznych obciążeń środowiska glebowego może dochodzić na terenach narażonych na denudację gleb. Są to obszary, gdzie występują duże spadki terenu. Usunięcie szaty roślinnej i naruszenie wierzchniej warstwy gruntu nasila występowanie procesów erozji wodnej. Może dochodzić do powstawania osuwisk terenu.

Stopień negatywnego oddziaływania planowanych inwestycji na zasoby naturalne będzie zależał głównie od skali prowadzonych prac. Działania związane z modernizacjami czy przebudową nie będą w żaden sposób oddziaływały na zasoby, ponieważ będą miały miejsce w terenach już zagospodarowanych. Poza tym nie będą wymagały naruszenia powierzchni ziemi, co może być zagrożeniem szczególnie dla złóż odkrywkowych. Nieco inaczej mogą oddziaływać zadania uwzględniające budowę nowych odcinków dróg, ścieżek rowerowych czy linii kolejowych. Wydobycie złóż znajdujących się pod ziemią może doprowadzić do zniekształcenia fragmentów nowo wybudowanych tras poprzez tworzenie się kolein i wybojów. Wykorzystanie terenu pod inwestycje liniowe może utrudnić dostępność do złóż, dlatego na etapie planowania inwestycji należy uwzględnić występowanie miejsc wydobywania zasobów naturalnych. Ze względu na specyfikę planowanych inwestycji, nie należy zapominać, że do rozbudowy i modernizacji infrastruktury liniowej wykorzystywane są surowce naturalne takie jak: kruszywa, masy bitumiczne i materiały budowlane.

Realizacja inwestycji drogowych oraz wiążący się z tym wzrost natężenia ruchu mogą przyczynić się do wzrostu emisji spalin do powietrza, które z kolei wraz z opadami atmosferycznymi mogą przenikać do gleb. Dotyczy to szczególnie podwyższonych zawartości metali ciężkich. Ponadto należy się spodziewać podwyższenia udziału zanieczyszczeń powstających w wyniku zimowego utrzymania dróg, które również będą przenikać do środowiska wodno-gruntowego. Zagrożenie takie nie występuje w przypadku transportu kolejowego.

Etap eksploatacji linii kolejowych nie będzie wiązał się z powstaniem znacznych, negatywnych oddziaływań na gleby. Nie będzie występować już ingerencja mechaniczna w strukturę gleby, lecz

mogą pojawić się niewielkie zmiany jakościowe środowiska gruntowego związane z ewentualnym pyleniem i niekontrolowanymi wyciekami z taboru.

Ewentualne pogorszenie się składu fizykochemicznego wierzchniej warstwy gruntu, zarówno w odniesieniu do dróg, jak i linii kolejowych, może wystąpić w wyniku niekontrolowanych wycieków niebezpiecznych substancji w sytuacjach awaryjnych. Prawdopodobne będzie wtedy miejscowe skażenie środowiska gruntowo-wodnego.

Budowa i modernizacja przystanków oraz peronów kolejowych, to zadania, które mogą oddziaływać negatywnie na gleby podczas etapu wykonawczego inwestycji. Związane to będzie z prowadzeniem prac budowlanych, podczas których może wystąpić zagrożenie środowiska gruntowo-wodnego. Trudno jednak na chwilę obecną określić zakres oddziaływania tych inwestycji ze względu na brak szczegółowego zakresu planowanych prac. Odpowiednie zabezpieczenie placu i zaplecza budowy powinno ochronić środowisko wodno-gruntowe. Ewentualne zanieczyszczenia mogą być skutecznie eliminowane poprzez właściwą kontrolę techniczną i odpowiedni nadzór (co należy do obowiązków Wykonawcy), dlatego też nie stwarzają one z reguły większego zagrożenia dla gleb i są krótkotrwałe.

Inwestycje związane z zakupem taboru kolejowego do przewozów regionalnych, nie będą miały bezpośredniego wpływu na środowisko glebowe. W wyniku eksploatacji nowoczesnych pojazdów kolejowych, nastąpi zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza, co pośrednio zmniejszy ilość zanieczyszczeń dostających się do gleby wraz z opadami atmosferycznymi.

Wśród najważniejszych działań minimalizujących oraz zapobiegawczych dla ewentualnych negatywnych oddziaływań wpływających na gleby, powierzchnię ziemi i zasoby naturalne można wymienić:

- prowadzenie robót budowlanych w sposób gwarantujący ochronę gleb,
- właściwe zabezpieczenie urządzeń przed ewentualnymi wyciekami,
- unikanie emisji substancji pyłowych na etapie budowy lub rozbudowy,
- przestrzeganie zapisów pozwoleń budowlanych,
- prowadzenie prac z uwzględnieniem możliwie najlepszych technologii zabezpieczających przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do gleb,
- ograniczanie do minimum strefy bezpośredniej ingerencji robót remontowo-budowlanych,
- minimalizowanie terenów przeznaczonych dla obiektów zaplecza budowy i zabezpieczanie powierzchni składowej i postojowej przed awaryjnym wyciekiem paliwa i smarów,
- odpowiednie przygotowanie materiałów neutralizujących na wypadek ewentualnych wycieków lub awarii zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji,
- odpowiednie przygotowanie szczelnych miejsc do czasowego gromadzenia odpadów wytwarzanych w wyniku prac rozbiórkowych i podczas prac budowlanych,
- poruszanie się maszynami budowlanymi i środkami transportowymi po ściśle wytyczonych drogach dojazdowych,
- odpowiednie składowanie gruntów zanieczyszczonych, warstw ziemi i humusu,
- rekultywowanie miejsc zdegradowanych w czasie prowadzonych robót,
- wykorzystanie zabezpieczonej w czasie budowy wierzchniej warstwy gleby,
- stosowanie technologii ograniczającej zasięg prowadzonego odwodnienia roboczego,

- prowadzenie utrzymania dróg wodnych z uwzględnieniem zapobiegania i zwalczania zanieczyszczeń powierzchni ziemi.

7.1.7 Oddziaływania na zabytki, dobra materialne

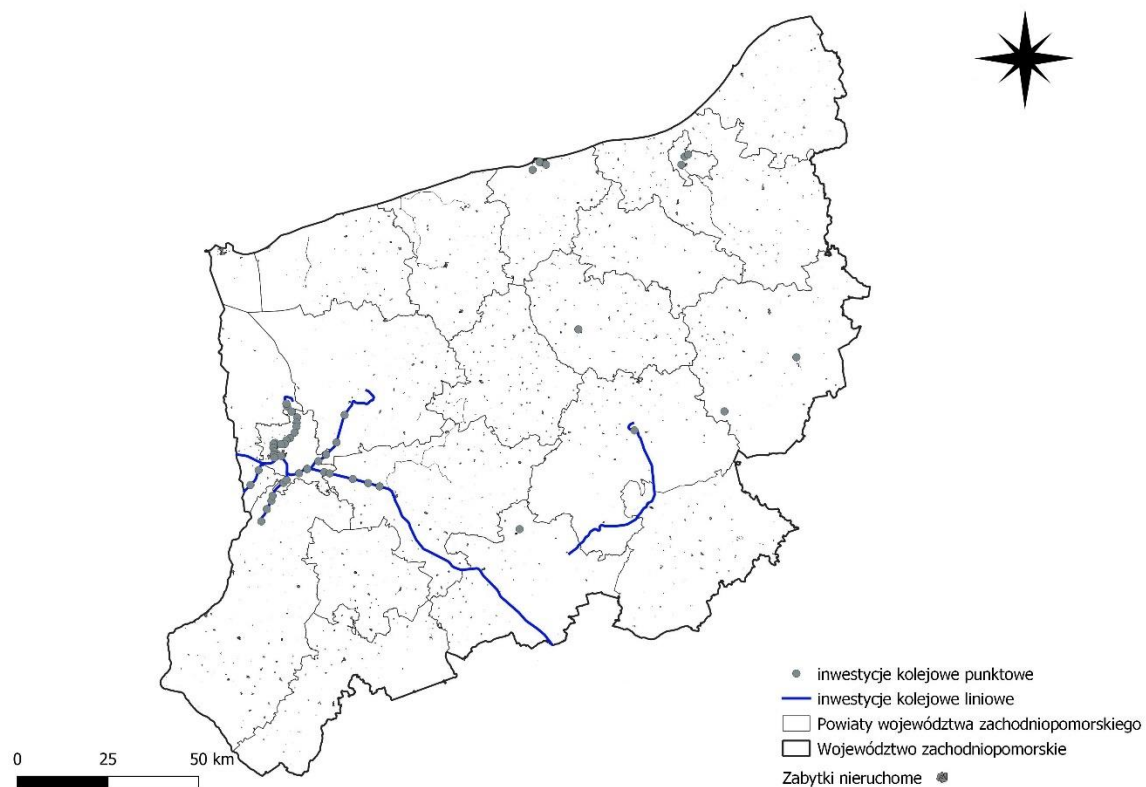
Oddziaływanie planowanych działań na zabytki może mieć charakter zarówno pozytywny jak i negatywny. Negatywne oddziaływanie, jeśli powstanie będzie związane głównie z etapem realizacyjnym, co będzie wynikało z konieczności użytkowania ciężkiego sprzętu budowlanego. Drgania i zanieczyszczenia generowane przez maszyny mogą prowadzić do postępu degradacji obiektów zabytkowych znajdujących się w pobliżu. Skala negatywnego oddziaływania będzie zależała od rodzaju planowanych prac - budowa bądź przebudowa będzie wymagała użycia większej ilości ciężkiego sprzętu niż zadania polegające na modernizacji czy rewitalizacji. Należy również uwzględnić negatywny wpływ emisji gazowych ze spalin o kwasotwórczym charakterze, które mogą przyczynić się do degradacji zabytków o konstrukcji stalowej lub posiadających elementy z piaskowca i wapieni. Jednakże planowane inwestycje w zakresie rozbudowy infrastruktury liniowej w większości zlokalizowane są z dala od obiektów zabytkowych, dlatego wystąpienie negatywnego oddziaływania jest minimalne. Podczas wykonywania wykopów pod przyszłe inwestycje możliwe jest natrafienie na nowe stanowiska archeologiczne, co będzie oddziaływaniem pozytywnym i pośrednim. Rozwój infrastruktury drogowej, kolejowej i rowerowej pozwala na zwiększenie dostępności miejsc cennych historycznie, a tym samym wpływa na zwiększenie ruchu turystycznego i rozwój lokalnej kultury.

Na poniższych rycinach przedstawiono planowane inwestycje liniowe w odniesieniu do zabytków nieruchomych zlokalizowanych na terenie województwa zachodniopomorskiego.



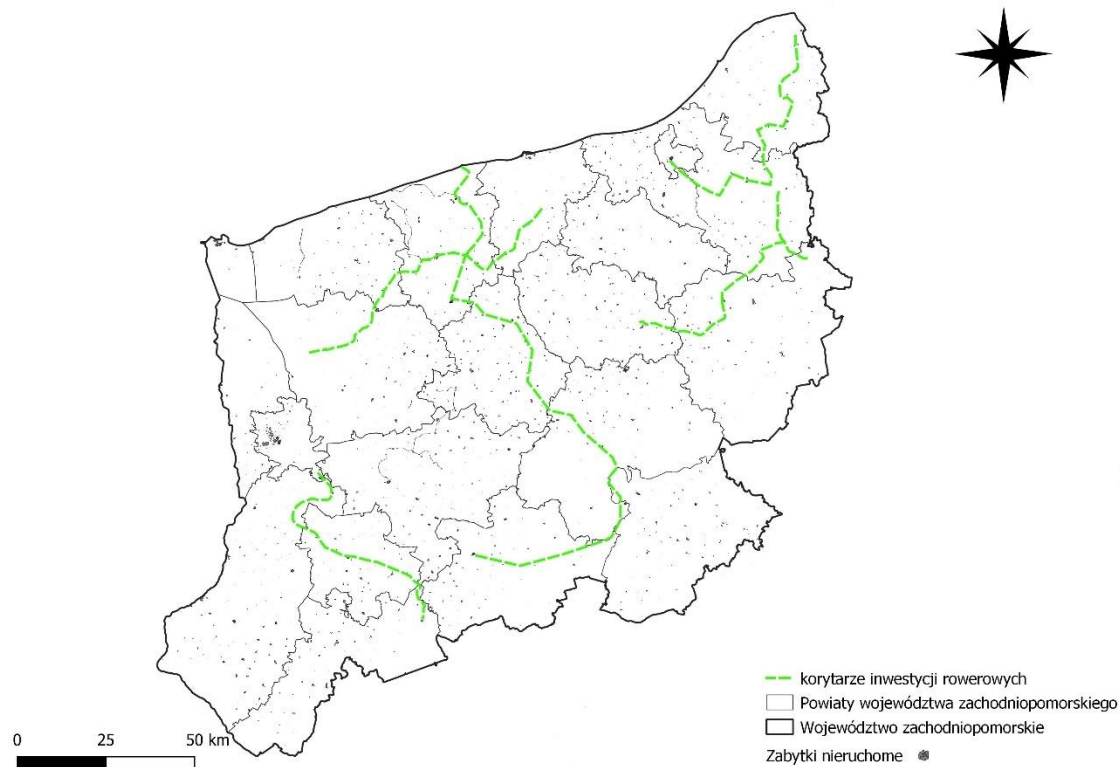
Rysunek 7.8. Planowane inwestycje drogowe na tle zabytków nieruchomych województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych NID



Rysunek 7.9. Planowane inwestycje kolejowe na tle zabytków nieruchomych województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych NID



Rysunek 7.10. Planowane inwestycje rowerowe na tle zabytków nieruchomych województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych NID

Infrastruktura liniowa z racji swojej specyfiki zawsze wiąże się z negatywnym oddziaływaniem na krajobraz. Skala tego oddziaływania w dużej mierze zależy od charakteru prowadzonych prac. Działania związane z budową nowych dróg czy linii kolejowych, a także przebudową będą w sposób znaczący negatywnie wpływały na otaczający krajobraz. Natomiast prace modernizacyjne będą zakłócały postrzeganie krajobrazu jedynie na etapie realizacji zadania, co wynika z pojawienia się sprzętu budowlanego i odpadów budowlanych czy rozbiórkowych. Proces inwestycyjny w przypadku budowy nowych odcinków sieci infrastruktury liniowej zwykle związany jest z wycinką drzew znajdujących się na planowanej trasie. Jest to działanie, które nieodwracalnie i negatywnie wpłynie na krajobraz, jednakże możliwa jest jego kompensacja polegająca na nowych nasadzeniach w pobliżu utworzonych ciągów. Jednak należy pamiętać, iż działania naprawcze przyniosą efekt po upływie wielu lat. Wpływ negatywnego oddziaływania planowanych pojedynczych obiektów takich jak przystanki czy dworce może zostać zminimalizowany podczas właściwego zaplanowania lokalizacji danego zadania czy uwzględnienia możliwości wkomponowania budowanego obiektu w otaczający krajobraz. Prace inwestycyjne na drogach czy kolei mogą wpłynąć na zmianę sposobu użytkowania niektórych terenów, co jest szczególnie widoczne w dużych miastach i na obszarach zurbanizowanych. Zmiany istniejącego systemu zagospodarowania terenu będą zauważalne głównie na etapie prowadzenia prac, a po zakończeniu działań inwestycyjnych odpowiednie dopasowanie powstających obiektów do krajobrazu może wywrzeć na niego pozytywny wpływ.

Etap uwzględniający realizację planowanych zadań może skutkować wystąpieniem czasowym niedogodności związanych z utrudnionym dostępem do niektórych dróg, mostów czy linii kolejowych. Przebudowy i modernizacje konkretnych tras mogą wymagać wprowadzenia ograniczeń w ruchu, takich jak zmniejszenie dozwolonej prędkości, zamknięcie nitek modernizowanych odcinków, zmiany organizacji ruchu. Wyznaczone działania inwestycyjne będą negatywnie oddziaływały na infrastrukturę (jako dobro materialne) lecz jedynie na etapie prowadzonych prac. Głównym celem planowanych zadań jest spójne i zintegrowane zarządzanie transportem w województwie oraz dążenie do integracji transportu zbiorowego w regionie. Cel ten zostanie osiągnięty w momencie zakończenia realizacji wyznaczonych działań, więc ostatecznie będzie to oddziaływanie długookresowe, bezpośrednie i pozytywne.

7.1.8 Oddziaływania na klimat i jego zmiany

Zgodnie ze „Strategicznym planem adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” transport został uznany za sektor wrażliwy na zmiany klimatu. Pogłębiające się zjawiska związane ze zmianami klimatu wpływają na sektor transportu powodując głównie zaburzenia płynności ruchu. Oprócz tego obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa obiektów budowlanych, w tym także obiektów infrastruktury transportowej, jest zapisany w ustawie – Prawo budowlane.

Jeden z elementów wpływających na klimat danego obszaru to stopień zanieczyszczenia powietrza. Dlatego wraz z polepszeniem jakości powietrza poprawie ulega klimat, jeśli inne czynniki zbyt dominująco i negatywnie na niego nie oddziałują.

Pozytywne oddziaływanie na warunki klimatyczne pojawi się w związku z ograniczeniem emisji do atmosfery dwutlenku węgla, który jest jednym z gazów pochodzących m.in. z transportu. Sprzyjać temu będą wszystkie zaproponowane w projekcie Planu działania.

Oddziaływanie negatywne na klimat będą wynikało z emisji gazów cieplarnianych na etapie wykonawczym - budowy (emisja z maszyn i urządzeń budowlanych), a także na etapie eksploatacji

(ze spalania paliw w silnikach, z infrastruktury towarzyszącej). Negatywnie na mikroklimat będzie wpływać także zajmowanie oraz uszczelnienie powierzchni ziemi, która dotąd stanowiła powierzchnię biologicznie czynną.

Niekorzystnym zjawiskiem pojawiającym się w dużych miastach, jest powstawanie tzw. „miejskiej wyspy ciepła”. Zmniejszenie ładunku zanieczyszczeń emitowanych do powietrza pozwoli ograniczyć niekorzystne zjawiska termiczne (wzrost temperatury) oraz wilgotnościowe (obniżenie wilgotności powietrza na terenie zabudowanym), a także poprawi mikroklimat miast.

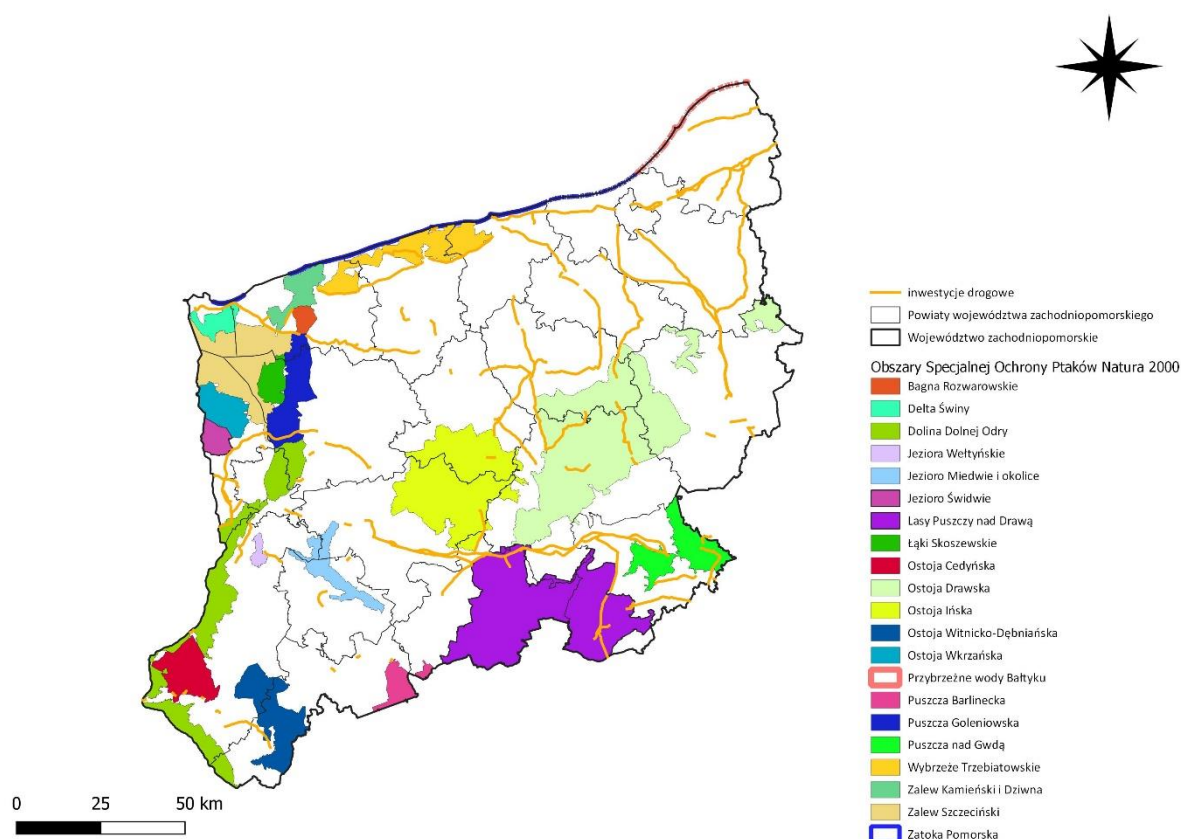
Zgodnie ze SPA 2020 działania adaptacyjne powinny obejmować monitoring elementów infrastruktury transportowej, który da podstawę do opracowania właściwych zasad konstrukcyjnych a także zarządzanie szlakami komunikacyjnymi w warunkach zmian klimatu. Zachodzące zmiany klimatyczne będą zauważalne w perspektywie długookresowej, dlatego też przy projektowaniu infrastruktury transportowej należy brać pod uwagę zagrożenia klimatyczne mogące wystąpić w przyszłości. Infrastrukturę transportową buduje się na dłuższy okres – rzędu 70-100 lat, dlatego też przyszłe zmiany klimatyczne należy uwzględnić w bardziej odległych horyzontach czasowych.

Do najważniejszych środków zapobiegawczych lub minimalizujących negatywne oddziaływanie na powietrze i klimat należą:

- ograniczenie ruchu pojazdów ciężkich (promocja transportu multimodalnego),
- projektowanie pasów zieleni przydrożnej i izolacyjnej (wielopiętrowej),
- wykorzystanie ekranów akustycznych jako powierzchni biologicznie czynnych,
- prowadzenie dróg w tunelach w obrębie obszarów o największej gęstości zaludnienia,
- optymalne kształtowanie niwelety drogi (unikanie dużych pochyłeń podłużnych),
- na etapie prowadzenia prac budowlanych korzystanie z maszyn i urządzeń o wysokich normach spalin czy zraszanie materiałów pyłących,
- budowa elementów infrastruktury podnoszącej bezpieczeństwo wspieranej z odnawialnych źródeł energii (np. panele fotowoltaiczne) oraz oświetlenie automatycznie dopasowujące parametry działania do warunków (np. ograniczenie natężenia światła w przypadku braku przechodniów),
- stosowanie zapisów promujących ochronę powietrza w dokumentach przetargowych.

7.1.9 Oddziaływanie na cele i przedmiot ochrony Natura 2000 oraz ich integralność

Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 (OSO) stanowią przeszło 30% całkowitej powierzchni województwa zachodniopomorskiego, dlatego nie można wykluczyć wystąpienia negatywnego oddziaływania planowanych inwestycji na te tereny. Aby w jak najdokładniejszy sposób ocenić możliwość pojawienia się negatywnych oddziaływań na konkretne obszary chronione przygotowano mapy prezentujące planowane przebudowy i modernizacje na tle (OSO) Natura 2000.



Rysunek 7.11. Lokalizacja planowanych inwestycji drogowych na tle istniejących Obszarów Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 (OSO)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ

Tabela 7.7. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji drogowych w odniesieniu do Obszarów Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 (OSO)

Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000, przez które przechodzą bądź będą przechodzić drogi	Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000, w pobliżu których przechodzą bądź będą przechodzić drogi	Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 w znacznej odległości od istniejących lub planowanych dróg
Obszar Natura 2000 Delta Świny	Obszar Natura 2000 Bagna Rozwarowskie	Obszar Natura 2000 Łąki Skoszewskie
Obszar Natura 2000 Zalew Szczeciński		
Obszar Natura 2000 Zalew Kamieński i Dziwna		
Obszar Natura 2000 Puszcza Goleniowska	Obszar Natura 2000 Puszcza Barlinecka	Obszar Natura 2000 Przybrzeżne wody Bałtyku
Obszar Natura 2000 Wybrzeże Trzebiatowskie		
Obszar Natura 2000 Jezioro Świdwie		
Obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Odry	Obszar Natura 2000 Zatoka Pomorska	Obszar Natura 2000 Jezioro Miedwie i okolice
Obszar Natura 2000 Ostroja Cedynska		
Obszar Natura 2000 Ostroja Witnicko-Dębnińska		
Obszar Natura 2000 Lasy Puszczy nad Drawą	Obszar Natura 2000 Jezioro Wętyńskie	Obszar Natura 2000 Ostroja Wkrzańska
Obszar Natura 2000 Ostroja Ińska		

Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000, przez które przechodzą bądź będą przechodzić drogi	Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000, w pobliżu których przechodzą bądź będą przechodzić drogi	Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 w znacznej odległości od istniejących lub planowanych dróg
Obszar Natura 2000 Puszcza nad Gwdą		
Obszar Natura 2000 Ostoja Drawska		

Źródło: opracowanie własne

W tabeli powyżej zestawiono lokalizację istniejących na terenie województwa Obszarów Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 w odniesieniu do planowanych inwestycji drogowych. Przeprowadzona analiza pozwoliła na zauważenie, iż:

- planowane inwestycje drogowe będą przechodziły przez 13 Obszarów Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000,
- planowane inwestycje drogowe będą przechodziły w pobliżu 4 Obszarów Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000,
- planowane inwestycje drogowe nie będą przechodziły w pobliżu 4 Obszarów Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000.

Skala oddziaływania jakie powstanie w wyniku planowanych prac, w dużej mierze zależy od zakresu przewidzianych robót, ponieważ inne oddziaływania pojawią się podczas inwestycji polegających na budowie nowego odcinka drogi, a inne podczas prowadzenia prac remontowych, modernizacyjnych czy naprawczych na istniejących już sieciach drogowych. Poza tym, ważna jest również informacja w jakim dużym stopniu planowana inwestycja będzie przebiegała na obszarze Natura 2000, co ma szczególne znaczenie w odniesieniu do możliwości powstania barier i zaburzenia integralności obszaru. W związku z powyższym przeanalizowano zakres planowanych inwestycji drogowych jakie będą miały miejsce na Obszarach Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 i wyciągnięto następujące wnioski:

- przez Obszar Natura 2000 Delta Świny będzie przebiegała budowana już droga ekspresowa S3 (odcinek Świnoujście-Dargobądz) oraz tunel łączący wyspy Uznam i Wolin w Świnoujściu,
- przez Obszar Natura 2000 Zalew Szczeciński będzie przebiegała budowana już droga ekspresowa S3 (odcinek Dargobądz-Troszyn) oraz Zachodnia obwodnica Szczecina,
- przez Obszar Natura 2000 Zalew Kamieński i Dziwna przebiega droga powiatowa 1012Z, która zostanie przebudowana na odcinku Łaska - Sibin (ok 4,8 km),
- przez Obszar Natura 2000 Puszcza Goleniowska będzie przebiegała Zachodnia Obwodnica Szczecina oraz budowana już droga ekspresowa S3 (odcinek Dargobądz-Troszyn),
- przez Obszar Natura 2000 Wybrzeże Trzebiatowskie przebiega istniejąca droga wojewódzka nr 102, która zostanie rozbudowana na odcinku Lędzin-Trzebiatów,
- przez Obszar Natura 2000 Jezioro Świdwie będzie przebiegała Zachodnia obwodnica Szczecina,
- przez Obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Odry będzie przebiegała Zachodnia obwodnica Szczecina oraz przechodzi droga wojewódzka 122, która zostanie rozbudowana i przebudowana w zakresie przejścia przez m. Krajnik Dolny,
- na Obszarze Natura 2000 Ostoja Cedyńska trwa inwestycja polegająca na przebudowie i rozbudowie przejścia przez miejscowość Klepicz w ciągu drogi wojewódzkiej nr 125,
- na Obszarze Natura 2000 Ostoja Witnicko-Dębnińska planowana jest rozbudowa DW 126 na odcinku Mieszkowice-Dębno,

- na Obszarze Natura 2000 Lasy Puszczy nad Drawą planowana jest: budowa drogi S10 Recz (bez węzła) – Łowicz Wałecki, przebudowa istniejącej drogi powiatowej nr 2233Z na odcinku DK10 – Świąciechów, budowa obwodnicy Rusinowa w ciągu DK22, budowa obwodnicy Człopy w ciągu DK22, rozbudowa DW 177 na odcinku Człopa - granica województwa oraz rozbudowa DW 177 na odcinku Tuczo – Człopa,
- na Obszarze Natura 2000 Ostoja Ińska planowana jest przebudowa drogi DW 151 na odcinku Ińsko-Recz - etap II Ciemnik – Suliborek,
- na Obszarze Natura 2000 Puszcza nad Gwdą planowana jest budowa obwodnicy Szwecji w ciągu DK22 oraz przebudowa drogi powiatowej 2327Z na odcinku od drogi DK22 (skrzy. Nowa Szwecja) do granicy województwa (kier. Skrzatusz),
- na Obszarze Natura 2000 Ostoja Drawska planowana jest budowa obwodnicy Złocienica w ciągu DK20, przebudowa DW 163 na odc. Połczyn Zdrój – Czaplinek, rozbudowa DW 167 na odc. Tychowo - Kołacz /skrz. z DW 172/ II etap oraz rozbudowa drogi woj. nr 173 na odcinku Toporzyk-Zarańsko.

Przez Obszary Natura 2000: Delta Świny, Zalew Szczeciński oraz Puszcza Goleniowska będzie przebiegać budowana droga ekspresowa S3. Dla wymienionej inwestycji został opracowany Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: Budowa drogi S-3 na odcinku Świnoujście – Troszyn. W raporcie opisano 4 warianty przebiegu i warianty stanowiące ich połączenia, natomiast zgodnie z Decyzją środowiskową wybrany został wariant 4 o długości około 33 km, który częściowo wykorzystuje ślad istniejącej drogi krajowej nr 3, a częściowo przebiega po nowym śladzie. Wariant 4:

- w km od 6+000 do 11+850 przecina Obszar Natura 2000 Delta Świny na długości ok. 5,8 km,
- na długości ok 3,4 km oraz 3,8 km w km od 21+200 do 24+900 oraz od 26+800 do 30+200 przecina Obszar Natura 2000 Zalew Szczeciński,
- w km od 30+200 do 32+900 przecinają na długości ok 2,7 km Obszar Natura 2000 Puszcza Goleniowska.¹⁴

Szczegółowe przewidziane działania mające na celu unikanie, zapobieganie, ograniczenie oraz kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, w szczególności na zajęte Obszary Natura 2000, zostały opisane w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia.

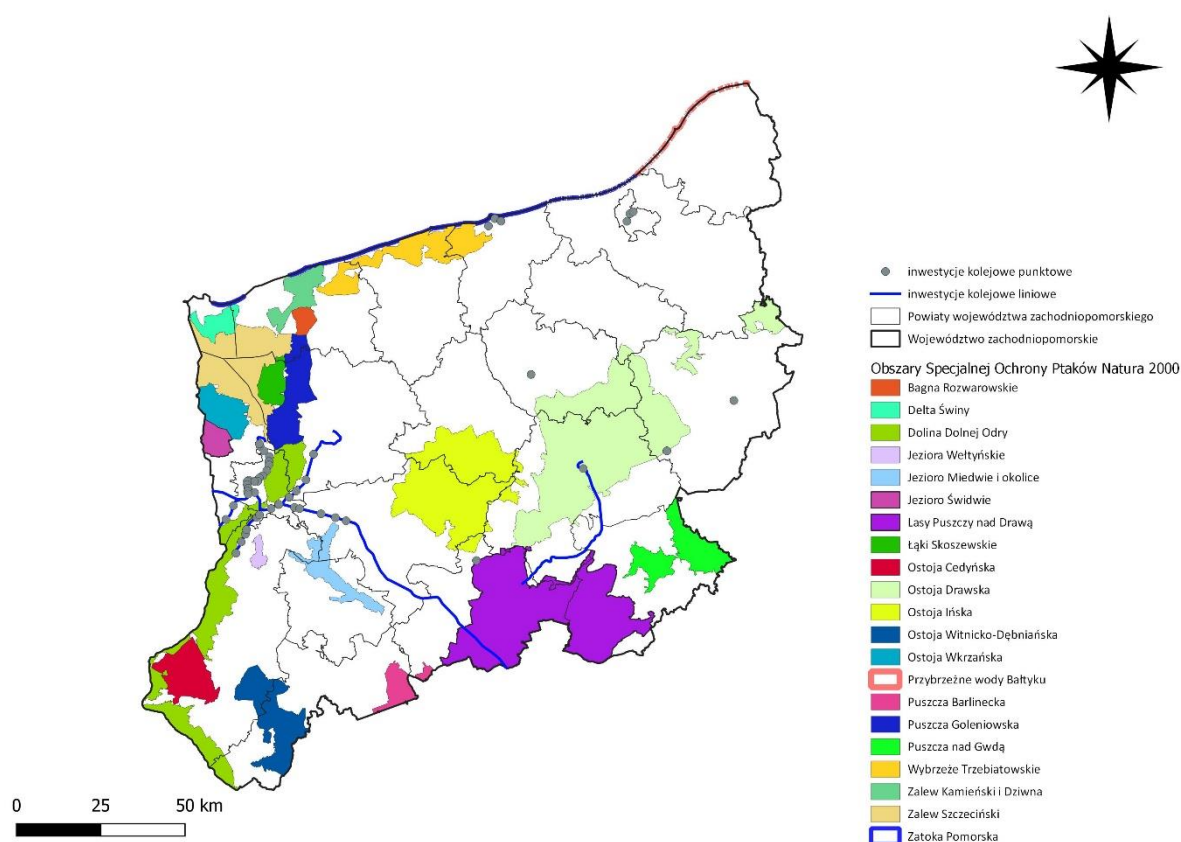
Inwestycja polegająca na budowie tunelu łączącego wyspy Uznam i Wolin w Świnoujściu, który przebiega przez Obszar Natura 2000 Delta Świny została zakończona a oficjalne otwarcie tunelu miało miejsce w czerwcu 2023 roku.

Dla Zachodniej Obwodnicy Szczecina w ciągu S6, która będzie przebiegała przez ww. Obszary Natura 2000 została wydana 19.12.2017 roku Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, w której określone zostały możliwe negatywne oddziaływania oraz metody ich minimalizacji.

Pozostałe planowane inwestycje to w większości działania polegające na modernizacji i rozbudowie istniejących już dróg. W związku z realizacją tych zadań, negatywne oddziaływania jakie prawdopodobnie powstaną będą związane z prowadzonymi pracami budowlanymi, modernizacyjnymi i remontowymi. Może pojawić się nadmierna emisja hałasu, zwiększone zapylenie i powstawanie odpadów budowlanych bądź rozbiórkowych. Będą to jednak niedogodności związane jedynie z fazą realizacji inwestycji, co oznacza, że charakter oddziaływania będzie chwilowy i ustanie w momencie zakończenia prac. Dodatkowo podczas prowadzenia prac może dojść do niekontrolowanych wycieków smarów i paliw z maszyn budowlanych, które mogą zanieczyścić wody zarówno powierzchniowe jak

¹⁴ RAPORT O ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO PRZEDSIĘWZIĘCIA PN.: Budowa drogi S-3 na odcinku Świnoujście – Troszyn

i podziemne. Aby zminimalizować ryzyko powstania negatywnych oddziaływań pochodzących z ww. zadań należy zastosować działania minimalizujące, dostosowane do charakteru planowanej i realizowanej inwestycji. Natomiast planowane zadania polegające na budowie obwodnic to działania konieczne w związku z narastającą presją transportową na centra miasta i ich mieszkańców. Wyprowadzenie ruchu, szczególnie tranzytowego poza dzielnice zamieszkałe to cel, który zostanie osiągnięty a jego pozytywne oddziaływanie jakim jest poprawa jakości powietrza oraz zmniejszenie hałasu i pylenia to skutki, które będą wpływały dodatnio nie tylko na mieszkańców, ale również na sąsiadujące z terenami miejskimi obszary chronione. Jest to oczywiście rodzaj inwestycji, który wiąże się z powstaniem dużo większych negatywnych oddziaływań na środowisko, niż ma to miejsce w przypadku remontów czy modernizacji dróg, ale ostateczny, pozytywny efekt również będzie bardziej znaczący. Szereg przyjętych i wykonanych działań minimalizujących oraz wykorzystanie metod o jak najmniejszym negatywnym skutku dla środowiska pozwoli realizować inwestycje takie jak obwodnice, bez znaczącej szkody dla środowiska.



Rysunek 7.12. Lokalizacja planowanych inwestycji kolejowych na tle istniejących Obszarów Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 (OSO)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ

Tabela 7.8. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji kolejowych w odniesieniu do Obszarów Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 (OSO)

Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000, przez które przechodzą bądź będą przechodzić linie kolejowe i infrastruktura punktowa kolejowa	Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000, w pobliżu których przechodzą bądź będą przechodzić linie kolejowe i infrastruktura punktowa kolejowa	Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 w znacznej odległości od istniejących lub planowanych linii kolejowych i infrastruktury punktowej kolejowej
Obszar Natura 2000 Ostoja Drawska	Obszar Natura 2000 Zalew Szczeciński	Pozostałe Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000
Obszar Natura 2000 Lasy Puszczy nad Drawą	Obszar Natura 2000 Jezioro Miedwie i okolice	
Obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Odry	Obszar Natura 2000 Zatoka Pomorska	

Źródło: opracowanie własne

Na podstawie tabeli przedstawionej wyżej oraz mapy lokalizacyjnej stwierdzono:

- przez Obszar Natura 2000 Ostoja Drawska przebiega linia kolejowa nr 410, która zostanie poddana modernizacji na odcinku Złocieniec-Drawno, a linia kolejowa nr 410 na odcinku Grotniki Drawskie - Złocieniec zostanie przebudowana, na tym samym terenie zmodernizowany zostanie również przystanek / peron w miejscowości Złocieniec przy linii kolejowej 210,
- przez Obszar Natura 2000 Lasy Puszczy nad Drawą przebiega niewielki fragment linii kolejowej nr 410, która zostanie poddana modernizacji na odcinku Złocieniec-Drawno, a na odcinku magistralnym E59 Poznań Główny – Szczecin Dąbie będą prowadzone prace,
- przez Obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Odry przebiegać będą dwa odcinki Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej: linia 273, odcinek Szczecin Główny – Gryfino o długości ok. 1,03 km oraz linia 351, odcinek Szczecin Główny – Stargard o długości ok. 0,66 km.

W Zarządzeniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 27 czerwca 2022 r. określono cele działań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoja Drawska, natomiast w Zarządzeniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 6 czerwca 2017 r. wskazano istniejące i potencjalne zagrożenia dla zachowania właściwego stanu ochrony gatunków ptaków będących przedmiotami ochrony oraz ich siedlisk, a także działania ochronne ze wskazaniem podmiotów odpowiedzialnych za ich wykonanie i obszarów ich wdrażania.

Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 29 października 2021 r. dla obszaru Natura 2000 Lasy Puszczy nad Drawą określa Plan zadań ochronnych, w którym opisano: istniejące i potencjalne zagrożenia dla zachowania właściwego stanu ochrony gatunków ptaków będących przedmiotami ochrony oraz ich siedlisk, cele działań ochronnych oraz działania ochronne ze wskazaniem podmiotów odpowiedzialnych za ich wykonanie oraz obszarów ich wdrażania.

Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 19 października 2022 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Odry PLB320003, określa istniejące i potencjalne zagrożenia dla zachowania właściwego stanu ochrony gatunków ptaków będących przedmiotami ochrony i ich siedlisk oraz cele działań ochronnych.

Oprócz istniejących i potencjalnych zakazów określanych z Planach zadań ochronnych, należy również uwzględnić fakt, iż dla wszystkich obszarów Natura 2000 zostały również określone zakazy,

wynikające z Ustawy o ochronie przyrody. Zgodnie z zapisem art. 33 Ustawy o ochronie przyrody, na terenie obszaru Natura 2000 nie można prowadzić działań, które:

- pogorszą stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000 lub
- wpłyną negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000, lub pogorszą integralność obszaru Natura 2000 lub jego powiązania z innymi obszarami.

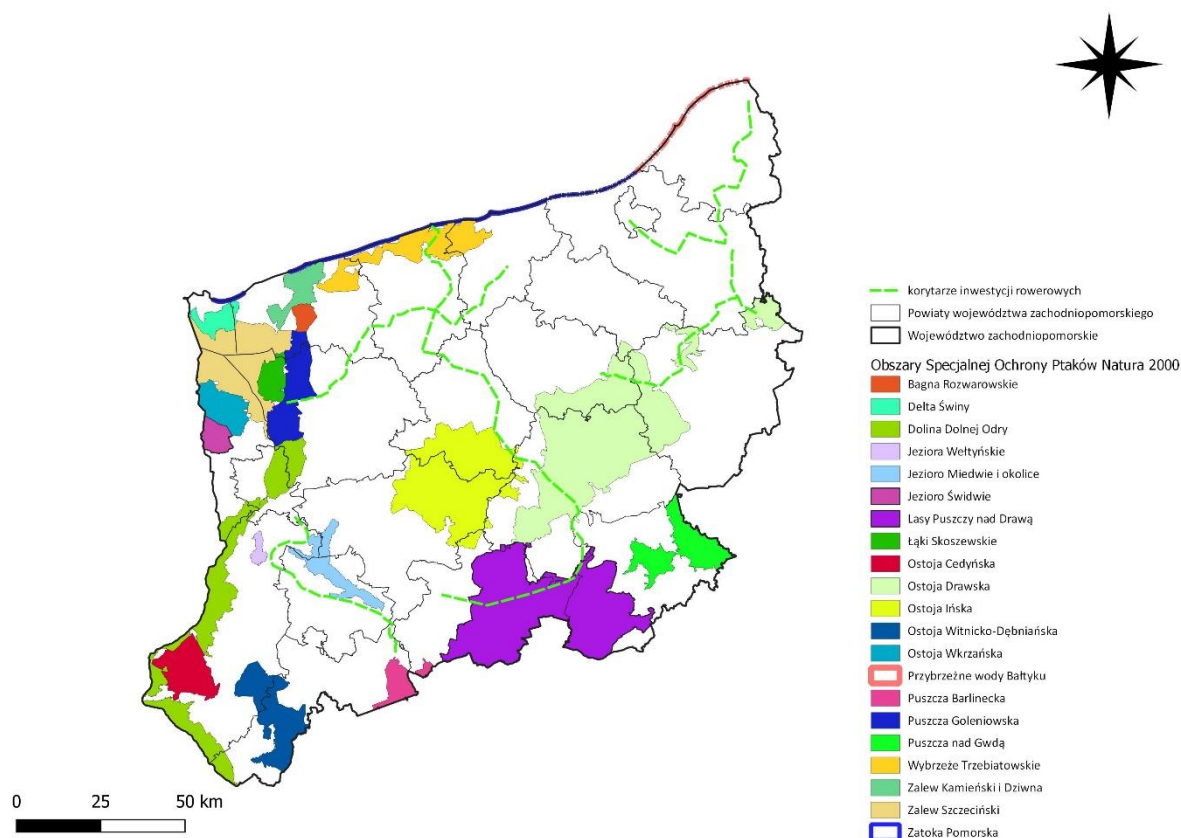
Najistotniejszym, potencjalnie negatywnym oddziaływaniem na siedliska przyrodnicze i gatunki objęte ochroną prawną lub będące przedmiotami ochrony Obszarów Natura 2000 będą charakteryzować się przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków linii kolejowych. Wynika to z największej zajętości terenu i tym samym prawdopodobieństwa zniszczenia siedlisk lub stanowisk gatunków. Projekty związane z rozbudową odcinków mają potencjalnie mniejsze oddziaływanie, ponieważ dla ich realizacji zajętość terenu jest mniejsza. Najmniejszym oddziaływaniem charakteryzować się będą natomiast projekty modernizacyjne, polegające jedynie na przebudowie elementów infrastruktury kolejowej, które dominują na liście inwestycji obejmującej Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000.

W związku z powyższym przewiduje się, że najbardziej zauważalne negatywne oddziaływanie będzie związane z planowaną budową dwóch odcinków Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej na Obszarze Natura 2000 Dolina Dolnej Odry. Będą to przede wszystkim działania związane z:

- fragmentacją siedlisk przyrodniczych na trasie inwestycji,
- usuwaniem drzew i krzewów,
- częściowym lub całkowitym zniszczeniem siedlisk chronionych,
- płoszeniem zwierząt na etapie realizacji przedsięwzięcia.

W ramach proponowanych działań minimalizacyjnych i kompensacyjnych przewidziano:

- w miarę możliwości, zaprojektowanie nowej linii kolejowej z pominięciem cennych siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk gatunków chronionych,
- odtworzenie zniszczonego siedliska – jeżeli zakres poszczególnych przedsięwzięć będzie powodować negatywne oddziaływanie na środowisko ustalone na etapie oceny oddziaływania na środowisko,
- oznaczenie siedlisk chronionych oraz stanowisk gatunków chronionych znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie prowadzenia robót przed możliwością przypadkowego zniszczenia,
- zapewnienie siedlisk alternatywnych, adekwatnie do stopnia uszczuplenia siedlisk,
- ograniczenie usuwania drzew i krzewów do niezbędnego minimum (z uwzględnieniem wycinki wynikającej z przepisów prawa mającej na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego),
- prowadzenie wycinki drzew i krzewów poza sezonem lęgowym ptaków lub pod nadzorem przyrodniczym,
- usuwanie drzew i krzewów oraz prowadzenie prac budowlanych generujących duży hałas i drgania (np.: palowanie) w odpowiednich terminach np. poza okresem lęgowym ptaków.



Rysunek 7.13. Lokalizacja planowanych inwestycji rowerowych na tle istniejących Obszarów Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 (OSO)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ

Tabela 7.9. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji rowerowych w odniesieniu do Obszarów Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 (OSO)

Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000, przez które będą przechodzić ścieżki rowerowe	Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000, w pobliżu których będą przechodzić ścieżki rowerowe	Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 w znacznej odległości od planowanych ścieżek rowerowych
Obszar Natura 2000 Puszcza Goleniowska	Obszar Natura 2000 Jezioro Wętyńskie	Pozostałe Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000
Obszar Natura 2000 Wybrzeże Trzebiatowskie		
Obszar Natura 2000 Jezioro Miedwie i okolice		
Obszar Natura 2000 Ostoja Ińska	Obszar Natura 2000 Puszcza Barlinecka	
Obszar Natura 2000 Ostoja Drawska		
Obszar Natura 2000 Lasy Puszczy nad Drawą		

Źródło: opracowanie własne

Planowane budowy ścieżek rowerowych mogą wiązać się z powstaniem negatywnego, lecz nie znacznego oddziaływania. Tereny przeznaczone pod ww. działanie muszą zostać odpowiednio przygotowane tj. przydrożne nasadzenia zostaną usunięte, siedliska roślinności ulegną zniszczeniu a w efekcie dojdzie do fragmentacji siedlisk. Powstanie wielu małych siedlisk wpływa bezpośrednio na zmniejszenie liczebności poszczególnych gatunków, a same siedliska są bardziej podatne na czynniki

środowiskowe takie jak pożary. Tworzenie nowych szlaków komunikacji rowerowej może również zwiększyć prawdopodobieństwo wnikania i rozprzestrzeniania się gatunków inwazyjnych, które stanowią zagrożenie dla lokalnych siedlisk. Podczas prowadzonych prac wykorzystywany jest ciężki sprzęt budowlany, który może powodować chwilowe zanieczyszczenie powietrza, co może być zagrożeniem dla szczególnie wrażliwych na zanieczyszczenia roślin. Podczas planowania przebiegu nowych ścieżek, należy uwzględnić występowanie siedlisk roślinności, szczególnie tych zagrożonych i wrażliwych na zanieczyszczenia. Negatywny wpływ analizowanych zadań ustanie w momencie zakończenia prac, będzie to więc oddziaływanie krótkoterminowe. Aby zminimalizować ryzyko powstania negatywnych oddziaływań należy zastosować działania kompensacyjne, takie jak:

- prowadzić roboty budowlane w sposób gwarantujący ochronę wód,
- właściwie zabezpieczyć urządzenia przed ewentualnymi wyciekami,
- etap planowania i eksploatacji planowanej inwestycji powinien uwzględniać rozwiązania oszczędzające wodę,
- unikać emisji substancji pyłowych na etapie budowy lub rozbudowy,
- przestrzegać zapisów pozwoleń budowlanych,
- korzystać z maszyn i urządzeń o wysokich normach spalin,
- zraszać materiały pyłące,
- zminimalizować ilości drzew i krzewów koniecznych do wycinki, a następnie uwzględnić nowe nasadzenia,
- stosować „czasowe” przejścia dla zwierząt na etapie budowy,
- tworzyć siedliska zastępcze na czas trwania inwestycji,
- uwzględniać ochronę wartości przyrodniczych przy planowaniu inwestycji,
- dostosować termin przeprowadzania prac do okresów lęgowych oraz rozrodczych,
- ograniczyć do minimum strefę bezpośredniej ingerencji,
- materiał ziemny wykorzystywany przy pracach wykończeniowych powinien być pochodzenia lokalnego, tak aby nie zawierał bazy nasion gatunków obcych temu regionowi,
- stosować zbiorniki podczyszczające wody spływające z dróg.

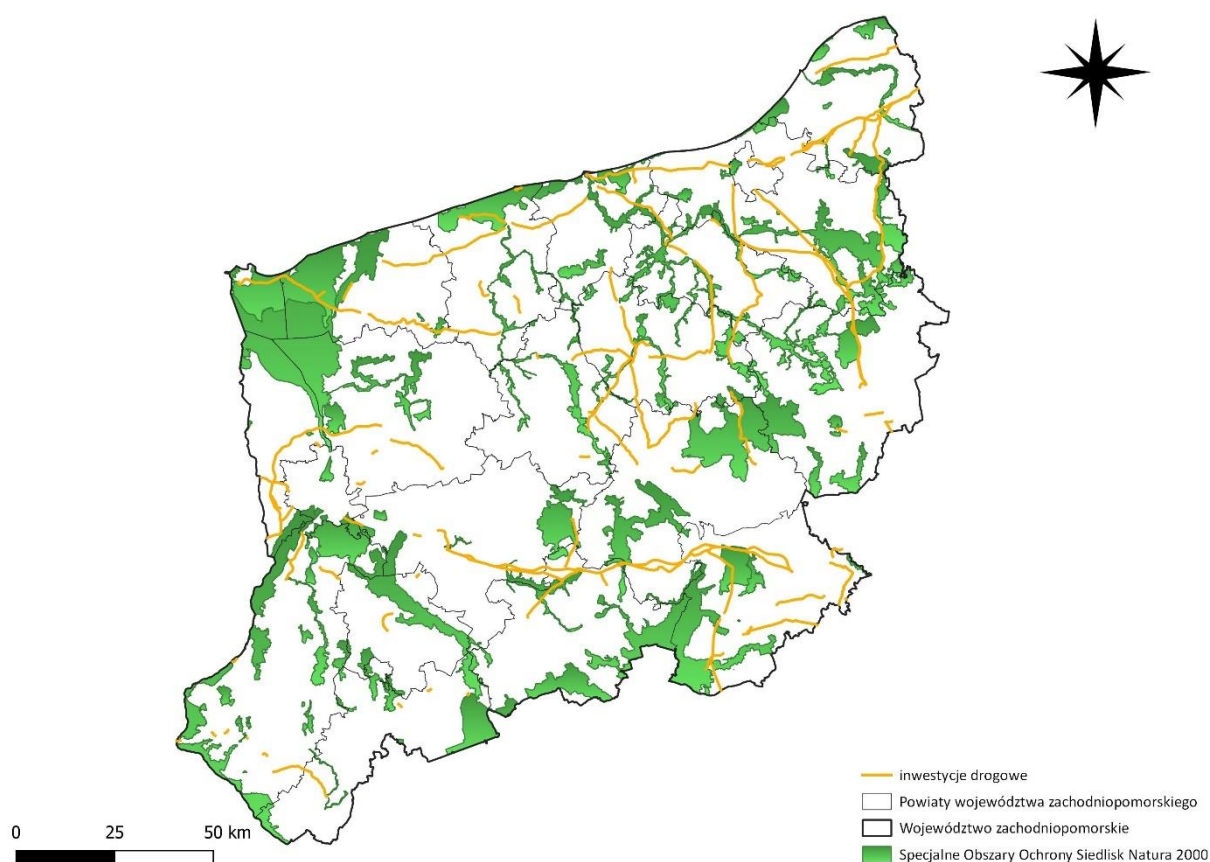
Zgodnie ze stanowiskiem GDOŚ realizacja przedsięwzięcia polegającego na budowie ścieżki rowerowej nie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, gdyż nie stanowi ono przedsięwzięcia, które może znacząco oddziaływać na środowisko, niezależnie od sposobu realizacji (samodzielne przedsięwzięcie czy też przebudowa lub rozbudowa) oraz umiejscowienia (w pasie drogowym, poza pasem drogowym, na obiekcie mostowym). Bez wpływu na kwalifikację pozostaje również kwestia surowca, z którego wykonany zostanie ścieżka rowerowa.¹⁵

Zaplanowane do realizacji pakiety działań nie będą istotnie pozytywnie oddziaływać na opisane w niniejszym podrozdziale formy ochrony przyrody, lecz ich przeprowadzenie pozwoli na uzyskanie pośredniego, ale dodatniego efektu ekologicznego. Przede wszystkim należy zauważyć, iż Plan został przygotowany głównie z myślą o utworzeniu dobrze skomunikowanego obszaru, dla którego priorytetem powinna być mobilność dla wszystkich mieszkańców z naciskiem na wykorzystanie ekologicznych, nisko bądź zeroemisyjnych środków transportu. Wszystkie te działania przyczynią się do poprawy jakości powietrza poprzez obniżenie ładunku zanieczyszczeń emitowanego z transportu

¹⁵ Komunikat Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska dotyczący kwalifikacji chodników oraz ścieżek rowerowych w kontekście wymogu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DOOŚ-WAPIS.400.55.2022.MDz)

samochodowego (prywatnego). Realizacja projektów infrastrukturalnych, które będą uzasadnione korzyściami społecznymi zachęci mieszkańców do wyboru zbiorczego środka transportu lub bardziej ekologicznego (rowery). Zmniejszona emisja spalin będąca następstwem zorganizowania efektywnego i niskoemisyjnego systemu transportowego wywoła mniejszą depozycję zanieczyszczeń (głównie SO_x oraz NO_x) w wodach, które wchłaniane są do gleb. Należy pamiętać, że na woda to siedlisko bytowania wielu gatunków zwierząt, a gleby są środowiskiem rozwoju systemu korzeniowego roślin. Poprawa jakości powietrza, która stanie się faktem po wdrożeniu opisanych w Planie pakietów działań będzie pozytywnym aspektem dla form ochrony przyrody zlokalizowanych na terenie województwa.

Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk Natura 2000 (OSO) stanowią przeszło 18% całkowitej powierzchni województwa zachodniopomorskiego, dlatego nie można wykluczyć wystąpienia negatywnego oddziaływania planowanych inwestycji na te tereny. Aby w jak najdokładniejszy sposób ocenić możliwość pojawienia się negatywnych oddziaływań na konkretne obszary chronione przygotowano mapy prezentujące planowane przebudowy i modernizacje na tle (SOOS) Natura 2000.



Rysunek 7.14. Lokalizacja planowanych inwestycji drogowych na tle istniejących Specjalnych Obszarów Ochrony Siedlisk Natura 2000 (SOOS)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ

Tabela 7.10. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji drogowych w odniesieniu do Specjalnych Obszarów Ochrony Siedlisk Natura 2000 (SOOS)

Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk Natura 2000, przez które przechodzą bądź będą przechodzić drogi	Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk Natura 2000, w pobliżu których przechodzą bądź będą przechodzić drogi	Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk Natura 2000 w znacznej odległości od istniejących lub planowanych dróg
Obszar Natura 2000 Wolin i Uznam	Obszar Natura 2000 Uroczyska w Lasach Stepnickich	Pozostałe Obszary Natura 2000
Obszar Natura 2000 Ujście Odry i Zalew Szczeciński		
Obszar Natura 2000 Ostoja Golczewska		
Obszar Natura 2000 Wzgórza Bukowe	Obszar Natura 2000 Dolna Odra	
Obszar Natura 2000 Dolina Krąpieli		
Obszar Natura 2000 Dolina Iny koło Recza	Obszar Natura 2000 Gogolice-Kosa	
Obszar Natura 2000 Pojezierze Ińskie		
Obszar Natura 2000 Jezioro Lubie i Dolina Drawy	Obszar Natura 2000 Ostoja Barlinecka	
Obszar Natura 2000 Mirosławiec		
Obszar Natura 2000 Uroczyska Puszczy Drawskiej		
Obszar Natura 2000 Jeziora Czaplineckie		
Obszar Natura 2000 Dorzecze Regi	Obszar Natura 2000 Dolina Rurzycy	
Obszar Natura 2000 Jeziora Szczecineckie		
Obszar Natura 2000 Dorzecze Parsęty	Obszar Natura 2000 Jezioro Wielki Bytyń	
Obszar Natura 2000 Dolina Radwi, Chocieli i Chotli		
Obszar Natura 2000 Bobolickie Jeziora Lobeliowe		
Obszar Natura 2000 Dolina Grabowej		
Obszar Natura 2000 Dolina Wieprzy i Studnicy	Obszar Natura 2000 Bagno i Jezioro Ciemino	
Obszar Natura 2000 Trzebiatowsko-Kołobrzski Park Nadmorski	Obszar Natura 2000 Bukowy Las Górki	

Źródło: opracowanie własne

W tabeli powyżej zestawiono lokalizację istniejących na terenie województwa Specjalnych Obszarów Ochrony Siedlisk Natura 2000 w odniesieniu do planowanych inwestycji drogowych. Przeprowadzona analiza pozwoliła na zauważenie, iż:

- planowane inwestycje drogowe będą przechodziły przez 19 Specjalnych Obszarów Ochrony Siedlisk Natura 2000,
- planowane inwestycje drogowe będą przechodziły w pobliżu 8 Specjalnych Obszarów Ochrony Siedlisk Natura 2000,
- planowane inwestycje drogowe nie będą przechodziły w pobliżu 39 Specjalnych Obszarów Ochrony Siedlisk Natura 2000.

Skala oddziaływania jakie powstanie w wyniku planowanych prac, w dużej mierze zależy od zakresu przewidzianych robót, ponieważ inne oddziaływania pojawią się podczas inwestycji polegających na budowie nowego odcinka drogi, a inne podczas prowadzenia prac remontowych, modernizacyjnych czy naprawczych na istniejących już sieciach drogowych. Poza tym, ważna jest również informacja w jakim dużym stopniu planowana inwestycja będzie przebiegała na obszarze Natura 2000, co ma szczególne znaczenie w odniesieniu do możliwości powstania barier i zaburzenia

integralności obszaru. W związku z powyższym przeanalizowano zakres planowanych inwestycji drogowych jakie będą miały miejsce na Specjalnych Obszarach Ochrony Siedlisk Natura 2000 i wyciągnięto następujące wnioski:

- przez Obszar Natura 2000 Wolin i Uznam będzie przebiegała budowana już droga ekspresowa S3 (odcinek Świnoujście-Dargobądz oraz odcinek Dargobądz - Troszyn), tunel łączący wyspy Uznam i Wolin w Świnoujściu, na analizowanym obszarze zostanie również przeprowadzona rozbudowa drogi powiatowej nr 1004Z na odcinku Dargobądz - Mokrzyca Wielka i przebudowa drogi powiatowej 1012Z na odcinku Laska - Sibin (odcinek ok 4,8 km),
- przez Obszar Natura 2000 Ujście Odry i Zalew Szczeciński będzie przebiegał niewielki fragment (ok. 0,88 km) Zachodniej obwodnicy Szczecina, będzie przechodziła budowana już droga ekspresowa S3 oraz będzie realizowana przebudowa drogi woj. nr 163 na odcinku Połczyn Zdrój-Czaplinek - etap II,
- na Obszarze Natura 2000 Ostoja Golczewska dojdzie do rozbudowy DW 108 na odc. Parłówko - Golczewo – Płoty oraz przez ten teren przebiegać będzie niewielki fragment obwodnicy Golczewa,
- przez Obszar Natura 2000 Wzgórza Bukowe będzie przebiegać droga S10 Szczecin Kijewo - Szczecin Zdunowo,
- przez Obszar Natura 2000 Dolina Krąpieli będzie przebiegać ok. 0,37 km odcinek Obwodnicy Stargardu w ciągu DK20,
- na Obszarze Natura 2000 Dolina Iny koło Recza zostanie przeprowadzona Rozbudowa DW 151 na odc. Recz-Choszczno,
- na Obszarze Natura 2000 Pojezierze Ińskie zostanie przeprowadzona Przebudowa drogi woj. nr 151 na odcinku Ińsko-Recz - etap II Ciemnik – Suliborek,
- przez Obszar Natura 2000 Jezioro Lubie i Dolina Drawy będzie przebiegać droga S10 Recz (bez węzła) – Łowicz Wałecki,
- przez Obszar Natura 2000 Mirosławiec będzie przebiegać droga S10 Łowicz Wałecki – Mirosławiec oraz Rozbudowana zostanie DW 177 na odcinku Mirosławiec – Tuczo,
- na Obszarze Natura 2000 Uroczyska Puszczy Drawskiej zaplanowano Rozbudowę DW 177 na odcinku Tuczo – Człopa oraz budowę obwodnicy Człopy w ciągu DK22,
- na Obszarze Natura 2000 Jeziora Czaplineckie zaplanowano przebudowę DW 163 na odc. Połczyn Zdrój – Czaplinek oraz na odc. Połczyn Zdrój – Czaplinek etap II,
- na Obszarze Natura 2000 Dorzecze Regi zaplanowano przebudowę drogi woj. nr 151 na odcinku Świdwin – Łobez, przebudowę drogi woj. nr 152 na odcinku Świdwin - Połczyn Zdrój oraz rozbudowę drogi woj. nr 162 na odcinku DK 6 - Świdwin (bez m. Sławoborze),
- przez Obszar Natura 2000 Jeziora Szczecineckie będzie przebiegać droga S11 Bobolice - obwodnica Szczecinka,
- na Obszarze Natura 2000 Dorzecze Parsęty zaplanowano: budowę obejścia m. Karlino w ciągu drogi wojewódzkiej nr 163, rozbudowę drogi woj. nr 163 na odcinku Kołobrzeg-Białogard, rozbudowę drogi woj. nr 163 na odcinku Białogard - DW 152 (Połczyn-Zdrój), rozbudowę DW 167 na odc. Tychowo - Kołacz /skrz. z DW 172/ II etap,
- na Obszarze Natura 2000 Dolina Radwi, Chocieli i Chotli zaplanowano: budowę obejścia m. Karlino w ciągu drogi wojewódzkiej nr 163, budowę niewielkiego fragmentu (0,38 km) drogi S11 Koszalin - Zegrze Pomorskie, rozbudowę niewielkiego fragmentu (0,16 km) DW 167 na odc. Zaspły Małe - Tychowo I etap, rozbudowę DW 205 na odc. Polanów – Bobolice,

- na Obszarze Natura 2000 Bobolickie Jeziora Lobeliowe zaplanowano rozbudowę DW 205 na odc. Polanów – Bobolice,
- na Obszarze Natura 2000 Dolina Grabowej zaplanowano rozbudowę DW 205 na odc. Sławno-Polanów oraz przebudowę drogi powiatowej nr 3721Z na odcinku Bobrowice – Lejkowo,
- przez Obszar Natura 2000 Dolina Wieprzy i Studnicy przebiegać będzie droga S6 Koszalin (Sianów) - Sławno – Słupsk,
- na Obszarze Natura 2000 Trzebiatowsko-Kołobrzeski Park Nadmorski zaplanowano rozbudowę drogi woj. nr 102 na odcinku Lędzin -Trzebiatów.

Przez Obszary Natura 2000 Wolin i Uznam oraz Ujście Odry i Zalew Szczeciński będzie przebiegać budowana droga ekspresowa S3. Dla wymienionej inwestycji został opracowany Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: Budowa drogi S-3 na odcinku Świnoujście – Troszyn. W Raporcie opisano 4 warianty przebiegu i warianty stanowiące ich połączenia, natomiast zgodnie z Decyzją środowiskową wybrany został wariant 4 o długości około 33 km, który częściowo wykorzystuje ślad istniejącej drogi krajowej nr 3, a częściowo przebiega po nowym śladzie. Wariant 4:

- planowana droga S3 przecina obszar Natura 2000 Wolin i Uznam PLH 320019 na długości od 23,7 km do 23,9 km (od 0+850 do 24+750), a przedsięwzięcie zajmie w obszarze 270 ha,
- planowana droga S3 przecina obszar Natura 2000 Ujście Odry i Zalew Szczeciński na długości ok. 150 m (od 26+050 do 26+200), a przedsięwzięcie zajmie w obszarze 10 ha.¹⁶

Szczegółowe przewidziane działania mające na celu unikanie, zapobieganie, ograniczenie oraz kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, w szczególności na zajęty Obszar Natura 2000, zostały opisane w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia.

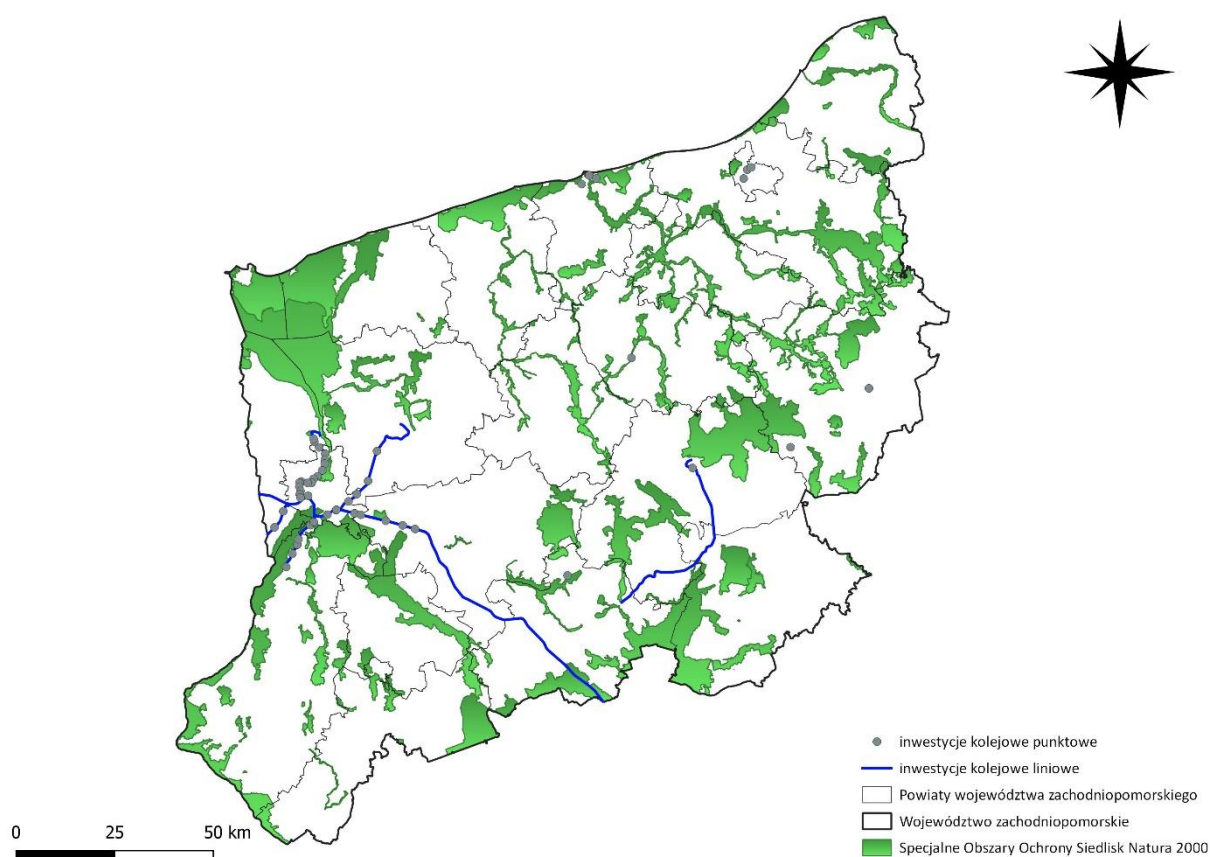
Inwestycja polegająca na budowie tunelu łączącego wyspy Uznam i Wolin w Świnoujściu, który przebiega przez Obszar Natura 2000 Wolin i Uznam została zakończona a oficjalne otwarcie tunelu miało miejsce w czerwcu 2023 roku.

Dla Zachodniej Obwodnicy Szczecina w ciągu S6, która będzie przebiegała przez ww. Obszary Natura 2000 została wydana 19.12.2017 roku Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, w której określone zostały możliwe negatywne oddziaływania oraz metody ich minimalizacji.

Pozostałe planowane inwestycje to w większości działania polegające na modernizacji i rozbudowie istniejących już dróg. W związku z realizacją tych zadań, negatywne oddziaływania jakie prawdopodobnie powstaną będą związane z prowadzonymi pracami budowlanymi, modernizacyjnymi i remontowymi. Może pojawić się nadmierna emisja hałasu, zwiększone zapylenie i powstawanie odpadów budowlanych bądź rozbiórkowych. Będą to jednak niedogodności związane jedynie z fazą realizacji inwestycji, co oznacza, że charakter oddziaływania będzie chwilowy i ustanie w momencie zakończenia prac. Dodatkowo podczas prowadzenia prac może dojść do niekontrolowanych wycieków smarów i paliw z maszyn budowlanych, które mogą zanieczyścić wody zarówno powierzchniowe jak i podziemne. Aby zminimalizować ryzyko powstania negatywnych oddziaływań pochodzących z ww. zadań należy zastosować działania minimalizujące, dostosowane do charakteru planowanej i realizowanej inwestycji. Natomiast planowane zadania polegające na budowie obwodnic to działania konieczne w związku z narastającą presją transportową na centra miasta i ich mieszkańców. Wyprowadzenie ruchu, szczególnie tranzytowego poza dzielnice zamieszkane to cel, który zostanie osiągnięty a jego pozytywne oddziaływanie jakim jest poprawa jakości powietrza oraz zmniejszenie

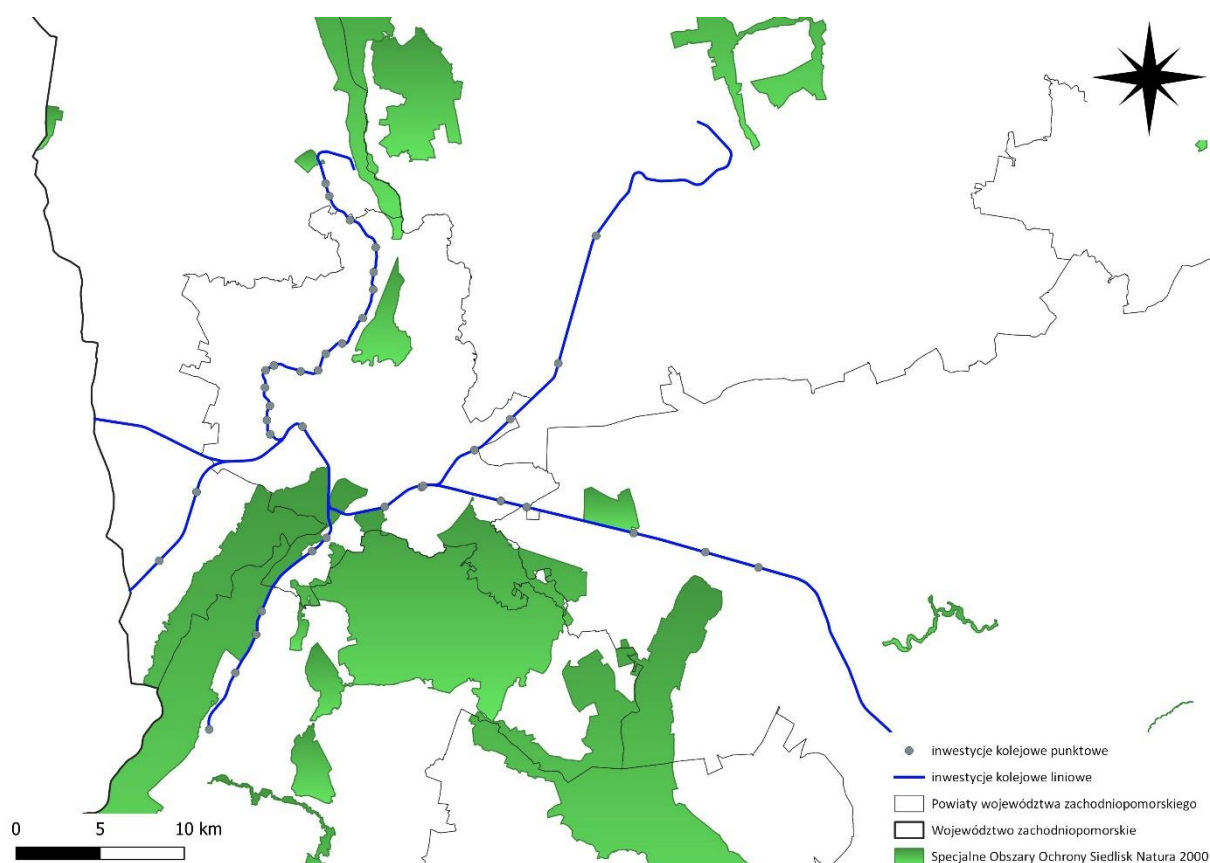
¹⁶ Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: Budowa drogi S-3 na odcinku Świnoujście – Troszyn

hałasu i pylenia to skutki, które będą wpływały dodatnio nie tylko na mieszkańców, ale również na sąsiadujące z terenami miejskimi obszary chronione. Jest to oczywiście rodzaj inwestycji, który wiąże się z powstaniem dużo większych negatywnych oddziaływań na środowisko, niż ma to miejsce w przypadku remontów czy modernizacji dróg, ale ostateczny, pozytywny efekt również będzie bardziej znaczący. Szereg przyjętych i wykonanych działań minimalizujących oraz wykorzystanie metod o jak najmniejszym negatywnym skutku dla środowiska pozwoli realizować inwestycje takie jak obwodnice, bez znaczącej szkody dla środowiska.



Rysunek 7.15. Lokalizacja planowanych inwestycji kolejowych na tle istniejących Specjalnych Obszarów Ochrony Siedlisk Natura 2000 (SOOS)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ



Rysunek 7.16. Szczegółowa lokalizacja inwestycji kolejowych punktowych i liniowych na tle Specjalnych Obszarów Ochrony Siedlisk Natura 2000

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ

Tabela 7.11. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji kolejowych w odniesieniu do Specjalnych Obszarów Ochrony Siedlisk Natura 2000 (SOOS)

Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk Natura 2000, przez które przechodzą bądź będą przechodzić linie kolejowe i infrastruktura punktowa kolejowa	Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk Natura 2000, w pobliżu których przechodzą bądź będą przechodzić linie kolejowe i infrastruktura punktowa kolejowa	Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk Natura 2000 w znacznej odległości od istniejących lub planowanych linii kolejowych i infrastruktury punktowej kolejowej
Obszar Natura 2000 Police - kanały	Obszar Natura 2000 Ujście Odry i Zalew Szczeciński	Pozostałe Obszary Natura 2000
	Obszar Natura 2000 Torfowisko Reptowo	
Obszar Natura 2000 Dolna Odra	Obszar Natura 2000 Wzgórza Bukowe	
	Obszar Natura 2000 Jezioro Lubie i Dolina Drawy	
Obszar Natura 2000 Lasy Bierzwnickie	Obszar Natura 2000 Uroczyska Puszczy Drawskiej	
	Obszar Natura 2000 Dorzecze Regi	

Źródło: opracowanie własne

Na podstawie tabeli przedstawionej wyżej oraz mapy lokalizacyjnej stwierdzono:

- na Obszarze Natura 2000 Police – kanały, planowane jest utworzenie kolejowego dostępu do portu morskiego w Policach (budowa nowej linii kolejowej 437),

- przez Obszar Natura 2000 Dolna Odra przebiegać będą dwa odcinki Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej: linia 273, odcinek Szczecin Główny – Gryfino o długości ok. 1,03 km oraz linia 351, odcinek Szczecin Główny – Stargard o długości ok. 0,66 km,
- przez Obszar Natura 2000 Lasy Bierzwnickie przebiega linia kolejowa E59 Poznań Główny – Szczecin Dąbie, na której prowadzone będą prace.

W Zarządzeniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 8 lutego 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Pojezierze Myśliborskie PLH320014, określono istniejące i potencjalne zagrożenia dla zachowania właściwego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt i ich siedlisk będących przedmiotami ochrony, określono również działania ochronne ze wskazaniem podmiotów odpowiedzialnych za ich wykonanie i obszarów ich wdrażania, natomiast w Zarządzeniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska W Szczecinie z dnia 31 marca 2014 r. określono cele działań ochronnych.

Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 10 grudnia 2015 r. określa działania ochronne ze wskazaniem podmiotów odpowiedzialnych za ich wykonanie i obszarów ich wdrażania, natomiast w Zarządzeniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 6 grudnia 2016 r. wskazano cele działań ochronnych.

Natomiast dla Obszaru Natura 2000 Lasy Bierzwnickie nie został jeszcze opracowany Plan zadań ochronnych.

Oprócz istniejących i potencjalnych zakazów określanych z Planach zadań ochronnych, należy również uwzględnić fakt, iż dla wszystkich obszarów Natura 2000 zostały również określone zakazy, wynikające z Ustawy o ochronie przyrody. Zgodnie z zapisem art. 33 Ustawy o ochronie przyrody, na terenie obszaru Natura 2000 nie można prowadzić działań, które:

- pogorszą stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000 lub
- wpłyną negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000, lub
- pogorszą integralność obszaru Natura 2000 lub jego powiązania z innymi obszarami.

Najistotniejszym, potencjalnie negatywnym oddziaływaniem na siedliska przyrodnicze i gatunki objęte ochroną prawną lub będące przedmiotami ochrony Obszarów Natura 2000 będą charakteryzować się przedsięwzięcia polegające na budowie nowych odcinków linii kolejowych. Wynika to z największej zajętości terenu i tym samym prawdopodobieństwa zniszczenia siedlisk lub stanowisk gatunków. Projekty związane z rozbudową odcinków mają potencjalnie mniejsze oddziaływanie, ponieważ dla ich realizacji zajętość terenu jest mniejsza. Najmniejszym oddziaływaniem charakteryzować się będą natomiast projekty modernizacyjne, polegające jedynie na przebudowie elementów infrastruktury kolejowej, które dominują na liście inwestycji obejmującej Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk Natura 2000.

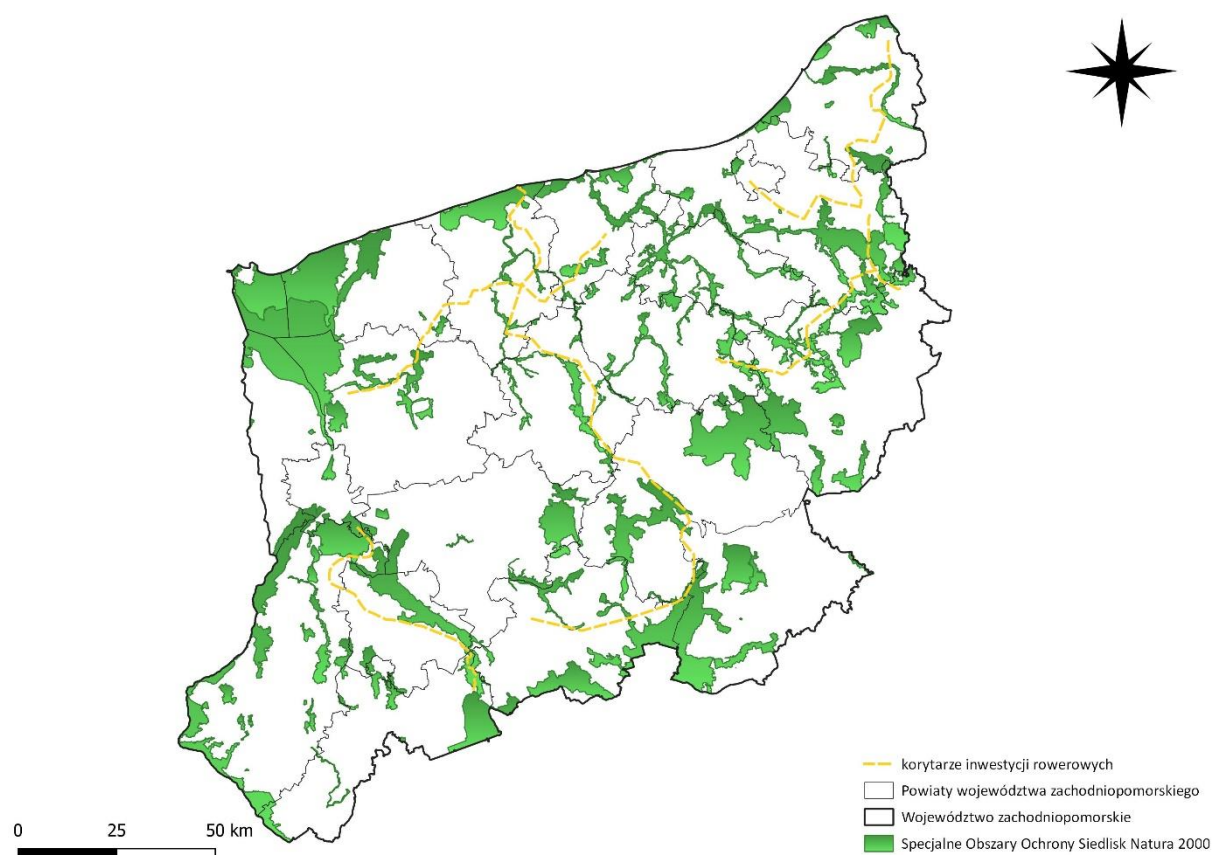
W związku z powyższym przewiduje się, że najbardziej zauważalne negatywne oddziaływanie będzie związane z planowaną budową dwóch odcinków Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej na Obszarze Natura 2000 Dolna Odra oraz z przewidzianą budową nowej linii kolejowej 437 na Obszarze Natura 2000 Police – kanały. Będą to przede wszystkim działania związane z:

- fragmentacją siedlisk przyrodniczych na trasie inwestycji,

- usuwaniem drzew i krzewów,
- częściowym lub całkowitym zniszczeniem siedlisk chronionych,
- płoszeniem zwierząt na etapie realizacji przedsięwzięcia,
- zwiększeniem ryzyka śmiertelności zwierząt w wyniku zwiększenia prędkości pociągów lub zwiększenia częstotliwości przejazdów,
- umożliwieniem wnikania i rozprzestrzeniania się gatunków inwazyjnych,
- wystąpieniem ryzyka śmiertelności wśród zwierząt – śmiertelność na placach budowy, głównie w przypadku małych ssaków oraz płazów i gadów,
- efektem bariery – zaburzenia migracji małych zwierząt, ograniczenie przestrzeni wykorzystywanej przez zwierzęta, odcięcie od miejsc rozrodu.

W ramach proponowanych działań minimalizacyjnych i kompensacyjnych przewidziano:

- w miarę możliwości, zaprojektowanie nowej linii kolejowej z pominięciem cennych siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk gatunków chronionych,
- odtworzenie zniszczonego siedliska – jeżeli zakres poszczególnych przedsięwzięć będzie powodować negatywne oddziaływanie na środowisko ustalone na etapie oceny oddziaływania na środowisko,
- oznaczenie siedlisk chronionych oraz stanowisk gatunków chronionych znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie prowadzenia robót przed możliwością przypadkowego zniszczenia,
- zapewnienie siedlisk alternatywnych, adekwatnie do stopnia uszczuplenia siedlisk,
- ograniczenie usuwania drzew i krzewów do niezbędnego minimum (z uwzględnieniem wycinki wynikającej z przepisów prawa mającej na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego),
- prowadzenie wycinki drzew i krzewów poza sezonem lęgowym ptaków lub pod nadzorem przyrodniczym,
- usuwanie drzew i krzewów oraz prowadzenie prac budowlanych generujących duży hałas i drgania (np.: palowanie) w odpowiednich terminach np. poza okresem lęgowym ptaków,
- budowę przejść dla zwierząt, które umożliwią swobodną migrację,
- wykonywanie analiz bezpieczeństwa ruchu w związku ze zwiększoną śmiertelnością na wczesnym etapie planowania inwestycji (przed opracowaniem dokumentacji środowiskowej) w celu podjęcia decyzji o zastosowaniu urządzeń ochrony zwierząt lub pasywnych metod ochrony zwierząt,
- dostosowanie istniejących obiektów inżynierskich (np. przepustów) do funkcji przejścia dla małych zwierząt.



Rysunek 7.17. Lokalizacja planowanych inwestycji rowerowych na tle istniejących Specjalnych Obszarów Ochrony Siedlisk Natura 2000 (SOOS)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ

Tabela 7.12. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji rowerowych w odniesieniu do Specjalnych Obszarów Ochrony Siedlisk Natura 2000 (SOOS)

Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk Natura 2000, przez które będą przechodzić ścieżki rowerowe	Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk Natura 2000, w pobliżu których będą przechodzić ścieżki rowerowe	Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk Natura 2000 w znacznej odległości od planowanych ścieżek rowerowych
Obszar Natura 2000 Ostoja Goleniowska	Obszar Natura 2000 Ostoja Barlinecka	Pozostałe Obszary Natura 2000
Obszar Natura 2000 Dorzecze Regi		
Obszar Natura 2000 Trzebiatowsko – Kołobrzeski Pas Nadmorski		
Obszar Natura 2000 Kemy Rymańskie		
Obszar Natura 2000 Brzeźnicka Węgorza		
Obszar Natura 2000 Jezioro Lubie i Dolina Drawy		
Obszar Natura 2000 Uroczyska Puszczy Drawskiej		
Obszar Natura 2000 Dolina Iny koło Recza		
Obszar Natura 2000 Dolina Płoni i Jezioro Miedwie		
Obszar Natura 2000 Wzgórza Bukowe	Obszar Natura 2000 Mechowisko Manowo	
Obszar Natura 2000 Dorzecze Parsęty		
Obszar Natura 2000 Boboliczkie Jeziora Lobeliowe		

Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk Natura 2000, przez które będą przechodzić ścieżki rowerowe	Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk Natura 2000, w pobliżu których będą przechodzić ścieżki rowerowe	Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk Natura 2000 w znacznej odległości od planowanych ścieżek rowerowych
Obszar Natura 2000 Dolina Radwi, Chocieli i Chotli		
Obszar Natura 2000 Jezioro Bobięcińskie		
Obszar Natura 2000 Dolina Grabowej		
Obszar Natura 2000 Dolina Wieprzy i Studnicy		

Źródło: opracowanie własne

Planowane budowy ścieżek rowerowych mogą wiązać się z powstaniem negatywnego, lecz nie znacznego oddziaływania. Tereny przeznaczone pod ww. działanie muszą zostać odpowiednio przygotowane tj. przydrożne nasadzenia zostaną usunięte, siedliska roślinności ulegną zniszczeniu a w efekcie dojdzie do fragmentacji siedlisk. Powstanie wielu małych siedlisk wpływa bezpośrednio na zmniejszenie liczebności poszczególnych gatunków, a same siedliska są bardziej podatne na czynniki środowiskowe takie jak pożary. Tworzenie nowych szlaków komunikacji rowerowej może również zwiększyć prawdopodobieństwo wnikania i rozprzestrzeniania się gatunków inwazyjnych, które stanowią zagrożenie dla lokalnych siedlisk. Podczas prowadzonych prac wykorzystywany jest ciężki sprzęt budowlany, który może powodować chwilowe zanieczyszczenie powietrza, co może być zagrożeniem dla szczególnie wrażliwych na zanieczyszczenia roślin. Podczas planowania przebiegu nowych ścieżek, należy uwzględnić występowanie siedlisk roślinności, szczególnie tych zagrożonych i wrażliwych na zanieczyszczenia. Negatywny wpływ analizowanych zadań ustanie w momencie zakończenia prac, będzie to więc oddziaływanie krótkoterminowe. Aby zminimalizować ryzyko powstania negatywnych oddziaływań należy zastosować działania kompensacyjne, takie jak:

- prowadzić roboty budowlane w sposób gwarantujący ochronę wód,
- właściwie zabezpieczyć urządzenia przed ewentualnymi wyciekami,
- etap planowania i eksploatacji planowanej inwestycji powinien uwzględniać rozwiązania oszczędzające wodę,
- unikać emisji substancji pyłowych na etapie budowy lub rozbudowy,
- przestrzegać zapisów pozwoleń budowlanych,
- korzystać z maszyn i urządzeń o wysokich normach spalin,
- zraszać materiały pyłące,
- zminimalizować ilości drzew i krzewów koniecznych do wycinki, a następnie uwzględnić nowe nasadzenia,
- stosować „czasowe” przejścia dla zwierząt na etapie budowy,
- tworzyć siedliska zastępcze na czas trwania inwestycji,
- uwzględniać ochronę wartości przyrodniczych przy planowaniu inwestycji,
- dostosować termin przeprowadzania prac do okresów lęgowych oraz rozrodczych,
- ograniczyć do minimum strefę bezpośredniej ingerencji,
- materiał ziemny wykorzystywany przy pracach wykończeniowych powinien być pochodzenia lokalnego, tak aby nie zawierał bazy nasion gatunków obcych temu regionowi,
- stosować zbiorniki podczyszczające wody spływające z dróg.

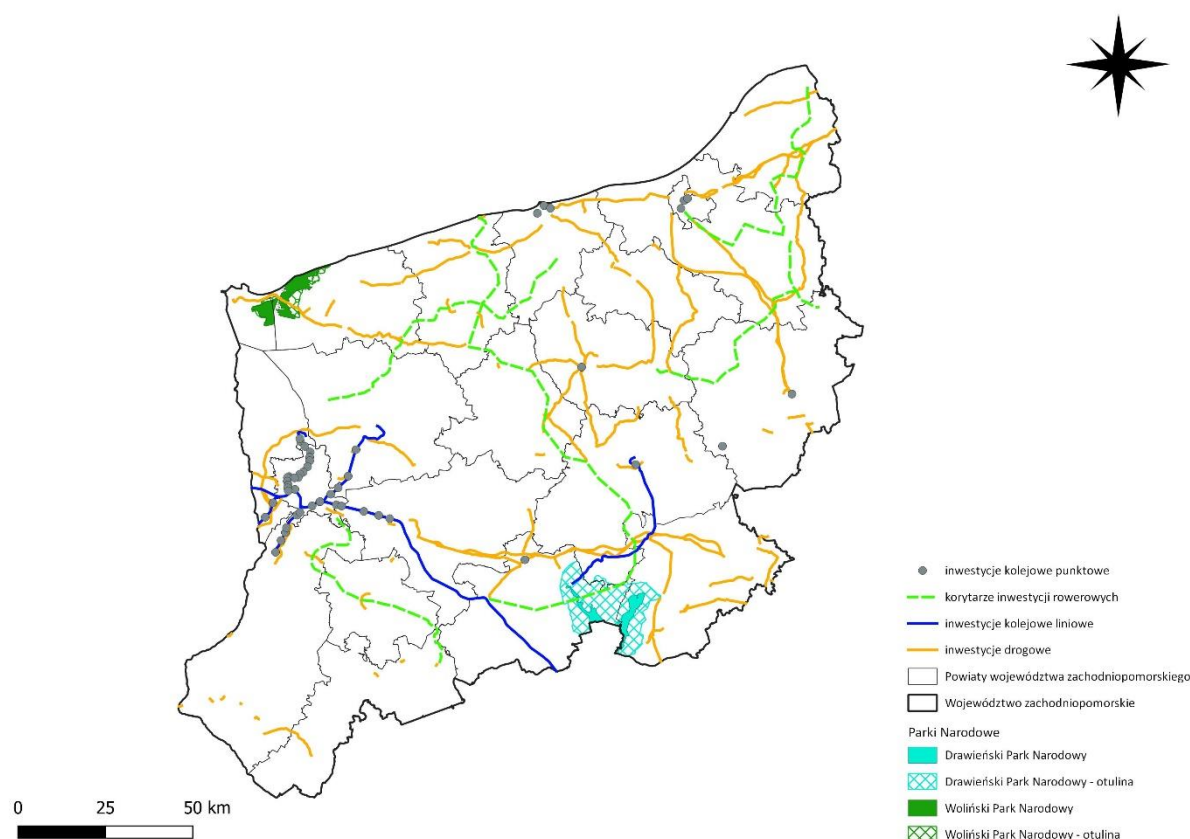
Zgodnie ze stanowiskiem GDOŚ realizacja przedsięwzięcia polegającego na budowie ścieżki rowerowej nie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, gdyż nie stanowi ono przedsięwzięcia, które może znacząco oddziaływać na środowisko, niezależnie od sposobu realizacji (samodzielne przedsięwzięcie czy też przebudowa lub rozbudowa) oraz umiejscowienia (w pasie drogowym, poza pasem drogowym, na obiekcie mostowym). Bez wpływu na kwalifikację pozostaje również kwestia surowca, z którego wykonany zostanie ścieżka rowerowa.¹⁷

To jakie oddziaływanie związane z planowanymi ścieżkami powstanie, będzie w dużej mierze zależało od lokalizacji planowanych szlaków rowerowych. Część projektowanych ścieżek będzie przebiegała wzdłuż istniejących dróg i w takim przypadku jest niewielkie prawdopodobieństwo pojawienia się oddziaływania negatywnego. Miejsca te to tereny już zagospodarowane i dostosowane do znajdujących się wokół siedlisk. Budowa ścieżek w ciągu istniejących szlaków komunikacyjnych to jednocześnie dobra metoda przekonania lokalnej społeczności do wyboru ekologicznego środka transportu jakim jest rower. Będzie to miało pozytywne oddziaływanie na obszary chronione sąsiadujące z istniejącymi drogami. Natomiast w przypadku budowy nowych ścieżek rowerowych na terenach niezagospodarowanych, często leśnych lub biologicznie czynnych, można spodziewać się powstania negatywnego, lecz chwilowego oddziaływania wynikającego z prowadzonych prac budowlanych. Co prawda inwestycje liniowe rowerowe wymagają znacznie mniejszych pokładów sprzętu oraz terenu, niż ma to miejsce w przypadku nowych dróg, jednakże prowadzone prace mogą wywoływać krótkoterminowe niedogodności. Hałas generowany przez sprzęt budowlany, wzrost zapylenia, chwilowe pogorszenie jakości powietrza oraz zajmowanie terenów, gdzie mogą bytować zwierzęta to główne negatywne skutki prowadzenia prac. Należy jednak zauważyć, iż większość z tych negatywnych skutków przeminie w momencie zakończenia inwestycji, a długoterminowy i stały pozytywny wpływ powstających ścieżek rowerowych na biotyczne elementy środowiska będzie niepodważalny. Oddziaływanie pozytywne będzie pośrednie, lecz wiele inwestycji wywiera właśnie taki wpływ na środowisko, a ich kumulacja pozwala na wywołanie zauważalnego efektu.

7.1.10 Oddziaływania na cele i przedmiot ochrony Parków Narodowych

Przedstawienie lokalizacji Parków Narodowych znajdujących się na terenie województwa zachodniopomorskiego za pomocą mapy, pozwoliło ocenić, czy planowane działania inwestycyjne obejmujące infrastrukturę drogową, kolejową oraz rowerową wpłyną w negatywnym stopniu na omawiane obszary chronione.

¹⁷ Komunikat Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska dotyczący kwalifikacji chodników oraz ścieżek rowerowych w kontekście wymogu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DOOŚ-WAPIS.400.55.2022.MDz)



Rysunek 7.18. Lokalizacja planowanych inwestycji liniowych i punktowych w odniesieniu do Parków Narodowych województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ

Przez teren Wolińskiego Parku Narodowego oraz jego otulinę będzie przebiegać budowana droga ekspresowa S3 (odcinek Świnoujście – Dargobądz). Dla wymienionej inwestycji został opracowany Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: Budowa drogi S-3 na odcinku Świnoujście – Troszyn. W Raporcie opisano 4 warianty przebiegu i warianty stanowiące ich połączenia, natomiast zgodnie z Decyzją środowiskową wybrany został wariant 4 o długości około 33 km, który częściowo wykorzystuje ślad istniejącej drogi krajowej nr 3, a częściowo przebiega po nowym śladzie. Planowana droga będzie przecinać obszar Wolińskiego Parku Narodowego na długości około 3,2 km, natomiast jego otulinę na długości około 5,8 km. Zajęcie obszaru wykraczającego poza dotychczasowy pas drogowy będzie dotyczyło 7 ha Parku Narodowego.

Oddziaływanie przebudowy dróg w parku narodowym polega na bezpośrednim i pośrednim oddziaływaniu na różnorodne elementy środowiska naturalnego. W przypadku ekosystemów, flory i fauny, zwłaszcza bezkręgowej, nastąpi bezpośrednie zajęcie części ich siedlisk, częściowa zabudowa eliminująca powierzchnie biologicznie czynne, a częściowo silnie je przekształcająca, zwłaszcza w czasie budowy. Oddziaływanie pośrednie wiąże się z emisją zanieczyszczeń i hałasu, w tym z odstraszeniem fauny i potęgowaniem fragmentacji ich populacji. Oddziaływanie polegające na ograniczaniu możliwości migracji fauny, zwiększeniu jej śmiertelności i pogłębianiu fragmentacji siedlisk gatunków zwierząt, poprzez odstraszenie od drogi, uznawane jest za „najbardziej wyraźny wpływ” takich przedsięwzięć w odniesieniu do parków narodowych (Wojdan 2010). W tym wypadku jednak sytuacja jest specyficzna ponieważ budowa drogi zastąpi istniejący ciąg komunikacyjny istotnie zmniejszając jego negatywne skutki dla możliwości migracji i występowania populacji zwierząt. Zaprojektowane przejścia dla zwierząt o lepszych parametrach od istniejących, ogrodzenie pasa drogowego,

a w pewnym stopniu także uzyskana poprawa płynności ruchu pojazdów, zmniejszą oddziaływanie drogi na faunę. Warianty 4 na przebiegu przez Woliński Park Narodowy oraz w jego bezpośrednim sąsiedztwie ma niemal identyczny przebieg, tzn. jest "przyklejony" do obecnie funkcjonującej drogi S3. Realizacja będzie wiązała się z ingerencją w siedliska istniejące wzdłuż pasa istniejącej drogi, w dużym stopniu przekształcone antropogenicznie nie tylko z powodu dotychczasowego sąsiedztwa drogi, ale też przebudowy S3 jaka miała tu miejsce w latach 90. XX wieku. Ingerencja w tym wariancie w odniesieniu do fauny dotyczy przede wszystkim bezkręgowców tj. pospolitych gatunków motyli i ważek oraz będzie skutkować koniecznością likwidacji mrowisk, szczególnie licznych po północnej stronie istniejącej drogi.

W wariancie 4 poszerzenie istniejącego pasa drogowego odbędzie się kosztem pasa ekosystemów leśnych – kwaśnych buczyn i dąbrów oraz trudnych do klasyfikacji lasów mieszanych z panującą sosną w górnym piętrze oraz bukami i dębami w dolnym, miejscami o utrzymującym się charakterze borowym. Kolizja dotyczy pasa lasów o szerokości zwykle od kilku do 25 m (największy obszar o głębokości 130 m zajęty zostanie pod budowę dużego przejścia górnego dla zwierząt). W odniesieniu do wariantu 4, kolizja z ekosystemami leśnymi dotyczy przylegających do istniejącej drogi S3 fragmentów zbiorowisk leśnych, których płyty rozpościerają się dalej na północ i południe od drogi. Ze względu na utrzymujący się duży udział sosny w lasach wzdłuż drogi, nie mają one charakteru naturalnego. Najlepiej zachowane siedliska kwaśnych buczyn w części morenowej Parku zachowane zostaną niemal bez ingerencji. Siedliska leśne objęte oddziaływaniem przedsięwzięcia są najbardziej rozpowszechnione w obrębie Parku – ingerencja nie spowoduje zagrożenia dla unikatowych lub rzadkich typów ekosystemów leśnych. Zajęcie pasa lasów wzdłuż istniejącej drogi przesunie skraj lasu w jego głąb. Podkreślić w tym kontekście należy to, że obecna granica lasów i pasa drogowego ukształtowana została stosunkowo niedawno – podczas prac na drodze S3 w latach 90. XX wieku. Nie wystąpi tu w efekcie zniszczenie właściwej dla długotrwałej granicy zewnętrznej lasu strefy przejściowej z oszykiem, okrajkiem i specyficznie ukształtowaną warstwą drzew tworzących ścianę lasu. Wzdłuż granicy pasa drogowego i lasu kształtuje się mimo to istotny dla ochrony ekosystemów leśnych i swoisty pod względem ekologicznym ekoton. Cechuje się on silniejszym rozwojem podszytu, obecnością specyficznych siedlisk otwartych o charakterze murawowym i łąkowym oraz wyraźnym wzbogaceniem gatunkowym w stosunku do przyległych lasów. Zaznaczyć jednak należy, że mimo kontrastującego z wnętrzem lasów wzbogacenia gatunkowego, nie występują tu gatunki, które nie miałyby w okolicy licznych zasobów.

Dla minimalizacji niekorzystnych oddziaływań konieczne będzie zachowanie najcenniejszych gatunków występujących w strefie ekotonowej (widłak goździkowaty, kruszczyk rdzawoczerwony) i odtworzenie warunków siedliskowych na nowej granicy pasa drogowego i lasów Parku w sposób umożliwiający spontaniczną renaturalizację półnaturalnych siedlisk oszykowo-murawowych (zachowanie warunków glebowych, wprowadzanie mieszanek traw i nasadzeń zgodnych z warunkami siedliskowymi).¹⁸

Pozostałe przewidywane działania mające na celu unikanie, zapobieganie, ograniczenie oraz kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, w szczególności na zajęty obszar

¹⁸ RAPORT O ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO PRZEDSIĘWZIĘCIA PN.: Budowa drogi S-3 na odcinku Świnoujście – Troszyn

Wolińskiego Parku Krajobrazowego, zostały opisane w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia.

Przez teren Drawieńskiego Parku Narodowego oraz jego otuliny przebiegać będzie ścieżka rowerowa Trasa Doliny Regi i Drawy, natomiast przez otulinę będzie linia kolejowa nr 410, która na odcinku Złocieniec – Drawno poddana zostanie modernizacji.

Obie ww. inwestycje będą na etapie wykonawczym wiązały się z powstaniem negatywnych, lecz nieznacznych oddziaływań takich jak: wzrost zapylenia i nadmierna emisja hałasu, pochodząca z maszyn budowlanych, drgania wywołane ciężkim sprzętem i prowadzonymi pracami, składowanie odpadów rozbiórkowych i budowlanych, zajmowanie terenów zielonych (baza sprzętu), zagrożenie wyciekami z maszyn (szczególnie w odniesieniu do środowiska gruntowo-wodnego), zwiększona śmiertelność małych zwierząt na placach budowy. Jednakże większość opisanych wyżej negatywnych oddziaływań będzie miało charakter przejściowy tzn. krótkoterminowy i nieznaczny, wynikający z prowadzonych prac.

Aby zminimalizować negatywne skutki oddziaływania planowanych zadań na Drawieński Park Narodowy należy:

- uwzględniać połączenia ekologiczne w polityce przestrzennej, w tym wyłączyć z zabudowy korytarze ekologiczne,
- wyznaczać i rozbudowywać korytarze ekologiczne na omawianym obszarze,
- stosować w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego i decyzjach o warunkach zabudowy odpowiednie standardy architektoniczno-urbanistyczne,
- prowadzić roboty budowlane w sposób gwarantujący ochronę wód,
- właściwie zabezpieczyć urządzenia przed ewentualnymi wyciekami,
- etap planowania i eksploatacji planowanej inwestycji powinien uwzględniać rozwiązania oszczędzające wodę,
- unikać emisji substancji pyłowych na etapie budowy lub rozbudowy,
- przestrzegać zapisów pozwoleń budowlanych,
- korzystać z maszyn i urządzeń o wysokich normach spalin,
- zraszać materiały pyłące,
- wykonywać „głośne prace” poza porą nocną,
- zminimalizować ilości drzew i krzewów koniecznych do wycinki, a następnie uwzględnić nowe nasadzenia,
- stosować „czasowe” przejścia dla zwierząt na etapie budowy,
- tworzyć siedliska zastępcze np. budki dla ptaków, na czas trwania inwestycji,
- uwzględniać ochronę wartości przyrodniczych przy planowaniu inwestycji,
- dostosować termin przeprowadzania prac do okresów lęgowych ptaków oraz rozrodu,
- ograniczyć do minimum strefę bezpośredniej ingerencji,
- materiał ziemny wykorzystywany przy pracach wykończeniowych powinien być pochodzenia lokalnego, tak aby nie zawierał bazy nasion gatunków obcych temu regionowi,
- stosować zbiorniki podczyszczające wody spływające z dróg,
- dostosować zakres prac do wymogów ochrony przyrody – szczególnie w odniesieniu do ekosystemów wodnych, wykorzystując możliwość przeprowadzenia konsultacji przyrodniczych oraz przez zachowanie zgodności z Ramową Dyrektywą Wodną,
- prowadzić prace poza sezonem lęgowym ptaków, tarłem ryb, a także migracjami zwierząt,

- prowadzić prace z uwzględnieniem możliwie najlepszych technologii zabezpieczających przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do wód i gleby.

Dla Drawieńskiego Parku Narodowego wydane zostało 23 grudnia 2020 r. Zarządzenie Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie zadań ochronnych dla Drawieńskiego Parku Narodowego na lata 2021-2022. Dokument ten określa wszystkie istniejące i potencjalne zagrożenia wewnętrzne oraz zewnętrzne wraz ze wskazaniem sposobu ich eliminacji lub ograniczenia ich skutków, sposoby ochrony czynnej oraz wyróżnienie obszarów objętych ochroną ścisłą, czynną i krajobrazową. Wśród zewnętrznych zagrożeń istniejących wymieniono m.in.: „nadmierną presję ruchu turystycznego na rzece Drawie”, a jako sposoby eliminacji lub ograniczania zagrożeń i ich skutków wskazano na „podejmowanie działań zmierzających do przekierowania ruchu turystycznego na szlaki piesze, rowerowe, konne”. Dodatkowo w określonych zadaniach ochronnych znalazła się informacja o konieczności: „utrzymanie ścieżek dydaktycznych i szlaków turystycznych – naprawa, konserwacja i budowa infrastruktury edukacyjnej i turystycznej” na obszarach ochrony ścisłej, czynnej i krajobrazowej. Na tej podstawie można założyć, że planowana inwestycja polegająca na poprowadzeniu ścieżki rowerowej Trasa Doliny Regi i Drawy, będzie wpisywała się w listę sposobów eliminacji lub ograniczenia zagrożeń oraz w ustanowione cele zadań ochronnych dla Drawieńskiego Parku Narodowego.

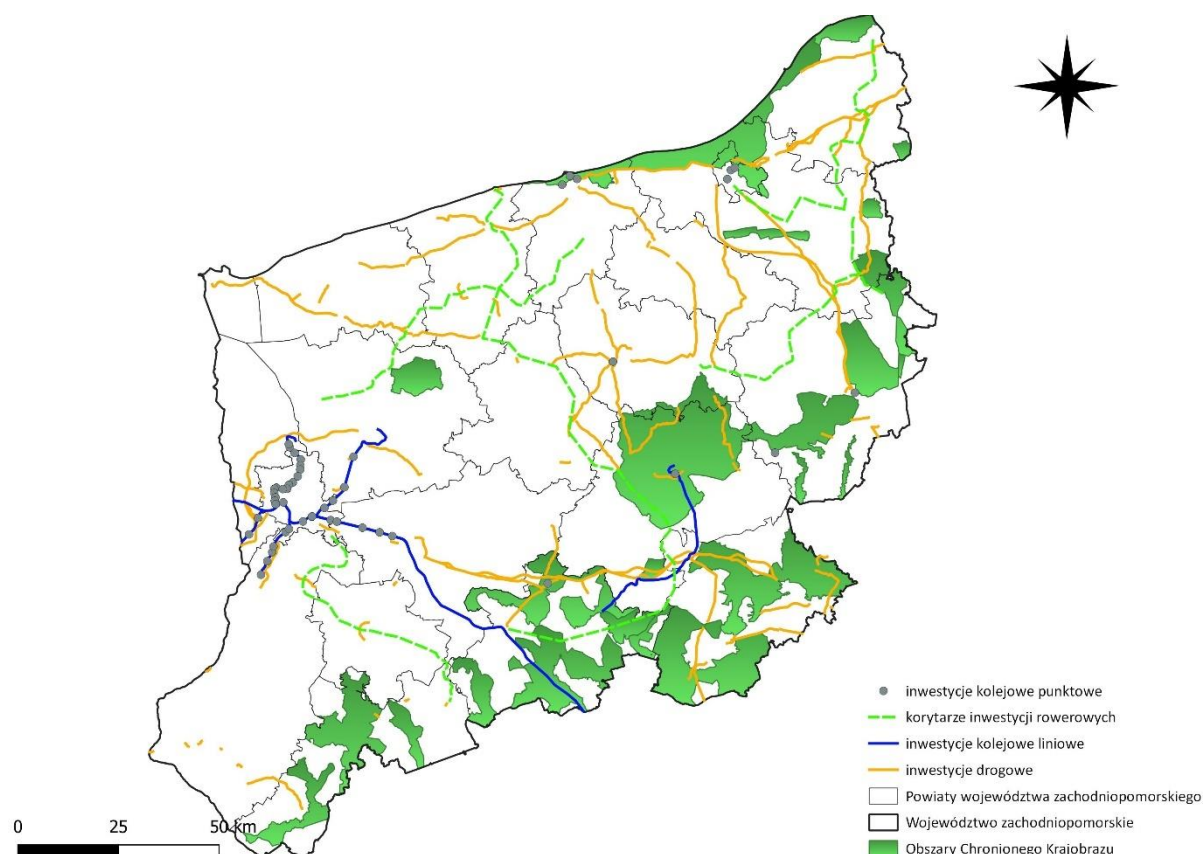
7.1.11 Oddziaływanie na pozostałe formy ochrony przyrody

Na terenie województwa zachodniopomorskiego zlokalizowano:

- 22 Obszary Chronionego Krajobrazu,
- 129 Rezerwatów przyrody,
- 7 Parków Krajobrazowych,
- 703 użytki ekologiczne,
- 9 stanowisk dokumentacyjnych,
- 43 zespoły przyrodniczo-krajobrazowe,
- 2 394 pomników przyrody.¹⁹

Aby możliwe było precyzyjne określenie możliwości wystąpienia negatywnego oddziaływania planowanych zadań inwestycyjnych na wymienione formy ochrony przyrody przygotowano mapy, które zostały zamieszczone poniżej.

¹⁹ Dane na dzień 27.07.2023 r., CRFOP



Rysunek 7.19. Planowane inwestycje liniowe i punktowe na tle Obszarów Chronionego Krajobrazu województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ

Tabela 7.13. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji kolejowych liniowych i punktowych w odniesieniu do Obszarów Chronionego Krajobrazu

Obszary Chronionego Krajobrazu, przez które przechodzą bądź będą przechodzić linie kolejowe lub infrastruktura punktowa kolejowa	Obszary Chronionego Krajobrazu, w pobliżu których przechodzą bądź będą przechodzić linie kolejowe lub infrastruktura punktowa kolejowa	Obszary Chronionego Krajobrazu w znacznej odległości od istniejących lub planowanych linii kolejowych lub infrastruktury punktowej kolejowej
D (Choszczno-Drawno)	Jeziora Szczecineckie	Pozostałe 15 Obszarów Chronionego Krajobrazu
F (Bierzwnik)		
Pojezierze Drawskie	Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy (woj. zachodniopomorskie)	
Koszański Pas Nadmorski	Okolice Kalisza Pomorskiego	

Źródło: opracowanie własne

W tabeli powyżej zestawiono lokalizację istniejących na terenie województwa Obszarów Chronionego Krajobrazu w odniesieniu do planowanych inwestycji kolejowych. Spośród wszystkich obszarów, 4 z nich będą znajdować się w obrębie istniejących lub zaplanowanych do rewitalizacji linii kolejowych. Obszary Chronionego Krajobrazu, w pobliżu których przechodzą lub będą przechodzić linie kolejowe obejmą 3 obszary: Jeziora Szczecineckie, Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy oraz Okolice Kalisza Pomorskiego. Natomiast 15 pozostałych Obszarów Chronionego Krajobrazu będzie znajdować się poza zasięgiem planowanych inwestycji w kolej.

Tabela 7.14. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji drogowych w odniesieniu do Obszarów Chronionego Krajobrazu

Obszary Chronionego Krajobrazu, przez które przechodzą bądź będą przechodzić drogi	Obszary Chronionego Krajobrazu, w pobliżu których przechodzą bądź będą przechodzić drogi	Obszary Chronionego Krajobrazu w znacznej odległości od istniejących lub planowanych dróg
Koszaliński Pas Nadmorski	Okolice Polanowa	Pozostałe 10 Obszarów Chronionego Krajobrazu
Dolina Radwi (Mostowo-Zegrze)		
Jeziora Szczecineckie		
Okolice Żydowo-Biały Bór		
Pojezierze Drawskie		
Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy (woj. zachodniopomorskie)	A (Dębno-Gorzów)	
Puszcza nad Drawą (woj. zachodniopomorskie)		
D (Choszczno-Drawno)		
Okolice Kalisza Pomorskiego		
"B" (Myślibórz)		

Źródło: opracowanie własne

W tabeli powyżej zestawiono lokalizację istniejących na terenie województwa Obszarów Chronionego Krajobrazu w odniesieniu do planowanych inwestycji drogowych. Spośród wszystkich obszarów, 10 z nich będzie znajdować się w obrębie istniejących lub zaplanowanych do modernizacji dróg. Obszary Chronionego Krajobrazu, w pobliżu których przechodzą lub będą przechodzić drogi obejmą 2 obszary: Okolice Polanowa i A (Dębno-Gorzów), natomiast 10 pozostałych Obszarów Chronionego Krajobrazu będzie znajdować się poza zasięgiem planowanych inwestycji w infrastrukturę drogową.

Tabela 7.15. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji rowerowych w odniesieniu do Obszarów Chronionego Krajobrazu

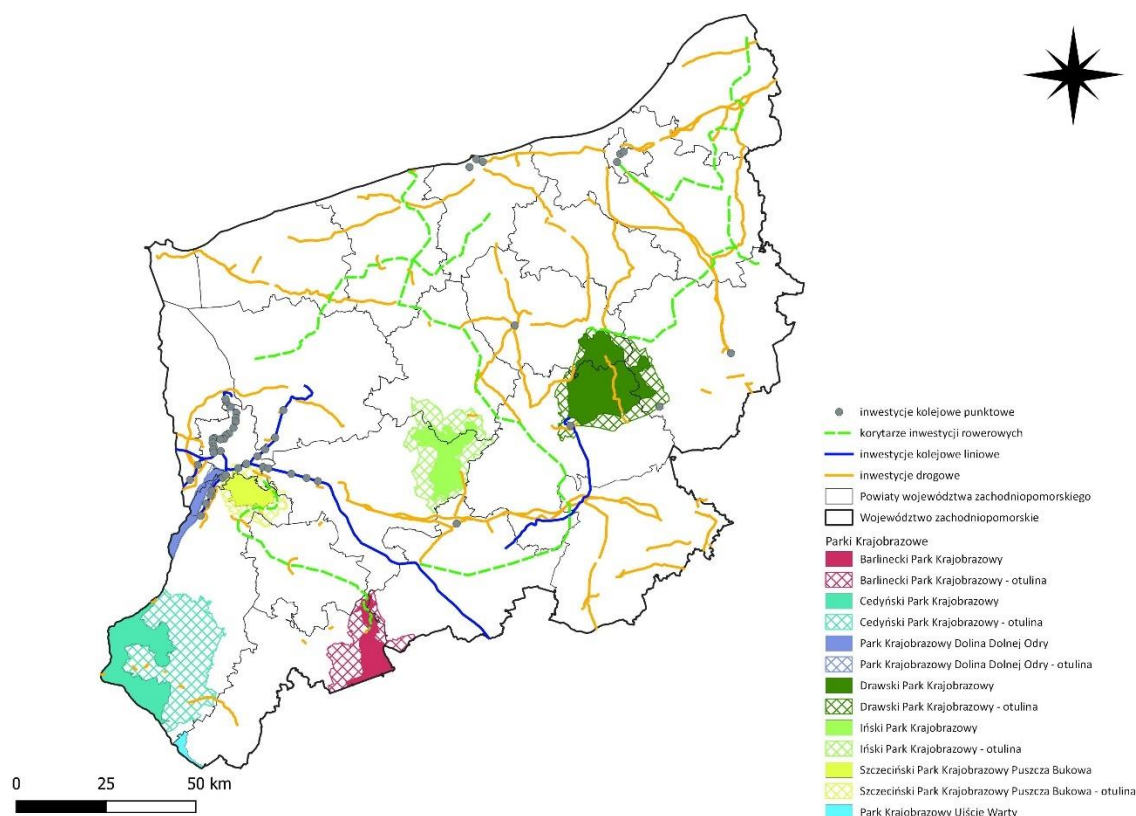
Obszary Chronionego Krajobrazu, przez które przechodzą bądź będą przechodzić ścieżki rowerowe	Obszary Chronionego Krajobrazu, w pobliżu których przechodzą bądź będą przechodzić ścieżki rowerowe	Obszary Chronionego Krajobrazu w znacznej odległości od istniejących lub planowanych ścieżek rowerowych
Pojezierze Drawskie	Okolice Kalisza Pomorskiego	Pozostałe 14 Obszarów Chronionego Krajobrazu
Dominikowo-Niemieńsko		
E (Korytnica Rzeka)	D (Choszczno-Drawno)	
F (Bierzwnik)		
Okolice Żydowo-Biały Bór	Las Czermski	

Źródło: opracowanie własne

W tabeli powyżej zestawiono lokalizację istniejących na terenie województwa Obszarów Chronionego Krajobrazu w odniesieniu do planowanych inwestycji rowerowych. Spośród wszystkich obszarów, 5 z nich będzie znajdować się w obrębie zaplanowanych do budowy ścieżek rowerowych. Obszary Chronionego Krajobrazu, w pobliżu których będą przechodzić ścieżki obejmą 3 obszary: Okolice Kalisza Pomorskiego, Las Czermski i D (Choszczno-Drawno) natomiast 14 pozostałych Obszarów Chronionego Krajobrazu będzie znajdować się poza zasięgiem planowanych inwestycji w infrastrukturę rowerową.

Obszar chronionego krajobrazu obejmuje tereny chronione ze względu na wyróżniający się krajobraz o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem lub pełnioną funkcją korytarzy ekologicznych. Zakazy, które mogą zostać wprowadzone na Obszarach Chronionego Krajobrazu zostały opisane w art. 24

ustawy o ochronie przyrody, natomiast zakazy obowiązujące dla konkretnych Obszarów są zebrane w Uchwałach obowiązujących dla danego Obszaru.



Rysunek 7.20. Planowane inwestycje liniowe i punktowe na tle Parków Krajobrazowych województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ

Tabela 7.16. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji kolejowych liniowych i punktowych w odniesieniu do Parków Krajobrazowych

Parki Krajobrazowe, przez które przechodzą bądź będą przechodzić linie kolejowe lub infrastruktura punktowa kolejowa	Parki Krajobrazowe, w pobliżu których przechodzą bądź będą przechodzić linie kolejowe lub infrastruktura punktowa kolejowa	Parki Krajobrazowe w znacznej odległości od istniejących lub planowanych linii kolejowych lub infrastruktury punktowej kolejowej
Otulina Drawskiego Parku Krajobrazowego	Park Krajobrazowy Dolina Dolnej Odry wraz z otuliną	Pozostałe 4 Parki Krajobrazowe
Otulina Szczecińskiego Parku Krajobrazowego Puszcza Bukowa		

Źródło: opracowanie własne

W tabeli powyżej zestawiono lokalizację istniejących na terenie województwa Parków Krajobrazowych w odniesieniu do planowanych inwestycji kolejowych. Spośród wszystkich Parków, dwie otuliny będą znajdować się w obrębie istniejących lub zaplanowanych do rewitalizacji linii kolejowych. W pobliżu Parku Krajobrazowego Dolina Dolnej Odry oraz jego otuliny będzie przechodzić zaplanowana do budowy Szczecińska Kolej Metropolitalna, natomiast w pobliżu czterech pozostałych Parków Krajobrazowych nie będą zlokalizowane żadne inwestycje dotyczące kolei.

Tabela 7.17. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji drogowych w odniesieniu do Parków Krajobrazowych

Parki Krajobrazowe, przez które przechodzą bądź będą przechodzić drogi	Parki Krajobrazowe, w pobliżu których przechodzą bądź będą przechodzić drogi	Parki Krajobrazowe w znacznej odległości od istniejących lub planowanych dróg
Cedyński Park Krajobrazowy wraz z otuliną	Park Krajobrazowy Dolina Dolnej Odry wraz z otuliną	Park Krajobrazowy Ujście Warty
Otulina Barlineckiego Parku Krajobrazowego		
Otulina Szczecińskiego Parku Krajobrazowego Puszcza Bukowa		
Otulina Ińskiego Parku Krajobrazowego		
Drawski Park Krajobrazowy wraz z otuliną		

Źródło: opracowanie własne

W tabeli powyżej zestawiono lokalizację istniejących na terenie województwa Parków Krajobrazowych w odniesieniu do planowanych inwestycji drogowych. Spośród 7 omawianych form ochrony przyrody, na terenie 2 Parków oraz 3 otulin będą zlokalizowane inwestycje dotyczące infrastruktury drogowej. W pobliżu Parku Krajobrazowego Dolina Dolnej Odry oraz jego otuliny będą prowadzone prace modernizacyjne i remontowe na ciągach drogowych, natomiast Park Krajobrazowy Ujście Warty nie będzie narażony na pojawienie się negatywnych oddziaływań wywołanych planowanymi pracami, z uwagi na znaczną odległość od przewidzianych remontów.

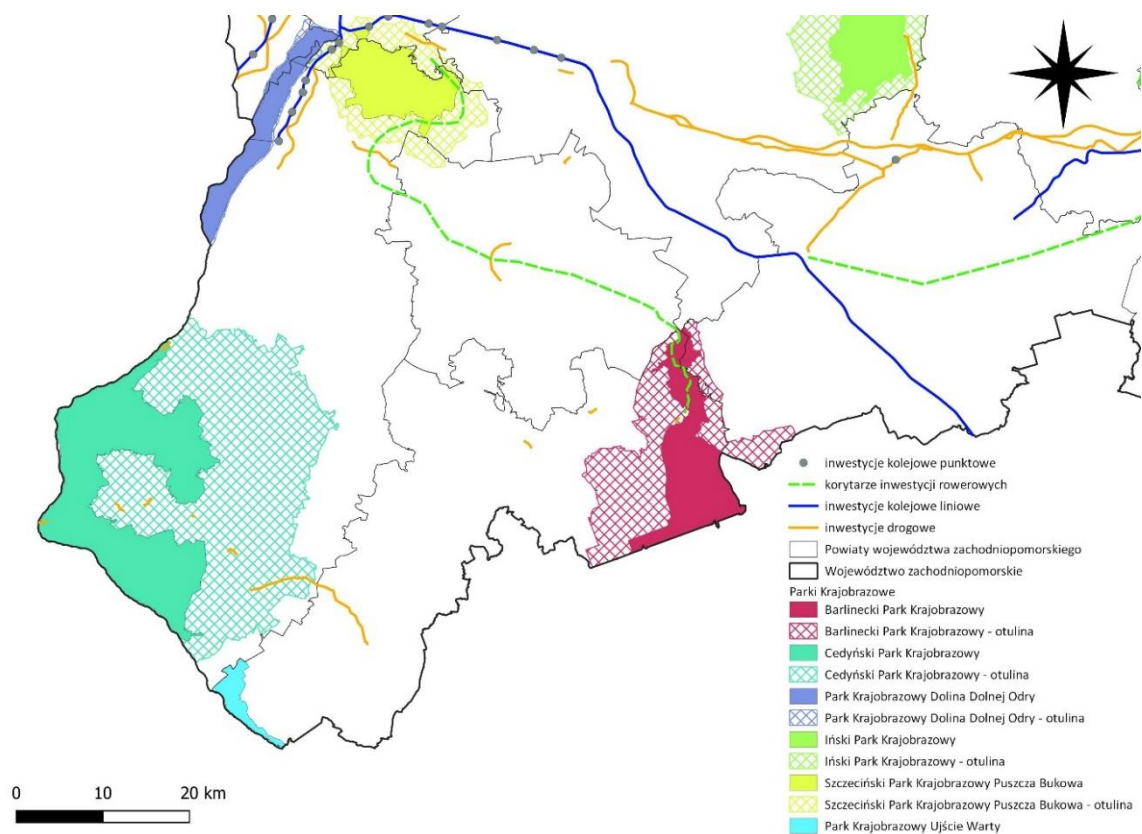
Tabela 7.18. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji rowerowych w odniesieniu do Parków Krajobrazowych

Parki Krajobrazowe, przez które będą przechodzić ścieżki rowerowe	Parki Krajobrazowe, w pobliżu których będą przechodzić ścieżki rowerowe	Parki Krajobrazowe w znacznej odległości od planowanych ścieżek rowerowych
Szczeciński Park Krajobrazowy Puszcza Bukowa wraz z otuliną	Iński Park Krajobrazowy wraz z otuliną	Pozostałe 3 Parki Krajobrazowe
Barlinecki Park Krajobrazowy wraz z otuliną		
Otulina Drawskiego Parku Krajobrazowego		

Źródło: opracowanie własne

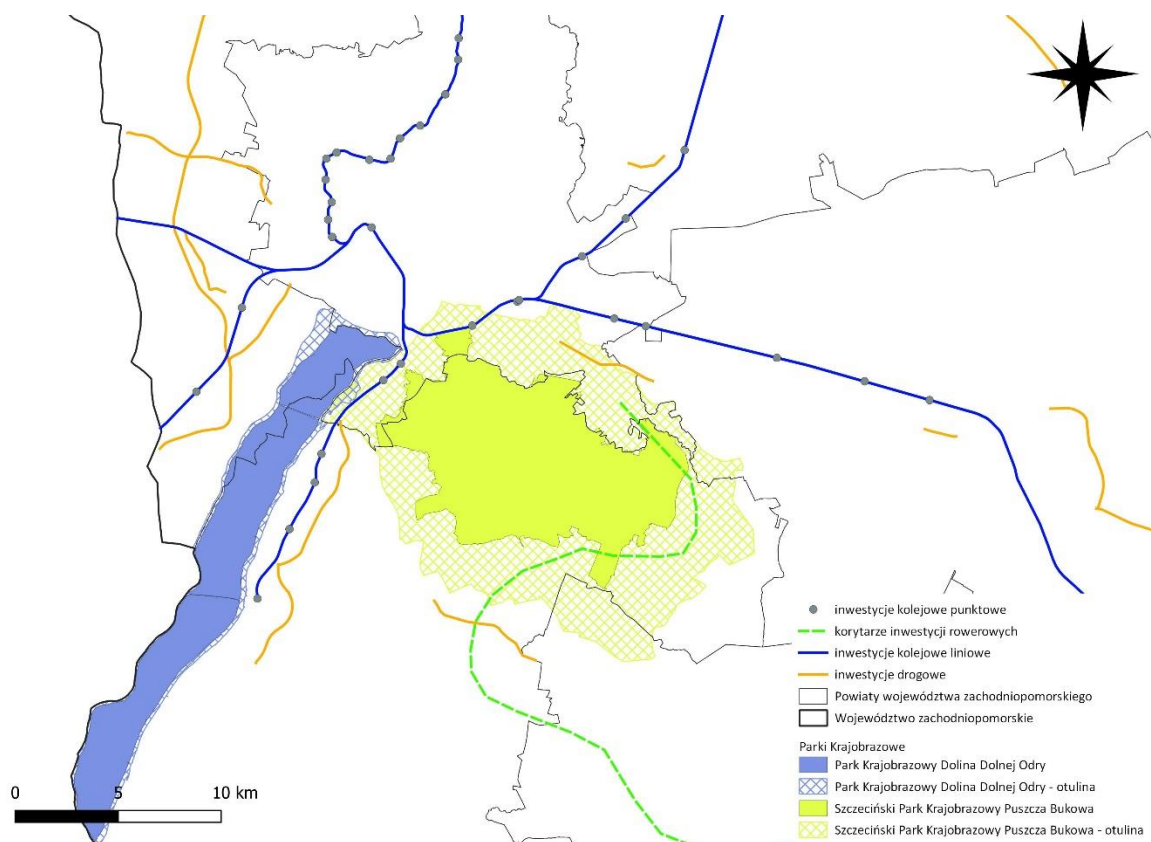
W tabeli powyżej zestawiono lokalizację istniejących na terenie województwa Parków Krajobrazowych w odniesieniu do planowanych inwestycji rowerowych. Spośród 7 omawianych form ochrony przyrody, na terenie 2 Parków oraz jednej otuliny będą zlokalizowane inwestycje dotyczące infrastruktury rowerowej. W pobliżu Ińskiego Parku Krajobrazowego oraz jego otuliny będzie przechodziła ścieżka rowerowa Trasa Doliny Regi i Drawy, natomiast pozostałe 3 Parki Krajobrazowe nie będą narażone na pojawienie się negatywnych oddziaływań wywołanych planowanymi pracami, z uwagi na znaczną odległość od przewidzianych nowych szlaków rowerowych.

Aby przedstawić dokładną lokalizację planowanych inwestycji w odniesieniu do Parków Krajobrazowych województwa zachodniopomorskiego, przygotowano dodatkowe mapy, które zostały zamieszczone poniżej.



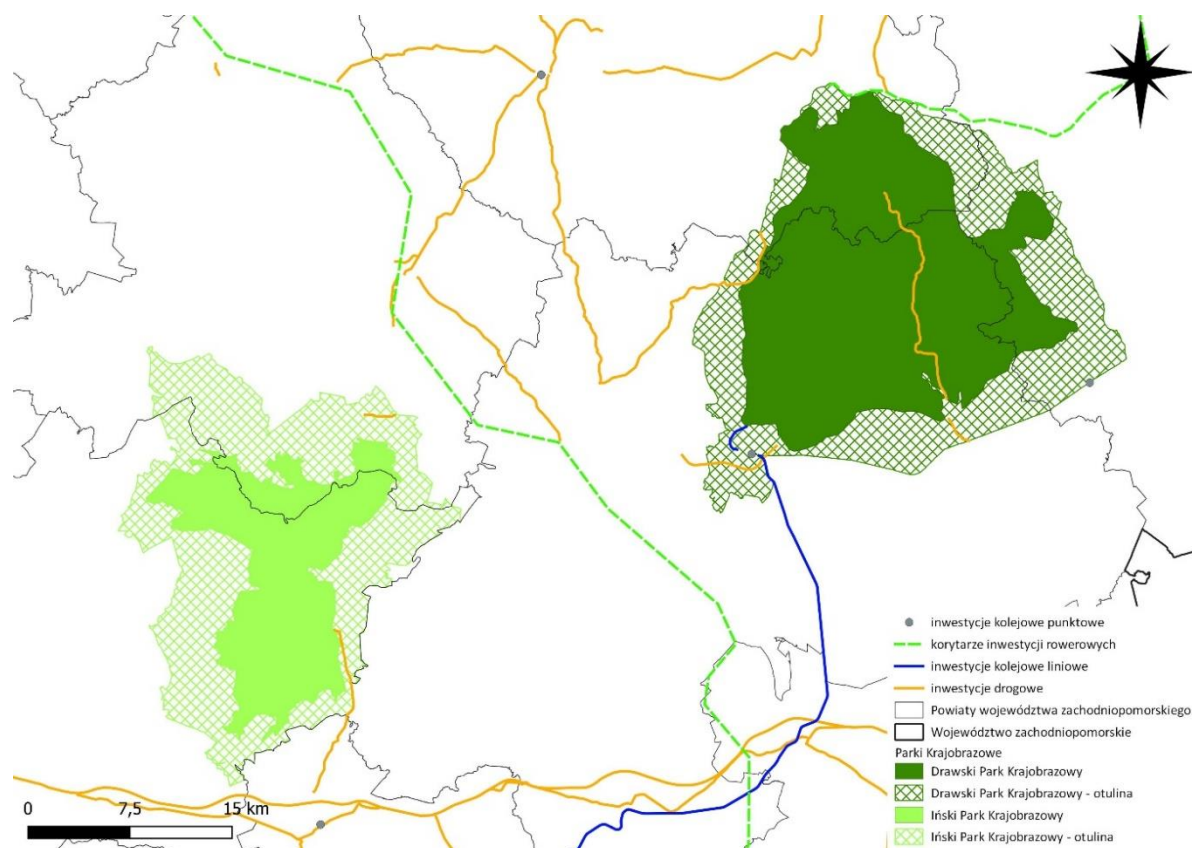
Rysunek 7.21. Szczegółowa lokalizacja planowanych inwestycji na tle Parków Krajobrazowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ



Rysunek 7.22. Szczegółowa lokalizacja planowanych inwestycji na tle Parków Krajobrazowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ



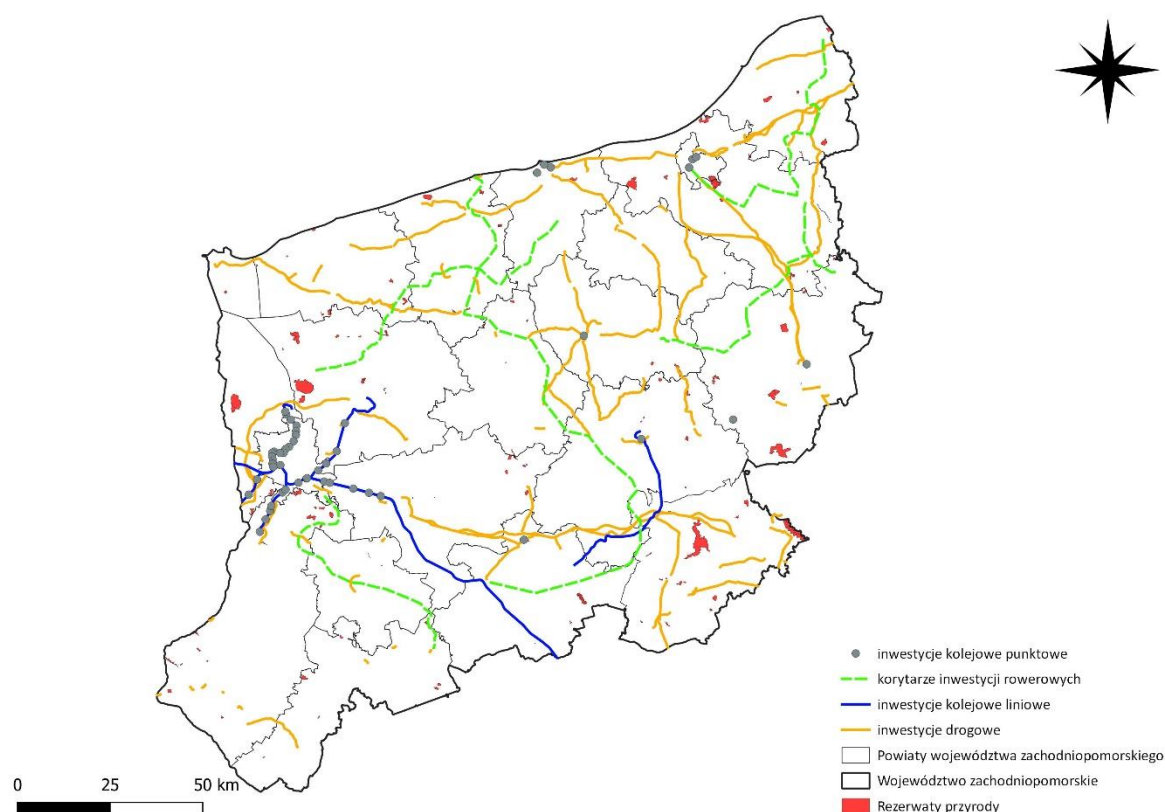
Rysunek 7.23. Szczegółowa lokalizacja planowanych inwestycji na tle Parków Krajobrazowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ

Park krajobrazowy obejmuje obszar chroniony ze względu na wartości przyrodnicze, historyczne i kulturowe oraz walory krajobrazowe w celu zachowania, popularyzacji tych wartości w warunkach zrównoważonego rozwoju. Na obszarach graniczących z parkiem krajobrazowym może być wyznaczona otulina. Zakazy, które mogą zostać wprowadzone na terenach Parków Krajobrazowych zostały opisane w art. 17 ustawy o ochronie przyrody, natomiast zakazy obowiązujące dla konkretnych Parków są zebrane w Uchwałach obowiązujących dla danego Parku. Dodatkowo Dyrektor Parku Krajobrazowego lub Dyrektor Zespołu Parków Krajobrazowych sporządza na okres 20 lat Plan Ochrony dla Parku Krajobrazowego, w którym zapisane są:

- charakterystyka i stan przyrody,
- identyfikacja i ocena istniejących oraz potencjalnych zagrożeń wewnętrznych i zewnętrznych,
- charakterystyka i ocena uwarunkowań społecznych i gospodarczych,
- analiza skuteczności dotychczasowych sposobów ochrony,
- charakterystyka i ocena stanu zagospodarowania przestrzennego,
- wyniki audytu krajobrazowego, o którym mowa w art. 38a ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.²⁰

²⁰ Art. 20 ustawy o ochronie przyrody



Rysunek 7.24. Planowane inwestycje liniowe i punktowe na tle Rezerwatów przyrody województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ

Tabela 7.19. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji kolejowych liniowych i punktowych w odniesieniu do Rezerwatów przyrody

Rezerваты przyrody, przez które przechodzą bądź będą przechodzić linie kolejowe lub infrastruktura punktowa kolejowa	Rezerваты przyrody, w pobliżu których przechodzą bądź będą przechodzić linie kolejowe lub infrastruktura punktowa kolejowa	Rezerваты przyrody w znacznej odległości od istniejących lub planowanych linii kolejowych lub infrastruktury punktowej kolejowej
-	Rezerwat „Zdroje”	Pozostałe 124 Rezerваты przyrody
	Rezerwat „Kurowskie Błota”	
	Rezerwat „Bukowe Zdroje im. Profesora Tadeusza Dominika”	
	Rezerwat „Dęby Sądowskie”	
	Rezerwat „Grądowe Zbocze”	

Źródło: opracowanie własne

W tabeli powyżej zestawiono lokalizację istniejących na terenie województwa Rezerwatów przyrody w odniesieniu do planowanych inwestycji kolejowych. Żaden Rezerwat nie będzie znajdował się na terenie planowanych inwestycji kolejowych liniowych czy punktowych. W pobliżu 5 Rezerwatów będzie przechodziła planowana do budowy lub modernizacji linia kolejowa albo infrastruktura kolejowa punktowa, natomiast 124 pozostałe Rezerваты nie będą narażone na żadne negatywne oddziaływania wynikające z zaplanowanych inwestycji w infrastrukturę kolejową.

Tabela 7.20. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji drogowych w odniesieniu do Rezerwatów przyrody

Rezerваты przyrody, przez które przechodzą bądź będą przechodzić drogi	Rezerваты przyrody, w pobliżu których przechodzą bądź będą przechodzić drogi	Rezerваты przyrody w znacznej odległości od istniejących lub planowanych dróg
Rezerwat „Dolina Pięciu Jezior”	Rezerwat „Wrzosowisko Sowno”	Pozostałe 113 Rezerwatów przyrody
	Rezerwat „Uroczysko Święta im. prof. Mieczysława Jasnowskiego”	
	Rezerwat „Wysoka Skarpa Rzeki Tywy”	
	Rezerwat „Ozy Kiczarowskie”	
	Rezerwat „Grądowe Zbocze”	
	Rezerwat „Rosiczki Mirosławskie”	
	Rezerwat „Wielki Bytyń”	
	Rezerwat „Jezioro Prosino”	
	Rezerwat „Brunatna Gleba”	
	Rezerwat „Łąki Bobolickie”	
	Rezerwat „Wapienny Las”	
	Rezerwat „Mechowisko Manowo”	
	Rezerwat „Jezioro Lubiawskie im. profesora Wojciecha Górskiego”	
	Rezerwat „Jodły Kamieszewickie”	
	Rezerwat „Stramnicza”	

Źródło: opracowanie własne

W tabeli powyżej zestawiono lokalizację istniejących na terenie województwa Rezerwatów przyrody w odniesieniu do planowanych inwestycji drogowych. Na terenie Rezerwatu „Dolina Pięciu Jezior” będzie prowadzona przebudowa drogi woj. nr 163 na odc. Połczyn Zdrój – Czaplunek. 15 Rezerwatów opisanych w tabeli powyżej będzie znajdować się w pobliżu nowo budowanych lub modernizowanych istniejących odcinków drogowych, natomiast 113 pozostałych Rezerwatów nie będzie narażone na żadne negatywne oddziaływania wywołane planowanymi inwestycjami drogowymi, z uwagi na znaczną ich odległość od przewidzianych robót.

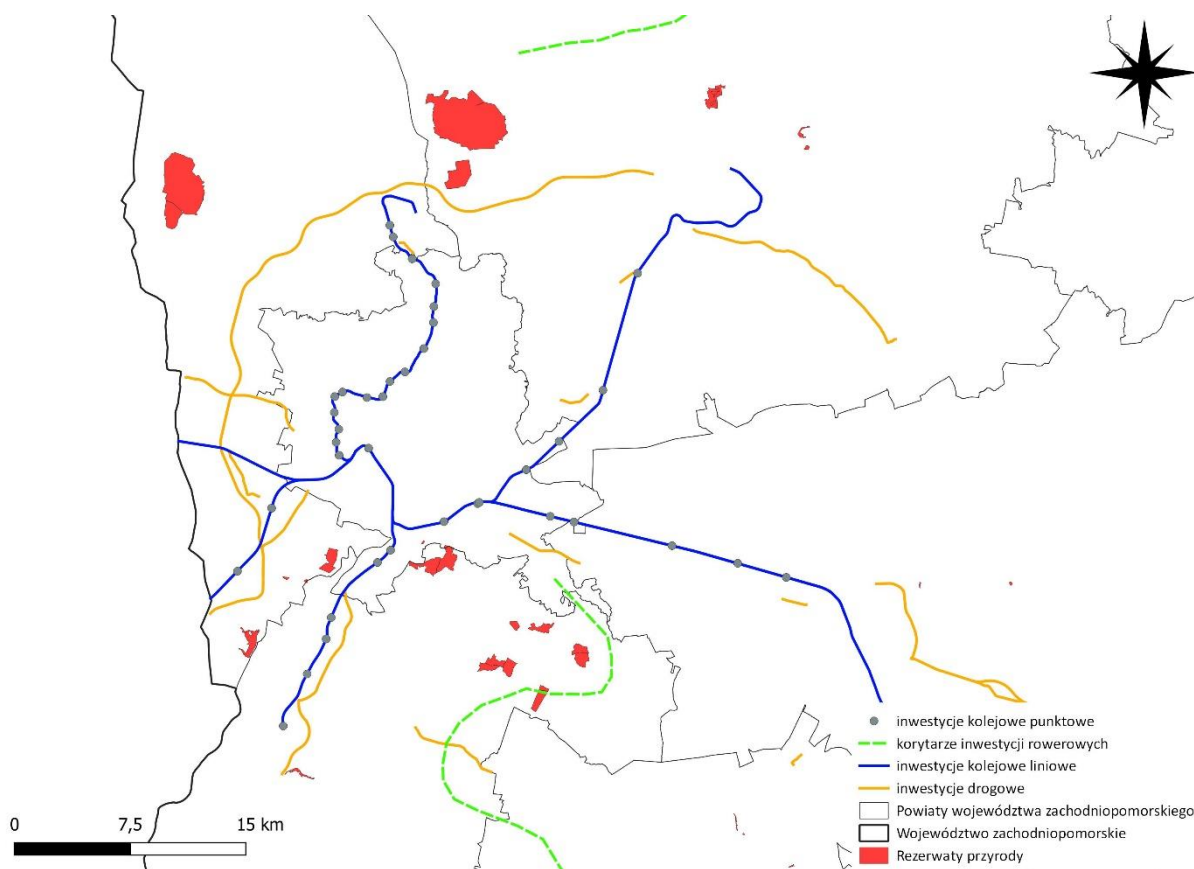
Tabela 7.21. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji rowerowych w odniesieniu do Rezerwatów przyrody

Rezerваты przyrody, przez które będą przechodzić ścieżki rowerowe	Rezerваты przyrody, w pobliżu których będą przechodzić ścieżki rowerowe	Rezerваты przyrody w znacznej odległości od planowanych ścieżek rowerowych
Rezerwat „Trawiasta Buczyzna im. profesora Stefana Kownasa”	Rezerwat „Mechowisko Manowo”	Pozostałe 118 Rezerwatów przyrody
Rezerwat „Rzeka Rekowa”	Rezerwat „Jezioro Lubiawskie im. profesora Wojciecha Górskiego”	
Rezerwat „Przełom Rzeki Wołcznicy”	Rezerwat „Łąki Bobolickie”	
	Rezerwat „Roby”	
Rezerwat „Przełom Rzeki Wołcznicy”	Rezerwat „Przybiernowski Bór Bagienny”	
	Rezerwat „Osetno”	
	Rezerwat „Skalisty Jar Libberta”	

Źródło: opracowanie własne

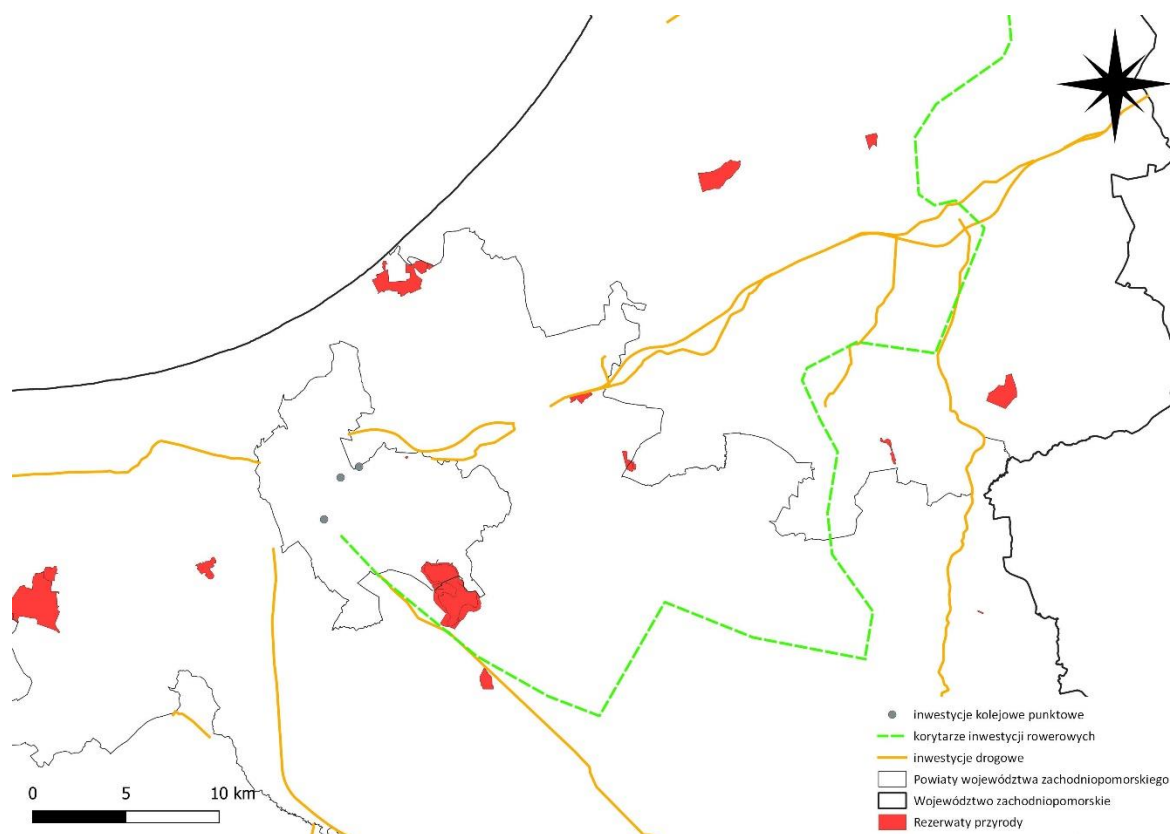
W tabeli powyżej zestawiono lokalizację istniejących na terenie województwa Rezerwatów przyrody w odniesieniu do planowanych inwestycji rowerowych. Spośród wszystkich omawianych form ochrony przyrody, przez teren 4 Rezerwatów będą przebiegały inwestycje dotyczące infrastruktury rowerowej. W pobliżu 7 Rezerwatów przyrody będą przechodziły nowe ścieżki rowerowe, natomiast pozostałe 118 Rezerwatów nie będą narażonych na pojawienie się negatywnych oddziaływań wywołanych planowanymi pracami, z uwagi na znaczną odległość od przewidzianych nowych szlaków rowerowych.

Aby przedstawić dokładną lokalizację planowanych inwestycji w odniesieniu do Rezerwatów przyrody województwa zachodniopomorskiego, przygotowano dodatkowe mapy, które zostały zamieszczone poniżej.



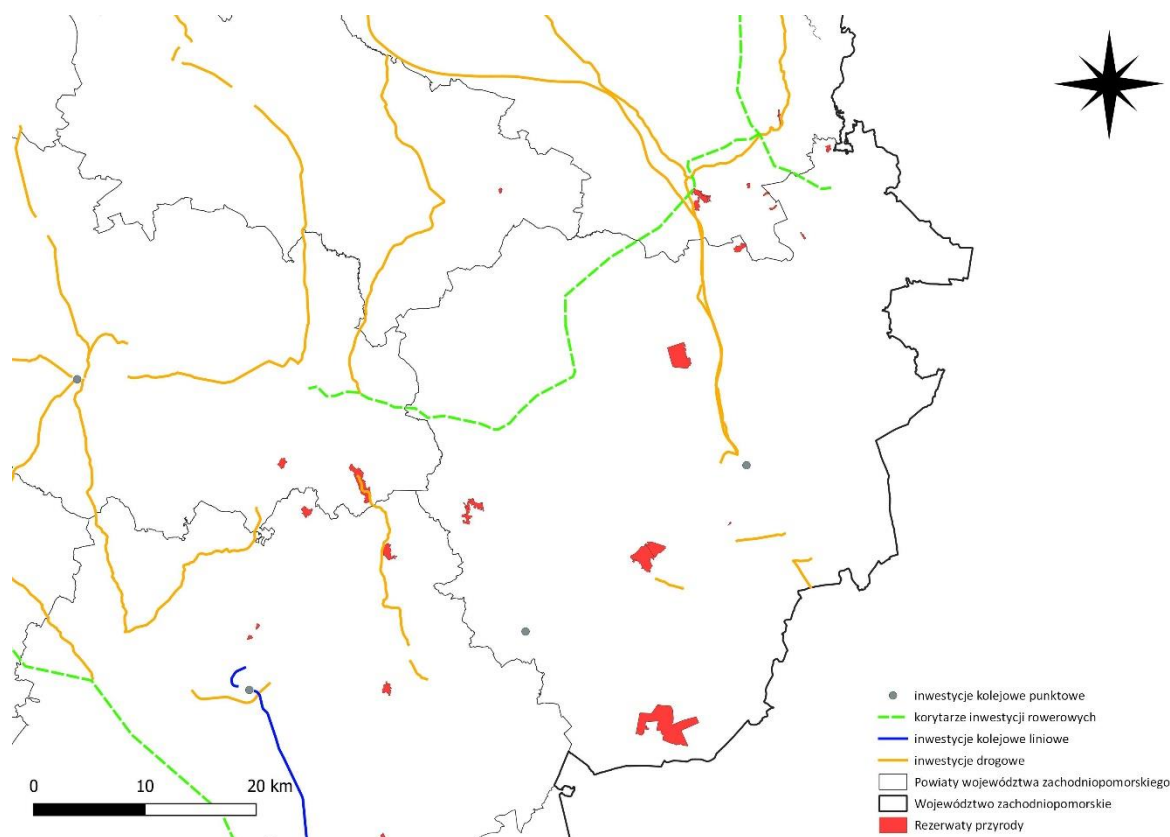
Rysunek 7.25. Szczegółowa lokalizacja planowanych inwestycji na tle Rezerwatów przyrody

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOS



Rysunek 7.26. Szczegółowa lokalizacja planowanych inwestycji na tle Rezerwatów przyrody

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ

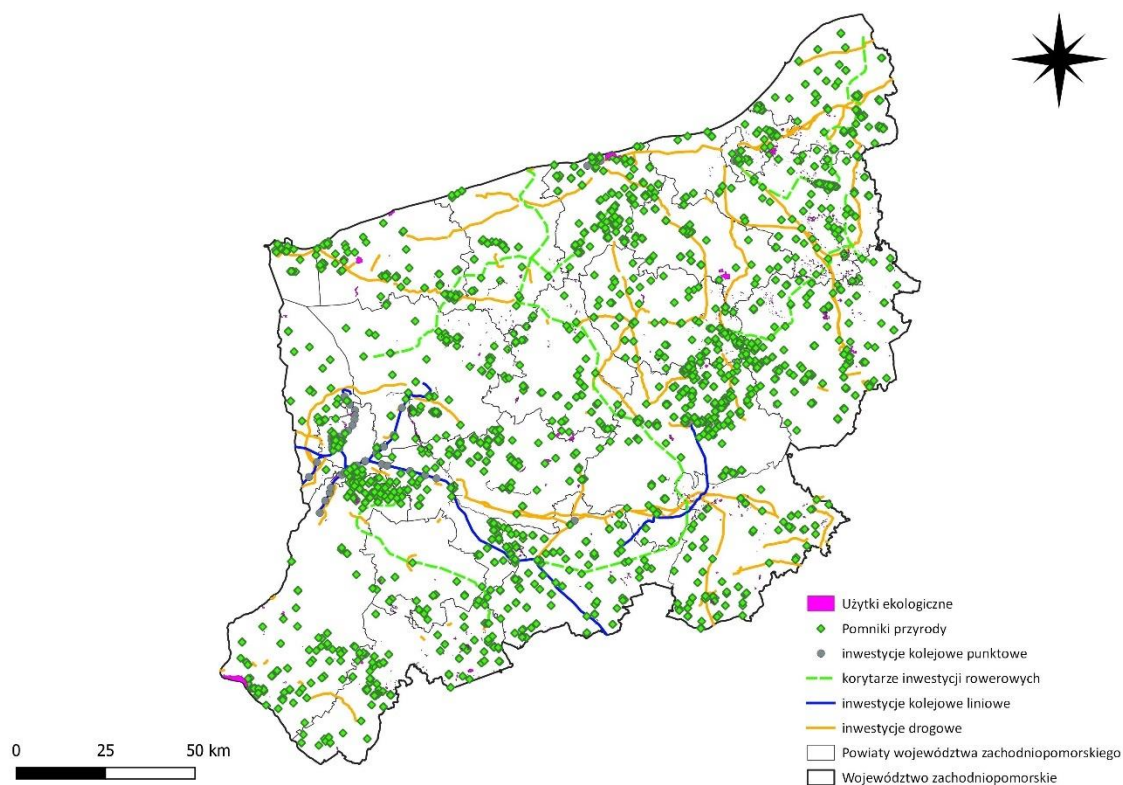


Rysunek 7.27. Szczegółowa lokalizacja planowanych inwestycji na tle Rezerwatów przyrody

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ

Rezerwat przyrody obejmuje obszary zachowane w stanie naturalnym lub mało zmienionym, ekosystemy, ostoje i siedliska przyrodnicze, a także siedliska roślin, siedliska zwierząt i siedliska grzybów oraz twory i składniki przyrody nieożywionej, wyróżniające się szczególnymi wartościami przyrodniczymi, naukowymi, kulturowymi lub walorami krajobrazowymi. Na obszarach graniczących z rezerwatem przyrody może być wyznaczona otulina. Zakazy, które mogą zostać wprowadzone na terenach Rezerwatów zostały opisane w art. 15 ustawy o ochronie przyrody, natomiast zakazy obowiązujące dla konkretnych Rezerwatów są zebrane w Uchwałach obowiązujących dla danego Rezerwatu. Dodatkowo Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska lub po uzgodnieniu z tym organem, zarządzający rezerwatem albo sprawujący nadzór nad rezerwatem, sporządza na okres 20 lat Plan Ochrony dla Rezerwatu przyrody, w którym zapisane są:

- charakterystyka i stan przyrody,
- identyfikacja i ocena istniejących oraz potencjalnych zagrożeń wewnętrznych i zewnętrznych,
- charakterystyka i ocena uwarunkowań społecznych i gospodarczych,
- analiza skuteczności dotychczasowych sposobów ochrony,
- charakterystyka i ocena stanu zagospodarowania przestrzennego,
- wyniki audytu krajobrazowego, o którym mowa w art. 38a ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.²¹



Rysunek 7.28. Planowane inwestycje liniowe i punktowe na tle użytków ekologicznych i pomników przyrody województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOS

²¹ Art. 20 ustawy o ochronie przyrody



Rysunek 7.29. Planowane inwestycje liniowe i punktowe na tle zespołów przyrodniczo-krajobrazowych oraz stanowisk dokumentacyjnych województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ

Tabela 7.22. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji kolejowych liniowych i punktowych w odniesieniu do pozostałych form ochrony przyrody (użytków ekologicznych, pomników przyrody, zespołów przyrodniczo-krajobrazowych, stanowisk dokumentacyjnych)

Pozostałe formy ochrony przyrody, przez które przechodzą bądź będą przechodzić linie kolejowe lub infrastruktura punktowa kolejowa	Pozostałe formy ochrony przyrody, w pobliżu których przechodzą bądź będą przechodzić linie kolejowe lub infrastruktura punktowa kolejowa	Pozostałe formy ochrony przyrody w znacznej odległości od istniejących lub planowanych linii kolejowych lub infrastruktury punktowej kolejowej
Użytek ekologiczny „Niebieski korytarz ekologiczny koryta rzeki Iny i jej dopływów – I”	34 pomniki przyrody	2 360 pomników przyrody
	Stanowisko dokumentacyjne „Margle kredowe nad jeziorem Szmaragdowym”	8 stanowisk dokumentacyjnych
	12 użytków ekologicznych	690 użytków ekologicznych
	5 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych	38 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych

Źródło: opracowanie własne

W tabeli powyżej zestawiono lokalizację istniejących na terenie województwa pozostałych form ochrony przyrody w odniesieniu do planowanych inwestycji kolejowych. Przez Użytek ekologiczny „Niebieski korytarz ekologiczny koryta rzeki Iny i jej dopływów – I” będzie przebiegała planowana do budowy linia nr 401 Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. W pobliżu 34 pomników przyrody, jednego stanowiska dokumentacyjnego, 12 użytków ekologicznych oraz 5 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych będą przechodziły planowane do budowy lub modernizacji linie kolejowa albo infrastruktura kolejowa punktowa. Natomiast 2 360 pomników przyrody, 8 stanowisk dokumentacyjnych, 690 użytków ekologicznych oraz 38 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych nie

będzie narażonych na żadne negatywne oddziaływania wynikające z zaplanowanych inwestycji w infrastrukturę kolejową.

Tabela 7.23. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji drogowych w odniesieniu do pozostałych form ochrony przyrody (użytków ekologicznych, pomników przyrody, zespołów przyrodniczo-krajobrazowych, stanowisk dokumentacyjnych)

Pozostałe formy ochrony przyrody, przez które przechodzą bądź będą przechodzić drogi	Pozostałe formy ochrony przyrody, w pobliżu których przechodzą bądź będą przechodzić drogi	Pozostałe formy ochrony przyrody w znacznej odległości od istniejących lub planowanych dróg
Zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Park leśny w Strudze”	Zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Dolina rzeki Chocieli”	Pozostałe 39 Zespołów przyrodniczo-krajobrazowych
Zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Dolina Stawny”		
Zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Las Golczewski”		
Użytek ekologiczny „Niebieski korytarz ekologiczny koryta rzeki Iny i jej dopływów – VII”	48 użytków ekologicznych	Pozostałe 651 Użytków ekologicznych
3 użytki ekologiczne bez nazwy		9 stanowisk dokumentacyjnych
	Około 136 pomników przyrody	Pozostałe 2 258 pomników przyrody

Źródło: opracowanie własne

W tabeli powyżej zestawiono lokalizację istniejących na terenie województwa pozostałych form ochrony przyrody w odniesieniu do planowanych inwestycji drogowych. Przez 3 Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe oraz 4 Użytki ekologiczne będą przebiegały zaplanowane do modernizacji istniejące drogi. W pobliżu około 136 pomników przyrody, 48 użytków ekologicznych oraz jednego Zespołu przyrodniczo-krajobrazowego będą przechodziły planowane do budowy lub modernizacji drogi. Natomiast 2 258 pomników przyrody, 9 stanowisk dokumentacyjnych, 651 użytków ekologicznych oraz 39 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych nie będzie narażonych na żadne negatywne oddziaływania wynikające z zaplanowanych inwestycji w infrastrukturę drogową.

Tabela 7.24. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji rowerowych w odniesieniu do pozostałych form ochrony przyrody (użytków ekologicznych, pomników przyrody, zespołów przyrodniczo-krajobrazowych, stanowisk dokumentacyjnych)

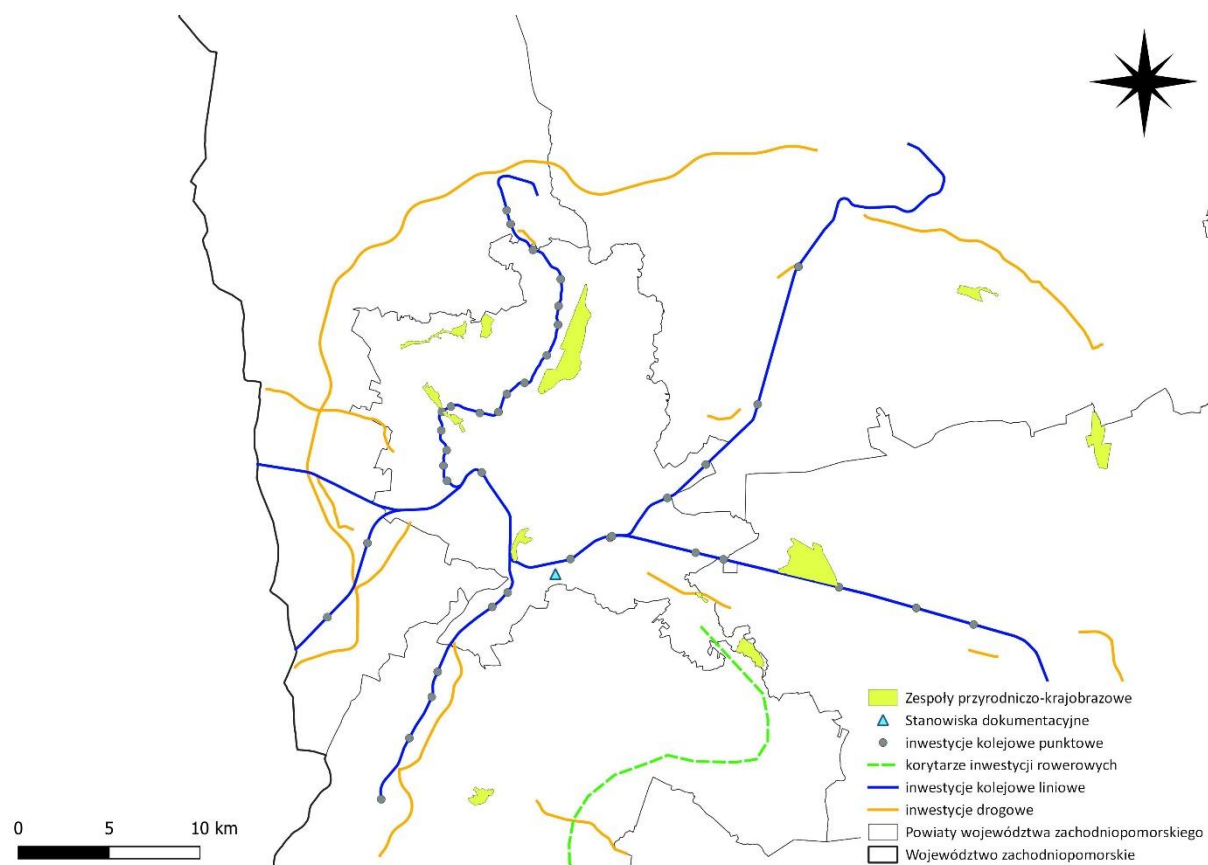
Pozostałe formy ochrony przyrody, przez które będą przechodzić ścieżki rowerowe	Pozostałe formy ochrony przyrody, w pobliżu których będą przechodzić ścieżki rowerowe	Pozostałe formy ochrony przyrody w znacznej odległości od planowanych ścieżek rowerowych
Zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Dolina rzeki Wołcznicy”	2 Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe	Pozostałe 39 Zespołów przyrodniczo-krajobrazowych
Zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Dolina rzeki Chocieli”		
10 użytków ekologicznych	24 użytki ekologiczne	Pozostałe 669 użytków ekologicznych
	Około 123 pomniki przyrody	9 stanowisk dokumentacyjnych
		Pozostałe 2 271 pomników przyrody

Źródło: opracowanie własne

W tabeli powyżej zestawiono lokalizację istniejących na terenie województwa pomników przyrody, użytków ekologicznych, zespołów przyrodniczo-krajobrazowych oraz stanowisk dokumentacyjnych w odniesieniu do planowanych inwestycji rowerowych. Spośród wszystkich omawianych form ochrony przyrody, przez teren 2 Zespołów przyrodniczo-krajobrazowych oraz 10 użytków ekologicznych będą przebiegały inwestycje dotyczące infrastruktury rowerowej. W pobliżu około 123 pomników przyrody, 24 użytków ekologicznych oraz dwóch Zespołów przyrodniczo-krajobrazowych będą przechodziły planowane ścieżki rowerowe. Natomiast 2 271 pomników przyrody,

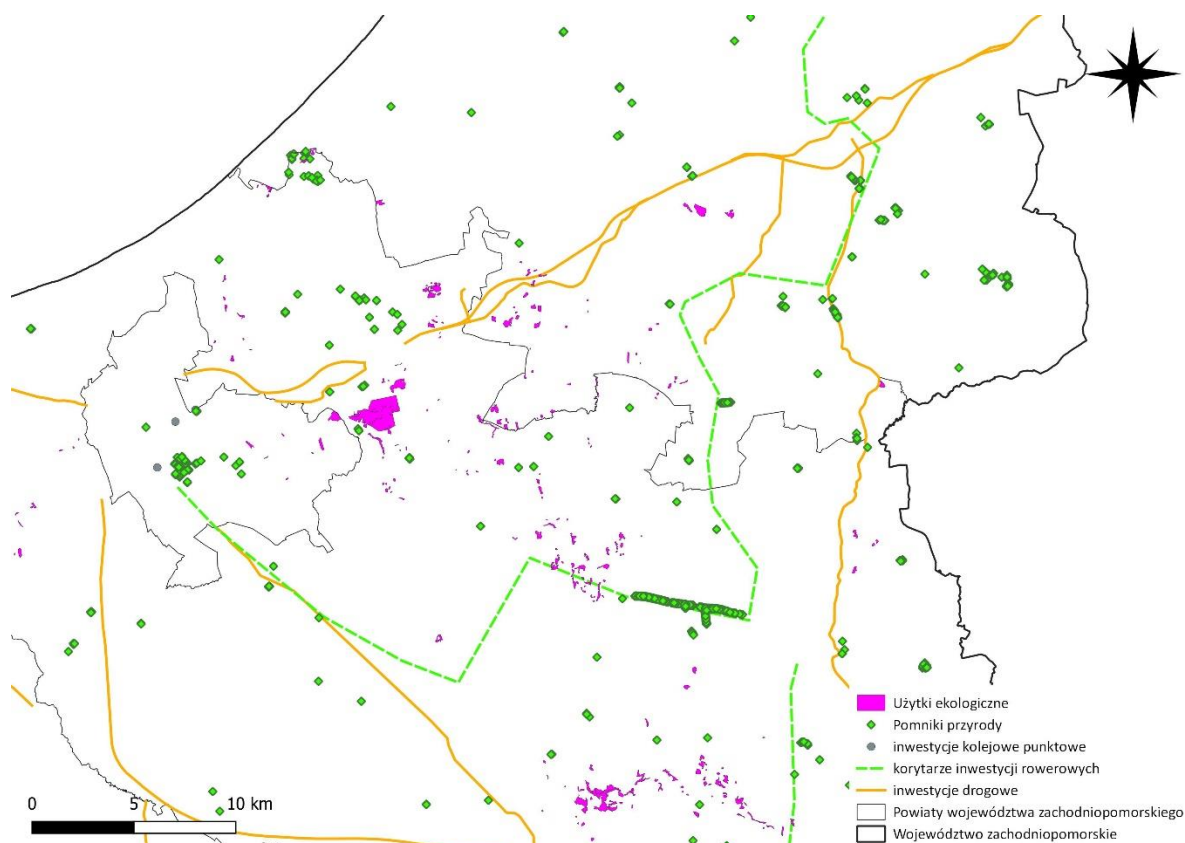
9 stanowisk dokumentacyjnych, 669 użytków ekologicznych oraz 39 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych nie będzie narażonych na żadne negatywne oddziaływania wynikające z zaplanowanych inwestycji w infrastrukturę rowerową

Aby przedstawić dokładną lokalizację planowanych inwestycji w odniesieniu do pozostałych form ochrony przyrody województwa zachodniopomorskiego, przygotowano dodatkowe mapy, które zostały zamieszczone poniżej.



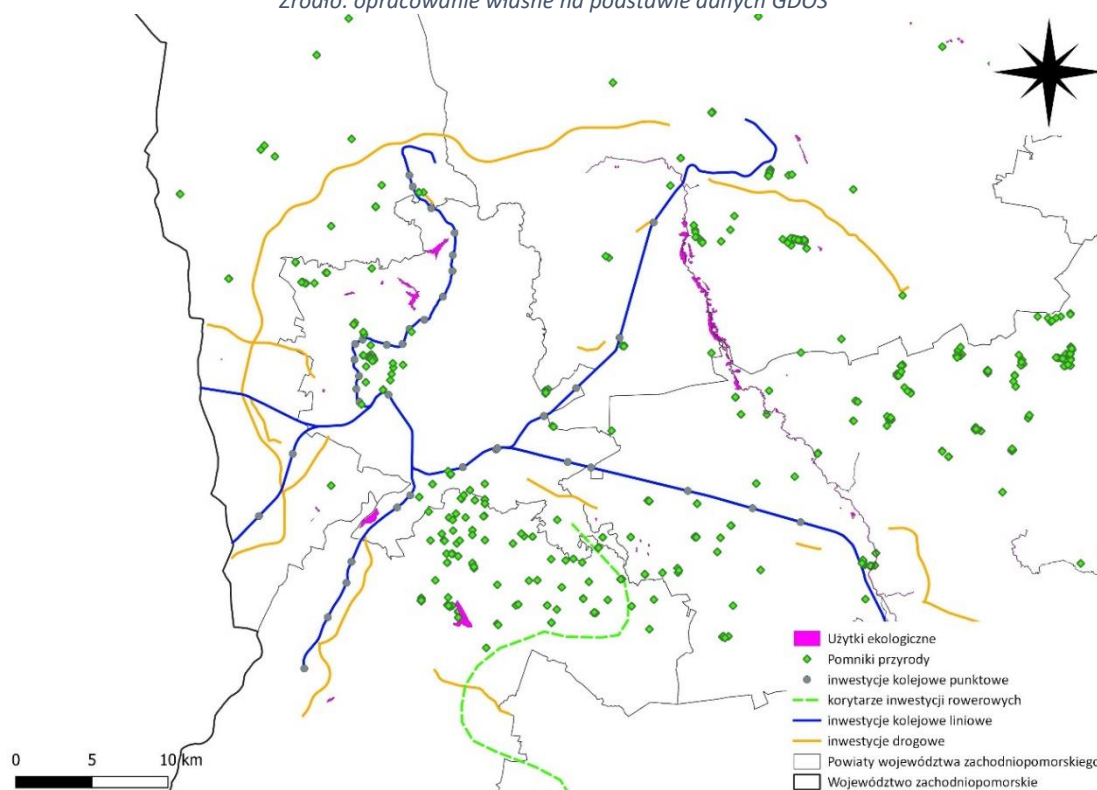
Rysunek 7.30. Szczegółowa lokalizacja planowanych inwestycji na tle zespołów przyrodniczo-krajobrazowych i stanowisk dokumentacyjnych

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ



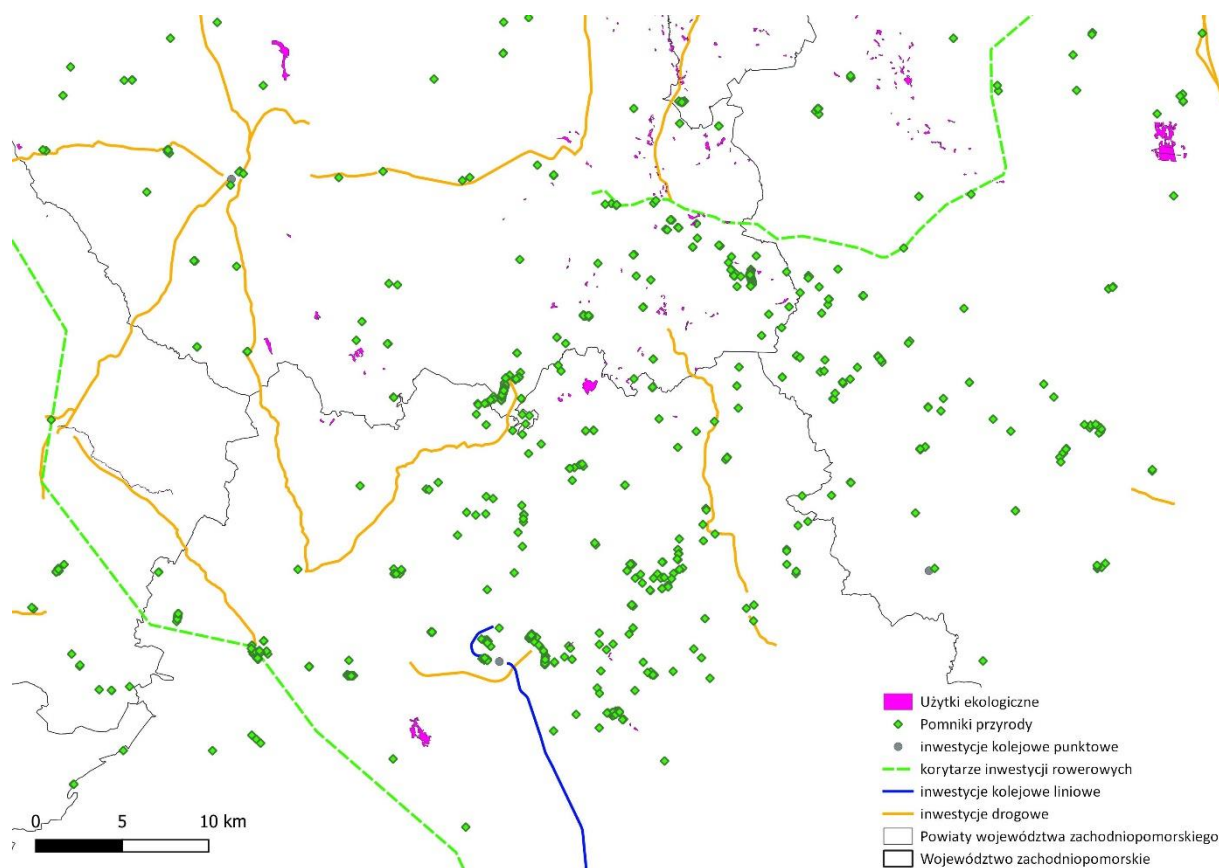
Rysunek 7.31. Szczegółowa lokalizacja planowanych inwestycji na tle użytków ekologicznych i pomników przyrody

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ



Rysunek 7.32. Szczegółowa lokalizacja planowanych inwestycji na tle użytków ekologicznych i pomników przyrody

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ



Rysunek 7.33. Szczegółowa lokalizacja planowanych inwestycji na tle użytków ekologicznych i pomników przyrody

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOS

Właściwa ocena skali negatywnego oddziaływania na wyżej wymienione formy ochrony przyrody będzie możliwa po zapoznaniu się z zakresem planowanych prac. Nieco inny charakter oddziaływania będą miały prace związane z modernizacjami czy rewitalizacją, a inny w związku z prowadzonymi budowlami nowych odcinków, obwodnicami czy mostami. Prace budowlane w zakresie infrastruktury drogowej i kolejowej zawsze wiążą się z niedogodnościami takimi jak: nadmierna emisja hałasu, pylenie, zmiany w krajobrazie czy generowanie odpadów budowlanych i rozbiórkowych. Jednakże w większości są to zmiany całkowicie odwracalne i chwilowe, które wynikają ze specyfiki prowadzonych działań. Oprócz negatywnych oddziaływań jakie mogą powstać podczas inwestycji w infrastrukturę, należy również uwzględnić pozytywny wpływ na wymienione formy ochrony przyrody. Zmodernizowane drogi i linie kolejowe będą bezpieczniejsze, zarówno dla turystów odwiedzających opisane tereny, jak również dla zwierząt, które utworzyły tam swoje siedliska. Poza tym możliwe jest również zmniejszenie emisji hałasu, który stanowi duże zagrożenie dla fauny a także spływu zanieczyszczeń z zdegradowanych dróg co jest niebezpieczne dla flory. Długookresowe, pozytywne skutki planowanych działań inwestycyjnych na ww. obszary są więc niepodważalne.

Tabela 7.25. Rodzaje i efekty oddziaływań zaplanowanych inwestycji i zadań na pozostałe formy ochrony przyrody

Rodzaje oddziaływań	Efekt oddziaływań
<i>Inwestycje drogowe</i>	
Bezpośrednie, pośrednie, skumulowane, krótkoterminowe, długoterminowe, stałe, chwilowe, pozytywne, negatywne	Negatywne: hałas, emisja pyłów i wibracje podczas fazy wykonawczej (płoszenie zwierząt), połączenie negatywnego oddziaływania (np. infrastruktura liniowa drogowa i kolejowa), możliwość zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego (miejsce bytowania niektórych gatunków), infrastruktura liniowa jako przeszkoda w migracji zwierząt, wycinka istniejącej roślinności, niszczenie siedlisk podczas prowadzenia prac, możliwość kolizji z udziałem zwierząt, Pozytywne: zmniejszenie ilości wypadków z udziałem zwierząt (uwzględnienie konieczności ochrony migrujących zwierząt), zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza (wpływ na gatunki i siedliska szczególnie wrażliwe), mniejszy hałas pochodzący ze zmodernizowanych dróg (szczególny wpływ na ptaki),
<i>Inwestycje kolejowe</i>	
Bezpośrednie, pośrednie, skumulowane, krótkoterminowe, długoterminowe, stałe, chwilowe, pozytywne, negatywne	Negatywne: hałas, emisja pyłów i wibracje podczas fazy wykonawczej (płoszenie zwierząt), połączenie negatywnego oddziaływania (np. infrastruktura liniowa drogowa i kolejowa), możliwość zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego (miejsce bytowania niektórych gatunków), infrastruktura liniowa jako przeszkoda w migracji zwierząt, wycinka istniejącej roślinności, niszczenie siedlisk podczas prowadzenia prac, możliwość kolizji z udziałem zwierząt, ewentualna konieczność wykonania wykopów i odwodnienia terenu budowy Pozytywne: zmniejszenie ilości wypadków z udziałem zwierząt (uwzględnienie konieczności ochrony migrujących zwierząt), zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza (wpływ na gatunki i siedliska szczególnie wrażliwe), mniejszy hałas pochodzący ze zmodernizowanych linii kolejowych (szczególny wpływ na ptaki),
<i>Inwestycje rowerowe</i>	
Bezpośrednie, pośrednie, skumulowane, krótkoterminowe, długoterminowe, stałe, chwilowe, pozytywne, negatywne	Negatywne: hałas, emisja pyłów i wibracje podczas fazy wykonawczej (płoszenie zwierząt), połączenie negatywnego oddziaływania (np. infrastruktura liniowa drogowa rowerowa), możliwość zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego (miejsce bytowania niektórych gatunków), infrastruktura liniowa jako przeszkoda w migracji zwierząt, wycinka istniejącej roślinności, niszczenie siedlisk podczas prowadzenia prac Pozytywne: zmniejszenie ilości wypadków z udziałem zwierząt (spadek natężenia ruchu na drogach), zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza z dróg i kolei (wpływ na gatunki i siedliska szczególnie wrażliwe), zmniejszenie emisji hałasu z dróg i kolei, rozwój zeroemisyjnej infrastruktury turystycznej, wzrost zainteresowania terenami chronionymi poprzez ułatwiony dostęp / dojazd,

Źródło: opracowanie własne

Należy w tym miejscu przytoczyć definicję określenia inwestycji celu publicznego, która to dopuszcza możliwość przeprowadzenia działań inwestycyjnych, pomimo możliwości pojawienia się negatywnych oddziaływań. "Inwestycji celu publicznego" - należy przez to rozumieć działania o znaczeniu lokalnym (gminnym) i ponadlokalnym (powiatowym, wojewódzkim i krajowym), a także krajowym (obejmującym również inwestycje międzynarodowe i ponadregionalne), oraz

metropolitalnym (obejmującym obszar metropolitalny) bez względu na status podmiotu podejmującego te działania oraz źródła ich finansowania, stanowiące realizację celów, o których mowa w art. 6 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2023 r. poz. 344). Wszystkie zadania inwestycyjne, które zostały poddane analizie szczegółowej, będą wpisywały się w definicję inwestycji celu publicznego poczynając od szczebla lokalnego, a kończąc na poziomie krajowym i europejskim. Dla części zaplanowanych inwestycji zostały już opracowane odpowiednie dokumenty środowiskowe np. Raporty o oddziaływaniu na środowisko, które określają szczegółowe parametry inwestycji wraz z prawdopodobnymi oddziaływaniami oraz odpowiadającymi im działaniami minimalizującymi. Dla pozostałych działań, które będą wymagały sporządzenia odpowiedniej dokumentacji, również zostaną przygotowane szczegółowe materiały uwzględniające zagrożenia i metody ich kompensacji.

7.1.12 Oddziaływanie na korytarze ekologiczne

Na powiązania przyrodnicze województwa zachodniopomorskiego, zarówno te wewnętrzne jak i zewnętrzne, składają się: ekosystemy wodne i leśne oraz układ dolin i pradolin rzecznych – korytarzy ekologicznych. Głównym korytarzem ekologicznym jest rzeka Odra, która objęta jest na całym zachodniopomorskim odcinku (wraz z terenami do niej przylegającymi), różnymi formami ochrony przyrody. Oprócz Odry, osnowę geoekologiczną na terenie województwa tworzą:

- korytarze lądowe (w podziale na ponadregionalne, regionalne i subregionalne):
 - doliny, pradoliny (zbocza i dna) jako trasy jednokierunkowej migracji materii płynnej (wody powodziowe, wody aluwialne) i stałej (procesy denudacyjne - transport – akumulacja) oraz dwukierunkowej organizmów żywych,
 - ciągi kompleksów leśnych i ekosystemów hydrogeniczných (korytarze płatowe) – korytarze migracji dużych ssaków (wg Jędrzejewskiego 2009),
- korytarze wodne:
 - główne rzeki, przepływowe jeziora i Zalew Szczeciński, jako korytarze jednokierunkowej migracji materii płynnej i stałej (rumowisko i zawiesina) oraz dwukierunkowej i jednokierunkowej migracji ryb i innych organizmów wodnych (w podziale na ponadregionalne, regionalne i subregionalne),
 - strumienie rumowiska brzegowego w strefie przybrzeżnej (wg Rosy 1984) – jednokierunkowe przemieszczenia materiału skalnego z abrazji brzegu i dna morskiego (warunkują m. in. charakter funkcjonowania i dynamiki strefy brzegowej morza ponadregionalne),
- korytarze powietrzne (ponadregionalne):
 - korytarze sezonowych migracji ptaków (strefa wybrzeża – Południowobałtycki szlak wędrówek ptaków, dolina Odry oraz rejon Zalewu Szczecińskiego na ich "skrzyżowaniu". Przy wyznaczaniu korytarzy uwzględniono ostoje ptaków mające znaczenie dla ptaków migrujących wg Wilka i in. (2010); poza tymi korytarzami ptaki migrują tzw. „szerokim frontem”, bez znacznych „zagęszczeń migracyjnych”,
 - korytarze sezonowych migracji nietoperzy (w strefie wybrzeża, potwierdzone nad mierzejami Pobrzeża Bałtyku),
- korytarze geoekologiczne - to funkcjonalnie wyodrębniające się struktury przyrodnicze, które występują naturalnie (czyli zgodne z prawami przyrody), jednokierunkowe (dyspersja) lub dwukierunkowe (powrotne), stałe lub okresowe przemieszczanie się materii nieożywionej, roślin, zwierząt i grzybów, w różnym wzajemnym współwystępowaniu.

Dużym zagrożeniem dla istniejących korytarzy są pojawiające się bariery, które mogą przerwać ich ciągłość, uniemożliwić lub utrudnić migrację zwierząt. Są to przede wszystkim:

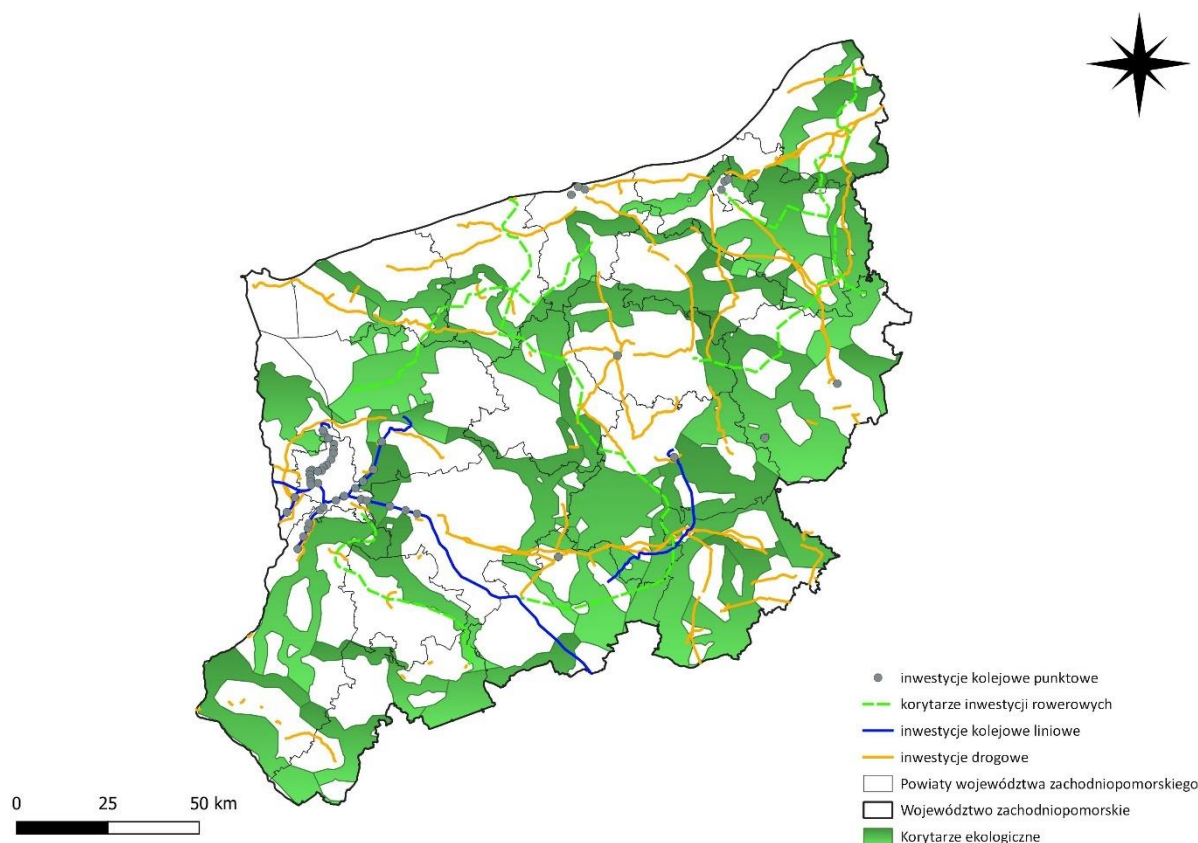
- drogi i linie kolejowe,
- duże rzeki,
- osadnictwo,
- śluzy,
- zapory i elektrownie wodne na rzekach,
- falochrony portów morskich.²²

Zakład Badania Ssaków PAN w Białowieży (obecnie Instytut Biologii Ssaków) opracował mapę przebiegu korytarzy ekologicznych w Polsce. Wytyczenie odpowiednich map zostało podzielone na 2 etapy:

- etap I – w 2005 roku Ministerstwo Środowiska zleciło opracowanie mapy sieci korytarzy dla obszarów Natura 2000 z uwzględnieniem potrzeb ochrony kluczowych gatunków dużych ssaków,
- etap II – w 2011 roku wspólnie z Pracownią na rzecz Wszystkich Istot (w ramach projektu ze środków EEA/EOG) została opracowana kompletna mapa korytarzy ważnych dla populacji dużych ssaków leśnych oraz spójności siedlisk leśnych i wodno – błotnych w skali krajowej i kontynentalnej.

Na mapie poniżej zaprezentowano korytarze ekologiczne wyznaczone w 2005 roku na terenie województwa zachodniopomorskiego.

²² OPRACOWANIE EKOFIZJOGRAFICZNE DO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO 2017



Rysunek 7.34. Planowane inwestycje liniowe i punktowe na tle korytarzy ekologicznych województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ

Korytarze ekologiczne, przez które będą przebiegać bądź już przechodzą linie kolejowe obejmą:

- **Pojezierze Wałeckie - Pojezierze Drawieńskie (GKPn-20)**: przez ten teren przebiega planowana do modernizacji linia nr 410 (odcinek Złocieniec – Drawno),
- **Dolina Drawy (GKPn-15)**: przez ten teren również przebiega fragment planowanej do modernizacji linii nr 140 (odcinek Złocieniec – Drawno),
- **Pojezierze Myśliborskie – Pojezierze Drawieńskie (GKPn-21)**: przez ten teren przebiega linia E59 Poznań Główny – Szczecin Dąbie, na której mają być prowadzone prace.
- **Nowogard Południowy (KPn-16D)**: przez ten teren przebiega planowany do budowy odcinek Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej - linia 401 (odcinek Szczecin Główny - Port Lotniczy Szczecin Goleniów),
- **Dolina Odry Północny (KPn-18A)**: przez ten teren również przebiega planowany do budowy odcinek Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej - linia 401 (odcinek Szczecin Główny - Port Lotniczy Szczecin Goleniów) oraz dodatkowo planowany do budowy odcinek Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej – linia 351 (odcinek Szczecin Główny – Stargard).

Korytarze ekologiczne, przez które będą przebiegać bądź już przechodzą ścieżki rowerowe obejmą:

- **Pobrzeże Słowińskie (KPn-11)**: przez ten korytarz będzie przebiegać odcinek ścieżki Trasa Wału Pomorskiego,

- **Puszcza Koszalińska (GKPN-14):** przez ten korytarz będzie przebiegać odcinek ścieżki Trasa Wału Pomorskiego oraz ścieżka Trasa Pałaców i Zamków,
- **Bory Tucholskie Północny (GKPN-13A):** przez ten korytarz będzie przebiegać odcinek ścieżki Trasa Wału Pomorskiego oraz Trasa Zwiniętych Torów,
- **Dolina Parsęty Południowy (KPn-16B):** przez ten korytarz przebiegać będzie odcinek ścieżki Trasa Zwiniętych Torów,
- **Dolina Parsęty Północny (KPn-16A):** przez ten korytarz przebiegać będzie odcinek ścieżki Trasa Berlin - Szczecin – Kołobrzeg,
- **Gryfice Północny (KPn-16C):** przez ten korytarz również będzie przebiegać odcinek ścieżki Trasa Berlin - Szczecin – Kołobrzeg oraz ścieżki Trasa Doliny Regi i Drawy,
- **Puszcza Goleniowska – Puszcza Koszalińska (GKPN-16):** przez ten korytarz przebiegać będzie ścieżka Trasa Doliny Regi i Drawy oraz Trasa Berlin - Szczecin – Kołobrzeg,
- **Dolina Drawy (GKPN-15):** przez ten korytarz przebiegać będzie ścieżka Dolina Regi i Drawy,
- **Pojezierze Wałeckie - Pojezierze Drawieńskie (GKPN-20):** przez ten korytarz również przebiegać będzie ścieżka Dolina Regi i Drawy,
- **Pojezierze Ińskie (KPn-19):** przez ten korytarz również przebiegać będzie ścieżka Dolina Regi i Drawy,
- **Dolina Płoni i Miedwie (KPn-18B):** przez ten korytarz przebiegać będzie ścieżka Trasa Doliny Płoni,
- **Dolina Odry Północny (KPn-18A):** przez ten korytarz również przebiegać będzie ścieżka Trasa Doliny Płoni.

W wielu miejscach planowane inwestycje drogowe przecinają się z istniejącymi korytarzami ekologicznymi, dlatego nie można wykluczyć powstania negatywnego oddziaływania na ten komponent środowiska. Natomiast niezmiernie ważny jest rodzaj planowanej inwestycji, co oznacza, że inwestycje drogowe, które poddane zostaną modernizacji lub przebudowie, nie będą wywierać tak negatywnego wpływu na korytarze, jak może mieć to miejsce w momencie budowy nowego odcinka drogi.

Infrastruktura komunikacyjna w postaci dróg i linii kolejowych stanowi obecnie największe zagrożenie dla zachowania łączności ekologicznej w skali kontynentalnej. Główne zagrożenia jakie czyhają na istniejące korytarze to:

- tworzenie barier ekologicznych uniemożliwiających lub utrudniających przemieszczanie się zwierząt np. poprzez zastosowanie ogrodzeń ochronnych całkowicie uniemożliwia przemieszczanie się gatunków naziemnych a prowadzenie dróg/linii kolejowych w nasypach i wykopach znacznie je utrudnia,
- Utrata i degradacja siedlisk, w wyniku rozwoju infrastruktury liniowej oraz obiektów im towarzyszących, których negatywne oddziaływanie związane z użytkowaniem wykracza często poza obszar objęty inwestycją,
- Zabijanie zwierząt gatunków dzikich i domowych w wyniku wypadków i kolizji (zależne od obecności ogrodzeń ochronnych i ich parametrów, natężenia ruchu pojazdów oraz charakteru obszarów przecinanych przez drogę).

Ww. zagrożenia mogą doprowadzić do:

- izolacji populacji i siedlisk,
- ograniczenia możliwości wykorzystania arealów osobniczych (do zdobywania pożywienia, szukania schronienia, dostępu do miejsc rozrodu),
- zahamowania lub ograniczenia migracji i wędrówek,

- problemów z kolonizacją nowych siedlisk, a co za tym idzie do ograniczonego zasięgu przepływu genów, obniżenia zmienności genetycznej lokalnych populacji, co prowadzi do ich osłabienia i stopniowego wymierania.

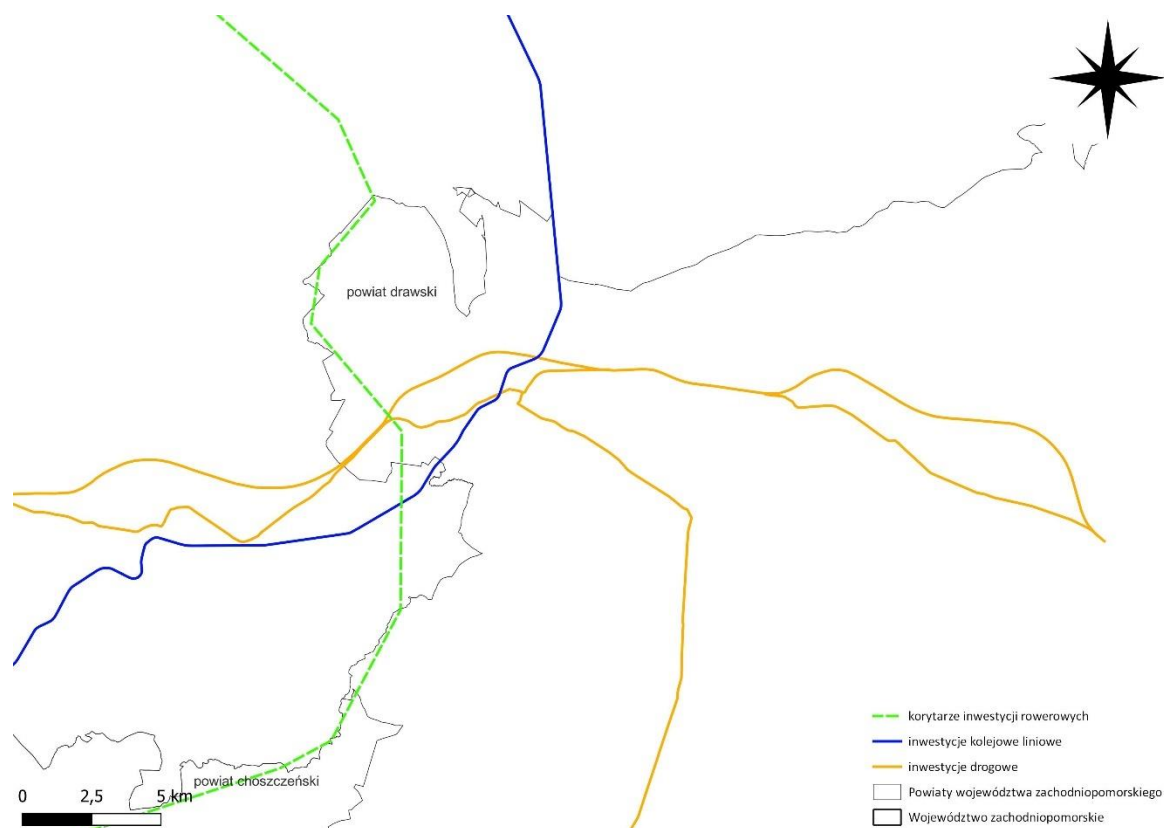
Metody ograniczania śmiertelności zwierząt na liniach kolejowych zostały opisane w podrozdziale 1.1.3 Oddziaływanie na zwierzęta i rośliny, natomiast sposoby ochrony przy drogach uwzględniono poniżej:

- zastosowanie ogrodzenia o odpowiedniej wysokości na całej długości,
- uwzględnienie wielkości oczek siatki i ich rozkładu pionowego (w odniesieniu do małych zwierząt),
- użycie odpowiednich materiałów do budowy ogrodzenia (siatki stalowe, zabezpieczone przed korozją, oczka prostokątne lub kwadratowe, słupki rurowe stalowe),
- przeciwdziałanie powstawaniu nieszczelności w ogrodzeniach (szczególnie przy powierzchni gruntu i na połączeniach z obiektami infrastruktury),
- właściwe kształtowanie otoczenia drogi (w miejscach bez ogrodzenia),
- ograniczanie barierowego oddziaływania umocnień (ubezpieczeń) koryt cieków wodnych,
- wykorzystanie roślinności osłonowej.²³

7.1.13 Oddziaływanie skumulowane

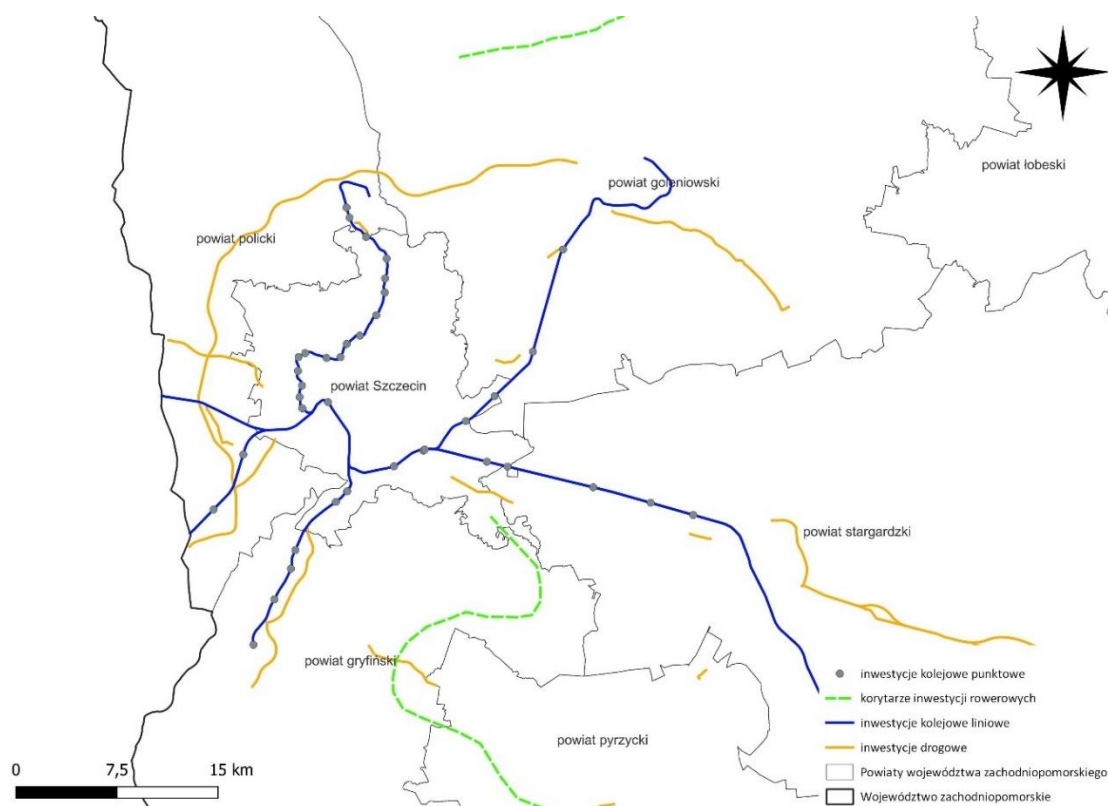
Przeprowadzenie analizy oddziaływania skumulowanego inwestycji powinny być przedmiotem analiz w ramach oceny oddziaływania na środowisko konkretnej inwestycji. W chwili obecnej brak wiedzy na temat ostatecznej listy inwestycji, które realnie zostaną zrealizowane, w RPT WZ oraz w Prognozie przedstawiono maksymalny zakres inwestycji liniowych i punktowych, to czy i kiedy będą one realizowane zależy od warunków organizacyjnych i finansowych w przyszłej perspektywie. Na podstawie przygotowanych map uwzględniających lokalizację planowanych inwestycji, można przypuszczać, że w przypadku dwóch miejsc w województwie może dojść do powstania oddziaływań skumulowanych.

²³ <https://korytarze.pl/ochrona-korytarzy/pozostale-metody-ochrony-zwierzat-przy-drogach>



Rysunek 7.35. Możliwa kumulacja negatywnych oddziaływań wynikająca z realizacji inwestycji drogowych, kolejowych oraz rowerowych (powiat wałecki, drawski, choszczeński)

Źródło: opracowanie własne



Rysunek 7.36. Możliwa kumulacja negatywnych oddziaływań wynikająca z realizacji inwestycji drogowych, kolejowych (liniowych i punktowych) oraz rowerowych

Źródło: opracowanie własne

Podczas realizacji przedsięwzięć może dojść do lokalnych utrudnień i krótkotrwałych kumulacji niekorzystnego oddziaływania – np. utrudnienia w ruchu drogowym i kolejowym. Oddziaływania te jednak będą lokalne, krótkotrwałe i ustąpią w momencie zakończenia prac.

8 Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru

W poprzednim rozdziale zostały wskazane działania, które mogą wywoływać negatywne skutki dla środowiska. Podstawowym sposobem minimalizacji ewentualnych negatywnych oddziaływań związanych z realizacją RPT jest przestrzeganie przy realizacji poszczególnych zadań obowiązujących przepisów.

RPT jest co do zasady narzędziem służącym ograniczeniu presji transportu i mobilności osób i towarów na środowisko, w związku z czym należy uznać, że środkami zapobiegającymi prawdopodobnemu negatywnemu oddziaływaniu na środowisko przyrodnicze i krajobraz są między innymi rozwiązania zaproponowane w projekcie tego dokumentu.

Przy realizacji niektórych zadań inwestycyjnych, dotyczących budowy czy modernizacji infrastruktury drogowej, rowerowej i parkingowej należy również pamiętać o szeregu działań organizacyjno – administracyjnych pozwalających zapobiegać lub ograniczać oddziaływania planowanych zadań na środowisko. Do działań tych należą:

- ścisły nadzór merytoryczny nad prawidłową realizacją *RPT* oraz systematyczny monitoring stanu środowiska, o analizie wyników i podejmowaniu adekwatnych działań do otrzymanych wyników,
- egzekwowanie i przestrzeganie zapisów wynikających z wydanych decyzji administracyjnych, regulaminów i przepisów prawnych,
- ścisłej współpracy z innymi instytucjami dysponującymi danymi na temat stanu środowiska (m.in. WIOŚ, Urząd Marszałkowski, Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny),
- prowadzenie szkoleń dla pracowników administracji samorządowej,
- edukacja ekologicznej społeczności,
- wzmocnienie funkcji kontrolnej służb ochrony środowiska,
- przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięć na środowisko wraz z przedstawieniem wariantu możliwie najmniej obciążającego środowisko, a jednocześnie ekonomicznie uzasadnionego, zapewniającej wysoki poziom merytoryczny oraz biorącej pod uwagę wszystkie możliwe oddziaływania, zwłaszcza na obszary chronione (jeśli będzie wymagana),
- sprawne egzekwowanie zapisów określonych w decyzjach administracyjnych i przepisach prawnych,
- przeprowadzenie inwentaryzacji przyrodniczej lub monitoringu na etapie planowania konkretnego przedsięwzięcia (np. w ramach oceny oddziaływania na środowisko),
- uwzględnianie zrównoważonego zagospodarowania przestrzennego przy wyborze lokalizacji i opracowywaniu projektu inwestycji (np. zachowanie terenów zielonych i przyjaznej ludziorz przestrzeni publicznej) oraz zachowanie wymogów ochrony krajobrazu,
- uwzględnienie zasady turystyki zrównoważonej - infrastruktura turystyczna powinna w jak najmniejszym stopniu obciążać środowisko, uwzględniać występowanie chronionych gatunków i siedlisk oraz zakładać właściwą gospodarkę odpadami, wodno-ściekową oraz emisję hałasu,

- dostosowanie terminu przeprowadzania prac remontowych oraz budowlanych do okresów lęgowych i rozrodczych zwierząt, głównie ptaków, płazów, nietoperzy i ryb lub stworzenie siedlisk zastępczych (tj. budki lęgowe, skrzynki dla nietoperzy),
- zaplanowanie prac remontowo-budowlanych w sposób minimalizujący niszczenie roślinności, terenów zielonych i krajobrazu oraz uwzględniający wykonywanie nowych nasadzeń drzew i krzewów, odtworzenie zniszczonych terenów zielonych w sąsiedztwie inwestycji,
- dostosowanie rodzaju i zakresu prac do wymogów ochrony przyrody – zwłaszcza w przypadku ekosystemów wodnych i podmokłych (np. przy realizacji inwestycji hydrotechnicznych) poprzez prowadzenie konsultacji przyrodniczych oraz poprzez zachowanie zgodności z Ramową Dyrektywą Wodną,
- uwzględnianie celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych.

Do przedsięwzięć realizowanych w ramach *RPT* podczas realizacji których może pojawić się chwilowe, krótkotrwałe negatywne oddziaływania na środowisko należą inwestycje z zakresu budowy i przebudowy dróg oraz infrastruktury drogowej, parkingowej i rowerowej. Inwestycje te powodować będą negatywne oddziaływanie na środowisko tylko na etapie budowy, następnie przyczynią się do poprawy stanu środowiska na analizowanym terenie i będą na nie oddziaływać pozytywnie. Inwestycje te w zdecydowanej większości, z uwagi na swój charakter podlegać będą procedurze oddziaływania na środowisko, w której szczegółowo analizowane będzie oddziaływanie na poszczególne komponenty środowiska. W ramach procedury uwzględniane będą również analizy dotyczące minimalizacji bądź kompensacji możliwych oddziaływań. W efekcie ocenie zostanie poddany poziom znacznosci poszczególnych oddziaływań. W procedurze oceny oddziaływania na środowisko powinni być zaangażowani projektanci, administracja samorządowa, służby ochrony przyrody, środowisko naukowe i organizacje społeczne.

Potencjalne negatywne oddziaływania, które mogą wystąpić przy realizacji zaplanowanych zadań inwestycyjnych można ograniczyć poprzez stosowanie zabiegów technicznych z uwzględnieniem następujących praktyk:

- odpowiednio dobrze przemyślany wybór lokalizacji inwestycji (a w przypadku inwestycji liniowych ich przebiegu) uwzględniający lokalne uwarunkowania, walory przyrodnicze i występowanie zabytków,
- odpowiednio staranne przygotowanie projektu, przy uwzględnieniu potrzeby ochrony środowiska zarówno na etapie budowy jak i w fazie eksploatacji inwestycji,
- odpowiednie zabezpieczenie techniczne sprzętu i placu budowy, w szczególności w sąsiedztwie obszarów szczególnie wrażliwych na negatywne oddziaływanie, obiektów zabytkowych oraz siedzib ludzkich,
- stosowanie odpowiednich technologii, materiałów, rozwiązań konstrukcyjnych i organizacji pracy ograniczających wpływ na środowisko w fazie budowy, oraz eksploatacji tj. stosowanie najlepszych dostępnych technik (BAT), pozwalających na ograniczenie negatywnego oddziaływania w trakcie budowy, w tym technologii: niskoemisyjnych, niskoodpadowych, wodooszczędnych i energooszczędnych, tj.:
 - ograniczających emisję substancji zanieczyszczających do wód (uszczelnianie procesów przy budowie i po jej zakończeniu, zabezpieczenie przed wyciekami z urządzeń oraz przestrzeganie warunków pozwoleń na budowę),

- ograniczających emisję substancji do powietrza (stosowanie pojazdów i urządzeń niskoemisyjnych) oraz przestrzeganie zastrzonych warunków pozwoleń na budowę dotyczących odpowiedniego sposobu prowadzenia robót (np. ograniczających pylenie),
- dostosowanie terminów prac do terminów rozrodu, wegetacji, okresów lęgowych, maskowanie (wkomponowywanie w otoczenie) elementów dysharmonijnych dla krajobrazu,
- zabezpieczanie terenu budowy przed infiltracją ewentualnych wycieków z maszyn i urządzeń oraz ograniczanie do minimum zużycia kopalin poprzez prowadzenie efektywnej i racjonalnej gospodarki materiałami i odpadami – w celu ochrony powierzchni ziemi, w tym gleb i zasobów naturalnych (kopalin),
- sprawna realizacja prac i ograniczenie do minimum strefy bezpośredniej ingerencji w środowisko w celu skrócenia czasu i zasięgu możliwego negatywnego oddziaływania na środowisko,
- racjonalne gospodarowanie materiałami ograniczające ilość powstających odpadów,
- rekultywacja bądź przywrócenie do stanu sprzed realizacji inwestycji terenów zdegradowanych w wyniku realizacji inwestycji,
- ograniczanie do minimum wycinki drzew i krzewów oraz zapewnienie ochrony drzew przed ewentualnym uszkodzeniem podczas prowadzenia prac,
- stworzenie siedlisk zastępczych (tj. budki lęgowe, skrzynki dla nietoperzy) na okres prowadzenia prac,
- w przypadku prowadzenia inwestycji przez stanowiska roślin chronionych, jeśli nie można uniknąć takiego wariantu, należy stosować przenoszenie okazów w inne korzystne miejsce pod nadzorem botanicznym.

9 Rozwiązania alternatywne

Zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt.3 lit. b ustawy ooś (Dz. U. z 2023 poz. 1094 ze zm.) prognoza oddziaływania na środowisko dla SUMP powinna przedstawiać rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie.

W ramach Prognozy dokonano analizy scenariusza S2, którego planowane działania zostały poddane szczegółowej analizie. W rozdziale nr 0 przeanalizowano również skutki tzw. „wariantu 0” – polegającego na niezrealizowaniu RPT oraz jego potencjalne skutki zarówno dla transportu w województwie, jak również skutki środowiskowe (podwyższone koszty środowiskowe).

Wariant alternatywny polegać będzie na zmniejszeniu maksymalnego zakresu realizacji projektów wskazanych w RPT czyli realizacja scenariusza S1 lub scenariusza BAU – scenariusz).

Jednym ze scenariuszy alternatywnych jest wyjściowy scenariusz, umożliwiający porównanie scenariuszy inwestycyjnych, jest scenariusz BAU (ang. business as usual). Scenariusz ten ukierunkowany jest na utrzymanie obecnie obserwowanych trendów rozwojowych, gospodarczych, społecznych i demograficznych.

Scenariusz zakłada realizację zadań infrastrukturalnych wyższego szczebla, w tym europejskich i krajowych zaplanowanych do realizacji w horyzoncie do roku 2030. Równocześnie w ramy tego scenariusza wpisują się inwestycje, które mają już zapewnione finansowanie lub są w trakcie realizacji, a także istnieje bardzo duże prawdopodobieństwo ich realizacji (inwestycje określone w przyjętych dokumentach na szczeblu rządowym).

Są to przede wszystkim inwestycje drogowe realizowane przez Generalną Dyрекję Dróg Krajowych i Autostrad, planowane i aktualnie realizowane inwestycje kolejowe przez spółkę PKP PLK oraz inwestycje wpływające na transport towarowy, w tym inwestycje portowe i wpływające na obszary logistyczne.

Ponadto scenariusz uwzględnia najważniejsze zadania infrastrukturalne na drogach wojewódzkich, których realizacja trwa, bądź proces inwestycyjny jest na zawansowanym etapie (zapewnione finansowanie).

Scenariusz S1 jest to scenariusz, w którym województwo ponosić będzie koszty związane przede wszystkim utrzymaniem istniejącej infrastruktury i realizacją oferty przewozowej. Jednocześnie z uwagi na zakres zaproponowanych inwestycji, gdzie podmiotami odpowiedzialnymi za ich realizację są podmioty krajowe zakłada się, że koszty związane z realizacją inwestycji, będą minimalne.

W ramach scenariusza zakłada się realizację wszystkich inwestycji założonych w scenariuszu BAU i uzupełnienie ich o pakiet inwestycji i działań przewidzianych dla niniejszego scenariusza.

Kluczowym hasłem dla tego scenariusza to: stałość i niezawodność.

Pierwszy z proponowanych scenariuszy planistycznych zakłada realizację działań wspierających wzmocnienie i stabilizację obecnego układu transportowego. Ostatnie lata zmieniających się uwarunkowań społeczno-gospodarczych zarówno na szczeblu krajowym jak i ogólnosiwiatowym w sposób jednoznaczny wpływały na zmiany w dostępnej ofercie przewozowej. Ograniczenia podróżowania w okresie pandemii COVID19, kryzys migracyjny spowodowany wojną czy ogólnosiwiatowy wzrost cen i kosztów operacyjnych sprawiły, że zarówno przed przewoźnikami prywatnymi jak i samorządowymi organizatorami transportu, stanęło szereg nowych wyzwań

niezadko skutkujących koniecznością redukcji oferty transportowej i ograniczeniem możliwości inwestycyjnych. Efektem tych działań jest często odpływ pasażerów z systemów transportu zbiorowego i pogłębiający się wzrost indywidualnych podróży samochodowych w podziale modalnym.

Scenariusz Stabilny Region zakłada, że można przeciwdziałać tym trendom poprzez wzmocnienie obecnego układu transportowego i zapewnienie lepszej stabilizacji obecnej oferty przewozowej tak by niezależnie od zmieniających się okoliczności, mieszkańcy mieli dostęp do niezawodnych i stałych usług.

Będzie to realizowane m.in. poprzez działania na rzecz istotnego zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów regionalnych (docelowo do 60 minut), tak by zapewnić atrakcyjną ofertę przewozową wzdłuż korytarzy kolejowych. Scenariusz zakłada też działania wspierające na rzecz zwiększenia częstotliwości kursowania połączeń autobusowych (głównie w obszarze połączeń ponadpowiatowych) tak by usprawnić podróże wewnątrz regionalne, zwiększyć dostępność miast powiatowych w tym do stolicy województwa.

Jednocześnie scenariusz kładzie nacisk na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez działania na rzecz modernizacji kluczowych dróg wojewódzkich.

Scenariuszem wybranym jako główny jest scenariusz S2 i jego wpływ na środowisko był analizowany w niniejszej prognozie oddziaływania na środowisko. Wariantami alternatywnymi jest scenariusz BAU – obejmujący pakiet podstawowy spośród analizowanych a prognozie inwestycji, oraz scenariusz S1, który również nie obejmuje całości analizowanych w prognozie zadań inwestycyjnych. W związku z czym oddziaływanie na środowisko rozwiązań alternatywnych będzie mniejsze, ale jedynie na etapie budowy. Ponieważ dopiero kompleksowa realizacja RPT w postaci zrealizowania inwestycji wyznaczonych w scenariuszu S2 da kompleksowy efekt w postaci poprawy stanu infrastruktury transportowej, zwiększenia przepustowości i płynności transportu, multimodalności a tym samym poprawy stanu jakości powietrza i zmniejszenia emisji hałasu.

10 Transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Rozważenie możliwości transgranicznego oddziaływania na środowisko planowanych przedsięwzięć jest obowiązkiem wynikającym z Konwencji o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście trans-granicznym, sporządzonej w Espoo w dniu 25 lutego 1991 r. (Dz. U. 1999 nr 96, poz. 1110). Specjalnej analizie powinny podlegać inwestycje zlokalizowane blisko granic państwa, a także te realizowane dalej, ale ze względu na rozmiar przedsięwzięcia mogące powodować znaczące emisje lub zmiany w środowisku.

Wszystkie zaplanowane w dokumencie przedsięwzięcia realizowane będą w obrębie województwa zachodniopomorskiego, nie będą realizowane w bezpośrednim sąsiedztwie granicy Państwa. Realizowane w ramach projekty, biorąc pod uwagę ich zakres oraz charakter oddziaływań nie będą negatywnie oddziaływać poza granicami państwa. Wobec powyższych wniosków, nie stwierdzono konieczności poddania projektu RPT procedurze transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko.

11 Napotkane trudności i luki w wiedzy

Transport jest jedną z najbardziej rozwiniętych, a równocześnie najbardziej dynamicznych dziedzin gospodarki. Inwestycje w zakresie infrastruktury transportowej są powszechne, w związku z tym poziom wiedzy na temat ich realizacji jest również wysoki. Tym samym również aspekt oddziaływań na środowisko jest bardzo dobrze zbadany. Brak jest więc zasadniczych niedostatków technik i luk w wiedzy na etapie realizacji i eksploatacji projektów transportowych.

Jednakże, w kontekście inwestycji ich lokalizacja przestrzenna, lokalne warunki zastane w konkretnym miejscu realizacji danego projektu stwarzają ryzyko wystąpienia różnorodnych oddziaływań oraz ich kumulowania się.

Poza zmiennością środowiskową mogącą mieć wpływ na aspekty realizacji projektów transportowych, ryzyko konieczności dostosowania wskazanych w Programie działań i konieczność przewidywania zmiennych oddziaływań związane jest również z faktem, że Regionalny Plan Transportowy jest opracowywany dla dłuższej perspektywy. Równolegle na poziomie krajowym jak i regionalnym opracowywane są inne dokumenty i strategie z zakresu rozwoju transportu, których postanowienia mogą powodować zmiany warunków lokalnych a tym samym zmiany oddziaływań zakładanych w analizowanym dokumencie działań.

Niniejsza prognoza zawiera informację zarówno o stanie i warunkach środowiskowych, jak i warunkach społeczno - gospodarczych, rozwoju systemu transportowego wg stanu na 31.07.2023 r., czyli momentu przekazania dokumentacji Zamawiającemu.

Na obecnym etapie wiedza autora Prognozy ogranicza się do wskazanej w wykazie inwestycji lokalizacji, relacji drogi, kategorii interwencji i mniej lub bardziej określonego przebiegu. Część projektów posiada opracowaną dokumentację techniczną, część ma tylko określony przebieg intencyjny. Ponadto brak w chwili obecnej wiedzy o latach i kolejności przeprowadzenia planowanych inwestycji. Należy mieć również na uwadze, że prognoza zawiera ocenę oddziaływania zakresu maksymalnego planowanych inwestycji, możliwe, że nie wszystkie przedstawione przedsięwzięcia zostaną zrealizowane. Równocześnie brak wiedzy o projektach ponadregionalnych, które będą realizowane w okresie 2023 – 2030, których realizacja może wpływać na realizację wyznaczonych w Programie zadań i wzajemnie na nie oddziaływać.

Z tego powodu, wyciągnięcie precyzyjnych wniosków dotyczących faktycznych oddziaływań i ewentualnych kumulacji na wysokim poziomie szczegółowości nie jest na tym etapie możliwe. Należy zaznaczyć, że tak szczegółowa analiza przeprowadzana jest na etapie oceny oddziaływania na środowisko konkretnego przedsięwzięcia. Dla części wyznaczonych w RPT zadań decyzja środowiskowa została już uzyskana.

Jednym z problemów z punktu widzenia perspektywy opracowania Programu, czyli roku 2030, jest również dynamiczne zmiany warunków środowiskowych, zmiany zagospodarowania terenu czy też mogące kolidować z przedsięwzięciami wynikającymi z Programu zapisy dokumentów planistycznych. Utrudnia to analizę oddziaływań, ponieważ przyszłe zmiany np. w sposobie zagospodarowania mogą powodować wzrost natężenia prognozowanych oddziaływań.

12 Przewidywane metody analizy skutków realizacji RPT

Ustala się, iż *Prognoza* powinna obejmować obszar całego województwa zachodniopomorskiego. W związku z tym obszar objęty prognozą nie może być mniejszy od obszaru będącego przedmiotem tego dokumentu, co jest konieczne zważywszy na wzajemne powiązania poszczególnych elementów środowiska.

W celu dokonania obiektywnej weryfikacji i modyfikacji celów i zadań proponowanych w ramach RPT konieczne jest prowadzenie monitoringu, który dostarczy danych niezbędnych do realizacji tych działań. Ocena ta będzie bazą do ewentualnej korekty celów i strategii ich realizacji.

Nadrzędną zasadą realizacji niniejszego opracowania powinna być realizacja wyznaczonych zadań przez określone jednostki, którym poszczególne zadania przypisano.

Monitoring jest ważny elementem procesu wdrażania RPT, umożliwiającym systematyczne zbieranie, analizowanie, przetwarzanie i wykorzystywanie danych związanych z realizacją projektów. Systematycznie i prawidłowo prowadzony monitoring pozwala na bieżące określenie stopnia realizacji projektów, stopnia realizacji celów RPT, wykrycie nieprawidłowości, zapewniając stabilny i prawidłowy standard wdrażania.

Zebrane w ramach procesu monitoringu dane dotyczące projektów transportowych współfinansowanych ze środków UE, spełnią kryteria określonych w Funduszach Europejskich dla Pomorza Zachodniego 2021-2027.

RPT zakłada zastosowanie podstawowych metod monitorowania i oceny jego realizacji. Głównym narzędziem monitorowania realizacji RPT będą corocznie mierzone wskaźniki, pozyskane z systemu teleinformatycznego SL oraz ogólnodostępnych źródeł danych (np. GUS, KWP) oraz z wykorzystaniem pomiarów własnych.

Konieczność monitoringu wdrażania postanowień RPT wynika również z ustawy ooś. Zawarte w Prognozie propozycje dotyczące metod i częstotliwości jego prowadzenia będą elementem podsumowania postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (zgodnie z art. 55. ust. 3 pkt. 5 ustawy ooś).

Odpowiedzialność za monitorowanie realizacji celów RPT leży w gestii Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego poprzez merytorycznie odpowiedzialną za RPT komórkę Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, która cyklicznie będzie przygotowywała raporty z realizacji RPT.

Raport te będą zawierać informacje dotyczące:

- analizy bieżącego stanu i uwarunkowań rozwoju wojewódzkiego systemu transportowego,
- osiągniętych wartości wskaźników monitorujących postęp w realizacji RPT,
- stopnia zaawansowania i oceny realizacji RPT,
- wniosków,
- rekomendacji dotyczących ewentualnych zmian RPT lub eliminacji ryzyk wykrytych na etapie monitoringu.

Raporty te powinny być opracowane tak, aby pozwoliły na zbadanie rzeczywistych skutków środowiskowych realizacji postanowień tego dokumentu, m.in. określenie, czy właściwie oceniono skalę i zasięg oddziaływania na środowisko poszczególnych działań.

Problemem monitorowaniu skutków środowiskowych realizacji postanowień RPT jest brak możliwości wykorzystania jedynie syntetycznych wskaźników jakości środowiska zbieranych w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska. Wynika to z braku możliwości jednoznacznego określenia czy zmiana wartości danego wskaźnika wynika z realizacji ujętych w RPT działań czy czynniki niezależne od RPT.

Bardziej obiektywnym wskaźnikiem skutków realizacji RPT będzie wskaźnik oparty na procedurach środowiskowych:

- **DŚ1** – liczba wydanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- **DŚ2** – liczba postępowań, w których odmówiono wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach powodu niemożliwych do minimalizacji lub kompensacji oddziaływań,
- **DŚ3** – liczba decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach określających działania kompensujące,
- **DŚ4** – liczba decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazujących na konieczność ponownego przeprowadzenia oceny,
- **DŚ5** – liczba decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazujących na konieczność przeprowadzenia analizy porealizacyjnej,
- **DŚ6** – liczba decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazujących na konieczność przeprowadzenia monitoringu przyrodniczego,
- **DŚ7** – Liczba uzyskanych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach po przeprowadzonej ocenie oddziaływania na środowisko.

Zastosowanie wskaźnika opartego na procedurach umożliwia zestawienie wartości w sensie ilościowym, jak również monitoring etapu realizacji przedsięwzięcia, postępu wdrażania dokumentu oraz monitorowanie skutków i ewentualnych konfliktów środowiskowych podczas realizacji projektów, ryzyka ich kumulowania w czasie.

Lista wskaźników rezultatu oraz produktu, możliwych do zastosowania na etapie realizacji RPT, została wskazana w RPT i uwzględnia realizację założeń Umowy Partnerstwa oraz programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Pomorza Zachodniego na lata 2021-2027.

13 Streszczenie w języku niespecjalistycznym

Prognoza wykonana została w ramach procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, którą reguluje 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 (Dz.U. 2023 poz. 1094 ze zm.). Celem tej procedury jest przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu dokumentu.

Procedura strategicznej oceny oddziaływania na środowisko stanowi formalny proces oceny oddziaływania na środowisko projektu „Regionalnego Planu Transportowego Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030”. W ramach tej procedury określone jest jak realizacja zapisów analizowanego dokumentu wpłynie na środowisko. Należy przy tym mieć na uwadze, że SOOŚ nie jest odrębnym dokumentem a procedurą, w trakcie której powstają ściśle określone dokumenty, w tym prognoza oddziaływania na środowisko.

Zakres Prognozy jest zgodny z art. 51 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2023 poz. 1094 ze zm.) oraz z wymaganiami nałożonymi przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

Głównym celem opracowania RPT WZ jest określenie i wytyczenie kierunków oraz wizji rozwoju systemu transportowego województwa zachodniopomorskiego w horyzoncie czasowym do 2030 roku.

Biorąc pod uwagę diagnozę oraz wykonaną analizę SWOT, jako cel główny przyjęto cel wynikający z przyjętej Uchwałą Nr 1256/21 Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 30 sierpnia 2021 r. „Polityki Transportowej Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030”, którym jest:

„Poprawa dostępności transportowej województwa przy jednoczesnej poprawie warunków życia mieszkańców poprzez ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu.”

Sformułowano następujące cele szczegółowe:

- Cel I. Zrównoważony transport dostępny dla każdego
- Cel II. Spójna i wydajna infrastruktura
- Cel III. Bezpieczeństwo i zdrowie
- Cel IV. Efektywne zarządzanie i cyfryzacja transportu.

W większości przypadków planowane inwestycje dotyczą zmian w już zrealizowanych przedsięwzięciach. Są to przedsięwzięcia zaliczane do grupy potencjalnie znacząco oddziałujących na środowisko. W przypadku takich przedsięwzięć to organy prowadzące postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z organami współdziałającymi, rozstrzygają o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Dla części planowanych przedsięwzięć została już przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko oraz wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.

Większość planowanych inwestycji to obiekty liniowe, dla których parametrem charakterystycznym jest długość oraz ilość pasów ruchu w jednym kierunku. Do takich obiektów planowanych w RPT WZ należą drogi, linie kolejowe i ścieżki rowerowe. Znaczna część przedsięwzięć polega na przebudowie i rozbudowie dróg, a tylko nieznaczna część na budowie nowych dróg w nowym przebiegu (głównie obwodnice). Za zadania z zakresu przebudowy uznano te skutkujące zmianą parametrów charakterystycznych w zakresie niewymagającym zmiany granicy pasa ruchu. Za działania z zakresu rozbudowy obiektów liniowych uznano te skutkujące poszerzeniem pasa drogowego. Poza inwestycjami liniowymi dokument uwzględnia również przedsięwzięcia punktowe takie jak: przystanki kolejowe i przystanki w ramach sieci SKM.

Warto podkreślić, że lista inwestycji ujętych w RPT WZ ma charakter indykatywny, a faktyczna ich realizacja będzie uzależniona od pozyskania środków na ich sfinansowanie, w tym od spełnienia warunków określonych dla poszczególnych źródeł finansowania (również w zakresie ooś).

Kluczową część analizy Prognozy stanowi matryca oceny oddziaływania na środowisko i zadań w poszczególnych celach strategicznych projektu dokumentu pn.: „Regionalny Plan Transportowy Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030” (przyjęty stopień analizy odpowiadający poziomowi szczegółowości dokumentu jako całości). W matrycy przyporządkowano każdej grupie wskazanych zadań kategorię potencjalnego oddziaływania na środowisko. Następnie, zgodnie z zapisami ustawy ooś, poddano poszczególne zadania ocenie poszerzonej obejmującej rodzaj, skalę i charakter oddziaływania na poszczególne elementy środowiska.

W trakcie prac nad Prognozą przeanalizowane zostały również liczne dokumenty strategiczne dotyczące rozwoju transportu oraz dokumenty wyznaczające cele ochrony środowiska powiązane z dokumentem pn.: „Regionalny Plan Transportowy Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2030”.

Informacje na temat lokalnych uwarunkowań środowiskowych obszaru oraz stanu i jakości środowiska czerpano z danych Rocznika Statystycznego GUS, publikacji Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska, publikacji Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, publikacji GEOSERWISU (Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska), publikacji Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, publikacji specjalistycznej literatury eksperckiej w zakresie oddziaływania i zagrożeń dla stanu środowiska związanych z rozwojem zintegrowanym. Przeanalizowana została również treść uchwał Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego dotyczących ochrony przed hałasem oraz programów ochrony powietrza.

Potencjalne negatywne oddziaływania, które mogą wystąpić przy realizacji zaplanowanych zadań inwestycyjnych można ograniczyć do racjonalnego poziomu poprzez:

- odpowiednio dobrze przemyślany wybór lokalizacji inwestycji (a w przypadku inwestycji liniowych ich przebiegu) uwzględniający lokalne uwarunkowania, walory przyrodnicze i występowanie zabytków,
- odpowiednio staranne przygotowanie projektu, przy uwzględnieniu potrzeby ochrony środowiska zarówno na etapie budowy jak i w fazie eksploatacji inwestycji,
- odpowiednie zabezpieczenie techniczne sprzętu i placu budowy, w szczególności w sąsiedztwie obszarów szczególnie wrażliwych na negatywne oddziaływanie, obiektów zabytkowych oraz siedzib ludzkich,

- stosowanie odpowiednich technologii, materiałów, rozwiązań konstrukcyjnych i organizacji pracy ograniczających wpływ na środowisko w fazie budowy, oraz eksploatacji,
- dostosowanie terminów prac do terminów rozrodu, wegetacji, okresów lęgowych, maskowanie (wkomponowywanie w otoczenie) elementów dysharmonijnych dla krajobrazu.

Zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt.3 lit. b ustawy ooś (Dz. U. z 2023 poz. 1094 ze zm.) prognoza oddziaływania na środowisko dla RPT WZ powinna przedstawiać rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie.

W ramach Prognozy dokonano analizy scenariusza S2, którego planowane działania zostały poddane szczegółowej analizie. Przeanalizowano również skutki tzw. „wariantu 0” – polegającego na niezrealizowaniu RPT WZ oraz jego potencjalne skutki zarówno dla transportu w województwie, jak również skutki środowiskowe (podwyższone koszty środowiskowe).

Wariant alternatywny polegać będzie na zmniejszeniu maksymalnego zakresu realizacji projektów wskazanych w RPT WZ czyli realizacja scenariusza S1 lub scenariusza BAU – scenariusz).

Wszystkie zaplanowane w dokumencie przedsięwzięcia realizowane będą w obrębie województwa zachodniopomorskiego, nie będą realizowane w bezpośrednim sąsiedztwie granicy Państwa. Realizowane w ramach projekty, biorąc pod uwagę ich zakres oraz charakter oddziaływań nie będą negatywnie oddziaływać poza granicami państwa.

RPT WZ zakłada zastosowanie systemu monitoringu i oceny Planu z wykorzystaniem okresowego monitoringu, w którym znajdą się podstawowe elementy takie jak: określenie stopnia realizacji zaplanowanych inwestycji oraz wykazanie ich efektu dla ustalonych wskaźników. Przygotowany zestaw wskaźników zobrazuje zarówno bezpośredni efekt wdrażania Planu oraz uwzględni pośrednie mierniki skutku prowadzonych inwencji. Dla każdego wskaźnika określono referencyjną wartość bazową, oczekiwany trend jego zmiany oraz docelową wartość.

Monitorowanie będzie miało charakter obligatoryjny, uwzględniając okres 5 lat, tak aby pozostać w zgodności z innymi pomiarami krajowymi (np. Generalnym Pomiarem Ruchu), co umożliwi uwzględnienie zmian ponadregionalnych. Prowadzony będzie również coroczny monitoring mierzalnych wskaźników, które poddane zostaną analizie bez konieczności wykonania dodatkowych pomiarów.

Raz w roku zostanie sporządzony Raport z realizacji RPT WZ, w którym uwzględnione zostaną wskaźniki monitoringu.

Konieczność monitoringu wdrażania postanowień RPT WZ wynika również z ustawy ooś. Zawarte w Prognozie propozycje dotyczące metod i częstotliwości jego prowadzenia będą elementem podsumowania postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (zgodnie z art. 55. ust. 3 pkt. 5 ustawy ooś).

Odpowiedzialność za monitorowanie oraz ocenę stopnia osiągnięcia celów Planu spoczywa na Zarządzie Województwa Zachodniopomorskiego.

Spis rysunków

Rysunek 4.1. Położenie województwa zachodniopomorskiego.....	42
Rysunek 4.2. Regiony wodne na terenie województwa zachodniopomorskiego.....	49
Rysunek 4.3. Główne rzeki na terenie województwa zachodniopomorskiego.....	51
Rysunek 4.4. JCWP terenie województwa zachodniopomorskiego.....	52
Rysunek 4.5. JCWP rzeczne, jeziorne, przybrzeżne i przejściowe na terenie województwa zachodniopomorskiego	82
Rysunek 4.6. JCWPd na terenie województwa zachodniopomorskiego.....	98
Rysunek 4.7. GZWP na terenie województwa zachodniopomorskiego.....	99
Rysunek 4.8. Wstępna ocena ryzyka powodziowego na terenie województwa zachodniopomorskiego	103
Rysunek 4.9. Złóża na terenie województwa zachodniopomorskiego.....	105
Rysunek 4.10. Parki Narodowe na terenie województwa zachodniopomorskiego.....	109
Rysunek 4.11. Rezerваты przyrody na terenie województwa zachodniopomorskiego.....	110
Rysunek 4.12. Parki Krajobrazowe na terenie województwa zachodniopomorskiego.....	140
Rysunek 4.13. Obszary Chronionego Krajobrazu na terenie województwa zachodniopomorskiego.....	141
Rysunek 4.14. Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków (OSO) – Natura 2000 na terenie województwa zachodniopomorskiego	142
Rysunek 4.15. Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk (SOO) – Natura 2000 na terenie województwa zachodniopomorskiego	142
Rysunek 4.16. Pomniki przyrody na terenie województwa zachodniopomorskiego.....	148
Rysunek 4.17. Stanowiska dokumentacyjne na terenie województwa zachodniopomorskiego.....	149
Rysunek 4.18. Użytki ekologiczne na terenie województwa zachodniopomorskiego.....	150
Rysunek 4.19. Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe na terenie województwa zachodniopomorskiego	151
Rysunek 4.20. Korytarze ekologiczne na terenie województwa zachodniopomorskiego	152
Rysunek 7.1. Planowane inwestycje drogowe na tle GZWP województwa zachodniopomorskiego .	197
Rysunek 7.2. Planowane inwestycje kolejowe na tle GZWP województwa zachodniopomorskiego .	198
Rysunek 7.3. Planowane inwestycje liniowe rowerowe na tle GZWP województwa zachodniopomorskiego	199
Rysunek 7.4. Planowane inwestycje kolejowe na tle głównych rzek województwa zachodniopomorskiego	200
Rysunek 7.5. Planowane inwestycje drogowe na tle głównych rzek województwa zachodniopomorskiego	201
Rysunek 7.6. Planowane liniowe inwestycje rowerowe na tle głównych rzek województwa zachodniopomorskiego	203
Rysunek 7.7 Planowane inwestycje liniowe i punktowe na tle JCWP przejściowych i przybrzeżnych województwa zachodniopomorskiego.....	204

Rysunek 7.8. Planowane inwestycje drogowe na tle zabytków nieruchomych województwa zachodniopomorskiego	211
Rysunek 7.9. Planowane inwestycje kolejowe na tle zabytków nieruchomych województwa zachodniopomorskiego	212
Rysunek 7.10. Planowane inwestycje rowerowe na tle zabytków nieruchomych województwa zachodniopomorskiego	212
Rysunek 7.11. Lokalizacja planowanych inwestycji drogowych na tle istniejących Obszarów Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 (OSO).....	215
Rysunek 7.12. Lokalizacja planowanych inwestycji kolejowych na tle istniejących Obszarów Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 (OSO).....	218
Rysunek 7.13. Lokalizacja planowanych inwestycji rowerowych na tle istniejących Obszarów Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 (OSO).....	221
Rysunek 7.14. Lokalizacja planowanych inwestycji drogowych na tle istniejących Specjalnych Obszarów Ochrony Siedlisk Natura 2000 (SOOS).....	223
Rysunek 7.15. Lokalizacja planowanych inwestycji kolejowych na tle istniejących Specjalnych Obszarów Ochrony Siedlisk Natura 2000 (SOOS).....	227
Rysunek 7.16. Szczegółowa lokalizacja inwestycji kolejowych punktowych i liniowych na tle Specjalnych Obszarów Ochrony Siedlisk Natura 2000	228
Rysunek 7.17. Lokalizacja planowanych inwestycji rowerowych na tle istniejących Specjalnych Obszarów Ochrony Siedlisk Natura 2000 (SOOS).....	231
Rysunek 7.18. Lokalizacja planowanych inwestycji liniowych i punktowych w odniesieniu do Parków Narodowych województwa zachodniopomorskiego	234
Rysunek 7.19. Planowane inwestycje liniowe i punktowe na tle Obszarów Chronionego Krajobrazu województwa zachodniopomorskiego.....	238
Rysunek 7.20. Planowane inwestycje liniowe i punktowe na tle Parków Krajobrazowych województwa zachodniopomorskiego	240
Rysunek 7.21. Szczegółowa lokalizacja planowanych inwestycji na tle Parków Krajobrazowych	242
Rysunek 7.22. Szczegółowa lokalizacja planowanych inwestycji na tle Parków Krajobrazowych	242
Rysunek 7.23. Szczegółowa lokalizacja planowanych inwestycji na tle Parków Krajobrazowych	243
Rysunek 7.24. Planowane inwestycje liniowe i punktowe na tle Rezerwatów przyrody województwa zachodniopomorskiego	244
Rysunek 7.25. Szczegółowa lokalizacja planowanych inwestycji na tle Rezerwatów przyrody.....	246
Rysunek 7.26. Szczegółowa lokalizacja planowanych inwestycji na tle Rezerwatów przyrody.....	247
Rysunek 7.27. Szczegółowa lokalizacja planowanych inwestycji na tle Rezerwatów przyrody.....	247
Rysunek 7.28. Planowane inwestycje liniowe i punktowe na tle użytków ekologicznych i pomników przyrody województwa zachodniopomorskiego.....	248
Rysunek 7.29. Planowane inwestycje liniowe i punktowe na tle zespołów przyrodniczo-krajobrazowych oraz stanowisk dokumentacyjnych województwa zachodniopomorskiego	249
Rysunek 7.30. Szczegółowa lokalizacja planowanych inwestycji na tle zespołów przyrodniczo-krajobrazowych i stanowisk dokumentacyjnych.....	251

Rysunek 7.31. Szczegółowa lokalizacja planowanych inwestycji na tle użytków ekologicznych i pomników przyrody.....	252
Rysunek 7.32. Szczegółowa lokalizacja planowanych inwestycji na tle użytków ekologicznych i pomników przyrody.....	252
Rysunek 7.33. Szczegółowa lokalizacja planowanych inwestycji na tle użytków ekologicznych i pomników przyrody.....	253
Rysunek 7.34. Planowane inwestycje liniowe i punktowe na tle korytarzy ekologicznych województwa zachodniopomorskiego	257
Rysunek 7.35. Możliwa kumulacja negatywnych oddziaływań wynikająca z realizacji inwestycji drogowych, kolejowych oraz rowerowych (powiat wałecki, drawski, choszczeński)	260
Rysunek 7.36. Możliwa kumulacja negatywnych oddziaływań wynikająca z realizacji inwestycji drogowych, kolejowych (liniowych i punktowych) oraz rowerowych	260

Spis tabel

Tabela 1.1. Etapy SOOŚ projektu dokumentu pn. „Regionalny Plan Transportowy Województwa Zachodniopomorskiego”	13
Tabela 2.1 Zestawienie celów szczegółowych RPTWZ	16
Tabela 4.1. Liczba mieszkańców województwa zachodniopomorskim w latach 2017 - 2022	43
Tabela 4.2. Klasyfikacja strefy województwa zachodniopomorskiego z uwzględnieniem kryteriów określonych w celu ochrony zdrowia w 2021 roku	43
Tabela 4.3. Klasyfikacja strefy województwa zachodniopomorskiego z uwzględnieniem kryteriów określonych w celu ochrony zdrowia w 2022 roku	44
Tabela 4.4. Klasyfikacja z uwzględnieniem parametrów kryterialnych określonych dla SO ₂ , NO _x oraz O ₃ pod kątem ochrony roślin w 2022 roku	46
Tabela 4.5. Charakterystyka JCWP na terenie województwa zachodniopomorskiego.....	53
Tabela 4.6. Klasyfikacja i ocena stanu jednolitych części wód powierzchniowych rzecznych w latach 2016-2021 na terenie województwa zachodniopomorskiego	83
Tabela 4.7. Charakterystyka JCWPd na terenie województwa zachodniopomorskiego.....	98
Tabela 4.8. Monitoring diagnostyczny jakości wód podziemnych w 2021 r. na terenie województwa zachodniopomorskiego	101
Tabela 4.9. Źłóża surowców występujących na terenie województwa zachodniopomorskiego	104
Tabela 4.10. Użytkowanie terenów rolnych na terenie województwa zachodniopomorskiego w 2020 roku	106
Tabela 4.11. Masa zebranych odpadów komunalnych w latach 2020 – 2022 z terenu województwa zachodniopomorskiego	106
Tabela 4.12. Rezerваты przyrody na terenie województwa zachodniopomorskiego.....	111
Tabela 4.13. Obszary Natura 2000 na terenie województwa zachodniopomorskiego.....	143
Tabela 5.1. Problemy ochrony środowiska	155
Tabela 7.1. Ocena ewentualnego oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska i na człowieka zadań przewidzianych do realizacji.....	167
Tabela 7.2 Ocena lokalizacji planowanych inwestycji liniowych drogowych w odniesieniu do siedlisk i stanowisk fauny oraz flory.....	183
Tabela 7.3 Ocena lokalizacji planowanych inwestycji liniowych kolejowych w odniesieniu do siedlisk i stanowisk fauny oraz flory.....	188
Tabela 7.4 Ocena lokalizacji planowanych inwestycji liniowych rowerowych w odniesieniu do siedlisk i stanowisk fauny oraz flory.....	189
Tabela 7.5. Rodzaje i efekty oddziaływań zaplanowanych inwestycji i zadań na zdrowie i jakość życia ludzi	190
Tabela 7.6. Rodzaje i efekty oddziaływań zaplanowanych inwestycji i zadań na zwierzęta i rośliny .	195
Tabela 7.7. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji drogowych w odniesieniu do Obszarów Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 (OSO).....	215
Tabela 7.8. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji kolejowych w odniesieniu do Obszarów Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 (OSO)	219

Tabela 7.9. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji rowerowych w odniesieniu do Obszarów Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 (OSO)	221
Tabela 7.10. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji drogowych w odniesieniu do Specjalnych Obszarów Ochrony Siedlisk Natura 2000 (SOOS).....	224
Tabela 7.11. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji kolejowych w odniesieniu do Specjalnych Obszarów Ochrony Siedlisk Natura 2000 (SOOS).....	228
Tabela 7.12. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji rowerowych w odniesieniu do Specjalnych Obszarów Ochrony Siedlisk Natura 2000 (SOOS).....	231
Tabela 7.13. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji kolejowych liniowych i punktowych w odniesieniu do Obszarów Chronionego Krajobrazu.....	238
Tabela 7.14. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji drogowych w odniesieniu do Obszarów Chronionego Krajobrazu.....	239
Tabela 7.15. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji rowerowych w odniesieniu do Obszarów Chronionego Krajobrazu.....	239
Tabela 7.16. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji kolejowych liniowych i punktowych w odniesieniu do Parków Krajobrazowych	240
Tabela 7.17. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji drogowych w odniesieniu do Parków Krajobrazowych	241
Tabela 7.18. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji rowerowych w odniesieniu do Parków Krajobrazowych.....	241
Tabela 7.19. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji kolejowych liniowych i punktowych w odniesieniu do Rezerwatów przyrody	244
Tabela 7.20. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji drogowych w odniesieniu do Rezerwatów przyrody.....	245
Tabela 7.21. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji rowerowych w odniesieniu do Rezerwatów przyrody.....	245
Tabela 7.22. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji kolejowych liniowych i punktowych w odniesieniu do pozostałych form ochrony przyrody (użytków ekologicznych, pomników przyrody, zespołów przyrodniczo-krajobrazowych, stanowisk dokumentacyjnych)	249
Tabela 7.23. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji drogowych w odniesieniu do pozostałych form ochrony przyrody (użytków ekologicznych, pomników przyrody, zespołów przyrodniczo-krajobrazowych, stanowisk dokumentacyjnych)	250
Tabela 7.24. Ocena lokalizacji planowanych inwestycji rowerowych w odniesieniu do pozostałych form ochrony przyrody (użytków ekologicznych, pomników przyrody, zespołów przyrodniczo-krajobrazowych, stanowisk dokumentacyjnych)	250
Tabela 7.25. Rodzaje i efekty oddziaływań zaplanowanych inwestycji i zadań na pozostałe formy ochrony przyrody	254



JEDNOSTKA ORGANIZACYJNA
SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA
ZACHODNIOPOMORSKIEGO