

MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO

PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO
PROJEKTU
PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO

Opracowanie:
mgr Szczepan Burak

Toruń, 2018 r.

SPIS TREŚCI

1. Podstawa prawna opracowania	3
2. Cel, zakres i metody opracowania.....	5
3. Informacja o projektowanym dokumencie	10
3.1 Zawartość i główne cele projektowanego dokumentu	10
3.2 Powiązania projektowanego dokumentu z innymi dokumentami o charakterze planistycznym strategicznym	26
4. Ocena zagrożeń i stanu środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektu dokumentu	31
4.1 Ogólna charakterystyka województwa kujawsko-pomorskiego.....	31
4.2 Zasoby, stan, zagrożenia i ochrona środowiska	32
4.3 Potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji projektu dokumentu	49
5. Problemy oraz cele ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektu dokumentu	55
6. Ocena przewidywanych znaczących oddziaływań na środowisko	64
7. Ocena możliwości i sposobów ograniczania i zapobiegania znaczących oddziaływań na środowisko lub ich kompensacji oraz możliwe rozwiązania alternatywne	125
8. Ocena wpływu projektu dokumentu na środowisko w aspekcie zmian klimatu.....	133
9. Informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko	137
10. Propozycje dotyczące przewidywanych metod oraz częstotliwości analizy skutków realizacji projektu dokumentu	140
11. Streszczenie w języku niespecjalistycznym	143

Załącznik: Ocena stopnia potencjalnego zagrożenia na środowisko w wyniku realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym.

1. Podstawa prawna opracowania

Prognozę oddziaływania na środowisko projektu Planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego opracowano na podstawie wymogu zawartego w art. 46 pkt. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 z późniejszymi zmianami). Zgodnie w wymienionym artykule przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymagają m.in. projekty koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, planów zagospodarowania przestrzennego oraz strategii rozwoju regionalnego. Zatem również projekt Planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego, wymaga przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art. 51 ust. 2 pkt. 1 ww. ustawy prognoza oddziaływania na środowisko zawiera:

- 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.

Zakres i stopień szczegółowości Prognozy uzgodniono z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (pismo WOO.411.55.2017.JR z dnia 7 kwietnia 2017 r.) oraz z Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Bydgoszczy (pismo NNZ.9022.1.143.2017 z dnia 6 kwietnia 2017 r.). Z wymienionych pism wynika, iż prognoza oddziaływania na środowisko projektu planu powinna zostać sporządzona zgodnie z wymaganiami określonymi w art. 51 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, przedstawiając w szczególności zagadnienia:

- istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie;
- analizę wpływu realizacji ustaleń projektu na środowisko przyrodnicze, w tym na obszary chronione, a także korytarze migracji, w szczególności wyznaczone przez Instytut Biologii Ssaków PAN oraz zintegrowany system przyrodniczy mający

zapewnić ciągłość między obszarami chronionymi, który wyznaczono w obowiązującym Planie zagospodarowania przestrzennego województwa;

- zagrożenia, cele i działania ochronne w obszarach Natura 2000, wskazujące warunki niezbędne do zachowania cennych elementów przyrodniczych;
- rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu;
- analizę oddziaływań skumulowanych na przyrodę, w szczególności w przypadku planowania wzrostu wykorzystania energii odnawialnej pochodzącej z wiatru, wody, czy też dopuszczenia realizacji wielkoobszarowych farm fotowoltaicznych;
- rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru dla inwestycji mogących negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000;
- analizę i ocenę ustaleń dokumentu przez pryzmat priorytetów i celów ekologicznych województwa, w tym dotyczących energetyki, transportu, infrastruktury ściekowej, w zakresie oddziaływań na: różnorodność biologiczną, ludzi, zwierzęta, w tym na awifaunę i chiropterofaunę, powierzchnię ziemi, powietrze, wodę i inne, z uwzględnieniem zależności między tymi elementami środowiska i oddziaływaniami między nimi;
- omówienie założeń projektu w odniesieniu do celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) oraz jednolitych części wód podziemnych (JCWPd);
- analizę zmian klimatycznych oraz negatywnych skutków z nich wynikających dla terenu opracowania (omówienie założeń dokumentu w kontekście adaptacji i mitygacji do zmian klimatu).

Celem opracowania przedmiotowego dokumentu jest określenie przewidywanych skutków wpływu założeń projektu dokumentu na środowisko, wynikających z wprowadzenia nowych funkcji, ewentualnych sposobów ich uniknięcia oraz rozważenie możliwych alternatyw.

Podstawę prawną dla proponowanych w Prognozie działań ochronnych, rozwiązań i wskazań stanowi 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 (tekst jednolity Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 z późniejszymi zmianami) oraz ustawy szczegółowe i przepisy wykonawcze w zakresie: prawa ochrony środowiska, ochrony przyrody, ochrony gruntów rolnych i leśnych, prawa wodnego, prawa geologicznego i górniczego, dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, odpadów,

utrzymania czystości i porządku w gminach, ochrony zabytków, przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, warunków jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi.

Niniejsza Prognoza jest elementem przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego.

2. Cel, zakres i metody opracowania

Celem opracowania jest określenie i ocena przewidywanego oddziaływania na środowisko, które może wyniknąć z realizacji projektu Planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego, a także przedstawienie rozwiązań eliminujących lub ograniczających negatywny ich wpływ na środowisko.

Prognoza oddziaływania na środowisko określa, analizuje i ocenia:

- istniejący stan środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu;
- stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem;
- istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;
- cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu, oraz sposoby, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu;
- przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne, na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na 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.

Podstawę prawną dla proponowanych w Prognozie działań ochronnych, rozwiązań i wskazań stanowi art. 51 ust. 2 pkt. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Prognoza przedstawia:

- 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.

Zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2018 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (art. 52, ust. 1) prognoza zawiera informacje stosowne do stanu współczesnej wiedzy i metod oceny oraz dostosowana jest do zawartości i stopnia szczegółowości projektowanego Planu. Przeprowadzone w Prognozie analizy i oceny skupiły się głównie na tych zagadnieniach środowiskowych, które mogą podlegać znaczącym oddziaływaniom w wyniku realizacji ustaleń projektu Planu.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa jest jednym z podstawowych narzędzi realizacji Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 i wraz z nią stanowi integralny element systemu planowania, rozwoju regionu. Plan formułuje politykę przestrzenną województwa, ale także programy rządowe i Koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju. Określa kierunki, cele i zasady gospodarki przestrzennej województwa, ale także listę inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym.

Przy sporządzeniu Prognozy zastosowano głównie metody opisowe, polegające na analizie i ocenie stanu środowiska oraz identyfikacji istniejących konfliktów środowiskowych. Oceniono potencjalny znaczący wpływ realizacji ustaleń projektu Planu na środowisko z uwzględnieniem różnorodności biologicznej, ludzi, zwierząt, roślin, powietrza atmosferycznego, wód powierzchniowych i podziemnych, powierzchni ziemi, zasobów naturalnych i zabytków. Dokonano identyfikacji potencjalnych konfliktów wynikających z ustaleń projektu Planu a obszarowymi formami ochrony przyrody: obszarami Natura 2000, parkami krajobrazowymi, obszarami chronionego krajobrazu i rezerwatami przyrody. Analizie zostały poddane także możliwe kolizje planowanych przedsięwzięć z: dolinami rzecznyymi, korytarzami ekologicznymi, głównymi zbiornikami wód podziemnych, jednolitymi częściami wód zagrożonymi nieosiągnięciem celów środowiskowych, glebami o wysokiej przydatności rolniczej oraz z obszarami leśnymi. Wyniki analiz zostały przedstawione w formie graficznej w postaci zestawu rycin będących uzupełnieniem części tekstowej.

Uwzględniono stan i zagrożenia środowiska w zakresie poszczególnych elementów środowiska oraz dokonano analizy dotychczasowych zagrożeń środowiska i zmian stanu środowiska na obszarze województwa i w jego bezpośrednim otoczeniu w ostatnich latach. Uwzględniono specyfikę obszaru województwa kujawsko-pomorskiego, w tym przeważające rolnicze użytkowanie gruntów, nierównomierne rozmieszczenie kompleksów leśnych, przeważającą zabudowę o charakterze rozproszonym, istniejący układ komunikacyjny oraz jego zmiany w ostatnich latach. Wzięto pod uwagę fakt, iż na obszarze województwa znajdują się liczne i różnorodne formy ochrony przyrody.

Jako źródła danych do analiz posłużyły przede wszystkim powszechnie dostępne informacje o środowisku i jego stanie publikowane przez odpowiednie służby i instytucje np. Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej, Regionalną Dyрекcję Lasów Państwowych w Toruniu, i wiele innych. Informacje zostały także pozyskane z licznych geoportali, powszechnie dostępnych np. *mapy.geoportal.gov.pl*, *geoportal.infoteren.pl*, *geoportal.mojregion.info*, *bdl.lasy.gov.pl* i innych oraz z Internetowego atlasu województwa kujawsko-pomorskiego. Wykorzystane zostały także materiały niepublikowane będące w posiadaniu autora oraz jego wiedza zawodowa o problemach ekologicznych w regionie, a także informacje ustne pozyskane od ekspertów z poszczególnych dziedzin ochrony środowiska i przyrody.

Poszczególne etapy prac nad projektem Planu, w tym zagadnienia środowiskowe, prezentowane były przez zespół projektantów z Kujawsko-Pomorskiego Biura Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku na posiedzeniach Wojewódzkiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej, której członkiem jest autor Prognozy.

Zastosowana w Prognozie metodyka koresponduje z przyjętymi w prognozach oddziaływania na środowisko poprzedniej edycji Planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego (2003 r.) oraz Kujawsko-pomorskiego planu spójności komunikacji drogowej i kolejowej (2016 r.)

Z uwagi na swoją rolę projekt Planu nie wskazuje konkretnego sposobu przeznaczenia terenu, a jedynie przewidziane funkcje dla poszczególnych obszarów. Dokładniejsze określenie oddziaływania na środowisko będzie możliwe na etapie sporządzania miejscowych planów zagospodarowania oraz szczegółowych projektów technicznych przedsięwzięć. W związku z tym w niniejszej Prognozie przedstawiono jedynie potencjalne skutki oddziaływania na środowisko stosownie do szczegółowości ustaleń projektu Planu.

W Prognozie przyjęto założenie, że wszystkie przewidziane w projekcie Planu inwestycje spełniać będą wymagania odnośnie standardów środowiskowych przy zastosowaniu najlepszych dostępnych technik BAT.

W przypadku przedsięwzięć mogących zawsze lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko przeprowadzane będą odrębne postępowania. Dla nich, uwzględniając m.in.

uwarunkowania środowiska przyrodniczego, projekt Planu formułuje listę działań i zasad polityki przestrzennej, które mają minimalizować potencjalne konflikty środowiskowe.

Projekt Planu w zdecydowanej większości nie wskazuje docelowego przeznaczenia terenów, nie określa też szczegółowych lokalizacji przedsięwzięć. Dlatego też ocena potencjalnego oddziaływania na środowisko dostosowana została do zawartości i stopnia szczegółowości ustaleń projektu Planu i charakteryzuje się znacznym stopniem ogólności.

Oceny ustaleń projektu Planu dokonano metodą macierzy, o większym stopniu szczegółowości dla inwestycji celu publicznego oraz bardziej ogólna dla oceny oddziaływania na środowisko ustalonych w projekcie Planu celów szczegółowych, kierunków, działań i zasad w realizacji polityki przestrzennej na obszarze całego województwa i Miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodków wojewódzkich – Bydgoszczy i Torunia.

W obydwu przypadkach oceniono wpływ na poszczególne elementy środowiska, określone w art. 51, ust. 2, pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Jednak w tym drugim przypadku, ze względu na duży stopień ogólności ustaleń planowanych działań i zasad przestrzennych oceniono jedynie, czy ich realizacja:

- spowoduje poprawę poszczególnych komponentów środowiska i wpłynie korzystnie na życie mieszkańców województwa (+);
- spowoduje pogorszenie jakości komponentów środowiska i warunków życia mieszkańców (-);
- nie wpłynie w sposób istotny na stan środowiska i życie mieszkańców lub brak jest podstaw do określenia takiego wpływu (0).

Dla inwestycji celu publicznego, gdzie skala szczegółowości ustaleń jest większa, oceny potencjalnych oddziaływań niekorzystnych dokonano w trzech stopniach: małe (1), średnie (2) i znaczące (3).

Ponadto należy zaznaczyć, że dla większości inwestycji celu publicznego, ocena potencjalnych oddziaływań dokonana została w innych postępowaniach.

Do opracowania niniejszej prognozy szczególnie pomocne były następujące materiały:

- Strategia województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+, przyjęta uchwałą Nr XLI/639/13 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 21 października 2013 r.;
- Kształtowanie ładu przestrzennego w województwie kujawsko-pomorskim, diagnoza i działania, Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu, Kujawsko-Pomorskie Studia Regionalne, Toruń 2017 r.;
- Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego, UMK, Toruń 2002 r.;

- Prognoza oddziaływania na środowisko Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020, Agrotec Polska sp. z o.o., październik 2013 r.;
- Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu kujawsko-pomorskiego regionalnego programu operacyjnego na lata 2014-2020, Agrotec Polska sp. z o.o., październik 2013 r.;
- Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu Kujawsko-pomorskiego planu spójności drogowej i Kolejowej, Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Toruń 2016 r.;
- Opracowanie ekofizjograficzne na potrzeby planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego, Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku, 2015 r.;
- Program ochrony środowiska województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2017-2020 z perspektywą na lata 2021-2024, przyjęty Uchwałą Nr XXXVI/611/17 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 25 września 2017 r.;
- Plan gospodarki odpadami województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2016-2022 z perspektywa na lata 2023-2028;
- Przyroda Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Kujawsko-Pomorski Urząd Wojewódzki, Wojewódzki Konserwator Przyrody, Bydgoszcz, 2001 r.;
- Raport o stanie przyrody województwa kujawsko-pomorskiego, stan na dzień 30 kwietnia 2004 r., Kujawsko-Pomorski Urząd Wojewódzki, Wojewódzki Konserwator Przyrody, Bydgoszcz 2004 r.;
- Obszary Natura 2000 w województwie kujawsko-pomorskim, P. Indykiewicz, E. Krasicka-Kaczyńska, Kujawsko-Pomorski Ośrodek Doradztwa Rolniczego, Minikowo 2008 r.;
- Decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 29 grudnia 2017 r. o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia „Budowa stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka”
- Raporty o stanie środowiska województwa kujawsko-pomorskiego, Biblioteka Monitoringu Środowiska, WIOŚ Bydgoszcz, 1999-2015 r.;
- Raport o stanie środowiska województwa kujawsko-pomorskiego w 2015 roku, Inspekcja Ochrony Środowiska, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Bydgoszcz 2016 r.;
- Roczna ocena jakości powietrza atmosferycznego w województwie kujawsko-pomorskim za rok 2015, Inspekcja Ochrony Środowiska, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Bydgoszcz 2016 r.;
- Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywa do roku 2030, przyjęty przez Radę Ministrów 29 października 2013 r.;

- Poradnik przygotowania inwestycji z uwzględnieniem zmian klimatu, ich łagodzenia i przystosowania do tych zmian oraz odporności na klęski żywiołowe, Ministerstwo Środowiska Warszawa, październik 2015 r.;
- Wytyczne dla kierowników projektu: uodpornienie wrażliwych inwestycji na zmianę klimatu, Komisja Europejska – Acclimatise;
- Wpływ zmian klimatu, wrażliwość i adaptacja do zmian, sektor: „Transport”, klimada.mos.gov.pl;
- Zmiany klimatu i ich skutki, Z. Kundzewicz, P. Kowalczak, Wydawnictwo Kurpisz S.A., Poznań 2008 r.;
- Ochrona łączności ekologicznej w Polsce. Materiały konferencji międzynarodowej "Wdrażanie koncepcji korytarzy ekologicznych w Polsce" Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2009 r.;
- Ostoje ptaków o znaczeniu międzynarodowym w Polsce, OTOP Marki 2010 r.;
- Energia alternatywna w województwie kujawsko-pomorskim. Monografia, B. Igliński, R. Buczkowski, M. Cichosz, Wydawnictwo Naukowe UMK, Toruń 2008 r.;
- Społeczno-ekonomiczne skutki zagospodarowania dolnej Wisły, K. Wojewódzka-Król, R. Rolbiecki, Acta Energetica, Gdańsk 2017 r.

3. Informacja o projektowanym dokumencie

3.1 Zawartość i główne cele projektowanego dokumentu

Projekt planu został sporządzony w oparciu o Uchwałę Nr LIV/823/14 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 27 października 2014 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego. Częścią Planu jest Plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodków wojewódzkich Bydgoszczy i Torunia („Plan MOFOW”), sporządzony dla określonego w województwie kujawsko-pomorskim miejskiego obszaru funkcjonalnego o znaczeniu ponadregionalnym.

Projekt Planu przygotowano jako załączniki do projektu Uchwały Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego w sprawie uchwalenia Planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego, w tym:

Załącznik nr 1 – obejmujący część tekstową Planu, podzieloną na:

- Tom I – Plan województwa (obejmujący cały obszar województwa);
- Tom II – Plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodków wojewódzkich Bydgoszczy i Torunia;
- Tom III – Rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym;
- Aneksy;

oraz część graficzną Planu, na którą składają się:

Załącznik nr 2 – Plan województwa. Kierunki polityki przestrzennej, składający się z trzech rysunków:

- 1) Kształtowanie spójnych systemów transportowych i infrastrukturalnych. Minimalizowanie zagrożeń i konfliktów przestrzennych – w skali 1: 150 000;
- 2) Kształtowanie przestrzeni wysokiej jakości dla mieszkańców i atrakcyjnej dla rozwoju gospodarki – w skali 1:250 000;
- 3) Kształtowanie i funkcjonowanie środowiska oraz ochrona jego zasobów – w skali 1:250 000.

Załącznik nr 3 – Plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Bydgoszczy i Torunia. Kierunki polityki przestrzennej – w skali 1:100 000

Załącznik nr 4 – Rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym – w skali 1:150 000

Zakres Planu wynika z art. 39 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Dokument składa się ze wstępu oraz sześciu rozdziałów:

- 1) Uwarunkowania zewnętrzne i wewnętrzne;
- 2) Cele i zasady zagospodarowania przestrzennego;
- 3) Koncepcja kształtowania zagospodarowania przestrzennego województwa;
- 4) Kierunki polityki przestrzennej;
- 5) Zasady zagospodarowania w obszarach funkcjonalnych;
- 6) Rekomendacje do polityki krajowej.

We wstępie poza przywołaniem otoczenia prawnego dokumentu oraz wykazem skrótów użytych w tekście, opisano zawartość planu, przebieg prac nad planem, charakterystykę ogólną województwa oraz określono zakres obowiązywania jego ustaleń, wiążących samorządy lokalne w zakresie planowania lokalnego.

W części dotyczącej uwarunkowań zewnętrznych zawarte zostały informacje na temat powiązań i wpływu dokumentów UE mających wpływ na kształtowanie polityki przestrzennej oraz innych uwarunkowań w wymiarze europejskim wpływających na przestrzeń województwa kujawsko-pomorskiego. Odniesiono się do dokumentów poziomu krajowego, w oparciu o które formułowana i prowadzona jest krajowa polityka rozwoju w wymiarze społecznym, gospodarczym i przestrzennym tj. Strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) – głównej krajowej strategii rozwoju oraz Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.

Najważniejszymi dokumentami UE mającymi wpływ na kształtowanie polityki przestrzennej są: *Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu – Europa 2020* (dalej Strategia Europa 2020) wskazująca pięć celów, które należy osiągnąć do 2020 r.: w zakresie zatrudnienia, innowacji, edukacji, włączenia społecznego oraz zmian klimatu/energii oraz *Agenda Terytorialna Unii Europejskiej 2020*, w kierunku sprzyjającej społecznemu włączeniu, inteligentnej i zrównoważonej Europy

zróznicowanych regionów (dalej ATUE 2020) wskazująca priorytety terytorialne dla UE, które mogą przyczynić się do skutecznej realizacji Strategii Europa 2020.

Do innych istotnych uwarunkowań o wymiarze europejskim, wpływających na przestrzeń województwa kujawsko-pomorskiego zaliczyć należy: Europejską Politykę Transportową, Europejską Politykę Energetyczną, Europejską sieć obszarów chronionych Natura 2000 – łączącą dwa odrębne podsystemy obszarów chronionych wyznaczane na podstawie dyrektyw UE: obszary ważne dla ochrony dzikich ptaków oraz obszary chroniące określone typy siedlisk przyrodniczych i miejsca ważne dla określonych gatunków roślin i zwierząt innych niż ptaki, Zieloną Księgę, Ramy polityki w zakresie klimatu i energii do roku 2030; Europejską Konwencję Krajobrazową; Ramową Dyrektywę Wodną; Dyrektywę Powodziową oraz Dyrektywę Azotanową.

Omówione zostały również powiązania międzyregionalne z pięcioma graniczącymi województwami: pomorskim, warmińsko-mazurskim, mazowieckim, łódzkim i wielkopolskim.

Uwarunkowania wewnętrzne zawierają szereg zagadnień dotyczących cech przestrzennych, społecznych oraz gospodarczych charakterystycznych dla województwa kujawsko-pomorskiego. Obejmują takie zagadnienia jak:

- ludność – rozmieszczenie i zmiany jej liczby;
- uwarunkowania kształtujące warunki życia;
- powiązania transportowe;
- powiązania infrastrukturalne;
- środowisko przyrodnicze;
- środowisko kulturowe;
- system obszarów chronionych;
- zagadnienia gospodarcze;
- obronność i bezpieczeństwo państwa;
- zagrożenia i ograniczenia w zagospodarowaniu.

Przeprowadzona została kompleksowa analiza uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego, która pozwoliła stwierdzić, że w przestrzeni województwa obecne są zarówno cechy wpływające pozytywnie na jego spójność funkcjonalno-przestrzenną, jak też cechy istotnie tę przestrzeń różnicującą. Całość zagadnień związanych ze stanem istniejącym została zakończona *Podsumowaniem*, w którym jako potencjały wskazano m.in.:

- charakter miejskiej sieci osadniczej – pełnienie roli ośrodków stołecznych przez dwa, centralnie położone i dobrze dostępne z terenu całego województwa, miasta – to jeden z najwyższych udziałów ośrodków stołecznych w ogólnej liczbie ludności województw, stwarzający znacznej części mieszkańców łatwe warunki dostępu do usług regionalnych w miejscu zamieszkania. Ich centralne położenie stwarza potencjalnie bardzo dobre warunki dostępności do tych usług także pozostałym

mieszkańcom. Łączny potencjał obydwu miast lokuje je na 5-8 pozycji wśród miast wojewódzkich, co jest dobrą przesłanką do dalszego kształtowania potencjału metropolitalnego;

- korzystny rozkład wielkościowy i rozkład przestrzenny tzw. „miast średnich” – Włocławka, Grudziądz i Inowrocławia, które mają na celu aktywizację gospodarczą i obsługę ludności w obszarach swoich oddziaływań;
- równomierny rozkład prawidłowo wyposażonych ośrodków powiatowych (z wyjątkiem części północno-zachodniej);
- kluczowy udział w produkcji rolnej w kraju. Aż 425 tys. ha (23,6% powierzchni województwa) stanowią gleby klas I-III, co sprawia, że mimo przeciętnej na tle kraju powierzchni użytków rolnych region jest na drugim miejscu w wielkości zbiorów zbóż i trzecim roślin przemysłowych;
- znaczące powierzchnie lasów – 430 tys. ha (co stanowi około 23,9% powierzchni województwa), które stanowią podstawę objęcia znacznej części województwa systemem form ochrony przyrody (35,8% powierzchni województwa);
- dobrze rozwiniętą sieć dróg krajowych oraz linii kolejowych istotnych dla funkcjonowania kraju, zbiegających się w ośrodkach stołecznych, przechodzących przez miasta średnie oraz większość ośrodków powiatowych, które stwarzają dobre warunki dostępności w relacjach wewnętrznych oraz w bliskich relacjach międzyregionalnych (do sąsiednich województw);
- zakłady przemysłowe będące krajowymi liderami w wielu gałęziach przemysłu – chemicznym, spożywczym, elektromaszynowym, środków transportu, elektrotechnicznym i elektronicznym, drzewnym oraz celulozowo-papierniczym, funkcjonujące przede wszystkim w czterech największych miastach województwa i w powiecie inowrocławskim, których potencjał wraz z dużym zapleczem naukowo-badawczym daje bardzo mocne podstawy do dalszego rozwoju województwa opartego na nowoczesnej i innowacyjnej gospodarce;
- bogatą ofertę w zakresie terenów inwestycyjnych obejmującą zarówno tereny „greenfield” jak i „brownfield” oraz widoczny rozwój różnorodnych form wspierania przedsiębiorczości - parki technologiczne, przemysłowe oraz specjalne strefy ekonomiczne, w których istnieje możliwość prowadzenia działalności gospodarczych na preferencyjnych warunkach. Istotnym wyzwaniem jest wykorzystanie do aktywizacji gospodarczej dobrze skomunikowanych, dużych obszarów inwestycyjnych przy węzłach autostrady A1, powstającej drogi ekspresowej S5 oraz planowanej S10;
- specjalizację w lecznictwie uzdrowiskowym – posiada na swym terenie trzy miejscowości uzdrowiskowe (Ciechocinek, Inowrocław, Wieniec Zdrój), zajmuje drugą lokatę i skupia kilkanaście procent ogólnokrajowego potencjału. Ciechocinek i Inowrocław należą do grupy największych uzdrowisk nizinnych w kraju;

- wyjątkowe w skali kraju, dotychczas nie w pełni wykorzystywane, walory naturalne dla rozwoju turystyki wodnej oraz rekreacji i sportów wodnych (m.in. Zbiornik Włocławski, Bydgoski Węzeł Wodny, Zalew Koronowski) stwarzają szansę wykształcenia doskonale rozpoznawalnego i jednoznacznie identyfikowanego z województwem kujawsko-pomorskim produktu turystycznego;
- duże możliwości produkcji energii ze źródeł odnawialnych (energia wodna, wiatrowa, słoneczne, z biomasy itp.);
- dostępność wybranych surowców mineralnych. Łącznie udokumentowano tu ponad 750 złóż ważnych zarówno dla celów lokalnych (w zdecydowanej większości piasków i żwirów), regionalnych, jak i dla krajowej gospodarki (węgiel brunatny i sól kamienna). Wydobycie soli kamiennej, wapieni i margli oraz piasków kwarcowych osiąga wartości, które plasują region na jednym z pierwszych miejsc w kraju.

Do najważniejszych problemów zaliczono np.:

- duże rozdrobnienie osadnictwa obserwowane zwłaszcza w południowo-wschodniej części województwa, które wpływa istotnie negatywnie na jakość warunków życia, możliwości rozwoju gospodarczego, a nawet stan środowiska – głównie poprzez znaczące koszty realizacji zadań własnych samorządów lokalnych;
- niekontrolowany rozwój stref podmiejskich wokół największych miast – wzrost liczby ludności, wzrost liczby mieszkań i wzrost powierzchni zurbanizowanych w okresie ostatnich 10 lat w części z tego typu gmin osiągnął kilkadziesiąt procent. Intensywna zabudowa rozwija się często w sposób nieplanowany, nieuporządkowany, bez odpowiedniego wyposażenia w infrastrukturę i usługi, przez co negatywnie wpływa na przekształcenia krajobrazu, ład przestrzenny i środowisko, a tym samym warunki życia mieszkańców;
- duże dysproporcje w rozwoju społeczno-gospodarczym pomiędzy MOFOW a innymi obszarami województwa;
- nierozwiązany problem niedoboru wody na Kujawach – w obszarze o najwyższym potencjale rozwoju rolnictwa w województwie;
- słabo rozwiniętą i o niskim stanie technicznym sieć regionalnych powiązań transportu kolejowego. Tylko 20 z 52 miast województwa posiada regularne, całoroczne połączenia pasażerskie. Brak działań remontowych spowodował, że niemal połowa linii kolejowych wykazuje niedostateczny lub zaledwie dostateczny stan techniczny. Skutkuje to brakiem możliwości organizacji szybkich przewozów międzyaglomeracyjnych, co istotnie ogranicza konkurencyjność województwa i jego ośrodków stołecznych;
- brak dostatecznie rozwiniętej infrastruktury integrującej systemu różnych rodzajów transportu. Dotyczy to szczególnie publicznego transportu zbiorowego, gdzie dostrzega się zwłaszcza brak powiązań stacji kolejowych z pozostałymi rodzajami

transportu, ale także integracji Portu Lotniczego Bydgoszcz z transportem kolejowym i drogowym;

- niespełniające standardów międzynarodowe drogi wodne ograniczające możliwości żeglugi transportowej i turystycznej;
- zagrożenia powodziowe występujące zwłaszcza w dolinie Wisły, ale na mniejszą skalę również w dolinach innych rzek ograniczające możliwości inwestycyjne na znacznych obszarach.

Podkreślić jednak należy dużą zdolność przestrzeni województwa do realizacji zróżnicowanych funkcji – społecznych, gospodarczych, transportowych, infrastrukturalnych, turystycznych, kulturowych i przyrodniczych. Jest to bardzo istotne, ponieważ w planowanej perspektywie realizacji Planu spodziewać się należy zaistnienia szeregu zjawisk, będących konsekwencją szeroko rozumianego rozwoju cywilizacyjnego, które będą w sposób bezpośredni lub pośredni wpływać na zagospodarowanie przestrzeni województwa kujawsko-pomorskiego. Zidentyfikowane na etapie uwarunkowań potencjały i problemy rozwoju regionu, stały się podstawą do określenia obszarów funkcjonalnych (OF) określonych Uchwałą Nr 30/1135/16 Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 27 lipca 2016 r., których prawidłowy rozwój wymaga koordynacji polityki przestrzennej na wszystkich poziomach.

Są to trzy obszary funkcjonalne o znaczeniu ponadregionalnym:

- 1) Miejski obszar funkcjonalny ośrodków wojewódzkich – Bydgoszczy i Torunia;
- 2) Wiejski obszar funkcjonalny wymagający wsparcia procesów rozwojowych;
- 3) Światowy Rezerwat Biosfery „Bory Tucholskie”;

oraz siedem obszarów funkcjonalnych o znaczeniu regionalnym:

- 1) Miejski obszar funkcjonalny miasta Włocławka;
- 2) Miejski obszar funkcjonalny miasta Grudziądza;
- 3) Miejski obszar funkcjonalny miasta Inowrocławia;
- 4) Obszar funkcjonalny Kujawy - wyspecjalizowana strefa gospodarcza dla rolnictwa;
- 5) Obszar funkcjonalny Bory Tucholskie;
- 6) Obszar funkcjonalny gospodarczego wykorzystania Wisły;
- 7) Obszar funkcjonalny aktywizacji gospodarczej korytarzy transportowych autostrady i dróg ekspresowych.

Wskazanie tych obszarów to również kontynuacja idei terytorializacji polityki przestrzennej zainicjowanej ustaleniami Strategii Rozwoju Województwa – Plan Modernizacji 2020+ oraz częściowo już realizowanej poprzez stosowne zapisy w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Kujawsko-Pomorskiego 2014-2020.

Delimitacji obszarów funkcjonalnych dokonano w oparciu o granice administracyjne gmin. Niezależnie więc od rzeczywistego zasięgu analizowanych zjawisk przestrzennych, obszarem funkcjonalnym objęta została w całości jednostka samorządu terytorialnego, na

terenie której stwierdzono występowanie odpowiednich cech. Wyjątek stanowi ponadregionalny obszar funkcjonalny szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej – Światowy Rezerwat Biosfery „Bory Tucholskie”, który ze względu na swoją specyfikę nie obejmuje swoim zasięgiem w całości jednostek samorządu terytorialnego.

Z racji dużego zróżnicowania województwa kujawsko-pomorskiego pod względem fizyczno-geograficznym, dającego podstawy do wyróżnienia licznych obszarów odznaczających się wspólnymi uwarunkowaniami i podobnymi możliwościami rozwoju przyjęto, że jedna gmina może należeć do więcej niż jednego OF.

Cele i zasady zagospodarowania przestrzennego sformułowane zostały w nawiązaniu do celów i priorytetów określonych w Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 - Plan modernizacji 2020+(SRW), przyjętej Uchwałą nr XLI/693/13 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 21 października 2013 r.

Za cel główny projektu Planu przyjęto: **zbudowanie struktur funkcjonalno-przestrzennych wzmacniających pozycję regionu oraz zapewniających wysoką jakość warunków życia jego mieszkańcom**. Cel ten rozumiany jest jako zwiększenie konkurencyjności regionu w wymiarze krajowym i europejskim oraz osiągnięcie wysokich standardów życia jego mieszkańców jako pochodnej walorów przyrodniczych i dziedzictwa kulturowego, atrakcyjnej i bezpiecznej przestrzeni, sprawnych systemów infrastruktury technicznej i transportowej, zapewniających dogodne powiązania zewnętrzne oraz integrujących zagospodarowanie obszaru województwa. Cel główny będzie osiągnięty poprzez realizację celów szczegółowych:

- wysoka jakość przestrzeni dla mieszkańców;
- przestrzeń atrakcyjna dla rozwoju gospodarki;
- właściwie ukształtowane systemy transportowe i infrastrukturalne;
- chronione zasoby i wysoka jakość środowiska;
- wykorzystane potencjały w obszarach funkcjonalnych;
- bezpieczeństwo oraz zminimalizowane zagrożenia i konflikty przestrzenne.

Wymienione cele mają charakter horyzontalny, częściowo tylko możliwy do uzyskania w założonej perspektywie projektu Planu (2030 r.). Osiągnięcie celów będzie realizowane w oparciu o przyjęte zasady zagospodarowania przestrzennego:

- zasada zrównoważonego rozwoju (przede wszystkim integracji podejmowanych działań z zachowaniem równowagi przyrodniczej i zaspokajaniem podstawowych potrzeb mieszkańców);
- zasada ładu przestrzennego (przede wszystkim zapewniania harmonijnego kształtowania przestrzeni, łączącego wymagania funkcjonalne, społeczno-gospodarcze, środowiskowe i in.);
- zasada wykorzystania istniejących potencjałów (przede wszystkim wspierania działań zapewniających optymalny rozwój danego obszaru);

- zasada minimalizowania występujących problemów (przede wszystkim eliminacji zjawisk negatywnie wpływających na rozwój społeczno-gospodarczy regionu);
- zasada wykorzystania zewnętrznych powiązań funkcjonalnych (przede wszystkim współpracy z sąsiednimi województwami/ośrodkami wojewódzkimi i organami państwa);
- zasada wzmacniania spójności przestrzennej województwa (przede wszystkim w zakresie integrowania działań samorządów różnych szczebli).

Koncepcja kształtowania zagospodarowania przestrzennego województwa stanowi ogólny plan działań zmierzających do ukształtowania przestrzeni województwa, w sposób umożliwiający realizację celu głównego Planu, wynikającego bezpośrednio z celów nakreślonych w Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+. Z uwagi na bezpośrednie powiązania rozwoju województwa z rozwojem kraju, dla planowania zagospodarowania przestrzennego województwa przyjęto horyzont roku 2030, a więc tożsamy z określonym w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.

Przyjęte działania ujęto w podziale na trzy płaszczyzny:

- 1) Wynikającą z kompetencji samorządu województwa w kreowaniu przestrzeni województwa (wskazano działania służące wzmacnianiu spójności województwa oraz służące wykorzystaniu potencjałów lub minimalizowaniu ograniczeń);
- 2) Wynikającą z polityki krajowej, polityki województw sąsiednich oraz z możliwości i aspiracji samorządu województwa (zaimplementowano ustalenia, wynikające z dokumentów wyższego rzędu);
- 3) Dotyczącą obszarów funkcjonalnych określonych Uchwałą Nr 30/1135/16 Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 27 lipca 2016 r. (wskazano dedykowane dla tych obszarów zasady zagospodarowania, pozwalające na uzyskanie jak najlepszego efektu, które będą musiały być przestrzegane w działaniach samorządów niższych szczebli).

Koncepcja nie zawiera elementów będących domeną planowania na niższych poziomach, wskazuje jedynie obszary, na których niezbędna jest koordynacja polityk przestrzennych. Sporządzona została w oparciu o aktualne uwarunkowania, obserwowane trendy oraz dostępne prognozy. Należy podkreślić, że określa ona ogólne ramy rozwoju województwa, formułując tylko podstawowe założenia rozwoju, umożliwiające osadzanie w nich bardziej szczegółowych zamierzeń z zakresu kształtowania zagospodarowania województwa.

Kierunki polityki przestrzennej stanowiące deklarację Samorządu Województwa do określonego sposobu postępowania dla realizacji i osiągnięcia przyjętych celów, obejmują takie zagadnienia jak:

- wysoka jakość przestrzeni dla mieszkańców (z uwzględnieniem kształtowania miast, obszarów wiejskich, a także przeciwdziałania suburbanizacji i niwelowania jej skutków);
- przestrzeń atrakcyjna dla rozwoju gospodarki (z uwzględnieniem walorów środowiska przyrodniczego i kulturowego, zasobów naturalnych, potencjału rolniczego i rozwoju uzdrowisk);
- właściwie ukształtowane systemy transportowe i infrastrukturalne, przy czym w kształtowaniu systemów transportowych odniesiono się zarówno do dostępności międzyregionalnej województwa jak i powiązań ośrodków regionalnych i pełnej integracji systemów transportowych (z uwzględnieniem kontynuacji projektu Bit-City); w kształtowaniu systemów infrastrukturalnych uwzględniono krajowy system przesyłowy poszczególnych mediów, bezpieczeństwo energetyczne kraju, minimalizowanie oddziaływania infrastruktury na środowisko, a także rozbudowę infrastruktury dla zapewnienia jej powszechnej dostępności;
- chronione zasoby i wysoka jakość środowiska (z założeniem kształtowania spójnego przestrzennie systemu obszarów chronionych przyrodniczych oraz ochrony i poprawy funkcjonowania zasobów środowiska przyrodniczego i środowiska kulturowego);
- bezpieczeństwo oraz zminimalizowane zagrożenia i konflikty przestrzenne uwzględniające tereny zamknięte i obiekty związane z obronnością kraju jak i zagrożenia (naturalne i związane z działalnością gospodarczą) oraz konflikty przestrzenne wymagające minimalizowania poprzez właściwe kształtowanie przestrzeni.

Przyporządkowane kierunkom działania obejmują oprócz inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym przedsięwzięcia wynikające z obowiązujących w województwie dokumentów programowych i istotne z punktu widzenia nakreślonych celów zgłoszone do projektu Planu przez poszczególne organy i instytucje, które po weryfikacji, uznano za odpowiadające zakresowi planu zagospodarowania przestrzennego województwa. Mając na uwadze, iż prawidłowa realizacja polityki przestrzennej wymaga współdziałania na wszystkich szczeblach samorządu, wskazano zalecenia dla samorządów lokalnych, do respektowania w podejmowanych przez nie działaniach i opracowaniach planistycznych.

Zasady zagospodarowania w obszarach funkcjonalnych opracowane zostały indywidualnie dla poszczególnych OF z założeniem, iż naczelną zasadą obowiązującą w każdym, z określonych w województwie kujawsko-pomorskim obszarze funkcjonalnym, jest zasada koordynowania polityki przestrzennej prowadzonej na dwóch poziomach (województwo i gmina, a w przypadku obszarów funkcjonalnych o znaczeniu ponadregionalnym również kraj) w celu realizacji działań służących wzmocnieniu lub optymalnemu wykorzystaniu potencjałów wyróżniających poszczególne obszary lub przełamaniu zidentyfikowanych w tych obszarach barier rozwojowych. Samorząd

Województwa będzie wspierał działania w poszczególnych obszarach. Dla każdego z nich wyznaczono priorytety wymagające wsparcia procesów rozwojowych w polityce Samorządu Województwa:

- w wiejskim obszarze funkcjonalnym – uwzględnianie zróżnicowań w poziomie rozwoju obszarów wiejskich regionu, z preferencjami dla wskazanych w SRW jako OSI „Przełamanie zapaści społeczno-gospodarczej wschodniej części województwa” oraz zachodniej części województwa (rejon Pałuk i Krajny);
- w obszarze funkcjonalnym Światowy Rezerwat Biosfery „Bory Tucholskie” - współpraca z województwem pomorskim oraz gminami wchodzącymi w skład obszaru w zakresie prawidłowej ochrony i użytkowania terenów cennych przyrodniczo;
- w miejskich obszarach funkcjonalnych miast: Włocławka, Grudziądz i Inowrocławia – wzmacnianie potencjału ww. miast oraz kształtowanie ich powiązań funkcjonalnych z ośrodkami wojewódzkimi (Bydgoszczą i Toruniem) oraz wspieranie działań wzmacniających oddziaływanie tych miast na tereny z nimi sąsiadujące;
- w obszarze funkcjonalnym Kujawy – wyspecjalizowana strefa gospodarcza dla rolnictwa – kształtowanie efektywnego systemu przeciwdziałania skutkom suszy, zapewniającego niezbędne ilości wody dla rolnictwa oraz zapewnienia warunków rozwoju kluczowych sektorów lokalnej gospodarki, w tym przetwórstwa rolno-spożywczego;
- w obszarze funkcjonalnym Bory Tucholskie – budowa specjalizacji obszaru w kierunku rozwoju turystyki, w tym zwłaszcza rehabilitacyjno-zdrowotnej i obiektów na potrzeby sektora „srebrnej gospodarki”;
- w obszarze gospodarczego wykorzystania Wisły – doprowadzenie do budowy stopnia wodnego na dolnej Wiśle, w Siarzewie poniżej Włocławka, a następnie kolejnych stopni planowanych w ramach kaskady Dolnej Wisły, doprowadzenie do budowy platformy multimodalnej Bydgoszcz-Solec Kujawski opartej na transporcie wodnym, kolejowym, drogowym i lotniczym z centrum logistyczno-magazynowym i portem rzeczny oraz kontynuacja działań zmierzających do wykreowania Zbiornika Włocławskiego, jako centrum sportowo-rekreacyjno-wypoczynkowego o znaczeniu ponadregionalnym;
- w obszarze funkcjonalnym aktywizacji gospodarczej korytarzy transportowych autostrady i dróg ekspresowych – koncentrowanie działalności gospodarczych o dużej skali w obszarach dobrze skomunikowanych z autostradą A1 i drogami ekspresowymi S5 i S10 (głównie obszary przywęzłowe) i wyposażonych w odpowiednią infrastrukturę.

Plan zawiera również rekomendacje do polityki krajowej, obejmujące wyodrębnione zagadnienia kluczowe dla województwa kujawsko-pomorskiego, rozstrzygane w polityce

krajowej, wymagające zabiegania Samorządu Województwa o ich uwzględnienie w planowaniu na szczeblu krajowym, a następnie ich realizację.

Integralną częścią Planu jest Plan Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ośrodków Wojewódzkich – MOFOW. Dokument składa się ze wstępu oraz czterech rozdziałów:

- 1) Uwarunkowania;
- 2) Cel główny i główne zasady zagospodarowania przestrzennego MOFOW;
- 3) Koncepcja kształtowania zagospodarowania przestrzennego MOFOW;
- 4) Cele szczegółowe i zasady zagospodarowania przestrzennego MOFOW.

We wstępie uwzględniono analizę głównych dokumentów kształtujących politykę rozwoju kraju oraz politykę celowaną do miast. Wskazano również na działania regionalne prowadzone na rzecz obszarów metropolitalnych za pomocą instrumentu ZIT.

Charakterystyka sytuacji społeczno-gospodarczej MOFOW została zawarta w rozdziale pt. *Uwarunkowania* i obejmuje zagadnienia społeczne, gospodarcze, powiązania transportowe i transport publiczny, infrastrukturę techniczną, środowisko przyrodnicze i kulturowe, system obszarów chronionych, tereny zamknięte. Jako oddzielne zagadnienie, ze względu na znaczenie i rozmiar tego problemu dla rozwoju przestrzennego MOFOW, wyodrębniono suburbanizację. Problem ten został zilustrowany na rysunku określającym strefy suburbanizacji i procesy jej towarzyszące. Osobną część poświęcono zagrożeniom i konfliktom oraz ograniczeniom w zagospodarowaniu, również przedstawiając to zagadnienie na rysunku. Z racji znaczenia Bydgoszczy i Torunia dla rozwoju całego województwa dużo uwagi poświęcono identyfikacji istniejących i kształtujących się funkcji ponadregionalnych oraz pozycji obu miast wojewódzkich wśród sąsiednich obszarów metropolitalnych w kraju. Całość zagadnień związanych ze stanem istniejącym została zakończona *Podsumowaniem*, w którym jako potencjały wskazano m.in.:

- położenie dwóch głównych ośrodków, Bydgoszczy i Torunia, w centrum obszaru funkcjonalnego oraz jednocześnie w centrum województwa, a także w sieci dróg i linii kolejowych o znaczeniu krajowym, co znacznie ułatwia dostęp do tych miast, a tym samym czyni je atrakcyjnymi jako ośrodki obsługi ludności;
- zasób demograficzny – mieszkańcy MOFOW stanowią 40% ogółu ludności województwa, co przekłada się na korzystne warunki dostępu do usług regionalnych w miejscu zamieszkania dla znacznej części mieszkańców województwa;
- dogodne warunki do rozwoju terenów inwestycyjnych, w tym stref gospodarczych oraz doskonałe warunki do budowy platformy multimodalnej – przez obszar funkcjonalny przebiegają i krzyżują się lub są planowane do realizacji ważne szlaki drogowe, kolejowe, wodne, zlokalizowany jest port lotniczy;
- wysoki standard zamieszkania będący wynikiem korzystnych i stale poprawiających się warunków aerasanitarnych oraz występowania licznych terenów zieleni, które stanowią istotny odsetek powierzchni miast wojewódzkich;

- dogodne warunki do rozwoju turystyki wynikające z położenia w obszarze o bogatym i dobrze zachowanym środowisku przyrodniczym i kulturowym; doskonałe warunki do budowy specjalizacji, a tym samym prestiżu województwa w skali kraju.

Obok ww. potencjałów województwa wskazano również na najważniejsze problemy, do których zaliczono:

- nie w pełni rozwinięty zakres działalności o charakterze metropolitalnym, co powoduje ustępowanie pod względem potencjału wiodącym krajowym ośrodkom;
- słabe powiązania z innymi ośrodkami wojewódzkimi na arenie krajowej i z dużymi miastami na arenie europejskiej, co stanowi barierę dla prawidłowego funkcjonowania metropolii sieciowej kraju i Europy i może doprowadzić do marginalizacji Bydgoszczy i Torunia oraz zahamowania ich dotychczasowego rozwoju;
- brak integracji Bydgoszczy i Torunia jako ośrodków rdzeniowych, polegającej na prowadzeniu działań konkurujących, a nie uzupełniających w zakresie rozwoju funkcji obsługi ludności, w tym szczególnie funkcji ponadregionalnych (metropolitalnych);
- niewystarczająca współpraca pomiędzy jednostkami samorządu wchodzącymi w skład obszaru funkcjonalnego, niezbędna dla realizacji strategicznych inwestycji dla MOFOW, inwestycji które mają służyć rozwojowi całego obszaru funkcjonalnego;
- zbyt niskie tempo rozwoju ośrodków rdzeniowych jako centrów świadczenia usług na najwyższym poziomie oraz pozostałych miast obszaru i ośrodków gminnych jako centrów świadczenia usług na poziomie lokalnym;
- niekorzystne tendencje demograficzne objawiające się wzrostem udziału osób w wieku poprodukcyjnym oraz wyludnianiem miast, głównie miast rdzeni;
- nacisk inwestorski na tereny zieleni zlokalizowane wokół miast rdzeni;
- rozwój procesu niekontrolowanego rozprzestrzeniania się zabudowy podmiejskiej (suburbanizacja);
- zbyt powolny rozwój transportu publicznego, co powoduje ograniczenia w możliwości korzystania z usług oferowanych przez miasta, a także ogranicza potencjalny rynek pracy;
- brak realizacji najważniejszych dla MOFOW dróg (S5, S10) oraz brak modernizacji linii kolejowych, co ogranicza znacznie dostępność zewnętrzną Bydgoszczy i Torunia jako ośrodków wojewódzkich oraz utrudnia dogodne i szybkie połączenie wewnątrz obszaru funkcjonalnego.

W dalszej części Planu MOFOW określono cel główny zagospodarowania przestrzennego jako „potrzeba prowadzenia skoordynowanej, kompleksowej polityki przestrzennej w miastach Bydgoszcz i Toruń oraz w obszarze ich oddziaływania. Rozwój funkcji ponadregionalnych, głównie gospodarczych, naukowych, społecznych, turystycznych, symbolicznych, kulturalnych”.

Powyższy cel wpisuje się w wyznaczony, w Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 - Plan modernizacji 2020+, priorytet „Silna metropolia”.

Przyjęto, iż realizacja Planu MOFOW przebiegać będzie z respektowaniem zasad głównych, jakie ustalone są dla całego województwa kujawsko-pomorskiego:

- zasada zrównoważonego rozwoju;
- zasada ładu przestrzennego;
- zasada wykorzystania istniejących potencjałów;
- zasada minimalizowania występujących problemów;
- zasada wykorzystania zewnętrznych powiązań funkcjonalnych;
- zasada wzmacniania spójności przestrzennej województwa;

oraz zasad określonych specjalnie dla MOFOW, opisanych w przyjętych, wymienionych poniżej, szczegółowych celach zagospodarowania przestrzennego.

Realizacji celu głównego służy nakreślona „Koncepcja kształtowania zagospodarowania przestrzennego”, formułowaniu której, podobnie jak w przypadku całego PZPW, przyświecało założenie, iż wpływ na rozwój MOFOW ma nie tylko polityka prowadzona przez województwo kujawsko-pomorskie, ale również polityka krajowa i polityka województw ościennych. Dlatego też ww. Koncepcja składa się z dwóch elementów:

- sfery funkcjonowania MOFOW na arenie krajowej, gdzie wszystkie działania służą podniesieniu konkurencyjności MOFOW jako ośrodka metropolitalnego w kraju;
- sfery spójności wewnętrznej MOFOW, gdzie działania służą takiemu zagospodarowaniu przestrzeni MOFOW, aby była ona spójna, a poszczególne ośrodki nie stanowiły dla siebie konkurencji, a wręcz przeciwnie uzupełniały się.

Do realizacji celu głównego przyjęto pięć celów szczegółowych, którym nadano takie same nazwy jak w ogólnym PZPW:

Cel I. Wysoka jakość przestrzeni dla mieszkańców;

Cel II. Przestrzeń atrakcyjna dla rozwoju gospodarki;

Cel III. Właściwie ukształtowane systemy transportowe i infrastrukturalne;

Cel IV. Chronione zasoby i wysoka jakość środowiska;

Cel V. Bezpieczeństwo oraz zminimalizowane zagrożenia i konflikty przestrzenne.

Struktura przedstawienia każdego z ww. celów jest jednakowa i składa się z trzech elementów:

- wprowadzenie, które zawiera zarys, ogólny opis zagadnienia;
- polityka województwa, która skupia się na działaniach mających wykorzystać endogeniczne potencjały i niwelować ograniczenia lub rozwiązywać zaistniałe problemy;
- zasady, które stanowią najważniejszy element celu bowiem wskazują w jaki sposób ma być kształtowany rozwój przestrzeni województwa.

Zasady zawarte w Celu I mówią o takim zagospodarowaniu przestrzeni, aby w jak największym stopniu podwyższać standard życia mieszkańców w każdej ze sfer, z uwzględnieniem zasad odnoszących się wprost do ładu przestrzennego. Chodzi przede wszystkim o zapewnienie atrakcyjnego miejsca do zamieszkania poprzez kształtowanie przestrzeni tak, aby zapewnić obsługę mieszkańców na właściwym poziomie zgodnie z zajmowaną przez te ośrodki pozycją w hierarchii sieci osadniczej. Atrakcyjność przestrzeni do zamieszkania wynikać będzie również z kształtowania przestrzeni MOFOW w sposób zrównoważony, uwzględniający racjonalne wykorzystanie przestrzeni, kreowanie wysokiej jakości przestrzeni publicznych, kształtowanie terenów przyrodniczych oraz terenów dla rekreacji i wypoczynku.

Cel II zawiera zasady mówiące o takim kształtowaniu terenów rozwoju gospodarczego, aby nie stanowiły one dla siebie konkurencji, a uzupełniały się, w tym zasady mówiące o potrzebie rozwoju i wykorzystania terenów przywęzłowych dróg ekspresowych i autostrad. Dotyczy to kilku poziomów funkcjonalnych, gdyż zarówno Bydgoszcz i Toruń, jak i pozostałe miasta i ośrodki wiejskie, rozwijają przedsiębiorczość istotną zarówno dla poziomu lokalnego, jak i działalności o skali oddziaływań regionalnych i krajowych, które są powiązane z zagranicą za pomocą rynków zbytu lub łańcuchów dostaw, kapitałowo, własnościowo, technologicznie.

Cel III zawiera zasady, wg których powinna odbywać się rozbudowa i budowa układów komunikacyjnych i ich integracji, w tym rozwój BiT-City i tramwaju metropolitalnego Bydgoszcz-Toruń. Odnośnie rozwoju sieci infrastruktury technicznej zasady wskazują na potrzebę ich rozwoju, ale przy jak największym wykorzystaniu terenów w istniejących już korytarzach transportowych. Dla wszystkich miast MOFOW, a szczególnie dla Bydgoszczy i Torunia, duże znaczenie będzie miało usprawnienie ich wewnętrznych rozwiązań transportowych, w tym zapewnienie dostępu do centrów miast. Działaniem istotnym dla poprawy spójności transportowej MOFOW będzie budowa mostowych i promowych przepraw drogowych. Natomiast w zakresie transportu kolejowego niezbędna jest przede wszystkim modernizacja istniejących linii kolejowych oraz infrastruktury towarzyszącej, a także budowa nowych linii. Ważnym zagadnieniem będzie również zwiększanie udziału odnawialnych źródeł energii w produkcji energii, co przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego na poziomie regionalnym i krajowym. Wspierany będzie również rozwój inteligentnych sieci przesyłowych.

Zasady zawarte w Celu IV odnoszą się do potrzeby ochrony zasobów przyrodniczych i kulturowych, ale także do możliwości ich racjonalnego wykorzystania dla rozwoju gospodarki. Podkreślają również potrzebę ochrony środowiska, co w przypadku obszarów miejskich w kontekście problemów ze smogiem w miastach jest niezmiernie istotne. Polityka władz województwa będzie dążyła do zachowania i do wzmacniania potencjału środowiska przyrodniczego i kulturowego MOFOW poprzez między innymi: obejmowanie formami

ochrony terenów o wyróżniających się walorach przyrodniczych, wspieranie przedsięwzięć ukierunkowanych na obejmowanie formami ochrony najcenniejszych zasobów dziedzictwa kulturowego, wspomaganie prac dla zachowania terenów i obiektów objętych ochroną, wspieranie przedsięwzięć zmierzających do ochrony i harmonijnego kształtowania krajobrazów zachowujących tożsamość kulturową oraz walory tradycyjnego zagospodarowania.

Zasady Celu V ukierunkowują zagospodarowanie przestrzeni MOFOW w taki sposób aby zapewniało bezpieczeństwo zarówno przed zagrożeniami naturalnymi jak i takimi, których źródłem jest działalność człowieka. Zakłada się kontynuację współpracy samorządu województwa ze służbami wojskowymi, przede wszystkim w zakresie wspierania prawidłowości ich funkcjonowania, dalszego ich rozwoju, a także łagodzenia bądź eliminowania kolizji funkcjonalnych wybranych terenów zamkniętych i obszarów sąsiadujących.

Istotnym elementem projektu Planu są inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, ustalone w dokumentach przyjętych przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Radę Ministrów, właściwego Ministra lub Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego, przy czym katalog uwzględnionych inwestycji ograniczono wyłącznie do tych, których realizacja wymagać będzie ingerencji w przestrzeń.

Pod pojęciem inwestycji celu publicznego zgodnie z art. 2 pkt 5 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 2003 r. należy 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 realizacje celów, o których mowa w art. 6 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami”. Ponadlokalny charakter tych inwestycji wynika z krajowego i regionalnego charakteru organu sporządzającego dany dokument źródłowy.

Wykaz inwestycji (Tom III) rozdzielono na dwie tabele, osobno dla inwestycji określonych w dokumentach poziomu krajowego oraz w dokumentach poziomu regionalnego. Na obu poziomach inwestycje pogrupowano tematycznie, zgodnie z ich zakresem (transport, energetyka, infrastruktura społeczna, ochrona środowiska), wskazano ich lokalizację (gminę lub gminy) i podmiot odpowiedzialny za realizację. Nazwy inwestycji zachowano zgodnie z dokumentami źródłowymi. Na poziomie krajowym wskazano 105 zadań, w tym 37 zadań dotyczących transportu, 31 zadań energetyki, 23 zadania infrastruktury społecznej oraz 14 zadań ochrony środowiska. Natomiast na poziomie regionalnym zidentyfikowano 115 zadań, w tym 27 zadań dotyczących transportu, 2 energetyki, 73 infrastruktury społecznej oraz 13 ochrony środowiska. Wykaz zawiera łącznie 220 zadań.

Zadania transportowe dotyczą m.in. budowy i przebudowy dróg ekspresowych, krajowych, wojewódzkich, budowy obwodnic, modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych, budowy tras tramwajowych, rewitalizacji i użegłownienia dróg wodnych, budowy terminala intermodalnego wraz z portem śródlądowym, budowy kolejowej platformy przeładunkowej oraz modernizacji portu lotniczego.

W zakresie energetyki wskazano m.in.: budowę, przebudowę i modernizację linii 400 kV, 220 kV, 110 kV, rozbudowę i budowę stacji elektroenergetycznych, budowę i rozbudowę gazociągów, przebudowę węzła rozdzielczego, rozbudowę magazynu KPMG, budowę magazynu gazu, rozwój klastrów energii oraz modernizację sieci ciepłowniczych wraz ze zmianą sposobu ogrzewania na proekologiczny.

Zadania z zakresu infrastruktury społecznej związane są z szerokim wachlarzem dziedzin i dotyczą m.in. budowy radioteleskopu, utworzenia centrów i laboratoriów naukowych, muzeów, termomodernizacji placówek szkolnictwa, rozwoju parku kulturowego, rozbudowy i modernizacji szpitali, budowy ośrodka szkoleniowego sportów wodnych czy budowy sal sportowych.

Zadania z ochrony środowiska dotyczą m.in. zabezpieczenia przeciwpowodziowego w województwie, modernizacji budowli hydrotechnicznych, budowy stopni wodnych na rzekach, działań adaptacyjnych lasów i leśnictwa do zmian klimatu. Najlicniejszą grupę stanowią różne inwestycje z zakresu gospodarki odpadami, jak np. budowa punktów selektywnego zbierania odpadów komunalnych, doposażenie instalacji doczyszczających odpady, rozbudowa składowisk itp.

Wskazane w dokumencie inwestycje skupiają się zwłaszcza w największych miastach województwa. W Bydgoszczy wskazywana jest lokalizacja (wyłączna lub jedna z kilku) 85 inwestycji (39% wszystkich inwestycji); w Toruniu – 45 inwestycji (20%); we Włocławku – 26 inwestycji (12%); w Grudziądzu – 28 inwestycji (13%); w Inowrocławiu – 21 inwestycji (10%). Inwestycje te zostały również przedstawione graficznie na mapie (załącznik nr 4). Sporządzony wykaz inwestycji celu publicznego objęty będzie ciągłym monitoringiem, a jego wyniki zostaną uwzględnione w okresowej ocenie Planu i zaprezentowane w formie raportu.

Przedstawiony powyżej zakres projektu Planu obejmuje wymienione inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, które stanowią ustalenie wiążące Planu zagospodarowania przestrzennego województwa i będącego jego częścią Planu zagospodarowania przestrzennego obszaru funkcjonalnego ośrodków wojewódzkich Bydgoszczy i Torunia do uwzględnienia w dokumentach lokalnych. Zawiera także zalecenia dla samorządów gmin, wskazujące elementy oraz rozwiązania, które powinny być uwzględniane w ich dokumentach planistycznych, jako niewiążące, ale istotne z punktu widzenia polityki przestrzennej województwa.

Plan nie zawiera rekomendacji i wniosków wynikających z audytu krajobrazowego, ponieważ do momentu uchwalenia Planu dokument taki dla obszaru województwa kujawsko-pomorskiego nie został sporządzony.

3.2 Powiązania projektowanego dokumentu z innymi dokumentami o charakterze planistycznym strategicznym

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego jest podstawowym wojewódzkim dokumentem o charakterze planistycznym. Obok strategii rozwoju społeczno-gospodarczego województwa jest to dokument, będący narzędziem planowania przestrzennego koordynującym głównie zamierzenia rozwojowe samorządu województwa, ale ponadto realizuje także na poziomie wojewódzkim ponadregionalne zamierzenia administracji rządowej. Wraz ze strategią stanowi integralny element systemu planowania rozwoju regionu, pełniąc rolę koordynacyjną wobec wszystkich podejmowanych w jego obszarze przedsięwzięć.

Projekt planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego jest spójny z obowiązującymi dokumentami strategicznymi i planistycznymi, zarówno krajowymi jak i wojewódzkimi. Po analizie ich zapisów, w tym głównych ustaleń, dokonano oceny, na ile dokumenty te są powiązane z Planem, a stopień tego powiązania oceniano na wysoki, średni lub niski.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030; poziom: krajowy, stopień powiązania: wysoki.

Dokument określa ramy przestrzenne do prowadzenia polityki rozwoju Polski. Jako główny cel wskazuje ona: „Efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla osiągnięcia ogólnych celów rozwojowych – konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym w długim okresie”. KPZK określa podstawową sieć osadniczą kraju z wyróżnieniem poziomu dużych ośrodków miejskich, w tym duopolu Bydgoszczy i Torunia, ośrodków regionalnych i pozostałych miast. W zakresie ochrony środowiska dokument zapewnia integrację działań w zakresie funkcjonowania spójnej sieci ekologicznej kraju w oparciu o Krajową Sieć Obszarów Chronionych, Paneuropejską Sieć Ekologiczną i obszary Natura 2000. Zakłada rozbudowę wewnątrzmijskich układów ekologicznych w obszarach funkcjonalnych miast wojewódzkich i regionalnych i połączenie ich z obszarami otwartymi przez system zielonych pierścieni, co dotyczy miast: Bydgoszcz, Toruń, Włocławek, Grudziądz. Ustala gospodarowanie krajobrazem zgodnie z zapisami Europejskiej Konwencji Krajobrazowej. W zakresie rozwoju infrastruktury, w tym służącej ochronie środowiska, KPZK zakłada ochronę zasobów wodnych m.in. poprzez wprowadzenie obligatoryjnego zarządzania wodami opadowymi w obszarach

funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich. W odniesieniu do obiektów gospodarki wodnej identyfikuje część województwa kujawsko-pomorskiego jako położoną w obszarze realizacji zintegrowanego programu przeciwpowodziowego „Odra”, a część w obszarze postulowanego przez KPZK 2030 zintegrowanego programu przeciwpowodziowego całego dorzecza Wisły. Toruń i Włocławek wskazywane są jako miasta do wzmocnienia ochrony przeciwpowodziowej. Włocławek jest również objęty obszarem realizacji zintegrowanego programu przeciwpowodziowego „Włocławek”.

Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), poziom: krajowy, stopień powiązania: średni.

SOR to najważniejszy dokument krajowy o charakterze strategicznym. Określa podstawowe uwarunkowania, cele i kierunki rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, regionalnym i przestrzennym. Strategia jako jeden z celów głównych wskazuje „rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”. Zakłada, iż w obszarze polityki miejskiej działania koncentrować się będą na rozwoju wszystkich miast bez względu na ich wielkość, położenie czy pełnione funkcje. Szczególny nacisk położony będzie na usprawnienie zarządzania i wzmacnianie współpracy pomiędzy miastami oraz wewnątrz ich obszarów funkcjonalnych, a w obszarach metropolitalnych również na racjonalną urbanizację. Wśród działań na rzecz bezpieczeństwa energetycznego wyznaczono strefy rozproszonej energetyki odnawialnej, w zasięgu których (dotyczy energetyki wiatrowej) znalazła się południowo-wschodnia część województwa. W rejonie Włocławka wskazuje się obecność elektrowni gazowo-parowej, zaliczanej do kategorii „nowych najważniejszych mocy wytwórczych”. W zakresie środowiska dostrzegany jest problem deficytu wody dla rolnictwa; kujawsko-pomorskie w znacznej części leży w obszarze silnych niedoborów, a pewne części województwa są określane mianem „skrajnie niedoborowych”.

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju 2030; poziom: krajowy; stopień powiązania: średni.

To naczelný dokument zwiázaný z programowaniem rozwoju kraju, i tym samym najbardziej ogólny. Jest źródłem podstawowych zasad i idei zwiázaných z planowaniem strategicznym, koniecznych do uwzględnienia we wszystkich dokumentach niższego szczebla hierarchii. Strategia zawiera szeroki zestaw ustaleń: poza celami, zawarto w niej trendy i scenariusze rozwojowe dla Polski i kierunki zagospodarowania przestrzennego. Wszelkie ustalenia Strategii uwzględniają naczelną zasadę zrównoważonego rozwoju. Głównym celem jest poprawa jakości życia mieszkańców. Ma być on osiągnięty poprzez działania skupione w „kluczowych czynnikach”, tj. szybki wzrost inwestycji, wzrost aktywności zawodowej i mobilności Polaków, produktywność i innowacyjność, dyfuzja efektów rozwoju w wymiarze regionalnym i społecznym oraz kapitał społeczny i sprawność działania Państwa.

Strategia Rozwoju Kraju 2020; poziom: krajowy; stopień powiązania: średni.

Strategia średniookresowa, będąca rozwinięciem idei zawartych w strategii długookresowej i jednocześnie dająca podstawy do dziewięciu krajowych strategii zintegrowanych (branżowych). Najważniejszym założeniem jest wspieranie wymiaru terytorialnego w zakresie polityki rozwoju, polegające na zindywidualizowanym podejściu do różnych obszarów Polski i określaniu ich specyficznych problemów i potencjałów. Wsparcie ma być precyzyjne i dopasowane do potrzeb. Poza tym nakreślone zostały obszary strategiczne, w ramach których realizowane będą działania i interwencje, określone dla różnych obszarów przestrzennych i tematycznych. Dokument też dokonuje wyraźnego wskazania na wspomniane strategie zintegrowane, które są jej uszczegółowieniem i doprecyzowaniem.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie; poziom: krajowy; stopień powiązania: średni.

Dokument, który precyzuje zawartą w strategii średniookresowej wizję terytorialnego wymiaru wsparcia, koncentrując się na jej wdrożeniu na poziomie regionalnym. W dokumencie zawarto cele szczegółowe, tj.: wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów; budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie procesom marginalizacji na obszarach problemowych; tworzenie warunków dla skutecznej, efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie. Działania mają być skorelowane i uwzględniać zasadę zrównoważonego rozwoju, tzn. prowadzić do minimalizowania różnic rozwojowych pomiędzy poszczególnymi regionami kraju jak i wewnątrz tych regionów.

Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+; poziom: wojewódzki; stopień powiązania: wysoki.

Celem Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego jest zasadnicza poprawa sytuacji w dziedzinach szczególnie ważnych dla jakości życia mieszkańców i konkurencyjności województwa, poprzez przełamanie dotychczasowych barier oraz przygotowanie społeczeństwa i przestrzeni województwa do nowych wyzwań rozwojowych. W Strategii zidentyfikowano cztery priorytety rozwoju województwa, z których „Modernizacja przestrzeni miast i wsi” oraz „Silna metropolia” mają przestrzenne i środowiskowe odniesienia.

Wśród działań proponowanych do realizacji w ramach Strategii znajdują się również te z zakresu ochrony i poprawy stanu środowiska, które znalazły swoje odzwierciedlenie w celach Programu ochrony środowiska. W ramach realizacji celu strategicznego „Dostępność i spójność” przewiduje się m.in.: realizację regionalnego systemu transportu publicznego

„60/90” dla zapewnienia spójności wewnętrznej województwa, rozwój zintegrowanego systemu transportu publicznego w obszarze metropolitalnym, usprawnienie systemów transportowych największych miast i obszarów podmiejskich Bydgoszczy Torunia, Włocławka, Grudziądz i Inowrocławia, budowę obwodnic miejscowości w przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich. Zagadnienia dotyczące ochrony przeciwpowodziowej zostały ujęte w Strategii w ramach celu strategicznego: „Bezpieczeństwo”. Działania zaproponowane w dokumencie dotyczą: zapewnienia bezpieczeństwa przeciwpowodziowego na wszystkich rzekach stwarzających tego typu zagrożenie, w szczególności na Wiśle, wobec której wskazuje się na potrzebę kompleksowego zagospodarowania doliny (m.in. stopień poniżej Włocławka), prewencji przeciwpowodziowej, czyli realizacji, modernizacji i utrzymywania we właściwym stanie całości infrastruktury składającej się na system zabezpieczeń przed możliwością wystąpienia powodzi. W ramach celu „Bezpieczeństwo” przewiduje się kierunki interwencji: rozwój systemów monitoringu, ostrzegania i reagowania na zagrożenia bezpieczeństwa i porządku publicznego; – poprawa sprawności funkcjonowania służb publicznych i społecznych, bezpieczeństwa życia i mienia, poprawa bezpieczeństwa transportu. W ramach celu strategicznego „Sprawne zarządzanie” przewiduje się realizację działań w ramach następujących kierunków interwencji: poprawa efektywności energetycznej, propagowanie zrównoważonego „zielonego” budownictwa, wspieranie rozwoju sieci gazowych istotnych dla zaopatrywania województwa, poprawa jakości i ochrona wód powierzchniowych i podziemnych, rekultywacja oraz renaturyzacja jezior, odtwarzanie cennych siedlisk przyrodniczych, restytucja rodzimych gatunków grzybów, roślin i zwierząt, reintrodukcja i odtwarzanie populacji gatunków zwierząt łownych narażonych na wyginięcie, rozwój całościowego systemu selektywnego zbierania odpadów i recyklingu odpadów. Zagadnienia dotyczące odnawialnych źródeł energii zostały ujęte w Strategii w odniesieniu do następujących aspektów: możliwości wykorzystania potencjału województwa, czyli dobrych warunków do rozwoju odnawialnych źródeł energii, zarządzania rozwojem, którego elementem jest racjonalne zarządzanie przestrzenią zgodnie z szeroko pojętą ideą ładu przestrzennego i wspierania rozwoju OZE dostosowanych do walorów środowiskowych, kompleksowego zagospodarowania doliny Wisły, które dostarczy również korzyści o charakterze energetycznym (wzrost produkcji energii ze źródeł odnawialnych), rozwoju innowacyjnej gospodarki województwa oraz zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego.

Program ochrony środowiska województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2017-2020 z perspektywą na lata 2021-2024; poziom: wojewódzki; stopień powiązania: wysoki.

W oparciu o diagnozę stanu środowiska województwa kujawsko-pomorskiego, program definiuje zagrożenia i problemy oraz mając na uwadze oczekiwane pozytywne zmiany w ochronie środowiska, proponuje cele i kierunki interwencji. Cele zostały określone

zgodnie z zasadą SMART – tzn. są skonkretyzowane (specific, określone możliwie konkretnie), mierzalne (measurable, z przypisanymi wskaźnikami), akceptowalne (achievable, akceptowane przez osoby pracujące na rzecz ich osiągnięcia), realne (realistic, możliwe do osiągnięcia), terminowe (time-bound, z przypisanymi terminami). Nadrzędnym celem Programu Ochrony Środowiska Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2017-2020 z perspektywą na lata 2021-2024 jest długotrwały zrównoważony rozwój województwa, w którym kwestie ochrony środowiska są rozważane na równi z kwestiami rozwoju społecznego i gospodarczego. Wdrożenie Programu nie przyczyni się zatem do powstania nowych zagrożeń lub uciążliwości dla środowiska, a prawidłowa realizacja Programu przyniesie wymierny efekt ekologiczny, chociaż by poprzez podniesienie świadomości ekologicznej społeczeństwa. Realizacja ww. projektu nie spowoduje ingerencji i przekształceń w środowisku naturalnym o wysokich walorach przyrodniczych, nie wpłynie negatywnie na obszary chronione, cenne przyrodniczo. Program określa 12 obszarów interwencji, z których większość ma znamiona odniesień przestrzennych. „Ochrona klimatu i jakości powietrza” oraz „Zagrożenie hałasem” służyć będą poprawie jakości powietrza i zmniejszeniu negatywnych oddziaływań akustycznych. „Gospodarowanie wodami” i „Gospodarka wodno-ściekowa” pozwolą na ochronę zasobów wodnych, zwiększenie retencyjności oraz poprawę jakości wód. „Gleby” pozwoli na ochronę gleb o wysokiej przydatności rolniczej, a „Zasoby przyrodnicze” pozwoli na zwiększenie lesistości i zachowanie różnorodności biologicznej województwa.

Plan gospodarki odpadami województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2016-2022 z perspektywą na lata 2023-2028; poziom: wojewódzki; stopień powiązania: średni.

Plan gospodarki odpadami jest specyficznym dokumentem branżowym ustalającym cele i kierunki postępowania z określonymi rodzajami odpadów. Plan zawiera w szczególności podział na regiony gospodarki odpadami komunalnymi wraz ze wskazaniem gmin wchodzących w skład regionu. Uwzględniając wytyczne, wymogi określone w ustawie o odpadach oraz analizując możliwości techniczne instalacji unieszkodliwiania odpadów na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, możliwości spełniania kryteriów zakładów zagospodarowania odpadów, wytycznych dotyczących systemowych i kompleksowych rozwiązań w gospodarce odpadami komunalnymi województwa kujawsko-pomorskiego, uznano, iż podstawą gospodarki odpadami komunalnymi w województwie winny być cztery Regiony Gospodarki Odpadami Komunalnymi: Region 1 – Północny, Region 2 – Wschodni, Region 3 – Południowy, Region 4 – Zachodni. W poszczególnych regionach gospodarki odpadami komunalnymi wskazano regionalne instalacje do przetwarzania odpadów komunalnych oraz instalacje przewidziane do zastępczej obsługi tych regionów, w przypadku gdy znajdująca się w nich instalacja uległa awarii lub nie może przyjmować odpadów z innych przyczyn oraz do czasu uruchomienia regionalnych instalacji do przetwarzania odpadów

komunalnych. Plan wskazuje spalarnię odpadów komunalnych, zlokalizowaną w Bydgoszczy jako ponadregionalną spalarnię odpadów komunalnych w regionach gospodarki odpadami komunalnymi: Północnym, Wschodnim, Południowym i Zachodnim. Załącznikiem do „Planu gospodarki odpadami województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2016-2022 z perspektywą na lata 2023-2028”, jest plan inwestycyjny, określający potrzebną w województwie kujawsko-pomorskim infrastrukturę, dotyczącą odpadów komunalnych, w tym odpadów budowlanych i rozbiórkowych, służącą zapobieganiu powstawaniu tych odpadów oraz gospodarowaniu tymi odpadami. Plan inwestycyjny zawiera wskazanie planowanych inwestycji, oszacowanie kosztów planowanych inwestycji i wskazanie źródeł ich finansowania oraz harmonogram realizacji planowanych inwestycji. Analiza przyjętych w planie celów i wynikających z nich przedsięwzięć dotyczących gospodarki odpadami wykazała, że są to przedsięwzięcia mające na celu poprawę stanu środowiska w województwie, skierowane na zapobieganie powstawaniu odpadów u źródła, ograniczenie ilości wytwarzanych odpadów, ograniczenie składowania odpadów a zagospodarowanie ich poprzez odzysk, w tym recykling i unieszkodliwianie z wyjątkiem składowania.

4. Ocena zagrożeń i stanu środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektu dokumentu

4.1 Ogólna charakterystyka województwa kujawsko-pomorskiego

Województwo kujawsko-pomorskie pod względem zajmowanej powierzchni (17971 km²) oraz liczby mieszkańców (2083 tys.) należy do średnich w skali kraju jednostek administracyjnych, zajmując 10 lokatę w obydwu cechach. Gęstość zaludnienia, wynosząca 116 osób/km², jest nieco niższa od średniej krajowej (123). Na uwagę zasługuje fakt, iż obszary wiejskie cechują się wyrównanym wskaźnikiem gęstości zaludnienia – różnica pomiędzy skrajnymi powiatami jest zaledwie około 2-krotna. Najwyższym wskaźnikiem gęstości zaludnienia na obszarach wiejskich odznaczają się gminy sąsiadujące z największymi miastami województwa: Osielesko, Białe Błota (Bydgoszcz), Lubicz (Toruń), Fabianki (Włocławek).

Pod względem administracyjnym, województwo dzieli się na 23 powiaty, w tym 19 ziemskich i 4 grodzkie oraz 144 gminy, w tym 17 miejskich, 35 miejsko-wiejskich i 92 wiejskie. Sieć osadniczą tworzą 52 miasta i około 3,5 tys. miejscowości wiejskich. System osadniczy można uznać za korzystne uwarunkowanie rozwoju. Centralne położenie dwóch ośrodków stołecznych tworzących układ aglomeracyjny (Bydgoszcz - siedziba Wojewody, Toruń - siedziba Sejmiku i Zarządu Województwa) oraz równomierne rozmieszczenie tzw. miast średnich - Włocławka, Grudziądz, Inowrocławia, jak również regularna sieć, w większości dobrze rozwiniętych, ośrodków powiatowych, stwarzają potencjalnie dobre warunki dostępu do usług różnego rzędu.

Województwo kujawsko-pomorskie jest obszarem bardzo zróżnicowanym pod względem fizycznogeograficznym, co wynika z faktu, iż przez region przebiegają liczne granice: klimatyczne, hydrograficzne, geologiczne, geomorfologiczne.

Region jest zróżnicowany kulturowo - leży na styku kilku historycznych obszarów etnicznych - Kujaw, Ziemi Chełmińskiej, Borów Tucholskich, Krajny, Ziemi Dobrzyńskiej, Pałuk, Kociewia, Wielkopolski.

4.2 Zasoby, stan, zagrożenia i ochrona środowiska

Budowa geologiczna, rzeźba terenu

Na terenie województwa dominują obszary wysoczyzn morenowych (zarówno płaskich, jak i falistych), które porożcinane są rozległymi i głębokimi pradolinami (Wisły, Noteci, Drwęcy), doliną dolnej Wisły oraz wąskimi rynnami polodowcowymi. Obszary pradolin i dolin rzecznych charakteryzują się dobrze wykształconymi poziomami terasowymi, rozległymi rozszerzeniami w postaci kotlin (np. Kotlina Toruńska, Kotlina Grudziądzka), nieco węższymi w formie basenów (np. Basen Unisławski, Świecki) oraz wyraźnym zwężeniem w rejonie Fordonu. Rzeźbę wysoczyzn morenowych urozmaicają formy powstałe w brzeźnej strefie lodu stagnującego w postaci moren czołowych, kemów (Pojezierze Krajeńskie, Pojezierze Dobrzyńskie) oraz niewielkie wytopiska. Stosunkowo duże powierzchnie zajmują równiny akumulacji wodnolodowcowej, usypane przez wody pochodzące z topniejącego lądolodu. Większe powierzchnie sandrów charakterystyczne są zwłaszcza dla północnej części województwa, w rejonie Borów Tucholskich pomiędzy doliną Brdy i Wisły, mniejsze zaś dla wschodnich krańców województwa w powiatach lipnowskim i rypińskim oraz terenów w okolicach miejscowości Wąbrzeźno, Strzelno, czy Janowiec Wielkopolski.

Pod względem litologii osadów powierzchniowych powszechnie występują gliny lodowcowe (zwałowe), charakterystyczne dla rozległych wysoczyzn morenowych pojezierzy. Na ich tle spotyka się płaty utworów w postaci wszelkiego rodzaju piasków, żwirów związanych z obecnością wysp moren czołowych, kemów, ozów oraz utwory w postaci mułków, piasków zastoiskowych i jeziornych wypełniających dawne zagłębienia. W obrębie powierzchni sandrowych występują piaski i żwiry wodnolodowcowe. Obecne doliny rzek wystlane są namułami, piaskami i żwirami rzecznych tarasów nadzalewowych. Dawne zagłębienia jezior zajmują osady jeziorne w postaci ilów, mułków, rzadziej kredy i gytii jeziornej. W centralnej części województwa zlokalizowane są wielkopowierzchniowe płaty piasków eolicznych związanych z występowaniem kompleksu wydm śródlądowych.

Najwyższym miejscem na terenie województwa jest wzniesienie Czarna Góra, leżące w pasie Gór Obkaskich na Pojezierzu Krajeńskim, o wysokości 188,8 m n.p.m. Najniższej, na wysokości około 12,2 m n.p.m., znajdują się tereny terasy zalewowej doliny Wisły (w pobliżu

granicy z województwem pomorskim). W efekcie maksymalna deniwelacja wynosi 176,6 m. Największe lokalne deniwelacje występują w rejonie Włocławka – Wzgórze Szpetalskie osiągają 80 m.

Generalnie budowa geologiczna i rzeźba terenu województwa nie stanowią barier dla zagospodarowania przestrzennego. Jedynie wysokie i strome krawędzie wysoczyzn morenowych mogą wymagać prac makroniwelacyjnych dla budowy inwestycji liniowych (drogi, linie kolejowe, itp.).

Udokumentowane złoża kopalin

Spośród wszystkich złóż kopalin występujących na terenie województwa kujawsko-pomorskiego najliczniej występują złoża kruszywa naturalnego, w postaci kruszywa drobnego – piaszczystego, jak i kruszywa grubego, obejmującego pospółki oraz żwiry (kruszywo piaszczysto-żwirowe). Łącznie udokumentowano 662 złoża piasków i żwirów o zasobach bilansowych około 352 mln ton, co stanowi 1,9% zasobów krajowych. Złoża piasków i żwirów występują głównie w dolinach rzek: Wisły i Drwęcy.

Najważniejszym ilościowo zasobem kopalin w województwie jest sól kamienna pochodząca z cechsztyńskiej formacji solonośnej, występującej w postaci wysadów solnych. Zasoby bilansowe soli kamiennej oszacowano na 32 219 mln ton, co stanowi aż 37,7% krajowych zasobów. Występuje ona w obrębie złoża Damasławek (powiat żniński), Góra (powiat inowrocławski), Lubień Kujawski (powiat włocławski), Mogilno I i II (powiat mogileński).

Zasoby wapieni i margli pochodzące z okresu jury udokumentowano w obszarze złoża Barcin – Piechcin – Bielawy (powiaty inowrocławski, mogileński i żniński). Ich zasoby bilansowe szacuje się na ponad 956 mln ton, co stanowi 7,4% zasobów krajowych.

W obrębie pojezierzy, w obniżeniach po dawnych jeziorach, występuje kreda, wykorzystywana w rolnictwie jako wapno nawozowe. Na terenie województwa rozpoznano 11 złóż tej kopaliny o łącznych zasobach wynoszących niespełna 5 mln ton, co stanowi 2,5% zasobów krajowych. Na terenie województwa udokumentowano 26 złóż torfu o zasobach 1,7 mln ton (1,8% zasobów krajowych), w tym dwa na których występuje borowina (Wojdał V – powiat inowrocławski oraz Wieniec ABC – powiat włocławski).

Zasoby bilansowe piasków kwarcowych do produkcji betonów komórkowych (4 złoża) określono na 14,3 mln ton (9,8% zasobów krajowych), zaś do produkcji cegieł wapienno-piaskowych (7 złóż) na 21,6 mln ton (7,9% zasobów krajowych).

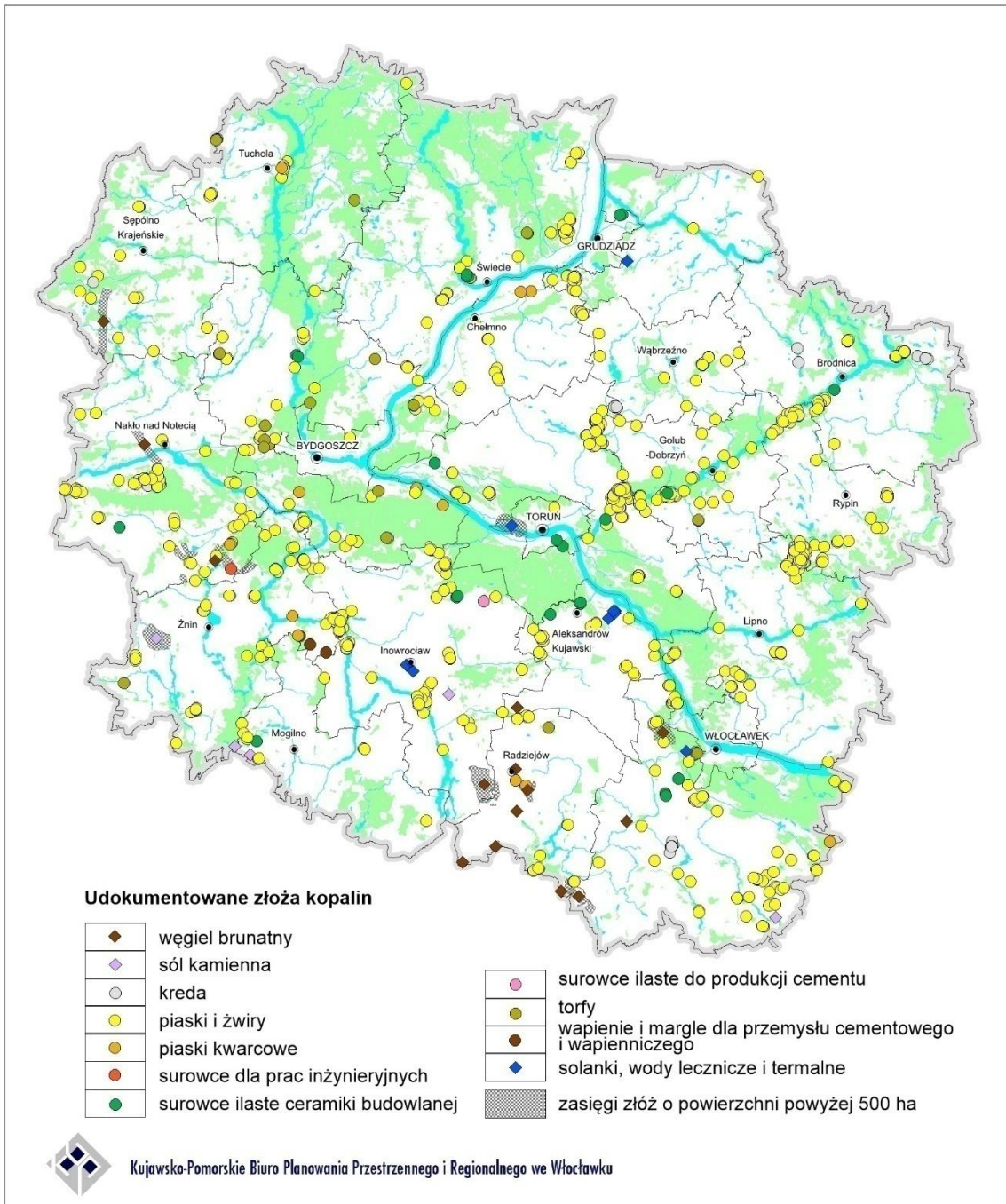
Łączne zasoby surowców ilastych do produkcji ceramiki budowlanej określono na 27,2 mln ton (1,3% zasobów w kraju), a do produkcji cementu na 12,5 mln ton (4,5% zasobów krajowych). Udokumentowano 22 złoża tych kopalin, zlokalizowanych głównie w rejonie doliny rzeki Wisły i Drwęcy.

Na terenie województwa udokumentowano występowanie ośmiu złóż węgla brunatnego, których zasoby bilansowe oszacowano łącznie na 902 441 tys. ton, co stanowi 3,8% zasobów kraju. W ujęciu przestrzennym złoża zlokalizowane są w zachodniej i południowej części województwa. W części zachodniej pokłady węgla brunatnego udokumentowane zostały w obrębie trzech złóż: Nakło (powiat nakielski), Szubin (powiat nakielski, żniński), Więcbork (powiat sępoleński) cechujących się znacznie większą zasobnością niż złoża wyznaczone w części południowej. W południowo-wschodniej części województwa zidentyfikowano złoża: Brzezie, Lubraniec (powiat włocławski), Mąkoszyn-Grochowiska (powiaty: włocławski i radziejowski), Chełmce (powiat inowrocławski) oraz Kobielice i Radziejów (powiat radziejowski). Ponadto na teren województwa kujawsko-pomorskiego wkraczają zasięgi złóż, które zostały zbilansowane dla województwa wielkopolskiego: Tomisławice i Morzyczyn (na teren gminy Piotrków Kujawski, powiat radziejowski).

Północno-wschodnia i północno-zachodnia część województwa to obszary potencjalnego występowania gazu z łupków i gazu ziemnego. Obecnie, na podstawie udzielonych koncesji, prowadzone są prace poszukiwawcze i dokumentacyjne dotyczące gazu z łupków. W rejonie miejscowości Szymkowo (gmina Brodnica, powiat brodnicki), wykonane zostały odwierty rozpoznawcze, jednak wyniki prac co do zasobności i możliwości eksploatacyjnych nie zostały dotychczas upublicznione. Z kolei, w przypadku prac poszukiwawczych i dokumentacyjnych gazu ziemnego, na terenie miejscowości Kęsowo (gmina Kęsowo, powiat tucholski) wstępnie oszacowano występowanie złóż o zasobach 500-700 mln m³. Prace poszukiwawcze są w tym rejonie kontynuowane.

W kilku miejscach na terenie województwa udokumentowano występowanie złóż wód podziemnych, ze względu na szczególne walory zaliczane do kopaliny. W obrębie całego województwa powszechnie występują wody lecznicze zmineralizowane – chlorkowe (słone). W rejonie miejscowości Ciechocinek, Inowrocław, Toruń oraz Wieniec-Zdrój występują dodatkowo wody lecznicze zmineralizowane – siarczkowe. Wody termalne, udokumentowano w Ciechocinku (o temperaturze powyżej 25°C), w Maruszy koło Grudziądza (o temperaturze około 40°C) i w Toruniu (o temperaturze powyżej 50°C – najwyższej spośród wszystkich udokumentowanych złóż). Udokumentowane zasoby eksploatacyjne wód leczniczych i termalnych w województwie stanowią około 12,2% zasobów krajowych.

Rysunek 1: Udokumentowane złoża kopalin



Źródło: Projekt Planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego

Szata roślinna, fauna, różnorodność biologiczna

Szata roślinna województwa kujawsko-pomorskiego jest charakterystyczna dla obszarów połudwowych, z przewagą terenów rolnych oraz terenów leśno-jeziornych i dolinnych, sąsiadujących z terenami zurbanizowanymi. Liczne są tereny otwarte, w przeważającej części użytkowane rolniczo, gdzie szata roślinna reprezentowana jest przez agrocenozy pól uprawnych oraz przez roślinność łąk i pastwisk. Duża różnorodność biologiczna województwa przejawia się w przetrwaniu wielu naturalnych fitocenoz leśnych,

wodnych, szuwarowych i torfowiskowych, a także obecnością dużej liczby zbiorowisk półnaturalnych i antropogenicznych. O wysokich walorach szaty roślinnej województwa kujawsko-pomorskiego świadczą osobliwości flory, jakimi są rośliny rzadkie i zagrożone. Tylko w Borach Tucholskich stwierdzono obecność ponad 80 gatunków znajdujących się na „Czerwonej liście roślin naczyniowych zagrożonych w Polsce”. Natomiast w całym regionie kujawsko-pomorskim wykazano 373 gatunki roślin ginących i zagrożonych. Jedną z największych grup gatunków rzadkich tworzą rośliny siedlisk ubogich (oligotroficznych i mezotroficznych), a więc te, którym najbardziej zagraża eutrofizacja nasilana przez działalność człowieka. W dużej mierze są to gatunki chronione i reliktowe. Koncentrują się one głównie w Borach Tucholskich oraz w mniejszym stopniu na Pojezierzach Brodnickim i Dobrzyńskim oraz na Równinie Urszulewskiej.

Grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego wg danych GUS na koniec 2016 r. zajmowały powierzchnię 431,1 tys. ha, w tym lasy 421, 2 tys. ha. W ostatnim dziesięcioleciu nastąpił wzrost powierzchni leśnej województwa o prawie 20 tys. ha. Dominującą powierzchnię w województwie zajmują lasy sektora publicznego obejmujące aż 88,7% powierzchni lasów w regionie. Lasy prywatne stanowią w województwie 11,3%. Kompleksy leśne na terenie województwa, poza Borami Tucholskimi i doliną Wisły, są niewielkie i występują w dużym rozproszeniu. Niepokojącym zjawiskiem jest ubytek lasów na niektórych obszarach. Są to najczęściej tereny słabo zalesione, o przewadze użytków rolnych, położone na wysoczyznach morenowych, w tym na Kujawach i Ziemi Chełmińskiej. Średnia lesistość województwa w 2016 r. wynosiła 23,4%. Powiaty charakteryzują się zróżnicowaną lesistością. Największą lesistością odznaczają się powiaty: tucholski – 48,6%, bydgoski – 40,8%, świecki – 35,6%, toruński – 33,7%. Do powiatów o najniższym wskaźniku lesistości w województwie należą: radziejowski – 4,9%, chełmiński – 6,8%, aleksandrowski – 7,4%, wąbrzeski – 8,4% i inowrocławski – 10,3%. Lasy w województwie kujawsko-pomorskim charakteryzują się zróżnicowanymi walorami ekologicznymi. Przeważają ubogie siedliska borowe, na których występują głównie monokultury sosnowe o przeciętnych walorach ekologicznych. Wyspowo występują lasy mieszane o średnich walorach ekologicznych, a głównie w rezerwach przyrody – lasy liściaste o wysokich walorach ekologicznych. Do największych zagrożeń lasów należą: niedostatek opadów atmosferycznych i nieprawidłowo funkcjonujące systemy melioracyjne, obniżające poziom wód gruntowych, zagrożenie pożarowe w okresach bezopadowych i penetracja lasów przez ludzi na terenach podmiejskich.

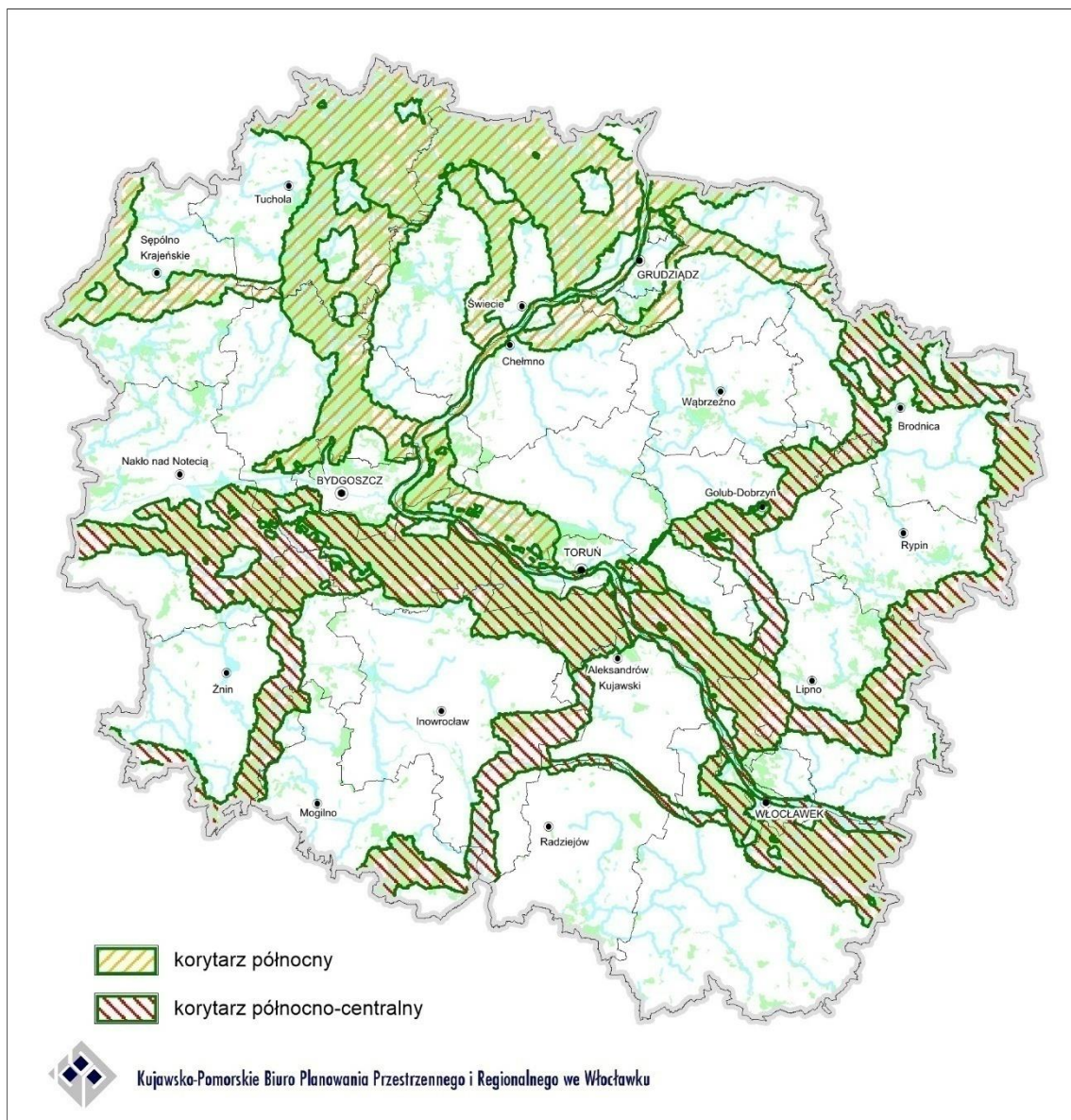
Różnorodność występujących w regionie kujawsko-pomorskim gatunków zwierząt jest również znaczna. Występują tu wszystkie charakterystyczne dla Niżu Polski gatunki płazów, łącznie 13 gatunków. W ostatnim dwudziestoleciu wyraźnie zaznaczył się spadek liczebności płazów, a jedną z przyczyn jest obniżenie poziomu wód gruntowych, które spowodowało zanik zbiorników wody koniecznych dla ich rozrodu. Na obszarze województwa występują

również wszystkie charakterystyczne niżowe gatunki gadów. Najrzadziej występującym gatunkiem węża, znanym jedynie z kilku stanowisk, jest gniewosz plamisty. Kilka obszarów województwa pełni funkcję ważnych, w skali kraju, ostoi ptaków: Jezioro Gopło, Bagienna Dolina Drwęcy, Błota Rakutowskie. Wyróżniającymi się pod względem różnorodności gatunków i ich zasobów ilościowych obszarami w krajobrazie województwa są korytarze ekologiczne o randze europejskiej i krajowej, a wśród nich szczególne miejsce pełni dolina Wisły. Jest ona jednym z ważniejszych zimowisk ptaków wodnych w Polsce. Odgrywa również bardzo istotną rolę podczas wędrówek ptaków wodnych. Rejonem koncentracji ornitofauny podczas wędrówki wiosennej i jesiennej jest przede wszystkim Zbiornik Włocławski. W granicach województwa stwierdzono także występowanie 57 gatunków chronionych ssaków.

Na obszarze województwa spotkać można również jenota oraz wilka. W 2015 roku w granicach województwa wg danych GUS występowało 18 wilków, jednak tę liczbę należy uznać za zaniżoną. Występowanie wilków stwierdzono na terenie kilku nadleśnictw: Gniewkowo, Cierpiszewo, Solec Kujawski, Dobrzejewice i Jamy. Nielicznie i w dużym rozproszeniu występuje gronostaj, a na obszarze nadleśnictwa Włocławek do 2010 r. odnotowano obecność dwóch rysiów. Bogatą w gatunki grupę stanowią nietoperze zimujące m.in. w fortyfikacjach: w Toruniu, Grudziądzu i Świeciu.

Przez obszar województwa kujawsko-pomorskiego prowadzą odnogi korytarzy ekologicznych migracji dużych ssaków wyznaczonych przez PAN w Białowieży: „Północnego” oraz „Północno-Centralnego”. Korytarze ekologiczne to najczęściej wąskie i długie pasma nawiązujące do układu dolin rzecznych i rynien polodowcowych oraz terenów leśnych (np. Wisły, Noteci, Brdy, Wdy, Drwęcy, Skrwy, Osy). W niektórych miejscach korytarze ekologiczne tworzą swego rodzaju obszary węzłowe (Bory Tucholskie, Puszcza Bydgoska, Lasy Gostynińsko-Włocławskie, Pojezierze Brodnickie, otoczenie Zalewu Koronowskiego). Zapewnienie skutecznej ochrony korytarzy ekologicznych i utrzymania ich ciągłości przestrzennej wymaga w szczególności: ograniczania nowej zabudowy, zwiększania lesistości, minimalizowania konfliktów z korytarzami transportowymi, edukacji i podnoszenia świadomości ekologicznej społeczeństwa.

Rysunek 2: Korytarze ekologiczne migracji dużych ssaków



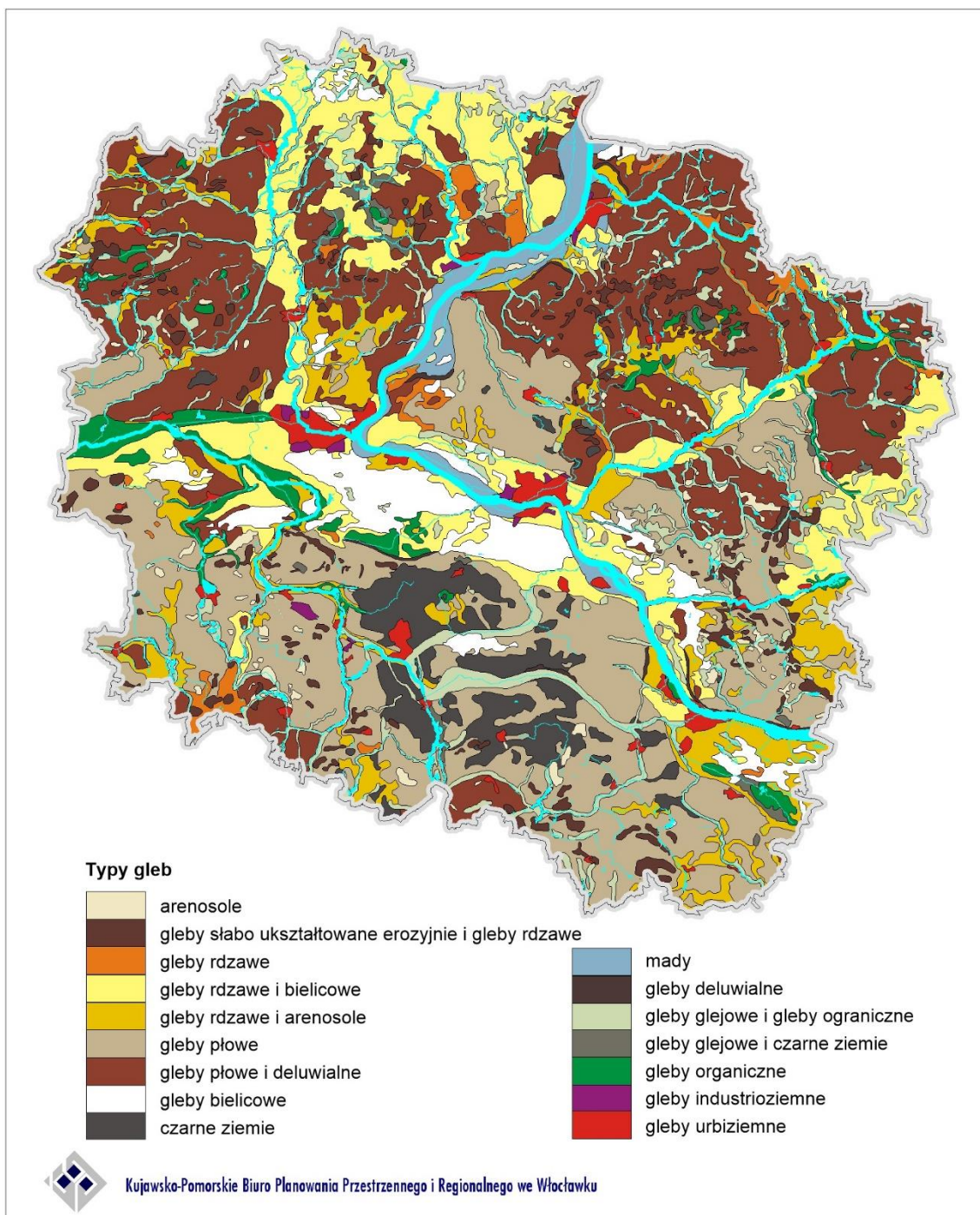
Źródło: Projekt Planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego

Gleby

Województwo kujawsko-pomorskie położone jest w strefie wilgotnej pasa subborealnego. Charakterystycznymi glebami strefowymi tworzącymi pokrywę glebową województwa są: gleby płowe, rdzawe i bielcowe, zajmujące 74% jego ogólnej powierzchni. Gleby płowe zaliczane do II i III klasy bonitacyjnej wytworzone są głównie z glin zwałowych. Występują na wysoczyznach morenowych w obrębie Pojezierza Krajeńskiego, Wysoczyzny Świeckiej, Pojezierza Chełmińskiego, Brodnickiego, Dobrzyńskiego, Kujawskiego, Gnieźnieńskiego, Chodzieskiego, a w mniejszym stopniu na Równinie Inowrocławskiej. Gleby rdzawe i bielcowe o najniższej bonitacji (klasy V, VI, VIz) są w większości glebami leśnymi. Występują głównie w Kotlinie Toruńskiej, Płockiej, na polach sandrowych w Borach Tucholskich,

Równinie Urszulewskiej, Wysoczyźnie Świeckiej, Dolinie Brdy i Drwęcy. Do gleb śródstrefowych stanowiących 20% powierzchni województwa, należą: gleby glejowe, gleby organiczne zajmujące zwarte areale w dolinach rzek oraz żyzne mady (I, II, IIIa klasa bonitacyjna), występujące w dolinie Wisły. Do gleb śródstrefowych zaliczane są również gleby deluwialne występujące w małych dolinach lub na obrzeżach większych dolin zwykle w sąsiedztwie pól ornych oraz zaliczane do najwartościowszych gleb województwa (I i II klasa bonitacyjna) – czarne ziemie stanowiące 5% powierzchni województwa. Występują one na Równinie Inowrocławskiej, Pojezierzu Gnieźnieńskim, Kujawskim, niewielkie areale można spotkać w południowej części Pojezierza Krajeńskiego, na Pojezierzu Chełmińskim i Dobrzyńskim oraz w północnej części Wysoczyzny Świeckiej, gdzie czarnym ziemiom towarzyszą gleby glejowe. Gleby niestrefowe zajmujące zaledwie 6% ogólnej powierzchni województwa, tworzą gleby słabo ukształtowane erozyjne, arenosole (gleby słabo wykształcone ze skał luźnych) oraz gleby antropogeniczne: gleby urbiziemne – związane z wieloletnią zabudową oraz gleby industrioziemne – powstałe w wyniku przeobrażeń związanych z przemysłem. Poza wyżej wymienionymi typami gleb, lokalnie na zboczach doliny Wisły o ekspozycji południowej mogą pojawiać się gleby ekstrazonalne (pozastrefowe), będące analogami śródziemnomorskich gleb cynamonowych.

Rysunek 3: Typy gleb województwa kujawsko-pomorskiego



Źródło: Projekt Planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego

Wody powierzchniowe

Rzeki i kanały

Obszar województwa kujawsko-pomorskiego znajduje się w prawie 75% w dorzeczu Wisły. Tylko zachodnia i południowo zachodnia część województwa leży w dorzeczu Odry. Przez województwo przebiega dział wodny pierwszego rzędu w osi południowy wschód – północny zachód. Największą rzeką województwa jest Wisła, w obrębie której na terenie

województwa wyodrębnia się trzy zasadnicze odcinki: Zbiornik Włocławski, odcinek środkowy pomiędzy zaporą we Włocławku, a ujściem Tążyny (odcinek podlegający silnej erozji) oraz odcinek dolny uregulowany od ujścia Tążyny do granicy z województwem pomorskim. Z istotnych prawobocznych dopływów Wisły należy wymienić: Chełmiczkę, Mień, Drwęcę, Dolny i Górny Kanał, Frybę (Browinę), Kanał Główny i Osę, natomiast z lewobocznych: Zgłowiączkę, Tążynę, Kanał Zielona Struga, Brdę, Wdę, Mątawę. Dorzecze Odry reprezentowane jest przez dwa prawobrzeżne dopływy rzeki Warty: Noteć i Wełnę. Uzupełnieniem sieci hydrograficznej jest szereg mniejszych dopływów Brdy (Zwierzynka-Bielska Struga, Ruda, Kotomierzycza, Kamionka, Sępólna, Krówka), Wdy (Prusina, Ryszka, Sobina), Noteci (Mała Noteć, Kanał Smyrnia, Struga Foluska, Gąsawka, Rokitka, Orła-Łobzonka), Drwęcy (Skarlanka, Brodniczka, Rypienica, Wawrzonka (Kujawka), Struga, Ruziec, Lubianka, Struga Rychnowska, Bacha-Struga Lubicka), Osy (Gardęga, Lutryna), Zgłowiączki (Chodeczka, Bachorze, Lubienka). Sieć hydrograficzna województwa kujawsko-pomorskiego w czasach historycznych podlegała silnej antropopresji. Efektem tych przemian są zarówno duże i gęste systemy odwadniające jak i kanały transportowe i melioracyjne, obecne m.in. w Pradolinie Toruńsko-Eberswaldzkiej: w dolinie Noteci i Kotlinie Toruńskiej oraz w Dolinie Dolnej Wisły: w Dolinie Fordońskiej i Kotlinie Grudziądzkiej. W regionie powstały także kanały przecinające działy wodne, jak np. Kanał Bydgoski, Kanał Bachorze oraz kanały budowane do przerzutu wód powierzchniowych jak Wielki Kanał Brdy. Wiele rzek regionu posiada uregulowane koryta.

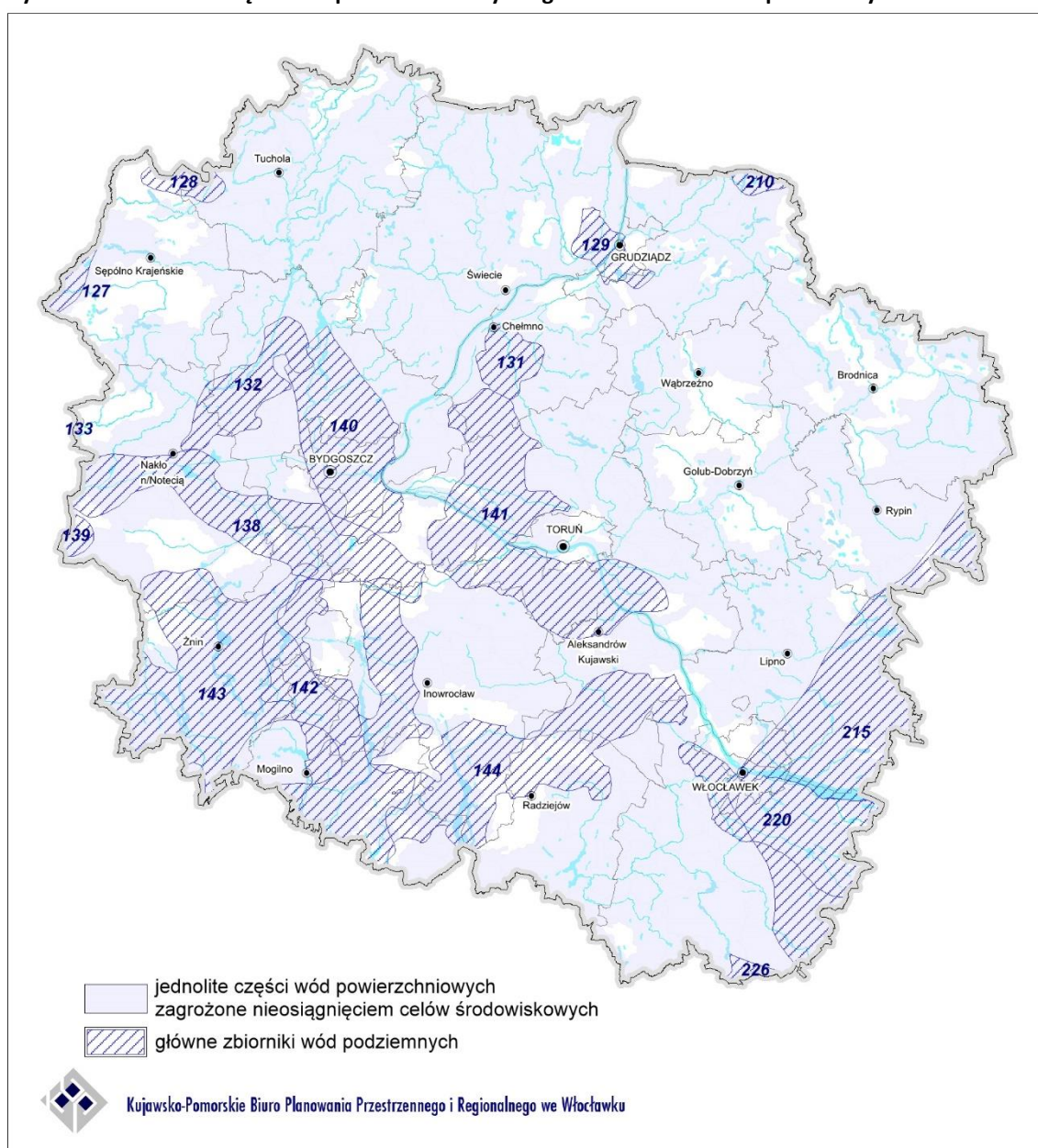
Zbiorniki wodne

Na obszarze województwa znajdują się 1002 jeziora quasi-naturalne o powierzchni ponad 1 ha. Łącznie zajmują około 25 051,9 ha, co stanowi 1,4% powierzchni województwa i jednocześnie około 9% powierzchni jezior w Polsce. Rozmieszczenie jezior jest nierównomierne. Wynika to z faktu, że województwo kujawsko-pomorskie jest położone w granicach wielkich pojezierzy polskich w randze makroregionów: Południowopomorskiego (Pojezierze Krajeńskie, Bory Tucholskie), Chełmińsko-Dobrzyńskiego (Pojezierze Dobrzyńskie, Chełmińskie, Brodnickie), Iławskiego, Wielkopolskiego (Pojezierze Gnieźnieńskie, Kujawskie, Chodzieskie) i w małej części Starogardzkiego. Zdecydowana większość jezior regionu ma charakter przepływowy i obecnie są one sztucznie podpiętrzone w celu zwiększenia zasobu energetycznego spadku wody. Największym jeziorem o naturalnym charakterze na obszarze województwa jest jezioro Gopło o powierzchni 2 154,5 ha i objętości około 78,5 mln m³. Znacznie ustępują mu jeziora: Głuszyńskie (608,5 ha) i Żnińskie Duże (431,6 ha). Powierzchnie większe niż 200 ha ma 11 jezior. Największe jeziora znajdują się na pojezierzach Kujawskim i Gnieźnieńskim. Odrębną sprawą jest zagadnienie antropopresji i wykorzystywania zasobów jeziornych w gospodarce.

Przykładem może tu być Zbiornik Pakoski, którego wahania zwierciadła wody, spowodowane potrzebami retencyjnymi mogą dochodzić do 3,9 m, co może powodować

okresowe odsłanianie nawet 28% powierzchni czaszy zbiornika, czy jezioro Gopło, którego stabilność poziomu wody może być zagrożona eksploatacją węgla brunatnego w kopalniach odkrywkowych zagłębia konińskiego. W wyniku przegrodzenia zaporami rzek: Wisły, Brdy i Wdy powstały sztuczne zbiorniki wodne. Największym z nich jest Zbiornik Włocławski o powierzchni około 70 400 ha i objętości wody 369 mln m³. Na Brdzie są zlokalizowane trzy zbiorniki wodne. Największym jest Zalew Koronowski, którego powierzchnia wynosi 15 600 ha, a pojemność 80,6 mln m³. Zbiorniki w Trzszczyńce i Smukale są znacznie mniejsze. Na Wdzie znajdują się dwa zbiorniki: Żur o pojemności 16 mln m³ i Gródek o pojemności 5,5 mln m³. Istnieje również szereg mniejszych zbiorników zaporowych na wielu mniejszych ciekach.

Rysunek 4: Jednolite części wód powierzchniowych i główne zbiorniki wód podziemnych



Stan wód powierzchniowych określa się na podstawie oceny tzw. jednolitych części wód (JCW). Jest on zróżnicowany. Tylko na części stanowisk pomiarowo-kontrolnych wyniki badań WIOŚ w Bydgoszczy wskazały, iż wody spełniają wymagania dobrego stanu (potencjału) ekologicznego. Na większości stanowisk badania wykazały, iż wody są zagrożone nieosiągnięciem dobrego stanu ekologicznego, czego wymaga Ramowa Dyrektywa Wodna. Są to głównie rzeki Pojezierza Chełmińsko-Dobrzyńskiego i Kujawskiego (m.in. Osa, Struga Toruńska, Rypienica, Mień, Zgłowiączka, Noteć, Tążyna) oraz odcinki Wisły i Brdy.

Wody podziemne

Na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego wody podziemne o zasobach użytkowych występują w czterech piętrach wodonośnych, tj. neogenie (dawniej czwartorzęd), paleogenie (dawniej trzeciorzęd oraz część czwartorzędu), kredzie i jurze. Największe znaczenie posiadają wody występujące w neogenie, które w około 80% stanowią źródła ujęć komunalnych oraz zaopatrzenia wodociągów miejskich i wiejskich.

Obszary występowania zasobów wód podziemnych o najwyższej wartości użytkowej powinny podlegać szczególnej ochronie, zwłaszcza na terenach pozbawionych osadów izolujących warstwę wodonośną od powierzchni terenu. Z tego względu wydzielono tzw. Główne Zbiorniki Wód Podziemnych o zasobach znaczących w skali kraju, wymagające ochrony prawnej. W województwie kujawsko-pomorskim wyznaczono dotychczas 18 Głównych Zbiorników Wód Podziemnych. Są to zbiorniki głównie czwartorzędowe, ale również triasowe oraz kredowy i jurajski. GZWP w regionie są zlokalizowane nierównomiernie. Najwięcej zbiorników jest w części południowej i środkowej województwa.

Monitoring jakości wód podziemnych odbywa się poprzez kontrolę ich jakości w punktach pomiarowych reprezentatywnych dla każdej Jednolitej Części Wód Podziemnych (wydzielono 17 takich części w obszarze województwa). Monitoring wszystkich JCWPd odbywa corocznie i określa tzw. stan ogólny JCWPd. Monitoring stanu chemicznego i ilościowego wykazał, że stan wód podziemnych zachodniej części jest zły i kwalifikowany przeważnie do V klasy, a najlepszy w części północnej i południowej (głównie III i II klasa).

Obszary i problemy mające szczególne znaczenie dla środowiska

Lasy

Ochrona gruntów leśnych polega m.in. na ograniczaniu przeznaczenia tych gruntów na cele nieleśne, zapobieganiu ich degradacji i dewastacji czy poprawianiu wartości użytkowej lasów. Do powszechnej ochrony lasów zobowiązują także zapisy ustawy o lasach. W oparciu o przepisy tej ustawy wyznaczane są leśne kompleksy promocyjne. W funkcjonujących na terenie województwa kujawsko-pomorskiego dwóch Leśnych Kompleksach Promocyjnych „Bory Tucholskie” oraz „Lasy Gostynińsko-Włocławskie” prowadzona jest zrównoważona gospodarka leśna zgodnie z programami gospodarczo-

ochronnymi. Część lasów to lasy ochronne np. z racji położenia w otoczeniu dużych miast, w strefach uzdrowisk, chroniące glebę czy wody).

Grunty rolne

Grunty rolne chronione są na podstawie ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych. Ochrona ta polega zwłaszcza na ograniczaniu zmiany przeznaczenia gruntów o najwyższej wartości bonitacyjnej (grunty klas I-III) na cele nierolnicze. W kujawsko-pomorskim ze względu na duże arealy najwartościowszych gleb skoncentrowanych głównie na Pojezierzu Kujawskim, Pojezierzu Gnieźnieńskim, Równinie Inowrocławskiej, a także w południowej części Pojezierza Krajeńskiego, na Pojezierzu Chełmińskim i Dobrzyńskim oraz w północnej części Wysoczyzny Świeckiej, ochrona gruntów rolnych nabiera szczególnego znaczenia.

Wody powierzchniowe i podziemne

Największym zagrożeniem dla jakości i poziomu wód jest działalność człowieka. Wody chronione są niezależnie od tego czyją stanowią własność. Nadrzędnym celem ochrony zasobów wodnych jest osiągnięcie i utrzymanie dobrego stanu wód. Efektem racjonalnego gospodarowania wodami jest także zachowanie równowagi biologicznej. W celu ochrony zasobów wyznaczonych do zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia oraz jednolitego podejścia do gospodarki wodnej, teren kraju jak i województwa podzielony został na jednolite części wód powierzchniowych i podziemnych. W województwie kujawsko-pomorskim 81,8% powierzchni jednolitych części wód powierzchniowych oraz 27,5% powierzchni jednolitych części wód podziemnych zagrożonych jest nieosiągnięciem celów środowiskowych.

Zasoby wodne narażone są również na zanieczyszczenia powodowane spływem powierzchniowym azotanów i fosforanów związanym z produkcją rolniczą (tzw. zjawisko eutrofizacji). Dyrektorzy Regionalnych Zarządów Gospodarki Wodnej wyznaczają w drodze rozporządzeń obszary szczególnie narażone na zanieczyszczenia związkami azotu ze źródeł rolniczych. W województwie obszary te w latach 2012-2016 zajmowały 11,7% powierzchni przy średniej dla kraju 4,46%. W ramach kolejnej weryfikacji obszarów szczególnie narażonych, dyrektorzy poszczególnych RZGW w 2017 r. wydali rozporządzenia określające nowe obszary oraz jednolite części wód powierzchniowych (52,5% powierzchni województwa) i podziemnych wrażliwe na zanieczyszczenia związkami azotu ze źródeł rolniczych.

Na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego osiemnaście Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP) w nie zostało dotychczas objętych ochroną prawną. Jednak na obszarach tych należy przestrzegać reżimów ochronnych w zakresie gospodarki ściekowej i zagospodarowania odpadów w celu ochrony perspektywicznych zasobów wody pitnej.

W celu zapobiegania zanieczyszczeniu zasobów wód przeznaczonych do spożycia oraz wód do zaopatrzenia zakładów wymagających wody wysokiej jakości, dla 20 gminnych ujęć wód wyznaczono strefy ochrony pośredniej. Strefę ochronną ustanawia, w drodze aktu

prawa miejscowego, dyrektor regionalnego zarządu gospodarki wodnej, na wniosek i koszt właściciela ujęcia wody, wskazując zakazy, nakazy, ograniczenia oraz obszary, na których one obowiązują. Ze względu na zróżnicowane wymagania dotyczące ochrony ujęć, w obrębie ustanowionego terenu ochrony pośredniej dla ujęć w Grudziądzu, Małej Nieszawce i Lesie Gdańskim dodatkowo wyróżniono tereny o zastrzonych warunkach ochrony.

Złóża kopalin

Złóża kopalin chronione są w myśl racjonalnego gospodarowania oraz kompleksowego wykorzystywania, w tym kopalin towarzyszących. W Białej Księdze Ochrony Złóż Kopalin postuluje się zwłaszcza utrzymanie dostępności udokumentowanych i niezagospodarowanych złóż kopalin stanowiących wartościową surowcową bazę rezerwową (takie zagospodarowanie terenu ponad złożem, które nie będzie utrudniało jego późniejszej eksploatacji).

Powietrze

W województwie obowiązuje przyjęty przez Sejmik Województwa program ochrony powietrza dla 4 stref: aglomeracji bydgoskiej, Torunia, Włocławka oraz strefy kujawsko-pomorskiej, ze względu na przekroczenia wartości docelowych benzo(a)pirenu, arsenu oraz zanieczyszczeń pyłowych.

Ochrona przed hałasem

Największym źródłem hałasu jest ruch komunikacyjny. Dla terenów, na których poziom hałasu przekracza poziom dopuszczalny tworzy się programy ochrony środowiska przed hałasem. Dla aglomeracji powyżej 100 tys. mieszkańców obowiązek uchwalenia programu spoczywa na radzie powiatu, a dla odcinków głównych dróg krajowych, autostrad, linii kolejowych oraz portów na sejmiku województwa. W dokumentach tych wyznacza się zadania, które powinny być zrealizowane w pierwszej kolejności, w celu dostosowania emitowanego hałasu do poziomu dopuszczalnego.

Program ochrony przed hałasem posiadają miasta: Bydgoszcz, Toruń i Włocławek.

Uchwalone przez Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego i realizowane programy ochrony środowiska przed hałasem obejmują:

- tereny poza aglomeracjami położone wzdłuż dróg krajowych o ruchu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie,
- tereny poza aglomeracjami położone wzdłuż Autostrady A1, węzeł nowe Marzy – węzeł Czerniewice (odcinki: Nowe Marzy-Grudziądz, Grudziądz-Lisewo, Lisewo-Lubicz, Lubicz-Czerniewice),
- tereny położone wzdłuż odcinków dróg krajowych nr 1, nr 5 i nr 25,
- obszary położone w otoczeniu dróg wojewódzkich, po których przejeżdża ponad 3 000 000 pojazdów rocznie.

Ochrona przyrody

Znaczna część województwa kujawsko-pomorskiego objęta jest formami ochrony przyrody.

Na terenie regionu znajdują się 94 rezerваты przyrody. Zajmują one powierzchnię 17,5 tys. ha, co stanowi około 1% powierzchni województwa. Wśród nich znajduje się 48 rezerwatów leśnych (ponad połowa wszystkich rezerwatów), 12 torfowiskowych, 12 florystycznych, 10 faunistycznych, 5 krajobrazowych, 3 stepowe, 2 wodne, 2 przyrody nieożywionej, 1 słonoroślowy. Najwięcej rezerwatów znajduje się w dolinie Wisły, w Borach Tucholskich i na Pojezierzu Brodnickim.

Na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego utworzono dotychczas 9 parków krajobrazowych zajmujących łącznie powierzchnię 232,7 tys. ha, co stanowi 13% ogólnej powierzchni regionu. Parki krajobrazowe są rozmieszczone nierównomiernie. Koncentrują się one w północnej części województwa, gdzie znajduje się aż 7 parków, w tym dwa na obszarze Borów Tucholskich, dwa na obszarze Pojezierza Chełmińskiego-Dobrzyńskiego, dwa w Dolinie Dolnej Wisły, a jeden na Pojezierzu Krajeńskim. W południowej części regionu znajdują się tylko dwa parki. Najczęściej występującym problemem w parkach krajobrazowych jest lokalizacja nowej zabudowy, w tym zabudowy turystycznej i rekreacyjnej. Istotnym ograniczeniem jest obowiązujący w parkach zakaz lokalizacji nowych obiektów budowlanych w pasie szerokości 100 m od linii brzegów rzek, jezior i innych zbiorników wodnych.

W granicach województwa wyznaczonych jest 31 obszarów chronionego krajobrazu. Łączna ich powierzchnia na terenie województwa kujawsko-pomorskiego wynosi 335,3 tys. ha, co stanowi 18,7% powierzchni województwa. Obszary chronionego krajobrazu, podobnie jak parki krajobrazowe, również są rozmieszczone nierównomiernie na obszarze regionu. Najwięcej tego typu form znajduje się w dolinach rzecznych: Wisły, Brdy, Drwęcy i Osy oraz na terenie Borów Tucholskich. Gospodarowanie na tych terenach podlega ograniczeniom. Chroni się tutaj zarówno przyrodnicze, jak i kulturowe elementy krajobrazu. Celem ochrony tych obszarów jest ochrona korytarzy ekologicznych i jednocześnie zapewnienie warunków dla rozwoju turystyki i rekreacji.

Łącznie na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego parki krajobrazowe i obszary chronionego krajobrazu zajmują około 568 tys. ha, co stanowi 31,7% powierzchni województwa. W układzie administracyjnym wg danych GUS największy odsetek powierzchni objętej ochroną prawną występuje w powiatach: sępoleńskim (66,0%), tucholskim (56,5%), brodnickim (52,5%) i świeckim (48,2%), natomiast najmniej powierzchni chronionej występuje w powiatach: nakielskim (6,1%), żnińskim (10,4%), inowrocławskim (10,5%) i radziejowskim (12,5%).

Na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego znajdują się 1923 pomniki przyrody. Wśród nich najliczniejszą grupę stanowią pojedyncze drzewa (1 036). Dużą grupę wśród nich

zajmują dęby. Bardzo liczną grupę stanowią też skupienia drzew (686). Ochroną pomnikową objęto również 55 alei przydrożnych oraz 87 głązów narzutowych.

Na terenie regionu znajdują się 1 832 użytki ekologiczne, zajmujące powierzchnię 4 970,5 ha, co stanowi 0,28% powierzchni województwa. Są to głównie śródleśne bagna, torfowiska, łąki, wąwozy, skarpy, trzcinowiska, kępy zadrzewień i oczka wodne. Użytki ekologiczne największe powierzchnie zajmują w gminach: Sępólno Krajeńskie, Warlubie, Cekcyn, Koronowo, Więcbork i Sośno.

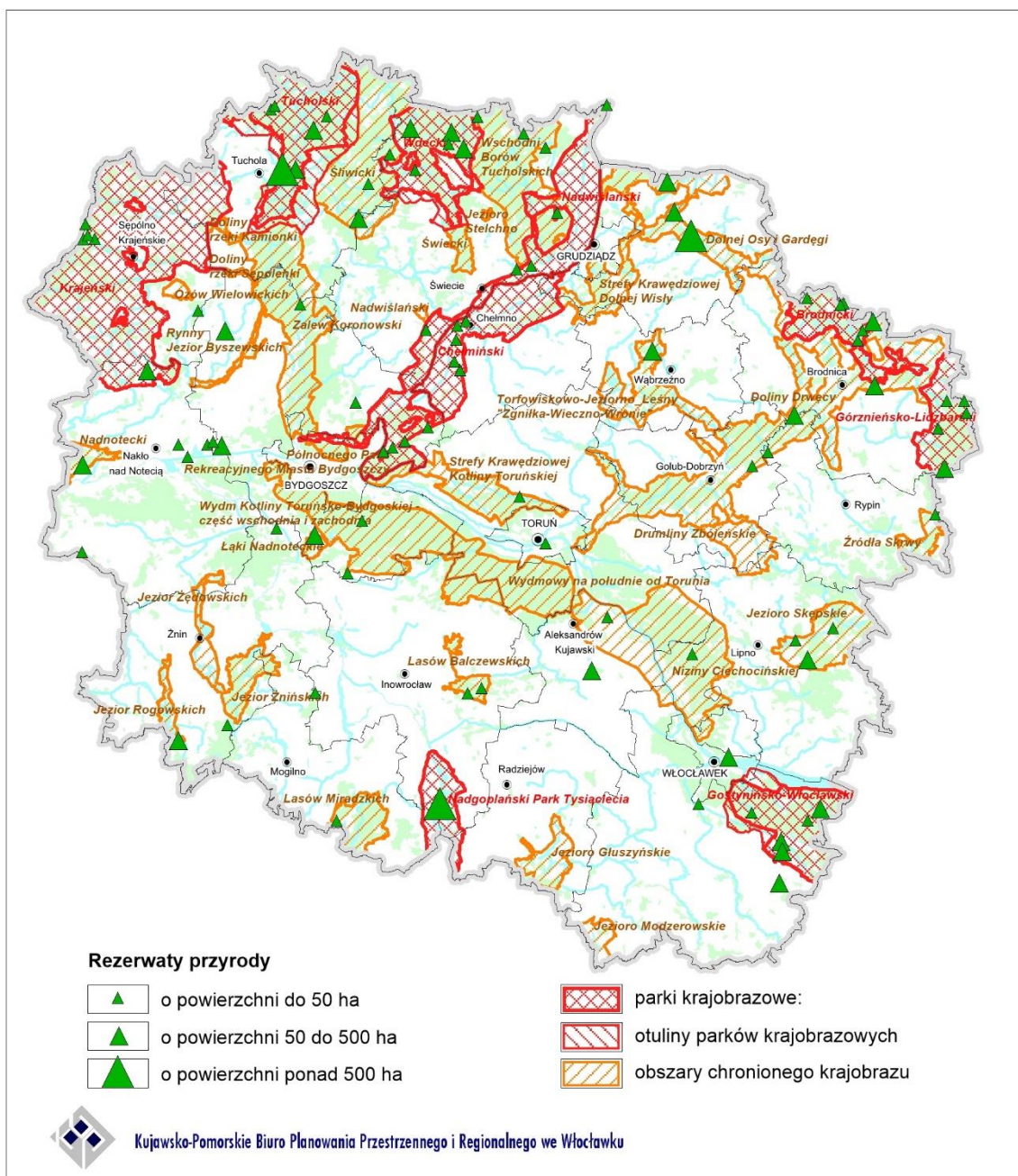
Na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego utworzono dotychczas 8 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych. Są to: Dolina rzeki Ryszki – 358,41 ha, Dolina rzeki Sobińska Struga – 335,47 ha, Rzeka Prusina – 234,32 ha, Słupski Gródek nad Osą – 4,75 ha, Torfowisko Messy – 634,45 ha, Jar przy Strudze Lubickiej – 3,78 ha, Jezioro Piaseczyńskie (Orłowskie) - 353,1 ha oraz strefa wzdłuż rzeki Wełny i obrzeża jezior: Kołdrąbskiego, Tonowskiego, Niedźwiedzkiego, Radeckiego i Grochowiskiego.

Ochroną jako stanowisko dokumentacyjne przyrody nieożywionej objęto w województwie teren „Białochowo” o powierzchni 93,52 ha, położony na pograniczu gmin Grudziądz i Rogóźno (powiat grudziądzki). Celem uznania stanowiska dokumentacyjnego jest ochrona unikatowego fragmentu wysoczyzny morenowej ze strefą zboczową Basenu Grudziądzkiego, z licznymi niszami źródłiskowymi, wąwozami i pomnikową wychodnią zlepieńca plejstoceniowego.

Północno-wschodnia część województwa (33 gminy) znajduje się w granicach obszaru „Zielone Płuca Polski”, w którym jako naczelną, przyjęto zasadę zrównoważonego rozwoju z uwagi na walory i potrzeby ochrony środowiska. Łącznie obszar obejmuje powierzchnię 344 090 ha, co stanowi 19,1% powierzchni regionu.

W 2010 r. został utworzony Rezerwat Biosfery „Bory Tucholskie”. Rezerwat jest położony na terenie województw: kujawsko-pomorskiego i pomorskiego. Łączna powierzchnia jego trzech stref wynosi 3195 km². Strefę rdzenną tworzą: Park Narodowy „Bory Tucholskie” położony w całości w województwie pomorskim oraz 25 rezerwatów przyrody (w tym 13 z terenu województwa kujawsko-pomorskiego), które stanowią najcenniejsze obiekty przyrodnicze całego regionu Borów Tucholskich. Strefę buforową („otulającą” strefę rdzenną) tworzą cztery parki krajobrazowe, w tym dwa na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego: Tucholski PK i Wdecki PK. Strefę tranzytową (zewnątrzną) stanowią w całości lub części obszary 22 gmin, w tym 13 gmin województwa kujawsko-pomorskiego (Bukowiec, Cekcyn, Drzycim, Gostycyn, Jeżewo, Kęsowo, Lniano, Lubiewo, Osie, Śliwice, Świekatowo, Tuchola i Warlubie) oraz jednego miasta (Tuchola). Powierzchnia strefy tranzytowej wynosi 206 864,57 ha.

Rysunek 5: Wybrane formy prawnej ochrony przyrody i krajobrazu



Źródło: Projekt Planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego

Sieć Natura 2000 obejmuje specjalne obszary ochrony wytypowane dla ochrony siedlisk i gatunków na podstawie Dyrektywy Siedliskowej oraz obszary specjalnej ochrony wytypowane jako istotne miejsca lęgowe dla gatunków ptaków z mocy Dyrektywy Ptasiej i jako ważne miejsca przystankowe na szlakach wędrówek ptaków migrujących.

Na terenie województwa kujawsko-pomorskiego ustanowiono dotychczas 7 obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000. Łączna powierzchnia obszarów specjalnej ochrony ptaków na terenie województwa wynosi 157,8 tys. ha, co stanowi 8,8% jego powierzchni.

Na terenie województwa kujawsko-pomorskiego zatwierdzono dotychczas 37 obszarów mających znaczenie dla Wspólnoty o łącznej powierzchni wynoszącej 82,9 tys. ha, co stanowi 4,6% jego powierzchni. Obszary sieci Natura 2000 rozmieszczone są nieregularnie w całym regionie, a największe powierzchnie zajmują obszary w dolinie Wisły.

Na wszystkich typach obszarów Natura 2000, zgodnie z art. 33 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody zabrania się podejmowania działań mogących, osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000, w tym w szczególności: pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000 lub wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000, lub pogorszyć integralność obszaru Natura 2000 lub jego powiązania z innymi obszarami.

4.3 Potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji projektu dokumentu

Zmiany zachodzące w środowisku uzależnione są od czynników zewnętrznych tj. od zmian naturalnych mających zarówno wymiar globalny, jak i regionalny, a także od czynników wewnętrznych związanych głównie z działalnością człowieka, w tym rozwojem procesów urbanizacyjnych, postępem technicznym oraz zmianami demograficznymi.

Wpływ na zmiany w środowisku mają zmiany klimatyczne. Warunkują one także zagospodarowanie przestrzenne, Zauważalne są w szczególności: zwiększona dynamika zjawisk pogodowych, w tym temperatury, opadów i wiatru.

Zgodnie ze „Strategicznym planem adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych za zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030” opracowanym przez Ministerstwo Środowiska w październiku 2013 r., i przyjętym przez Radę Ministrów, przewiduje się stopniowy wzrost średniej temperatury powietrza, zmniejszenie liczby dni z temperaturą poniżej 0°C, zwiększenie liczby dni z temperatura powyżej 25°C, wydłużenie okresu wegetacyjnego, zwiększenie maksymalnego opadu dobowego, zwiększenie częstotliwości występowania opadów ulewnych, zwiększenie długości okresów suchych (z opadem poniżej 1 mm), zmniejszenie liczby dni z pokrywa śnieżna.

Zmiany klimatu będą oddziaływały głównie na:

- gospodarkę wodną poprzez: zwiększenie prawdopodobieństwa wystąpienia powodzi spowodowanej ulewnymi opadami, niedobory opadów zwłaszcza w okresie wegetacyjnym potęgujące zjawisko suszy;
- różnorodność biologiczną i obszary prawnie chronione poprzez: migrację gatunków, w tym obcych inwazyjnych, zmiany zespołów roślinnych wskutek trwałego obniżania się poziomu wód gruntowych i postępującej eutrofizacji jezior, stopniowe wysychanie i zanik oczek wodnych, torfowisk i wilgotnych lasów;

- leśnictwo poprzez: zmiany składu gatunkowego i typów lasów, zmiany zasięgów występowania niektórych drzew, zmniejszenie produktywności drzewostanów, zwiększające się ryzyko występowania pożarów, przyspieszenie procesu mineralizacji gleb, ograniczenie naturalnej retencji wodnej lasów, zwiększanie powierzchni wiatrołomów;
- energetyka poprzez: zwiększanie narażenia na awarie napowietrznych sieci elektroenergetycznych, w tym uszkodzenia linii przesyłowych i dystrybucyjnych, zakłócenia dostępności do wody niezbędnej dla celów chłodzenia sieci i urządzeń energetycznych, niszczenie lub zmniejszenie efektywności upraw plantacji biomasy, pogorszenie warunków wiatrowych dla odnawialnych źródeł energii (zarówno częste silne wiatry, jak i okresy bezwietrzne), polepszenie warunków dla energii solarnej w okresie letnim;
- rolnictwo poprzez: wydłużenie okresu wegetacyjnego, poprawa warunków dla uprawy roślin ciepłolubnych, zwiększenie zagrożenia dla upraw ze względu na wstępowanie późnych wiosennych przymrozków, zwiększenie zapotrzebowania na wodę konieczna dla wzrostu roślin, zwiększanie się strat w plonach na skutek długotrwałych okresów suchych, zagrożenie zalewaniem użytków rolnych podczas gwałtownych opadów;
- transport poprzez: nieprzejezdność dróg i zniszczenia infrastruktury drogowej i kolejowej w wyniku silnych wiatrów i gwałtownych opadów, niesprawność urządzeń w czasie długotrwałych upałów lub silnych mrozów, szybsza degradacja stanu nawierzchni nasilona częstym przychodzeniem przez temperaturę 0°C przy braku pokrywy śnieżnej, utrudnienia funkcjonowania transportu, w szczególności lotniczego, podczas gęstych mgieł, oblodzeń i silnych wiatrów, utrudnienia w działaniu żeglugi śródlądowej;
- gospodarka przestrzenna i obszaru zurbanizowane poprzez: zmniejszenie przestrzeni dostępnej dla procesów urbanizacyjnych (na skutek takich czynników jak: zwiększone ryzyko powodziowe, wzrost ryzyka osuwiskowego, nasilenie procesów erozji wodnej i wietrznej, deficyt wody, zmiany poziomu wód gruntowych), a także intensyfikacja miejskiej wyspy ciepła, silne ulewy powodujące podtopienia, susze sprzyjające deficytowi wody w miastach;
- budownictwo poprzez: większe wymagania techniczne projektowania, posadowienia oraz konstrukcji niosącej budowli, zapewnienie spławności sieci kanalizacyjnych, zagrożenie dla budynków lokalizowanych w strefach osuwisk skarp i terenów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi;
- zdrowie poprzez: wzrost zanieczyszczeń powietrza i wody, wzrost populacji bakterii i owadów powodujących zakażenia i choroby, zwiększenie populacji narażonych na

choroby klimatozależne, zwiększenie liczby zachorowań na choroby nowotworowe, układu krążenia i oddechowego, zmniejszenie odporności na zachorowania.

Konsekwencjami pozytywnymi zmian klimatycznych będą: wydłużenie okresu wegetacyjnego, skrócenie okresu grzewczego oraz wydłużenie sezonu turystycznego. Konsekwencjami negatywnymi zmian klimatycznych będą: zwiększenie częstotliwości występowania ekstremalnych zmian pogodowych, niekorzystne zmiany warunków hydrologicznych, nasilone zjawiska eutrofizacji wód, zwiększenie zagrożenia dla życia i zdrowia w wyniku stresu termicznego i wzrostu zanieczyszczeń powietrza, większe zapotrzebowanie na energię elektryczną w porze letniej, zmniejszenie potencjału chłodniczego elektrowni.

W planie zagospodarowania województwa kujawsko-pomorskiego niezbędne w tym kontekście stało się zapewnienie zrównoważonego rozwoju oraz efektywnego funkcjonowania gospodarki i społeczeństwa w warunkach zmian klimatu, poprzez:

- zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego i dobrego stanu środowiska;
- skuteczną adaptację do zmian klimatu na obszarach wiejskich;
- rozwój transportu w warunkach zmian klimatu;
- zapewnienie zrównoważonego rozwoju regionalnego i lokalnego z uwzględnieniem zmian klimatu;
- stymulowanie innowacji sprzyjających adaptacji do zmian klimatu;
- kształtowanie postaw społecznych sprzyjających adaptacji do zmian klimatu.

Zmiany zachodzące w środowisku uzależnione są w dużym stopniu od czynników wewnętrznych związanych głównie z działalnością człowieka, w tym rozwojem procesów urbanizacyjnych, postępem technicznym oraz zmianami demograficznymi.

Przeprowadzona wcześniej analiza uwarunkowań ekofizjograficznych wskazuje, że pozostawienie obszaru województwa kujawsko-pomorskiego w dotychczasowym zagospodarowaniu i przy coraz silniej rysujących się tendencjach żywiłowego rozwoju procesów urbanizacyjnych, może przyczynić się do powstania nowych istotnych zagrożeń dla stanu środowiska. Obecny stan środowiska województwa jest dość dobry, nawet dobry jak na teren o tak wysokim stopniu urbanizacji i wysokim odsetku użytków rolnych, lecz brak kompleksowej wizji zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego, mógłby skutkować naruszeniem zasady zrównoważonego rozwoju tj. takiemu rozwojowi społeczno-gospodarczemu, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych, z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych, w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub obywateli zarówno współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń.

Analiza stanu środowiska województwa kujawsko-pomorskiego wskazuje, że stan części komponentów środowiska jest dobry. Mimo znacznego stopnia urbanizacji, w

większości rozproszonego charakteru zabudowy, przeważającego rolniczego użytkowania ziemi oraz dynamicznym procesom suburbanizacji, nie odnotowuje się znaczących uciążliwości lub przekroczeń norm wyznaczonych w przepisach o środowisku.

Można przewidywać, iż dotychczasowe zagospodarowanie i użytkowanie obszaru województwa nie spowodowałoby żadnych istotnych zmian i przekształceń powierzchni ziemi. Zmiany powierzchni ziemi, w tym przekształcenia naturalnego ukształtowania terenu, będą następowały w wyniku realizacji nowej zabudowy, budowy i rozbudowy infrastruktury komunikacyjnej i technicznej. Przekształcenia te mogą być najbardziej intensywne w strefach krawędziowych wysoczyzn morenowych oraz na stokach dolin i rynien subglacjalnych. Przebieg naturalnych procesów morfogenetycznych będzie miał małe znaczenie w porównaniu z procesami antropogenicznymi. W obrębie wysokich i stromych stoków mogą występować procesy osuwiskowe. Ich intensywność mogą zwiększyć ulewne deszcze (np. w strefie krawędziowej wysoczyzny chełmińskiej lub wysoczyzny świeckiej) lub wysokie stany wód w rzekach (np. w strefie krawędziowej wysoczyzny dobrzyńskiej). Procesy eoliczne nie będą cechować się dużą dynamiką ze względu na znaczne pokrycie lasami form wydmy. Oczywiście zjawisko to może się nasilić przy przeznaczaniu pod zabudowę terenów zbudowanych w podłożu z piasków luźnych.

Przeważającą część obszaru województwa kujawsko-pomorskiego stanowią tereny użytkowane rolniczo. Mimo postępującego wzrostu urbanizacji znaczna część z tych gruntów będzie w dalszym ciągu użytkowana rolniczo. Obserwuje się różne nasilenie procesów erozji gleb objawiającej się wywiewaniem cząstek próchnicznych z gleby na terenach wysoczyzn morenowych oraz wymywaniem gleby na terenach o dużym nachyleniu. Procesy erozji wietrznej nasilają się natomiast gdy powierzchnia ziemi pozbawiona jest trwałej roślinności i objawiają się wywiewaniem wierzchniej warstwy gleby. Brak działań w zakresie zapobiegania zjawiskom erozyjnym może prowadzić do nasilania procesów erozji gleb, zarówno wietrznej, jak i wodnej. Intensywne nawożenie i stosowanie środków ochrony roślin może również prowadzić do spływów zanieczyszczeń obszarowych do wód cieków.

Użytkowanie rolnicze terenów położonych w bezpośrednim sąsiedztwie dróg krajowych oraz zakładów przemysłowych może powodować przenikanie do żywności zanieczyszczeń, w tym metali ciężkich. Dotyczy to zwłaszcza produkcji płodów rolnych przeznaczonych do bezpośredniej konsumpcji. Prowadzić to może do zagrożeń zdrowia i życia konsumentów tej żywności.

Pozostawienie obszarów o niskiej przydatności rolniczej jako nieużytków, prowadzić będzie do stopniowego zarastania tych terenów roślinnością (głównie samosiewami drzew i krzewów oraz trawami). Zalesienie tych terenów jest najlepszym możliwym rozwiązaniem z punktu widzenia ochrony środowiska, ochrony krajobrazu i ładu przestrzennego.

Prognozować należy, że obszar województwa kujawsko-pomorskiego mimo, iż w przeważającej części pozostanie użytkowany rolniczo, ze względu na specyficzne położenie,

bardzo dobrą dostępność komunikacyjną oraz wysokie walory przyrodnicze i krajobrazowe będzie podlegał dalszym procesom urbanizacyjnym. W szczególności można przewidywać rozwój wszelkiego rodzaju usług, w tym w największych miastach i przy głównych trasach komunikacyjnych. Intensywny rozwój zabudowy mieszkaniowej będzie następował przede wszystkim na obrzeżach największych miast tj. Bydgoszczy i Torunia, a także Włocławka, Grudziądz i Inowrocławia oraz większości miast powiatowych.

Powierzchniowa eksploatacja kopalin powoduje negatywne przekształcenia powierzchni ziemi, ubytek zasobów glebowych, zmiany stosunków wodnych, uciążliwości akustyczne. Udokumentowanie zasobów surowców naturalnych na danym terenie determinuje jego sposób zagospodarowania. Na terenach złóż o zasobach strategicznych (np. węgla brunatnego) lokalizacja nowej zabudowy może być w przyszłości przyczyną wystąpienia konfliktów społecznych. Eksploatacja zasobów naturalnych metodą górnictw (np. soli kamiennej, wód mineralnych i leczniczych) nie powoduje istotnych konfliktów w zagospodarowaniu przestrzennym. Eksploatacja niektórych kopalin (np. torfy, kreda jeziorna) może stwarzać konflikty z potrzebami ochrony przyrody.

Zachowanie obecnych zasobów flory i fauny nie koliduje z zagospodarowaniem przestrzennym obszaru województwa. Lokalizacja dużych zespołów zabudowy w bezpośrednim sąsiedztwie cennych przyrodniczo zasobów biotycznych może prowadzić do ich degradacji nawet bezpowrotnej utraty. Intensywna zabudowa korytarzy ekologicznych wyznaczonych dla migracji dużych ssaków może naruszyć funkcjonowanie korytarza tj. zakłócić jego drożność. Budowa tras komunikacyjnych krzyżujących się z przebiegiem korytarzy ekologicznych może prowadzić do występowania kolizji drogowych. W uzasadnionych przypadkach wymagana jest budowa specjalnych przejść dla zwierząt. Lokalizacja nowych zespołów zabudowy w sąsiedztwie terenów leśnych, w szczególności w enklawach śródleśnych, prowadzić może do degradacji lasów, wzrostu zagrożenia pożarowego, niszczenia szaty roślinnej, w tym runa leśnego.

Niezadawalająca jakość większości jednolitych części wód powierzchniowych, które są zagrożone nieosiągnięciem stanu ekologicznego co najmniej dobrego, wymagają podjęcia działań w zakresie ograniczenia migracji zanieczyszczeń do wód. Jest to wynikiem wieloletnich zaniedbań w zakresie porządkowania gospodarki ściekowej. Obecnie wszystkie aglomeracje ponad 2000 RLM posiadają oczyszczalnie ścieków, bądź mają dostęp do sieci kanalizacyjnej. Jednak nie wszystkie ścieki z terenów zurbanizowanych kierowane są do oczyszczalni z związku z brakami kolektorów ściekowych kanalizacji sanitarnej. Część z tych ścieków jest odprowadzana do wód powierzchniowych bez oczyszczenia powodując ich degradację. Brak podjęcia kompleksowych działań w zakresie rozbudowy systemów kanalizacyjnych oraz ograniczaniu spływów powierzchniowych (głównie związków azotu) z terenów użytkowanych rolniczo, nie pozwoli na osiągnięcie celów środowiskowych określonych w Ramowej Dyrektywie Wodnej.

Brak pełnej ochrony głównych zbiorników wód podziemnych może prowadzić do ich zanieczyszczenia i powstania deficytu wody dla przyszłych pokoleń.

Brak działań nad zabezpieczeniem stopnia we Włocławku czyni coraz bardziej realną katastrofę zapory i zalanie rozległych obszarów w dolinie Wisły (Kotlinie Toruńskiej).

Brak działań w zakresie ochrony przed powodzią może doprowadzić do wystąpienia powodzi, w szczególności w dolinie Wisły oraz jej dopływów (Brda, Wda, Drwęca, Osa, Zgłowiączka, Mień i innych) oraz w dolinie Noteci. Wystąpienie powodzi o zasięgu przekraczającym przewidywany zasięg wody tzw. 100-letniej może prowadzić do zagrożenia życia ludności oraz spowodować znaczne szkody materialne. Wystąpienie powodzi o zasięgu wody 500-letniej może spowodować katastrofalne skutki związane z zagrożeniem życia wielu mieszkańców oraz ogromnymi stratami materialnymi.

Można przewidywać, że natężenie ruchu komunikacyjnego na drogach będzie w kolejnych latach zwiększać się, co wpłynie na pogorszenie warunków akustycznych obszaru i tym samym pogorszenie jakości życia mieszkańców. Brak jakichkolwiek działań w tym zakresie prowadzić będzie nieuchronnie do pogorszenia warunków życia mieszkańców. Niewydolność części istniejącego układu komunikacyjnego odznaczająca się często brakiem możliwości płynnego ruchu pojazdów, zwłaszcza w centrach i na drogach wylotowych z największych miast województwa tj. Bydgoszczy, Torunia, Włocławka, Grudziądz i Inowrocławia prowadzić będzie do pogarszania się jakości powietrza atmosferycznego. Również w mniejszych miastach województwa np. Tuchola, Brodnica, Strzelno, Kowalewo Pomorskie, Radzyń Chełmiński, Mogilno, Chełmno, Sępólno Krajeńskie, Kamień Krajeński, Żnin, Rypin, ruch pojazdów przez centra i inne obszary zabudowane stwarza poważne uciążliwości. Nie realizowanie obwodnic miast (poza Inowrocławiem, Brodnicą i Żninem) może prowadzić do znacznego pogorszenia warunków życia mieszkańców. Ponadnormatywny hałas i wibracje oraz zanieczyszczenia atmosferyczne, zwłaszcza komunikacyjne, prowadzić mogą do pogarszania i tak już złego stanu zdrowotnego mieszkańców obszaru.

Na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego znajdują się liczne różnorodne formy ochrony przyrody i krajobrazu. Zabezpiecza to ochronę najcenniejszych przyrodniczo i krajobrazowo obiektów. Dalsze rozpoznawanie i waloryzacja terenu może pozwolić na objęcie ochroną kolejnych obszarów i obiektów przyrodniczych. Rezygnacja z ochrony części obszarów może prowadzić do bezpowrotnej utraty ich walorów przyrodniczych i krajobrazowych.

5. Problemy oraz cele ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektu dokumentu

Ze względu na niezwykle ważną rolę ochrony środowiska i jej znaczenie dla zrównoważonego rozwoju, problematyka ta jest przedmiotem międzynarodowych, wielostronnych porozumień i deklaracji, sygnowanych przez wspólnotę międzynarodową, w tym i Polskę. W ten sposób, na poziomie ogólnym określono nowy paradygmat prowadzenia rozwoju: ochrona środowiska, dbanie o jego zasoby, zachowanie walorów dla przyszłych pokoleń oraz dbałość o otoczenie ustanowiono za podstawę wszelkich działań podejmowanych przez człowieka. Konsekwentnie, paradygmat ten jest silnie zaakcentowany również w wielu dokumentach programowych i strategicznych, sporządzanych na poziomie międzynarodowym (wspólnotowym) i krajowym – środowisko naturalne jest uznane za wspólne dobro ludzkości, które wymaga szczególnej troski.

W celu identyfikacji problemów oraz celów ochrony środowiska istotnych z punktu widzenia realizacji projektu Planu, dokonano zestawienia i analizy zapisów najważniejszych dokumentów dotyczących szeroko pojętej ochrony środowiska i ekologii. Wybrane dokumenty odnoszą się wprost do tej problematyki oraz wyznaczają kierunki rozwojowe oraz cele strategiczne w wielu zróżnicowanych dziedzinach – pozwala to na uchwycenie szerokiego kontekstu ekologicznego oraz odniesienie go do Planu i jego najważniejszych zapisów. Analiza dokumentów polegała na zidentyfikowaniu zawartych w nich zapisów (m.in. celów) bezpośrednio dotyczących sfery środowiskowej, a następnie na określeniu stopnia ich powiązania z poszczególnymi elementami realizacyjnymi projektu Planu:

- dla planu województwa: z celami (głównym i szczegółowymi), zasadami głównymi zagospodarowania przestrzennego, koncepcją kształtowania zagospodarowania przestrzennego i kierunkami polityki przestrzennej;
- dla planu miejskiego obszaru funkcjonalnego: z celem głównym oraz z celami i zasadami szczegółowymi¹;
- z inwestycjami celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym (uwzględniając poziom krajowy i regionalny oraz przy zachowaniu ich podziału na transport, energetykę, infrastrukturę społeczną oraz ochronę środowiska).

Ocenę powiązań zawarto w tabeli 1. Pozwoliło to na wskazanie tych problemów i celów ochrony środowiska, które są najbardziej istotne z punktu widzenia wyżej wymienionych elementów realizacyjnych.

¹koncepcja i zasady główne zawarte w planie województwa obowiązują również dla planu miejskiego obszaru funkcjonalnego, dlatego nie były oceniane na tym etapie

Tabela 1: Analiza stopnia powiązania elementów realizacyjnych projektu Planu z problemami i celami ochrony środowiska ustanowionych na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym

L.p.	Nazwa dokumentu ustanawiającego	Ustanowione problemy i cele ochrony środowiska	Plan województwa				Plan miejskiego obszaru funkcjonalnego			Inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym			
			Cele (główny i szczegółowe)	Zasady główne	Koncepcja	Kierunki	Cel główny	Cele szczegółowe	Zasady szczegółowe	Transport	Energetyka	Infrastruktura społeczna	Ochrona środowiska
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
Poziom międzynarodowy													
1.1	Konwencja o obszarach wodno-błotnych mających znaczenie międzynarodowe (Ramsar1971)	ochrona i utrzymanie w niezmiennym stanie obszarów określanych jako "wodno-błotne" jako środowisko życiowe ptactwa wodnego	1	1	1	2	0	1	1	0	0	0	2
1.2	Konwencja o ochronie wędrownych gatunków dzikich zwierząt (Bonn 1979)	ochrona dzikich zwierząt migrujących	1	1	1	2	0	1	1	1	0	0	2
1.3	Konwencja o różnorodności biologicznej (Rio de Janeiro1992)	zachowanie i ochrona pełnej różnorodności form życia w biosferze, jak również jej zrównoważone użytkowanie przy przestrzeganiu zasady sprawiedliwego podziału korzyści	2	2	2	2	1	1	2	1	0	0	2
1.4	Ramowa Konwencja Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (Nowy Jork1992)	ustabilizowanie koncentracji gazów cieplarnianych w atmosferze na poziomie, który zapobiegłby niebezpiecznej, antropogenicznej ingerencji w system klimatyczny	1	0	0	1	0	0	1	1	2	0	1
1.5	Konwencja o ochronie dzikiej fauny i flory europejskiej oraz ich siedlisk naturalnych (Berno 1996)	zachowanie dzikiej fauny i flory, która odgrywa pierwszorzędą rolę w utrzymaniu równowagi biologicznej, która stanowi naturalne dziedzictwo o wartości przyrodniczej, estetycznej, naukowej,	2	2	2	2	0	1	2	0	0	0	2

L.p.	Nazwa dokumentu ustanawiającego	Ustanowione problemy i cele ochrony środowiska	Plan województwa				Plan miejskiego obszaru funkcjonalnego			Inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym			
			Cele (główny i szczegółowe)	Zasady główne	Koncepcja	Kierunki	Cel główny	Cele szczegółowe	Zasady szczegółowe	Transport	Energetyka	Infrastruktura społeczna	Ochrona środowiska
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
		kulturowej, rekreacyjnej, gospodarczej											
1.6.1	Przekształcamy nasz świat: Agenda na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030	wyeliminowanie głodu, osiągnięcie bezpieczeństwa żywnościowego i lepszego odżywiania oraz promowanie zrównoważonego rolnictwa	0	1	2	1	1	0	1	0	0	1	0
1.6.2		zapewnienie wszystkim ludziom zdrowego życia oraz promowanie dobrobytu (znacząco obniżyć liczbę zgonów i chorób powodowanych przez niebezpieczne substancje chemiczne oraz zanieczyszczenie i skażenie powietrza, wody i gleby)	1	1	1	2	1	1	2	1	1	2	2
1.6.3		zapewnienie wszystkim ludziom dostępu do wody i warunków sanitarnych poprzez zrównoważoną gospodarkę zasobami wodnymi	1	1	1	2	1	1	2	0	2	2	1
1.6.4		podjęcie pilnych działań w celu przeciwdziałania zmianom klimatu i ich skutkom	0	1	2	2	1	0	1	1	2	0	2
1.6.5		ochrona, przywracanie oraz promowanie i zrównoważone użytkowanie ekosystemów lądowych, zrównoważone gospodarowanie lasami, zwalczanie pustynnienia, powstrzymywanie i odwracanie procesu	1	1	2	2	1	1	2	1	1	0	2

L.p.	Nazwa dokumentu ustanawiającego	Ustanowione problemy i cele ochrony środowiska	Plan województwa				Plan miejskiego obszaru funkcjonalnego			Inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym			
			Cele (główny i szczegółowe)	Zasady główne	Koncepcja	Kierunki	Cel główny	Cele szczegółowe	Zasady szczegółowe	Transport	Energetyka	Infrastruktura społeczna	Ochrona środowiska
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
		degradacji gleby oraz powstrzymanie utraty różnorodności biologicznej											
Poziom wspólnotowy (UE)													
2.1.1	Ramowa Dyrektywa Wodna	zaspokojenie zapotrzebowania na wodę ludności, rolnictwa i przemysłu	0	1	1	2	1	1	2	0	0	1	2
2.1.2		promowanie zrównoważonego korzystania z wód	0	0	1	2	1	0	2	0	1	0	1
2.1.3		ochrona wód i ekosystemów znajdujących się w dobrym stanie ekologicznym	2	2	2	2	1	1	2	1	0	0	1
2.1.4		poprawa jakości wód i stanu ekosystemów zdegradowanych działalnością człowieka	1	1	2	2	1	1	2	0	0	0	2
2.1.5		zmniejszenie zanieczyszczenia wód podziemnych	2	2	2	2	1	1	2	1	0	0	2
2.1.6		zmniejszenie skutków powodzi i suszy	1	1	2	2	1	1	2	0	0	0	2
2.2.1	Europa 2020	zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych o 20%	0	0	1	2	1	1	2	1	2	1	1
2.2.2		zwiększenie do 20% udziału energii odnawialnej w ogólnym zużyciu energii	0	1	2	2	0	1	2	0	2	0	0
2.2.3		dążenie do zwiększenia efektywności energetycznej o 20%	0	0	1	2	0	0	1	0	2	1	0
2.3.1	Program działań w zakresie środowiska do 2020 r. „Dobrze żyć w granicach naszej planety”	ochrona, zachowanie i poprawa kapitału naturalnego	1	1	2	2	1	1	2	1	1	0	2
2.3.2		poprawa uwzględniania aspektu ochrony środowiska i zwiększeniu	1	1	2	2	1	1	2	0	0	0	2

L.p.	Nazwa dokumentu ustanawiającego	Ustanowione problemy i cele ochrony środowiska	Plan województwa				Plan miejskiego obszaru funkcjonalnego			Inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym			
			Cele (główny i szczegółowe)	Zasady główne	Koncepcja	Kierunki	Cel główny	Cele szczegółowe	Zasady szczegółowe	Transport	Energetyka	Infrastruktura społeczna	Ochrona środowiska
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
		spójności polityki											
2.3.3		wspieranie zrównoważonego charakteru miast	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0
2.3.4		zwiększenie efektywności w przeciwdziałaniu regionalnym i globalnym wyzwaniom w zakresie ochrony środowiska	1	1	1	2	0	1	1	1	1	0	1
2.4	Europejska Konwencja Krajobrazowa	promowanie ochrony, gospodarki i planowania krajobrazu, a także organizowanie współpracy europejskiej w zakresie zagadnień dotyczących krajobrazu	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0	1
2.5.1	Unijna strategia ochrony różnorodności biologicznej na okres do 2020 r.	pełne wdrożenie dyrektywy ptasiej i siedliskowej	1	1	2	2	0	1	2	0	0	0	2
2.5.2		utrzymanie i odbudowa ekosystemów i ich usług	1	2	2	2	1	1	2	1	0	0	1
2.5.3		pomoc na rzecz zapobiegania utracie światowej różnorodności biologicznej	1	1	2	2	0	1	2	1	0	0	2
2.6	Transport 2050	ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych do niemal zera w 2050 roku (do 2020 roku liczba ta ma zostać zmniejszona o połowę)	1	1	1	2	1	1	2	2	0	1	0
2.7	Strategia UE w zakresie przystosowania się do zmiany klimatu	zwiększenie odporności Europy na zmiany klimatu, co oznacza zwiększenie gotowości i zdolności do reagowania na skutki zmiany klimatu na szczeblu lokalnym, regionalnym, krajowym i unijnym,	1	1	1	2	1	1	2	0	2	0	1

L.p.	Nazwa dokumentu ustanawiającego	Ustanowione problemy i cele ochrony środowiska	Plan województwa				Plan miejskiego obszaru funkcjonalnego			Inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym			
			Cele (główny i szczegółowe)	Zasady główne	Koncepcja	Kierunki	Cel główny	Cele szczegółowe	Zasady szczegółowe	Transport	Energetyka	Infrastruktura społeczna	Ochrona środowiska
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
		wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski											
3.3.2		zwiększenie odporności przestrzennej kraju na zagrożenia naturalne i utraty bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa	1	1	2	2	1	1	2	2	2	1	2
3.4.1	Strategia Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko Perspektywa 2020	zrównoważone gospodarowanie zasobami środowiska	2	2	2	2	1	1	2	0	1	1	1
3.4.2		poprawa stanu środowiska	2	2	2	2	1	2	2	1	1	1	2
3.5	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Wsi, Rolnictwa i Rybactwa	ochrona środowiska i adaptacja do zmian klimatu na obszarach wiejskich	1	2	2	2	0	0	1	0	2	1	2
3.6.1	Strategia Rozwoju Transportu	poprawa bezpieczeństwa użytkowników ruchu oraz przewożonych towarów	1	1	2	2	2	2	2	2	0	1	0
3.6.2		ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko	1	1	2	2	2	2	2	2	0	1	0
3.7.1	II Polityka Ekologiczna Państwa	doprowadzenie do ugruntowania konstytucyjnej zasady zrównoważonego rozwoju jako trwałej podstawy dla polityki gospodarczej i społecznej państwa, organów samorządowych oraz instytucji społecznych i obywateli	1	2	2	2	1	2	2	0	0	1	1
3.7.2		pełna integracja polityki	1	1	2	2	2	1	2	0	0	1	1

L.p.	Nazwa dokumentu ustanawiającego	Ustanowione problemy i cele ochrony środowiska	Plan województwa				Plan miejskiego obszaru funkcjonalnego			Inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym			
			Cele (główny i szczegółowe)	Zasady główne	Koncepcja	Kierunki	Cel główny	Cele szczegółowe	Zasady szczegółowe	Transport	Energetyka	Infrastruktura społeczna	Ochrona środowiska
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
		ekologicznej z polityką w poszczególnych sektorach gospodarczych, polityką przestrzenną i regionalną oraz polityką konsumencką											
3.7.3		dokonanie gruntownej przebudowy modelu produkcji i konsumpcji w kierunku poprawy efektywności energetycznej i surowcowej oraz minimalizacji negatywnego oddziaływania na zdrowie i środowisko wszelkich form działalności gospodarczej i rozwoju cywilizacyjnego	0	1	1	2	0	1	2	1	2	1	2
3.7.4		wypracowanie mechanizmów reagowania na nowe wyzwania w dziedzinie ochrony środowiska, pojawiające się w wyniku stosowania nowych technik i technologii	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	1
3.7.5		rezygnacja, w oparciu o zasadę przezorności, z niektórych osiągnięć nauki i techniki, które mogłyby wywołać negatywne oddziaływania na środowisko (np. z niektórych biotechnologii)	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
3.7.6		maksymalnie możliwa odbudowa zniszczeń zaistniałych w środowisku przyrodniczym i stworzenie systemu zabezpieczającego przed ich ponownym	1	1	2	2	1	1	2	0	0	1	1

L.p.	Nazwa dokumentu ustanawiającego	Ustanowione problemy i cele ochrony środowiska	Plan województwa				Plan miejskiego obszaru funkcjonalnego			Inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym			
			Cele (główny i szczegółowe)	Zasady główne	Koncepcja	Kierunki	Cel główny	Cele szczegółowe	Zasady szczegółowe	Transport	Energetyka	Infrastruktura społeczna	Ochrona środowiska
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
		powstawaniem (np. na skutek niedomagań mechanizmów rynkowych)											
3.7.7		utrzymanie i ochrona istniejących ekosystemów (w tym naturalnych siedlisk zwierząt i roślin) o cennych wartościach przyrodniczych i kulturowych, a także innych obszarów o dużym znaczeniu ekologicznym	2	2	2	2	1	2	2	1	1	0	2
3.7.8		zachowanie odpowiednich obszarów, zwłaszcza obszarów o wysokich walorach turystyczno-rekreacyjnych, jako bazy dla efektywnego wypoczynku ludności	1	2	2	2	1	2	2	0	0	1	2
3.7.9		renaturalizacja obszarów cennych przyrodniczo	1	1	2	2	1						
3.8.1	Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030	rozwój transportu w warunkach zmian klimatu	1	1	2	2	2	2	2	2	0	1	0

„2” – powiązania istotne, „1” – powiązania mniej istotne, „0” – brak powiązań

Źródło: Opracowanie własne

Przeprowadzona analiza wykazała, że najbardziej istotnymi problemami oraz celami ochrony środowiska z punktu widzenia realizacji Planu są:

- kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski (10 powiązań istotnych);
- zapewnienie dostępu i określonych standardów usług publicznych (9 powiązań istotnych);
- wspieranie zrównoważonego charakteru miast (9 powiązań istotnych);
- wzmocnienie mechanizmów terytorialnych, równoważenie rozwoju dla rozwijania i pełnego wykorzystania potencjałów regionalnych (7 powiązań istotnych);
- poprawa stanu środowiska (7 powiązań istotnych);
- utrzymanie i ochrona istniejących ekosystemów (w tym naturalnych siedlisk zwierząt i roślin) o cennych wartościach przyrodniczych i kulturowych, a także innych obszarów o dużym znaczeniu ekologicznym (7 powiązań istotnych).

Dowodzi to specyfiki dokumentu jako branżowego, związanego z planowaniem i zagospodarowaniem przestrzennym, jednocześnie bardzo mocno osadzonego w tematyce ochrony środowiska i w sposób obszerny ją uwzględniającego. Natomiast najsilniej powiązanymi z celami i problemami ochrony środowiska są następujące elementy realizacyjne Planu:

- kierunki polityki przestrzennej, określone w ramach planu województwa (51 powiązań istotnych);
- zasady szczegółowe, określone w ramach planu miejskiego obszaru funkcjonalnego (45 powiązań istotnych);
- koncepcja kształtowania zagospodarowania, dotycząca obu planów (39 powiązań istotnych).

Elementy te to najważniejsze ustalenia dokumentu, związane z bezpośrednią realizacją działań w przestrzeni województwa i wprost wpływające na przebieg zmian w jego zagospodarowaniu przestrzennym. Przeprowadzona analiza wykazała ponadto, że realizacja ustaleń Planu jest zgodna z celami i problemami ochrony środowiska ustanowionymi na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym istotnymi z punktu widzenia projektu dokumentu a także wykazała, że Plan w sposób odpowiedni respektuje i uwzględnia zasady ochrony środowiska.

6. Ocena przewidywanych znaczących oddziaływań na środowisko

W nawiązaniu do wskazanych w Strategii rozwoju województwa czterech priorytetów („konkurencyjna gospodarka, modernizacja przestrzeni miast i wsi, silna metropolia, nowoczesne społeczeństwo”) i ośmiu celów strategicznych („gospodarka i miejsca pracy,

aktywne społeczeństwo i sprawne usługi, dostępność i spójność, innowacyjność, nowoczesny sektor rolno-spożywczy, bezpieczeństwo, sprawne zarządzanie, tożsamość i dziedzictwo”) projekt Planu zagospodarowania przestrzennego formułuje cel główny, którym jest: **„zbudowanie struktur funkcjonalno-przestrzennych wzmacniających pozycję regionu oraz zapewniających wysoką jakość warunków życia jego mieszkańcom”**.

Cel ten realizowany będzie w pięciu działaniach kierunkowych:

- 1) Wysoka jakość przestrzeni dla mieszkańców;
- 2) Przestrzeń atrakcyjna dla rozwoju gospodarki;
- 3) Właściwie kształtowane systemy transportowe i infrastrukturalne;
- 4) Poprawa stanu funkcjonowania zasobów środowiska przyrodniczego;
- 5) Bezpieczeństwo oraz zminimalizowane zagrożenia i konflikty przestrzenne.

Ocenę oddziaływania na środowisko projektu Planu przeprowadzono dwuetapowo. W pierwszym etapie (nawiązującym do podejścia zastosowanego w opracowanej w 2002 r. Prognozie oddziaływania na środowisko poprzedniej edycji Planu) ocenie podlegały cele i kierunki zagospodarowania przestrzennego określone w projekcie Planu. Podstawą określenia potencjalnych zagrożeń i konfliktów środowiskowych, jakie może spowodować realizacja projektu Planu, była wnikliwa analiza przyjętych celów szczegółowych zagospodarowania przestrzennego dla obszaru całego województwa (kierunki i działania) oraz dla Miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodków wojewódzkich – Bydgoszczy i Torunia (zasady zagospodarowania przestrzennego) w odniesieniu do stanu środowiska województwa oraz istniejących i potencjalnych zagrożeń tego stanu.

Przedmiotem oceny były następujące komponenty środowiska: różnorodność biologiczna, ludzie, zwierzęta, rośliny, woda, powietrze, powierzchnia ziemi, krajobraz, klimat, zasoby naturalne, zabytki i dobra materialne, z uwzględnieniem zależności między tymi elementami środowiska i oddziaływaniami na te elementy. Oceniono również wpływ na obszary Natura 2000, w tym chronione siedliska przyrodnicze oraz chronione gatunki roślin i zwierząt. W ocenie zastosowano trzy stopnie oddziaływania, które mogą wystąpić przy realizacji kierunków działań przyjętych w polityce przestrzennej województwa (tabela 2) i Miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodków wojewódzkich – Bydgoszczy i Torunia (tabela 3):

- „+” – korzystny wpływ na środowisko, prowadzący do poprawy jakości, zasobów i walorów środowiska;
- „-” – negatywny wpływ na środowisko, prowadzący do degradacji środowiska, pogorszenia jakości, obniżenia wartości i walorów oraz powodujący powstawanie nowych źródeł zagrożeń;
- „0” – brak oddziaływań, oddziaływania nieistotne lub trudne do zidentyfikowania na tym etapie.

Tabela2: Potencjalne oddziaływanie na środowisko polityki przestrzennej województwa kujawsko-pomorskiego

Lp.	Kierunki działania	Komponenty środowiska													
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki	Dobra materialne	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	
I.	WYSOKA JAKOŚĆ PRZESTRZENI DLA MIESZKAŃCÓW														
I.1.	Kształtowanie miast – ośrodków rozwoju i ich powiązań funkcjonalnych														
1.	Rozbudowa i poprawa warunków funkcjonowania szpitali w Bydgoszczy, Toruniu, we Włocławku i Grudziądzu	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2.	Utworzenie oddziałów onkologicznych w regionalnych szpitalach specjalistycznych	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3.	Utworzenie Genetycznego Centrum Opieki w Bydgoszczy	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
4.	Inwestycje obejmujące objekty nauki i edukacji: Akademia Muzyczna w Bydgoszczy, Centra Innowacyjnej Edukacji – Minikoperniki w Bydgoszczy, Brodnicy, Inowrocławiu, Radziejowie, Świeciu, Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa we Włocławku, Państwowa Wyższa Szkoła w Grudziądzu, tworzenie Środowiskowych Centrów Edukacji Doświadczalnej w Bydgoszczy, Włocławku, Grudziądzu, Inowrocławiu	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
5.	Budowa nowych i modernizacja istniejących obiektów muzealnych we Włocławku, Kruszwicy, Bydgoszczy, Toruniu, Grudziądzu, Lipnie	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
6.	Budowa, rozbudowa, modernizacja innych obiektów kultury (wielofunkcyjnych, teatrów, filharmonii, opery, bibliotek) w Bydgoszczy, Toruniu	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7.	Budowa obiektów sportowych, m.in.: hal sportowych, widowiskowych, treningowych, lodowisk, ośrodków szkoleniowych, boisk, basenów w Bydgoszczy, Włocławku	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
8.	Kompleksowe zagospodarowanie Zbiornika Włocławskiego i terenów z nim związanych	0	-	+	0	-	0	0	-	0	0	0	0	0	
9.	Tworzenie obiektów dla seniorów oraz obiektów dla osób niepełnosprawnych (opiekuńczych, terapeutycznych i konsultacyjnych) w Toruniu, Bydgoszczy	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
10.	Opracowanie i wdrożenie zintegrowanego systemu transportu podmiejskiego w obszarze funkcjonalnym Bydgoszczy-Torunia oraz włączenie w niego Włocławka, Grudziądza i Inowrocławia - budowa BiT-City II	0	0	+	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0	
11.	Przebudowa i rozbudowa obiektów publicznych - Urzędu Marszałkowskiego w Toruniu, Regionalnego Ośrodka Polityki Społecznej w Toruniu	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
12.	Eliminowanie ruchu tranzytowego z centrów miast poprzez budowę obwodnic (Strzelna, Kowalewa Pomorskiego, Gniewkowa, Brzeźcia Kujawskiego, Kruszwicy, Lipna, Torunia, Złejwsi Wielkiej, Strzyżawy, Przysieka, Rozgart, Nowego, Lubienia Kujawskiego, Sępólna Krajeńskiego, Kamienia Krajeńskiego)	0	0	+	0	-	0	+	-	0	+	-	+	0	
13.	Przebudowa kompleksu dworcowego w Grudziądzu i we Włocławku w celu utworzenia węzła multimodalnego dla obsługi połączeń miasta i sąsiednich powiatów	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	
14.	Zorganizowanie i wyposażenie węzłów przesiadkowych w Aleksandrowie Kujawskim, Brodnicy, Lipnie, Kowalewie Pomorskim, Mogilnie, Mroczy, Nakle nad Notecią, Świeciu, Wąbrzeźnie, Tucholi, Żninie, Barcinie, Chełmnie, Chełmży, Golubiu-Dobrzyniu, Jabłonowie Pomorskim, Janikowie, Piotrkowie Kujawskim, Radziejowie, Rypinie, Sępólnie Krajeńskim, Pakości, Strzelnie, Szubinie	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
I.2.	Kształtowanie przestrzeni w obszarach wiejskich														

Lp.	Kierunki działania	Komponenty środowiska													
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki	Dobra materialne	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	
1.	Budowa i przebudowa obiektów sportowych: basenu w Lubiczu Górnym, hal sportowych w miejscowościach Strzygi, Ruda, Świerczynki, Kruszyn, Kozielec, Szpetal Górny, Przysiek (wraz z rozbudową szkoły), Karolewo, boiska do hokeja w gm. Rogowo, kompleksu sportowego w Kończewicach	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2.	Inwestycje obejmujące obiekty edukacji: budowa Centrum Innowacyjnej Edukacji – Minikopernik w Łysomicach	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3.	Budowa nowych i modernizacja istniejących obiektów muzealnych w Nawrze, w gminie Brzuze	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	
4.	Budowa, rozbudowa, modernizacja obiektów kultury: Ośrodka Chopinowskiego w Szafarni, Parku Etnograficznego w Kłóbce	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	
5.	Budowa i rewitalizacja obiektów sportowych: hal sportowych, widowiskowych, treningowych, lodowisk, siłowni, ośrodków szkoleniowych, boisk, basenów w gminach: Mrocza, Kruszwica, Rogowo	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
6.	Kompleksowe zagospodarowanie turystyczne Zbiornika Włocławskiego i terenów z nim związanych	0	-	+	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	
7.	Eliminowanie ruchu tranzytowego z centrów miejscowości poprzez budowę obwodnic wsi Dźwierzno, Zelgno, Nowej Wsi Wielkiej, Złotnik Kujawskich	0	0	+	0	0	0	+	-	0	0	-	0	0	
8.	Renowacja lub przebudowa obiektów kolejowej infrastruktury przystankowej w gminie Tuchola	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
9.	Zorganizowanie i wyposażenie węzłów przesiadkowych w Laskowicach Pomorskich, Złotnikach Kujawskich, Maksymilianowie, Terespolu Pomorskim, Warlubiu, Brzozie Toruńskiej, Lubiczu, Ostromecku, Pruszczu Pomorskim, Wierzchucinie	0	0	+	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	
10.	Budowa regionalnego systemu preferencji wspierania terenów o szczególnie niskim rozwoju społeczno-gospodarczym oraz terenów o wysokich walorach przyrodniczych i silnych więzach kulturowych	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
I.3.	Przeciwdziałanie suburbanizacji i niwelowanie jej skutków*	0	+	+	+	+	0	0	0	+	0	+	0	0	
II.	PRZESTRZEŃ ATRAKCYJNA DLA ROZWOJU GOSPODARKI														
II.1.	Kształtowanie przestrzennych warunków rozwoju gospodarczego														
1.	Utworzenie platformy multimodalnej w rejonie Bydgoszcz-Solec Kujawski opartej na transporcie wodnym, kolejowym, drogowym i lotniczym z centrum logistyczno-magazynowym i portem rzeczny	-	-	0	-	-	-	-	-	-	+	-	-	0	
2.	Budowa 90 metrowego Radioteleskopu Hevelius zgodnie z listą priorytetów Polskiej Mapy Drogowej Infrastruktury Badawczej, opracowanej przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego w gminie Osie	-	-	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	
3.	Preferowanie lokalizacji przedsięwzięć gospodarczych dużej skali w obszarach przywęzłowych autostrady i dróg ekspresowych S5 i S10	0	0	0	0	0	0	-	-	0	0	-	0	0	
II.2.	Wykorzystanie walorów środowiska przyrodniczego i kulturowego dla rozwoju funkcji turystycznej i rekreacyjnej*	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
II.3.	Racjonalne korzystanie z zasobów naturalnych														
	Zasoby wodne														
1.	Budowa drugiego stopnia wodnego na Wiśle z elektrownią wodną poniżej Włocławka	-	-	+	-	-	+	+	-	-	+	-	0	-	

Lp.	Kierunki działania	Komponenty środowiska												
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki	Dobra materialne
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
8.	Kształtowanie zwartej zabudowy wsi dla ograniczenia zainwestowania terenów użytkowanych rolniczo	0	0	+	0	0	0	0	+	+	0	+	0	0
II.5.	Rozwój uzdrowisk													
1.	Dalszy rozwój samorządowych wojewódzkich instytucji leczniczo-uzdrowiskowych (Przedsiębiorstwa Uzdrowisko Ciechocinek z obiektami szpitalnymi i sanatoryjnymi w Ciechocinku, a także sanatorium Przy Tężni w Inowrocławiu) przede wszystkim w zakresie poszerzania oferty leczniczej i podnoszenia standardu usług	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.	Realizacja Programu zdrowie. Kujawsko-pomorskiego interdyscyplinarnego programu diagnozy spersonalizowanej i opieki zdrowotnej – w Ciechocinku	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.	Opracowanie i wdrożenie pakietów działań „Uzdrowisko Ciechocinek”, „Uzdrowisko Inowrocław”, „Uzdrowisko Wieniec Zdrój”	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4.	Rozwój potencjału medycznego uzdrowisk	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
III.	WŁAŚCIWIE KSZTAŁTOWANE SYSTEMY TRANSPORTOWE I INFRASTRUKTURALNE													
III.1.	Kształtowanie spójnych systemów transportowych													
1.	Budowa oraz przebudowa do parametrów klasy technicznej S (ekspresowej) dróg krajowych nr 5 i 10	-	-	+	-	-	-	+	-	-	+	-	0	-
2.	Budowa węzła autostradowego w Dźwierznie	0	0	+	0	0	0	+	-	0	+	-	0	0
3.	Przebudowa węzła Toruń Południe (dawniej Czerniewice) stanowiącego połączenie autostrady A1 z drogą krajową nr 91 i drogą S10	0	-	+	0	-	-	+	-	-	+	-	0	0
4.	Budowa oraz przebudowa dróg krajowych nr 15, 25, 55, 56, 62, 67, 80, 91	0	-	+	-	-	-	+	-	-	+	-	0	-
5.	Budowa obwodnic w ciągu dróg krajowych w 28 miejscowościach	0	0	+	0	-	0	+	-	0	+	-	+	-
6.	Rozbudowa układu drogowego na terenie m. Bydgoszcz w celu dostosowania dostępności komunikacyjnej miasta, w szczególności z drogą ekspresową S5	0	0	+	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0
7.	Usprawnienie połączeń w sieci TENT-T w Toruniu, w tym budowa Trasy Staromostowej	0	0	+	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0
8.	Budowa oraz przebudowa dróg wojewódzkich nr 240, 241, 250, 251, 252, 254, 255, 265, 266, 268, 269, 270, 291, 301, 534, 548, 559, 563 oraz pozostałych dróg wojewódzkich o łącznej długości ok. 1116,48 km	0	-	+	-	-	0	+	0	0	+	-	0	-
9.	Budowa przeprawy promowej Czarnowo – rz. Wisła – Solec Kujawski oraz rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 249	-	0	+	0	0	-	0	0	0	+	0	0	0
10.	Realizacja obwodnic i obejść miejscowości wszędzie tam, gdzie jest to niezbędne, w tym w wyszczególnionych 33 miejscowościach	0	-	+	0	-	0	+	-	0	+	-	+	-
11.	Budowa oraz przebudowa dróg powiatowych mających znaczenie dla poprawy spójności drogowej, w tym droga powiatowa nr 1015C Tuchola – Tleń	0	0	+	0	-	0	+	0	0	+	-	0	-
12.	Budowa nowych połączeń drogowych mających istotne znaczenie dla województwa – realizacja połączeń drogowych w związku z kompleksowym zagospodarowaniem doliny Wisły (poniżej Włocławka, w rejonie Solca Kujawskiego), nowe przeprawy drogowe w Bydgoszczy, Toruniu, Włocławku	-	-	+	-	-	-	+	-	0	+	-	0	0
13.	Budowa Kolei Dużych Prędkości przeznaczonych dla transportu pasażerskiego w relacji Warszawa – (Toruń, Bydgoszcz) – Gdańsk	-	-	+	-	-	0	+	-	-	+	-	0	0
14.	Modernizacja linii kolejowych nr 131, 201, 353, 18, 207, 208, 209 i 27	0	0	+	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0

Lp.	Kierunki działania	Komponenty środowiska													
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki	Dobra materialne	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	
10.	Budowa nowych oraz przebudowa i modernizacja istniejących stacji elektroenergetycznych 110/15 kV	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
11.	Budowa nowych gazociągów systemowych	-	-	0	0	-	-	+	-	0	0	-	0	-	
12.	Budowa nowych oraz przebudowa, wymiana i modernizacja istniejących stacji gazowych wysokiego ciśnienia	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	
13.	Budowa nowych oraz przebudowa i wymiana istniejących gazociągów wysokiego ciśnienia	0	0	+	0	0	0	+	-	0	0	-	0	-	
14.	Gazyfikacja 8 gmin	0	0	+	0	0	0	+	-	0	0	-	0	-	
15.	Budowa rurociągu ropy naftowej DN 800 wzdłuż istniejącego rurociągu „Pomorskiego” Płock – Gdańsk	-	0	0	0	-	0	+	-	0	0	-	0	0	
16.	Budowa rurociągu produktów naftowych DN 400 wzdłuż istniejącego rurociągu „Pomorskiego” Płock – Gdańsk	-	0	0	0	-	0	+	-	0	0	-	0	0	
17.	Rozbudowa magazynu KPMG Mogilno	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	
18.	Budowa kawernowego podziemnego magazynu gazu	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	
Odnawialne źródła energii															
1.	Budowa kaskady dolnej Wisły	-	-	+	-	-	+	0	-	-	+	-	0	-	
2.	Budowa energetycznych systemów rozproszonych w oparciu o źródła odnawialne	0	0	+	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0	
3.	Budowa zawodowych systemów energetycznych opartych na dostępnych źródłach biogazu w oczyszczalniach ścieków	0	0	+	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0	
4.	Budowa zawodowych systemów energetycznych opartych na dostępnych źródłach biogazu z odpadów	0	0	+	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0	
5.	Budowa zawodowych systemów energetyki ciepłej opartej o zasoby geotermalne	0	0	+	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0	
Łączność i komunikacja															
1.	Rozbudowa infrastruktury służącej zapewnieniu powszechnego dostępu do usług telekomunikacyjnych	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	
2.	Rozbudowa infrastruktury szerokopasmowego dostępu do Internetu	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3.	Rozbudowa infrastruktury i usług informacyjnych w administracji publicznej	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Gospodarka odpadami															
1.	Budowa nowych punktów selektywnego zbierania odpadów komunalnych (PSZOK) w miastach (9 obiektów) oraz w 46 gminach	0	0	+	0	0	+	+	+	0	0	-	0	0	
2.	Rozbudowa i przebudowa istniejących punktów selektywnego zbierania odpadów komunalnych (PSZOK)	0	0	+	0	0	+	+	+	0	0	0	0	0	
3.	Budowa instalacji do doczyszczania selektywnie zebranych frakcji odpadów	0	0	+	0	0	+	+	+	0	0	0	0	0	
4.	Budowa instalacji do przetwarzania odpadów zielonych i innych bioodpadów (RIPOK) w 3 gminach	0	0	+	0	0	+	+	0	0	0	0	0	0	
5.	Budowa instalacji do recyklingu odpadów tworzyw sztucznych w m. Bydgoszcz i gm. Janowiec Wielkopolski	0	0	+	0	0	+	+	0	0	0	0	0	0	
6.	Budowa instalacji do odzysku innego niż recykling odpadów budowlanych i rozbiórkowych w gminach Grudziądz i Chełmno	0	0	+	0	0	+	+	+	0	0	0	0	0	
7.	Budowa instalacji paliwa alternatywnego z udziałem odpadów komunalnych w Bydgoszczy	0	0	+	0	0	0	+	+	0	0	0	0	0	
8.	Budowa linii paliw alternatywnych w gminie Rypin	0	0	+	0	0	0	+	+	0	0	0	0	0	
9.	Budowa, rozbudowa i modernizacja regionalnych instalacji do mechaniczno-biologicznego przetwarzania zmieszanych odpadów komunalnych	0	0	+	0	0	0	+	+	0	0	0	0	0	
10.	Rozbudowa i modernizacja składowisk odpadów komunalnych o statusie RIPOK	0	0	+	0	0	+	+	+	0	0	0	0	0	
11.	Budowa i rozbudowa innych instalacji do przetwarzania odpadów komunalnych	0	0	+	0	0	+	+	+	0	0	0	0	0	
12.	Rekultywacja 28 składowisk odpadów komunalnych	0	0	+	0	0	+	+	+	+	0	0	0	0	

Lp.	Kierunki działania	Komponenty środowiska													
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki	Dobra materialne	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	
IV.	CHRONIONE ZASOBY I WYSOKA JAKOŚĆ ŚRODOWISKA														
IV.1.	Kształtowanie spójnego przestrzennie systemu obszarów chronionych														
1.	Tworzenie kolejnych rezerwatów przyrody	0	+	0	+	+	+	0	0	0	0	0	0	0	
2.	Powiększanie istniejących i tworzenie kolejnych parków krajobrazowych	0	+	0	+	+	+	0	0	0	0	0	0	0	
3.	Korekty przestrzenne niektórych obszarów chronionego krajobrazu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
IV.2.	Ochrona i funkcjonowanie zasobów środowiska kulturowego														
1.	Przedsięwzięcia zmierzające do obejmowania formami ochrony obiektów i zespołów obiektów o szczególnych wartościach kulturowych	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	+	+	
2.	Przedsięwzięcia zmierzające dla ochrony i harmonijnego kształtowania krajobrazów zachowujących tożsamość kulturową oraz walory tradycyjnego zagospodarowania	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	+	+	
3.	Przedsięwzięcia zmierzające dla zachowania wartości obiektów dziedzictwa kulturowego poprzez ich zabezpieczenie, utrzymanie, rewaloryzację, renowację, restaurowanie bądź inne działania	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	+	+	
4.	Przedsięwzięcia zmierzające dla kształtowania i utrwalania tożsamości regionalnej	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	+	+	
5.	Przedsięwzięcia zmierzające do zagospodarowania bądź adaptacji zasobów dziedzictwa kulturowego dla celów kulturowych i turystycznych	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	+	+	
6.	Rozwój turystyki na bazie zasobów dziedzictwa kulturowego	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	
7.	Przedsięwzięcia promocyjne i popularyzatorskie zasobów dziedzictwa kulturowego	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	
IV.3.	Poprawa stanu funkcjonowania zasobów środowiska przyrodniczego														
	Edukacja ekologiczna														
1.	Utworzenie Środowiskowych Centrów Edukacji Doświadczalnej – w Bydgoszczy, Włocławku, Grudziądzu i Inowrocławiu	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2.	Tworzenie ośrodków edukacji przyrodniczej w Więcborku i Tleniu (gm. Osie)	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3.	Kontynuacja edukacji ekologicznej w poszczególnych parkach krajobrazowych	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
4.	Budowa ścieżki ornitologicznej oraz parku dendrologicznego przy terenowym ośrodku edukacji przyrodniczej i promocji Rezerwatu Biosfery Bory Tucholskie	+	0	+	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Zasoby wodne														
1.	Budowa i rozbudowa inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej zapewniającej odprowadzanie wytworzonych ścieków do zbiorczych systemów i ich oczyszczanie	0	0	+	0	0	+	0	0	0	0	-	0	0	
2.	Ustanowienie stref ochrony pośredniej dla wszystkich ujęć wody nie posiadających naturalnego zabezpieczenia przed zanieczyszczeniami	0	0	+	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	
3.	Zabezpieczanie brzegów rzek i ich naprawa	0	0	+	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	
4.	Zalesianie terenów nieprzydatnych rolniczo, głównie w zlewniach bezpośrednich jezior i wzdłuż cieków oraz utrzymanie lub przywracanie zadrzewień śródpolnych	0	+	0	+	+	+	0	+	+	0	0	0	0	
	Gleby														

Lp.	Kierunki działania	Komponenty środowiska													
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki	Dobra materialne	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	
1.	Wspieranie działań poprawiających czystość gleb	0	0	0	0	0	+	0	+	0	0	0	0	0	
2.	Wspieranie działań w zakresie budowy i rozbudowy systemów retencyjnych i nawadniających, także przeciwdziałających erozji	0	0	0	0	0	+	0	+	0	0	0	0	0	
Lasy															
1.	Powiększanie powierzchni lasów poprzez dolesienia na gruntach nieprzydatnych rolniczo	0	+	0	+	+	+	0	+	+	0	+	0	0	
2.	Zalesianie terenów wokół miast poprzez kształtowanie „zielonych pierścieni” wokół Bydgoszczy, Torunia, Włocławka i Grudziądza	0	0	+	+	+	+	0	0	+	0	+	0	0	
Różnorodność biologiczna, flora i fauna															
1.	Odtwarzanie korytarzy ekologicznych o znaczeniu krajowym i regionalnym	0	+	0	+	+	0	0	0	+	0	0	0	0	
Powietrze atmosferyczne i klimat akustyczny															
1.	Ograniczanie emisji hałasu drogowego obszarów zurbanizowanych poprzez budowę obwodnic 28 miejscowości	0	0	+	0	-	0	+	-	0	+	-	+	-	
2.	Poprawa czystości powietrza poprzez modernizację sieci ciepłowniczej, m.in. we Włocławku i zmianę sposobu ogrzewania na proekologiczny	0	0	+	0	0	0	+	0	0	+	0	+	0	
Ład przestrzenny i ochrona krajobrazu															
1.	Opracowanie i uchwalenie audytu krajobrazowego dla województwa kujawsko-pomorskiego	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	+	0	
2.	Wspieranie środkami publicznymi realizacji inwestycji spełniających wymagania określone w Regionalnych zasadach i standardach kształtowania ładu przestrzennego	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	+	0	
V.	BEZPIECZEŃSTWO ORAZ ZMINIMALIZOWANE ZAGROŻENIA I KONFLIKTY PRZESTRZENNE														
V.1.	Kształtowanie przestrzeni z uwzględnieniem terenów zamkniętych i potrzeb obronności kraju*	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
V.2.	Kształtowanie przestrzeni z uwzględnieniem zagrożeń naturalnych														
1.	Budowa stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka	-	-	+	-	-	+	+	-	-	+	-	0	-	
2.	Budowa jazu piętrzącego na rzece Pannie	0	0	+	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	
3.	Budowa stopnia wodnego Czyżkówko w Bydgoszczy na rzece Brdzie	0	0	+	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	
4.	Kształtowanie przekrojów podłużnych i poprzecznych wybranych odcinków Kanału Bachorza Duża oraz rzeki Bętlewianki	0	0	+	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	
5.	Modernizacja budowli hydrotechnicznych na drodze wodnej Noteci Dolnej i Kanale Bydgoskim	0	0	+	0	0	+	0	0	0	0	0	+	0	
6.	Ochrona przed wodami powodziowymi dolnego odcinka Wisły od Włocławka do jej ujścia do Zatoki: przebudowa ostróg, odbudowa budowli regulacyjnych oraz prace konserwacyjne na obszarze koryta wielkiej wody Dolnej Wisły	0	0	+	0	0	+	0	0	0	0	0	0	+	
7.	Odbudowa obwałowania zbiornika Portu Drzewnego w Bydgoszczy	0	0	+	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	
8.	Przebudowa wybranych odcinków wałów przeciwpowodziowych	0	0	+	0	0	+	0	0	0	0	0	0	+	
9.	Remont przepustu wałowego na Kanale Głównym Wiejskiej Niziny Chełmińskiej	0	0	+	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	
10.	Rewitalizacja Brdy skanalizowanej wraz z przebudową obiektów Bydgoskiego Węzła Wodnego	0	0	+	0	0	+	0	0	0	0	0	+	0	
11.	Zabezpieczenie przeciwpowodziowe w dolinach Strugi Lubickiej, Strugi Toruńskiej, cieku panna Północna,	0	0	+	0	0	+	0	0	0	0	0	0	+	

Lp.	Kierunki działania	Komponenty środowiska												
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki	Dobra materialne
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
	rzeki Fryba, rzeki Kcynka, Kanału A-Lęgnowo, Kanału Pastwiska, Zgłowiączki, Skarlanki, Rużca, w Śmitowicach gm. Chocień oraz w obszarze Niziny Chełmińskiej, jezior: Jezuickiego, Zakrzewskiego, Ostrowo, Gardzinowo													
12.	Zabezpieczenie brzegów rzeki Wdy w gminie Świecie w zasięgu cofki od rzeki Wisły	0	0	+	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0
13.	Poprawa przepustowości i odpływu – Noteć od Górnego Kanału Noteci do Kanału Bydgoskiego	0	0	+	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0
14.	Kompleksowy projekt adaptacji lasów i leśnictwa do zmian klimatu – mała retencja oraz przeciwdziałanie erozji wodnej na terenach nizinnych w 10 nadleśnictwach	0	+	+	+	+	+	0	+	+	+	0	0	0
15.	Kompleksowy projekt adaptacji lasów i leśnictwa do zmian klimatu – zapobieganie, przeciwdziałanie oraz ograniczanie skutków zagrożeń związanych z pożarami lasów. Dopuszczenie punktów alarmowo-dyspozycyjnych w 5 nadleśnictwach	0	0	+	+	+	0	0	0	0	0	0	0	0
16.	Utworzenie centrum logistycznego na potrzeby Ochrony Ludności w Bydgoszczy	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.	Budowa Policyjnego Centrum Dowodzenia w Bydgoszczy	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
V.3.	Minimalizowanie zagrożeń i konfliktów związanych z działalnością gospodarczą*	0	0	+	0	0	+	+	+	+	0	0	0	0

* dla kierunków polityki przestrzennej, którym w Planie nie wskazano jednoznacznie określonych działań, ocenie poddano kierunki jako całość

Oddziaływania: „+” – korzystne, „-” – niekorzystne, „0” – brak oddziaływań

Źródło: Opracowanie własne

Cele szczegółowe i zasady zagospodarowania przestrzennego	Komponenty środowiska												
	Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki	Dobra materialne
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
CEL II. PRZESTRZEŃ ATRAKCYJNA DLA ROZWOJU GOSPODARKI													
1. Wyznaczanie nowych terenów rozwoju gospodarczego z zapewnieniem odpowiedniej dostępności drogowej i obsługi infrastrukturalnej	0	0	+	0	-	0	0	-	-	0	0	0	0
2. Koncentrowanie lokalizacji działalności gospodarczych negatywnie oddziałujących lub postrzeganych jako negatywnie oddziałujące na jakość życia lub stan środowiska	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0
3. Unikanie kolizji działalności gospodarczych z innymi funkcjami, w tym mieszkaniowymi i rekreacyjnymi	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Planowanie terenów rozwoju gospodarczego w pierwszej kolejności w terenach typu „brownfield”	0	0	+	0	+	0	0	+	0	0	+	0	0
5. Ograniczanie zmian w przeznaczaniu gruntów rolnych na cele nierolnicze w obszarach umożliwiających rozwój efektywnej gospodarki rolnej	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0
6. Wskazywanie w dokumentach planistycznych terenów wymagających modernizacji systemów melioracji	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	+	0	0
7. Przy wskazywaniu terenów do rozwoju turystyki i rekreacji uwzględnianie wymogów niezbędnych dla prawidłowego funkcjonowania zasobów środowiska przyrodniczego i kulturowego	0	+	+	0	+	0	0	0	+	0	0	+	0
8. Wskazywanie rekultywacji terenów poeksploatacyjnych w kierunku tworzenia przestrzeni dla aktywnego spędzania wolnego czasu	0	+	+	0	+	0	0	+	+	0	0	0	0
9. Uwzględnianie potrzeby ochrony złóż strategicznych o znaczeniu krajowym oraz o znaczeniu regionalnym przed zagospodarowaniem uniemożliwiającym w przyszłości ich eksploatację	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	+	0	0
CEL III. WŁAŚCIWIE UKSZTAŁTOWANE SYSTEMY TRANSPORTOWE I INFRASTRUKTURALNE													
1. Uwzględnianie potrzeb budowy i rozbudowy układu komunikacyjnego warunkującego połączenie Bydgoszczy i Torunia z pozostałymi ośrodkami wojewódzkimi w kraju	0	0	+	0	-	0	0	-	0	0	0	0	-
2. Integrowanie systemów transportowych, w tym budowa platformy multimodalnej, itp.	0	0	+	0	-	-	0	-	0	0	0	0	0
3. Uwzględnianie potrzeb budowy i rozbudowy układu komunikacyjnego warunkującego upłynnienie ruchu, szczególnie w obszarach podmiejskich	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Planowanie obejść miejscowości i terenów zurbanizowanych wszędzie tam, gdzie nie ma możliwości uzyskania zakładanych parametrów technicznych dla ruchu tranzytowego	0	0	+	0	-	0	0	-	0	0	0	+	0
5. Separowanie ruchu pieszego i rowerowego od pozostałych rodzajów ruchu dla poprawy bezpieczeństwa jego uczestników	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6. Zachowywanie przy zamykaniu bądź likwidowaniu linii kolejowych ciągłości przestrzennej utrwalonych szlaków komunikacyjnych, w celu umożliwienia ich zagospodarowania w inny, niż dotychczasowy, sposób (drogi, szlaki turystyczne, drogi rowerowe)	0	0	+	0	0	0	+	0	+	+	0	0	0
7. Uwzględnianie planów inwestycyjnych podmiotów realizujących rozbudowę elektroenergetycznego systemu najwyższych napięć i systemu dystrybucyjnego oraz rozbudowę systemów gazowych i paliw płynnych ze wskazaniem na lokalizowanie tych inwestycji w istniejących korytarzach infrastrukturalnych	0	0	+	0	0	0	0	+	+	0	0	0	0
8. Wyznaczanie terenów umożliwiających rozwój OZE, w tym lokalizacji elektrowni wiatrowych z uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań	0	0	0	0	0	0	+	0	-	+	0	0	0
CEL IV. CHRONIONE ZASOBY I WYSOKA JAKOŚĆ ŚRODOWISKA													
1. Przy planowaniu zabudowy uwzględnianie potrzeb zachowania ciągłości terenów przyrodniczych i zachowania jak	+	+	+	+	+	0	+	+	+	+	0	0	0

Cele szczegółowe i zasady zagospodarowania przestrzennego	Komponenty środowiska												
	Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki	Dobra materialne
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
największego udziału terenów zieleni w obszarach kształtowania zielonego pierścienia wokół miast Bydgoszcz i Toruń													
2. Tworzenie stref buforowych i obudowy biologicznej wzdłuż dróg wysokich klas technicznych, ograniczających rozprzestrzenianie zanieczyszczeń motoryzacyjnych	0	0	+	+	+	0	+	0	+	+	0	0	0
3. Ograniczanie zmiany przeznaczenia obszarów leśnych na cele nieleśne	0	+	0	+	+	0	0	+	+	0	0	0	0
4. Ograniczanie zainwestowania terenów cennych przyrodniczo, w tym w strefach krawędziowych dolin i rynien	0	0	0	+	+	0	0	0	+	0	0	0	0
5. Ograniczanie lokalizacji zabudowy w obrębie korytarzy ekologicznych	0	0	+	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0
6. Ograniczanie gospodarczego wykorzystywania wód podziemnych	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	+	0	0
7. Formułowanie w dokumentach planistycznych ustaleń dotyczących harmonijnego kształtowania krajobrazów lokalnych z uwzględnieniem ochrony panoram i pól ekspozycji obiektów o wartościach historyczno-kulturowych i dóbr kultury współczesnej oraz istniejących i planowanych dominant	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	+	0
8. Przywracanie dotychczasowych funkcji lub nadawanie nowych zdegradowanym obszarom i obiektom dziedzictwa kulturowego	0	0	+	0	0	0	0	0	+	0	0	+	0
CEL V. BEZPIECZEŃSTWO ORAZ MINIMALIZOWANIE ZAGROŻEŃ I KONFLIKTÓW PRZESTRZENNYCH													
1. Uwzględnianie potrzeb funkcjonalnych obiektów wojskowych wynikających z ich przewidywanego rozwoju	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. Dostosowywanie parametrów technicznych projektowanych i remontowanych dróg do potrzeb transportu wojskowego	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. Wyznaczanie stref ochronnych wokół terenów zamkniętych stwarzających uciążliwości w użytkowaniu terenów sąsiednich (itp. hałas), przede wszystkim z uwzględnieniem potrzeb wskazywanych przez służby wojskowe	0	0	+	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0
4. Uwzględnianie elementów i działań prewencyjnych, zapobiegających wystąpieniu powodzi i ograniczających ewentualne negatywne konsekwencje ich wystąpienia	0	0	+	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0
5. Lokalizowanie nowej zabudowy mieszkaniowej, produkcyjnej itp. poza obszarami występowania zagrożeń (itp. powódzie) oraz poza obszarami możliwego występowania konfliktów przestrzennych. Nowe zagospodarowanie terenów o przewidywalnych konfliktach przestrzennych powinno każdorazowo uwzględniać rozwiązania minimalizujące wzajemne uciążliwości (itp. strefy ochronne, kurtyny zieleni i in.)	0	0	+	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0
6. Kształtowanie terenów intensywnej zabudowy mieszkaniowej lub produkcyjnej z uwzględnieniem potrzeb budowy lokalnych i indywidualnych systemów zagospodarowywania wód opadowych i roztopowych w miejscu ich opadu (możliwie duże powierzchnie biologicznie czynne, rozsączanie do gruntu, retencjonowanie, wykorzystywanie wody do celów gospodarczych)	0	0	0	0	0	+	0	0	0	+	0	0	0
7. Kształtowanie zagospodarowania przestrzennego z maksymalnym wykorzystaniem zieleni urządzonej (zróżnicowanej gatunkowo i wielopiętrowej) jako terenów niwelujących lokalne uciążliwości powodowane przez konfliktogenne sąsiedztwo (ciągi komunikacyjne, zakłady produkcyjne i in.), a także niwelujących negatywne konsekwencje zmieniającego się klimatu (czasowe retencjonowanie wód opadowych, kurtyny przeciwwietrzne itp.)	0	0	+	0	+	+	+	+	+	+	0	0	0

Oddziaływanie: „+” – korzystne, „-” – niekorzystne, „0” – brak oddziaływań

W drugim etapie dokonano oceny stopnia potencjalnego oddziaływania na środowisko planowanych 596 inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym (324 inwestycje z poziomu krajowego i 272 z poziomu regionalnego). Przedmiotem oceny są oddziaływania na te same, co wyżej, komponenty. Bliższe określenie charakteru przedsięwzięć inwestycyjnych pozwala na dokonanie bardziej szczegółowej oceny w trzech stopniach zagrożenia, jakie może spowodować realizacja inwestycji na poszczególne komponenty środowiska: małe (1), średnie (2) i znaczące (3). Wskazuje również inwestycje, których realizacja może poprawić warunki środowiska (+) lub w wyniku braku oddziaływań warunki pozostaną bez zmian (0).

Pod pojęciem zagrożenie małe rozumieć należy typowe zmiany i przekształcenia danego komponentu środowiska o niewielkich walorach, a także jakie spowoduje realizacja ustaleń projektu Planu w terenie już zainwestowanym lub przewidzianym do zainwestowania. Zagrożenie średnie związane jest z przekształceniem poszczególnych komponentów o średnich walorach, jakie spowoduje realizacja ustaleń projektu Planu w terenie niezainwestowanym lub zainwestowanym w niewielkim stopniu. Zmiany te wiązać się będą z budową obiektów infrastruktury, bądź z funkcjonowaniem inwestycji mogących w odczuwalny sposób negatywnie wpływać na środowisko i życie ludzi. Zagrożenie znaczące wiązać się będzie z radykalnymi zmianami i przekształceniami poszczególnych komponentów środowiska o dużych walorach, a związanych z realizacją planowanych przedsięwzięć, bądź z funkcjonowaniem inwestycji mogących w znaczący sposób trwale negatywnie wpływać na środowisko. Poprawa warunków środowiska wiązać się będzie z inwestycjami, które sprzyjają bądź poprawiają dotychczasowe uwarunkowania, zapewniają ochronę jego walorów lub poprawiają jakość życia ludzi. Warunki pozostają bez zmian w sytuacjach, gdy planowane inwestycje nie mają istotnego wpływu na elementy środowiska lub gdy są zgodne z dotychczasowymi zasadami i sposobami zagospodarowaniem terenu.

Należy zaznaczyć, że niniejsze oceny inwestycji „drogowych i kolejowych” zawartych w projekcie Kujawsko-pomorskiego planu spójności komunikacji drogowej i kolejowej z 2016 r. są zgodne z ocenami Prognozy oddziaływania na środowisko do tego dokumentu.

Szczegółową ocenę poszczególnych planowanych przedsięwzięć inwestycyjnych w ujęciu poszczególnych komponentów środowiska z uwzględnieniem opisanych kryteriów, zawiera **załącznik** do niniejszego opracowania.

Zasięg przestrzenny i skala oddziaływania większości ustaleń projektu Planu będą możliwe do określenia dopiero podczas realizacji planowanych inwestycji, na etapie przeprowadzanych dla nich procedur ocen oddziaływania na środowisko. Również ze względu na duży stopień uogólnienia charakteru planowanych do realizacji przedsięwzięć zakładanych w pięciu celach szczegółowych i zapisanych w nich kierunkach zagospodarowania i działaniach trudno jest im jednoznacznie przypisać takie kategorie oddziaływania na środowisko jak: czas oddziaływania, (krótko-, średnio-, długoterminowe),

oddziaływanie bezpośrednie, pośrednie lub wtórne, oddziaływanie stałe lub chwilowe, oddziaływanie skumulowane.

Uogólniając, można stwierdzić, że oddziaływania krótkoterminowe dotyczyć będą etapu budowy poszczególnych przedsięwzięć i ustaną po zakończeniu budowy. Oddziaływania średnioterminowe trwać mogą przez kilka lat, a długoterminowe przez okres kilkunastu lat i dłużej i dotyczyć mogą niektórych, albo wszystkich elementów środowiska.

Skutki oddziaływań bezpośrednich identyfikować się będzie m.in. przez określenie przekształceń powierzchni ziemi, utraconych siedlisk przyrodniczych, degradacji gleb, wielkości emisji zanieczyszczeń powietrza, natężeń i zasięgu emitowanego hałasu, wprowadzania do środowiska ścieków czy odpadów, a także degradacji walorów kulturowych (np. likwidacja stanowisk archeologicznych) lub krajobrazowych (np. negatywne dominanty krajobrazowe). Ustalenie charakteru i zasięgu oddziaływania na środowisko wynikających z ustaleń projektu Planu na tym etapie opracowania nie jest możliwe i zasadne.

Oddziaływania pośrednie związane są ze zmianami w środowisku spowodowanymi oddziaływaniami bezpośrednimi innego czynnika, np. emisja zanieczyszczeń z nowo wybudowanej trasy komunikacyjnej prowadzi do zanieczyszczenia gleb, a produkowana żywność z uprawianych tutaj roślin może negatywnie wpływać na zdrowie ludzi. W pośrednich oddziaływaniach mogą się też zawierać oddziaływania skumulowane. Te ostatnie związane są z sytuacjami, gdzie w tym samym czasie na środowisko lub na jego poszczególne elementy oddziaływania negatywne występują z kilku źródeł.

Oddziaływania chwilowe to takie, które będą trwały krótko, występowały nieregularnie i sporadycznie. Oddziaływania stałe powodują trwałe zmiany w środowisku lub jego poszczególnych komponentach.

Ocenę potencjalnych skutków środowiskowych związanych z realizacją kierunków polityki przestrzennej w województwie przeprowadzono w oparciu o ocenę oddziaływań ustalonych w projekcie Planu pięciu celów szczegółowych i przypisanym im działaniom kierunkowym na poszczególne komponenty.

Cel I. Wysoka jakość przestrzeni dla mieszkańców

Priorytetem ustaleń jest poprawa efektywności struktur funkcjonalno-przestrzennych zapewniających mieszkańcom województwa (miast i wsi) jak najlepszą dostępność do infrastruktury społecznej, technicznej, transportowej, przeciwdziałanie suburbanizacji oraz kształtowanie zwartych jednostek osadniczych. Zasadniczym celem realizacji ustaleń jest poprawa warunków życia mieszkańców. Wśród kierunków występują działania pozainwestycyjne (programowe, planistyczne, prawne itp.) oraz działania inwestycyjne. We wszystkich tych działaniach nadrzędną jest zasada nie pogarszania warunków środowiska lub poprawa stanu istniejącego, co uwidoczniają wyniki oceny w tabeli 2.

Realizacja ustaleń zapisanych w Celu I nie tylko nie zagrozi zasobom, walorom, jakości środowiska, ale stworzy warunki na poprawę spójności głównych ciągów ekologicznych, zmniejszy presję na obszary cenne przyrodniczo, w tym obszary Natura 2000. Umożliwi racjonalne gospodarowanie przestrzenią i ochronę walorów krajobrazowych. Wszystko to spowoduje poprawę warunków życia mieszkańców.

Cel II Przestrzeń atrakcyjna dla rozwoju gospodarki

Głównym zadaniem prowadzenia polityki przestrzennej w zakresie rozwoju gospodarki jest takie planowanie przestrzeni, które pozwala zachować równowagę pomiędzy prowadzeniem działalności gospodarczej, a warunkami życia ludności i akceptowanym (dopuszczalnym) poziomem oddziaływań na środowisko. Poszczególne działania ukierunkowane są na rozwój gospodarczy w oparciu o dotychczasowy potencjał oraz nowe inwestycje i innowacje. Proponowane kierunki działań dotyczą wykorzystania potencjału rolniczego, rozwoju przemysłu rolno-spożywczego, uzdrowisk, turystyki i rekreacji, ale zgodnie z zasadą rozwoju zrównoważonego – racjonalnego korzystania z zasobów naturalnych: wód, gleb, kopalin, lasów i krajobrazu oraz walorów kulturowych.

Wyniki oceny wskazują, że jeżeli zostaną dotrzymane deklarowane standardy środowiskowe, to realizowane działania sprzyjać będą rozwojowi regionu przy zachowaniu (w zdecydowanej większości) walorów środowiska, a często i poprawie warunków środowiskowych. Najwięcej negatywnych oddziaływań na środowisko, których realizacja wymagała będzie kompensacji przyrodniczych, związana będzie z budową drugiego stopnia wodnego na Wiśle, platformy multimodalnej w rejonie Bydgoszczy – Solca Kujawskiego oraz ewentualną eksploatacją kopalin złóż dotychczas niezagospodarowanych. Z przewagą niekorzystnych oddziaływań o charakterze lokalnym związane też będzie „kompleksowe zagospodarowanie turystyczne Zbiornika Włocławskiego i terenów z nim związanych”. Z drugiej strony najwięcej pozytywnych oddziaływań na środowisko będzie wynikało z:

- przeciwdziałania fragmentacji lasów i tworzenia „zielonych” pierścieni wokół największych miast;
- zachowania bioróżnorodności na terenach intensywnego rolnictwa;
- ochrony gleb przed procesami erozyjnymi;
- inwestycji dotyczących ochrony przeciwpowodziowej.

Cel III Właściwie kształtowane systemy transportowe i infrastrukturalne

Priorytetem jest tutaj poprawa dostępności komunikacyjnej regionu oraz spójności i integracji systemów transportowych (drogowych, kolejowych, wodnych i lotniczych) oraz zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego województwa. Właściwie ukształtowane sprawne systemy infrastruktury technicznej (energetyczne, telekomunikacyjne,

infrastruktura gospodarki odpadami) wpłyną na podniesienie konkurencyjności województwa, jego spójności oraz poprawę jakości życia mieszkańców.

W Celu III przeważają działania o charakterze inwestycyjnym, które dotyczą głównie:

- budowy, przebudowy, modernizacji dróg (ekspresowych, krajowych, wojewódzkich), obwodnic i obejść miejscowości;
- budowy i modernizacji linii kolejowych;
- wzmocnienia roli Portu Lotniczego w Bydgoszczy;
- rozwoju transportu intermodalnego i budowy platform przeładunkowych;
- użeglowienia międzynarodowych dróg wodnych E40 i E70;
- budowy i modernizacji infrastruktury energetycznej (linie elektroenergetyczne, gazociągi, ropociągi, kawernowe podziemne magazyny gazu);
- budowy energetycznych systemów w oparciu o źródła odnawialne;
- budowy i rozbudowy obiektów i instalacji gospodarki odpadami.

Realizacja zadań z tego zakresu wiąże się z reguły z negatywnym wpływem na środowisko (m.in. na jakość powietrza, klimat akustyczny, krajobraz, szatę roślinną, przerwanie ciągłości korytarzy ekologicznych). Inwestycje infrastrukturalne, takie jak drogi ekspresowe S5 i S10, będą stanowiły trwałe elementy w przestrzeni, wpływające negatywnie na walory krajobrazowe niekorzystnie oddziałujące na świat roślin i zwierząt, na powierzchnię ziemi i wody. Tworzenie nowych połączeń drogowych i kolejowych oraz budowa nowych napowietrznych linii elektroenergetycznych dużej mocy może stanowić zagrożenie dla ciągłości i spójności siedlisk przyrodniczych, obszarów chronionych, korytarzy ekologicznych oraz wpływać na jakość powietrza i klimat akustyczny.

Działaniami ingerującymi w funkcjonowanie ekosystemów wodnych oraz negatywnie oddziałującymi na obszary chronione, w tym obszary Natura 2000, będą zadania związane z przywróceniem żeglowności międzynarodowych dróg wodnych E40 i E70 oraz budową drugiego stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka i „kaskadyzacją” Wisły. Inwestycyjne kierunki działań oceniane jako korzystnie oddziałujące na środowisko będą głównie związane z poprawą warunków i jakości życia mieszkańców oraz pozytywnym oddziaływaniem na jakość powietrza oraz poprawą klimatu akustycznego, a w przypadku infrastruktury związanej ze sferą gospodarki odpadami – również dla ochrony wód i powierzchni ziemi.

Pozytywny wpływ na środowisko, w tym na zdrowie mieszkańców i na jakość powietrza, będzie mieć szersze wykorzystanie zasobów energii odnawialnej oraz paliw niskoemisyjnych. Wykorzystanie energii słońca, wiatru, wody, biomasy i energii geotermalnej wiązać się będzie z ograniczeniem negatywnych skutków na środowisko wywołanych przez źródła tradycyjne.

Cel IV Chronione zasoby i wysoka jakość środowiska

Priorytetem ustaleń Celu IV jest stworzenie ciągłości przestrzennej obszarów o wysokich wartościach przyrodniczych, krajobrazowych i kulturowych oraz zapewnienie powiązań między nimi. Skutecznym narzędziem realizacji tego celu jest tworzenie nowych obszarów chronionych i powiększanie już istniejących. Poza ochroną zasobów i walorów przyrodniczych, szeroki pakiet ustaleń (działań) dotyczy poprawy standardów środowiska przyrodniczego, realizowanych poprzez zwiększanie zasobów i retencji wodnej, tworzenie zbiorczych systemów odprowadzania ścieków, ustanawiania stref ochronnych dla ujęć wód, rewitalizację stref nadbrzeżnych, przeciwdziałania erozji i degradacji gleb, odtwarzania korytarzy ekologicznych, powiększania powierzchni leśnej i zadrzewień, ograniczania emisji zanieczyszczeń i hałasu, poprawę ładu przestrzennego, edukację ekologiczną.

Realizacja planowanych w Celu IV działań pozytywnie wpłynie na środowisko przyrodnicze i warunki życia ludzi. Jednak lokalnie mogą wystąpić niekorzystne oddziaływania związane z budową, modernizacją lub funkcjonowaniem oczyszczalni ścieków, obiektów i instalacji odnawialnych źródeł energii, czy funkcjonowaniem obwodnic.

Realizacja zadań związanych z ochroną i funkcjonowaniem dóbr kultury nie zagraża zasobom, walorom i jakości środowiska przyrodniczego. Wpłynie za to korzystnie na walory krajobrazowe miast i terenów wiejskich oraz ład przestrzenny.

Cel V Bezpieczeństwo oraz zminimalizowane zagrożenia i konflikty gospodarcze

Ustalenia projektu Planu mają na celu wzmocnienie ochrony ludności województwa przed zagrożeniami zjawisk naturalnych, do których należą głównie powodzie, susza, nawałnice oraz osuwanie się mas ziemi. Priorytetem dla województwa jest wzmocnienie zabezpieczenia przed powodzią na obszarach zurbanizowanych, położonych w dolinach rzecznych. Dotyczy to w szczególności Włocławka i Torunia. Ustalone w projekcie Planu działania są elementem adaptacji obszaru województwa do zmian klimatu.

Najwięcej uwagi poświęca się zadaniom zwiększającym bezpieczeństwo powodziowe w regionie, takim jak: budowa stopni wodnych, budowa, przebudowa i modernizacja wałów przeciwpowodziowych, budowa zbiorników retencyjnych, regulacja koryt rzecznych, odbudowa obiektów i urządzeń hydrotechnicznych.

Realizowane inwestycje nie będą w sposób istotny ingerować w środowisko. Będą to z reguły oddziaływania neutralne lub korzystne, zwłaszcza dla ludzi i środowiska wodnego. Jedynie „budowa stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka” spowoduje znaczące niekorzystne oddziaływania na obszary chronione, w tym na obszary Natura 2000. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z negatywnymi oddziaływaniami na siedliska i gatunki.

Z przeprowadzonej powyżej analizy (tabela 2) wynika, że dominacja korzystnych oddziaływań na środowisko może być efektem wdrażania działań określonych w przyjętych celach projektu Planu. Proponowane w nim działania kierunkowe w różnym stopniu

wpływają na środowisko i poszczególne komponenty. Najwięcej korzystnych oddziaływań będzie wynikało z realizacji Celu V. *Bezpieczeństwo oraz zminimalizowane zagrożenia i konflikty gospodarcze*, gdzie tylko w jednym działaniu (Budowa stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka), w wypadku jego realizacji wystąpić mogą niekorzystne oddziaływania na większość komponentów środowiska (8 na 13 analizowanych). W pozostałych, dotyczących głównie ochrony przeciwpowodziowej i adaptacji obszarów do zmian klimatycznych, wystąpią jedynie oddziaływania korzystne.

Również korzystne oddziaływania wystąpią w wyniku realizacji ustaleń Celu IV *Chronione zasoby i wysoka jakość środowiska*, a zwłaszcza IV.1 *Kształtowanie spójnego przestrzennie systemu obszarów chronionych* i IV. 2 *Ochrona i funkcjonowanie zasobów środowiska kulturowego*. Realizacja ustalonych dla nich działań będzie korzystnie oddziaływała na poszczególne elementy środowiska lub będą to oddziaływania nieistotne.

Znaczące zmiany i przekształcenia w środowisku spowoduje realizacja przedsięwzięć związanych z rozwojem infrastruktury technicznej, a zwłaszcza realizacja inwestycji związanych z budową i przebudową infrastruktury komunikacyjnej (łącznie około 50% działań). Dotyczy to w szczególności budowy i przebudowy najwyższej kategorii dróg (ekspresowe, krajowe i wojewódzkie), budowy obwodnic i obejść miejscowości, budowy Kolei Dużych Prędkości, ale również kluczowych dla regionu inwestycji związanych z „użeglowaniem” międzynarodowych dróg wodnych E40 i E70, budową nowego stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka oraz platformy multimodalnej w rejonie Solca Kujawskiego i Bydgoszczy. Taką samą niekorzystną ocenę uzyskało szereg działań inwestycyjnych związanych z budową napowietrznych linii elektroenergetycznych, budową nowych gazociągów oraz ropociągu.

Korzystnie w tej ocenie wypada realizacja przedsięwzięć ze sfery gospodarki odpadami związanych z budową i rozwojem punktów selektywnego zbierania odpadów komunalnych oraz instalacji do odzysku i recyklingu odpadów. Równie korzystna jest ocena przedsięwzięć związanych ze sferą odnawialnych źródeł energii. Jedynym w tej grupie działaniem, którego realizacja będzie niekorzystnie oddziaływać na środowisko (na 8 z 13 komponentów) jest projekt budowy kaskady dolnej Wisły.

Potencjalnie najpoważniejszym negatywnym skutkiem środowiskowym przewidzianych w projekcie Planu działań będą niekorzystne oddziaływania wiążące się z degradacją systemów przyrodniczych (zagrożenia różnorodności biologicznej, szaty roślinnej, korytarzy ekologicznych oraz powierzchni ziemi). W pozostałych przypadkach oddziaływania są z reguły neutralne lub korzystne, a w aspekcie wpływu na warunki życia ludzi – korzystne lub neutralne. Zwrócić należy uwagę na duży udział, przewidywanych w projekcie Planu działań, oddziaływań korzystnych na „wody” i „powietrze”. Jest to szczególnie istotne, że zarówno jakość wód powierzchniowych jak i powietrza atmosferycznego w województwie kujawsko-

pomorskim są niekorzystne. Realizacja zapisanych w projekcie Planu ustaleń jest szansą na zmianę tej sytuacji.

Te same, przyjęte w projekcie Planu pięć celów szczegółowych odnosi się również do Planu Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Ośrodków Miejskich Bydgoszczy i Torunia (MOFOW). Projekt Planu województwa kujawsko-pomorskiego zawiera również działania kierunkowe dotyczące MOFOW. Dokonana wyżej ocena potencjalnych skutków środowiskowych związanych z realizacją polityki przestrzennej, odnosi się też do konkretnych działań realizowanych na terenie MOFOW.

Dla obszaru MOFOW wśród zdiagnozowanych niekorzystnych zjawisk środowiskowych szczególnego znaczenia nabiera:

- zagrożenie powodzią i występujące w związku z tym ograniczenia w zagospodarowaniu;
- napór inwestycyjny na liczne tereny podlegające ochronie przyrody;
- suburbanizacja;
- zanieczyszczanie środowiska wynikające głównie z koncentracji źródeł i wielkości emisji (nadmierne zanieczyszczenie powietrza, zagrożenie hałasem komunikacyjnym, zagrożenie jednolitych części wód nieosiągnięciem celów środowiskowych);
- koncentracja przebiegu sieci infrastruktury technicznej (linie elektroenergetyczne najwyższych i wysokich napięć, gazociągi wysokiego ciśnienia, ropociągi);
- występowanie zakładów przemysłowych z grupy o zwiększonym i dużym ryzyku wystąpienia awarii przemysłowej.

Likwidacji lub ograniczeniu tych niekorzystnych zjawisk dedykowane są w projekcie Planu zapisy licznych działań i inwestycji celu publicznego. Ich realizacja powinna powstrzymać procesy degradacji środowiska i spowodować korzystne jego zmiany (tabela 2, załącznik).

Projekt Planu ustalił też katalog zjawisk szczegółowych zasad specjalnie dedykowanych MOFOW, które muszą być przestrzegane w każdym podejmowanym działaniu, opisanych w poszczególnych pięciu celach zagospodarowania przestrzennego. Analiza potencjalnego ich wpływu na ochronę lub poprawę jakości środowiska w jego poszczególnych komponentach zawarta została w tabeli 3.

Zwrócić należy uwagę na duży udział oddziaływań korzystnych i nieliczny – niekorzystnych. Ich stosowanie w realizacji poszczególnych, zapisanych w projekcie Planu działań, w szczególności korzystnie wpłynie na jakość życia ludzi w MOFOW. Jest to zgodne z celem generalnym projektu Planu województwa kujawsko-pomorskiego. Duży jest też udział oddziaływań korzystnych na „powietrze” i „wody”, co przy ich stosowaniu daje szansę na ograniczenie podstawowych dla MOFOW problemów ekologicznych, tj. nadmiernego zanieczyszczenia powietrza, wód powierzchniowych i hałasu. Zwrócić też należy uwagę na

oddziaływanie na „krajobraz” i „rośliny”. Te elementy środowiska przyrodniczego decydują o atrakcyjności turystycznej obszaru MOFOW.

Nieliczne niekorzystne oddziaływania dotyczą przede wszystkim „powierzchni ziemi” i są związane głównie z działaniami dotyczącymi systemów transportowych.

Natura 2000

Realizacja projektu Planu spowoduje oddziaływania na obszary Natura 2000. Jest to oddziaływanie nieuniknione, gdyż rozwój przestrzenny, w tym realizacja części nowych inwestycji będzie odbywała się częściowo na obszarach Natura 2000 oraz w ich sąsiedztwie. Cele szczegółowe projektu Planu, w tym *„Wysoka jakość przestrzeni dla mieszkańców”, „Przestrzeń atrakcyjna dla rozwoju gospodarki”, „Właściwie ukształtowane systemy transportowe i infrastrukturalne”, „Wykorzystane potencjały w obszarach funkcjonalnych”*, będą negatywnie oddziaływać na cele i przedmioty ochrony niektórych obszarów Natura 2000, zarówno „ptasich”, jak i „siedliskowych”. Oddziaływanie na obszary Natura 2000 będzie związane z kształtowaniem miast i obszarów wiejskich (głównie z nową zabudową), rozwojem nowych inwestycji przemysłowych, rolniczych i energetycznych, budową, rozbudową i przebudową systemów transportowych, głównie dróg, rozwojem systemów infrastrukturalnych, w tym sieci przesyłowych.

Celem wyznaczenia obszarów „ptasich” Natura 2000 jest ochrona populacji dziko występujących ptaków oraz utrzymanie ich siedlisk w niepogorszonym stanie, natomiast ochrona projektowanych specjalnych obszarów ochrony siedlisk (obszarów mających znaczenie dla Wspólnoty) wymaga zachowania bądź odtworzenia stanu właściwej ochrony siedlisk przyrodniczych lub gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także ich spójności

Zgodnie z art. 33 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, na obszarach Natura 2000 zabrania się podejmowania działań mogących znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000, w tym w szczególności:

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

Przeprowadzona analiza przestrzenna wykazała, iż niektóre planowane inwestycje o regionalnym oddziaływaniu na środowisko znajdują się na obszarach Natura 2000 lub z nimi sąsiadują. Największe nagromadzenie działań inwestycyjnych, w tym samym największe oddziaływanie na obszary Natura 2000 będzie miało miejsce w obrębie obszaru funkcjonalnego o znaczeniu ponadregionalnym: Miejski obszar funkcjonalny ośrodków wojewódzkich – Bydgoszczy i Torunia oraz w częściowo się z nim przestrzennie

pokrywającym obszarze funkcjonalnym o znaczeniu regionalnym: Obszar funkcjonalny gospodarczego wykorzystania Wisły. Planowana jest w tym rejonie m.in. budowa stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka a następnie kolejnych stopni planowanych w ramach kaskady Dolnej Wisły, doprowadzenie do budowy platformy multimodalnej Bydgoszcz-Solec Kujawski, budowa drogi ekspresowej S5, budowa drogi ekspresowej S10, rewitalizacja międzynarodowej drogi wodnej E70 i użegłownienie drogi wodnej nr 40. Inwestycje te w szczególności będą oddziaływać na obszary Natura 2000 znajdujące się w obrębie doliny Wisły tj. obszar specjalnej ochrony ptaków Dolina Dolnej Wisły PLB040003 oraz na specjalne obszary ochrony siedlisk: Włocławska Dolina Wisły PLH040039, Nieszawska Dolina Wisły PLH040012, Dybowska Dolina Wisły PLH040011, Solecka Dolina Wisły PLH040003.

Analiza standardowych formularzy danych (SDF) oraz planów zadań ochronnych obszarów Natura 2000 wskazuje, że w większości przypadków planowane przedsięwzięcia nie będą istotnie oddziaływać na siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin i zwierząt, dla ochrony których zostały wyznaczone te obszary Natura 2000. W szczególności zadania inwestycyjne, polegające na przebudowie dróg z zachowaniem dotychczasowego przebiegu (po obecnym „śladzie”, w istniejącym już korytarzu) lub modernizacja linii kolejowych, spowodują tylko negatywne oddziaływania w stopniu co najwyżej małym podczas realizacji przedsięwzięcia. Po zakończeniu prac budowlanych, te negatywne oddziaływania ustąpią całkowicie.

W przypadku realizacji inwestycji w dolinie Wisły oraz budowy nowych dróg ekspresowych po nowych przebiegach nastąpi negatywne oddziaływanie na cele i przedmioty obszarów Natura 2000 nawet w stopniu znaczącym. Na przykład budowa nowego stopnia na Wiśle poniżej Włocławka (w Siarzewie) spowoduje oddziaływanie na przedmioty ochrony dwóch obszarów Natura 2000: Dolina Dolnej Wisły PLB040003 i Nieszawska Dolina Wisły PLH040012. Wydana decyzja środowiskowa nakazuje w szczególności liczne działania minimalizujące negatywne oddziaływania np. odtworzenie ponad 500 hektarów nadrzecznych łągów, ponad 40 hektarów starorzeczy i ponad 70 hektarów śródrzecznych wysp.

Analiza przedmiotów ochrony obszarów „ptasich” wskazuje, że najczęściej negatywne oddziaływania obejmą chronione gatunki ptaków, takie jak: bielik, kania czarna, kania ruda, podgorzałka, puchacz, rybitwa czarna, rybitwa rzeczna, zimorodek, żuraw, gągoł, nurogęs, podróżniczek, gęgawa, śmieszka, sieweczka obrożna, błotniak łąkowy, rybitwa czarna, dzięcioł średni, głowienka, gęgawa, cyraneczka, czernica, płaskonos, łyska, krwawodziób i czajka.

Realizacja niektórych inwestycji spowoduje negatywne oddziaływania na siedliska przyrodnicze oraz chronione gatunki roślin i zwierząt. Na przykład budowa drogi ekspresowej nr 10 na odcinku Bydgoszcz – Toruń, w przypadku wyboru wariantu „leśnego” spowoduje negatywne oddziaływanie na obszar Wydmy Kotliny Toruńskiej PLH040041 oraz na część

Puszczy Bydgoskiej będącej jednym z dwóch najważniejszych w kraju szlaków przemieszczeń dużych ssaków drapieżnych i ssaków kopytnych. W granicach Puszczy Bydgoskiej stwierdzono występowanie siedlisk: śródlądowych wydm z otwartymi murawami ze szczotliczą i mietlicą (900 ha); ciepłolubnych, śródlądowych muraw napiaskowych (30 ha) i suchych wrzosowisk (1000 ha), a ponadto rzadkich gatunków owadów i pajęczaków.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa nie jest dokumentem przesądającym miejsce lub wariant realizacji danej inwestycji. Zawiera ogólne ustalenia funkcjonalne i przestrzenne, a wybór optymalnych rozwiązań odbywać się będzie w trybie oceny oddziaływania na środowisko danego przedsięwzięcia. Na przykład projekt Planu nie przesądza o lokalizacji przebiegu drogi ekspresowej S10 na odcinku od Bydgoszczy w kierunku zachodnim, między Bydgoszczą a Toruniem oraz od Torunia w kierunku wschodnim. Projekt planu nie zawiera nawet rozważanych na etapie studialnym wariantów przestrzennych, gdyż nie jest to jego celem. Projekt planu podobnie nie rozważa wariantów przestrzennych przebiegu Kolei Dużych Prędkości na terenie województwa kujawsko-pomorskiego. Z tego względu niemożliwe jest dokonanie oceny i porównania alternatywnych wariantów danej inwestycji na obszary Natura 2000. Wskazać można jednak, aby dokonać wybory takiego wariantu, który przy minimalizacji oddziaływania na cele i przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 przyniesie maksymalne efekty gospodarcze i społeczne.

Przykładem pozytywnych oddziaływań na cele i przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 jest planowana w obszarze funkcjonalnym Światowy Rezerwat Biosfery „Bory Tucholskie” – współpraca z województwem pomorskim oraz gminami wchodzącymi w skład obszaru w zakresie prawidłowej ochrony i użytkowania terenów cennych przyrodniczo. W obszarze tym zakłada się budowę specjalizacji obszaru w kierunku rozwoju turystyki, w tym zwłaszcza rehabilitacyjno-zdrowotnej i obiektów na potrzeby sektora „srebrnej gospodarki”. Przewidywać należy poprawę oddziaływań na obszary: Dolina Brdy i Stążki w Borach Tucholskich PLH040023, gdzie chronionych jest 8 typów siedlisk przyrodniczych oraz 7 gatunków zwierząt, a także Bory Tucholskie PLB220009, który chroni co najmniej 28 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, 6 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi. Gniazduje tu 107 gatunków ptaków. W okresie lęgowym obszar zasiedla co najmniej 1% populacji krajowej następujących gatunków ptaków: bielik, kania czarna, kania ruda, podgorzałka, puchacz, rybitwa czarna, rybitwa rzeczna, zimorodek, żuraw, gągoł, nurogęs, tracz długodzioby. W stosunkowo wysokim zagęszczeniu występuje błotniak stawowy. W okresie wędrówek występuje co najmniej 1% populacji szlaku wędrówkowego łabędzia krzykliwego do 400 osobników) i żurawia (do 1800 osobników na noclegowisku).

Warto zauważyć, że zdecydowana większość planowanych zamierzeń rozwojowych w przestrzeni województwa kujawsko-pomorskiego, w tym planowanych inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, nie spowoduje żadnych znaczących negatywnych oddziaływań na cele i przedmioty obszarów Natura 2000. W szczególności można tu



wymienić obszary np. Błota Rakutowskie PLB040001, Bagienna Dolina Drwęcy PLB040002, Ostoja Lidzbarska PLH280012 czy Dolina Łobzonki PLH300040.

Rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym i oddziaływaniu regionalnym na tle obszarów Natura 2000





1 : 600 000



OZNACZENIA:

-  inwestycje z zakresu infrastruktury transportowej
-  inwestycje z zakresu infrastruktury energetycznej

Inwestycje o nieustalonej dokładnej lokalizacji/przebiegu (sygnatury umieszczone w obszarze gminy, w której są planowane)

-  z zakresu transportu
-  z zakresu energetyki
-  z zakresu infrastruktury społecznej
-  z zakresu ochrony środowiska

-  drogi istniejące
-  drogi planowane
-  drogi planowane o nieustalonym przebiegu
-  linie kolejowe istniejące
-  linie kolejowe planowane
-  drogi wodne
-  linie elektroenergetyczne istniejące
-  linie elektroenergetyczne planowane
-  obszary Natura 2000 mające znaczenie dla Wspólnoty
-  obszary specjalnej ochrony ptaków Natura 2000
-  wody powierzchniowe

Różnorodność biologiczna

Realizacja ustaleń projektu Planu może częściowo spowodować negatywne zmiany różnorodności biologicznej. Większość planowanych kierunków działań oraz planowanych inwestycji celu publicznego będzie oddziaływać w różnym stopniu na różnorodność biologiczną.

Kształtowanie miast – ośrodków rozwoju i ich powiązań funkcjonalnych, to kierunek zakładający rozwój m.in. usług publicznych w zakresie oświaty, zdrowia i kultury, budowę obiektów sportowych, budowę obwodnic. Spowoduje to zajęcie nowej dotychczas niezabudowanej przestrzeni dotychczas stanowiącej w większości powierzchnię aktywną przyrodniczo. Podobnie kształtowanie przestrzeni w obszarach wiejskich spowoduje rozwój nowych inwestycji, czasami kosztem niezabudowanych terenów rolnych lub nieużytków. Rozwój nowych inwestycji i nowej infrastruktury będzie jednak realizowany w oparciu o zapewnienie właściwego stanu zasobów środowiska przyrodniczego oraz wspieranie jego odnowy. Przeciwdziałanie suburbanizacji i niwelowanie jej skutków to kierunek pozytywnie wpisujący się w stan różnorodności biologicznej. Dalsze rozpraszanie zabudowy w sposób nieunikniony prowadziłyby do utraty różnorodności biologicznej głównie na obszarach podmiejskich, zwłaszcza Bydgoszczy, Torunia, Włocławka i Grudziądz, a w mniejszym stopniu nawet na terenach wokół Świecia, Brodnicy oraz Nakła nad Notecią. Ochronie różnorodności biologicznej służyć będzie dążenie do poprawy jakości zainwestowanych już przestrzeni wokół miast, poprzez, między innymi, wspieranie dostępności do szerokiej oferty usług i rozwoju przestrzeni publicznych w strefach suburbanalnych. Istotne będzie również ograniczanie ekspansji na nowe tereny.

Kształtowanie przestrzennych warunków rozwoju gospodarczego oraz wykorzystanie walorów środowiska przyrodniczego i kulturowego dla rozwoju funkcji turystycznej i rekreacyjnej będzie odbywać się z poszanowaniem zasobów środowiska. Rozwój będzie odbywać się z zachowaniem zasady zrównoważonego rozwoju tj. takim rozwoju społeczno-gospodarczym, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych, z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych, w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub obywateli zarówno współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń.

Projekt planu przewiduje przekształcanie terenów zdegradowanych (tereny przemysłowe, popegeerowskie, powojkowe, pokolejowe, itp.) na cele rozwoju gospodarczego. Oprócz korzystnych oddziaływań gospodarczych i społecznych, przewidywać należy również korzystne oddziaływania na środowisko, w tym na różnorodność biologiczną.

Rozwój różnych form turystyki i rekreacji następować będzie w oparciu o wykorzystanie zasobów środowiska, lecz jak to ustala projekt planu z poszanowaniem tych zasobów i racjonalnym korzystaniem z nich. Oprócz działań inwestycyjnych projekt

dokumentu kładzie nacisk na obojętne dla środowiska działania promocyjne. Mające mały wpływ na różnorodność biologiczną ustalenia to kompleksowe zagospodarowanie szlaków turystycznych już funkcjonujących oraz wytyczanie i organizowanie nowych szlaków co ma zapewnić stworzenie spójnego i sprawnego systemu, dla integracji obszarów turystycznych województwa i powiązań międzyregionalnych.

Planowane zwiększenie powierzchni leśnej województwa, optymalne dla środowiska sposoby rekultywacji terenów poeksploatacyjnych, optymalne wykorzystanie walorów użytkowych gleb oraz ochrona zadrzewień śródpolnych to kierunki działań mające na celu ochronę a nawet wzbogacanie różnorodności biologicznej województwa.

Kształtowanie spójnych systemów transportowych w celu uzyskania poprawy dostępności województwa poprzez budowę i przebudowę dróg różnych klas, budowę obwodnic miast, realizację inwestycji kolejowych, realizację infrastruktury przesyłowej spowodują oddziaływania na różnorodność biologiczną w miejscach realizacji inwestycji. Zajęte będą obszary w części dotychczas niezabudowane i nie przekształcone antropogenicznie. Nastąpi ubytek lasów, nieużytków, zadrzewień, muraw. Jednak skala planowanych inwestycji jest umiarkowana i w wyniku przeprowadzonej oceny nie stwierdzono znaczących negatywnych ich oddziaływań na różnorodność biologiczną.

Projekt planu przewiduje realizację działań mających na celu poprawę różnorodności biologicznej województwa. Wspierane będą działania zmierzające do poprawy różnorodności biologicznej, w tym: odtwarzanie korytarzy ekologicznych o znaczeniu krajowym i regionalnym – obszarów umożliwiających migrację roślin, zwierząt lub grzybów poprzez wprowadzanie zalesień, niedopuszczanie do ich zabudowy i zapewnianie budowy przejść dla zwierząt, a także poprzez restytucję reliktowych gatunków zwierząt np. jesiotra ostronosego i racjonalne zarybianie jezior. Ponadto renaturyzowane będą zdegradowane ekosystemy poprzez odtwarzanie mozaiki siedlisk przyrodniczych, wprowadzane różnorodne formy zieleni na terenach zurbanizowanych, a także preferowane gatunki rodzimych przy równoczesnym ograniczaniu gatunków introdukowanych i inwazyjnych.

Przeprowadzona analiza przestrzenna planowanych działań kierunkowych, w tym planowanych do realizacji inwestycji celu publicznego wskazuje, iż tylko niewielka ich część będzie realizowana na terenach o najwyższych walorach przyrodniczych i o największej różnorodności biologicznej, poddanych różnym formom ochrony przyrody, w tym: rezerwach przyrody, parkach krajobrazowych, obszarach chronionego krajobrazu. W szczególności należy wymienić, iż planowana budowa stopnia wodnego na dolnej Wiśle w Siarzewie poniżej Włocławka, a następnie kolejnych stopni planowanych w ramach kaskady Dolnej Wisły będzie realizowana na terenie Nadwiślańskiego Parku Krajobrazowego, Chełmińskiego Parku Krajobrazowego i Obszarze chronionego krajobrazu Niziny Ciechocińskiej oraz w pobliżu kilku rezerwatów przyrody. Również nowe inwestycje drogowe i kolejowe będą realizowane na terenach form ochrony przyrody, w tym parków

krajobrazowych: Nadwiślańskiego, Krajeńskiego, Wdeckiego, Tucholskiego, Brodnickiego, Nadgoplańskiego Parku Tysiąclecia, kilkunastu obszarach chronionego krajobrazu. Natomiast tylko nieliczne inwestycje będą realizowane na obszarach rezerwatów przyrody np. linia elektroenergetyczna 400kV przez rezerwat „Kruszyn”, obwodnica Tucholi w ciągu drogi wojewódzkiej nr 240 przez rezerwat „Dolina Brdy”. Inwestycje te będą negatywnie oddziaływać na cele ochrony tych obszarów, w tym różnorodność biologiczna, jednak nie będzie to oddziaływanie znaczące.

Rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym i oddziaływaniu regionalnym na tle parków krajobrazowych i obszarów chronionego krajobrazu

1 : 600 000



OZNACZENIA:

- inwestycje z zakresu infrastruktury transportowej
- inwestycje z zakresu infrastruktury energetycznej
- Inwestycje o nieustalonej dokładnej lokalizacji/przebiegu (sygnatury umieszczone w obszarze gminy, w której są planowane)
- z zakresu transportu
- z zakresu energetyki
- z zakresu infrastruktury społecznej
- z zakresu ochrony środowiska
- drogi istniejące
- drogi planowane
- drogi planowane o nieustalonym przebiegu
- linie kolejowe istniejące
- linie kolejowe planowane
- drogi wodne
- linie elektroenergetyczne istniejące
- linie elektroenergetyczne planowane
- parki krajobrazowe
- obszary chronionego krajobrazu (OChK)
- wody powierzchniowe

Rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym i oddziaływaniu regionalnym na tle rezerwatów przyrody

1 : 600 000



OZNACZENIA:

- inwestycje z zakresu infrastruktury transportowej
- inwestycje z zakresu infrastruktury energetycznej
- Inwestycje o nieustalonej dokładnej lokalizacji/przebiegu (sygnatury umieszczone w obszarze gminy, w której są planowane)*
- z zakresu transportu
- z zakresu energetyki
- z zakresu infrastruktury społecznej
- z zakresu ochrony środowiska

- drogi istniejące
- drogi planowane
- drogi planowane o nieustalonym przebiegu
- linie kolejowe istniejące
- linie kolejowe planowane
- drogi wodne
- linie elektroenergetyczne istniejące
- linie elektroenergetyczne planowane
- rezerваты przyrody
- wody powierzchniowe

Ludzie

Wszystkie działania zapisane w projekcie Planu generalnie wpływają korzystnie na jakość życia i zdrowie mieszkańców lub jedynie tylko w nielicznych przypadkach ten wpływ będzie obojętny lub niekorzystny (patrz tabela....). Wyraża się to m.in. poprzez poprawę dostępności do terenów zieleni, poprawę jakości środowiska, zapewnienie dostępności do dóbr materialnych, kulturalnych, komunikacji, usług, nowoczesnych technologii oraz bezpieczeństwa życia ludzi, bezpieczeństwa energetycznego itp.

Poprawie jakości życia mieszkańców województwa sprzyjać będą wszystkie ustalenia zapisane w celach szczegółowych *„Wysoka jakość przestrzeni dla mieszkańców”*, *„Bezpieczeństwo oraz zminimalizowane zagrożenia i konflikty przestrzenne”* oraz wiele zapisów w celach pozostałych, a w szczególności w II.3 *„Racjonalne korzystanie z zasobów naturalnych”*, II.5 *„Rozwój uzdrowisk”* oraz III.1 *„Kształtowanie spójnych systemów transportowych”*.

Niemniej jednak w wyniku realizacji niektórych działań mających na celu dobro ogółu, lokalnie może nastąpić stałe lub krótkotrwałe pogorszenie jakości warunków życia. Dotyczy to w szczególności realizacji zadań z zakresu infrastruktury komunikacji drogowej i kolejowej w ramach inwestycji celu publicznego. Jest to związane głównie z pogorszeniem się warunków akustycznych i w mniejszym zakresie warunków aerosanitarnych w otoczeniu projektowanych sieci infrastruktury komunikacyjnej. Lokalnie stałe bezpośrednio i pośrednio potencjalne oddziaływanie może być związane zwłaszcza z budową drogi ekspresowej S5, a zwłaszcza S10 (na odcinku o nieustalonym jeszcze przebiegu) oraz Kolei Dużych Prędkości. Mogą to być oddziaływania jedynie lokalne (niekiedy „punktowe”) dotyczące nielicznych miejsc, gdyż te projektowane inwestycje prowadzi się przez tereny otwarte z rozproszoną zabudową. Inwestycje komunikacyjne zwiększają dostępność i z jednej strony upłynniają ruch, ograniczając tym samym emisję zanieczyszczeń do powietrza, z drugiej zaś strony generują uciążliwości na innych terenach. Dobrym przykładem mogą tu być inwestycje drogowe eliminujące ruch tranzytowy z centrów miejscowości poprzez budowę obwodnic i obejść miejscowości, w tym 28 ciągach dróg krajowych, gdzie notowane są naruszenia norm akustycznych. Wzrost dostępności oraz usprawnienie ruchu komunikacyjnego może wiązać się ze zwiększeniem natężenia ruchu pojazdów, co w konsekwencji spowodować może wzrost emisji zanieczyszczeń i poziomu hałasu.

Zwiększenie poziomu hałasu oraz emisja promieniowania elektromagnetycznego nowo budowanych napowietrznych linii elektroenergetycznych najwyższych napięć 400 kV (cele inwestycji publicznych nr 1.178 – 1.181 z załącznika) mogą mieć stały i bezpośredni wpływ na zdrowie ludzi.

Największa skala negatywnych oddziaływań na mieszkańców wynikać będzie z realizacji kompleksowej modernizacji Portu Lotniczego w Bydgoszcy połączonej z budową terminala

CARGO. Rozwój lotniska i związanych z nim usług transportowych spowoduje zapewnienie wzrostu uciążliwości akustycznych dla mieszkańców Bydgoszczy, Białych Błot i innych.

Niekorzystne oddziaływania związane też mogą być z rozwojem odnawialnych źródeł energii, pomimo że projekt Planu preferuje ich lokalizację jedynie na obszarach otwartych w zabudowie rozproszonej. Szczególnie uciążliwy dla ludzi jest rozwój farm wiatrowych, m.in. z powodu emisji hałasu, wibracji i innych niekorzystnych zjawisk związanych z ich funkcjonowaniem. W tym zakresie (nie tylko ze względu na uwarunkowania krajobrazowe i ochronę ptactwa) projekt Planu wyznacza surowe reżimy lokalizacyjne. Projekt Planu zgodnie ze stanowiskiem Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 17 maja 2017 r. w sprawie lokalizacji instalacji odnawialnych źródeł energii na terenie województwa kujawsko-pomorskiego wyłącza z lokalizacji elektrowni wiatrowych obszary cenne przyrodniczo, krajobrazowo i gospodarczo, strefy buforowe do ochrony tras przelotu ptaków (6-10 km), a na pozostałych obszarach dopuszcza lokalizację przy zachowaniu następujących ograniczeń:

- odległości co najmniej 1000 m od budynków mieszkalnych w zabudowie zagrodowej;
- odległości określonej przez tzw. promień upadku siłowni wiatrowej od linii kolejowych, od dróg krajowych i wojewódzkich oraz linii elektroenergetycznych wysokich napięć.

Niedogodności głównie zapachowe mogą być też związane z działalnością biogazowni.

Projekt Planu jako najkorzystniejsze dla lokalizacji biogazowni, elektrowni wiatrowych i fotowoltaicznych wskazuje 1000 m strefę terenów rolnych przylegającą do autostrady A-1, gdzie już występuje szereg negatywnych oddziaływań, gdzie wystąpiło już pogorszenie jakości środowiska.

Niekorzystnych, lokalnych, krótkoterminowych uciążliwości obniżających komfort zamieszkania okolicznych mieszkańców spodziewać się można na etapie budowy praktycznie każdej, przewidzianej w projekcie Planu, inwestycji.

Zwierzęta

W projekcie Planu IV Cel polityki przestrzennej „*Chronione zasoby i wysoka jakość środowiska*” w całości poświęcony jest ochronie bioróżnorodności. Realizacja zapisanych tam ustaleń spowoduje korzystne oddziaływania również na zwierzęta, a w szczególności dotyczy to Celu IV.1 „*Kształtowanie spójnego systemu obszarów chronionych*”, IV.3 „*Poprawa stanu funkcjonowania zasobów środowiska przyrodniczego*” oraz II.3 „*Racjonalne korzystanie z zasobów naturalnych*”. Poprawę warunków bytowania i wzmożenie ochrony zwierząt uzyska się tutaj poprzez tworzenie nowych rezerwatów przyrody oraz obszarów chronionego krajobrazu i tworzenie nowych parków krajobrazowych. Planuje się np. włączenie w granice Brodnickiego i Górznieńsko-Lidzbarskiego Parku Krajobrazowego odcinków dolin rzek Brynicy i Samionki. Aktualnie procedowany jest też projekt utworzenia nowego parku

krajobrazowego „Góry Łosiowe” (gminy Grudziądz i Rogóźno), a w planach pozostaje też utworzenie nowego parku na terenie gmin Izbica Kujawska i Lubraniec. Zasady gospodarowania w granicach obszarów chronionych wspomagają skuteczność ochrony przyrody, w tym i zwierząt. Nie bez znaczenia są też efekty jakie daje edukacja ekologiczna prowadzona przez zarządy parków.

Pozytywne efekty dla warunków bytowania zwierząt uzyska się również poprzez powiększanie powierzchni terenów leśnych i zadrzewień, zwłaszcza na terenach rolniczych i wzdłuż cieków, co poprawi drożność korytarzy migracji zwierząt. Temu też sprzyjać będzie zalesianie terenów wokół miast poprzez kształtowanie „zielonych” pierścieni wokół Bydgoszczy, Torunia, Włocławka i Grudziądza oraz ograniczanie ekspansji zabudowy na tereny podmiejskie (Cel I.3 *„Przeciwdziałanie suburbanizacji i niwelowanie jej skutków”*). Jednym z skonkretyzowanych działań służących edukacji ornitologicznej jest budowa ścieżki tematycznej przy terenowym ośrodku edukacji przyrodniczej i promocji Rezerwatu Biosfery Bory Tucholskie.

Poprawę warunków bytowania zwierząt na terenach leśnych zapewni realizacja działań zapisanych w Celu V *„Bezpieczeństwo oraz zminimalizowane zagrożenia i konflikty przestrzenne”* dotyczące projektów adaptacyjnych do zmian klimatu (mała retencja, ochrona przed pożarami).

Jak wykazała analiza, realizacja szeregu ustaleń projektu Planu związanych z rozwojem zabudowy mieszkaniowej, zakładów produkcyjnych, przemysłowych, gospodarki turystycznej, gospodarki rolnej, zabudowy hydrotechnicznej, a w szczególności rozbudowa infrastruktury komunikacyjnej (drogowej, kolejowej i lotniczej) oraz technicznej (linii elektroenergetycznych wysokich napięć, siłowni wiatrowych) spowoduje negatywne oddziaływanie na warunki bytowania zwierząt. Dotyczy to głównie realizowanych inwestycji celu publicznego (załącznik). Negatywne oddziaływanie związane będą najczęściej z ograniczaniem „przestrzeni bytowej” w wyniku urbanizacji i realizacji zabudowy, ograniczaniem lub przerywaniem ciągłości korytarzy migracji zwierząt, zakłócenia spokoju, (np. płoszenia ptaków w okresie lęgowym).

Najwięcej i najbardziej dotkliwych, stałych i bezpośrednich negatywnych oddziaływań spowoduje realizacja inwestycji z Celu III *„Właściwie kształtowane systemy transportowe i infrastrukturalne”*, a w szczególności III.1 *„Kształtowanie spójnych systemów transportowych”*.

Realizacja planowanych przedsięwzięć drogowych i kolejowych spowoduje negatywne oddziaływanie na zwierzęta. Część przedsięwzięć znajduje się częściowo w zasięgu korytarzy ekologicznych migracji dużych ssaków wyznaczonych przez Zakład Biologii Ssaków Polskiej Akademii Nauk w Białowieży. Przez obszar województwa kujawsko-pomorskiego prowadzą odnogi korytarza „Północnego” oraz „Północno-Centralnego”. Korytarze ekologiczne to najczęściej wąskie i długie pasma nawiązujące do układu dolin rzecznych i rynien

polodowcowych (np. Wisły, Noteci, Brdy, Wdy, Drwęcy, Skrwy, Osy). W niektórych miejscach korytarze ekologiczne tworzą swego rodzaju obszary węzłowe (Bory Tucholskie, Puszcza Bydgoska, Lasy Gostynińsko-Włocławskie, Pojezierze Brodnickie, otoczenie Zalewu Koronowskiego). Korytarze ekologiczne cechują się też bardzo dużą lesistością i z tego głównie punktu widzenia są predysponowane do migracji zwierząt. Analiza przestrzenna planowanych przedsięwzięć i zasięgu korytarzy ekologicznych wskazuje, że szczególnej uwagi w tym zakresie wymagają:

- budowa dróg ekspresowych S5 i S10 (a zwłaszcza odcinki o nieustalonym jeszcze przebiegu);
- budowa oraz przebudowa dróg krajowych nr 15, 25, 55, 56, 62, 67, 80, 91;
- budowa oraz przebudowa dróg wojewódzkich o łącznej długości ponad 1000 km, a w szczególności nr 250 (połączenie Służewa z drogą nr 15 przecinającą teren bytowania m.in. wilków), nr 240 (Tuchola – Świecie), nr 248 (Stolno – Wąbrzeźno) i nr 563 (Rypin – Żuromin);
- budowa obwodnic, a w szczególności Grudziądza, Bydgoszczy i Trasy Wschodniej w Toruniu (przecina szlak przelotu nietoperzy do Fortu IV);
- budowa Kolei Dużych Prędkości (o nieustalonym dokładnie jeszcze przebiegu) przecinająca na dużym odcinku (przez Bory Tucholskie) korytarz ekologiczny migracji dużych ssaków.

Oddziaływanie na zwierzęta dotyczyć będzie przede wszystkim fauny lądowej i może polegać na utracie drożności korytarza migracyjnego oraz wywołać stres u zwierząt związany z hałasem i obecnością pojazdów. Zmiany te będą miały charakter lokalny, będą negatywne, bezpośrednie, skumulowane i długoterminowe.

Negatywne oddziaływanie na zwierzęta w stopniu co najwyżej małym dotyczyć będzie ponadto wszystkich odcinków dróg i linii kolejowych prowadzących przez obszary użytkowane rolniczo. W efekcie rosnącego natężenia ruchu pojazdów, większej prędkości pojazdów na przebudowanych drogach oraz większej szerokości jezdni, zwiększy się prawdopodobieństwo kolizji pojazdu ze zwierzętami, co jeszcze nasili się wraz ze wzrostem ich populacji. Zwiększenie szerokości jezdni ma również duże znaczenie w kontekście przemieszczania się płazów. Zwrócić należy również uwagę na zagrożenie dla chronionych gatunków fauny bytującej w zadrzewieniach przydrożnych. Ewentualne usunięcie drzew może wywołać utratę miejsc bytowania i rozrodu niektórych chronionych gatunków fauny (ptaki, owady).

Negatywne oddziaływanie w stopniu przeważnie małym, oraz niekiedy nawet średnim, dotyczyć będzie przebiegów dróg wojewódzkich i obwodnic przez obszary o mozaikowym układzie użytkowania terenu (tereny leśne, zadrzewione, trwałe użytki zielone, nieużytki, wody powierzchniowe).

Negatywne oddziaływania na zwierzęta będą nasilone w okresie realizacji przedsięwzięć, natomiast zagrożenia na etapie eksploatacji będą mniejsze. Nie należy przewidywać likwidacji tych inwestycji w przyszłości i ewentualnego powrotu do stanu obecnego. Zmiany negatywne będą więc nieodwracalne.

Długoterminowe i bezpośrednie negatywne oddziaływania na zwierzęta (zwłaszcza awifauna i ryby) będą związane z budową drogiego stopnia wodnego, wraz z elektrownią, na Wiśle poniżej Włocławka i kaskady dolnej Wisły. Budowa stopni wodnych i innych urządzeń hydrotechnicznych służyć ma poprawie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego i energetycznego (Cel V „*Bezpieczeństwo oraz zminimalizowane zagrożenia i konflikty przestrzenne*”). Uciążliwości dla ryb złagodzone jednak zostaną poprzez przepławki, które są przewidziane do realizacji m.in. w ramach inwestycji celu publicznego (patrz: załącznik – pozycje m.in. 1,284, 1.298-1.301).



Pewne niekorzystne oddziaływania związane będą z rozwojem gospodarki turystycznej, a w szczególności turystyki wodnej i turystyki przyrodniczej. Rozwojowi turystyki towarzyszy zwiększenie ruchu turystycznego, który najczęściej kieruje się w miejsca i rejony o wysokich walorach przyrodniczych, w tym i faunistycznych. Ruch turystyczny powodować może płoszenie zwierząt, stanowić zagrożenie dla miejsc lęgowych.

Rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym i oddziaływaniu regionalnym na tle korytarzy ekologicznych




1 : 600 000










OZNACZENIA:

-  inwestycje z zakresu infrastruktury transportowej
-  inwestycje z zakresu infrastruktury energetycznej

Inwestycje o nieustalonej dokładnej lokalizacji/przebiegu (sygnatury umieszczone w obszarze gminy, w której są planowane)

-  z zakresu transportu
-  z zakresu energetyki
-  z zakresu infrastruktury społecznej
-  z zakresu ochrony środowiska

-  drogi istniejące
-  drogi planowane
-  drogi planowane o nieustalonym przebiegu
-  linie kolejowe istniejące
-  linie kolejowe planowane
-  drogi wodne
-  linie elektroenergetyczne istniejące
-  linie elektroenergetyczne planowane
-  korytarze ekologiczne
-  wody powierzchniowe

Rośliny

Realizacja ustaleń projektu Planu powodować będzie, podobne w skali jak i charakterze, oddziaływania na roślinność, jak i na omówione wcześniej zwierzęta. Korzystne oddziaływania związane będą z realizacją głównie IV celu szczegółowego „*Chronione zasoby i wysoka jakość środowiska*” poświęconego ochronie bioróżnorodności przestrzeni województwa. Ustalenia odnośnie ochrony szaty roślinnej zawarte są również w ustaleniach pozostałych celów szczegółowych, a zwłaszcza w II.3 „*Racjonalne korzystanie z zasobów naturalnych*”.

Wzmocnieniu systemu ochrony szaty roślinnej służyć będą przede wszystkim ustalenia dotyczące:

- systemowych działań zwiększających powierzchnię leśną i zadrzewień;
- przeciwdziałania fragmentacji lasów na terenach podmiejskich;
- tworzenia zwartych „zielonych pierścieni” wokół największych miast województwa;
- zalesiania terenów nieprzydatnych rolniczo;
- wprowadzania zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i przywodnych;
- zapewnienia wysokich wskaźników powierzchni biologicznie czynnej na terenach zabudowywanych;
- preferencji dla „biologicznych” metod ochrony gleb przed erozją wodną i wietrzną.

Korzystne dla funkcjonowania ekosystemów leśnych, łąkowych i mokradłowych są ustalenia dotyczące zwiększania retencji wodnej na terenach rolniczych i leśnych.

Pośrednio, poprzez powiększanie powierzchni obszarów chronionych (parków krajobrazowych, obszarów chronionego krajobrazu) i wprowadzeniu w nich zakazów (m.in. zakazu usuwania zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i przywodnych oraz 100 m strefy buforowej wolnej od zabudowy wokół naturalnych zbiorników wodnych i cieków) ochrona ekosystemów roślinnych będzie wzmożona.

Ściśle związane z rozwojem społeczno-gospodarczym województwa kujawsko-pomorskiego, który kreowany jest przez zapis ustaleń we wszystkich celach polityki przestrzennej, wiąże się realizacja różnorodnych inwestycji kubaturowych, liniowych i przestrzennych. Wszystkie będą oddziaływały (w różnym stopniu) na szatę roślinną. Zagrożenia będą zależne od skali inwestycji i miejsca jej lokalizacji. Największa skala niekorzystnych oddziaływań związana będzie z realizacją inwestycji celu publicznego prowadzonych na terenach leśnych, w dolinach rzek i na obszarach cennych przyrodniczo.

Wszystkie zagrożenia w stopniu znaczącym i średnim wiążą się z realizacją inwestycji celu publicznego związanych z przedsięwzięciami liniowymi infrastruktury komunikacyjnej i technicznej, a w tej grupie głównie z drogami.

Realizacja planowanych przedsięwzięć drogowych i kolejowych spowoduje częściowo negatywne oddziaływania na rośliny. Planowane inwestycje będą realizowane

zarówno na terenach leśnych, jak i na terenach użytkowanych rolniczo. Różna też będzie skala oddziaływań zależna od kategorii inwestycji.

Największe negatywne oddziaływania (w stopniu znaczącym) związane będą z budową odcinków drogi ekspresowej S10, prowadzącej przez tereny leśne w dolinie Wisły w niesprecyzowanym jeszcze przebiegu. Realizacja pozostałych odcinków drogi ekspresowej S10 oraz S5 oddziaływać będzie w średnim stopniu. Taka sama skala zagrożeń związana będzie z realizacją przebudowy dróg krajowych nr 15, 25 i 62.

Przebudowy istniejących dróg wojewódzkich na odcinkach leśnych nie będą wymagały wycinki drzew. Szerokości pasów drogowych umożliwiają zarówno poszerzenie jezdni, budowę poboczy jak i rowów odwadniających. Przebudowa dróg wojewódzkich na odcinkach prowadzących przez tereny rolne może spowodować konieczność usunięcia pojedynczych lub części szpalerów drzew przydrożnych. Dotyczy to np. dróg nr: 548, 251, 559, 269, 241, 250, 291. Jednak w większości przypadków szpalery te znajdują się poza rowami przydrożnymi i nie będą narażone na degradację w wyniku prowadzonych działań inwestycyjnych. Będą to oddziaływania negatywne w stopniu co najwyżej małym.

Nowe zagrożenia dla roślin pojawią się przy realizacji nowych obwodnic oraz nowych odcinków dróg. Negatywne oddziaływania na rośliny w stopniu nawet średnim zidentyfikowano dla przebudowy dróg nr 548, 559, 563, 291, 250, jak również połączenia drogi krajowej nr 91 z drogą krajową nr 15 (węzeł Turzno) na autostradzie A1. Budowa nowych inwestycji drogowych będzie skutkowałą usunięciem roślinności na całej szerokości pasa drogowego planowanego przedsięwzięcia. Likwidacji ulegną fragmenty kompleksów leśnych oraz różnego rodzaju zadrzewienia śródpolne i śródłukowe.

Ubytki terenów leśnych w największym stopniu nastąpią podczas realizacji obwodnicy Tucholi oraz połączenia drogi krajowej nr 80 z drogą krajową nr 15. Obwodnice te w dużej części będą poprowadzone nowym „śladem” (trasowanie nowego korytarza) przez obszary leśne. Ubytek różnego rodzaju zieleni nastąpi także podczas budowy obwodnic, a w szczególności Grudziądz, Sępólna Krajeńskiego, Nowego i Strzyżawy. W pozostałych przypadkach te negatywne oddziaływania wystąpią jedynie w małym stopniu.

Budowa przeprawy promowej Czarnowo – rz. Wisła Solec Kujawski może wymagać usunięcia części roślinności nadbrzeżnej na terasie zalewowej Wisły, w związku z budową przyczółków dla cumowania promu, parkingów, placów manewrowych i innych urządzeń związanych z funkcjonowaniem przeprawy. Podobnego typu zagrożenia, tylko na dużo większą skalę, wiążą się z realizacją drugiego stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka oraz ewentualną realizacją projektu „kaskadyzacji” Wisły.

Rewitalizacja i użeglowienie międzynarodowych dróg wodnych E40 i E70 wymagać będą regulacji koryt rzek i zagospodarowania brzegów. Będzie się to często wiązało z koniecznością ingerencji w zbiorowiska roślinne przybrzeżne.

Z inwestycji energetycznych najbardziej ingerującą w zasoby szaty roślinnej uznać należy budowę nowej linii elektroenergetycznej 400 kV na odcinku od Grudziądza w kierunku na Gdańsk, dla której przeprowadzenia niezbędne będzie wytrasowanie korytarza również przez tereny leśne Kotliny Grudziądzkiej i doliny Wisły. Tej samej skali zagrożenie wiązać się będzie z realizacją Kolei Dużych Prędkości przebiegającej w nowym (niesprecyzowanym jeszcze) korytarzu m.in. przez Bory Tucholskie. Niezbędna też będzie wycinka lasów w „Puszczy Bydgoskiej” związana z modernizacją Portu Lotniczego w Bydgoszczy.

Nie przewiduje się istotnych negatywnych oddziaływań na rośliny podczas rewitalizacji linii kolejowych. Ewentualne zagrożenia mogą dotyczyć ubytku roślinności (np. muraw, zarośli, pojedynczych drzew) w sąsiedztwie torów kolejowych.

Rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym i oddziaływaniu regionalnym na tle lasów

1 : 600 000



OZNACZENIA:

- inwestycje z zakresu infrastruktury transportowej
- inwestycje z zakresu infrastruktury energetycznej
- Inwestycje o nieustalonej dokładnej lokalizacji/przebiegu (sygnatury umieszczone w obszarze gminy, w której są planowane)*
- z zakresu transportu
- z zakresu energetyki
- z zakresu infrastruktury społecznej
- z zakresu ochrony środowiska

- drogi istniejące
- drogi planowane
- drogi planowane o nieustalonym przebiegu
- linie kolejowe istniejące
- linie kolejowe planowane
- drogi wodne
- linie elektroenergetyczne istniejące
- linie elektroenergetyczne planowane
- lasy
- wody powierzchniowe

Woda

Realizacja ustaleń projektu Planu spowoduje oddziaływanie na wodę, w szczególności poprzez powstanie nowych źródeł zagrożeń dla zasobów wód, co jest nieuniknione przy planowaniu rozwoju przestrzennego województwa.

Kształtowanie miast – ośrodków rozwoju i ich powiązań funkcjonalnych, to kierunek zakładający rozwój m.in. usług publicznych w zakresie oświaty, zdrowia i kultury, budowę obiektów sportowych, budowę obwodnic. Spowoduje to powstanie nowych ścieków sanitarnych oraz wód opadowych wymagających oczyszczania. Zagrożenie to związane z realizacją nowej zabudowy zostanie ograniczone do minimum poprzez budowę systemów kanalizacji sanitarnej. Korzystne w tym zakresie jest dążenie do koncentracji zabudowy, co poza mniejszymi nakładami na budowę sieci zapewni większość sprawność systemów kanalizacyjnych. Realizacja nowych dróg, w tym ekspresowych, budowa obwodnic miast w ciągach dróg krajowych i wojewódzkich będzie wymagała kompleksowych działań w zakresie zagospodarowania wód opadowych i roztopowych. Zagospodarowanie turystyczne Zbiornika Włocławskiego nie spowoduje znaczących negatywnych oddziaływań na zasoby i jakość wód, gdyż wykonane będą kompleksowe inwestycje z zakresu gospodarki ściekowej. Podobnie nie przewiduje się znaczących negatywnych oddziaływań na wody w wyniku realizacji inwestycji oświatowych, zdrowotnych, kulturalnych i sportowych.

Przestrzenna analiza działań kierunkowych oraz lokalizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym wskazuje, iż w części będą one realizowane na obszarach występowania głównych zbiorników wód podziemnych. Duża część tych inwestycji będzie realizowana w obrębie obszaru funkcjonalnego o znaczeniu ponadregionalnym: Miejski obszar funkcjonalny ośrodków wojewódzkich - Bydgoszczy i Torunia, którego znaczną część zajmują wymienione zbiorniki. Minimalizację negatywnych oddziaływań osiągnie się poprzez rozwój systemów gospodarki ściekowej.

Kształtowanie przestrzeni w obszarach wiejskich będzie przede wszystkim przeciwdziałać rozpraszaniu się źródeł zanieczyszczeń, a tym samym większe możliwości budowy systemów kanalizacji sanitarnej na terenach urbanizujących się – optymalnego rozwiązania z punktu widzenia ochrony wód.

Kształtowanie przestrzennych warunków rozwoju gospodarczego oraz wykorzystanie walorów środowiska przyrodniczego i kulturowego dla rozwoju funkcji turystycznej i rekreacyjnej będzie odbywać się z poszanowaniem zasobów środowiska, w tym wód. Rozwój będzie odbywać się z zachowaniem zasady zrównoważonego rozwoju, w szczególności z zapewnieniem zachowania zasobów wodnych dla potrzeb przyszłych pokoleń. Rozwój różnych form turystyki i rekreacji następować będzie w oparciu o wykorzystanie zasobów środowiska, w tym zasobów wodnych, lecz jak to ustala projekt planu z poszanowaniem tych zasobów i racjonalnym korzystaniem z nich.

Planowane zwiększenie powierzchni leśnej województwa, optymalne dla środowiska sposoby rekultywacji terenów poeksploatacyjnych, optymalne wykorzystanie walorów użytkowych gleb oraz ochrona zadrzewień śródpolnych to kierunki działań mające na celu retencję wód, ochronę a nawet zwiększanie ich zasobów oraz przeciwdziałanie zanieczyszczeniom.

Kształtowanie spójnych systemów transportowych w celu uzyskania poprawy dostępności województwa poprzez budowę i przebudowę dróg różnych klas, budowę obwodnic miast, realizację inwestycji kolejowych, realizację infrastruktury przesyłowej spowodują oddziaływania na zasoby wodne. Powstaną nowe źródła zagrożeń wód, punktowe i liniowe. Zmieniają się warunki infiltracji wód, a także nastąpi zwiększenie koncentracji spływów powierzchniowych wód. W miejscach lokalizacji tych inwestycji nastąpi ubytek powierzchni aktywnej przyrodniczo, co spowoduje pogorszenie warunków naturalnej retencji wód. Jednak skala planowanych inwestycji jest umiarkowana i w wyniku przeprowadzonej oceny nie stwierdzono znaczących negatywnych ich oddziaływań na zasoby wodne i jakość wód.

Projekt planu przewiduje realizację działań mających na celu poprawę stanu zasobów wodnych województwa. Planowana m.in. budowa stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka a następnie kolejnych stopni planowanych w ramach kaskady Dolnej Wisły, ma na celu retencję zasobów wodnych rzeki, ograniczanie nierównomiernych przepływów, ograniczenie zagrożenie powodziowego.

Przeprowadzona analiza przestrzenna planowanych działań kierunkowych, w tym planowanych do realizacji inwestycji celu publicznego wskazuje, iż większość z nich będzie realizowana na terenach jednolitych części wód zagrożonych nieosiągnięciem stanu dobrego. Z tego względu, jak już wcześniej wspomniano, realizacji inwestycji będą musiały towarzyszyć kompleksowe systemy wodno-ściekowe ograniczające do minimum zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych. Oprócz tego typu typowych oddziaływań, mogą mieć jednak miejsce sytuacje awaryjne - ewentualne wycieki substancji ropopochodnych mogą przenikać do gruntu i wód podziemnych. Tego typu sytuacji w województwie kujawsko-pomorskim stwierdza się jednak tylko kilka w ciągu roku.

Celem środowiskowym dla jednolitych części wód powierzchniowych niewyznaczonych jako sztuczne lub silnie zmienione jest ochrona oraz poprawa ich stanu ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć co najmniej dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich stanu ekologicznego i stanu chemicznego. Natomiast celem środowiskowym dla sztucznych i silnie zmienionych jednolitych części wód powierzchniowych jest ochrona tych wód oraz poprawa ich potencjału ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć co najmniej dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich potencjału ekologicznego oraz stanu chemicznego.

Cele środowiskowe ustanawia się w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza i weryfikuje co 6 lat. Plany gospodarowania wodami są narzędziem planistycznym mającym usprawnić proces osiągnięcia celów środowiskowych i stanowić powinny podstawę podejmowania wszelkich decyzji mających wpływ na stan zasobów wodnych i zasady gospodarowania nimi w przyszłości.

Rada Ministrów RP w dniu 18 listopada 2016 r. przyjęła aktualizacje planów. Dla terenu województwa kujawsko-pomorskiego obecnie obowiązują:

- „Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” (Dz.U. z 2016 r. poz. 1911);
- „Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry” (Dz.U. z 2016 r. poz. 1967).

Zgodnie z planami gospodarowania wodami dla jednolitych części wód powierzchniowych będących obecnie w bardzo dobrym stanie/potencjale ekologicznym, celem środowiskowym jest utrzymanie tego stanu/potencjału.

Dla naturalnych części wód celem jest osiągnięcie co najmniej dobrego stanu ekologicznego, dla silnie zmienionych i sztucznych części wód – co najmniej dobrego potencjału ekologicznego. W obu przypadkach, konieczne jest także utrzymanie, co najmniej dobrego stanu chemicznego.

Dla jednolitych części wód podziemnych celem środowiskowym jest dobry stan wód, który oznacza zarówno dobry stan ilościowy, jak i dobry stan chemiczny. Dla spełnienia wymogu nie pogarszania stanu jednolitych części wód będących w co najmniej dobrym stanie, celem środowiskowym jest utrzymanie tego stanu.

W świetle powyższego można stwierdzić, że planowane działania kierunkowe w projekcie Planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego mają w większości na celu stopniową redukcję zanieczyszczeń powodowanych przez substancje priorytetowe oraz substancje szczególnie szkodliwe dla środowiska wodnego, jak również zaniechanie lub stopniowe eliminowanie emisji do wód powierzchniowych substancji priorytetowych oraz substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego. Tym samym projekt dokumentu realizować będzie wytyczne działu III rozdziału 1 „Cele ochrony wód i cele środowiskowe” ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne.

Ustalenia projektu Planu zawierają działania kierunkowe polegające na zapewnieniu odpowiedniej jakości wody ujmowanej do zaopatrzenia ludności w wodę oraz zaopatrzenia zakładów wymagających wody wysokiej jakości. Ze względu na ochronę zasobów wodnych należy przestrzegać zakazów i ograniczeń obowiązujących w strefach ochrony pośredniej ujęć wody. Konieczne jest również zwrócenie szczególnej uwagi na ochronę terenów podmokłych i bagiennych. W szczególności niezbędna jest realizacja działań określonych w programach wodno-środowiskowych, w tym stopniowa redukcja zanieczyszczeń powodowanych przez substancje priorytetowe oraz substancje szczególnie szkodliwe dla środowiska wodnego, a także zaniechanie lub stopniowe eliminowanie emisji do wód



powierzchniowych substancji priorytetowych oraz substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego. W związku z tym najważniejsze będzie ograniczanie zanieczyszczeń rolniczych powodujących eutrofizację zbiorników i cieków wodnych. Niezbędne jest również minimalizowanie zanieczyszczeń komunikacyjnych. Działania w tym zakresie obejmą: budowę i rozbudowę inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej zapewniającej odprowadzanie wytworzonych ścieków do zbiorczych systemów (w szczególności na obszarach aglomeracji kanalizacyjnych), ustanowienie stref ochrony pośredniej dla wszystkich ujęć wody nie posiadających naturalnego zabezpieczenia przed zanieczyszczeniami, zalesianie terenów nieprzydatnych rolniczo, głównie w zlewniach bezpośrednich jezior i wzdłuż cieków oraz utrzymanie lub przywracanie zadrzewień śródpolnych. Przestrzeganie tych ustaleń pozwoli na stopniową realizację celów środowiskowych dla jednolitych części wód.

Rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym i oddziaływaniu regionalnym na tle jednolitych części wód zagrożonych nieosiągnięciem stanu dobrego




1 : 600 000













OZNACZENIA:

-  inwestycje z zakresu infrastruktury transportowej
-  inwestycje z zakresu infrastruktury energetycznej

Inwestycje o nieustalonej dokładnej lokalizacji/przebiegu (sygnatury umieszczone w obszarze gminy, w której są planowane)

-  z zakresu transportu
-  z zakresu energetyki
-  z zakresu infrastruktury społecznej
-  z zakresu ochrony środowiska

-  drogi istniejące
-  drogi planowane
-  drogi planowane o nieustalonym przebiegu
-  linie kolejowe istniejące
-  linie kolejowe planowane
-  drogi wodne
-  linie elektroenergetyczne istniejące
-  linie elektroenergetyczne planowane
-  jednolite części wód powierzchniowych zagrożone nieosiągnięciem stanu dobrego
-  wody powierzchniowe

Rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym i oddziaływaniu regionalnym na tle głównych zbiorników wód podziemnych

1 : 600 000



OZNACZENIA:

- inwestycje z zakresu infrastruktury transportowej
- inwestycje z zakresu infrastruktury energetycznej
- Inwestycje o nieustalonej dokładnej lokalizacji/przebiegu (sygnatury umieszczone w obszarze gminy, w której są planowane)*
- z zakresu transportu
- z zakresu energetyki
- z zakresu infrastruktury społecznej
- z zakresu ochrony środowiska

- drogi istniejące
- drogi planowane
- drogi planowane o nieustalonym przebiegu
- linie kolejowe istniejące
- linie kolejowe planowane
- drogi wodne
- linie elektroenergetyczne istniejące
- linie elektroenergetyczne planowane
- główne zbiorniki wód podziemnych
- wody powierzchniowe

Powietrze i klimat

Nadmierne zanieczyszczenia powietrza i zagrożenie hałasem komunikacyjnym to jedno z głównych problemów ekologicznych województwa kujawsko-pomorskiego. Duża jest również podatność obszaru na postępujące zmiany klimatu i związane z tym zagrożenia, a zwłaszcza zagrożenie powodziowe. Czynniki te zdecydowały, że (słusznie) ustalenia projektu Planu tym zagadnieniom nadają priorytet. Najwięcej działań i inwestycji celu publicznego ukierunkowanych bezpośrednio na zagadnienia aerosanitarne, akustyczne i klimatyczne zapisano w Celu III „*Właściwie kształtowane systemy transportowe i infrastrukturalne*”.

Zdecydowana większość zidentyfikowanych to oddziaływania korzystne. Jednoznacznie poprawie jakości powietrza, poprzez obniżenie emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych służyć będą działania i inwestycje zwiększające dostępność i możliwości wykorzystania paliw niskoemisyjnych i energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych (Cel III.2 „*Kształtowanie systemów infrastruktury technicznej*”). Związane to jest z planowaną budową m.in.:

- energetycznych systemów rozproszonych w oparciu o źródła odnawialne;
- zawodowych systemów energetycznych opartych na dostępnych źródłach biogazu w oczyszczalniach ścieków, z odpadów ciepłych i w oparciu o zasoby geotermalne;
- instalacji paliw alternatywnych.

Korzystnie na jakość powietrza wpłynie ponadto rekultywacja nieczynnych 28 składowisk odpadów komunalnych, niespełniających wymogów ochrony środowiska, a także gazyfikacja terenu gmin nie posiadających dotychczas dostępu do tego źródła energii.

Zwiększenie efektywności energetycznej oraz cieplnej poprzez m.in. modernizację urządzeń i sieci przesyłowych, pozwoli na oszczędności energii, a co za tym idzie zmniejszenie emisji zanieczyszczeń powietrza.

Poprawie warunków aerosanitarnych i klimatycznych służyć będą działania prowadzące do zachowania i zwiększania terenów zieleni, a w szczególności lasów, tworzenia zwartych pierścieni zieleni wokół największych miast, ograniczania fragmentacji lasów, a także kształtowanie terenów zieleni publicznej i zwiększanie bioróżnorodności (zwłaszcza na terenach zurbanizowanych). Działania te wraz z tworzeniem zbiorników retencyjnych wpłyną będą korzystnie na mikroklimat.

Największe efekty uzyska się poprzez realizację działań w dziedzinie transportu, prowadzących do rozwoju transportu zbiorowego, komunikacji szynowej, dróg wodnych i dróg rowerowych. W tym zakresie na szczególną uwagę zasługuje zadanie Bit-City „*Opracowanie i wdrożenie transportu podmiejskiego w obszarze funkcjonalnym Bydgoszczy – Torunia i włączenie w niego Włocławka, Grudziądz i Inowrocławia*”. Zadanie to obejmuje m.in. budowę i modernizację linii tramwajowych, parkingów typu „Park and Ride”, systemów roweru aglomeracyjnego, zintegrowanych węzłów przesiadkowych, modernizację linii kolejowych, zakup niskoemisyjnego taboru tramwajowego i autobusowego.

Wspieranie rozwoju infrastruktury komunikacyjnej (drogowej i kolejowej) może powodować zwiększenie natężenia ruchu, co może przyczynić się do zwiększenia emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu. Te potencjalne negatywne oddziaływania równoważone jednak będą przez inne ujęte w projekcie Planu inwestycje drogowe i kolejowe. Do takich należą:

- eliminowanie ruchu tranzytowego z terenów zwartej zabudowy poprzez budowę obwodnic w 28 miejscowościach. Ich realizacja spowoduje poprawę klimatu akustycznego i warunków aerosanitarnych, w szczególności w Strzelnie, Inowrocławiu, Kruszwicy, Tucholi, Chełmży i Lipnie;
- budowa połączenia drogi krajowej nr 80 z drogą krajową nr 15 i autostradą A-1, która wyeliminuje ruch tranzytowy m.in. z Torunia, Grębocina, Przysieka, Rozgart i Górską;
- stosowanie pasów zieleni izolacyjnej.

Nowe i przebudowane drogi będą cechować się szerokimi jezdniami o dobrej jakości nawierzchni, wyznaczonymi pasami dla prawo- i lewoskrętów, skrzyżowaniami typu „rondo”. Czynniki te pozwolą na poprawę płynności ruchu pojazdów, a tym samym zmniejszenie emisji spalin i hałasu. Zwiększy się również bezpieczeństwo użytkowników dróg i mieszkańców.

Budowa nowych dróg spowoduje negatywne zmiany warunków akustycznych oraz emisję spalin. Z tego względu należy niezwykle starannie wyznaczyć przebieg nowych dróg, z uwzględnieniem jak największych odległości od zabudowy mieszkaniowej i zagrodowej oraz innych miejsc stałego przebywania ludzi.

Rewitalizacja linii kolejowych pozwoli na poprawę warunków ruchu pojazdów szynowych, a tym samym zmniejszenie emisji zanieczyszczeń, w tym hałasu. Służyc temu będą przede wszystkim: wyremontowane torowiska, wymienione rozjazdy, wyremontowane przejazdy drogowo-kolejowe, wymienione podkłady i podsypka tłuczniowa, korekta geometrii torowiska, przebudowa mostów, wiaduktów i przepustów. Działania te pozwolą na niższą emisję hałasu przez pojazdy szynowe, wzrost prędkości jazdy pociągów oraz ograniczenie drgań i wibracji. Największe (ze względu na skalę przedsięwzięcie) negatywne akustycznie spowoduje realizacja Kolei Dużych Prędkości.

Pogorszenia warunków akustycznych spodziewać się należy w wyniku realizacji modernizacji Portu Lotniczego w Bydgoszczy, jak również planowanej rozbudowy istniejących lotnisk i lądowisk.

Pogorszenie klimatu akustycznego może też wystąpić w wyniku rewitalizacji międzynarodowych dróg wodnych E40 i E70 i przystosowania ich dla celów transportu wodnego i ruchu turystycznego.

Pewne negatywne oddziaływania akustyczne związane też będą z obiektami i urządzeniami infrastruktury technicznej, a zwłaszcza liniami elektroenergetycznymi wysokich

napięć. Obiekty gospodarki odpadami, biogazownie i oczyszczalnie ścieków mogą być potencjalnym źródłem emisji zanieczyszczeń złownych.

Powierzchnia ziemi i zasoby naturalne

Ze względu na ochronę powierzchni ziemi i zasobów naturalnych korzystne procesy (zmiany) spowoduje realizacja ustaleń projektu Planu związanych z: Celem I.3 *„Przeciwdziałanie suburbanizacji i niwelowanie jej skutków”*, Celem II.3 *„Racjonalne korzystanie z zasobów naturalnych (kopalin, lasów, gleb)”*, II.4 *„Wykorzystanie potencjału rolniczego i rozwój przemysłu rolno-spożywczego”*, III.2 *„Kształtowanie systemów infrastruktury technicznej”* (dotyczy sfery gospodarki odpadami) i IV.3 *„Poprawa stanu funkcjonowania zasobów środowiska przyrodniczego”* (w zakresie: lasy i gleby).

W wymienionych wyżej celach i kierunkach gospodarki przestrzennej zawarte są ustalenia, które potencjalnie mogą korzystnie oddziaływać na ochronę powierzchni ziemi i zasoby naturalne poprzez następujące działania:

- ochronę złóż niezagospodarowanych kopalin węgla brunatnego i kruszywa;
- zapobieganie erozji wodnej i wietrznej gleb;
- utrzymanie zdolności produkcyjnej gleb, a w szczególności klas I-III;
- związane z zalesianiem gruntów nieprzydatnych rolniczo, zwiększaniem powierzchni leśnej i zadrzewień, z wprowadzeniem zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i przywodnych;
- rekultywację terenów zdegradowanych;
- wprowadzanie stref buforowych wzdłuż linii brzegowych jezior i cieków;
- zwiększanie retencji wodnej, zmniejszając m.in. skutki suszy;
- wprowadzanie stref ochrony pośredniej ujęć wód podziemnych;
- budowę i rozbudowę sieci kanalizacji sanitarnej;
- rekultywację składowisk odpadów;
- rozbudowę systemów odprowadzania i oczyszczania wód deszczowych z terenów zurbanizowanych, komunikacyjnych i przemysłowych, zabezpieczających przed migracją zanieczyszczeń do gleb.

Niekorzystne oddziaływania na powierzchnię ziemi związane będą z rozwojem społeczno-gospodarczym województwa, Rozwój różnych form osadnictwa, zakładów przemysłowych, rolno-spożywczych, infrastruktury komunikacyjnej i technicznej prowadzić będzie m.in. do przekształceń rzeźby terenu, zmiany warunków geotechnicznych gruntów, utratę retencji poprzez zabudowę i uszczelnianie powierzchni gruntów, zanieczyszczenia gleb, rozwój procesów erozji gruntów itp. Również rozwój działalności rolniczej i jej intensyfikacja powodować będzie zagrożenie zanieczyszczenia gruntów, głównie azotem. Największa jednak skala zagrożeń związanych z przekształceniami powierzchni ziemi, ubytkiem gleb z rolniczego użytkowania, zmniejszaniem powierzchni aktywnej rolniczo oraz

możliwością zanieczyszczenia gruntów wynikać będzie z realizacji inwestycji infrastruktury komunikacyjnej i technicznej (tabela 2, załącznik). Znaczące negatywne oddziaływania związane będą z budową dróg ekspresowych S5 i S10, przebiegające przez tereny o zróżnicowanej rzeźbie, przecinające głębokie formy dolinne i rozcięcia erozyjne, tereny wydmore i morenowe, strefy krawędziowe.

W stopniu średnim zagrożenie powierzchni ziemi spowoduje budowa dróg krajowych nr 15, 25, 62, 80, 91 i budowa niektórych obwodnic w ciągu dróg krajowych. Przekształcenia powierzchni ziemi w stopniu średnim lub małym wystąpią też podczas budowy innych obwodnic i obejść miast i miejscowości. W miejscach powierzchni dotychczas będących aktywnymi przyrodniczo powstaną nowe powierzchnie utwardzone. Przekształcona zostanie przypowierzchniowa warstwa ziemi. Rodzima gleba zostanie usunięta z części skały macierzystej włącznie poprzez korytowanie, a w jej miejsce zostanie nasypywany materiał obcego pochodzenia (tłuczeń, kruszywo). Jezdnie oraz skrzyżowania będą stanowiły powierzchnie utwardzone i nieprzepuszczalne. Zmiany negatywne w stopniu średnim nastąpią zwłaszcza przy budowie nowych odcinków dróg na terenach o zróżnicowanych stosunkach hipsometrycznych, związanymi z występowaniem form morfologicznych: dolin rzecznych, rynien polodowcowych, dolin wód roztopowych, stref krawędziowych wysoczyzn morenowych, pagórków i wzgórz morenowych. Należy tu wymienić przede wszystkim obwodnice: Kowalewa Pomorskiego, Tucholi, Chełmży, Rypina, Lipna, Pakości i Kamienia Krajeńskiego, jak również połączenie drogi krajowej nr 80 z drogą krajową nr 15 i autostradą A-1. Budowa obwodnicy Kowalewa Pomorskiego wymusi realizację przejścia nad doliną Strugi Kowalewskiej, obwodnicy Tucholi – nad doliną Brdy i Stążki, obwodnicy Chełmży – nad doliną Browiny (Fryby), obwodnicy Rypina – nad doliną Rypienicy, obwodnicy Lipna – nad doliną Mieni, obwodnicy Pakości – nad doliną Noteci, obwodnicy Kamienia Krajeńskiego – w obrębie występowania form morenowych. Budowa połączenia drogi krajowej nr 80 z drogą krajową nr 15 wymusi realizację przejścia przez dolinę Strugi Łysomickiej i Kanału Górnego.

Podobne skala i charakter zagrożenia powierzchni ziemi związane też będą z realizacją budowy gazociągów wysokiego ciśnienia Łysomice – Bydgoszcz oraz Sępólno Krajeńskie – Nakło n/Notecią, a także budową drugiego stopnia na Wiśle poniżej Włocławka i terminala multimodalnego w rejonie Bydgoszcz – Solec Kujawski.

Roboty związane z rewitalizacją linii kolejowych, także spowodują zmiany i przekształcenia powierzchni ziemi. Wymiana podsypki oraz podkładów kolejowych wymusi realizację przekształceń warstwy powierzchni ziemi o głębokości kilkudziesięciu centymetrów. Nie będą to jednak zmiany w obrębie gruntu rodzimego, tylko w większości w obrębie materiału pochodzenia antropogenicznego. Ewentualne zmiany geometrii łuków torowiska oraz przebudowa mostów i estakad, będą wiązały się z przekształceniami wielkoskalowymi. Będą to jednak zmiany oddziałujące na środowisko w stopniu małym, ze względu na ingerencję w już wcześniej przekształconą powierzchnię.

Negatywne oddziaływania na powierzchnię ziemi będą polegały głównie na zmniejszeniu powierzchni dotychczas aktywnych przyrodniczo i powstaniu nowych terenów utwardzonych. Negatywne oddziaływania w tym zakresie wystąpią już na etapie budowy lub przebudowy dróg oraz rewitalizacji linii kolejowych oraz innych obiektów budowlanych. Będą one trwałe podczas ich istnienia. Nie należy przewidywać likwidacji tych inwestycji w przyszłości i ewentualnego powrotu do stanu obecnego. Zmiany negatywne będą więc nieodwracalne.



W trakcie realizacji inwestycji budowlanych powstaną odpady głównie z grupy 17, tj. odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (170181, 170182, 170302, 170506). Szczególnej ostrożności wymagać będą odpady oznaczone jako niebezpieczne (1703 – asfalty i smoły).

Rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym i oddziaływaniu regionalnym na tle gleb o wysokiej przydatności rolniczej klas bonitacyjnych I - III




1 : 600 000













OZNACZENIA:

-  inwestycje z zakresu infrastruktury transportowej
-  inwestycje z zakresu infrastruktury energetycznej

Inwestycje o nieustalonej dokładnej lokalizacji/przebiegu (sygnatury umieszczone w obszarze gminy, w której są planowane)

-  z zakresu transportu
-  z zakresu energetyki
-  z zakresu infrastruktury społecznej
-  z zakresu ochrony środowiska

-  drogi istniejące
-  drogi planowane
-  drogi planowane o nieustalonym przebiegu
-  linie kolejowe istniejące
-  linie kolejowe planowane
-  drogi wodne
-  linie elektroenergetyczne istniejące
-  linie elektroenergetyczne planowane
-  gleby o wysokiej przydatności rolniczej klas bonitacyjnych I-III
-  wody powierzchniowe

Krajobraz i zabytki

Zróznicowany, harmonijny krajobraz jest jednym z podstawowych walorów decydujących o atrakcyjności przestrzeni województwa kujawsko-pomorskiego do rozwoju turystyki. Stąd też projekt Planu ochrony krajobrazu dedykuje wiele ustaleń. Długoterminowy, bezpośredni korzystny wpływ na krajobraz będą miały działania związane z ochroną i poprawą jakości przestrzeni kulturowej i krajobrazu, znajdujące zapisy w ustaleniach we wszystkich pięciu celach szczegółowych. Najwięcej jednak uwagi poświęca się temu zagadnieniu w Celu IV „*Chronione zasoby i wysoka jakość środowiska*”, zarówno w części dotyczącej środowiska kulturowego (IV.2 „*Ochrona i funkcjonowanie zasobów środowiska kulturowego*”), jak i środowiska przyrodniczego (głównie w IV.3 „*Poprawa stanu funkcjonowania zasobów środowiska przyrodniczego*”, II.3 „*Racjonalne korzystanie z zasobów naturalnych*”).

Ponieważ w specyfice krajobrazu województwa kujawsko-pomorskiego ważne miejsce zajmują zagadnienia krajobrazu kulturowego, którego elementem są „zabytki”, zdecydowano o łącznej analizie oddziaływań ustaleń projektu Planu na krajobraz i zabytki, tym bardziej, że wszystkie ustalenia odnoszące się do „zabytków” są tożsame i dla „krajobrazu”.

Analiza projektu Planu wskazuje, że potencjalne oddziaływanie jego ustaleń na krajobraz i zabytki będzie miało głównie charakter obojętny lub korzystny. Oddziaływania niekorzystne są jednostkowe (tabela 2). Podobny obraz przedstawia ocena w przypadku inwestycji celu publicznego (załącznik).

Doceniając wagę konieczności racjonalnego korzystania z krajobrazu projekt Planu ustala konieczność sporządzenia audytu krajobrazowego dla obszaru województwa w celu zapewnienia właściwej ochrony krajobrazu i możliwości ich kształtowania. Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku przystąpiło już do prac nad audytem krajobrazowym.

Ustalenia projektu Planu wspierają realizację przedsięwzięć związanych z „realizacją, przebudową lub rozbudową zabudowy kubaturowej i zmianami zagospodarowania przestrzennego”, które gwarantują zachowanie regionalnych zasad i standardów kształtowania ładu przestrzennego zgodnie ze Stanowiskiem Zarządu Województwa z dnia 15 czerwca 2016 r. Jednocześnie projekt Planu ustala obowiązek prowadzenia regionalnego monitoringu obszarów zintegrowanego ładu przestrzennego.

Bezpośredni korzystny wpływ na krajobraz będą miały działania związane z ochroną i poprawą jakości funkcjonowania środowiska (materialnego i niematerialnego). Zawarte w Celu IV.2 „*Ochrona i funkcjonowanie zasobów środowiska kulturowego*” działania zmierzają do zachowania zasobów dziedzictwa kulturowego, zarówno jako świadectwa dorobku minionych epok, jak i wykorzystania dużego potencjału dziedzictwa kulturowego regionu dla rozwoju gospodarczego i promocji województwa. Założeniem polityki przestrzennej, która znajduje odzwierciedlenie w zapisach ustaleń projektu Planu jest zapobieganie negatywnym

skutkom urbanizacji w dziedzinie oddziaływań na środowisko i zaburzeń ładu przestrzennego. Ustalenia projektu Planu wskazują na konieczność wspierania działań zharmonizowania wprowadzania zagospodarowania przestrzennego w krajobraz kulturowy z respektowaniem historycznej kompozycji przestrzennej i rozlokowania zabytków. Realizowane to będzie poprzez wspieranie przedsięwzięć zmierzających do:

- obejmowania formami ochrony obiektów i zespołów o szczególnych wartościach kulturowych oraz wspomaganie prac zachowawczych dla obiektów objętych ochroną (m.in. obiekty wpisane i proponowane do wpisania na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego i Przyrodniczego UNESCO – Zespół Staromiejski w Toruniu i w Chełmnie, uznane i proponowane do uznania Pomniki Historii, parki kulturowe itp.);
- ochrony i harmonijnego kształtowania krajobrazów zachowujących tożsamość kulturową oraz walory tradycyjnego zagospodarowania (krajobrazy kulturowe, miejsca historycznych bitew, panoramy oraz pola ekspozycji układów urbanistycznych i ruralistycznych, obiektów i zespołów zabytkowych);
- zachowania wartości dziedzictwa kulturowego poprzez ich zabezpieczenie, utrzymanie, rewaloryzację, renowację, restaurowanie bądź inne działania mogące wchodzić w zakres przedsięwzięć rewitalizujących (historyczne zespoły urbanistyczne, historyczne zespoły ruralistyczne);
- kształtowania i utrwalania tożsamości regionalnej, takich jak np. ochrona dóbr kultury współczesnej, utrzymanie, rozbudowa istniejących i tworzenie nowych skansenów itd.;
- zagospodarowania bądź adaptacji zasobów dziedzictwa kulturowego dla celów kulturowych i turystycznych (np. historyczne linie kolejowe, szlaki posiadające walory szczególnie cenne dla poznania dziedzictwa kulturowego regionu itp.);
- rozwoju turystyki na bazie dziedzictwa kulturowego;
- przedsięwzięcia promocyjne i popularyzatorskie.

O wadze walorów kulturowych i zabytków dla rozwoju województwa wskazuje bogata lista inwestycji celu publicznego im przypisanych, zarówno z listy „krajowej”, jak i „regionalnej” (załącznik).

Bezpośredni korzystny wpływ na kształtowanie krajobrazu będą miały wszystkie ustalenia projektu Planu dotyczące ochrony przyrodniczych elementów (krajobrazy leśne, łąkowe, wodne itp.). Ustalenia do nich odnoszące się zawarte są głównie w Celu IV.3 „Poprawa stanu funkcjonowania zasobów środowiska przyrodniczego”. Dotyczy to w szczególności działań związanych m.in. z zalesianiem terenów nieprzydatnych rolniczo, powiększania powierzchni leśnej, kształtowania „zielonych” pierścieni wokół dużych miast, odtwarzania korytarzy ekologicznych, przywracania zadrzewień śródpolnych i zwiększania bioróżnorodności na terenach intensywnego rolnictwa.

Pozytywnym elementem kształtowania walorów krajobrazowych jest ustalenie przeciwdziałania suburbanizacji, niwelacji jej skutków, przeciwdziałanie fragmentacji lasów podmiejskich oraz rewitalizacja miejskich terenów przywodnych.

Pozytywne efekty dla ochrony krajobrazu uzyska się również poprzez realizację ustaleń związanych z poprawą funkcjonowania gospodarki odpadami, prowadzącymi do zmniejszenia ilości odprowadzanych do środowiska odpadów, a w szczególności do likwidacji „dzikich” składowisk oraz rekultywacji 28 składowisk odpadów komunalnych (III.2 „*Kształtowanie systemów infrastruktury technicznej*”).

Wpływ na krajobraz zarówno niekorzystny (na etapie budowy, przekształcania struktury przyrodniczej) jak i korzystny (po realizacji inwestycji) będzie miała realizacja działań związanych z ograniczaniem zagrożenia powodziowego i skutków suszy poprzez budowę, modernizację obiektów hydrotechnicznych, a w szczególności zbiorników retencji wód.

W odniesieniu do obiektów zabytkowych, jako elementów krajobrazu kulturowego, pośrednio pozytywne oddziaływania będą miały wszystkie działania dotyczące zmniejszania emisji zanieczyszczeń, drgań i wibracji (degradujące obiekty zabytkowe), a związanych z eliminacją ruchu tranzytowego z centrów miejscowości, rozwojem transportu publicznego i budową obwodnic (I. „*Wysoka jakość przestrzeni dla mieszkańców*”), a także działania związane z ograniczaniem emisji zanieczyszczeń z sektora komunalnego (modernizacja sieci ciepłowniczych, termomodernizacja obiektów, preferencje dla źródeł bezemisyjnych lub niskoemisyjnych itp.).

Potencjalnie niekorzystny wpływ na krajobraz i zabytki wywierać będą działania wprowadzające elementy dysharmonijne w dotychczasową strukturę i fizjonomię przestrzeni. Większa skala negatywnych oddziaływań (odbioru) tego typu obiektów (przedsięwzięć) będzie na terenach otwartych oraz wartościowych pod względem walorów przyrodniczych lub kulturowych, a mniejsza na terenach już zurbanizowanych lub przekształconych.

Stałe i bezpośrednie niekorzystne oddziaływania będą miały obiekty infrastruktury energetycznej (napowietrzne linie elektroenergetyczne, stacje zasilania, elektrownie wodne, wiatrowe i inne.), infrastruktury komunikacyjnej (drogi, linie kolejowe), związanej z gospodarką odpadami. Tego typu obiekty i instalacje mogą zaistnieć w przestrzeni województwa w wyniku realizacji ustaleń projektu Planu głównie z Celem III („*Właściwie kształtowane systemy transportowe i infrastrukturalne*”) i V („*Bezpieczeństwo oraz zminimalizowane zagrożenia i konflikty przestrzenne*”).

Z analizy wynika, że najwyższa skala zagrożeń dla walorów krajobrazu związana będzie z budową linii wysokiego napięcia (400 kV) „przecinających” na dużych odległościach (równoleżnikowo i południkowo) szereg jednostek krajobrazowych. Korytarze energetyczne tworzyć będą swoiste „rany” w atrakcyjnym krajobrazie okolic Grudziądza (Basen

Grudziądzki) i Bydgoszczy (Kotlina Toruńska, Pojezierze Krajeńskie). Do tej samej kategorii zagrożeń zaliczono planowaną budowę odcinka drogi ekspresowej S10 Toruń – Płońsk (o nieustalonym jeszcze przebiegu), budowę Kolei Dużych Prędkości (brak ustalonego przebiegu) oraz budowę drugiego stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka.

Negatywne zmiany krajobrazu w stopniu średnim wystąpią przy realizacji drogi ekspresowej S5, pozostałych odcinków drogi S10 oraz innych niższych rang, przy budowie nowych dróg na terenach o zróżnicowanych stosunkach hipsometrycznych, poprzez powstanie nowych elementów zagospodarowania infrastruktury transportowej, eksponowanych w krajobrazie. Należy do tego zaliczyć mosty, wiadukty, estakady, ekrany akustyczne – realizowane na obszarach dolin rzecznych, rynien polodowcowych, stref krawędziowych wysoczyzn morenowych i wszelkiego rodzaju innych wyniesień terenowych. Do tego typu przedsięwzięć należy zaliczyć przede wszystkim obwodnice: Kowalewa Pomorskiego, Sępólna Krajeńskiego, Kamienia Krajeńskiego, Tucholi, Chełmży, Rypina, Lipna i Pakości, jak również połączenie drogi krajowej nr 80 z drogą krajową nr 15. Budowa tych obwodnic przez doliny rzeczne wymusi budowę mostów i estakad, a dodatkowo skrzyżowania planowanych dróg z drogami wyższej kategorii i liniami kolejowymi mogą wymusić realizację wiaduktów.

Negatywne oddziaływania na krajobraz będą widoczne już w fazie realizacji inwestycji drogowych i kolejowych, a także utrwalą się w krajobrazie w fazie eksploatacji przedsięwzięcia.

Niekorzystny (średni) wpływ na walory krajobrazowe Borów Tucholskich powodować może budowa radioteleskopu (wyniesionego ponad poziom terenu na wysokość 90 m). Do tej grupy niekorzystnych oddziaływań na krajobraz zaliczono również realizację platformy multimodalnej z portem rzeczny w dolinie Wisły, w rejonie Solec Kujawski – Bydgoszcz oraz odcinki napowietrznych linii elektroenergetycznych 110 kV w rejonie Nowego i Świecia.

Ograniczeniu negatywnego oddziaływania elektrowni wiatrowych na krajobraz służyć będą ustalone surowe reżimy lokalizacyjne, zakładające wyłączenia z lokalizacji tego typu obiektów obszarów cennych przyrodniczo, krajobrazowo i gospodarczo oraz około 10 km od rzeki Wisły, 8 km od Brdy i Drwęcy, 6 km od Noteci i Kanału Bydgoskiego (strefy buforowe do ochrony tras przelotu ptaków).

Dobra materialne

Wszystkie działania zapisane w projekcie Planu, zgodnie z celem głównym Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 służyć mają dobru jego mieszkańców. Analiza planowanych kierunków działań (tabela 2), jak i inwestycji celu publicznego (załącznik) wykazuje, że ich realizacja (w skali generalnej) nie będzie powodowała istotnych niekorzystnych oddziaływań (zdecydowana przewaga „0” oddziaływań).

Jednoznacznie korzystne oddziaływania wiązać się będą z realizacją działań związanych z Celem IV.2 „*Ochrona i funkcjonowanie zasobów środowiska kulturowego*”, które przewidują m.in. szeroki program prac związanych z ochroną, odnową, modernizacją, konserwacją obiektów zabytkowych. Wartość nieruchomości wzrośnie też w wyniku prac termomodernizacyjnych. Tak samo ocenić należy szeroki katalog działań i inwestycji, które mają na celu podniesienie bezpieczeństwa i ochronę przed powodzią, podniesienia bezpieczeństwa energetycznego i ekologicznego, podniesienie estetyzacji przestrzeni itp.

Niemniej jednak, w wyniku realizacji niektórych działań i inwestycji mających na celu dobro ogółu, lokalnie (jednostkowo) mogą wystąpić niekorzystne zmiany i oddziaływania obniżające wartość nieruchomości lub będące z nimi w kolizji. Dotyczy to przede wszystkim realizacji „dużych”, z poziomu krajowej inwestycji wielkoprzestrzennych, zapisanych w Celu III „*Właściwie kształtowane systemy transportowe i infrastrukturalne*”.

Planowane przedsięwzięcia drogowe, takie jak drogi ekspresowe S5 i S10, przebudowa dróg krajowych i położonych w ich ciągach obwodnic, budowa linii elektroenergetycznych 400 kV oraz nowych gazociągów wysokiego ciśnienia prowadzone będą najczęściej w nowych „korytarzach”, co będzie wymagało zmian w sposobie użytkowania gruntów i zmian własnościowych. Niekorzystne oddziaływania na dobra materialne związane też będą z realizacją projektu budowy stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka oraz kaskady dolnej Wisły. Jednak ze względu na ich planowany przebieg przez tereny rolnicze lub leśne, nie zajdzie konieczność wyburzeń na dużą skalę.

Dla inwestycji związanych z przebudową pozostałych dróg, rewitalizacją linii kolejowych i innych ciągów infrastrukturalnych nie prognozuje się negatywnych oddziaływań na dobra materialne. Inwestycje te będą realizowane w obecnych korytarzach, w obrębie istniejącego i od lat wykorzystywanego pasa drogowego, torowiska kolejowego lub pasów infrastruktury energetycznej. Oznacza to działanie na gruntach o uregulowanej sytuacji formalnej, związanej z prawem własności i przeznaczeniem terenu. W związku z tym realizacja nie będzie wymagała usunięcia przeszkód w postaci ruchomości lub nieruchomości w ciągu przebudowywanej infrastruktury i nie będzie wiązała się z wykupami. Nawet jeśli w szczególnych i indywidualnych przypadkach (wynikających z dokumentacji technicznej / projektowej danej inwestycji) zajdzie potrzeba poszerzenia obecnego korytarza transportowego na tereny sąsiednie, będzie to poszerzenie nieznaczne, nie wywołujące istotnych oddziaływań na dobra materialne.

Należy zaznaczyć, że w efekcie modernizacji i rewitalizacji wspomnianej infrastruktury mogą zajść oddziaływania pozytywne (poprawa stanu) na dobra materialne. Ze względu na poprawę płynności ruchu oraz sprawności systemów transportowych, wystąpi zmniejszenie emisji spalin, ograniczenie hałasu i wibracji, co pozytywne wpłynie (zmniejszy) na tempo degradacji technicznej obiektów zlokalizowanych w pobliżu przebudowanych ciągów transportowych (drogi wojewódzkie i linie kolejowe) oraz w miastach (obwodnice i obejścia).

To samo dotyczy np. gazyfikacji terenów pozbawionych dotychczas dostępu do tego źródła energii.

Przedstawiona powyżej ocena oddziaływań ustalonych w projekcie Planu pięciu celów szczegółowych i przypisanym im działaniom wskazuje, że jego realizacja generalnie przyczyni się do poprawy życia mieszkańców, poprawi warunki ochrony środowiska w poszczególnych elementach. Wykazuje dbałość o stan przyrody i jej różnorodność biologiczną oraz o krajobraz. Spowoduje likwidację lub ograniczenia najbardziej istotnych dla środowiska regionu zagrożeń, tj. powstrzyma degradację i spowoduje poprawę jakości jednolitych części wód oraz jakości powietrza i klimatu akustycznego. Służyć temu będzie realizacja szerokiego pakietu działań inwestycyjnych infrastrukturalnych i transportowych. Szczególne miejsce mają tutaj działania na rzecz adaptacji do zmian klimatu, a w szczególności podnoszące w rezultacie poprawę bezpieczeństwa przed ryzykiem powodzi i ograniczające skutki suszy. Działania te będą zarazem „wyznaczać kondycję” zasobów środowiska przyrodniczego. Zaplanowane działania sprzyjać będą nie tylko ochronie, ale będą również zwiększać atrakcyjność turystyczną walorów środowiska kulturowego i przyrodniczego. Służyć temu będą głównie działania prowadzące do wzrostu powierzchni lasów, bioróżnorodności i retencji wodnej oraz związane z ochroną zabytków i innych dóbr kultury.

Tak szeroki zakres pozytywnych działań w przestrzeni regionu spowoduje również jednak nieuniknione pewne oddziaływania negatywne. Dotyczyć będą przede wszystkim przekształceń powierzchni ziemi. Spowodują ubytek gleb, powierzchni lasów, mogą wprowadzić zmiany w stosunkach wodnych i utratę retencyjności gruntów, zakłócić lokalnie funkcjonowanie przyrody, zmienić warunki akustyczne i aerosanitarne. Będą to na szczęście głównie oddziaływania nieznaczne i jedynie na skalę lokalną.

Zapisane w projekcie Planu cele kierunkowe osiągnięte zostaną w dużej mierze poprzez realizację inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym zarówno z poziomu krajowego, jak i regionalnego. Z przeprowadzonej analizy (załącznik) wynika, że na 596 inwestycji, aż w przypadku 485 (81,4%) skala oddziaływania na środowisko będzie niewielka, jedynie o lokalnym wymiarze i są to inwestycje ustalone w dokumentach z poziomu regionalnego (przyjęte do realizacji przez Sejmik Województwa).

Syntezę analizy „wagi” oddziaływań inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym na poszczególne komponenty środowiska zawiera tabela 5. Wynika z niej generalnie obraz pozytywny. Oddziaływania obojętne („0”), korzystne („+”) albo tylko niewielkie („1”) stanowią 97,5% wszystkich ocen. Oddziaływania w stopniu znaczącym („3”) wystąpią tylko w 23 przypadkach (0,3%). Nie zidentyfikowano znaczących oddziaływań na „ludzi”, „wodę”, „powietrze”, „klimat”, „zasoby naturalne”, „zabytki” i „dobra materialne”.

Realizacja planowanych inwestycji nie będzie wywierała nawet minimalnego oddziaływania na „zabytki”. Będą to tylko oddziaływania korzystne lub nieistotne. Tak samo

bardzo korzystnie przedstawia się sytuacja w przypadku oddziaływań na „klimat”, „ludzi” i „powietrze”.

Występowanie przypadków potencjalnych znaczących („3”) oddziaływań prognozować należy w wypadku realizacji dwunastu inwestycji lub jej etapów). Są to wszystko inwestycje strategiczne, takie jak:

- budowa drogi ekspresowej S5;
- budowa drogi ekspresowej S10;
- rewitalizacja międzynarodowej drogi wodnej E70;
- rewitalizacja międzynarodowej drogi wodnej E40;
- budowa linii elektroenergetycznej 400 kV (2 zadania);
- budowa drugiego stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka.

Przy realizacji siedmiu inwestycji spodziewać się należy znaczącego oddziaływania tylko na jeden z elementów. Najwięcej znaczących oddziaływań, bo aż na pięć elementów, spodziewać się należy przy realizacji drogi ekspresowej S10 na odcinku Toruń – Płońsk o nieustalonym przebiegu, ale wymagającym wytrasowania nowego korytarza transportowego przecinającego kompleksy leśne, korytarz ekologiczny o znaczeniu międzynarodowym doliny Wisły oraz prowadzącego przez obszary Natura 2000. Przy realizacji budowy drugiego stopnia wodnego na Wiśle w Siarzewie prognozuje się potencjalne oddziaływania w stopniu znaczącym na cztery elementy środowiska.

Przeprowadzona w tym rozdziale ocena oddziaływań celów polityki przestrzennej i kierunków zagospodarowania przestrzennego obszaru województwa pozwala na uchwycenie pewnych zależności i nakładających się wpływów na środowisko przyrodnicze, wynikających z łącznej realizacji poszczególnych działań przy istniejących już uwarunkowaniach wewnętrznych i zewnętrznych.

Zauważa się wyraźne zróżnicowanie przestrzenne w kumulacji pewnych oddziaływań, a zwłaszcza oddziaływań niekorzystnych. O skali **oddziaływań skumulowanych** decydują przede wszystkim ilość, wielkość, rodzaj, zastosowane technologie, czas realizacji oraz miejsce realizacji przedsięwzięć w przestrzeni o określonym charakterze, stanie środowiska, a w szczególności w odniesieniu do obszarów chronionych, w tym obszarów Natura 2000.

Wszystkie zapisy projektu Planu ukierunkowane zostały na zrównoważony rozwój regionu mając na uwadze poprawę jakości życia mieszkańców. W związku z tym, jak wykazano wyżej, generalnie większość zapisanych w projekcie Planu oddziaływań, będzie korzystnie wpływała na środowisko przyrodnicze, przyczyniając się do poprawy jego jakości i przeciwdziałając zagrożeniom. Jednak część tych działań będzie się wiązać z niekorzystnymi zmianami w środowisku, powodując lokalnie negatywne oddziaływania.

Kumulacja niekorzystnych oddziaływań występować będzie przede wszystkim w związku z realizacją celów, które bezpośrednio wpływają na rozwój społeczno-gospodarczy

regionu i związane są m.in. z kształtowaniem przestrzeni osadniczej, sieci komunikacyjnej i infrastrukturalnej. Realizacja tych celów prowadzić będzie w konsekwencji do zwiększenia powierzchni zainwestowanych, budowy zakładów przemysłowych, zakładów produkcyjnych i usługowych, rozwoju sieci dróg i infrastruktury jej towarzyszącej, sieci infrastruktury technicznej itd. W rejonach o najwyższej koncentracji tego typu zjawisk generowane będą w największej skali konflikty na styku zagospodarowania przestrzennego i ochrony środowiska. Jednakże tym rejonom w projekcie Planu dedykowane są działania ograniczające lub likwidujące występujące, jak i potencjalne zagrożenia.

Analiza przestrzenna jednoznacznie wskazuje, że rejonami, gdzie występuje największa koncentracja oddziaływań skumulowanych są:

- Miejski obszar funkcjonalny ośrodków wojewódzkich Bydgoszczy i Torunia, gdzie występuje proces suburbanizacji, naruszone są obecnie standardy jakości powietrza, jednolitych części wód i hałasu, przy jednoczesnym występowaniu dużej ilości i wysokiej rangi obszarów chronionych, w tym Natura 2000;
- Obszar funkcjonalny gospodarczego wykorzystania Wisły, gdzie planowana jest realizacja dużych przedsięwzięć związanych ze sferą gospodarki wodnej i transportu (m.in. budowa drugiego stopnia wodnego, a docelowo kaskady dolnej Wisły, platformy multimodalnej) w obszarze o unikatowych walorach przyrodniczych i krajobrazowych;
- Obszar funkcjonalny aktywizacji gospodarczej korytarzy transportowych, obejmujący tereny leżące m.in. wzdłuż autostrady A-1 oraz istniejących i planowanych dróg ekspresowych S5 i S10, stanowiących element sieci transportowej korytarzy TEN-T, a równocześnie kolidujący na wielu odcinkach z „rusztem” przyrodniczym i krajobrazowym regionu (obszary Natura 2000, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, korytarze ekologiczne).

Biorąc pod uwagę fakt, że projekt Planu wprowadzając bogaty katalog ustaleń (działań) minimalizujących niekorzystne oddziaływania (m.in. dotyczące poprawy jakości wód, powietrza, klimatu akustycznego, powierzchni ziemi, zapobiegania fragmentacji środowiska, zwiększania różnorodności biologicznej, przeciwdziałań zagrożeniom środowiska, w tym zagrożeniom powodziowym itp.), przewidywać należy, że skumulowane oddziaływania wszystkich ustaleń projektu Planu będą w sumie korzystne. Należy jednak zaznaczyć, że końcowy efekt zależny będzie w największym stopniu od zastosowanych działań i rozwiązań minimalizujących, w końcowym etapie realizacyjnym, konkretnych inwestycji zapisanych w różnych programach krajowych i regionalnych.

Tabela 5: Podsumowanie oceny stopnia potencjalnego zagrożenia środowiska w wyniku realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym (łącznie 596 inwestycji)

Elementy środowiska	Ilość inwestycji o zagrożeniu				
	Znaczącym	Średnim	Małym	Poprawa warunków	Brak oddziaływań
	(3)	(2)	(1)	(+)	(0)
Natura 2000	4	19	58	1	514
Różnorodność biologiczna	2	29	141	9	415
Ludzie	-	1	24	435	136
Zwierzęta	3	21	113	11	448
Rośliny	3	30	321	8	234
Woda	-	10	292	58	236
Powietrze	-	3	100	372	121
Powierzchnia ziemi	5	22	368	10	191
Krajobraz	6	22	97	20	451
Klimat	-	-	1	176	419
Zasoby naturalne	-	15	48	83	450
Zabytki	-	-	-	57	539
Dobra materialne	-	3	111	53	429
Łączna ilość przypadków	23	175	1674	1293	4583

7. Ocena możliwości i sposobów ograniczania i zapobiegania znaczących oddziaływań na środowisko lub ich kompensacji oraz możliwe rozwiązania alternatywne

Przeprowadzone w rozdziale 6 analizy przewidywanego znaczącego oddziaływania ustaleń projektu Planu na środowisko oraz możliwych sposobów ograniczania i zapobiegania negatywnym oddziaływaniom na środowisko wykazuje, że realizacje wielu potrzebnych, a w niektórych przypadkach wręcz niezbędnych dla rozwoju społeczno-gospodarczego województwa przedsięwzięć, może wywierać niekorzystny wpływ na stan środowiska. Są to przede wszystkim działania inwestycyjne związane z rozwojem systemów transportowych (głównie budowa dróg ekspresowych, dróg krajowych i wojewódzkich, budowa obwodnic, budowa kolei dużych prędkości, użegłownienie dróg wodnych, budowa platformy multimodalnej) oraz infrastruktury technicznej, takiej jak: budowa linii elektroenergetycznych wysokich napięć, budowa nowych gazociągów systemowych, budowa kaskady dolnej Wisły, budowa obiektów związanych z gospodarką odpadami (Cel III *Właściwie ukształtowane systemy transportowe i infrastrukturalne*). Do działań, które mogą negatywnie oddziaływać na środowisko należą głównie te, które związane są z zainwestowaniem terenu dotychczas wolnego od zabudowy. Mogą to być działania związane z funkcjami uznawanymi za „chronione” (np. mieszkaniowa, uzdrowiskowa). Niektóre z nich będą oddziaływać negatywnie tylko w okresie budowy (np., sieć wodociągowa, kanalizacyjna, gazowa), a inne w fazie realizacji i eksploatacji (np. drogi, linie kolejowe).

Zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, z ich realizacją powinny iść w parze działania pro środowiskowe. Zgodnie z tą zasadą w projekcie Planu zostało wprowadzonych

wiele rozwiązań (ustaleń) mających na celu zapobieganie, minimalizowanie oraz kompensację przyrodniczą.

Rozwiązania te wynikają głównie z realizacji ustaleń zapisanych w kierunkach działań:

- II.3 Racjonalne korzystanie z zasobów naturalnych;
- IV.1 Kształtowanie spójnego przestrzennie systemu obszarów chronionych;
- IV.3 Poprawa stanu funkcjonowania zasobów środowiska przyrodniczego;
- V.2 Kształtowanie przestrzeni z uwzględnieniem zagrożeń naturalnych;
- V.3 Minimalizowanie zagrożeń i konfliktów związanych z działalnością gospodarczą.

Kierunki działań uwzględniają rozwiązania zapobiegające, ograniczające i kompensujące negatywne oddziaływania na środowisko. Realizacja tych ustaleń przyczyni się do poprawy stanu środowiska, warunków życia ludności oraz spełnienia wymogów określonych na szczeblu wspólnotowym krajowym, w tym również ochrony siedlisk i gatunków obszarów Natura 2000 oraz ich integralności.

Do kierunków działań, które znajdują odzwierciedlenie w ustaleniach projektu Planu należą m.in.:

1) Działania ograniczające negatywne oddziaływania środowiska:

- kompleksowe zagospodarowanie Zbiornika Włocławskiego i terenów z nim związanych;
- eliminowanie ruchu tranzytowego z centrów miast i innych miejscowości poprzez budowę obwodnic;
- wyznaczanie stref ograniczonej dostępności transportowej w miastach, zwłaszcza w miastach dużych, centrach zabytkowych, strefach uzdrowiskowych i szpitalnych, w połączeniu z właściwie prowadzoną polityką parkingową oraz tworzenie warunków do bezpiecznego ruchu rowerowego i pieszego;
- preferowanie lokalizacji przedsięwzięć gospodarczych dużej skali w obszarach przywęzłowych autostrady i dróg ekspresowych S5 i S10;
- ograniczenie stosowania nawierzchni nieprzepuszczalnych w procesach inwestycyjnych;
- przeciwdziałanie niekontrolowanej suburbanizacji oraz ograniczenie ekspansji zabudowy na nowe tereny;
- kształtowanie nowej zabudowy z zapewnieniem wysokich wskaźników powierzchni biologicznie czynnej, z preferowaniem zagospodarowania terenów już wcześniej zdegradowanych, tzw. „brownfield”;
- kompleksowe zagospodarowanie istniejących już szlaków turystycznych;
- preferowanie rozwoju „proprzyrodniczych” form turystyki (agroturystyka, turystyka zdrowotna, turystyka przyrodnicza parków krajobrazowych i obszarów chronionego krajobrazu, turystyka uzdrowiskowa itp.);

- ograniczenie zmniejszenia poboru wód podziemnych, a w szczególności z głównych zbiorników wód podziemnych do podlewania upraw;
- wspieranie działań ukierunkowanych na zapewnienie wody dla rolnictwa poprzez budowę zbiorników retencyjnych oraz prawidłowo kształtowane systemy melioracyjne;
- wspieranie inwestycji hydroenergetycznych, w tym i na mniejszych ciekach (np. na Zgłowiączce, Tążynie, Mieni, dopływach Drwęcy);
- kształtowanie terenów nadbrzeżnych poprzez urządzenie przestrzeni publicznych;
- kształtowanie istniejącej i planowanej infrastruktury transportowej z uwzględnieniem terenów przyległych w zakresie ich przeznaczenia, w tym pod urządzonej zieleni izolacyjną, niwelującą uciążliwość (hałas, spaliny i in.);
- przy lokalizacji infrastruktury energetycznej dążenie do minimalizacji jej oddziaływania na środowisko poprzez koncentrację inwestycji liniowych i węzłowych oraz ich wysokie standardy techniczne;
- rozwój nowych rozproszonych źródeł energii, w tym przede wszystkim wykorzystujące energię odnawialną pochodzącą z biomasy, energię słoneczną, energię geotermalną, energię wodną poprzez budowę obiektów hydrotechnicznych (w tym budowa drugiego stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka) oraz energię wiatru;
- objęcie 100% mieszkańców województwa selektywną zbiórką odpadów;
- budowa nowych, rozbudowa i przebudowa istniejących punktów selektywnego zbierania odpadów komunalnych;
- budowa instalacji do przetwarzania odpadów zielonych, recyklingu odpadów tworzyw sztucznych, odpadów budowlanych;
- zamknięcie i rekultywacja gminnych składowisk odpadów komunalnych nie spełniających podstawowych wymogów technicznych i ochrony środowiska oraz likwidacja „dzikich” składowisk;
- wdrażanie technologii mało- i bezodpadowych;
- rekultywacja jezior dla uzyskania co najmniej dobrej jakości wód;
- likwidacja punktowych i ograniczanie obszarowych źródeł zanieczyszczenia wód, przede wszystkim w obszarach jednolitych części wód powierzchniowych zagrożonych nieosiągnięciem celów środowiskowych;
- budowa i rozbudowa inwestycji zapewniających odprowadzanie wytworzonych ścieków (w szczególności w obszarach aglomeracji kanalizacyjnych) i ich oczyszczanie w stopniu wymaganym przepisami prawnymi;
- renaturalizacja zdegradowanych ekosystemów poprzez odtwarzanie mozaiki siedlisk przyrodniczych;

- wprowadzanie różnorodnych form zieleni na terenach zurbanizowanych;
- ograniczanie wprowadzania do środowiska gatunków introdukowanych i inwazyjnych z preferencjami dla roślin gatunków rodzimych;
- wspieranie działań zmierzających do poprawy różnorodności biologicznej, w tym poprzez odtwarzanie korytarzy ekologicznych, wprowadzanie zalesień, zapewnienie budowy przejść dla zwierząt, a także poprzez restytucję reliktowych gatunków zwierząt i racjonalne zarybianie zbiorników wodnych;
- budowa i modernizacja instalacji grzewczych wykorzystujących bezemisyjne lub niskoemisyjne paliwa w celu ograniczenia niskiej emisji oraz przyłączanie obiektów do miejskich sieci ciepłowniczych;
- rozwój edukacji ekologicznej poprzez utworzenie Środowiskowych Centrów Edukacji Doświadczalnej w Bydgoszczy, Włocławku, Grudziądzu i Inowrocławiu, tworzenie nowych ośrodków i rozbudowa istniejących w parkach krajobrazowych.

2) Działania zapobiegające negatywnym oddziaływaniom na środowisko:

- wprowadzenie zakazu zabudowy w obszarach szczególnego zagrożenia powodzią, osuwiskowych i innych mogących powodować zagrożenie dla planowanej zabudowy,
- wprowadzenie rozwiązań umożliwiających zagospodarowanie wód opadowych, m.in. poprzez kształtowanie terenów zieleni przygotowanych do czasowego gromadzenia wód opadowych i roztopowych, jako odciążenie lokalnych systemów kanalizacji deszczowej, przede wszystkim w otoczeniu zwartej zabudowy;
- poprawa stanu infrastruktury przeciwpowodziowej, w tym przebudowa i rozbudowa wałów przeciwpowodziowych, budowa, odbudowa, przebudowa i modernizacja budowli i urządzeń wodnych (stopnie wodne, jazy piętrzące, ostrogi, śluzy itp. na rzekach), zabezpieczenie brzegów, utrzymanie drożności koryt rzecznych itp.;
- dopuszczanie w dokumentach planistycznych zmiany przeznaczenia gruntów leśnych na cele nieleśne tylko w wyjątkowych, uzasadnionych przypadkach;
- tworzenie zwartych „zielonych” pierścieni wokół największych miast województwa, w tym w szczególności Bydgoszczy i Torunia;
- ochrona gleb przed procesami erozyjnymi, m.in. poprzez wprowadzanie zadrzewień śródpolnych;
- wprowadzanie pasów zieleni izolacyjnej wzdłuż ciągów komunikacyjnych, chroniących przed hałasem, spalinami i gleby przed zanieczyszczeniami;
- sporządzenie audytu krajobrazowego dla obszaru województwa w celu zapewnienia właściwej ochrony krajobrazu i możliwości ich kształtowania;

- realizacja przyjętych zasad i standardów kształtowania ładu przestrzennego;
- tworzenie systemów małej retencji i nawodnień przy wykorzystaniu zasobów wodnych z nowego zbiornika wodnego na Wiśle poniżej Włocławka;
- działania w celu ochrony walorów naturalnych obszarów ochrony uzdrowiskowej oraz utrzymania wysokich standardów jakości środowiska;
- przestrzeganie przy projektowaniu infrastruktury technicznej obowiązujących prawnie stref uciążliwości towarzyszących ciągom infrastruktury technicznej i elektrowniom wiatrowym (sieci elektroenergetyczne, gazociągi, rurociągi itp.) oraz zasad ochrony obowiązujących na obszarach ochrony przyrody z uwzględnieniem zachowania spójności zwartych kompleksów leśnych i korytarzy ekologicznych;
- ochrona dolin rzecznych, obszarów mokradeł i kompleksów leśnych pełniących funkcje migracji zwierząt;
- ustanowienie stref ochrony pośredniej dla wszystkich ujęć wód nie posiadających naturalnego zabezpieczenia przed zanieczyszczeniami;
- rekultywowanie obszarów zdegradowanych w wyniku procesu erozji gleb oraz w wyniku zanieczyszczenia i przekształcenia gleb (m.in. tereny powyrobiskowe, nieczynne składowiska odpadów, tereny przemysłowe);
- zapobieganie ruchom masowym i ich skutkom.

3) **Działania kompensacyjne w przypadku negatywnych oddziaływań na środowisko:**

- przywracanie wartości użytkowej terenom wcześniej zdegradowanym (tereny przemysłowe, popegeerowskie, powojkowe, pokolejowe itp.) w powiązaniu z działaniami rewitalizacyjnymi;
- zwiększanie powierzchni leśnej i zadrzewień poprzez określanie w dokumentach planistycznych obszarów optymalnych do zalesienia, w tym nieużytków i użytków rolnych o niskiej przydatności rolniczej, zwłaszcza we wschodniej i północno-zachodniej części województwa;
- utrzymanie istniejących oraz wprowadzanie nowych zadrzewień i zakrzewień na gruntach użytkowanych rolniczo w celu ograniczenia procesów erozyjnych oraz ochrony bioróżnorodności na terenach rolniczych;
- kształtowanie terenów zieleni publicznej w uzdrowiskach w powiązaniu z przyległymi terenami otwartymi lasów, pól uprawnych, ogrodów i sadów;
- tworzenie kolejnych rezerwatów przyrody (np. teren Parowu Cieleśzyńskiego w gminie Pruszcz);
- powiększenie sieci parków krajobrazowych w celu zwiększenia spójności przestrzennej systemu poprzez połączenie Brodnickiego i Górznieńsko-Lidzbarskiego Parku Krajobrazowego i włączenie w ich granice odcinków dolin rzecznych Brynicy i Samionki, utworzenie dwóch nowych parków

krajobrazowych: „Góry Łosiowe” w gminach Grudziądz i Rogóźno oraz na terenie gmin Izbica Kujawska i Lubraniec;

- korekty przestrzenne niektórych obszarów chronionego krajobrazu;
- wprowadzenie zadrzewień na tereny nadbrzeżne rzek i w zlewniach bezpośrednich jezior.

Z przeglądu ww. ustaleń w projekcie Planu w celu realizacji idei zrównoważonego rozwoju przy jednoczesnym wzroście społeczno-gospodarczym wynika, że największe znaczenie dla zapobiegania, ograniczania oraz kompensacji przyrodniczej niekorzystnych oddziaływań na środowisko województwa kujawsko-pomorskiego mają zapisy dotyczące głównie:

- zapewnienia trwałości i ciągłości systemu przyrodniczego;
- ochrony bioróżnorodności oraz ochrony obszarów o najwyższych walorach przyrodniczych;
- ochrony zasobów środowiska przyrodniczego, lasów, wód powierzchniowych i podziemnych, powierzchni ziemi i kopalin, ochrony krajobrazu i środowiska kulturowego;
- rozwoju infrastruktury komunalnej i wykorzystania odnawialnych źródeł energii;
- kształtowania rolniczej przestrzeni produkcyjnej;
- zapewnienia bezpieczeństwa ludzi i mienia oraz przeciwdziałania zagrożeniom środowiskowym.

Jak wynika z dotychczas przeprowadzonych analiz sferą gospodarki, na której rozwój położono w projekcie Planu duży nacisk jest poprawa dostępności komunikacyjnej regionu. Rozwój komunikacji drogowej i kolejowej wymaga budowy, przebudowy lub modernizacji infrastruktury. Realizacja inwestycji drogowych, a zwłaszcza związanych z budową nowych dróg, powodować będzie największe zagrożenia i negatywne oddziaływania na środowisko. Stąd też poniżej przedstawiono, w sposób bardziej szczegółowy, możliwości i sposoby ograniczania bądź zapobiegania ich negatywnym oddziaływaniom na środowisko.

Realizacja planowanych przedsięwzięć z punktu widzenia jakości życia ludzi powinna odbywać się w jak największym oddaleniu od miejsc stałego przebywania ludzi, w tym zabudowy mieszkaniowej, budynków oświatowych i usług zdrowia. W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania na ludzi zaleca się wzdłuż dróg urządzać zwarte pasy różnopoziostkowej zieleni, w tym także zimozielonej, o funkcji izolacyjno-ochronnej. Projektowane pasy zieleni powinny uwzględniać rodzime gatunki drzew i krzewów, dostosowane do lokalnych warunków siedliskowych, charakteryzujących się dobrymi właściwościami „filtrowania” zanieczyszczeń powietrza i tłumienia hałasu. Dla zabudowy chronionej, na granicy gdzie przewiduje się przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu,

zaplanować należy zabezpieczenia przeciwhałasowe w postaci „zielonych” wałów ziemnych (zwłaszcza na terenach rolniczej przestrzeni produkcyjnej) lub w ostateczności – sztucznych ekranów akustycznych, wzbogaconych o elementy zieleni (np. pnącza).

W celu ochrony zasobów wodnych, oprócz powszechnie stosowanego systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych na pobocza i do przydrożnych rowów, na terenach położonych w pobliżu rzek i jezior oraz na terenach pozbawionych warstwy izolacyjnej od powierzchni do zasobów wód podziemnych, należy stosować urządzenia podczyszczające: zbiorniki retencyjno-infiltracyjne, separatory substancji ropopochodnych, piaskowniki, osadniki, itp.

Przy wyznaczaniu przebiegu nowych obwodnic należy uwzględnić występowanie obszarów leśnych oraz gleb klas bonitacyjnych I-III. W miarę możliwości należy tak planować przebieg dróg, aby ubytek tych zasobów był możliwie jak najmniejszy. W projektach przebudowy dróg i budowy obwodnic, na obszarach stykowych pomiędzy terenami rolniczymi i osadniczymi, przewidzieć należy pasy tzw. „zabudowy biologicznej”.

Unikać należy lokalizacji przedsięwzięć drogowych na terenach o urozmaiconej konfiguracji terenu. Przy konieczności realizacji „przejąć” przez doliny rzeczne czy rynny polodowcowe, należy maksymalnie ograniczać makroniwelację powierzchni oraz ograniczać budowę nasypów ziemnych na rzecz estakad. Wszelkiego rodzaju budowle powinny być tak zaprojektowane aby „wpisywały się” w krajobraz otoczenia i nie doprowadzały do powstania nowych negatywnych dominant krajobrazowych.

Przy wyznaczaniu przebiegów obwodnic i obejść miast i miejscowości należy stosować rozwiązania wariantowe, polegające na poszukiwaniu rozwiązania kompromisowego pomiędzy ochroną walorów przyrodniczych i krajobrazowych, ochroną jakości życia ludzi, jak najmniejszą długością nowego przedsięwzięcia, ochroną obiektów zabytkowych i ochrony zasobów materialnych.

Planowane działania inwestycyjne i rewitalizacyjne muszą być realizowane z zapewnieniem bezpieczeństwa elementów infrastrukturalnych, środków transportu oraz komfortu socjalnego. W kontekście niniejszej prognozy w szczególności ważne jest właściwe zaprojektowanie i późniejsze utrzymanie obiektów inżynierskich tj. mosty, wiadukty, estakady, kładki dla pieszych, przepusty, konstrukcje oporowe, zwrotnice, urządzenia przystani promowych.

Należy zapewnić bezpieczne funkcjonowanie infrastruktury i jej odporność na czynniki klimatyczne i pogodowe: mróz, śnieg, deszcz, wiatr, upał, mgła. Silne wiatry powodują między innymi: tarasowanie dróg i sieci trakcyjnych przez powalone drzewa i słupy energetyczne, zamknięcie dróg i linii kolejowych, 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 i kolejowej, obsunięcia ziemi, podtopienia terenu a wraz z nim, np.: zajezdni, garaży oraz awarie i uszkodzenia urządzeń odwadniających, zniszczenie środków transportowych, a także utrudnienia w komunikacji miejskiej zwłaszcza w wyniku podtopienia obniżonych części dróg i ulic, także dojazdów do mostów. Opady śniegu a zwłaszcza mokrego oraz oblodzenie dróg i ulic stanowią poważne utrudnienie dla transportu drogowego i kolejowego powodując nieprzejezdność dróg i linii kolejowych przez zasypy śnieżne i powalone drzewa, opóźnione lub niezrealizowane kursy, wypadki drogowe, pogorszenie warunków jezdnych poprzez zmniejszenie przyczepności kół do nawierzchni dróg, oblodzenie rozjazdów i peronów, wzrost kosztów utrzymania przejezdności 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, wydłużanie się i deformację szyn, obniżenie komfortu pracy kierowców i pracowników obsługi a także pasażerów. Czynnikiem klimatycznym powodującym utrudnienia w ruchu drogowym jest mgła, szczególnie często występująca w warunkach jesienno-zimowych przy temperaturach bliskich zera. Ograniczenie widoczności powoduje zmniejszenie prędkości eksploatacyjnej i opóźnienia w ruchu drogowym, szczególnie w transporcie publicznym, a także zwiększa ryzyko wypadków drogowych.

W celu ograniczania negatywnych oddziaływań należy stosować różnego rodzaju działania adaptacyjne i prewencyjne, np.: stosowanie nawierzchni jezdni o jasnych barwach odpornych na działanie promieni słonecznych i upały, stosowanie nawierzchni jezdni o dużej szorstkości ograniczającej zalodzenie, monitorowanie konstrukcji budowlanych (wiadukty, mosty, estakady), właściwe projektowanie niwelety dróg na dojazdach do mostów, właściwe projektowanie konstrukcji oporowych, zapewniania właściwych parametrów i drożności kanalizacji deszczowej, zapewnienie szybkiego odprowadzania wód z powierzchni dróg, kształtowanie pasów zieleni wzdłuż dróg, budowa zapór (płatków) śniegowych, stosowanie systemów ogrzewania zwrotnic kolejowych, itp. Działania te powinny być przedmiotem analiz i zastosowań przy przygotowywaniu dokumentacji projektów budowy, przebudowy, rewitalizacji określonych inwestycji (dróg, linii kolejowych, przyprawy promowej), zarówno

na etapie kształtowania koncepcji planowanych przedsięwzięć, prowadzonych prac projektowych i w procedurze ocen oddziaływania przedsięwzięć na środowisko.

W projektowaniu inwestycji drogowych właściwą rangę nadać należy infrastrukturze rowerowej, tak by rower mógł być traktowany jako środek codziennego transportu (dom – szkoła, dom – praca), a nie tylko (lub głównie) jako środek do uprawiania turystyki i rekreacji.

Jako możliwe sposoby kompensacji przyrodniczej wskazuje się przede wszystkim: nowe nasadzenia lasów w miejsce ubytków terenów leśnych (w miarę możliwości „tworzenie” siedlisk podobnych do zniszczonych), wykorzystanie rolnicze lub ogrodnicze warstwy próchnicznej zdjętej z powierzchni ziemi, a w skrajnych przypadkach dyslokację stanowisk chronionych gatunków roślin lub odtwarzanie zdegradowanych siedlisk przyrodniczych.

Podobne zjawiska i rozwiązania występować będą również w wypadku realizacji innych inwestycji, a zwłaszcza sieciowych inwestycji infrastrukturalnych (linie kolejowe, linie elektroenergetyczne, sieci gazowe, ropociągi, drogi wodne, sieci kanalizacyjne i wodociągowe).

Rozpoczęcie prac nad Planem zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego w 2014 r. poprzedziło sporządzenie oceny okresowej. Dokonany przegląd zmian w zagospodarowaniu przestrzennym oraz sporządzony w 2014 r. raport o stanie zagospodarowania przestrzennego województwa i ocena realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym nie zidentyfikowały zagrożeń i konfliktów środowiskowych, które wynikałyby z jego realizacji. Należy zaznaczyć, że analizowany projekt Planu jest konsekwentną realizacją Planu z 2002 r.

W trakcie sporządzania projektu Planu, poszczególne jego etapy poddane zostały dyskusji i ocenom na posiedzeniach Wojewódzkiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej. Wnioski z posiedzeń tego interdyscyplinarnego gremium pozwalały na bieżąco korygować projektowane ustalenia, których realizacja mogłaby prowadzić do ewentualnej utraty wartości przyrodniczych, krajobrazowych, kulturowych czy materialnych.

Projekt Planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego sporządzony został jako dokument przedstawiający aktualne uwarunkowania zewnętrzne, wewnętrzne i możliwości rozwoju regionu zgodnie z zasadą rozwoju zrównoważonego. Stąd też w niniejszej Prognozie nie przewiduje się rozwiązań alternatywnych do rozwiązań w projekcie Planu. Uznano, że przyjęte w projekcie Planu scenariusze rozwoju regionu, rozwiązania i ustalenia są optymalne i realizujące zasadę zrównoważonego rozwoju.

8. Ocena wpływu projektu dokumentu na środowisko w aspekcie zmian klimatu

Zmiany klimatu w kontekście gospodarki przestrzennej regionu wyrażają się w szczególności poprzez:

- wzrost średniej rocznej temperatury powietrza;

- wzrost częstości opadów ulewnych;
- zwiększenie ryzyka powodziowego, zwłaszcza występowania podtopień i gwałtownych lokalnych powodzi;
- zwiększenie ryzyka powstawania osuwisk mas ziemnych;
- nasilenie procesów erozji wodnej i wietrznej;
- powstawanie deficytów wody, podniesienie lub obniżenie się poziomu wód gruntowych;
- spadek wilgotności w lasach, co zwiększa ryzyko pożarów;
- wzrost ryzyka suszy;
- większą częstość silnych wiatrów;
- większą częstość występowania ekstremalnych zjawisk pogodowych (huragany, burze);
- zwiększenie wrażliwości zadrzewień na wiatry i powstawanie wiatrołomów;
- rozwój chorób, szkodników i gatunków inwazyjnych.

Konsekwencje zmian klimatycznych występują w większości sektorów gospodarki i życia społecznego, a w szczególności w rolnictwie, leśnictwie, energetyce, przemyśle, turystyce, osadnictwie, gospodarce wodnej i zdrowiu. Jednocześnie wiele z tych działań ponosi odpowiedzialność lub przyczynia się do powstawania zjawisk, tak jak np. za wzmożoną emisję gazów cieplarnianych odpowiada energetyka, rolnictwo, transport, osadnictwo, gospodarka odpadami i inne.

Największe konsekwencje zmian klimatu odczuwane będą w szczególności w rolnictwie – głównej dziedzinie gospodarki w województwie kujawsko-pomorskim. Zjawiska z tym związane (mniejsza pokrywa śnieżna, susze, ulewne deszcze, gwałtowne burze) mogą decydować o mniejszych plonach, degradacji gleb, zniszczeniach dobytku itp. W tym zakresie największe efekty adaptacyjne uzyskać można poprzez różne formy retencjonowania wód. Retencja wodna w połączeniu z właściwą gospodarką zadrzewieniową to też najskuteczniejsze narzędzie adaptacyjne w leśnictwie, gdzie na skutek zmian klimatu występuje ryzyko zmian składu gatunkowego, zmian zasięgów występowania niektórych gatunków drzew, ryzyko występowania pożarów, zwiększenie powierzchni wiatrołomów itp.

Zagrożenia dla sektora transportowego (transport samochodowy i kolejowy) związane są z utrudnieniami jakie niosą silne wiatry, podtopienia, ulewy, opady śniegu, zjawiska lodowe, burze, osuwiska, mgła, smog. Niektóre z nich prowadzić będą do uszkodzeń lub zniszczeń infrastruktury drogowej i kolejowej, a przede wszystkim do utrudnień funkcjonowania transportu.

W sektorze energetycznym, gdzie w systemie elektroenergetycznym dominują sieci napowietrzne, największe zagrożenie związane jest z burzami, silnymi wiatrami i oblodzeniami, które mogą powodować uszkodzenia linii elektroenergetycznych. Na

obniżenie tego ryzyka pozytywny efekt może dać zwiększenie udziału w produkcji energii systemów rozproszonych w oparciu o źródła odnawialne (biogaz, geotermia, małe elektrownie wodne, energia słoneczna).

Bardzo wrażliwe na zmiany klimatu w naszym regionie są obszary zurbanizowane, a w szczególności duże miasta. Zagrożenia związane są tutaj przede wszystkim z silnymi ulewami powodującymi podtopienia, powodziami (zwłaszcza miasta położone w dolinach rzecznych), miejskimi wyspami ciepła oraz suszami powodującymi deficyt wód powierzchniowych i gruntowych. Za najbardziej efektywne działania adaptacyjne uznać tutaj należy sferę gospodarki wodno-ściekowej (m.in. retencjonowanie wody, sprawne systemy kanalizacji deszczowej, urządzenia hydrotechniczne, racjonalne gospodarowanie przestrzenią).

Zmiany klimatu powodują również zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi. Większa zmienność pogody, miejskie wyspy ciepła, większe natężenie zjawisk ekstremalnych, zwiększone zanieczyszczenie powietrza oddziaływać będą niekorzystnie w szczególności na osoby mniej odporne, chore, na dzieci i ludzi w podeszłym wieku. Zdecydowanie większe zagrożenie dotyczy ludności miast.

Zmiany klimatu mogą też mieć znaczący wpływ na zmniejszenie bioróżnorodności. Dotyczy to w szczególności zaniku lub zmniejszania terenów wodno-błotnych i niewielkich zbiorników wodnych oraz zaniku wielu gatunków roślin i zwierząt, które z tymi siedliskami są związane. W związku z obniżeniem się poziomu wody w rzekach lub ciekach występować będzie bezpośrednie zagrożenie dla licznych gatunków form żyjących.

Z danych literaturowych wynika, że do najbardziej zagrożonych zmianami klimatycznymi siedlisk przyrodniczych (występujących w naszym regionie) należą przede wszystkim siedliska wód słodkich płynących i stojących, torfowiska, trzęsawiska i źródłiska śródładowe, siedliska lasów bagiennych i świetliste dąbrowy. Do mniej zagrożonych należą siedliska na wydmach śródładowych.

Większość z zagrożonych zmianami klimatycznymi siedlisk przyrodniczych i gatunków związana jest z obszarami wodno-błotnymi. Stąd też w kontekście ochrony bioróżnorodności na skutek zmian klimatycznych niezwykle istotne są wszelkie ustalenia projektu Planu związane z poprawą stosunków wodnych przestrzeni regionu, utrzymaniem lub odbudową obiektów wodnych, obszarów wodno-błotnych, a także korytarzy ekologicznych.

Przystosowanie przestrzeni regionu do nowych warunków klimatycznych i związanych z tym zjawisk jest ważnym zadaniem gospodarki przestrzennej. Takie m.in. zadanie spełnia projekt Planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego.

Bardzo ważną dziedziną w procesie adaptacji społeczeństwa do zmian klimatycznych jest edukacja ekologiczna. Jak wskazują badania („Raport o stanie przestrzeni lokalnych do zmian klimatu”, Instytut Na Rzecz Ekorozwoju, Warszawa 2015 r.) stan wiedzy społeczeństwa o zmianach klimatu i o ich znaczeniu dla mieszkańców jest jedynie na średnim poziomie. Stąd też w projekcie Planu, odnośnie rozwoju systemu i bazy służącej edukacji ekologicznej w

regionie, jest z punktu widzenia adaptacji społeczeństwa województwa do zmian klimatu, niezwykle ważny.

Realizacja ustaleń projektu Planu (działania kierunkowe i inwestycje celu publicznego) przyczyni się do łagodzenia zmian klimatycznych i adaptacji przestrzeni i gospodarki regionu do zmian klimatycznych. Tego typu ustalenia zawarte są we wszystkich celach szczegółowych projektu Planu. Jednakże najwięcej, bo 16 zapisów jednoznacznie ukierunkowanych na przystosowanie przestrzeni do zmian klimatu, znajduje się w celu V *Bezpieczeństwo oraz zminimalizowanie zagrożenia i konflikty przestrzenne* – Kształtowanie przestrzeni z uwzględnieniem zagrożeń naturalnych (V.II), 10 w celu II *Przestrzeń atrakcyjna dla rozwoju gospodarki* – Racjonalne korzystanie z zasobów naturalnych (II.3) oraz 9 w celu IV *Chronione zasoby i wysoka jakość środowiska* – Poprawa stanu funkcjonowania zasobów środowiska przyrodniczego (IV.3).

Z listy 596 inwestycji celu publicznego realizacja 55 zadań bezpośrednio ograniczy zagrożenie środowiska jednoznacznie generowane przez zmiany klimatyczne.

Z zapisów projektu Planu za najważniejsze ustalenia przyczyniające się do ograniczania zmian klimatycznych i przystosowania przestrzeni województwa kujawsko-pomorskiego do zmian klimatu należy zaliczyć m.in.:

- zwiększenie retencji wodnej poprzez budowę zbiorników wodnych, budowę i modernizację obiektów małej retencji, stabilizację lustra wody w jeziorach, a także retencji obszarowej;
- zabezpieczenie przeciwpowodziowe poprzez budowę, odbudowę, modernizację budowli piętrzących i innych urządzeń hydrotechnicznych, zapewnienie kontrolowanego, bezpiecznego przepływu wód;
- budowę systemu przerzutu wody z Wisły na Kujawy;
- budowę kompleksowego systemu nawadniania na potrzeby rolnictwa;
- wprowadzenie zakazu zabudowy w obszarach szczególnego zagrożenia powodzią i osuwiskami;
- wprowadzenie rozwiązań umożliwiających zagospodarowanie wód opadowych i roztopowych m.in. poprzez kształtowanie terenów zieleni, przystosowanych do przyjęcia nadmiaru wód opadowych, jako odciążenie lokalnych systemów kanalizacji deszczowej, przede wszystkim w otoczeniu zwartej zabudowy oraz ograniczenie stosowania nawierzchni nieprzepuszczalnych;
- budowę i rozbudowę zbiorczych systemów odprowadzania wód opadowych i roztopowych;
- ograniczenie stosowania powierzchni nieprzepuszczalnych w zagospodarowywaniu terenu;
- zwiększenie powierzchni lasów i zadrzewień;
- realizację małej retencji oraz przeciwdziałanie erozji wodnej na terenach leśnych;

- wspieranie przeciwdziałania fragmentacji lasów na terenach podmiejskich;
- wspieranie tworzenia zwartych „zielonych” pierścieni wokół największych miast województwa;
- ograniczanie skutków zagrożeń związanych z pożarami lasów poprzez doposażenie punktów alarmowo-dyspozycyjnych;
- zachowanie i odtwarzanie miedz, remiz śródpolnych, „oczek” wodnych, szpalerów zieleni śródpolnej, nadwodnej i przydrożnej;
- ochronę przed procesami erozyjnymi gleb;
- zachowanie ciągłości przestrzennej i odtwarzanie korytarzy ekologicznych o znaczeniu krajowym i regionalnym;
- ochronę terenów podmokłych i bagiennych;
- rewitalizację miejskich terenów nadbrzeżnych;
- ograniczanie ruchu pojazdów w centrach miast;
- wyprowadzanie ruchu tranzytowego poza miasta poprzez budowę obwodnic;
- wdrażanie zintegrowanego systemu transportu publicznego;
- tworzenie spójnego systemu dróg rowerowych;
- zmianę sposobu ogrzewania na systemy i rozwiązania niskoemisyjne lub bezemisyjne;
- modernizację sieci ciepłowniczych;
- rozwój alternatywnych form turystyki (agroturystyka, turystyka zdrowotna, turystyka kulturowa, turystyka przyrodnicza);
- rozwój klastrów energii poprzez realizację projektów służących rozwojowi energetyki na poziomie lokalnym;
- budowę energetycznych systemów rozproszonych w oparciu o źródła odnawialne;
- budowę zawodowych systemów energetyki ciepłej opartej o zasoby geotermalne.

9. Informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko

Pod pojęciem „transgraniczne oddziaływanie na środowisko” należy rozumieć, zgodnie z art. 104 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko: stwierdzenie możliwości znaczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko w wyniku realizacji projektu dokumentu, pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na teren innego państwa. Z uwagi na geograficzne położenie województwa kujawsko-pomorskiego w środkowej części kraju, nie występuje konieczność przeprowadzenia postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko treści Planu (województwo nie ma charakteru przygranicznego). Jednak z uwagi na potencjalne międzyregionalne oddziaływanie części z planowanych przedsięwzięć inwestycyjnych Planu, poddano je stosownej analizie – w tym kontekście „oddziaływanie

transgraniczne” traktuje się jako „oddziaływanie na województwa sąsiednie”. Za inwestycje o potencjalnym oddziaływaniu transgranicznym uznano te, które łączą się bezpośrednio z granicą województwa kujawsko-pomorskiego. Ich wykaz zawiera poniższa tabela:

Tabela 6: Wykaz inwestycji celu publicznego o potencjalnym oddziaływaniu transgranicznym

Lp.	Województwo sąsiednie	Inwestycje drogowe	Inwestycje kolejowe	Drogi wodne	Inwestycje energetyczne
1.	warmińsko-mazurskie	15	353	-	linia 110 kV
2.	mazowieckie	S10, 265, 559, 563	27, 33, planowana kolej dużych prędkości	E40	linia 400 kV
3.	łódzkie	91	18	-	-
4.	wielkopolskie	S5, S10, 15, 25, 251, 266, 269, 270	18, 131, 353, 356	E70	2 linie 400 kV, linia 110 kV
5.	pomorskie	25, 55, 91, 214, 237	131, 201, 207, 208, 215, 281, planowana kolej dużych prędkości	E40/E70	linia 400kV

Źródło: opracowanie własne

Największa liczba inwestycji mogących oddziaływać poza granice województwa kujawsko-pomorskiego dotyczy województwa wielkopolskiego (2 drogi ekspresowe, 2 drogi krajowe, 4 drogi wojewódzkie, 4 linie kolejowe, 2 linie elektroenergetyczne 400kV i 1 linia 110 kV oraz międzynarodowa droga wodna E40/E70), mazowieckiego (1 droga ekspresowa, 3 drogi wojewódzkie, 2 linie kolejowe, planowana kolej dużych prędkości, droga wodna E40 oraz 1 linia elektroenergetyczna 400 kV) i pomorskiego (3 drogi krajowe, 2 drogi wojewódzkie, 6 linii kolejowych, planowana kolej dużych prędkości, droga wodna E40 oraz 1 linia elektroenergetyczna 400 kV). Poza granice województwa łódzkiego mogą oddziaływać dwie inwestycje (1 drogowa i 1 kolejowa), a województwa warmińsko-mazurskiego trzy inwestycje (1 droga, 1 kolejowa i linia elektroenergetyczna 110kV).

Powyższe inwestycje z reguły dotyczą prac modernizacyjnych, rozbudowy lub przebudowy istniejących już dróg, linii kolejowych bądź linii elektroenergetycznych wysokiego napięcia. Planowane są jednak także nowe przedsięwzięcia o znacznych oddziaływaniach, takie jak: kolej dużych prędkości, drogi ekspresowe S5 i S10, linie elektroenergetyczne 400 kV Grudziądz – Węgrowo – Pelplin – Gdańsk Przyjaźń, Jasiniec – Pątnów, Bydgoszcz Zachód – Piła Krzewina.

W przypadku województwa wielkopolskiego, najważniejszymi elementami środowiskowymi na styku obu województw są dwie kategorie obszarów. Pierwszą z nich tworzą dwa parki krajobrazowe: Nadgoplański Park Tysiąclecia oraz Krajeński. Drugą z nich to obszar występowania złóż węgla brunatnego, koncentrujących się w rejonie Koło – Sompolno – Piotrków Kujawski – Izbica. W obszarze styków z województwem mazowieckim,

za najważniejsze uznaje się obszar funkcjonalny Zielone Płuca Polski, korytarze ekologiczne rangi międzynarodowej i krajowej (głównie wzdłuż doliny Wisły), wody powierzchniowe (zlewnirzeki Drwęcy, Skrwy, obszaru źródliskowego rzeki Mieni i rzeki Ochni); wody podziemne (główne zbiorniki wód podziemnych nr 220, nr 225, nr 215) oraz Leśny Kompleks Promocyjny Lasy Gostynińsko-Włocławskie. Najbardziej istotnymi zagadnieniami środowiskowymi, wspólnymi z województwem pomorskim, są wody powierzchniowe (zlewnia rzeki Brdy, Wdy, Mątawy, Łobzonki) i podziemne (główne zbiorniki wód podziemnych nr 127, nr 128, nr 210) oraz Rezerwat Biosfery Bory Tucholskie, a z województwem warmińsko-mazurskim są związki ekologiczne (parki krajobrazowe, obszary Natura 2000, korytarze ekologiczne, obszar funkcjonalny Zielone Płuca Polski) i hydrologiczne (zlewnie rzek Drwęcy i Osy). Najbardziej istotnymi zagadnieniami środowiskowymi, wspólnymi z województwem łódzkim, są wody podziemne (główne zbiorniki wód podziemnych nr 215, nr 225, nr 226).

Analizując transgraniczne przedsięwzięcia inwestycyjne Planu należy stwierdzić, że nie prognozuje się wystąpienia negatywnych oddziaływań na środowisko województw sąsiednich, bądź będą one co najwyżej małe. Każde z tych przedsięwzięć ma swoją kontynuację poza granicami województwa kujawsko-pomorskiego, gdzie od wielu lat trwa bieżąca eksploatacja wiążąca się z potokami ruchu (na drogach wojewódzkich i liniach kolejowych). Dotyczy to nawet tak specyficznego przedsięwzięcia, jak rewitalizacja linii kolejowej nr 356. Linia ta, po stronie województwa kujawsko-pomorskiego uległa niemal całkowitej degradacji technicznej i obecnie nie są na niej realizowane jakiegokolwiek przewozy, natomiast po stronie województwa wielkopolskiego jest to linia czynna, bieżąco eksploatowana w przewozach pasażerskich – jej przedłużenie na teren województwa kujawsko-pomorskiego w żaden sposób nie zmieniłoby jej obecnych oddziaływań środowiskowych na terenie województwa wielkopolskiego.

Z racji centralnego położenia województwa kujawsko-pomorskiego nieuniknione jest oddziaływanie emisji zanieczyszczeń powietrza na otoczenie, zwłaszcza w kierunku zgodnym z dominującymi wiatrami z sektora zachodniego. Zauważyć jednak należy, że pod tym względem emisje z terenu województwa kujawsko-pomorskiego nie są wysokie, a ponadto koncentrują się głównie w miejskich obszarach funkcjonalnych Bydgoszczy, Torunia, Włocławka, Grudziądz i Inowrocławia – położonych z dala od granic województwa.

W tym kontekście większa jest skala oddziaływania powstających na terenie województwa zanieczyszczeń na jakość wód powierzchniowych, co wynika przede wszystkim z wododziałowego położenia województwa kujawsko-pomorskiego (wododział główny I rzędu Odry-Wisły) oraz jego rolniczego charakteru (spływ zanieczyszczeń obszarowych).

W związku z powyższym uznaje się, że realizacja wymienionych inwestycji na terenie województwa kujawsko-pomorskiego nie wygeneruje nowych obciążeń środowiskowych poza jego granicami. Co więcej, ze względu na podniesienie standardów technicznych

infrastruktury (poprzez poprawę jej stanu i m.in. zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego), może te obciążenia zmniejszyć.

Planowane inwestycje związane z ochroną przed wodami powodziowymi dolnego odcinka Wisły (przebudowa wałów przeciwpowodziowych, odbudowa dróg i budowli regulacyjnych oraz prace konserwatorskie w korycie rzeki) zwiększą bezpieczeństwo powodziowe w dolinie Wisły w województwie pomorskim. Podobnie prace planowane w dolinie Noteci pozytywnie wpłyną na bezpieczeństwo powodziowe w województwie wielkopolskim.

Planowane inwestycje związane z rewitalizacją międzynarodowych dróg wodnych E70 i E40 pozwolą na ich uzęglowienie i zwiększenie gospodarczego wykorzystania potencjału rzeki Noteci (województwo wielkopolskie) i Wisły (województwa pomorskie i mazowieckie).

Podobnie transgraniczne pozytywne oddziaływanie na tereny leśne bezpośrednio przyległe do granic województwa kujawsko-pomorskiego będzie miała realizacja kompleksowego projektu adaptacji lasów i leśnictwa do zmian klimatu – zapobieganie, przeciwdziałanie oraz ograniczanie skutków zagrożeń związanych z pożarami poprzez budowę i modernizację dostrzegalni i doposażenie punktów alarmowo-dyspozycyjnych.

10. Propozycje dotyczące przewidywanych metod oraz częstotliwości analizy skutków realizacji projektu dokumentu

Jak wynika z art. 45 Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, plan zagospodarowania przestrzennego województwa podlegać będzie okresowej ocenie poprzez przeprowadzanie przeglądu zmian zachodzących w zagospodarowaniu przestrzennym zarówno w sferze społeczno-gospodarczej jak i przyrodniczej. Monitoring ten będzie elementem szerszego systemu monitorowania polityki rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego, związanego z wdrażaniem strategii i innych programów wojewódzkich. Monitorowanie postępów w realizacji ustaleń projektu Planu przedstawiane będzie Zarządowi Województwa w postaci okresowych raportów.

Raporty z realizacji projektu Planu mają oceniać postępy wdrażania celów i kierunków określonych w projekcie Planu, stopień wykonania poszczególnych działań inwestycyjnych oraz będą identyfikować ewentualne problemy, utrudniające bądź wykluczające realizację ustaleń. Wyniki przeglądu zmian w zagospodarowaniu przestrzennym oraz raport o stanie zagospodarowania przedstawiane są Sejmikowi Województwa.

Monitorowanie realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym prowadzone będzie na bieżąco, a „raportowanie” – corocznie, natomiast wnioski wraz z oceną realizacji ustaleń projektu Planu i zmian w zagospodarowaniu przestrzennym będą przedstawiane do akceptacji Zarządowi Województwa co najmniej jeden raz w kadencji.

Najbardziej predystynowane do realizacji tego zadania wydaje się być Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego we Włocławku.

Z punktu widzenia ochrony środowiska i zasad zrównoważonego rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego za najbardziej istotne uznać należy monitorowanie:

- zmian w strukturze i sposobie użytkowania gruntów;
- zmian jakości środowiska w poszczególnych jego komponentach;
- stanu zasobów środowiska;
- funkcjonowania systemu obszarów chronionych;
- sposobów zagospodarowania i gospodarowania na obszarach o szczególnych walorach przyrodniczych;
- gospodarki zasobami przyrodniczymi.

Proces monitorowania projektu Planu dotyczyć powinien nie tylko analizy zmian w zagospodarowaniu przestrzeni województwa, ale również poszczególnych celów szczegółowych oraz przypisanych im działań kierunkowych. Najwięcej ustaleń dotyczących problematyki środowiskowej oraz ustaleń oddziałujących w największym stopniu na środowisko dotyczy IV celu szczegółowego (*Chronione zasoby i wysoka jakość środowiska*). Do jego monitorowania przydatne mogą być następujące (wybrane) prośrodowiskowe wskaźniki:

- udział powierzchni o szczególnych walorach przyrodniczych prawnie chronionych (%);
- liczba opracowanych planów ochrony dla parków krajobrazowych i planów zadań ochronnych dla obszarów Natura 2000;
- udział jednolitych części wód o złej jakości (%);
- liczba (szt.) i pojemność (dm³) zmodernizowanych lub wybudowanych zbiorników małej retencji;
- powierzchnia gruntów zrekultywowanych (ha);
- lesistość województwa (%);
- powierzchnia terenów zrekultywowanych (ha);
- odsetek ludności narażonej na ponadnormatywny poziom hałasu (%);
- wielkość całkowitej emisji zanieczyszczeń powietrza (Mg/rok).

Do monitorowania realizacji ustaleń celu III (*Właściwie ukształtowane systemy transportowe i infrastrukturalne*) zastosowanie mogą mieć wskaźniki:

- udział produkcji energii z odnawialnych źródeł energii w całkowitej produkcji energii elektrycznej regionu (%);
- moc osiągnięta z odnawialnych źródeł energii (MW);
- masa zebranych odpadów komunalnych w przeliczeniu na mieszkańca (kg);

- poziom odzysku surowców wtórnych z całkowitego strumienia odpadów komunalnych (%);
- liczba zrekultywowanych składowisk odpadów komunalnych (szt.);
- liczba nowo wybudowanych punktów selektywnego zbierania odpadów komunalnych (szt.);
- średnie natężenie ruchu pojazdów na drogach krajowych i wojewódzkich (poj./dobę).

Do monitorowania realizacji ustaleń celu I (*Wysoka jakość przestrzeni dla mieszkańców*) mających ścisły wpływ na jakość życia mieszkańców pro środowiskowy charakter mają wskaźniki:

- udział ludności obsługiwanej przez sieć kanalizacyjną (%);
- udział ludności obsługiwanej przez sieć wodociągową (%);
- długość wybudowanej sieci kanalizacyjnej (km);
- długość wybudowanej sieci wodociągowej (km);
- udział terenów zabudowanych (%);
- wielkość powierzchni terenów zieleni (m²/mieszk.);

Dla II celu szczegółowego (*Przestrzeń atrakcyjna dla rozwoju gospodarki*) za właściwe wskaźniki monitorujące uznać m.in. można:

- powierzchnia gruntów leśnych wyłączonych z użytkowania leśnego (ha);
- powierzchnia użytków rolnych klas bonitacyjnych I-III przeznaczonych na cele nierolnicze (ha);
- powierzchnia zrekultywowanych wyrobisk poeksploatacyjnych (ha).

Ze wskaźników prośrodowiskowych właściwie monitorujących realizację celu V (*Bezpieczeństwo oraz zminimalizowane zagrożenia i konflikty przestrzenne*) zaproponować do stosowania należy:

- długość sieci kanalizacji deszczowej (km);
- długość zmodernizowanych lub przebudowanych wałów przeciwpowodziowych (km);
- liczba zakładów o dużym i zwiększonym ryzyku wystąpienia poważnej awarii (szt.);
- pojemność zbiorników retencyjnych (dm³).

Niektóre z wyszczególnionych wskaźników mogą służyć do monitorowania innych celów szczegółowych, np. pojemność zbiorników retencyjnych doskonale może monitorować realizację celu V (*Bezpieczeństwo oraz zminimalizowane zagrożenia i konflikty przestrzenne*) jak i IV (*Chronione zasoby i wysoka jakość środowiska*).

W celu zwiększenia skuteczności procesu monitorowania projektu Planu wskazana jest współpraca z innymi jednostkami realizującymi zadania z zakresu ochrony środowiska i

ochrony przyrody (takie jak np. Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Toruniu, Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, Państwowa Inspekcja Sanitarna). W szczególności dotyczy to Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska realizującego program monitoringu środowiska w ramach systemu krajowego. Coroczne informacje i raporty o stanie środowiska oraz ocena jakości powietrza będą wielce przydatne do sporządzania raportów z monitoringu projektu Planu dla Zarządu Województwa.

Realizacja monitoringu w zarysowanym zestawie wskaźników powinna dawać właściwy obraz stanu środowiska i zachodzących w nim zmian oraz informować o konfliktach środowiskowych w gospodarowaniu przestrzenią.

11. Streszczenie w języku niespecjalistycznym

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa jest jednym z podstawowych narzędzi realizacji Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 i wraz z nią stanowi integralny element systemu planowania rozwoju regionu. Plan formułuje politykę przestrzenną województwa, ale także programy rządowe i Koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju. Określa kierunki, cele i zasady gospodarki przestrzennej województwa, ale także listę inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym. Zgodnie z art. 46 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, projekt Planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego wymaga przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Elementem tego postępowania jest niniejsza prognoza.

Zakres i stopień szczegółowości Prognozy uzgodniono z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (pismo WOO.411.55.2017.JR z dnia 7 kwietnia 2017 r.) oraz z Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Bydgoszczy (pismo NNZ.9022.1.143.2017 z dnia 6 kwietnia 2017 r.).

Podstawowym celem Prognozy jest ustalenie, czy zapisy projektu Planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego nie naruszają zasad prawidłowego funkcjonowania środowiska przyrodniczego oraz czy planowane cele i kierunki działania są godne z zasadą zrównoważonego rozwoju. Prognoza ma również ułatwić identyfikację potencjalnych skutków środowiskowych spowodowanych realizacją projektu Planu oraz ocenić, czy przyjęte przepisy ochronne w dostateczny sposób zabezpieczają przed powstaniem konfliktów i zagrożeń w środowisku. Należy zaznaczyć, że projekt Planu jest dokumentem o dużym stopniu ogólności. Definiuje cele, które jedynie wyznaczają kierunki rozwoju regionu. Stąd też jego ocena oddziaływania na środowisko ma też charakter ogólny.

Przy sporządzeniu Prognozy zastosowano głównie metody opisowe, polegające na

analizie i ocenie stanu środowiska oraz identyfikacji istniejących konfliktów środowiskowych. Oceniono potencjalny znaczący wpływ realizacji ustaleń projektu Planu na środowisko z uwzględnieniem różnorodności biologicznej, ludzi, zwierząt, roślin, powietrza atmosferycznego, wód powierzchniowych i podziemnych, powierzchni ziemi, zasobów naturalnych, zabytków i dóbr materialnych. Dokonano identyfikacji potencjalnych konfliktów wynikających z ustaleń projektu Planu a obszarowymi formami ochrony przyrody: obszarami Natura 2000, parkami krajobrazowymi, obszarami chronionego krajobrazu i rezerwatami przyrody. Analizie zostały poddane także możliwe kolizje planowanych przedsięwzięć z: dolinami rzecznyymi, korytarzami ekologicznymi, głównymi zbiornikami wód podziemnych, jednolitymi częściami wód zagrożonymi nieosiągnięciem celów środowiskowych, glebami o wysokiej przydatności rolniczej oraz z obszarami leśnymi. Wyniki analiz zostały przedstawione w formie graficznej w postaci zestawu rycin będących uzupełnieniem części tekstowej.

Uwzględniono stan i zagrożenia środowiska w zakresie poszczególnych elementów środowiska oraz dokonano analizy dotychczasowych zagrożeń środowiska i zmian stanu środowiska na obszarze województwa i w jego bezpośrednim otoczeniu w ostatnich latach. Uwzględniono specyfikę obszaru województwa kujawsko-pomorskiego, w tym przeważające rolnicze użytkowanie gruntów, nierównomierne rozmieszczenie kompleksów leśnych, przeważającą zabudowę o charakterze rozproszonym, istniejący układ komunikacyjny oraz jego zmiany w ostatnich latach. Wzięto pod uwagę fakt, iż na obszarze województwa znajdują się liczne i różnorodne formy ochrony przyrody.

Zastosowana w Prognozie metodyka koresponduje z przyjętymi w prognozach oddziaływania na środowisko poprzedniej edycji Planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego (2003 r.) oraz Kujawsko-pomorskiego planu spójności komunikacji drogowej i kolejowej (2016 r.)

Do tych analiz jako podstawę przyjęto, sporządzone w 2015 r. opracowanie ekofizjograficzne do Planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego. Wynika z niego przede wszystkim, że do problemów środowiskowych regionu, które wymagają najpilniejszego rozwiązania należą:

- niezadawalająca jakość większości jednolitych części wód,
- ponadnormatywne zanieczyszczenie powietrza,
- zagrożenie hałasem komunikacyjnym,
- suburbanizacja terenów podmiejskich dużych miast,
- zagrożenie powodziowe,
- zagrożenie erozyjne gleb,
- problem niedoboru wody w terenach rolniczych,
- niski udział terenów leśnych i zadrzewionych w strukturze użytkowania gruntów.

Projekt Planu, oprócz planu zagospodarowania przestrzennego całego województwa kujawsko-pomorskiego, zawiera jako jego część składową Plan zagospodarowania

przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodków wojewódzkich Bydgoszczy i Torunia oraz rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym.

Projekt Planu zagospodarowania przestrzennego formułuje cel główny, którym jest: **„zbudowanie struktur funkcjonalno-przestrzennych wzmacniających pozycję regionu oraz zapewniających wysoką jakość warunków życia jego mieszkańcom”**.

Cel ten realizowany będzie w pięciu działaniach kierunkowych:

- Wysoka jakość przestrzeni dla mieszkańców;
- Przestrzeń atrakcyjna dla rozwoju gospodarki;
- Właściwie kształtowane systemy transportowe i infrastrukturalne;
- Poprawa stanu funkcjonowania zasobów środowiska przyrodniczego;
- Bezpieczeństwo oraz zminimalizowane zagrożenia i konflikty przestrzenne.

Analizę przewidywanych znaczących oddziaływań na cele i przedmiot ochrony obszarów Natura 2000 oraz integralność tych obszarów, a także na środowisko przyrodnicze w jego poszczególnych elementach dokonano w odniesieniu do kierunków działań w ramach celów szczegółowych. W Prognozie nie dokonano szczegółowej oceny oddziaływania lecz określono jedynie oddziaływania potencjalne – ich charakter oraz spodziewane skutki dla środowiska spowodowane realizacją ustaleń Planu (korzystne, niekorzystne, obojętne). Jej uszczegółowieniem była próba oceny potencjalnego wpływu na środowisko inwestycji celu publicznego. Dla miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodków wojewódzkich Bydgoszczy i Torunia dodatkowo dokonano próby oceny wpływu na środowisko przyjętych zasad obowiązujących przy realizacji ustalonych dla niego kierunków działań.

Ocena oddziaływań ustalonych w projekcie Planu pięciu celów szczegółowych i przypisanym im działaniom wskazuje, że jego realizacja generalnie przyczyni się do poprawy życia mieszkańców, poprawi warunki ochrony środowiska w poszczególnych elementach. Wykazuje dbałość o stan przyrody i jej różnorodność biologiczną oraz o krajobraz. Spowoduje likwidację lub ograniczenia najbardziej istotnych dla środowiska regionu zagrożeń, tj. powstrzyma degradację i spowoduje poprawę jakości jednolitych części wód oraz jakości powietrza i klimatu akustycznego. Służyć temu będzie realizacja działań nieinwestycyjnych (między innymi dokumentacyjnych, organizacyjnych, prawnych) oraz szerokiego pakietu działań inwestycyjnych infrastrukturalnych i transportowych. Szczególne miejsce mają tutaj działania na rzecz adaptacji do zmian klimatu, a w szczególności podnoszące w rezultacie poprawę bezpieczeństwa przed ryzykiem powodzi i ograniczające zagrożenie suszą. Działania te będą zarazem „wzmacniać kondycję” zasobów środowiska przyrodniczego. Zaplanowane działania sprzyjać będą nie tylko ochronie, ale będą również zwiększać atrakcyjność walorów środowiska kulturowego i przyrodniczego. Służyć temu będą głównie działania prowadzące do wzrostu powierzchni lasów, bioróżnorodności i retencji wodnej oraz związane z ochroną zabytków i innych dóbr kultury.

Tak szeroki zakres pozytywnych działań w przestrzeni regionu spowoduje również jednak nieuniknione pewne oddziaływania negatywne. Dotyczyć będą przede wszystkim przekształceń powierzchni ziemi. Spowodują ubytek gleb, powierzchni lasów, mogą wprowadzić zmiany w stosunkach wodnych i utratę retencyjności gruntów, zakłócić lokalnie funkcjonowanie przyrody, zmienić warunki akustyczne i aerosanitarne. Będą to na szczęście głównie oddziaływania nieznaczne i jedynie na skalę lokalną.

Przeprowadzona analiza wykazała ponadto, że realizacja ustaleń Planu jest zgodna z celami i problemami ochrony środowiska ustanowionymi na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym istotnymi z punktu widzenia projektu dokumentu a także wykazała, że Plan w sposób odpowiedni respektuje i uwzględnia zasady ochrony środowiska.

Najwięcej korzystnych oddziaływań będzie wynikało z realizacji celu *„Bezpieczeństwo oraz zminimalizowane zagrożenia i konflikty przestrzenne”*. Wpłyną na zapewnienie bezpieczeństwa ludzi i mienia wywołanego zagrożeniami naturalnymi (powodzie, susze, osuwiska, pożary, nawałnice itp.) oraz na minimalizację zagrożeń i konfliktów związanych z działalnością gospodarczą - w zgodzie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Równie korzystne oddziaływania wystąpią w wyniku realizacji celu *„Chronione zasoby i wysoka jakość środowiska”*, gdzie priorytetem ustaleń było zachowanie ciągłości obszarów o wysokich wartościach przyrodniczych, walorów krajobrazowych i kulturowych oraz zapewnienie powiązań między nimi. Wpłyną one pozytywnie na środowisko przyrodnicze i warunki życia ludzi oraz jakości poszczególnych komponentów środowiska.

Najwięcej negatywnych potencjalnych skutków nieść będzie realizacja ustaleń celu *„Właściwie kształtowane systemy transportowe i infrastrukturalne”*, którego priorytetem było poprawa dostępności komunikacyjnej regionu, spójności i integracji systemów transportowych oraz zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego regionu. Właściwie ukształtowane, sprawne systemy infrastruktury technicznej wpłyną na podniesienie konkurencyjności województwa kujawsko-pomorskiego, jego spójności oraz na poprawę jakości życia mieszkańców. Ustalenia dotyczą tu głównie nowych działań inwestycyjnych wiążących się z koniecznością zajęcia nowych terenów. Realizacja tego typu działań może lokalnie zagrozić ciągłości korytarzy ekologicznych i spójności obszarów chronionych. Niekorzystny wpływ na komponenty środowiska może być jednak minimalizowany poprzez między innymi: racjonalne wykorzystanie istniejącej infrastruktury technicznej, stosowanie wysokich standardów próśrodowiskowych podczas realizacji inwestycji, stosowanie bezpiecznych dla środowiska technologii.

Znaczących oddziaływań na środowisko spodziewać się można zwłaszcza przy realizacji dróg ekspresowych S5 i S10, projektu kaskady Dolnej Wisły, Kolei Dużych Prędkości oraz linii elektroenergetycznych 400 kV. Tego typu inwestycje będą stanowiły trwałe element przestrzeni, wpływający negatywnie na walory krajobrazowe, na świat roślin i zwierząt i na powierzchnię ziemi.

Zapisane w projekcie Planu cele kierunkowe osiągnięte zostaną w dużej mierze w wyniku realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym. Z przeprowadzonej analizy wynika, że w zdecydowanej większości (ponad 80%) ich skala oddziaływań na środowisko będzie niewielka i lokalna. Kumulacja niekorzystnych oddziaływań występować będzie przede wszystkim w związku z realizacją celów, które bezpośrednio wpływają na rozwój społeczno-gospodarczy regionu i związane są m.in. z kształtowaniem przestrzeni osadniczej, sieci komunikacyjnej i infrastrukturalnej.

Realizacja tych celów prowadzić będzie w konsekwencji do zwiększenia powierzchni zainwestowanych, budowy zakładów przemysłowych, zakładów produkcyjnych i usługowych, rozwoju sieci dróg i infrastruktury jej towarzyszącej, sieci infrastruktury technicznej itd. W rejonach o najwyższej koncentracji tego typu zjawisk generowane będą w największej skali konflikty na styku zagospodarowania przestrzennego i ochrony środowiska. Jednakże tym rejonom w projekcie Planu dedykowane są działania ograniczające lub likwidujące występujące, jak i potencjalne zagrożenia.

W prognozie zidentyfikowane zostały działania mające na celu zapobieganie, ograniczanie i kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań. Z przeglądu tych działań wynika, że największe znaczenie będą miały zapisy w projekcie Planu, dotyczące:

- zapewnienia trwałości i ciągłości systemu przyrodniczego;
- ochrony bioróżnorodności oraz ochrony obszarów o najwyższych walorach przyrodniczych;
- ochrony zasobów środowiska przyrodniczego, lasów, wód powierzchniowych i podziemnych, powierzchni ziemi i kopalin, ochrony krajobrazu i środowiska kulturowego;
- rozwoju infrastruktury komunalnej i wykorzystania odnawialnych źródeł energii;
- kształtowania rolniczej przestrzeni produkcyjnej;
- zapewnienia bezpieczeństwa ludzi i mienia oraz przeciwdziałania zagrożeniom środowiskowym.

Analiza przestrzenna jednoznacznie wskazuje, że rejonami, gdzie występuje największa koncentracja oddziaływań skumulowanych są:

- Miejski obszar funkcjonalny ośrodków wojewódzkich Bydgoszczy i Torunia, gdzie występuje proces suburbanizacji, naruszone są obecnie standardy jakości powietrza, jednolitych części wód i hałasu, przy jednoczesnym występowaniu dużej ilości i wysokiej rangi obszarów chronionych, w tym Natura 2000;
- Obszar funkcjonalny gospodarczego wykorzystania Wisły, gdzie planowana jest realizacja dużych przedsięwzięć związanych ze sferą gospodarki wodnej i transportu (m.in. budowa drugiego stopnia wodnego, a docelowo kaskady dolnej Wisły, platformy multimodalnej) w obszarze o unikatowych walorach przyrodniczych i krajobrazowych;

- Obszar funkcjonalny aktywizacji gospodarczej korytarzy transportowych, obejmujący tereny leżące m.in. wzdłuż autostrady A-1 oraz istniejących i planowanych dróg ekspresowych S5 i S10, stanowiących element sieci transportowej korytarzy TEN-T, a równocześnie kolidujący na wielu odcinkach z „rusztem” przyrodniczym i krajobrazowym regionu (obszary Natura 2000, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, korytarze ekologiczne).

Realizacja ustaleń projektu Planu przyczyni się do złagodzenia zmian klimatycznych i adaptacji przestrzeni i gospodarki regionu do zmian klimatycznych. Tego typu ustalenia zawarte są we wszystkich pięciu celach szczegółowych, a w szczególności w *„Bezpieczeństwo oraz zminimalizowane zagrożenia i konflikty przestrzenne”*. Dotyczą one w szczególności rozwiązań zwiększających retencję wodną, zabezpieczenia przeciwpowodziowego, ograniczenia problemu suszy i osuwisk mas ziemnych, zagospodarowania wód opadowych, ograniczenia powierzchni nieprzepuszczalnych, zwiększenia powierzchni lasów i zadrzewień, ochrony przed erozją gleb, likwidacji miejskich wysp ciepła, wykorzystania odnawialnych źródeł energii, alternatywnych form turystyki, rozwoju zintegrowanego transportu publicznego.

Projekt Planu zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego sporządzony został jako dokument przedstawiający aktualne uwarunkowania zewnętrzne, wewnętrzne i możliwości rozwoju regionu zgodnie z zasadą rozwoju zrównoważonego. Stąd też w niniejszej Prognozie nie przewiduje się rozwiązań alternatywnych do rozwiązań w projekcie Planu. Uznano, że przyjęte w projekcie Planu scenariusze rozwoju regionu, rozwiązania i ustalenia są optymalne i realizujące zasadę zrównoważonego rozwoju.

Biorąc pod uwagę fakt, że projekt Planu wprowadzając bogaty katalog ustaleń (działań) minimalizujących niekorzystne oddziaływania (m.in. dotyczące poprawy jakości wód, powietrza, klimatu akustycznego, powierzchni ziemi, zapobiegania fragmentacji środowiska, zwiększania różnorodności biologicznej, przeciwdziałań zagrożeniom środowiska, w tym zagrożeniom powodziowym itp.), przewidywać należy, że skumulowane oddziaływania wszystkich ustaleń projektu Planu będą w sumie korzystne. Należy jednak zaznaczyć, że końcowy efekt zależny będzie w największym stopniu od zastosowanych działań i rozwiązań minimalizujących, w końcowym etapie realizacyjnym, konkretnych inwestycji zapisanych w różnych programach krajowych i regionalnych.

W przypadku braku realizacji projektu Planu nastąpi zaniechanie realizacji głównych celów przyjętych ze Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego, co może skutkować działaniami niespójnymi. Brak realizacji projektu Planu może przyczynić się również do zakłócenia ładu przestrzennego oraz nasilenia się konfliktów pomiędzy potrzebami ochrony środowiska, a potrzebami rozwoju gospodarczego. Pogłębić się mogą występujące już obecnie nierozwiązane problemy przestrzenne i środowiskowe, co może spowodować powstanie nowych pól konfliktów i negatywnych oddziaływań na środowisko

przyrodnicze, przy coraz silniej rysujących się tendencjach żywiołowego rozwoju procesów urbanizacyjnych. Niekorzystne zmiany nastąpić zwłaszcza mogą w zakresie jakości powietrza i klimatu akustycznego i wód powierzchniowych. Brak zaktualizowanego Planu prowadzić może do degradacji walorów krajobrazowych, spójności i ciągłości korytarzy ekologicznych, degradacji walorów obszarów chronionych oraz zagrażać bioróżnorodności. Brak realizacji Planu spowoduje, że obszar województwa kujawsko-pomorskiego nie przystosuje się właściwie do postępujących zmian klimatycznych, narażając swoich mieszkańców na związane z tym niebezpieczeństwa.

Załącznik: Ocena stopnia potencjalnego zagrożenia na środowisko w wyniku realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, ustalonych w dokumentach przyjętych przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Radę Ministrów lub właściwego Ministra (poziom krajowy)

L. p.	Nazwa inwestycji		Elementy środowiska													Skala oddziaływań (R – regionalne; L – lokalne)
			Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki	Dobra materialne	
1.1	Budowa drogi ekspresowej S5	Odcinek Nowe Marzy-Bydgoszcz	1	3	+	2	2	2	+	3	2	+	2	0	1	R
1.2		Odcinek Bydgoszcz-Mielno (granica województwa)	1	3	+	2	2	2	+	3	2	+	2	0	1	R
1.3	Budowa drogi ekspresowej S10	Odcinek Bydgoszcz-Piła	2	2	+	2	2	1	+	3	2	+	2	0	1	R
1.4		Odcinek Toruń-Bydgoszcz (wraz z węzłem Czerniewice)	2	2	+	3	3	2	+	3	2	+	2	0	1	R
1.5		Odcinek Toruń-Płońsk	3	2	+	3	3	2	+	3	3	+	2	0	1	R
1.6	Przebudowa drogi krajowej nr 15 (DK 15)		2	2	+	2	2	2	+	2	2	+	2	0	1	R
1.7	Przebudowa drogi krajowej nr 25 (DK 25)		1	2	+	2	2	2	+	2	2	+	2	0	1	R
1.8	Przebudowa drogi krajowej nr 62 (DK 62) na odcinku Włocławek-Brześć Kujawski		0	1	+	2	2	1	+	2	2	+	1	0	1	R
1.9	Przebudowa drogi krajowej nr 67		0	1	+	2	1	1	+	2	2	+	1	0	1	R
1.10	Przebudowa drogi krajowej nr 80 (DK 80) relacji Pawłówek-Lubicz (klasa GP) wraz z północnym obejściem Torunia		0	2	+	2	2	2	+	2	2	+	2	0	1	R
1.11	Przebudowa drogi krajowej nr 91 (DK 91)		2	2	+	2	1	1	+	2	1	+	1	0	1	R
1.12	Usprawnienie połączeń w sieci TEN-T w Toruniu: nowy przebieg drogi krajowej nr 91 w granicach administracyjnych Torunia - kontynuacja	Budowa Trasy Wschodniej od Pl. Daszyńskiego poprzez ul. Wschodnią do ul. Grudziądzkiej	2	0	+	2	1	1	+	1	1	+	0	1	1	L
1.13		Przebudowa i rozbudowa ul. Łódzkiej - etap od ulicy Lipnowskiej do granic miasta Torunia do ulicy Zdrojowej (z budową wiaduktu)	0	1	+	1	1	1	+	1	1	+	1	0	0	L
1.14		Budowa połączenia drogi krajowej nr 91 z autostradą A1 i drogą ekspresową S10 poprzez Węzeł Czerniewice	1	2	+	2	2	1	+	2	2	+	1	0	0	L
1.15	Poprawa dostępności komunikacyjnej miasta Bydgoszczy, w szczególności z drogą ekspresową S5, dojazd drogą krajową do Węzła Pawłówek na drodze S5	Rozbudowa układu drogowego na osi wschód-zachód w Bydgoszczy (DK 80) oraz inwestycje powiązane. Etap 2: rozbudowa ul. Grunwaldzkiej na odcinku od Węzła Zachodniego do granicy miasta w Bydgoszczy	0	1	+	1	1	1	+	1	1	+	0	1	1	L
1.16		Rozbudowa układu drogowego na osi wschód-zachód w Bydgoszczy (DK 80) oraz inwestycje powiązane. Etap 3: rozbudowa Trasy Wschód-Zachód na odcinku od Węzła Zachodniego do Węzła Wschodniego w Bydgoszczy	0	0	+	0	1	1	+	1	0	+	0	0	1	L
1.17		Rozbudowa układu drogowego na osi wschód-zachód w Bydgoszczy (DK 80) oraz inwestycje powiązane. Etap 4: budowa II etapu ul. Ogińskiego na odcinku od ul. Wojska Polskiego do ul. Jana Pawła II (DK5) wraz z rozbudową ulicy Glinki na odcinku od ul. Jana Pawła II (DK5) do ul. Magnuszewskiej w Bydgoszczy	0	1	1	0	1	1	+	1	1	+	0	0	1	L
1.18		Rozbudowa układu drogowego na osi wschód-zachód w Bydgoszczy (DK 80) oraz inwestycje powiązane. Etap 5: budowa połączenia drogowego ul. Grunwaldzkiej z Trasą Wschód-Zachód w Bydgoszczy	0	1	+	0	1	1	+	1	0	+	0	1	1	L
1.19		Budowa obwodnicy południowo-wschodniej na odcinku od Węzła Lotnisko do ul. Zamczysko wraz z budową połączenia ul. Twardzickiego z ul. Armii Krajowej (DK5) wraz z drogami dojazdowymi	0	1	+	2	1	1	+	2	1	+	1	1	1	L

L. p.	Nazwa inwestycji	Elementy środowiska													Skala oddziaływań (R – regionalne; L – lokalne)	
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki	Dobra materialne		
1.20	Usprawnienie połączeń w sieci TEN-T w Toruniu: budowa połączenia komunikacyjnego drogi ekspresowej S10 z drogą krajową nr 15 w granicach administracyjnych miasta Torunia	Rozbudowa ul. Olsztyńskiej w Toruniu na odcinku od ul. Czekoladowej do granic miasta w ciągu drogi krajowej nr 15 wraz z włączeniem w odcinek pozamiejski	0	0	+	0	0	1	+	1	1	+	0	0	1	L
1.21		Budowa Trasy Staromostowej od drogi ekspresowej S10 (węzeł Kluczyki) do Trasy Średnicowej Podgórze (ul. Andersa) – etap I w kierunku włączenia w drogę krajową nr 15	2	1	+	1	2	1	+	1	2	+	1	0	1	L
1.22		Budowa Trasy Staromostowej – Odcinek od ul. Andersa do Placu Armii Krajowej - etap II włączenie w drogę krajową nr 15 na Placu Armii Krajowej	1	1	+	1	1	1	+	2	1	+	1	0	1	L
1.23		Budowa Trasy Staromostowej od Placu Armii Krajowej do Placu Niepodległości w ciągu drogi krajowej nr 15	1	1	+	1	1	1	+	0	0	+	0	1	0	L
1.24		Przebudowa ul. Przy Kaszowniku i ul. Warneńczyka wraz z przebudową skrzyżowania na Placu Bp. Chrapka w ciągu drogi krajowej nr 15	0	0	+	0	1	1	+	1	0	+	0	0	0	L
1.25	Dostosowanie układu dróg krajowych do rozwoju miasta Grudziądz	Przebudowa drogi krajowej nr 16 (ul. Paderewskiego) w Grudziądzu od ronda im. Kardynała Stefana Wyszyńskiego do przejazdu PKP	0	1	+	0	1	1	+	1	0	+	0	0	1	L
1.26		Budowa drogi krajowej (DK 55) na odcinku od ul. Szosy Toruńskiej do węzła Konstytucji 3 Maja	0	0	+	0	1	1	+	1	0	+	0	0	0	L
1.27		Rozbudowa Trasy Średnicowej w Grudziądzu o dodatkowe pasy ruchu	0	1	+	1	1	1	+	1	0	+	0	0	0	L
1.28	Dostosowanie układu dróg krajowych dla rozwoju Miasta Włocławek	Rozbudowa odcinka DK 67: Al. Ks. J. Popiełuszki	0	1	+	1	1	1	+	1	1	+	1	0	0	L
1.29		Rozbudowa odcinka DK 62: Al. Kazimierza Wielkiego wraz z obiektem inżynierskim	0	1	+	1	1	1	+	1	1	+	1	0	1	L
1.30		Rozbudowa odcinka DK 62: ul. Płocka	0	1	+	1	1	1	+	1	1	+	0	0	1	L
1.31	Budowa obwodnic	Inowrocławia (w ciągu drogi krajowej nr 15 i 25 - łącznik)	0	1	+	1	1	1	+	1	1	+	1	0	1	L
1.32		Sępólna Krajeńskiego (w ciągu drogi krajowej nr 25)	0	1	+	1	2	1	+	2	2	+	1	0	1	L
1.33		Kamienia Krajeńskiego (w ciągu drogi krajowej nr 25)	0	1	+	1	1	1	+	2	2	+	1	0	1	L
1.34		Strzelna (w ciągu drogi krajowej nr 15)	0	1	+	1	0	1	+	1	1	+	2	0	1	L
1.35		Kowalewa Pomorskiego (w ciągu drogi krajowej nr 15)	0	1	+	1	1	1	+	2	2	+	2	+	1	L
1.36		Gniewkowa (w ciągu drogi krajowej nr 15)	0	1	+	1	1	1	+	1	1	+	2	0	1	L
1.37		Brześcia Kujawskiego (w ciągu drogi krajowej nr 62)	0	1	+	1	1	1	+	2	1	+	2	0	1	L
1.38		Kruszwicy (w ciągu drogi krajowej nr 62)	+	1	+	1	1	+	+	1	1	+	1	+	1	L
1.39		Lipna (wraz z połączeniem drogi krajowe nr 67 z drogą krajową nr 10/drogą ekspresową S10)	0	1	+	1	1	1	+	2	2	+	1	+	1	L
1.40		Złejwsi Wielkiej (w ciągu drogi krajowej nr 80)	0	1	+	1	1	1	+	1	1	+	1	0	1	L
1.41		Strzyżawy (w ciągu drogi krajowej nr 80)	1	1	+	1	2	1	+	1	1	+	1	0	1	L
1.42		Przysieka (w ciągu drogi krajowej nr 80)	1	1	+	1	1	1	+	1	1	+	1	+	1	L
1.43		Rozgart (w ciągu drogi krajowej nr 80)	1	1	+	1	1	1	+	1	1	+	1	0	1	L
1.44		Nowego (w ciągu drogi krajowej nr 91)	1	2	+	1	2	1	+	2	1	+	1	0	1	L

L. p.	Nazwa inwestycji	Elementy środowiska													Skala oddziaływań (R – regionalne; L – lokalne)	
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki	Dobra materialne		
1.45	Lubienia Kujawskiego (w ciągu drogi krajowej nr 91)	0	1	+	1	1	1	+	1	0	+	0	0	0	L	
1.46	Budowa, przebudowa i utrzymanie drogi wojewódzkiej nr 250	2	2	+	2	2	1	+	1	0	+	0	0	0	R	
1.47	Budowa, przebudowa i utrzymanie drogi wojewódzkiej nr 252	0	0	+	1	0	0	+	1	0	+	0	0	0	R	
1.48	Budowa, przebudowa i utrzymanie drogi wojewódzkiej nr 265	0	0	+	1	0	1	+	1	0	+	0	0	0	R	
1.49	Budowa, przebudowa i utrzymanie drogi wojewódzkiej nr 266	0	1	+	1	1	1	+	1	0	+	0	0	0	R	
1.50	Budowa, przebudowa i utrzymanie drogi wojewódzkiej nr 267	0	1	+	1	1	1	+	1	0	+	0	0	0	R	
1.51	Budowa, przebudowa i utrzymanie drogi wojewódzkiej nr 268	0	0	+	1	0	1	+	1	0	+	0	0	0	R	
1.52	Budowa, przebudowa i utrzymanie drogi wojewódzkiej nr 269	0	1	+	1	1	1	+	1	0	+	0	0	0	R	
1.53	Budowa, przebudowa i utrzymanie drogi wojewódzkiej nr 270	0	1	+	1	1	1	+	1	0	+	0	0	0	R	
1.54	Budowa, przebudowa i utrzymanie drogi wojewódzkiej nr 291	1	2	+	2	2	0	+	1	0	+	0	0	0	R	
1.55	Budowa, przebudowa i utrzymanie drogi wojewódzkiej nr 301	0	1	+	1	1	1	+	1	0	+	0	0	0	R	
1.56	Modernizacja linii kolejowych do prędkości 160km/h i wyżej: modernizacja linii nr 353	1	1	+	1	0	1	1	1	0	+	0	0	0	R	
1.57	Modernizacja linii nr 215	1	1	+	1	1	1	1	1	0	+	0	0	0	R	
1.58	Modernizacja linii kolejowych do prędkości poniżej 120km/h	0	1	+	1	1	1	1	1	0	+	0	0	0	R	
1.59	Modernizacja linii nr 281	1	1	+	1	1	1	1	1	0	+	0	0	0	R	
1.60	Modernizacja linii nr 209	1	1	+	1	1	1	1	1	0	+	0	0	0	R	
1.61	Prace na linii kolejowej nr 18 na odcinku Kutno-Toruń Główny	0	1	+	1	1	1	1	1	0	+	0	0	0	R	
1.62	Prace na liniach kolejowych nr 18 i 203 na odcinku Bydgoszcz Główna-Piła Główna-Krzyż, etap I: prace na odcinku Bydgoszcz Główna-Piła Główna	1	1	+	1	1	1	1	1	0	+	0	0	0	R	
1.63	Modernizacja linii kolejowej nr 27 na odcinku granica województwa-Toruń Wschodni (wraz z elektryfikacją na odcinku Lipno-Toruń Wschodni)	0	1	+	1	1	1	1	1	0	+	0	0	0	R	
1.64	Modernizacja CE 65 na odcinku Chorzów Batory-Tarnowskie Góry-Inowrocław-Bydgoszcz-Tczew (linia kolejowa 131)	1	1	+	1	1	1	1	1	0	+	0	0	0	R	
1.65	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz-Trójmiasto (obejmującym linie kolejowe nr 201 i 203)	Etap I	1	1	+	1	1	1	1	1	0	+	0	0	0	R
1.66	Etap II	1	1	+	1	1	1	1	1	0	+	0	0	0	R	
1.67	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207	Odcinek Toruń Wschodni-Chełmża	0	0	+	1	0	0	0	1	0	+	0	0	0	R
1.68	Odcinek Grudziądz-granica województwa	0	1	+	1	1	1	1	1	0	+	0	0	0	R	
1.69	Przebudowa linii kolejowej nr 208	Odcinek Laskowie Pomorskie-Jabłonowo Pomorskie (I etap)	1	1	+	1	1	1	1	1	0	+	0	0	0	R
1.70	Odcinek Jabłonowo Pomorskie-Brodnica (II etap)	0	1	+	1	1	1	1	1	0	+	0	0	0	R	
1.71	Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz-Tuchola-granica województwa	1	1	+	1	1	1	1	1	0	+	0	0	0	R	
1.72	Modernizacja ciągu transportowego Poznań Wschód-Inowrocław jako element połączenia Poznań-Gdańsk (linia kolejowa nr 353)	0	1	+	1	1	1	1	1	0	+	0	0	0	R	
1.73	Kompleksowa modernizacja i przywrócenie ruchu na linii kolejowej nr 356	Odcinek Bydgoszcz-Szubin	1	1	+	1	1	1	1	0	+	0	0	0	R	
1.74	Odcinek Kcynia-Gołańcz	0	0	+	1	1	1	0	1	0	+	1	0	0	R	

L. p.	Nazwa inwestycji	Elementy środowiska												Skala oddziaływań (R – regionalne; L – lokalne)		
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki		Dobra materialne	
1.75	Rewitalizacja kolejowego ciągu komunikacyjnego Bydgoszcz-Kcynia-granica województwa	1	1	+	1	1	1	1	1	0	+	1	0	0	R	
1.76	Kompleksowe przedsięwzięcia z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej/ekologicznego transportu	Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ul. Kujawskiej na odcinku od ronda Kujawskiego do ronda Bernardyńskiego wraz z rozbudową układu drogowego oraz przebudową infrastruktury transportu szynowego oraz zakupem taboru	0	0	+	0	0	0	1	0	0	+	0	0	0	L
1.77		Budowa trasy tramwajowej łączącej ul. Fordońską z ul. Toruńską wraz z rozbudową układu drogowego, przebudową infrastruktury transportu szynowego w Bydgoszczy	0	0	+	0	0	0	1	0	0	+	0	0	0	L
1.78		Przebudowa torowiska tramwajowego w ciągu ul. Toruńskiej wraz z przebudową zajezdni tramwajowej w Bydgoszczy	0	0	+	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0	L
1.79		Przebudowa infrastruktury transportu szynowego wzdłuż ul. Gdańskiej na odcinku od ul. Kamiennej do ul. Dwernickiego	0	0	+	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0	L
1.80		Wdrożenie Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami na linii kolejowej nr 131	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	R
1.81	Odcinek Inowrocław-Tczew	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	R	
1.82	Bit-City II	Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ulic: Szubińskiej, Kruszwickiej, Schulza i Madalińskiego wraz z przebudową układu drogowego: budowa dwutorowej trasy tramwajowej wzdłuż ul. Szubińskiej na długości około 3000 m	0	0	+	0	1	0	+	1	0	+	0	0	0	L
1.83		Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ulic: Szubińskiej, Kruszwickiej, Schulza i Madalińskiego wraz z przebudową układu drogowego: budowa dwutorowej trasy tramwajowej wzdłuż ul. Kruszwickiej na długości około 700 m	0	0	+	0	1	0	+	1	0	+	0	0	0	L
1.84		Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ulic: Szubińskiej, Kruszwickiej, Schulza i Madalińskiego wraz z przebudową układu drogowego: budowa dwutorowej trasy tramwajowej wzdłuż ul. Schulza i ul. Madalińskiego o długości około 800 m	0	0	+	0	1	0	+	1	0	+	0	0	0	L
1.85		Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ulic: Szubińskiej, Kruszwickiej, Schulza i Madalińskiego wraz z przebudową układu drogowego: przebudowa skrzyżowań wraz z rozbudową układu drogowego	0	0	+	0	1	0	+	1	0	+	0	0	0	L
1.86		Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ulic: Szubińskiej, Kruszwickiej, Schulza i Madalińskiego wraz z przebudową układu drogowego: budowa pętli tramwajowej	0	0	+	0	1	0	+	1	0	+	0	0	0	L
1.87		Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ulic: Szubińskiej, Kruszwickiej, Schulza i Madalińskiego wraz z przebudową układu drogowego: budowa infrastruktury towarzyszącej drodze	0	0	+	0	1	0	+	1	0	+	0	0	0	L
1.88		Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ulic: Szubińskiej, Kruszwickiej, Schulza i Madalińskiego wraz z przebudową układu drogowego: budowa i	0	0	+	0	1	0	+	1	0	+	0	0	0	L

L. p.	Nazwa inwestycji	Elementy środowiska												Skala oddziaływań (R – regionalne; L – lokalne)	
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki		Dobra materialne
	przebudowa infrastruktury technicznej														
1.89	Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ulic: Szubińskiej, Kruszwickiej, Schulza i Madalińskiego wraz z przebudową układu drogowego: niezbędne wyburzenia nieruchomości wzdłuż ul. Szubińskiej	0	0	+	0	1	0	+	1	0	+	0	0	1	L
1.90	Budowa parkingu park and ride w obszarze stacji kolejowej Bydgoszcz Wschód: w bezpośrednim sąsiedztwie węzła Bydgoszcz Wschód o liczbie 500-1000 miejsc postojowych	0	0	+	0	1	1	+	1	0	0	0	0	0	L
1.91	Budowa parkingu park and ride w obszarze stacji kolejowej Bydgoszcz Wschód: dyslokacja stacji wyładunkowej w rejon ul. Kaplicznej	0	0	+	0	1	1	+	1	0	0	0	0	0	L
1.92	Budowa parkingu park and ride w obszarze stacji kolejowej Bydgoszcz Wschód: dyslokacja stacji wyładunkowej w rejon ul. Kaplicznej	0	0	+	0	1	1	+	1	0	0	0	0	0	L
1.93	Budowa parkingu park and ride w obszarze stacji kolejowej Bydgoszcz Wschód: budowa dróg dojazdowych wraz z obiektami inżynierskim zapewniającymi dojazd do parkingu dla transportu indywidualnego od strony wschodniej (ul. Fordońska) oraz od strony południowej (ul. Sporna)	0	0	+	0	1	1	+	1	0	0	0	0	0	L
1.94	Budowa parkingu park and ride w obszarze stacji kolejowej Bydgoszcz Wschód: budowa dojść pieszych i dróg rowerowych, wraz z rozbudową systemu roweru aglomeracyjnego	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	L
1.95	Budowa parkingu park and ride w obszarze stacji kolejowej Bydgoszcz Wschód: budowa i przebudowa infrastruktury towarzyszącej	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	L
1.96	Budowa parkingu park and ride w obszarze stacji kolejowej Bydgoszcz Główna: o liczbie 1000-1500 miejsc postojowych w sąsiedztwie pętli autobusowo-tramwajowej, na miejscu obecnej stacji techniczno-postojowej	0	0	+	0	1	1	+	1	0	0	0	0	0	L
1.97	Budowa parkingu park and ride w obszarze stacji kolejowej Bydgoszcz Główna: dyslokacja stacji techniczno-postojowej w rejon stacji Bydgoszcz Główna Towarowa	0	0	+	0	1	1	+	1	0	0	0	0	0	L
1.98	Budowa parkingu park and ride w obszarze stacji kolejowej Bydgoszcz Główna: budowa dróg dojazdowych do parkingu wraz z rozbudową systemu roweru aglomeracyjnego	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	L
1.99	Budowa parkingu park and ride w obszarze stacji kolejowej Bydgoszcz Główna: budowa dojść pieszych i dróg rowerowych wraz z rozbudową systemu roweru aglomeracyjnego	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	L
1.100	Budowa parkingu park and ride w obszarze stacji kolejowej Bydgoszcz Główna: budowa i przebudowa infrastruktury towarzyszącej	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	L
1.101	Budowa zintegrowanego węzła transportowego Bydgoszcz Bielawy (etap II): budowa parkingu park and ride w obszarze przystanku kolejowego	0	0	+	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	L

L. p.	Nazwa inwestycji	Elementy środowiska												Skala oddziaływań (R – regionalne; L – lokalne)
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki	
	Bydgoszcz Bielawy na liczbę około 30 stanowisk postojowych													
1.102	Budowa zintegrowanego węzła transportowego Bydgoszcz Bielawy (etap II): budowa kładki dla pieszych stanowiących połączenie przystanków kolejowych z terenem miejskim, w tym z przystankami transportu autobusowego	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	L
1.103	Budowa zintegrowanego węzła transportowego Bydgoszcz Bielawy (etap II): budowa dojeżdżających pieszych i dróg rowerowych wraz z rozbudową systemu roweru aglomeracyjnego	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	L
1.104	Budowa zintegrowanego węzła transportowego Bydgoszcz Bielawy (etap II): budowa dróg dojazdowych	0	0	+	0	1	1	+	1	0	0	0	0	L
1.105	Budowa zintegrowanego węzła transportowego Bydgoszcz Bielawy (etap II): budowa i przebudowa infrastruktury technicznej	0	0	+	0	1	1	+	1	0	0	0	0	L
1.106	Budowa parkingów Park&Ride w Toruniu: dwa parkingi na osiedlu Rubinkowo we wschodniej części Torunia	0	0	+	0	1	1	+	1	0	0	0	0	L
1.107	Budowa parkingów Park&Ride w Toruniu: ul. Dziewulskiego przy pętli autobusowej, 600 miejsc, dwie kondygnacje	0	0	+	0	1	1	+	1	0	0	0	0	L
1.108	Budowa parkingów Park&Ride w Toruniu: ul. Olimpijska, w pobliżu granicy administracyjnej miasta, 320 miejsc	0	0	+	0	1	1	+	1	0	0	0	0	L
1.109	Budowa parkingów Park&Ride w Toruniu: jeden parking w zachodniej części (ul. Gagarina/ul. Szosa Okrężna), 600 miejsc, dwie kondygnacje	0	0	+	0	1	1	+	1	0	0	0	0	L
1.110	Modernizacja linii kolejowej nr 353 na odcinku Toruń Główny-Toruń Wschodni wraz z infrastrukturą dworcową oraz budową nowych przystanków kolejowych w Toruniu: modernizacja infrastruktury kolejowej na odcinku od Dworca Toruń Główny do Dworca Toruń Wschodni (na wszystkich czynnych torowiskach)	0	0	+	0	0	0	0	1	0	0	0	+	L
1.111	Modernizacja linii kolejowej nr 353 na odcinku Toruń Główny-Toruń Wschodni wraz z infrastrukturą dworcową oraz budową nowych przystanków kolejowych w Toruniu: budowa drugiego toru pod Placem Pokoju Toruńskiego wraz z niezbędnymi obiektami inżynieryjnymi	0	0	+	0	1	0	0	1	0	0	0	0	L
1.112	Modernizacja linii kolejowej nr 353 na odcinku Toruń Główny-Toruń Wschodni wraz z infrastrukturą dworcową oraz budową nowych przystanków kolejowych w Toruniu: budowa zespołu wiaduktów na ul. Równinnej w Toruniu	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	L
1.113	Modernizacja linii kolejowej nr 353 na odcinku Toruń Główny-Toruń Wschodni wraz z infrastrukturą dworcową oraz budową nowych przystanków kolejowych w Toruniu: przebudowa dworca i stacji Toruń Miasto wraz ze skomunikowaniem przejściem podziemnym z ul. Chłopińskiego wraz z przebudową tej ulicy	0	0	+	0	0	0	0	1	0	0	0	0	L

L. p.	Nazwa inwestycji	Elementy środowiska												Skala oddziaływań (R – regionalne; L – lokalne)	
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki		Dobra materialne
1.114	Modernizacja linii kolejowej nr 353 na odcinku Toruń Główny-Toruń Wschodni wraz z infrastrukturą dworcową oraz budową nowych przystanków kolejowych w Toruniu: przebudowa dworca Toruń Wschodni wraz ze skomunikowaniem z ul. Chrobrego (w kierunku Centrum Nowoczesności Młyn Wiedzy) oraz budową węzła przesiadkowego komunikacji miejskiej/podmiejskiej	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	L
1.115	Modernizacja linii kolejowej nr 353 na odcinku Toruń Główny-Toruń Wschodni wraz z infrastrukturą dworcową oraz budową nowych przystanków kolejowych w Toruniu: modernizacja mostu kolejowego im. Ernesta Malinowskiego	1	0	+	0	0	0	0	+	0	0	0	+	0	L
1.116	Modernizacja linii kolejowej nr 353 na odcinku Toruń Główny-Toruń Wschodni wraz z infrastrukturą dworcową oraz budową nowych przystanków kolejowych w Toruniu: budowa przystanku kolejowego Toruń Garbaty Mostek	0	0	+	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	L
1.117	Modernizacja linii kolejowej nr 353 na odcinku Toruń Główny-Toruń Wschodni wraz z infrastrukturą dworcową oraz budową nowych przystanków kolejowych w Toruniu: budowa przystanku kolejowego Toruń Podgórz	0	0	+	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	L
1.118	Modernizacja linii kolejowej nr 353 na odcinku Toruń Główny-Toruń Wschodni wraz z infrastrukturą dworcową oraz budową nowych przystanków kolejowych w Toruniu: budowa przystanku kolejowego Toruń Kluczyki	0	0	+	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	L
1.119	Modernizacja linii kolejowej nr 353 na odcinku Toruń Główny-Toruń Wschodni wraz z infrastrukturą dworcową oraz budową nowych przystanków kolejowych w Toruniu: przebudowa układu torowego i systemu sterowania ruchem na stacji Toruń Wschodni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	L
1.120	Przebudowa układu torowo-drogowego w ul. Wały gen. Sikorskiego i al. Jana Pawła II wraz z budową pasa tramwajowo-autobusowego	0	0	+	0	1	0	+	0	0	+	0	+	0	L
1.121	Poprawa funkcjonowania komunikacji miejskiej w Toruniu: budowa linii tramwajowej wraz infrastrukturą towarzyszącą do Osiedla Jar (etap I)	1	0	+	1	1	1	+	1	0	+	0	0	0	L
1.122	Poprawa funkcjonowania komunikacji miejskiej w Toruniu: budowa linii tramwajowej wraz infrastrukturą towarzyszącą we wschodniej części miasta Torunia (skrosowanie linii tramwajowej nr 2 z linią nr 1)	0	0	+	0	0	0	1	0	0	+	0	0	0	L
1.123	Poprawa funkcjonowania komunikacji miejskiej w Toruniu: budowa nowej zajezdni tramwajowej z parkingiem Park & Ride wraz z doprowadzeniem linii tramwajowej (etap I)	0	0	+	0	1	1	1	1	0	+	0	0	0	L
1.124	Poprawa funkcjonowania komunikacji miejskiej w Toruniu: modernizacja torowiska wraz z siecią trakcyjną w ul. Bydgoskiej i ul. Chopina	0	0	+	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0	L

L. p.	Nazwa inwestycji	Elementy środowiska												Skala oddziaływań (R – regionalne; L – lokalne)	
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki		Dobra materialne
1.125	Poprawa funkcjonowania komunikacji miejskiej w Toruniu: modernizacja torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną na trasie linii nr 1 i 5 od pl. Daszyńskiego do ul. Ślaskiego	0	0	+	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0	L
1.126	Poprawa funkcjonowania komunikacji miejskiej w Toruniu: modernizacja torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną na trasie linii nr 2 na odcinku od pl. Niepodległości do ul. Reja	0	0	+	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0	L
1.127	Poprawa funkcjonowania komunikacji miejskiej w Toruniu: modernizacja torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną i układem drogowym na odcinku od pl. To-Mi-To do wiaduktu przy ul. Kościuszki	0	0	+	0	0	0	+	1	0	+	0	0	0	L
1.128	Budowa infrastruktury komunikacji miejskiej wraz z zakupem taboru niskoemisyjnego w Toruniu: budowa linii tramwajowej wraz infrastrukturą towarzyszącą do Osiedla Jar (etap II)	1	0	+	1	1	1	+	1	0	+	0	0	0	L
1.129	Budowa infrastruktury komunikacji miejskiej wraz z zakupem taboru niskoemisyjnego w Toruniu: budowa nowej zajezdni tramwajowej z parkingiem Park & Ride (etap II)	0	0	+	0	1	1	1	1	0	+	0	0	0	L
1.130	Budowa infrastruktury komunikacji miejskiej wraz z zakupem taboru niskoemisyjnego w Toruniu: modernizacja torowiska wraz z siecią trakcyjną w ul. Reja	0	0	+	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0	L
1.131	Budowa infrastruktury komunikacji miejskiej wraz z zakupem taboru niskoemisyjnego w Toruniu: modernizacja torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną na trasie linii nr 1 i 5 od ul. Waryńskiego do pl. Daszyńskiego	0	0	+	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0	L
1.132	Budowa infrastruktury komunikacji miejskiej wraz z zakupem taboru niskoemisyjnego w Toruniu: modernizacja torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną na trasie linii nr 1 i 5 od ul. Ślaskiego do pętli Olimpijska	0	0	+	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0	L
1.133	Budowa infrastruktury komunikacji miejskiej wraz z zakupem taboru niskoemisyjnego w Toruniu: modernizacja sieci trakcyjnej i oświetlenia ulicznego w ul. Broniewskiego na odcinku od ul. Reja do pętli Motoarena	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	L
1.134	Budowa infrastruktury komunikacji miejskiej wraz z zakupem taboru niskoemisyjnego w Toruniu: modernizacja sieci trakcyjnej wraz z wymianą słupów trakcyjno-oświetleniowych i oświetlenia ulicznego od Pl. Skarbka do ul. Wschodniej	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	L
1.135	Budowa infrastruktury komunikacji miejskiej wraz z zakupem taboru niskoemisyjnego w Toruniu: modernizacja torowiska wraz z wymianą sieci trakcyjnej na ul. Odrodzenia	0	0	+	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	L
1.136	Budowa infrastruktury komunikacji miejskiej wraz z zakupem taboru niskoemisyjnego w Toruniu: modernizacja zajezdni autobusowej	0	0	+	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	L

L. p.	Nazwa inwestycji	Elementy środowiska												Skala oddziaływań (R – regionalne; L – lokalne)	
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki		Dobra materialne
1.137	i budowa elektrowni fotowoltaicznej dla przekazywania energii do sieci trakcyjnej oraz do obsługi taboru Rozwój systemu transportowego Inowrocławia: budowa dwupoziomowego parkingu przy ul. Magazynowej	0	0	+	0	1	0	+	1	0	0	0	0	0	L
1.138	Rozwój systemu transportowego Inowrocławia: budowa przejścia podziemnego do dworca PKP	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	L
1.139	Rozwój systemu transportowego Inowrocławia: przebudowa placu przed dworcem PKP	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	L
1.140	Rozwój systemu transportowego Inowrocławia: utworzenie parkingów	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	L
1.141	Rozwój systemu transportowego Inowrocławia: dostosowanie układu drogowego do nowo zakupionego taboru komunikacji miejskiej	0	0	+	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	L
1.142	Prace na linii kolejowej nr 18: odcinek linii w okolicach dworca we Włocławku	0	0	+	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	L
1.143	Prace na linii kolejowej nr 18: budowa nowego dworca kolejowego we Włocławku wraz z kompleksową przebudową i zagospodarowaniem terenu dworca kolejowego na potrzeby zintegrowanego węzła komunikacyjnego	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L
1.144	Modernizacja linii kolejowej nr 27: dyslokacja przystanków	0	0	+	0	1	1	+	1	0	0	0	0	1	R
1.145	Budowa węzła multimodalnego, przebudowa infrastruktury tramwajowej i drogowej dla potrzeb transportu publicznego oraz zakup taboru tramwajowego i autobusowego w Grudziądzu: budowa węzła ul. Dworcowa-PKP dla obsługi pasażerów transportu publicznego miejskiego (tramwaje i autobusy) i pozamiejskiego (PKP, PKS, busy, transport międzynarodowy) oraz prywatnego (samochody, motory, rowery)	0	0	+	0	1	1	+	1	0	0	0	0	1	L
1.146	Budowa węzła multimodalnego, przebudowa infrastruktury tramwajowej i drogowej dla potrzeb transportu publicznego oraz zakup taboru tramwajowego i autobusowego w Grudziądzu: modernizacja torowiska tramwajowego na trasie pętla Rządź-Pl. 23 Stycznia	0	0	+	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0	L
1.147	Budowa węzła multimodalnego, przebudowa infrastruktury tramwajowej i drogowej dla potrzeb transportu publicznego oraz zakup taboru tramwajowego i autobusowego w Grudziądzu: modernizacja torowiska tramwajowego na trasie Pl. 23 Stycznia-Focha-Dworcowa	0	0	+	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0	L
1.148	Budowa węzła multimodalnego, przebudowa infrastruktury tramwajowej i drogowej dla potrzeb transportu publicznego oraz zakup taboru tramwajowego i autobusowego w Grudziądzu: budowa węzła przesiadkowego w ciągu ul. Al. I Pl. 23 Stycznia w celu usprawnienia jego funkcji jako głównego węzła przesiadkowego miejskiej komunikacji publicznej	0	0	+	0	1	1	+	1	0	0	0	0	1	L

L. p.	Nazwa inwestycji	Elementy środowiska												Skala oddziaływań (R – regionalne; L – lokalne)
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki	
1.149	Budowa węzła multimodalnego, przebudowa infrastruktury tramwajowej i drogowej dla potrzeb transportu publicznego oraz zakup taboru tramwajowego i autobusowego w Grudziądzu: modernizacja podstacji trakcyjnych Południowa i Pl. 23 stycznia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	L
1.150	Budowa węzła multimodalnego, przebudowa infrastruktury tramwajowej i drogowej dla potrzeb transportu publicznego oraz zakup taboru tramwajowego i autobusowego w Grudziądzu: dostosowanie zajezdni tramwajowej dla potrzeb wagonów tramwajowych niskopodłogowych	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	L
1.151	Budowa węzła multimodalnego, przebudowa infrastruktury tramwajowej i drogowej dla potrzeb transportu publicznego oraz zakup taboru tramwajowego i autobusowego w Grudziądzu: uruchomienie linii autobusów elektrycznych na trasie Szpital-Al. 23 Stycznia wraz z budową niezbędnej infrastruktury (stacje ładowania dla autobusów i samochodów elektrycznych) i przebudową ulic leżących w trasie linii	0	0	+	0	1	1	+	1	0	+	0	0	L
1.152	Węzły zintegrowane (dworce/punkty kolejowej odprawy pasażerskiej)	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	1	R
1.153	Rozwój zrównoważonego transportu zbiorowego poprzez poprawę efektywności energetycznej, wdrażanie technologii niskoemisyjnej we Włocławku: rozbudowa pętli autobusowych w systemie bike&ride	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	L
1.154	Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ulic: Solskiego, Pięknej, Szubińskiej i Kruszwickiej wraz z rozbudową układu drogowego oraz zakupem taboru - budowa dwutorowej trasy tramwajowej wzdłuż ul. Solskiego o długości około 1750 m	0	0	+	0	1	1	+	1	0	+	0	1	L
1.155	Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ulic: Solskiego, Pięknej, Szubińskiej i Kruszwickiej wraz z rozbudową układu drogowego oraz zakupem taboru - rozbudowa ulicy Solskiego do układu dwujezdniowego na długości około 1400 m	0	0	+	0	1	1	+	1	0	+	0	1	L
1.156	Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ulic: Solskiego, Pięknej, Szubińskiej i Kruszwickiej wraz z rozbudową układu drogowego oraz zakupem taboru - przebudowa skrzyżowań wzdłuż ulicy Solskiego	0	0	+	0	1	1	+	1	0	+	0	0	L
1.157	Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ulic: Solskiego, Pięknej, Szubińskiej i Kruszwickiej wraz z rozbudową układu drogowego oraz zakupem taboru - budowa pętli tramwajowej przy skrzyżowaniu ulic: Solskiego-Bielicka	0	0	+	0	1	1	+	1	0	+	0	1	L
1.158	Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ulic: Solskiego, Pięknej, Szubińskiej i Kruszwickiej wraz z rozbudową układu drogowego oraz zakupem taboru - budowa dwutorowej trasy tramwajowej w ul. Pięknej na długości około 700 m	0	0	+	0	1	1	+	1	0	+	0	1	L
1.159	Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ulic: Solskiego, Pięknej, Szubińskiej i	0	0	+	0	1	1	+	1	0	+	0	1	L

L. p.	Nazwa inwestycji	Elementy środowiska												Skala oddziaływań (R – regionalne; L – lokalne)	
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki		Dobra materialne
	Kruszwickiej wraz z rozbudową układu drogowego oraz zakupem taboru - rozbudowa ulicy Pięknej do układu dwujezdniowego														
1.160	Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ulic: Solskiego, Pięknej, Szubińskiej i Kruszwickiej wraz z rozbudową układu drogowego oraz zakupem taboru - przebudowa skrzyżowania ulic: Piękna-Szubińska-Połtyna	0	0	+	0	1	1	+	1	0	+	0	0	0	L
1.161	Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ulic: Solskiego, Pięknej, Szubińskiej i Kruszwickiej wraz z rozbudową układu drogowego oraz zakupem taboru - budowa dwutorowej trasy tramwajowej wzdłuż ul. Szubińskiej na długości około 550 m	0	0	+	0	1	1	+	1	0	+	0	0	1	L
1.162	Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ulic: Solskiego, Pięknej, Szubińskiej i Kruszwickiej wraz z rozbudową układu drogowego oraz zakupem taboru - budowa dwutorowej trasy tramwajowej wzdłuż ul. Kruszwickiej na długości około 450 m	0	0	+	0	1	1	+	1	0	+	0	0	1	L
1.163	Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ulic: Solskiego, Pięknej, Szubińskiej i Kruszwickiej wraz z rozbudową układu drogowego oraz zakupem taboru - przebudowa skrzyżowania plac Poznański i rondo Grunwaldzkie	0	0	+	0	1	1	+	1	0	+	0	0	0	L
1.164	Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ulic: Solskiego, Pięknej, Szubińskiej i Kruszwickiej wraz z rozbudową układu drogowego oraz zakupem taboru - budowa infrastruktury towarzyszącej drodze	0	0	+	0	1	1	+	1	0	+	0	0	0	L
1.165	Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ulic: Solskiego, Pięknej, Szubińskiej i Kruszwickiej wraz z rozbudową układu drogowego oraz zakupem taboru - budowa i przebudowa infrastruktury technicznej	0	0	+	0	1	1	+	1	0	+	0	0	0	L
1.166	Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ulic: Szubińskiej i Kruszwickiej wraz z rozbudową układu drogowego oraz zakupem taboru - budowa dwutorowej trasy tramwajowej wzdłuż ul. Szubińskiej na długości około 2050 m	0	0	+	0	1	1	+	1	0	+	0	0	1	L
1.167	Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ulic: Szubińskiej i Kruszwickiej wraz z rozbudową układu drogowego oraz zakupem taboru - budowa dwutorowej trasy tramwajowej wzdłuż ul. Kruszwickiej na długości około 450 m	0	0	+	0	1	1	+	1	0	+	0	0	1	L
1.168	Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ulic: Szubińskiej i Kruszwickiej wraz z rozbudową układu drogowego oraz zakupem taboru - przebudowa skrzyżowań wraz z rozbudową układu drogowego	0	0	+	0	1	1	+	1	0	+	0	0	0	L
1.169	Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ulic: Szubińskiej i Kruszwickiej wraz z rozbudową układu drogowego oraz zakupem taboru - budowa pętli tramwajowej	0	0	+	0	1	1	+	1	0	+	0	0	1	L
1.170	Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ulic: Szubińskiej i Kruszwickiej wraz z rozbudową układu drogowego oraz zakupem taboru - budowa	0	0	+	0	1	1	+	1	0	+	0	0	0	L

L. p.	Nazwa inwestycji	Elementy środowiska												Skala oddziaływań (R – regionalne; L – lokalne)		
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki		Dobra materialne	
	SN i NN, wymianę transformatorów, automatyzację linii i stacji w wyniku zastosowania zdalnego sterowania i elektroenergetycznej automatyki zabezpieczeniowej, w tym wskaźników przepływu prądów zwarciovych oraz zastosowanie inteligentnego opomiarowania, w tym liczników bilansujących wraz z infrastrukturą transmisyjną															
1.198	Budowa gazociągów wysokiego ciśnienia	Łysomice-Otorowo-PGE Bydgoszcz	2	1	1	1	2	1	0	2	0	0	1	0	2	R
1.199		Kruszwica-Inowrocław	0	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	0	1	R
1.200		Sępólno Krajeńskie-Nakło	0	2	1	1	2	1	0	2	0	0	1	0	2	R
1.201	Budowa sieci dystrybucyjnej gazowej na obszarach dotychczas niezgazyfikowanych w powiecie aleksandrowskim	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	R	
1.202	Rozbudowa istniejącej sieci gazowej na terenie gmin Lubicz i Obrowo o łącznej długości około 15 km	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	R	
1.203	Przyłączenie do sieci przesyłowej sieci dystrybucyjnej Polskiej Spółki Gazownictwa Sp. z o.o. w Kruszwicy zasilającej odbiorców na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L	
1.204	Przyłączenie do sieci przesyłowej urządzeń i instalacji gazowych znajdujących się w EC Toruń	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L	
1.205	Przyłączenie do sieci przesyłowej urządzeń i instalacji gazowych znajdujących się w Elektrowni Grudziądz	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L	
1.206	Przebudowa Węzła Rozdzielczego Gazu Gustorzyn	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	L	
1.207	Rozbudowa magazynu KPMG Mogilno - zwiększenie pojemności roboczej magazynu od ok. 570 mln m3 do 800 mln m3 (przyrost o 230 mln m3)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	L	
1.208	Budowa magazynu gazu - budowa kawernowego magazynu gazu o pojemności roboczej 160 mln m3 wraz z infrastrukturą towarzyszącą niezbędną do jego budowy i obsługi	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	1	0	1	L	
1.209	Budowa kawernowego podziemnego magazynu gazu w centralnej Polsce wraz z gazociągiem przyłączeniowym	0	1	0	0	1	1	0	1	0	0	1	0	1	R	
1.210	Wsparcie selektywne przedsięwzięć dotyczących sieci ciepłowniczych i chłodniczych	Przyłączenie obiektów do sieci ciepłowniczej, w celu zwiększenia wykorzystania wysokosprawnej kogeneracji	0	0	+	0	0	0	+	0	0	+	0	+	0	L
1.211		Budowa pierścienia dn 500 „Bielawy-Skarpa” od źródła EC1 do komory S16s	0	0	+	0	0	0	+	0	0	+	0	+	0	L
1.212		Modernizacja grupowych węzłów ciepłych i budowa węzłów indywidualnych - etap 1	0	0	+	0	0	0	+	0	0	+	0	+	0	L
1.213		Zmniejszenie niskiej emisji na terenie Torunia - etap 1	0	0	+	0	0	0	+	0	0	+	0	+	0	L
1.214		Modernizacja grupowych węzłów ciepłych i budowa węzłów indywidualnych - etap 2	0	0	+	0	0	0	+	0	0	+	0	+	0	L
1.215		Zmniejszenie niskiej emisji na terenie Torunia - etap 2	0	0	+	0	0	0	+	0	0	+	0	+	0	L
1.216		Wymiana sieci magistralnej DN700 od komory S3s do komory S16, na terenie osiedla „Na Skarpie”	0	0	1	0	0	0	+	1	0	+	0	0	0	L
1.217		Wymiana sieci rozdzielczej wraz z przyłączami od komory E18, E19, E20, E21, E22	0	0	1	0	0	0	+	1	0	+	0	0	0	L
1.218		Wymiana sieci rozdzielczej wraz z przyłączami pomiędzy komorami S5s i S16, na terenie osiedla „Na Skarpie”	0	0	1	0	0	0	+	1	0	+	0	0	0	L
1.219		Wymiana sieci rozdzielczej wraz z przyłączami od komory G15s na terenie osiedla „Rubinkowo I”	0	0	1	0	0	0	+	1	0	+	0	0	0	L
1.220		Wymiana sieci rozdzielczej wraz z przyłączami od komory U1, E34, E11, E12 i E13	0	0	1	0	0	0	+	1	0	+	0	0	0	L

L. p.	Nazwa inwestycji	Elementy środowiska													Skala oddziaływań (R – regionalne; L – lokalne)	
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki	Dobra materialne		
1.221		Modernizacja węzłów indywidualnych	0	0	+	0	0	0	+	0	0	+	0	+	0	L
1.222		Budowa sieci ciepłowniczej zasilającej hotel akademicki szkoły wyższej w Toruniu	0	0	+	0	1	1	+	1	0	+	0	0	0	L
1.223		Budowa sieci ciepłowniczej zasilającej budynki mieszkalne i placówki systemu oświaty miasta Torunia	0	0	+	0	1	1	+	1	0	+	0	+	0	L
1.224		Zwiększenie efektywności energetycznej poprzez przebudowę oraz termomodernizację sieci ciepłowniczej na terenie miasta Bydgoszczy etap I	0	0	1	0	0	0	+	1	0	+	0	0	0	L
1.225		Budowa, przebudowa sieci ciepłowniczej na terenie miasta Bydgoszczy umożliwiających wykorzystanie energii cieplnej wytworzonej w warunkach wysokosprawnej kogeneracji	0	0	1	0	0	0	+	1	0	+	0	0	0	L
1.226		Zwiększenie efektywności energetycznej poprzez przebudowę oraz termomodernizację sieci ciepłowniczej na terenie miasta Bydgoszczy etap II	0	0	1	0	0	0	+	1	0	+	0	0	0	L
1.227		Rozwój klastrów energii w województwie kujawsko-pomorskim poprzez realizację projektów służących rozwojowi energetyki na poziomie lokalnym	0	1	1	1	1	1	+	1	2	+	1	0	1	R
1.228		Osiągnięcie i przestrzeganie dopuszczalnych standardów norm emisji poprzez zastosowanie środków ochrony atmosfery w obiekcie Soda Polska Ciech S.A. (K1, K2, K3, K4, K5)	0	0	+	+	+	0	+	0	0	+	0	0	0	L
1.229		Budowa radioteleskopu 90 m - Narodowe Centrum Radioastronomii i Technologii Kosmicznych	2	2	0	1	1	0	0	1	2	0	1	0	0	R
1.230		Budowa siedziby Akademii Muzycznej w Bydgoszczy	0	1	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	L
1.231		Utworzenie publicznej Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Grudziądzu	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	L
1.232		Budowa i wyposażenie Centrum Nauk Technicznych i Nowoczesnych Technologii Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej we Włocławku	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	L
1.233		Zespół Szkół Plastycznych im. Leona Wyczółkowskiego w Bydgoszczy	0	0	+	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	L
1.234		Państwowy Zespół Szkół Muzycznych im. Artura Rubinsteina w Bydgoszczy	0	0	+	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	L
1.235	Termomodernizacja państwowych placówek szkolnictwa artystycznego	Państwowa Szkoła Muzyczna I i II stopnia im. Stanisława Moniuszki w Grudziądzu	0	0	+	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	L
1.236		Państwowa Szkoła Muzyczna I stopnia im. G. G. Gorczyckiego w Chełmnie	0	0	+	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	L
1.237		Państwowa Szkoła Muzyczna I stopnia im. Fryderyka Chopina w Brodnicy	0	0	+	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	L
1.238		Toruńska Starówka - ochrona i konserwacja dziedzictwa kulturowego UNESCO (etap II): strefa buforowa UNESCO gwarancją ochrony ciągłości kulturowej miasta	Zagospodarowanie zieleni pomiędzy ul. Chopina, Bydgoską i Al. 500-lecia poprzez ukształtowanie terenów zieleni miejskiej i utworzenie bezpiecznej i atrakcyjnej przestrzeni publicznej	0	+	+	+	+	0	+	+	+	0	0	0	0
1.239		Prace zapobiegające degradacji cennych walorów przyrodniczych oraz doposażenie w obiekty małej architektury w obszarze zieleni w otoczeniu Muzeum Etnograficznego w Toruniu	0	+	+	+	+	0	+	+	+	0	0	0	0	L
1.240		Zagospodarowanie Parku Glazja przy ul. Waryńskiego: uporządkowanie	0	+	+	+	+	0	+	+	+	0	0	+	0	L

L. p.	Nazwa inwestycji	Elementy środowiska													Skala oddziaływań (R – regionalne; L – lokalne)		
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki	Dobra materialne			
1.255	Bezpieczeństwo łańcucha żywnościowego i żywność spersonalizowana SafeFoodMed - utworzenie centrów i laboratoriów naukowych poprzez modernizację i doposażenie istniejącej infrastruktury członków Konsorcjum	Centrum Bezpiecznej Żywności	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	L
1.256		Centrum Mikotoksyn	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	L
1.257		Laboratorium Hodowli Komórkowych i Testów Toksyczności	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	L
1.258		Bank Rakotwórczych Grzybów Pleśniowych	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	L
1.259		Laboratorium Biotechnologii Żywności	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	L
1.260		Laboratorium Bioanalityczno-Żywnościowe	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	L
1.261		Laboratorium Membranowych Technik Rozdzielczych	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	L
1.262		Laboratorium Technologii Proekologicznych	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	L
1.263		Centrum Żywienia i Aktywności Fizycznej Człowieka	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	L
1.264		Centrum Eko-Innowacji	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	L
1.265	Laboratorium Monitoringu Zagrożeń Żywności	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	L	
1.266	Poprawa warunków funkcjonowania szpitali wojewódzkich	Wojewódzki Szpital Zespolony im L. Rydygiera w Toruniu	0	1	+	1	1	1	0	1	1	0	1	0	0	L	
1.267		Zwiększenie dostępu do usług zdrowotnych w Wojewódzkim Szpitalu Specjalistycznym im. błogosławionego księdza Jerzego Popiełuszki we Włocławku	0	1	+	1	1	1	0	1	1	0	1	0	0	L	
1.268	Program Zdrowie. Kujawsko-pomorski interdyscyplinarny program diagnozy spersonalizowanej i opieki zdrowotnej - rozbudowa, modernizacja i doposażenie istniejącej infrastruktury naukowo-badawczej członków Konsorcjum	0	1	+	1	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0	R	
1.269	Wieloletni program medyczny - rozbudowa i modernizacja Szpitala Uniwersyteckiego nr 2 im. dr. Jana Biziela w Bydgoszczy	0	0	+	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	L	
1.270	Budowa Ośrodka Szkoleniowego Sportów Wodnych	1	1	+	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	L	
1.271	Przystań AZS w Toruniu - budowa budynku przystani sportów wodnych Szkoły Mistrzostwa Sportowego przy ul. Popiełuszki 1-3 w Toruniu	1	0	+	0	0	0	0	1	+	0	0	0	0	0	L	
1.272	Budowa Hali Sportowej Collegium Medicum UMK	0	1	+	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	L	
1.273	Budowa hali treningowej wraz z siłownią na terenie kompleksu sportowego Zawisza	0	0	+	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	L	
1.274	Budowa hali gimnastyki sportowej z wyposażeniem w Bydgoszczy	0	0	+	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	L	
1.275	Budowa hali widowiskowo-sportowej wraz z zapleczem i niezbędną infrastrukturą w Mroczy	0	0	+	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	L	
1.276	Budowa pełnowymiarowego boiska ze sztuczną nawierzchnią wodną do hokeja na trawie wraz z budynkiem zaplecza socjalnego i pozostałą infrastrukturą towarzyszącą	0	0	+	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	L	
1.277	Rewitalizacja kompleksu Astoria na cele sportowo-rekreacyjne wraz z budową 50-metrowego basenu	0	0	+	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	L	
1.278	Budowa drugiego stopnia na Wiśle poniżej Włocławka	3	2	+	3	3	+	0	2	3	+	1	0	1	0	R	
1.279	Budowa stopnia wodnego Czyżkówko w Bydgoszczy na rzece Brdzie (ul. Chmielna)	0	1	+	1	1	+	0	1	1	0	0	0	0	0	L	
1.280	Zabezpieczenie przeciwpowodziowe w województwie kujawsko-pomorskim, w tym budowa stopnia wodnego w okolicach Włocławka	Struga Lubicka	1	1	+	1	1	+	0	1	0	0	+	0	0	L	
1.281		Struga Toruńska	0	1	+	1	1	+	0	1	0	0	+	0	0	L	
1.282		Budowa zbiornika małej retencji w Śmiłowicach	0	1	+	1	1	+	0	1	+	0	+	0	0	L	
1.283		Kształtowanie przekroju podłużnego i poprzecznego oraz układu poziomego Kanału Bachorza od km 0+000 do km 14+000	0	1	+	1	1	+	0	1	0	0	+	0	0	0	R

L. p.	Nazwa inwestycji	Elementy środowiska												Skala oddziaływań (R – regionalne; L – lokalne)	
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki		Dobra materialne
1.284	Zapewnienie retencji poprzez odbudowę budowli piętrzącej na cieku Panna Północna w km 10+184 wraz z przepławką dla ryb dwuśrodowiskowych	0	0	0	+	0	+	0	0	0	0	+	0	0	L
1.285	Zwiększenie zdolności retencyjnych Kanału Głównego Miejskiej Niziny Chełmińskiej poprzez modernizację budowli piętrzącej w km 0+800	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	+	0	0	L
1.286	Budowa zbiornika retencyjnego na rzece Fryba w km 8+625 we wsi Brzozowo	0	1	0	1	1	+	0	1	0	0	+	0	0	L
1.287	Kształtowanie przekroju podłużnego i poprzecznego rzeki Kcynki - etap II od km 21+302 do km 33+962	0	1	+	1	1	+	0	1	0	0	+	0	0	L
1.288	Retencjonowanie wód w Kanale A-Łęgnowo od km 0+000 do 5+400 km	1	1	0	0	1	+	0	1	0	0	+	0	0	L
1.289	Stabilizacja wody w jeziorze Jezickim	0	1	+	0	1	+	0	0	+	0	+	0	0	L
1.290	Struga Lubcza - stabilizacja wody w jeziorach: Zakrzewskie, Ostrowo i Gardzinowo	0	1	+	0	1	+	0	0	+	0	+	0	0	L
1.291	Modernizacja stacji pomp Pastwiska wraz z dostosowaniem Kanału Pastwiska	0	0	+	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	L
1.292	Przebudowa wału przeciwpowodziowego Sartowice-Nowe, odcinek 7+015-10+600	1	0	+	0	1	+	0	0	0	0	+	0	+	R
1.293	Przebudowa wału przeciwpowodziowego Łęgnowo-Otorowo od km 0+000 do km 5+600	1	0	+	0	1	+	0	0	0	0	+	0	+	R
1.294	Przebudowa wału Wiejskiej Niziny Chełmińskiej w km 0+000-16+180	1	0	+	0	1	+	0	0	0	0	+	0	+	R
1.295	Działania dla usprawnienia bezpiecznego odprowadzenia fali przeciwpowodziowej na rzece Zgłowiączka od km 0+000 do km 5+800	0	0	+	0	0	+	0	0	0	0	+	0	+	R
1.296	Modernizacja wału przeciwpowodziowego Niziny Nieszawskiej na terenie miejskim w km 0+000 - 3+350	1	0	+	0	0	+	0	0	0	0	+	0	+	R
1.297	Modernizacja wału przeciwpowodziowego Dolnej Niziny Toruńskiej na terenie miejskim w km 0+000 - 4+100	1	0	+	0	0	+	0	0	0	0	+	0	+	R
1.298	Budowa przepławki dla ryb dwuśrodowiskowych na rzece Skarlanka w m. Tama Brodzka	1	+	0	+	0	+	0	0	0	0	+	0	0	L
1.299	Niebieski korytarz ekologiczny wzdłuż doliny rzeki Osy	1	+	+	+	0	+	0	+	0	0	+	0	0	R
1.300	Budowa przepławki dla ryb dwuśrodowiskowych na rzece Ruziec w m. Paliwodzina	0	+	0	+	0	+	0	0	0	0	+	0	0	L
1.301	Budowa przepławki dla ryb dwuśrodowiskowych na rzece Ruziec w m. Ruże	0	+	0	+	0	+	0	0	0	0	+	0	0	L
1.302	Uszczelnienie skarpy odwodnej (5.660mb) przeciwpowodziowego wału ochronnego Fordon-Łoskoń oraz wzmocnienie korony wału przeciwpowodziowego geokratą (2.400 mb)	1	0	+	0	0	+	0	+	0	0	+	0	+	L
1.303	Odbudowa obwałowania zbiornika Portu Drzewnego przy ul. Toruńskiej w celu ochrony przed powodzią Osiedla Łęgnowo-Wieś	1	1	+	1	1	+	0	1	0	0	0	0	+	L

L. p.	Nazwa inwestycji	Elementy środowiska													Skala oddziaływań (R – regionalne; L – lokalne)	
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki	Dobra materialne		
1.304	Modernizacja istniejących i budowa nowych elementów systemu ochrony przeciwpowodziowej i przebudowa wału przeciwpowodziowego Fordon-Łoskoń	1	0	+	0	0	+	0	+	0	0	+	0	+	L	
1.305		Remont wału przeciwpowodziowego "Korabniki" zlokalizowanego na lewym brzegu Wisły (kilometr od 682,9 do 687,2, długość umocnienia 4,3 km) w Dolinie Korabnickiej, wzdłuż ulic Pszennej i Żyznej	0	0	+	0	0	+	0	1	0	0	0	0	+	L
1.306	Ochrona przed wodami powodziowymi dolnego odcinka Wisły od Włocławka do jej ujścia do Zatoki: przebudowa ostróg, odbudowa budowli regulacyjnych oraz prace konserwacyjne na obszarze koryta wielkiej wody Dolnej Wisły (km 847-718)	2	1	+	1	1	+	0	1	0	0	0	+	+	R	
1.307	Przebudowa wału przeciwpowodziowego Grabowo-Swicie	Odcinek od km 0+000 do km 22+500		1	1	+	1	1	+	0	1	0	0	0	+	L
1.308		Odcinek od km 23+857 do km 26+565		1	0	+	1	0	+	0	0	0	0	0	+	L
1.309	Przebudowa wału przeciwpowodziowego Niziny Nieszawskiej	1	0	+	0	0	+	0	1	0	0	0	0	+	R	
1.310	Remont przepustu wałowego na kanale głównym wiejskiej Niziny Chełmińskiej	0	0	+	0	0	+	0	0	0	0	0	0	+	L	
1.311	Zabezpieczenie brzegów rzeki Wdy w gminie Świecie od km 5+500 do km 7+000 w zasięgu cofki od rzeki Wisły	1	1	+	0	1	+	0	1	1	0	0	0	+	L	
1.312	Roboty pogłębiarskie i naprawcze brzegów (zniszczenia pobobrowe): Stara Noteć Rynarzewska na odcinku Tur-Chobielin-Nakło	0	0	+	1	0	+	0	0	0	0	0	0	0	L	
1.313	Modernizacja budowli hydrotechnicznych na Kanale Bydgoskim na odcinku od km 14,8 do km 38,9	Śluza Okole		1	0	+	0	0	+	0	0	0	0	+	+	L
1.314		Śluza Czyżkówko		0	0	+	0	0	+	0	0	0	0	+	+	L
1.315		Śluza Prądy		0	0	+	0	0	+	0	0	0	0	+	+	L
1.316		Śluza Osowa Góra		0	0	+	0	0	+	0	0	0	0	+	+	L
1.317		Śluza Józefinki		1	0	+	0	0	+	0	0	0	0	+	+	L
1.318		Śluza Nakło Wschód		1	0	+	0	0	+	0	0	0	0	+	+	L
1.319		Jaz Józefinki		1	0	+	0	0	+	0	0	0	0	+	+	L
1.320	Modernizacja budowli hydrotechnicznych na drodze wodnej Noteci dolnej skanalizowanej od km 38,9 do km 176,2	1	0	+	0	0	+	0	0	0	0	0	+	+	R	
1.321	Gospodarka wodno-ściekowa na terenie aglomeracji Toruń (III etap): rozbudowa i modernizacja sieci kanalizacyjnej i wodociągowej na terenie miasta Chełmży	0	0	+	0	1	+	0	1	0	0	0	0	0	L	
1.322	Kompleksowy projekt adaptacji lasów i leśnictwa do zmian klimatu - mała retencja oraz przeciwdziałanie erozji wodnej na terenach nizinnych (nadleśnictwa: Skrwilno, Włocławek, Miradz, Gołąbki, Solec Kujawski, Bydgoszcz, Dąbrowa, Zamrzenica, Trzebczyna, Lutówko)	0	+	0	+	+	+	0	+	+	0	+	0	0	R	
1.323	Kompleksowy projekt adaptacji lasów i leśnictwa do zmian klimatu - zapobieganie, przeciwdziałanie oraz ograniczanie skutków zagrożeń związanych z pożarami lasów	Dostrzeganie: budowa i modernizacja (nadleśnictwa: Bydgoszcz, Solec Kujawski, Cierpiszewo, Gniewkowo, Golub-Dobrzyń)		1	0	+	0	1	0	0	1	1	0	+	+	R
1.324		Doposażenie punktów alarmowo-dyspozycyjnych PAD (nadleśnictwa: Bydgoszcz, Dąbrowa, Zamrzenica, Gniewkowo, Golub-Dobrzyń)		0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	+	0	+

„1” – małe, „2” – średnie, „3” – znaczące, „+” – poprawa warunków, „0” – brak oddziaływania

Źródło: opracowanie własne

Tabela. Ocena stopnia potencjalnego zagrożenia na środowisko w wyniku realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, ustalonych w dokumentach przyjętych przez Sejmik Województwa (poziom regionalny)

L. p.	Nazwa inwestycji	Elementy środowiska												Skala oddziaływań (R – regionalne; L – lokalne)	
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki		Dobra materialne
2.1	Realizacja węzła autostradowego Dźwierzno	0	1	+	1	1	1	+	1	1	+	1	0	1	R
2.2	Przebudowa drogi krajowej nr 62 na odcinku Strzelno-Kobylniki	0	1	+	1	1	1	+	1	0	+	0	0	0	R
2.3	Budowa obwodnic	Nowej Wsi Wielkiej (w ciągu drogi krajowej nr 25)													
2.4		Złotnik Kujawskich (w ciągu drogi krajowej nr 25)													
2.5		Grudziądz (w ciągu drogi krajowej nr 16)													
2.6		Łasina (w ciągu drogi krajowej nr 16)													
2.7	Przebudowa wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 240 Chojnice-Świecie - zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego	Odcinek od km 23+190 do km 36+817													
2.8		Odcinek od km 62+877 do km 65+718													
2.9	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 241 Tuchola-Rogóźno od km 0+005 do km 26+360 na odc. Tuchola-Sępólno Krajeńskie														
2.10	Utworzenie dodatkowego połączenia drogi krajowej nr 80 z drogą krajową nr 10: przeprawa promowa Czarnoworz. Wisła-Solec Kujawski (rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 249 na odcinku od km 0+000 do km 2+582) wraz z budową promu z napędem bocznokołowym														
2.11	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 251 Kaliska-Inowrocław	Odcinek od km 19+649 (od granicy województwa kujawsko-pomorskiego) do km 34+200													
2.12		Odcinek od km 34+590,30 do km 35+290 wraz z przebudową mostu na rzece Gąsawka w miejscowości Żnin													
2.13	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 254 Brzoza-Łabiszyn-Barcin-Mogilno-Wylatowo														
2.14	Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 255 Pakość-Strzelno od km 0+005 do km 21+910 - zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego														
2.15	Przebudowa wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 265 Brześć Kujawski-Gostynin od km 0+003 do km 19+117 w zakresie dotyczącym budowy ciągów pieszo-rowerowych - wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ograniczenie emisji gazów cieplarnianych														
2.16	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 266 Ciechocinek-Służewo-Radziejów-Sompolno-Konin														
2.17	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 269 Szczerkowo-Kowal	Odcinek od km 12+170 do km 28+898													
2.18		Odcinek od km 33+622 do km 59+194													
2.19	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski-Izbica Kujawska-Koło od km 0+000 do km 29+023														
2.20	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 534 Grudziądz-Wąbrzeźno-Golub-Dobrzyń-Rypin od km 76+705 do km 81+719														

L. p.	Nazwa inwestycji	Elementy środowiska												Skala oddziaływań (R – regionalne; L – lokalne)		
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki		Dobra materialne	
2.21	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 548 Stolno-Wąbrzeźno od km 0+005 do km 29+619 z wyłączeniem węzła autostradowego w m. Lisewo od km 14+144 do km 15+146 - zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego	0	1	+	2	2	1	+	1	0	+	0	0	0	R	
2.22	Przebudowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 559 na odcinku Lipno-Kamień Kotowy - granica województwa - zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego	1	2	+	2	2	1	+	1	0	+	0	0	0	R	
2.23	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 563 Rypin-Zuromin-Mława od km 2+475 do km 16+656	0	2	+	2	2	0	+	1	0	+	0	0	0	R	
2.24	Poprawa dostępności północnej i zachodniej części województwa poprzez działania inwestycyjne i organizacyjne wobec drogi powiatowej nr 1015C relacji Tuchola-Tleń	1	1	+	1	2	1	+	1	0	+	1	0	0	R	
2.25	Budowa linii kolejowej Trzciniec-Solec Kujawski dla poprawy dostępności Portu Lotniczego w Bydgoszczy (linie kolejowe nr 18 i 131)	0	2	+	2	2	1	+	2	2	+	1	0	1	R	
2.26	Przebudowa linii kolejowej nr 241	1	1	+	1	1	1	+	1	0	+	1	0	0	R	
2.27	Poprawa dostępności komunikacyjnej Ciechocinka poprzez zapewnienie komunikacji kolejowej na linii Aleksandrów Kujawski-Ciechocinek	0	1	+	1	1	1	+	1	0	+	0	0	0	R	
2.28	Przywrócenie ruchu pasażerskiego na linii kolejowej Inowrocław-Żnin (linia kolejowa nr 206)	0	1	+	1	1	1	+	1	0	+	0	0	1	R	
2.29	Renowacja lub przebudowa obiektów kolejowej infrastruktury przystankowej	Tuchola	0	0	+	0	0	0	0	0	+	0	0	+	+	L
2.30		Włocławek	0	0	+	0	0	0	0	0	+	0	0	+	+	L
2.31		Inowrocław	0	0	+	0	0	0	0	0	+	0	0	+	+	L
2.32		Bydgoszcz Główna	0	0	+	0	0	0	0	0	+	0	0	+	+	L
2.33		Grudziądz	0	0	+	0	0	0	0	0	+	0	0	+	+	L
2.34		Aleksandrów Kujawski	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L
2.35		Brodnica	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L
2.36		Lipno	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L
2.37		Laskowice Pomorskie	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L
2.38		Kowalewo Pomorskie	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L
2.39		Mogilno	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L
2.40		Mrocza	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L
2.41		Nakło nad Notecią	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L
2.42		Świecie	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L
2.43	Wąbrzeźno	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L	
2.44	Tuchola	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L	
2.45	Złotniki Kujawskie	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L	
2.46	Żnin	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L	
2.47	Barcin	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L	
2.48	Chełmno	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L	
2.49	Chełmża	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L	
2.50	Golub-Dobrzyń	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L	
2.51	Jabłonowo Pomorskie	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L	
2.52	Janikowo	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L	

L. p.	Nazwa inwestycji	Elementy środowiska												Skala oddziaływań (R – regionalne; L – lokalne)	
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki		Dobra materialne
2.53	Maksymilianowo	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L
2.54	Piotrków Kujawski	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L
2.55	Radziejów	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L
2.56	Rypin	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L
2.57	Sępólno Krajeńskie	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L
2.58	Terespol Pomorski	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L
2.59	Warlubie	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L
2.60	Brzoza Bydgoska	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L
2.61	Brzoza Toruńska	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L
2.62	Lubicz	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L
2.63	Ostromecko	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L
2.64	Pakość	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L
2.65	Pruszcz Pomorski	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L
2.66	Solec Kujawski	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L
2.67	Strzelno	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L
2.68	Szubin	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L
2.69	Wierzchucin	0	1	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	L
2.70	Budowa kolejowej platformy przeladunkowej w Inowrocławiu	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	L
2.71	Budowa kolejowej platformy przeladunkowej w Laskowicach Pomorskich	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	L
2.72	Utworzenie platformy multimodalnej w rejonie Solca Kujawskiego-Bydgoszczy Łęgnowa	2	2	1	2	2	2	2	2	2	+	2	0	1	R
2.73	Modernizacja miejskiej ciepłowniczej sieci przesyłowej	0	0	+	0	1	1	+	0	0	+	0	0	0	L
2.74	Zmiana sposobu ogrzewania na proekologiczny: podłączenia do sieci ciepłowniczej podmiotów ogrzewanych indywidualnie, wymiana nieekologicznych pieców na ogrzewane paliwami niskoemisyjnymi (np. gaz lub olej), wymiana nieekologicznych pieców węglowych na kotły klasy 4 i 5	0	0	+	0	+	0	+	0	0	+	0	+	0	R
2.75	Modernizacja Opery Nova w Bydgoszczy	0	0	+	0	0	1	0	1	0	0	0	0	+	L
2.76	Modernizacja i rozbudowa gmachu Wojewódzkiej i Miejskiej Biblioteki Publicznej w Bydgoszczy	0	0	+	0	0	0	0	1	0	0	0	0	+	L
2.77	Rozbudowa i dostosowanie budynku Wojewódzkiej Biblioteki Publicznej - Książnicy Kopernikańskiej w Toruniu do nowych funkcji użytkowych	0	0	+	0	0	0	0	1	0	0	0	0	+	L
2.78	Rozbudowa i modernizacja Teatru Polskiego w Bydgoszczy	0	0	+	0	0	0	0	1	0	0	0	0	+	L
2.79	Rozbudowa i remont Filharmonii Pomorskiej im. Ignacego Jana Paderewskiego w Bydgoszczy I etap: przebudowa i remont wraz z zakupem wyposażenia	0	0	+	0	0	0	0	1	0	0	0	0	+	L
2.80	Rozwój Teatru Muzycznego w Toruniu	0	0	+	0	0	0	0	1	0	0	0	0	+	L
2.81	Utworzenie Teatru Kameralnego w Bydgoszczy	0	0	+	0	0	0	0	1	0	0	0	0	+	L
2.82	Utworzenie Muzeum Chleba w Spichlerzu w Grudziądzu	0	0	+	0	0	0	0	1	0	0	0	+	+	L
2.83	Utworzenie Muzeum Jazdy Polskiej w Grudziądzu	0	0	+	0	0	0	0	1	0	0	0	+	+	L
2.84	Utworzenie Muzeum Kina Niemego w Lipnie	0	0	+	0	0	0	0	1	0	0	0	+	+	L
2.85	Utworzenie Muzeum Portu na Wiśle w Toruniu	1	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	L

L. p.	Nazwa inwestycji	Elementy środowiska												Skala oddziaływań (R – regionalne; L – lokalne)
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki	
2.86	Utworzenie Muzeum Powstania Wielkopolskiego w Bydgoszczy	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	+	0	L
2.87	Utworzenie Muzeum Wojny Polsko-Sowieckiej 1920 roku we Włocławku	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	+	0	L
2.88	Utworzenie Muzeum Wsi Dobrzyńskiej w gminie Brzuze	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	+	0	L
2.89	Utworzenie Muzeum Ziemiaństwa w Nawrze	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	+	0	L
2.90	Utworzenie Muzeum Ziemi Kujawsko-Pomorskiej w Bydgoszczy	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	+	0	L
2.91	Budowa nowego gmachu głównego Muzeum Ziemi Kujawskiej i Dobrzyńskiej we Włocławku	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	+	0	L
2.92	Kontynuacja adaptacji historycznej fabryki Weeseego na cele Muzeum Toruńskiego Piernika jako Oddziału Muzeum Okręgowego w Toruniu	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	+	0	L
2.93	Modernizacja i rozbudowa Muzeum Historii Włocławka	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	+	0	L
2.94	Realizacja muzeum - interaktywnego centrum edukacji historycznej i regionalnej w Kruszwicy	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	+	0	L
2.95	Rewitalizacja, adaptacja i rozbudowa gmachu głównego Muzeum Okręgowego im. Leona Wyczółkowskiego w Bydgoszczy	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	+	0	L
2.96	Rozwój Muzeum Techniki i Inżynierii Komunalnej Torunia	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	+	0	L
2.97	Rozwój Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	+	0	L
2.98	Rozbudowa Kujawsko-Dobrzyńskiego Parku Etnograficznego w Kłóbce	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	+	0	L
2.99	Europejski Szlak Megalitów - rozwój Parku Kulturowego Wietrzychowice	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	+	0	L
2.100	Rozbudowa Ośrodka Chopinowskiego w Szafarni	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	+	0	L
2.101	Realizacja projektu badań archeologiczno-architektonicznych w miejscu dawnego grodziska i zamku w Bydgoszczy, zakończonych organizacją rezerwatu archeologicznego z pawilonem muzealnym	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	+	0	L
2.102	Rewitalizacja XIX-wiecznego pierścienia fortecznego Twierdzy Toruń	1	1	+	1	1	0	0	1	+	0	+	+	L
2.103	Powstanie oddziałów onkologicznych w regionalnych szpitalach specjalistycznych na terenie województwa	0	0	+	0	1	0	0	1	0	0	0	0	R
2.104	Rozbudowa Centrum Onkologii w Bydgoszczy	0	0	+	0	1	0	0	1	0	0	0	0	L
2.105	Wzmocnienie potencjału regionalnego Szpitala Specjalistycznego im. Dr. W. Biegańskiego w Grudziądzu	0	0	+	0	1	0	0	1	0	0	0	0	L
2.106	Utworzenie Centrum Opiekuńczo-Terapeutycznego w ramach rozbudowy Zakładu Pielęgnacyjno-Opiekuńczego im. Ks. Jerzego Popiełuszki w Toruniu	0	0	+	0	1	0	0	1	0	0	0	0	L
2.107	Utworzenie Genetycznego Centrum Opieki w Bydgoszczy	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	L
2.108	Utworzenie Uczelnianego Centrum Geriatrii w Bydgoszczy	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	L
2.109	Utworzenie Uczelnianego Centrum Stomatologii w Bydgoszczy	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	L
2.110	Utworzenie Uczelnianego Centrum Żywienia i Aktywności Fizycznej Człowieka w Bydgoszczy	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	L
2.111	Utworzenie Centrum Konsultacyjnego dla Seniorów i Osób Niepełnosprawnych w Toruniu	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	L
2.112	Budowa budynku usługowego Pomocy Społecznej	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	L
2.113	Budowa Policyjnego Centrum Dowodzenia dla województwa kujawsko-pomorskiego	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	L
2.114	Utworzenie Regionalnego Centrum Innowacyjności Wsi i Rolnictwa dla rozwoju i transferu innowacji w rolnictwie i przetwórstwie rolno-spożywczym	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	L
2.115	Utworzenie Centrum Rewitalizacji Dróg Wodnych w Bydgoszczy	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	L
2.116	Utworzenie Środowiskowego Centrum Edukacji Doświadczalnej - Centrum Nauki o Człowieku w Bydgoszczy	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	L
2.117	Utworzenie Środowiskowego Centrum Edukacji Doświadczalnej we Włocławku	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	L

L. p.	Nazwa inwestycji	Elementy środowiska												Skala oddziaływań (R – regionalne; L – lokalne)		
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki		Dobra materialne	
2.118	Utworzenie Środowiskowego Centrum Edukacji Doświadczalnej w Grudziądzu	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	L	
2.119	Utworzenie Środowiskowego Centrum Edukacji Doświadczalnej w Inowrocławiu	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	L	
2.120	Utworzenie Centrum Czynnej Ochrony Przyrody Wdeckiego Parku Krajobrazowego	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	L	
2.121	Utworzenie ośrodka edukacji przyrodniczej wraz z siedzibą Krajeńskiego Parku Krajobrazowego - ochrona i promocja zasobów przyrodniczych oraz podniesienie świadomości edukacji ekologiczno-przyrodniczej	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	L	
2.122	Ochrona i promocja zasobów przyrodniczych oraz podniesienie świadomości edukacji ekologiczno-przyrodniczej: rozbudowa obiektu o część ekspozycji przyrodniczo-historycznej	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	L	
2.123	Modernizacja nieruchomości w Toruniu	Przy ul. Św. Jakuba 3-5														
2.124		Przy ul. Wola Zamkowa 8-10														
2.125		Przy ul. Wola Zamkowa 10A														
2.126		Przy ul. Wola Zamkowa 12A														
2.127	Przebudowa i remont konserwatorski budynku Pałac Dąbskich w Toruniu	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	+	L
2.128	Przebudowa budynku przy ul. Bartkiewiczówny 93 w Toruniu - usprawnienie funkcjonowania Regionalnego Ośrodka Polityki Społecznej w Toruniu	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	L
2.129	Rozbudowa budynku Urzędu Marszałkowskiego	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	+	L
2.130	Rozbudowa Specjalnego Ośrodka Szkolno-Wychowawczego im. Korczaka	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	L
2.131	Kompleksowe zagospodarowanie turystyczne Zbiornika Włocławskiego i terenów z nim związanych	1	2	+	1	2	1	0	1	1	0	1	0	0	0	L
2.132	Budowa krytego lodowiska w Bydgoszczy	0	0	+	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	L
2.133	Modernizacja basenu Delfin	0	0	+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	L
2.134	Budowa basenu w Lubiczu Górnym	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	L
2.135	Budowa hali sportowej oraz boiska do piłki nożnej z bieżnią przy ul. Gen. Tadeusza Bora-Komorowskiego 2	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	L
2.136	Budowa hali sportowej przy Szkole Podstawowej w Strzygach	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	L
2.137	Budowa hali sportowej przy Zespole Szkół im. Jana Pawła II w miejscowości Ruda	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	L
2.138	Budowa hali sportowej przy Zespole Szkół Ogólnokształcących nr 1 przy ul. Droga Mazurska	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	L
2.139	Rozbudowa sali sportowej przy Zespole Szkół z Oddziałami Integracyjnymi w Kruszynie	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	L
2.140	Sala sportowa wraz z rozbudową szkoły w Przysieku	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	L
2.141	Budowa sali gimnastycznej wraz z wyposażeniem w Świerczynkach	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	L
2.142	Budowa sali gimnastycznej wraz z zapleczem dydaktycznym przy Szkole Podstawowej w Szpetalu Górnym	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	L
2.143	Przebudowa sali gimnastycznej wraz z zapleczem w Zespole Szkół Agro-Ekonomicznych w Karolewie	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	L
2.144	Rozbudowa obiektu Szkoły Podstawowej w Kozielcu o salę gimnastyczną wraz z zapleczem sanitarno-technicznym i dydaktycznym	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	L
2.145	Rozbudowa kompleksu sportowego przy Szkole Podstawowej w Kończewicach	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	L
2.146	Przebudowa hali sportowo-widowiskowej Ośrodka Sportu i Rekreacji	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	L
2.147	Budowa wielofunkcyjnego obiektu (łąiącego funkcje kultury, wystawiennicze, konferencyjne i dydaktyczne) na Placu Teatralnym w Bydgoszczy	0	0	+	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	L
2.148	Budowa sali widowiskowej w Grudziądzu łącząca funkcje targowo-wystawiennicze i sportowo-widowiskowe	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	L
2.149	Budowa sali widowiskowej we Włocławku	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	L

L. p.	Nazwa inwestycji	Elementy środowiska												Skala oddziaływań (R – regionalne; L – lokalne)	
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki		Dobra materialne
2.150	Rozbudowa kampusu Uniwersytetu Technologiczno-Przyrodniczego w Bydgoszczy w Fordonie	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	L	
2.151	Budowa jazu piętrzącego na rzece Pannie w km 7+537	0	0	0	+	0	+	0	0	0	0	+	0	L	
2.152	Przebudowa wału przeciwpowodziowego Sartowice-Nowe, odcinek od km 0+000 do km 10+600 - realizacja od km 7+075 do km 10+600	1	1	+	0	1	+	0	1	0	0	+	0	R	
2.153	Budowa stacji terenowo-badawczej Gostynińsko-Włocławskiego Parku Krajobrazowego	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	L	
2.154	Budowa stacji terenowo-badawczej Podmoście	0	0	+	0	1	1	0	1	0	0	0	0	L	
2.155	Budowa ścieżki ornitologicznej oraz parku dendrologicznego przy terenowym ośrodku edukacji przyrodniczej i promocji Rezerwatu Biosfery Bory Tucholskie w miejscowości Piła Młyn	0	0	+	0	+	0	0	0	0	0	0	0	L	
2.156	Punkty selektywnego zbierania odpadów komunalnych	Budowa trzech Miejskich Punktów Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych w Bydgoszczy	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	L
2.157		Rozbudowa, unowocześnienie i podwyższenie standardów jakościowych istniejących obiektów i wyposażenia PSZOK	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	L
2.158		Rozbudowa PSZOK o dodatkową powierzchnię dla zwiększenia obszaru obsługi	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	L
2.159		Budowa 3 nowych Punktów Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych wraz z infrastrukturą i wyposażeniem	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	L
2.160		Budowa kompleksowego Punktu Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych wraz z infrastrukturą i wyposażeniem	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	L
2.161		Budowa kompleksowego Punktu Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych wraz z infrastrukturą i wyposażeniem	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	L
2.162		Budowa kompleksowego Punktu Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych wraz z infrastrukturą i wyposażeniem	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	L
2.163		Zakup pojemników i kontenerów do selektywnej zbiórki odpadów komunalnych, rozbudowa ogrodzenia, budowa wiaty (zadaszenia) dla zabezpieczenia odpadów	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	L
2.164		Budowa kompleksowego Punktu Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych wraz z infrastrukturą i wyposażeniem	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	L
2.165		Budowa kompleksowego Punktu Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych wraz z infrastrukturą i wyposażeniem	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	L
2.166		Powiększenie utwardzonego placu, zadaszenie, budowa boksów, oświetlenia i ogrodzenia terenu; wyposażenie w kontenery i pojemniki	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	L
2.167		Budowa kompleksowego Punktu Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych wraz z infrastrukturą i wyposażeniem	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	L
2.168		Budowa kompleksowego Punktu Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych wraz z infrastrukturą i wyposażeniem	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	L
2.169		Rozbudowa PSZOK o dodatkowe punkty zbiórki odpadów, zakup kontenerów i dwóch pojazdów do selektywnej zbiórki	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	L
2.170		Budowa kompleksowego Punktu Selektywnej Zbiórki Odpadów	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	L

L. p.	Nazwa inwestycji	Elementy środowiska												Skala oddziaływań (R – regionalne; L – lokalne)	
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki		Dobra materialne
	Komunalnych wraz z infrastrukturą i wyposażeniem														
2.171	Modernizacja (przebudowa) PSZOK w celu utworzenia punktu napraw oraz punktu przyjmowania rzeczy używanych; uzupełnienie wyposażenia i niezbędnego sprzętu do obsługi obiektu; wyposażenie PSZOK w elementy edukacyjne	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	0	L
2.172	Budowa kompleksowego Punktu Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych wraz z infrastrukturą i wyposażeniem	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	0	L
2.173	Budowa kompleksowego Punktu Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych wraz z infrastrukturą i wyposażeniem	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	0	L
2.174	Budowa obiektów PSZOK; utwardzenie terenu wraz z niezbędną infrastrukturą; wyposażenie PSZOK w pojazdy i urządzenia	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	0	L
2.175	Budowa kompleksowego Punktu Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych wraz z infrastrukturą i wyposażeniem	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	0	L
2.176	Budowa kompleksowego Punktu Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych wraz z infrastrukturą i wyposażeniem	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	0	L
2.177	Budowa trzech kompleksowych Punktów Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych wraz z infrastrukturą i wyposażeniem	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	0	L
2.178	Budowa obiektów PSZOK; wyposażenie PSZOK w kontenery i pojemniki oraz pojazdy i urządzenia	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	0	L
2.179	Przebudowa istniejących dróg i placów, adaptacja istniejących budynków na potrzeby utworzenia PSZOK, zakup wyposażenia, infrastruktura dla edukacji ekologicznej	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	L
2.180	Budowa obiektów PSZOK wraz z infrastrukturą; doposażenie w kontenery, pojemniki i pozostałe urządzenia do gromadzenia odpadów	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	0	L
2.181	Budowa kompleksowego Punktu Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych wraz z infrastrukturą i wyposażeniem	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	0	L
2.182	Budowa kompleksowego Punktu Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych wraz z infrastrukturą i wyposażeniem	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	0	L
2.183	Budowa kompleksowego Punktu Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych wraz z infrastrukturą i wyposażeniem	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	0	L
2.184	Budowa kompleksowego Punktu Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych wraz z infrastrukturą i wyposażeniem	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	0	L
2.185	Budowa kompleksowego Punktu Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych wraz z infrastrukturą i wyposażeniem oraz kompostownią w celu zagospodarowania odpadów zielonych	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	0	L
2.186	Budowa kompleksowego Punktu Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych wraz z infrastrukturą i wyposażeniem oraz z ewentualnym punktem napraw i przygotowania do ponownego użycia	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	0	L

L. p.	Nazwa inwestycji	Elementy środowiska												Skala oddziaływań (R – regionalne; L – lokalne)	
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki		Dobra materialne
2.187	Rozbudowa i doposażenie PSZOK, w szczególności: doposażenie w pojemniki, kontenery, regały magazynowe, budowa wiaty, utwardzenie podłoża (np. kostka brukowa), działania i elementy edukacyjne	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	L
2.188	Budowa kompleksowego Punktu Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych wraz z infrastrukturą i wyposażeniem	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	0	L
2.189	Budowa kompleksowego Punktu Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych wraz z infrastrukturą i wyposażeniem	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	0	L
2.190	Budowa kompleksowego Punktu Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych wraz z infrastrukturą i wyposażeniem	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	0	L
2.191	Budowa kompleksowego Punktu Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych wraz z infrastrukturą i wyposażeniem	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	0	L
2.192	Budowa kompleksowego Punktu Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych wraz z infrastrukturą i wyposażeniem	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	0	L
2.193	Budowa kompleksowego Punktu Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych wraz z infrastrukturą i wyposażeniem	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	0	L
2.194	Budowa kompleksowego Punktu Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych wraz z infrastrukturą i wyposażeniem	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	0	L
2.195	Rozbudowa infrastruktury PSZOK wraz z zakupem oprogramowania i wyposażenia	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	L
2.196	Budowa kompleksowego Punktu Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych wraz z infrastrukturą, wyposażeniem i oprogramowaniem	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	0	L
2.197	Rozbudowa infrastruktury PSZOK (wiaty, utwardzenie terenu, oświetlenie, monitoring); zakup wyposażenia (kontenery, pojemniki, prasa hydrauliczna)	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	L
2.198	Budowa kompleksowego Punktu Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych wraz z infrastrukturą i wyposażeniem	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	0	L
2.199	Budowa obiektów PSZOK; utwardzenie terenu wraz z niezbędną infrastrukturą; wyposażenie PSZOK w pojazdy i urządzenia	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	0	L
2.200	Rozbudowa i modernizacja infrastruktury przyjmowania odpadów	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	L
2.201	Modernizacja i budowa infrastruktury PSZOK (nawierzchnie, oświetlenie, wiaty, magazyny); zakup wyposażenia PSZOK (waga, wózek, pojemniki, kontenery); budowa infrastruktury dla celów edukacyjnych	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	0	L
2.202	Budowa kompleksowego Punktu Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych wraz z infrastrukturą i wyposażeniem	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	0	L
2.203	Rozbudowa infrastruktury i obiektów PSZOK wraz z budową drogi dojazdowej i nasadzeniem zieleni; zakup wyposażenia; zakup pojemników do selektywnej zbiórki odpadów biodegradowalnych	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	L
2.204	Budowa punktu wstępnej segregacji odpadów z selektywnej zbiórki w	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	0	L

L. p.	Nazwa inwestycji	Elementy środowiska											Skala oddziaływań (R – regionalne; L – lokalne)		
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne		Zabytki	Dobra materialne
2.219	Budowa obiektów PSZOK; utwardzenie terenu wraz z niezbędną infrastrukturą i drogi dojazdowej; wyposażenie PSZOK w pojazdy i urządzenia	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	0	L
2.220		0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	L
2.221		0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	0	L
2.222		0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	L
2.223		0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	L
2.224		0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	L
2.225		0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	0	L
2.226		0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	L
2.227		0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	+	0	0	L
2.228		Doposażenie istniejącej instalacji do mechanicznego przetwarzania odpadów w separatory do automatycznego rozdziału odpadów i rozrywkę worków; wyposażenie hali sortowni w system wentylacji oraz oczyszczania powietrza poprocesowego, modernizacja obiektów rozbiórkowych i magazynowych	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0
2.229	Instalacje do doczyszczania selektywnie zebranych frakcji odpadów (w tym przyjmujące zmieszane odpady komunalne)	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	L
2.230	Budowa sortowni do doczyszczania odpadów zebranych selektywnie wraz z infrastrukturą i kompletnym wyposażeniem techniczno-technologicznym	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	L
2.231	Rozbudowa, modernizacja i doposażenie instalacji w urzędzenia umożliwiające zwiększenie efektywności sortowni poprzez zwiększenie odzysku oraz podniesienie jakości wysortowywanych odpadów surowcowych	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	L

L. p.	Nazwa inwestycji	Elementy środowiska												Skala oddziaływań (R – regionalne; L – lokalne)		
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki		Dobra materialne	
		maszyn														
2.256		Modernizacja sortowni odpadów w zakresie przystosowania do produkcji paliwa alternatywnego tj. doposażenie w sortery do tworzyw sztucznych oraz zakup urządzeń do przesiewania i rozdrabniania odpadów; modernizacja małej linii sortowniczej polegająca na wyposażeniu w rozrywarkę worków oraz wyposażenie hali w instalację wentylacyjną; rozbudowa kompostowni odpadów w zakresie hermetyzacji oraz rozbudowa o moduł biogazowni	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	L
2.257		Modernizacja instalacji związana z wykorzystaniem ciepła odzyskowego z biogazowni do intensyfikacji procesu stabilizacji; budowa krytego taśmociągu przenoszącego frakcję nadsitową na instalację produkcji paliwa alternatywnego	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	L
2.258		Modernizacja części biologicznej instalacji MBP w zakresie wyposażenia w system odsysania i oczyszczania gazów poprocesowych; wymiana maszyn i urządzeń	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	L
2.259	Składowiska odpadów komunalnych o statusie regionalnej instalacji do przetwarzania odpadów komunalnych	Rozbudowa instalacji aktywnego odgazowania poprzez wykonanie kolejnych studni oraz dostawienie modułu mikrokogeneracji z odzyskiem energii elektrycznej i ciepłej wraz z wymianą silnika; rozbudowa składowiska dla odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	L
2.260		Rozbudowa składowiska dla odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne o powierzchni ok. 5 ha	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	L
2.261		Rozbudowa składowiska dla odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne (uszczelnienie kwatery nr 2)	0	0	0	0	0	+	+	0	0	0	0	0	0	L
2.262		Rozbudowa instalacji do ujęcia gazu składowiskowego wraz z modernizacją istniejącej elektrowni biogazowej; rozbudowa składowiska (budowa kwatery o powierzchni ok. 4 ha wraz z infrastrukturą techniczną w lokalizacji Machnacz lub lokalizacji Brześć Kujawski)	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	L
2.263		Modernizacja odgazowania, zakup sprzętu (kompaktor) oraz rozbudowa składowiska poprzez uszczelnienie istniejącej kwatery nr 2	0	0	0	0	0	+	+	0	0	0	0	0	0	L
2.264		Rozbudowa składowiska (budowa kwatery nr 3 wraz z infrastrukturą oraz rozbudowa budynku socjalno-gospodarczego wraz z infrastrukturą techniczną)	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	L
2.265		Budowa oczyszczalni odcieków ze składowiska metodą odwróconej osmozy	0	0	0	0	0	+	+	0	0	0	0	0	0	L
2.266		Rozbudowa składowiska dla odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne (budowa kwatery balastu nr 3 wraz z infrastrukturą techniczną)	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	L
2.267		Rozbudowa składowiska odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne (budowa kwatery nr 4 wraz z infrastrukturą)	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	L

L. p.	Nazwa inwestycji	Elementy środowiska												Skala oddziaływań (R – regionalne; L – lokalne)		
		Natura 2000	Różnorodność biologiczna	Ludzie	Zwierzęta	Rośliny	Woda	Powietrze	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Klimat	Zasoby naturalne	Zabytki		Dobra materialne	
2.268	Inne instalacje do przetwarzania odpadów komunalnych	Rozbudowa linii paliw alternatywnych w zakresie przepustowości i podsuszania odpadu wraz z doposażeniem w maszyny i urządzenia; budowa stacji załadunkowej dla linii paliw alternatywnych wraz z boksami magazynowymi oraz urządzeniami i maszynami	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	L
2.269		Budowa linii paliw alternatywnych - dobudowa do linii sortowniczej; doposażenie instalacji w maszyny i urządzenia (rozdrabniarka do odpadów wielkogabarytowych, rozdrabniarka do gruzu, sito mobilne, ładowarka, waga, samochody do odbioru odpadów selektywnie zbieranych, kontenery)	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0	L
2.270		Budowa instalacji paliwa alternatywnego z udziałem odpadów komunalnych	0	0	0	0	1	0	+	1	0	0	0	0	0	L
2.271		Rozbudowa i modernizacja instalacji do produkcji paliwa alternatywnego (system dosuszania, plac magazynowy, separator optyczny dla eliminacji odpadów z zawartością chloru); budowa zaplecza i bazy transportowej z placami manewrowymi dla instalacji do produkcji paliwa alternatywnego	0	0	0	0	1	1	+	1	0	0	0	0	0	L
2.272		Budowa systemu energetycznego produkcji i wykorzystania energii cieplnej i elektrycznej z biogazu pozyskanego ze zrekultywowanych kwater nr I i II składowiska odpadów	0	0	0	0	0	0	+	+	0	0	0	0	0	L

„1” – małe, „2” – średnie, „3” – znaczące, „+” – poprawa warunków, „0” – brak oddziaływania

Źródło: opracowanie własne