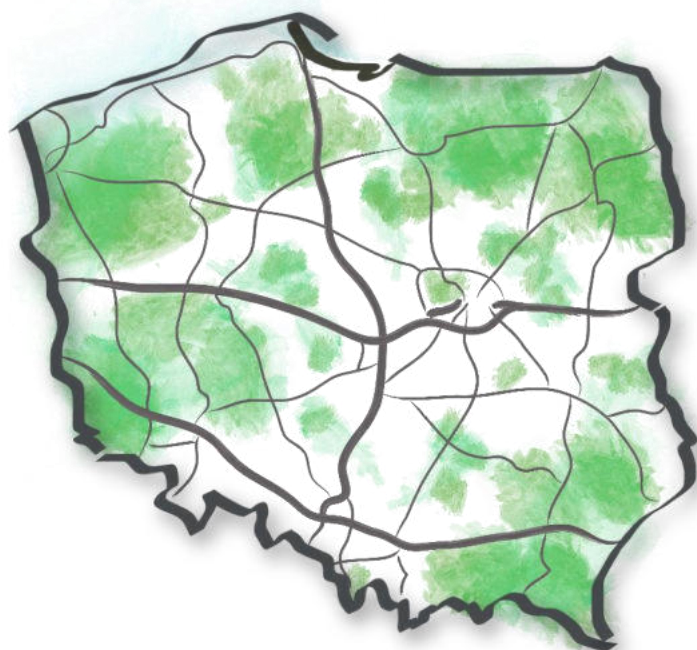


# Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)



Załącznik 1 – karty charakterystyki i oceny przedsięwzięć

## INDEKS SKRÓTÓW

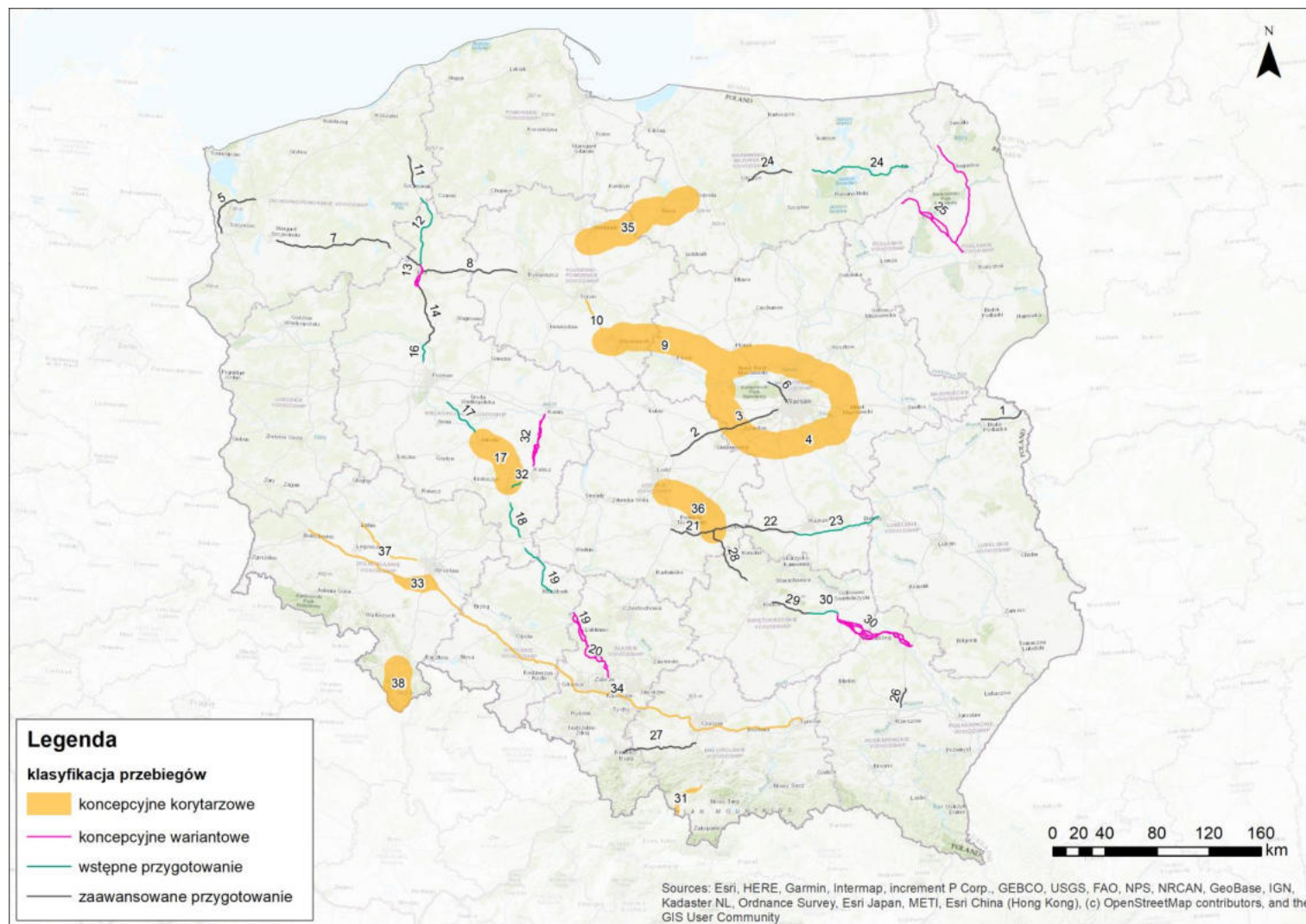
<b>A</b>	drogi klasy technicznej A (autostrady)
<b>BANANA</b>	(Build Absolutely Nothing, Anywhere Near Anything) – nie buduj absolutnie nic, nigdzie koło czegokolwiek) - rodzaj konfliktu lokalizacyjnego, zastrzeżenie NIMBY
<b>CPK</b>	Centralny Port Komunikacyjny (w tabelach z identyfikacją potencjału wystąpienia oddziaływania skumulowanego tym symbolem oznaczano projekty wynikające ze Strategicznego Studium Lokalizacyjnego Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego)
<b>DŚU</b>	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach
<b>G</b>	klasa drogi krajowej – droga główna
<b>GDDKiA</b>	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
<b>GDOŚ</b>	Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
<b>GIS</b>	Główny Inspektor Sanitarny
<b>GP</b>	klasa drogi krajowej – droga główna ruchu przyspieszonego
<b>GZWP</b>	Główny zbiornik wód podziemnych
<b>JCW</b>	Jednolita część wód
<b>KIP</b>	Karta Informacyjna Przedsięwzięcia
<b>LULU</b>	(Locally Unacceptable Land Use) – lokalnie nieakceptowane zagospodarowanie terenu - rodzaj konfliktu lokalizacyjnego - postawy społeczności lokalnej wobec nieakceptowanego społecznie sposobu zagospodarowania terenu
<b>MOP</b>	Miejsce Obsługi Podróżnych
<b>Natura 2000</b>	Obszar specjalnej ochrony ptaków, specjalny obszar ochrony siedlisk lub obszar mający znaczenie dla Wspólnoty, utworzony w celu ochrony populacji dziko występujących ptaków lub siedlisk przyrodniczych lub gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty
<b>NIMBY</b>	(Not In My Back Yard) – nie na moim podwórku - rodzaj konfliktu lokalizacyjnego - postawy społeczności lokalnej wobec inwestycji planowanej w sąsiedztwie miejsca jej zamieszkania
<b>OOŚ</b>	Ocena oddziaływania na środowisko <sup>1</sup>
<b>OSO</b>	Obszary specjalnej ochrony ptaków
<b>PWKSD2030</b>	Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku (w tabelach z identyfikacją potencjału wystąpienia oddziaływania skumulowanego tym symbolem oznaczano projekty wynikające z ww. dokumentu)
<b>PBDK 2014-2023</b>	Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)
<b>PZO</b>	Plan Zadań Ochronnych
<b>PKP</b>	Polskie Koleje Państwowe (w tabelach z identyfikacją potencjału wystąpienia oddziaływania skumulowanego tym symbolem oznaczano projekty wynikające z dokumentu „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”)
<b>RDOŚ</b>	Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
<b>ROŚ, Raport OOŚ</b>	Raport o Oddziaływaniu na Środowisko
<b>RPBDK2030 Program</b>	Projekt Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)
<b>S</b>	drogi klasy technicznej S (drogi ekspresowe)
<b>SOO</b>	Specjalne obszary ochrony siedlisk
<b>TEN-T</b>	Transeuropejska sieć transportowa
<b>UE</b>	Unia Europejska
<b>Ustawa OOŚ</b>	Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz.U. 2022 poz. 1029)
<b>ZP</b>	Projekt w zaawansowanym przygotowaniu
<b>WP</b>	Projekt we wstępnym przygotowaniu
<b>KW</b>	Projekt w fazie koncepcyjno - wariantowej
<b>KK</b>	Projekt w fazie koncepcyjno - korytarzowej

<sup>1</sup> Należy rozumieć – postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, obejmujące w szczególności weryfikację raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, uzyskanie wymaganych ustawą opinii i uzgodnień; zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu; Ustawa OOŚ, art 3 p. 8.

I. Załącznik 1 .....	6
1. Budowa autostrady A2 Siedlce – gr. państwa, odc. Biała Podlaska (w. Cicibór) - gr. państwa.....	7
2. Poszerzenie autostrady A2 na odcinku węzeł "Łódź Północ" (bez węzła) – granica województw łódzkiego i mazowieckiego o dodatkowe pasy ruchu 10 .....	
3. Poszerzenie autostrady A2 na odcinku granica województw łódzkiego i mazowieckiego – węzeł "Konotopa" (bez węzła) o dodatkowe pasy ruchu....	13
4. Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej .....	16
5. Zachodnie drogowe obejście Szczecina .....	20
6. Budowa drogi S7 Gdańsk – Warszawa, odc. Czosnów – Warszawa .....	24
7. Budowa drogi S10 Szczecin – Piła .....	28
8. Budowa drogi S10 Piła – Bydgoszcz .....	31
9. Budowa drogi S10 A1 – Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej.....	34
10. Rozbudowa drogi A1 Toruń – Włocławek o trzeci pas ruchu .....	37
11. Budowa drogi S11 Bobolice – Szczecinek .....	40
12. Budowa drogi S11 Szczecinek – Piła (w. Piła Północ bez węzła).....	43
13. Budowa obwodnicy Ujścia i Piły – Etap I obw. Ujścia S11 .....	46
14. Budowa drogi S11 Piła – Poznań, odc. Piła – Oborniki .....	50
15. Budowa obwodnicy Obornik S11 .....	53
16. Budowa drogi S11 Piła – Poznań odc. Oborniki – w. Poznań Północ.....	56
17. Budowa drogi S11 Kórnik – Ostrów Wielkopolski.....	59
18. Budowa drogi S11 Ostrów Wielkopolski – Kępno.....	61
19. Budowa drogi S11 Kępno – A1.....	64
20. Budowa obwodnicy Tarnowskich Gór S11.....	68
21. Budowa drogi S12 Piotrków Trybunalski – Radom, odc. Piotrków Trybunalski – Sulejów (w. Kozenin).....	71
22. Budowa drogi S12 Sulejów – Radom .....	74
23. Budowa drogi S12 Radom – Lublin .....	78
24. Budowa drogi S16 Olsztyn – Ełk.....	80
25. Budowa drogi S16 Ełk – Białystok .....	85
26. Rozbudowa drogi S19 na odcinku węzeł Sokołów Młp. Północ (bez węzła) – węzeł Jasionka (bez węzła) etap II (dobudowa drugiej jezdni) .....	89
27. Budowa drogi S52 Bielsko-Biała – Głogoczków .....	92

28. Budowa drogi S74 Sulejów – Przełom/ Mniów .....	95
29. Budowa drogi S74 Kielce – Nisko odc. Cedzyna – Łagów wraz z obw. Łagowa .....	99
30. Budowa drogi S74 Kielce – Nisko odc. Łagów – Nisko .....	102
31. Budowa drogi dwujezdniowej klasy GP (na parametrach klasy S) w ciągu DK7 na odc. Rabka – Chyżne .....	106
32. Przebudowa drogi krajowej nr 25 na odc. Ostrów Wielkopolski – Kalisz – Konin z wył. Obw. Kalisza .....	109
33. Rozbudowa/budowa autostrady A4 odc. Wrocław – Krzyżowa .....	112
34. Rozbudowa autostrady A4 odc. Wrocław – Tarnów .....	115
35. Budowa drogi ekspresowej S5 Nowe Marzy – Wirwajdy .....	118
36. Budowa drogi S12 odc. Łódź Południe – Kozenin .....	121
37. Przebudowa dróg krajowych nr 94 i 36 na odc. Wrocław – Lubin .....	123
38. Budowa drogi ekspresowej S8 odc. Kłodzko – Boboszków .....	126
II. Załącznik 2 .....	130
50. Budowa drogi S17 odc. w. Drewnica – w. Zakręt .....	131
53. Budowa drogi S17 Piaski – Hrebenne .....	134
56. Budowa drogi S19 Białystok – Lubartów, odc. gr. woj. podlaskiego – Łosice – gr. woj. lubelskiego .....	137
57. Budowa drogi S19 Białystok – Lubartów, gr. woj. mazowieckiego i lubelskiego – Lubartów, w. Lubartów Północ .....	140
73. Budowa drogi S74 Przełom/Mniów – Kielce .....	143
96. Budowa obwodnicy Sępólna Krajeńskiego oraz Kamienia Krajeńskiego .....	146
97. Budowa obwodnicy Zatora .....	150
104. Budowa obwodnicy Radomska .....	153
111. Budowa obwodnicy Łochowa .....	156
117. Budowa obwodnicy Zabierzowa .....	158
119. Budowa drogi S12 Lublin – Dorohusk odc. Piaski – Dorohusk .....	161
120. Budowa drogi S8 na odc. Wrocław (Magnice) – Kłodzko .....	164
121. Budowa drogi S5 na odc. Sobótka (S8) – Bolków (S3) .....	168
123. Budowa drogi S10 Toruń – Bydgoszcz z w. Toruń Północ .....	171
125. Budowa drogi S6 Koszalin – Słupsk .....	174
III. Lista zadań dodatkowych .....	178
1. Obwodnica Szalejowa w ciągu drogi krajowej nr 8 (woj. dolnośląskie) .....	179
2. Obwodnica Trzebnicy w ciągu drogi krajowej nr 15 (woj. dolnośląskie) .....	181

3.	Obwodnica Mszany Dolnej w ciągu drogi krajowej nr 28 (woj. małopolskie) .....	183
4.	Obwodnica Jordanowa w ciągu drogi krajowej nr 28 (woj. małopolskie) .....	186
5.	Obwodnica Kochanowic w ciągu drogi krajowej nr 46 (woj. śląskie) .....	188
6.	Obwodnica Nietuliska w ciągu drogi krajowej nr 9 (woj. świętokrzyskie) .....	190
7.	Obwodnica Kopanicy w ciągu drogi krajowej nr 32 (woj. wielkopolskie) .....	193
8.	Obwodnica Rakoniewic w ciągu drogi krajowej nr 32 (woj. wielkopolskie) .....	196
9.	Obwodnica Rostarzewa w ciągu drogi krajowej nr 32 (woj. wielkopolskie) .....	198
10.	Obwodnica Ruchocic w ciągu drogi krajowej nr 32 (woj. wielkopolskie) .....	200
IV.	Zbiorcze zestawienie potencjalnych konfliktów społecznych oraz ich przyczyn wraz z typologią dla studiów przypadku .....	203



**1. BUDOWA AUTOSTRADY A2 SIEDLCE – GR. PAŃSTWA, ODC. BIAŁA PODLASKA (W. CICIBÓR) – GR. PAŃSTWA**

Lp.	1	BUDOWA AUTOSTRADY A2 SIEDLCE – GR. PAŃSTWA, ODC. BIAŁA PODLASKA (W. CICIBÓR) - GR. PAŃSTWA					
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat bialski (gminy: Biała Podlaska, Terespol, Zalesie)						
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość odcinka ok. 33,5 km. Autostrada A2 zostanie zaprojektowana jako droga dwujezdniowa czteropasowa (2x2, szerokość pasa ruchu: 3,75m). Na dobudowę trzeciego pasa, nie objętego przedsięwzięciem pozostawiona zostanie rezerwa terenu.						
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja	Inwestycja w zaawansowanym przygotowaniu (ZP). Dostępne dokumenty: studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe, raport o oddziaływaniu na środowisko, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.						
Kategoria przedsięwzięcia wg obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.						
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia	
	Decyzja wydana dnia 20.12.2011 r. (WOOŚ-II.4200.1.211.MW) z pełną procedurą OOŚ dla przedsięwzięcia: budowa autostrady A2 na odcinku Warszawa - Kukuryki	Nakazano wykonanie kompensacji przyrodniczej	Szata roślinna (wycinka drzew i krzewów), klimat akustyczny, powierzchnia ziemi (wykopy), Fauna (migracja zwierząt, ochrona nietoperzy, ochrona płazów), emisja zanieczyszczeń (ograniczenie pylenia, dbanie o jakość sprzętu budowlanego), gospodarowanie odpadami, środowisko	Nałożono obowiązek wykonania ponownej OOŚ.	Nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, zakres analizy: skuteczność podjętych działań łagodzących w stosunku do obszarów i gatunków chronionych, poziom hałasu, poziom zanieczyszczeń powietrza, gleby, wód powierzchniowych i podziemnych	Nakazano monitoring przedsięwzięcia, zakres monitoringu: śmiertelność ptaków, wykorzystywanie przejść dla zwierząt przez poszczególne gatunki, kontrola miejsc przeniesienia na stanowiska zastępcze herpetofauny, monitoring oddziaływania akustycznego na obszar Natura 2000, monitoring hałasu, monitoring gospodarki ściekowej, kontrola wód opadowych i roztopowych,	

Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych				wodne, zabytki archeologiczne,			kontrolne pomiary hałasu łącznie z pomiarami natężenia ruchu
	Natura 2000	-					
	Korytarze ekologiczne	Główne korytarze ekologiczne: Dolina Środkowego Bugu (GKW-4C), Polesie-Puszcza Mielnicka (GKW-3)					
	Parki Narodowe	-					
	Parki Krajobrazowe	-					
	Obszary Chronionego Krajobrazu	Nadbużański Obszar Chronionego Krajobrazu					
	RAMSAR	-					
	Rezerваты Przyrody	-					
<b>Komponent</b>							
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)		<p>Planowana inwestycja wykazuje bezpośredni związek z jednym obszarem ochrony przyrody, w granicach którego się znajduje. Możliwe są czasowe oddziaływania na formy ochrony przyrody związane z etapem realizacji.</p> <p>Możliwe negatywne oddziaływanie na środowisko: wycinka zadrzewień i krzewów, zmiana zagospodarowania terenu, zniszczenie pokrywy roślinnej, uszkodzenie roślin chronionych, zwiększenie śmiertelności zwierząt, zniszczenie siedlisk zwierząt, dewastacja siedlisk w miejscu zaplecza technicznego.</p> <p>Decyzja środowiskowa nakazuje wykonanie działań minimalizujących oraz kompensacji przyrodniczych, m.in: wykonanie nasadzeń izolacyjnych oraz ochronnych (ochrona przed kolizją z nietoperzami), pasów zieleni izolacyjnej w celu ochrony ostoi motyli, zachowanie naturalnego reżimu wodnego doliny Krzny; zabezpieczenia akustyczne w celu wykluczenia negatywnego oddziaływania autostrady na ptaki; nasadzenia zastępcze oraz uzupełniające w momencie wycinki; wycinkę prowadzić po wcześniejszej inspekcji, poza sezonem lęgowym, ochrona ptaków poprzez budowę zbiorników zastępczych w zamian za likwidowane; uwzględnienie w budowie tzw. remiz dla nietoperzy, miejsc hibernacji oraz kryjówek; wykonanie przejść dla zwierząt i przepustów.</p> <p>Planowana budowa inwestycji nie powoduje naruszania przepisów obowiązujących w obszarach ochrony przyrody, nie wkracza na ich teren. W odniesieniu do Nadbużańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, nie ma przeciwwskazań dla realizacji inwestycji na tym obszarze. Jednak występują potencjalne zagrożenia dla kolizji ze szlakami migracyjnymi zwierząt, dla których ustalono zasady łagodzenia przyrodniczych skutków realizacji przedsięwzięcia. Po zastosowaniu środków łagodzących, oddziaływanie nowoprojektowanej autostrady zostanie zredukowane do minimum.</p> <p>W zapisach decyzji ujęto działania minimalizujące negatywne oddziaływanie etapu realizacji na komponenty środowiskowe oraz podano szereg wymaganych zastosowań, zakazów oraz nakazów w celu ochrony środowiska i zachowania bioróżnorodności. Po zastosowaniu wszystkich wymogów, działań minimalizujących zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie realizacji przedsięwzięcia, oddziaływanie na rośliny, zwierzęta oraz formy ochrony przyrody, zostanie zmniejszone do minimum. Nie przewiduje się długotrwałego, stałego negatywnego oddziaływanie na środowisko.</p> <p>Nakazano monitoring przedsięwzięcia, zakres monitoringu: śmiertelność ptaków, wykorzystywanie przejść dla zwierząt przez poszczególne gatunki, kontrola miejsc przeniesienia na stanowiska zastępcze herpetofauny, monitoring oddziaływania akustycznego na obszar Natura 2000.</p> <p>W wyniku wykonanych analiz zawartych w Prognozie, wykazano, że budowa drogi koliduje z fragmentami krajowej sieci korytarzy ekologicznych, co może stanowić zagrożenie dla zwierząt migrujących.</p>					

LUDZIE	<p>Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań na klimat akustyczny, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych w celu minimalizacji oddziaływań etapu eksploatacji inwestycji. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu.</p> <p>Ponadto dokumentacja wskazuje na powstanie wzdłuż trasy autostradowej licznych dodatkowych dróg zapewniających dojazdy do zabudowy i gruntów rolnych oraz powstanie przejazdów drogowych w poprzek autostrady, co zminimalizuje efekt bariery przestrzennej i umożliwi komunikację pomiędzy obszarami.</p>
WODY	<p>Planowana inwestycja wg. ROŚ będzie m. in. bezpośrednio zagrażała ok. 15 ujęciom wód podziemnych. Istnieje bardzo duże ryzyko ich likwidacji. Inwestycja przewiduje budowę szeregu przekroczeń nad ciekami oraz budowę zbiorników retencyjnych na wody opadowe, w tym zbiorników o charakterze infiltracyjnym. Przewiduje się możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne, pomimo przewidzianych środków zapobiegawczych oraz minimalizujących wskazanych dla etapu budowy oraz eksploatacji. Konieczne będą kompensacje w zakresie budowy nowych ujęć. W ponownej ocenie oddziaływania na środowisko wskazano konieczność weryfikacji oddziaływań obiektów mostowych na wody powierzchniowe przez pryzmat oceny jakości wód w tym zamulenia i innych zanieczyszczeń.</p>
POWIETRZE	<p>Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała w przyległym do niego pasie bezpośrednie sąsiedztwo 25 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,031 km<sup>2</sup>. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych oddziaływań na jakość powietrza na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji wskazało brak przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach decyzji ujęto typowe rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji.</p>
KLIMAT	<p>Inwestycja przebiega przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%) Krzyny (ok. 1 km) oraz Bugu (ok. 2 km). W przypadku kontroli opadowej inwestycji wskazanej w obowiązku monitoringu należy dostosować inwestycję do spodziewanego wzrostu ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych (<math>T_{max} &gt; 30^{\circ}C</math>) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Nie stwierdzono istotnego narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawałnych, wprowadzenie pasów zieleni izolacyjnej, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów.</p>
POWIERZCHNIA ZIEMI	<p>Przeprowadzone analizy przestrzenne planowanego przebiegu drogi wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni ok. 4,7 km<sup>2</sup>. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na wystąpienie negatywnego oddziaływania na gleby poprzez usunięcie jej górnej warstwy. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji poprzez odpowiednie zabezpieczenie terenu, właściwe użytkowanie maszyn oraz zachowanie wysokiej kultury prac budowlanych</p>
KRAJOBRAZ	<p>Przeprowadzone analizy przestrzenne wykazały, iż projektowana inwestycja przebiega po granicy Nadbużańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Realizacja odcinka będzie wiązała się z wycinką drzewostanów oraz zmianą dotychczasowego zagospodarowania terenu, co będzie w sposób negatywny oddziaływało na otaczający krajobraz zarówno na etapie prac realizacyjnych, jak i w trakcie eksploatacji inwestycji. Ponadto realizacja projektu może przyczynić się do fragmentacji krajobrazu oraz zmiany obecnego charakteru inwestycji.</p> <p>Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na konieczność wykonania pasów zieleni izolacyjnej oraz nasadzeń uzupełniających, co dodatkowo osłoni dysharmonijne elementy planowanej infrastruktury.</p>
KLIMAT AKUSTYCZNY	<p>Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie o pow. ok. 17,2 ha. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter</p>

<p>ZASOBY NATURALNE</p> <p>ZABYTKI</p> <p>DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA</p>	negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji, jak również eksploatacji przede wszystkim w postaci konieczności budowy ekranów akustycznych oraz przeznaczenie rezerwy na nie. Ponadto nałożono konieczność przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w zakresie skuteczności przyjętych rozwiązań.	
	Wykonane analizy przestrzenne, nie wykazały kolizji ze złożami. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie wskazują na możliwość wystąpienia negatywnych oddziaływań na złoża.	
	Na podstawie przeprowadzonych analiz stwierdzono brak istniejących obiektów zabytkowych w przyjętym buforze. Z uwagi na brak kolizji, nie stwierdza się przeciwwskazań do realizacji inwestycji w przedstawionym śladzie. Należy jednak przyjąć możliwość odkrycia obiektów o cennych wartościach archeologicznych, co będzie rodziło konieczność wykonania ponownej oceny.	
	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo z budynkami (20 obiektów, z czego 7 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na konieczność przebudowy kolidujących z inwestycją sieci infrastrukturalnych. W dokumentacji z uwagi na możliwość wystąpienia lokalnych, krótkoterminowych oddziaływań na skutek prowadzenia prac budowlanych, wskazano rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji w zakresie emisji zanieczyszczeń i drgań. Na etapie eksploatacji nie przewiduje się oddziaływań w zakresie drgań na zabudowę.	
ODDDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	CPK	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
ODDDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja znajduje się w strefie granicy państwa, jednak nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

## 2. POSZERZENIE AUTOSTRADY A2 NA ODCINKU WĘZŁ "ŁÓDŹ PÓŁNOC" (BEZ WĘZŁA) – GRANICA WOJEWÓDZTW ŁÓDZKIEGO I MAZOWIECKIEGO O DODATKOWE PASY RUCHU

Lp.	2	POSZERZENIE AUTOSTRADY A2 NA ODCINKU WĘZŁ "ŁÓDŹ PÓŁNOC" (BEZ WĘZŁA) – GRANICA WOJEWÓDZTW ŁÓDZKIEGO I MAZOWIECKIEGO O DODATKOWE PASY RUCHU
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat zgierski (gmina Stryków), powiat brzeziński (gmina Dmosin), powiat łowicki (gminy: Łyszkowice, Nieborów), powiat skierniewicki (gmina Bolimów).	
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość odcinka ok. 46,2 km. Projektowane poszerzenie autostrady o dodatkowe pasy ruchu polegać będzie na poszerzeniu każdej jezdni o 3 m po wewnętrznych stronach jezdni, z wykorzystaniem istniejącego szerokiego środkowego pasa dzielącego. Przebudowywany odcinek będzie drogą dwujezdniową sześciopasową (2x3, szerokość pasów ruchu: 3,5m).	

Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja		Inwestycja w zaawansowanym przygotowaniu (ZP). Dostępne dokumenty: karta informacyjna przedsięwzięcia, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ		Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 3. ust. 2 pkt 1 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia.					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia		Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
		Decyzja wydana dnia 22.06.2021 (WOOŚ.420.6.2020.JCh.24) stwierdzająca brak potrzeby przeprowadzenia OOŚ		Klimat akustyczny, powierzchnia ziemi, fauna, flora, woda, ludzie			Nakazano monitoring przedsięwzięcia, zakres monitoringu: hałas.
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Natura 2000	SOO: Dolina Rawki					
	Korytarze ekologiczne	Korytarz krajowy: Lasy Łowickie, Puszcza Bolimowska (KPnC-21A)					
	Parki Narodowe	-					
	Parki Krajobrazowe	Bolimowski Park Krajobrazowy, Bolimowski Park Krajobrazowy - otulina					
	Obszary Chronionego Krajobrazu	Mrogi i Mroźycy, Pradoliny Warszawsko-Berlińskiej					
	RAMSAR	-					
	Rezerваты Przyrody	Rawka					
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych							
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)	Planowana inwestycja wykazuje bezpośredni związek z 5 obszarami ochrony przyrody, w granicach których się znajduje. Możliwe są czasowe oddziaływania na formy ochrony przyrody związane z etapem realizacji. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wykazują na możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na środowisko ograniczonego do fazy realizacji inwestycji. W zapisach decyzji ujęto typowe rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji na środowisko. Przedsięwzięcie z uwagi na charakter i skalę, nie będzie miało znacząco negatywnego oddziaływania na cele ochrony, przedmioty ochrony, integralność obszarów i spójność sieci obszarów Natura 2000 oraz pozostałych form ochrony przyrody. Przedsięwzięcie dotyczy istniejącej drogi. Przebudowa obecnego układu drogowego autostrady A2 nie wiąże się z bezpośrednią ingerencją w obszary poza pasem drogowym. Nie przewiduje się, aby rozbudowa drogi						



	wystąpienie negatywnego oddziaływania na etapie realizacji projektu związanego z prowadzeniem prac budowlanych. Wpływ będzie miał jednak charakter krótkotrwały i powinien ustąpić po zakończeniu realizacji prac.	
KLIMAT AKUSTYCZNY	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie o pow. ok. 40 ha. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji, jak również eksploatacji w miejscach gdzie nie występują zabezpieczenia przeciwhałasowe – ekrany akustyczne, w miejscach gdzie już występują zabezpieczenia przeciwhałasowe, ale obliczenia wykazały brak ich skuteczności – przebudowę istniejących ekranów akustycznych. Nakazano również monitorowanie oddziaływania akustycznego na etapie eksploatacji.	
ZASOBY NATURALNE	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały na możliwą kolizję ze złożami piasków i żwirów. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem m.in. niniejszych surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie wskazują na możliwość wystąpienia negatywnych oddziaływań na złoża.	
ZABYTKI	Przedmiotowa inwestycja nie koliduje z obiektami dziedzictwa kulturowego zarówno wpisanymi do rejestru jak i ewidencji zabytków. Występujące w granicach autostrady A2 zabytki archeologiczne zostały już poddane odpowiednim badaniom na etapie realizacji inwestycji. W związku z czym nie wystąpi negatywne oddziaływanie w fazie realizacji przedmiotowej inwestycji polegającej na dobudowie trzeciego pasa ruchu. W fazie eksploatacji autostrady nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na stanowiska archeologiczne.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo z budynkami (62 obiekty, z czego 20 to budynki mieszkalne jednorodzinne). W dokumentacji środowiskowej nie wskazano konieczności wyburzeń. W dokumentacji z uwagi na możliwość wystąpienia lokalnych, krótkoterminowych oddziaływań na skutek prowadzenia prac budowlanych, wskazano rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji w zakresie emisji. Na etapie eksploatacji nie przewiduje się oddziaływań w zakresie drgań na zabudowę.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	CPK	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

### 3. POSZERZENIE AUTOSTRADY A2 NA ODCINKU GRANICA WOJEWÓDZTW ŁÓDZKIEGO I MAZOWIECKIEGO – WĘZŁ "KONOTOPA" (BEZ WĘZŁA) O DODATKOWE PASY RUCHU

Lp.	3	POSZERZENIE AUTOSTRADY A2 NA ODCINKU GRANICA WOJEWÓDZTW ŁÓDZKIEGO I MAZOWIECKIEGO – WĘZŁ "KONOTOPA" (BEZ WĘZŁA) O DODATKOWE PASY RUCHU
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat żyrardowski (gmina Wiskitki), powiat grodziski ( gminy: Baranów, Jaktorów, Grodzisk Mazowiecki), powiat pruszkowski (gminy: Brwinów, Pruszków, Piastów),	

		powiat warszawski zachodni (gmina Ożarów Mazowiecki).					
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia		Długość odcinka ok. 42 km. Planowana inwestycja na odcinku od granicy województwa do węzła Pruszków wraz z węzłem będzie drogą dwujezdniową sześciopasową (2x3, szerokość pasa ruchu: 3,5 m), na odcinku od węzła Pruszków do węzła Konotopa będzie drogą dwujezdniową ośmiopasową (2x4, szerokość pasa ruchu: 3,5 m).					
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja		Inwestycja w zaawansowanym przygotowaniu (ZP). Dostępne dokumenty: karta informacyjna przedsięwzięcia, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ		Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 3. ust. 2 pkt 1 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia.					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia		Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
		Decyzja wydana dnia 05.07.2021 (WOOŚ-II.420.32.2020.OLN.24) stwierdzająca brak potrzeby przeprowadzenia OOŚ	Nakazano wykonanie kompensacji przyrodniczej	Fauna, flora, zasoby naturalne, zabytki, woda, gleba i powierzchnia ziemi, klimat akustyczny.	Nie nałożono obowiązku wykonania ponownej OOŚ.		
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Natura 2000	-					
	Korytarze ekologiczne	-					
	Parki Narodowe	-					
	Parki Krajobrazowe	Bolimowski Park Krajobrazowy, Bolimowski Park Krajobrazowy - otulina					
	Obszary Chronionego Krajobrazu	Warszawski, Pradoliny Warszawsko-Berlińskiej, Bolimowsko-Radziejewicki z doliną Środkowej Rawki (woj. mazowieckie)					
	RAMSAR	-					
	Rezerwaty Przyrody	-					
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych							

RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)	<p>Planowana inwestycja wykazuje bezpośredni związek z jednym obszarem ochrony przyrody, w granicach którego się znajduje. Możliwe są czasowe oddziaływania na formy ochrony przyrody związane z etapem realizacji. Możliwe oddziaływanie na środowisko: wycinka zadrzewień i krzewów, zmiana zagospodarowania terenu, zniszczenie pokrywy roślinnej, uszkodzenie roślin chronionych, zwiększenie śmiertelności zwierząt, zniszczenie siedlisk zwierząt, dewastacja siedlisk w miejscu zaplecza technicznego. Realizacja inwestycji nie przyczyni się w istotny sposób do zmniejszenia różnorodności biologicznej terenu oraz nie wpłynie znacząco negatywnie na siedliska lęgowe. Realizacja inwestycji nie naruszy zakazów dotyczących Obszarów Chronionego Krajobrazu Bolimowsko-Radziejowickiego z doliną Środkowej Rawki oraz Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu w których się znajduje, a także zakazów Bolimowskiego Parku Krajobrazowego. Przedsięwzięcie nie ingeruje w siedliska naturalne i półnaturalne mogące stanowić chronione siedliska przyrodnicze i siedliska gatunków objętych dyrektywami. Przedsięwzięcie z uwagi na charakter i skalę, nie będzie miało znacząco negatywnego oddziaływania na cele ochrony, przedmioty ochrony, integralność obszarów i spójność sieci obszarów Natura 2000 oraz pozostałych form ochrony przyrody.</p> <p>W zapisach decyzji ujęto działania minimalizujące negatywne oddziaływanie etapu realizacji na komponenty środowiskowe oraz podano szereg wymaganych zastosowań, zakazów oraz nakazów w celu ochrony środowiska i zachowania bioróżnorodności. Po zastosowaniu wszystkich wymogów, działań minimalizujących zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie realizacji przedsięwzięcia, oddziaływanie na rośliny, zwierzęta oraz formy ochrony przyrody, zostanie zmniejszone do minimum. Nie przewiduje się długotrwałego, stałego negatywnego oddziaływania na środowisko.</p>
LUDZIE	<p>Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych w celu minimalizacji oddziaływań etapu eksploatacji inwestycji. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań na ludzi (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływanie etapu realizacji. Ustalenia decyzji wskazują również na poprawę komfortu jazdy i zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników dróg.</p>
WODY	<p>Planowana inwestycja na etapie realizacji może potencjalnie negatywnie oddziaływać na środowisko gruntowo – wodne w przypadku przedostawania się zanieczyszczeń w trakcie budowy wraz z opadami lub w wyniku awarii. W celu minimalizacji zagrożenia przewiduje się zastosowanie standardowych zabezpieczeń na placu budowy. Na etapie realizacji potencjalnie niekorzystne oddziaływania związane ze zwiększeniem emisji zanieczyszczonych wód opadowych i roztopowych z poszerzonych jezdni będą zniwelowane przez dostosowanie układu odwodnienia dróg (rowy) oraz oczyszczania do nowych warunków eksploatacji.</p>
POWIETRZE	<p>Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała w przyległym do niego pasie bezpośrednie sąsiedztwo 91 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,085 km<sup>2</sup>. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych oddziaływań na jakość powietrza na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji wskazało brak przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach decyzji ujęto typowe rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji.</p>
KLIMAT	<p>Inwestycja przebiega przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%) Utraty (ok. 100 m), Zimnej Wody (ok. 100 m), Rokitnicy (ok. 50 m), Pisiej Gągoliny (ok. 50 m), oraz Suche (ok. 50 m). Należy dostosować inwestycję do spodziewanego wzrostu ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych (<math>T_{max} &gt; 30^{\circ}C</math>) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Nie stwierdzono istotnego narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawalnych, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów.</p>
POWIERZCHNIA ZIEMI	<p>Przeprowadzone analizy przestrzenne planowanego przebiegu drogi wykazały możliwość wystąpienia zajęcia terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni ok. 6 km<sup>2</sup>. W zapisach decyzji wskazano rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu poprzez zdjęcie i odpowiednie zabezpieczenie warstwy humusu a następnie ponowne jego użycie jako warstwa rekultywacyjna.</p>

KRAJOBRAZ	Planowana inwestycja przebiega przez obszary cennego krajobrazu takie jak: Obszar Chronionego Krajobrazu Bolimowsko – Radziejowski z doliną Środkowej Rawki oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu, a także biegnie po granicy Bolimowskiego Parku Krajobrazowego. Realizacja projektu może wiązać się z prowadzeniem wycinek zlokalizowanych w pobliżu zadrzewień oraz zakrzaczeń co będzie negatywnie oddziaływało na lokalnie występujący krajobraz. Z uwagi jednak na lokalizację inwestycji w istniejącym śladzie, budowa odcinka nie będzie w znacznym stopniu ingerować w istniejące walory krajobrazowe. Możliwe jest wystąpienie krótkotrwałego negatywnego wpływu na walory widokowe, związanego z prowadzeniem prac budowlanych z wykorzystaniem ciężkiego sprzętu i generowaniem zwiększonych ilości zanieczyszczeń i pyłów. Z uwagi na ograniczenie go do etapu realizacji prac, nie przewiduje się długotrwałego, stałego negatywnego oddziaływania na krajobraz.	
KLIMAT AKUSTYCZNY	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie o pow. ok. 53,9 ha. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji, jak również eksploatacji w miejscach gdzie nie występują zabezpieczenia przeciwhałasowe – ekrany akustyczne, w miejscach gdzie już występują zabezpieczenia przeciwhałasowe, ale obliczenia wykazały brak ich skuteczności – przebudowę istniejących ekranów akustycznych. Decyzja wskazuje, że po uwzględnieniu ww. działań nie będzie dochodziło do przekroczenia dopuszczalnych standardów w obrębie obszarów chronionych.	
ZASOBY NATURALNE	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały kolizję ze złożami surowców ilastych (0,01 km <sup>2</sup> ). Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie wskazują na możliwość wystąpienia negatywnych oddziaływań na złoża i nie wprowadzają w tym zakresie działań minimalizujących.	
ZABYTKI	Przedmiotowa inwestycja koliduje z zespołem zabudowy gospodarstwa ogrodniczego rodziny Hoserów (decyzja o wpisie do rejestru nr 1500-A z 1992-01-08). W buforze planowanej inwestycji zlokalizowane są również dwa zabytki archeologiczne, jednak według ustaleń zawartych w KIP oraz DŚU, zabytki archeologiczne zlokalizowane w granicach autostrady A2 zostały przebadane w fazie jej realizacji. W związku z czym nie powinno wystąpić negatywne oddziaływanie w fazie realizacji planowanej inwestycji polegającej na powiększeniu istniejących MOP o miejsca parkingowe wraz z układem drogowym MOP. W fazie eksploatacji nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na stanowiska archeologiczne.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo z budynkami (15 obiektów, z czego 7 to budynki mieszkalne jednorodzinne). W dokumentacji środowiskowej nie wskazano konieczności wyburzeń i nie przewiduje się na etapie eksploatacji znaczących oddziaływań na zabudowę.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	CPK korytarz drogowy, CPK korytarz kolejowy	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

#### 4. OBWODNICA AGLOMERACJI WARSZAWSKIEJ

Lp.	4	OBWODNICA AGLOMERACJI WARSZAWSKIEJ (A50/S50)
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat płocki (gminy: Młodzieszyn, Wyszogród), powiat płoński (gminy: Joniec, Naruszewo, Załuski), powiat sochaczewski (gminy: Młodzieszyn, Nowa Sucha, Sochaczew, Teresin), powiat nowodworski (gminy: Joniec, Nasielsk),	

	powiat legionowski (gminy: Radzymin, Serock) powiat wołomiński (gminy: Dąbrówka, Klembów, Poświętne, Radzymin, Stanisławów, Strachówka, Tłuszcz), powiat żyrardowski (gminy: Mszczonów, Radziejowice, Wiskitki), powiat grodziski (gmina Żabia Wola), powiat piaseczyński (gminy: Góra Kalwaria, Prażmów, Tarczyn), powiat grójecki (gmina Pniewy), powiat otwocki (gminy: Celestynów, Karczew, Kołbiel) powiat miński (gminy: Mińsk Mazowiecki, Siennica, Stanisławów).					
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość odcinka ok. 278 km. Planowana inwestycja przewiduje drogę dwujezdniową sześciopasową (2x3).					
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja	Inwestycja na etapie koncepcyjnym korytarzowym. Dostępna dokumentacja: studium korytarzowe.					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
	Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia					
	Natura 2000	OSO: Bagno Całowanie, Puszcza Kampinoska, Puszcza Biała, Dolina Dolnego Bugu, Dolina Środkowej Wisły, SOO: Puszcza Kampinoska, Dolina Rawki, Ostoja Bagno Całowanie, Dąbrowa Radziejowska, Dolina Wkry, Krogulec, Ostoja Nadbużańska, Forty Modlińskie, Bagna Celestynowskie, Dolina Środkowego Świdra, Kampinoska Dolina Wisły, Torfowiska Czernik, Białe Błota, Stawy w Żabieńcu, Grabinka, Świetliste dąbrowy i grądy w Jabłonnej, Łąki Ostrówieckie, Łąki Żukowskie, Aleja Pachnicowa, Łąki Soleckie, Mopki w Naruszewie				
	Korytarze ekologiczne	Korytarze główne: Dolina dolnej Wisły (GKPnC-10B), Puszcza Kampinoska (GKPnC-11), Lasy Włocławsko-Gostynińskie – Puszcza Kampinoska (GKPnC-11A), Dolina Środkowej Narwi (GKPnC-23), Dolina Środkowej Wisły (GKPnC-10A), Dolina dolnego Bugu (GKPnC-4), Dolina dIn Bugu – Dolina dIn Wieprza (GKPnC-7). Korytarze krajowe: Lasy Łukowskie (KPnC-3B), Lasy Łowickie, Puszcza Bolimowska (KPnC-21A), Dolina Wkry (KPnC-6), Dolina Bzury-Neru (KPnC-20).				
	Parki Narodowe	Kampinoski Park Narodowy, Kampinoski Park Narodowy – otulina				

	Parki Krajobrazowe	Bolimowski Park Krajobrazowy, Mazowiecki Park Krajobrazowy, Chojnowski Park Krajobrazowy, Nadbużański Park Krajobrazowy, Bolimowski Park Krajobrazowy – otulina, Mazowiecki Park Krajobrazowy – otulina, Chojnowski Park Krajobrazowy – otulina, Nadbużański Park Krajobrazowy – otulina
	Obszary Chronionego Krajobrazu	Dolina Chojnatki, Miński, Krysko-Joniecki, Nadwiślański (powiat sochaczewski), Dolina Rzeki Jezioraki, Warszawski, Pradoliny Warszawsko-Berlińskiej, Naruszewski, Bolimowsko-Radziejowski z doliną Środkowej Rawki (woj. mazowieckie), Nasielsko-Karniewski, Nadwiślański (powiat płoński, płocki i sochaczewski), Nadwkrzański, Nadwiślański (powiat garwoliński, miński i otwocki)
	RAMSAR	-
	Rezerwaty Przyrody	Dębina, Jedlina, Noskowo, Na Torfach im. Janusza Kozłowskiego, Wąwóz Szaniawskiego, Świder, Wólczarska Góra, Biele Chojnowskie, Zegrze, Obory, Chojnów, Pomiechówek, Skarpa Oborska, Łęgi Oborskie, Stawinoga, Bagno Bocianowskie, Olszyna Łyczyska, Grądy Osuchowskie, Puszcza Mariańska, Młochowski Grąd, Czarci Dół, Młochowski Łęg, Pilawski Grąd, Szerokie Bagno, Dąbrowa Radziejowska, Skulski Las, Grądy Celestynowskie, Mszar Pogorzelski, Rzepki, Łoś, Las Pęcherski, Wieliszewskie Łęgi, Dolina Wkry, Dzierżenińska Kępa, Skarpa Jezioraki, Kępa Rakowska, Kępa Antonińska, Jeziora – Olszyny, Łęgacz nad Jezioraką, Bagno Pogorzel, Jadwisin, Skulskie Dęby, Łachy Brzeskie, Wyspy Świdorskie, Żurawinowe Bagno, Uroczysko Stephana, Torfowisko Zawady, Stawy Gnojna im. Rodziny Bieleckich, Wąwóz Szaniawskiego – otulina, Kępa Rakowska – otulina, Kępa Antonińska – otulina, Jadwisin – otulina, Torfowisko Zawady – otulina, Stawy Gnojna im. Rodziny Bieleckich – otulina
<b>Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych</b>		
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)	Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnej oceny potencjalnych negatywnych skutków na różnorodność biologiczną, w tym na obszary chronione. W celu minimalizacji oddziaływania na rośliny, zwierzęta oraz formy ochrony przyrody, przebieg planowanej drogi, w jak najmniejszym stopniu powinien kolidować z obszarami, gatunkami objętymi ochroną. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami na etapie realizacji inwestycji, które mogą potencjalnie negatywnie oddziaływać na różnorodność biologiczną. Kluczowe jest zminimalizowanie wycinki drzew i krzewów oraz zabudowywania terenów zielonych. Do głównych zagrożeń ze strony rozbudowy oraz przebudowy dróg należy zwiększenie śmiertelności zwierząt, niszczenia potencjalnych siedlisk zwierząt, zmiana zagospodarowania terenu, zniszczenie pokrywy roślinnej dewastacja siedlisk w miejscu zaplecza technicznego. Realizacja inwestycji nie przyczyni się w istotny sposób do zmniejszenia różnorodności biologicznej terenu oraz nie wpłynie znacząco negatywnie na siedliska chronione znajdujące się w granicach form ochrony przyrody.	
LUDZIE	Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. W celu minimalizacji oddziaływania na ludzi, przebieg planowanej drogi, w jak najmniejszym stopniu powinien kolidować z obszarami zabudowanymi, zwłaszcza budynkami mieszkaniowymi. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które krótkoterminowo mogą oddziaływać na ludzi. Dlatego istotna jest odpowiednia lokalizacja zaplecza budowy, by ograniczyć negatywny wpływ na ludzi zamieszkujących w otoczeniu dróg. Należy unikać stosowania w jednym czasie sprzętu mogącego być źródłem skumulowanego, niekorzystnego oddziaływania w zakresie hałasu na ludzi.	
WODY	Inwestycja może oddziaływać negatywnie na stan wód oraz osiągnięcie przez nie celów środowiskowych w trakcie budowy (czasowe zakłócenia spływów wód, możliwość zanieczyszczeń w trakcie robót) oraz w trakcie użytkowania (trwałe przekształcenia cieków w obrębie przekroczeń, emisja wód opadowych z dróg do gruntu i wód powierzchniowych). Z punktu widzenia oceny wstępnej, obejmującej ilość przekroczeń cieków oraz przebieg w obrębie GZWP, na odc. decyzyjnym 1 najkorzystniejszy jest wariant 1, dla odcinka decyzyjnego 2 – warianty 1 i 3, dla odcinka decyzyjnego 3 i 5 każdy z wariantów podobnie oddziałuje na środowisko wodne, a na odcinku 4 – najkorzystniejszy jest wariant 1. Ponadto w przyjętym buforze korytarzowym znajduje się ok. 130 stref ochronnych ujęć wód. Dalsza analiza i minimalizacja negatywnych oddziaływań powinna skupić się na ograniczeniu wpływu na ujęcia wód i ich zasoby, tj.	

POWIERTRZE	eliminowaniu konieczności likwidacji bądź prowadzenia prac w obrębie stref ochronnych oraz naruszenia pracy tych ujęć (spadek wydajności, zanieczyszczenie warstwy wodonośnej itp.).
	Przybliżony przebieg korytarzowy wyklucza możliwość precyzyjnych analiz. Możliwe typowe oddziaływania etapu realizacji i eksploatacji na przyległą zabudowę. Projektowany przebieg powinien w jak najmniejszym stopniu kolidować z obszarami wrażliwymi na oddziaływanie, szczególnie kompleksami mieszkaniowymi.
KLIMAT	Inwestycja w ujęciu koncepcyjnym przebiega przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%), z których największe oddziaływanie mogą mieć: Bug i Narew, Wisła, Bzura, Świder oraz Wkra. Należy dostosować inwestycję do spodziewanego wzrostu ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych ( $T_{max} > 30^{\circ}C$ ) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Nie stwierdzono istotnego narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawalnych, wprowadzenie pasów zieleni izolacyjnej, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów.
POWIERZCHNIA ZIEMI	Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia wykonanie szczegółowych analiz zajętości powierzchni ziemi. Planowany przebieg powinien uwzględnić minimalizowanie przebiegu trasy przez tereny rolnicze oraz inne klasy terenu które są wrażliwe na oddziaływanie szczególnie w okresie eksploatacji.
KRAJOBRAZ	Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia wykonanie szczegółowych analiz. Zakłada się jednak, że inwestycja będzie potencjalnie przebiegała przez 8 obszarów chronionego krajobrazu oraz tereny 2 parków krajobrazowych, co wymusi konieczność przeprowadzenia wycinki cennych drzewostanów oraz zmiany obecnego ukształtowania i zagospodarowania terenu. Nowe elementy infrastruktury drogowej o znacznej kubaturze m.in. wiadukty, estakady oraz ekrany akustyczne mogą powodować nieodwracalne zmiany w strukturze krajobrazu oraz zaburzać percepcję widoków. Przy wyborze wariantu należy uwzględnić obecne ukształtowanie i pokrycie terenu w sposób umożliwiający maksymalne dostosowanie inwestycji do istniejącego krajobrazu.
KLIMAT AKUSTYCZNY	Przybliżony przebieg korytarzowy wyklucza możliwość precyzyjnych analiz w zakresie narażenia na hałas. Możliwe typowe oddziaływania etapu realizacji i eksploatacji na przyległe do wytyczonego przebiegu tereny i zabudowę chronioną. Projektowany przebieg powinien w jak najmniejszym stopniu kolidować z obszarami podlegającymi ochronie akustycznej, a w przypadku braku możliwości uniknięcia kolizji należy zastosować odpowiednie środki minimalizujące.
ZASOBY NATURALNE	Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców. Przy wyborze ostatecznego wariantu przebiegu drogi, należy uwzględnić położenie złóż, ich istotność (złoża najkorzystniejsze do zagospodarowania).
ZABYTKI	Przybliżony przebieg korytarzowy wyklucza możliwość wykonania precyzyjnych analiz. Z uwagi jednak na przyjętą lokalizację oraz duże zagęszczenie obiektów zabytkowych oraz stanowisk archeologicznych, istnieje możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na elementy o cennych walorach kulturowych. Przy wyborze wariantu należy wziąć pod uwagę projekt, który w możliwie najmniejszym stopniu będzie kolidował z istniejącymi elementami dziedzictwa kulturowego. Realizacja inwestycji powinna być poprzedzona wykonaniem badań rozpoznawczych w postaci badań powierzchniowych, LiDAR i fotografii lotniczej z analizą wyróżnikową stanowisk archeologicznych. Realizacja prac powinna być również prowadzona pod stałym nadzorem archeologicznym w sposób zapewniający możliwość przeprowadzenia badań wykopaliskowych w przypadku odkrycia nowych stanowisk.
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z zajmowaniem nowych obszarów i koniecznością zmiany ich dotychczasowego użytkowania, w tym może kolidować z istniejącą zabudową. Dlatego wytyczenie optymalnego wariantu, najmniej ingerującego w istniejące zagospodarowanie (ograniczając wpływ m.in. na obszary zbudowane), zminimalizuje możliwość oddziaływania na dobra materialne. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które

ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	potencjalnie mogą oddziaływać na zabudowę zlokalizowaną w otoczeniu prowadzonych prac (drgania). Dlatego istotne jest unikanie stosowania w jednym czasie urządzeń mogących prowadzić do skumulowanego oddziaływania w zakresie drgań i powodować niekorzystny wpływ na budynek.	
	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PWKSD 2030 (DK 50, DK 62, DK 92, DK 79), PKP (66 RPO, 65 FS, 31 FS, 30 FS, 67 FS, 24 FS, 10 FS, 73 RPO, 120 FS, 119 FS, 76 RPO), CPK korytarz drogowy, CPK	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono oddziaływania transgranicznego.	

#### 5. ZACHODNIE DROGOWE OBEJŚCIE SZCZECINA

5. ZACHODNIE DROGOWE OBEJŚCIE SZCZECINA		ZACHODNIE DROGOWE OBEJŚCIE SZCZECINA (S6)				
Lp.	5					
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat policki (gminy: Kołbaskowo, Dobra, Police), powiat goleniowski (gmina Goleniów).					
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość odcinka ok. 51,6 km. Planowana inwestycja będzie drogą dwujezdniową czteropasową (2x2, szerokość pasa ruchu: 3,5 m). Zgodnie z koncepcją, niweleta drogi będzie prowadzona w wykopach, na nasypach lub obiektach takich jak wiadukty, estakady, tunele. Koncepcja przewiduje przejście tunelem lub mostem przez Kanał Policki i Odrę w zależności od rozpatrywanego wariantu technologicznego.					
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja	Inwestycja w zaawansowanym przygotowaniu (ZP). Dostępne dokumenty: raport o oddziaływaniu na środowisko, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
	Decyzja wydana dnia 06.04.2017 r. (WONS-OŚ.4200.1.2016.DK) z pełną procedurą OOŚ , Korekta decyzji z dnia 19.12.2017 r. (DOOŚoall.4210.29.2017.	Nakazano wykonanie kompensacji przyrodniczej	Woda, gleba i powierzchnia ziemi, fauna, flora, klimat akustyczny, obszary Natura 2000	Nałożono obowiązek wykonania ponownej OOŚ.	Nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, zakres analizy: emisja hałasu oraz imisja gazów i pyłów do powietrza, badania stężeń zanieczyszczeń wód	Nałożono obowiązek monitoringu przedsięwzięcia, zakres monitoringu: trasy migracji zwierząt w otoczeniu lokalizacji przejść dla zwierząt,

		EK), cesja decyzji z dnia 12.01.2018 r. (WONS-OŚ.4200.1.2016.KS.DK)				opadowych i roztopowych odprowadzanych do odbiorników, ścieków sanitarnych odprowadzanych z MOP-ów, wpływ wybudowanej trasy na obiekty naziemne i podziemne	gatunki zwierząt i sposób ich bytowania, skład gatunkowy i ilościowy nietoperzy, gatunki ptaków pod ochroną w granicach obszarów Natura 2000, płazy występujące na badanym obszarze, gatunki chronionych roślin i zwierząt, przedmioty ochrony na obszarach Natura 2000
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Natura 2000	OSO: Dolina Dolnej Odry, Puszcza Goleniowska, Zalew Szczeciński, Jezioro Świdwie, SOO: Ujście Odry i Zalew Szczeciński					
	Korytarze ekologiczne	Korytarze główne: Puszcza Wkrzańska (GKPn-31B), Puszcza Goleniowska (GKPn-31A), Rostoka Odrzańska (GKPn-19C)					
	Parki Narodowe	-					
	Parki Krajobrazowe	-					
	Obszary Chronionego Krajobrazu	-					
	RAMSAR	-					
	Rezerваты Przyrody	-					
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych							

RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)	<p>Planowana inwestycja wykazuje bezpośredni związek z 4 obszarami ochrony przyrody, w granicach których się znajduje. Możliwe są czasowe oddziaływania na formy ochrony przyrody związane z etapem realizacji.</p> <p>Możliwe oddziaływanie na środowisko: wycinka zadrzewień i krzewów, zmiana zagospodarowania terenu, zniszczenie pokrywy roślinnej, uszkodzenie roślin chronionych, zwiększenie śmiertelności zwierząt, zniszczenie siedlisk zwierząt, dewastacja siedlisk w miejscu zaplecza technicznego.</p> <p>Na terenie planowanej inwestycji, w strefie buforowej, zlokalizowano chronione gatunki roślin, których populacje mogą zostać uszczuplone w przypadku realizowania inwestycji, jednak nie będzie miało to znacznego negatywnego oddziaływania na środowisko.</p> <p>Nałożono obowiązek monitoringu przedsięwzięcia, zakres monitoringu: trasy migracji zwierząt w otoczeniu lokalizacji przejść dla zwierząt, gatunki zwierząt i sposób ich bytowania, skład gatunkowy i ilościowy nietoperzy, gatunki ptaków pod ochroną w granicach obszarów Natura 2000, płazy występujące na badanym obszarze, gatunki chronionych roślin i zwierząt, przedmioty ochrony na obszarach Natura 2000. Na etapie realizacji inwestycji konieczny jest nadzór przyrodniczy w celu wskazania dodatkowych działań minimalizujących.</p> <p>Konieczne kompensacje m.in.: wykonanie nasadzeń, naprowadzających, nasadzeń kompensacyjnych, ekranów oraz ogrodzeń ochronnych, wykonanie zbiorników retencyjnych i retencyjno-infiltracyjnych.</p> <p>W zapisach decyzji ujęto działania minimalizujące negatywne oddziaływanie etapu realizacji na komponenty środowiskowe oraz podano szereg wymaganych zastosowań w celu ochrony środowiska i zachowania bioróżnorodności. Po zastosowaniu wszystkich wymogów, działań minimalizujących zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie realizacji przedsięwzięcia, nie przewiduje się stałego, bezpośredniego negatywnego oddziaływania na rośliny, zwierzęta oraz na formy ochrony przyrody.</p> <p>W wyniku wykonanych analiz zawartych w Prognozie, na obszarach Natura 2000, których przedmiotem ochrony są ryby i minogi, zidentyfikowano potencjalne negatywne oddziaływania na te grupy zwierząt w momencie realizacji inwestycji. Zidentyfikowano również potencjalne oddziaływanie na 2 gatunki ptaków: derkacza <i>Crex crex</i> i żurawia <i>Grus grus</i> będących przedmiotem ochrony w Obszarze PLB320012 Puszcza Goleniowska. Wykazano, że budowa drogi koliduje z jednym fragmentem krajowej sieci korytarzy ekologicznych, co może stanowić zagrożenie dla zwierząt migrujących.</p> <p>Niemniej przeprowadzona na wyższym poziomie szczegółowości inwestycyjna ocena oddziaływania na środowisko wykluczyła wskazane zagrożenia i uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, nie stwierdzającą znacząco negatywnych oddziaływań.</p>
LUDZIE	<p>Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych w celu minimalizacji oddziaływań etapu eksploatacji inwestycji. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań na ludzi (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach decyzji ujęto szereg rozwiązań minimalizujących oddziaływanie etapu realizacji. Opis zawarty w decyzji wskazuje, iż inwestycja będzie drogą o ograniczonym dostępie, wyłącznie poprzez węzły na połączeniach drogi ekspresowej z drogami (krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi). Planuje się budowę dwupoziomowych, bezkolizyjnych skrzyżowań w miejscach skrzyżowań z innymi drogami (bez dostępności do drogi ekspresowej).</p>
WODY	<p>Inwestycja może oddziaływać negatywnie na stan wód oraz osiągnięcie przez nie celów środowiskowych w trakcie budowy (czasowe zakłócenia spływów wód, możliwość zanieczyszczeń w trakcie robót) oraz w trakcie użytkowania (trwałe przekształcenia cieków w obrębie przekroczeń, emisja wód opadowych z dróg do gruntu i wód powierzchniowych). W DŚU określono szereg działań minimalizujących zdefiniowane oddziaływania, nakazano monitoring wód w zakresie zmiany stosunków wodnych oraz poziomu wprowadzanych substancji do środowiska, a także analizę porealizacyjną obejmującą badanie stężeń zanieczyszczeń wód opadowych i roztopowych odprowadzanych do odbiorników, ścieków sanitarnych odprowadzanych do MOP-ów. W zakresie koniecznej ponownej oceny oddziaływania na etapie projektu budowlanego przewidziano weryfikację doboru sposobu odwodnienia drogi oraz lokalizacji i parametrów urządzeń oczyszczających wody opadowe.</p>
POWIETRZE	<p>Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała w przyległym do niego pasie bezpośrednie sąsiedztwo 7 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,004 km<sup>2</sup>. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych oddziaływań na jakość powietrza na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich</p>

	istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji wskazało potencjalne przekroczenia dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego, wskazano jednak, iż nie będą one znaczące. W zapisach decyzji ujęto typowe rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji. Wskazano konieczność weryfikacji oddziaływania na powietrze w ramach analizy porealizacyjnej.
KLIMAT	Inwestycja przebiega przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%) Odry (ok. 1 km). Należy dostosować inwestycję do spodziewanego wzrostu ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych ( $T_{max} > 30^{\circ}C$ ) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Nie stwierdzono istotnego narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawałnych, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów.
POWIERZCHNIA ZIEMI	Przeprowadzone analizy przestrzenne planowanego przebiegu drogi wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni ok. 5 km <sup>2</sup> . W zapisach decyzji wskazano rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu.
KRAJOBRAZ	Z uwagi na fakt, iż planowany odcinek drogi przebiega w nowym śladzie, konieczna będzie zmiana obecnego zagospodarowania terenu, co wiązać się będzie bezpośrednio z koniecznością zajęcia terenu oraz prowadzenia szeroko zakrojonej wycinki zadrzewień i zakrzaceń. Dodatkowo nowy element w postaci zunifikowanych konstrukcji infrastruktury drogowej będzie miał bardzo istotny wpływ na zmianę postrzegania krajobrazu. Pomimo iż, planowana inwestycja nie ingeruje w obszarowe formy ochrony przyrody powoływane z uwagi na ponadprzeciętne wartości krajobrazu, tj. parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, teren charakteryzuje się występowaniem krajobrazów naturalnych oraz zbliżonych do naturalnych, w tym również krajobrazów leśnych i rolniczych, które tworzą charakterystyczne wnętrza widokowe. Budowa odcinka może przyczynić się do powstania barier widokowych oraz fragmentacji krajobrazu. Dodatkowo elementy infrastruktury o dużej kubaturze mogą stanowić swego rodzaju dominanty, co będzie szczególnie widoczne w otwartym krajobrazie rolniczym. Może to nieodwracalnie zmienić charakter i tożsamość istniejącego krajobrazu. W związku z powyższym, wpływ planowanej inwestycji na krajobraz można określić jako długotrwały, negatywny. Proponowane działania kompensacyjne w postaci ekranów akustycznych oraz ogrodzeń ochronnych powinny być wkomponowane w otaczający krajobraz i dodatkowo osłonięte przez zieleń (zadrzewienia, zakrzaczenia, nasadzenia pnączy) w celu wizualnego zatarcia twardej bariery tworzonej przez elementy infrastruktury będącej elementem dysharmonijnym w krajobrazie.
KLIMAT AKUSTYCZNY	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie o pow. ok. 3,0 ha. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji, jak również eksploatacji w postaci budowy 24 ekranów akustycznych. Ponadto wskazano konieczność weryfikacji oddziaływania akustycznego w ramach analizy porealizacyjnej.
ZASOBY NATURALNE	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały kolizję ze złożami surowców ilastych (0,02 km <sup>2</sup> ). Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie wskazują na możliwość wystąpienia negatywnych oddziaływań na złoża i nie wprowadzają w tym zakresie działań minimalizujących.
ZABYTKI	W buforze przyjętym do analiz nie występują obiekty zabytkowe w postaci: zabytków nieruchomych, pomników historii czy obiektów UNESCO. Pomimo, iż w okolicy zlokalizowane są miejscowości o charakterze średniowiecznym, ich odległość od planowanej inwestycji jest na tyle duża, iż nie zanotowano bezpośredniego czy pośredniego zagrożenia dla tych zabytków, wynikającego z budowy przedmiotowej inwestycji. Należy jednak wziąć pod uwagę możliwość odkrycia obiektów o cennych wartościach archeologicznych, co będzie rodziło konieczność wykonania ponownej oceny.
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo z budynkami (5 obiektów, z czego 2 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na konieczność wyburzeń budynków kolidujących z planowaną trasą. W dokumentacji środowiskowej wskazano

ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	również na możliwość krótkoterminowych oddziaływań w zakresie drgań na obiekty i wskazano zachowanie szczególnej ostrożności w trakcie prowadzenia prac w obrębie obiektów.	
	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PWKSD 2030 (DK 10), Obwodnica Kołbaskowa, Port Morski w Policach, PKP (33 FS)	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

#### 6. BUDOWA DROGI S7 GDAŃSK – WARSZAWA, ODC. CZOSNÓW – WARSZAWA

Lp.		6	BUDOWA DROGI S7 GDAŃSK – WARSZAWA, ODC. CZOSNÓW – WARSZAWA					
Lokalizacja przedsięwzięcia			Powiat nowodworski (gmina Czosnów), powiat warszawski zachodni (gminy: Łomianki, Izabelin), powiat Warszawa (dzielnice Bemowo i Bielany)					
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia			1) odcinek Czosnów – Kiełpin: długość ok. 9,2 km, 2) odcinek Kiełpin – Trasa Armii Krajowej: długość ok. 12,9 km. Planowana inwestycja będzie drogą dwujezdniową sześciopasową/lokalnie ośmiopasową (2x3/2x4, szerokość pasa ruchu: 3,5 m).					
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja			Inwestycja w zaawansowanym przygotowaniu (ZP). Dostępne dokumenty: studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe, raport o oddziaływaniu na środowisko, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ			Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia			Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
			1)odcinek Czosnów – Kiełpin: decyzja wydana dnia 20.11.2017 r. (WOOŚ-II.4200.7.2016.MW.1) z pełną procedurą OOŚ		Fauna, flora, ludzie, woda, powierzchnia ziemi	Nie nałożono obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, zakres analizy: poziom hałasu	Nałożono obowiązek monitoringu przedsięwzięcia, zakres monitoringu: identyfikacja miejsc przemieszczania się nad drogą nietoperzy,

Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych		2)odcinek Kiełpin – Trasa Armii Krajowej: decyzja wydana dnia 27.04.2018 r. (WOOS-II.4200.8.2016.MW.5) z pełną procedurą OOS					wykorzystywanie otoczenia drogi przez nietoperze, weryfikacja skuteczności zastosowanych rozwiązań minimalizujących negatywny wpływ, ocena poziomu śmiertelności nietoperzy, określenie oddziaływania drogi i infrastruktury towarzyszącej na nietoperze, określenie konieczności wykonania dodatkowych zabezpieczeń, aktywność fauny w zakresie wykorzystania przejść dla zwierząt
	Natura 2000	Puszcza Kampinoska					
	Korytarze ekologiczne	Korytarz główny: Puszcza Kampinoska (GKPnC-11)					
	Parki Narodowe	Kampinoski Park Narodowy, Kampinoski Park Narodowy - otulina					
	Parki Krajobrazowe	-					
	Obszary Chronionego Krajobrazu	Warszawski					
	RAMSAR	-					
	Rezerваты Przyrody	-					
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych							

RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)	<p>Planowana inwestycja wykazuje bezpośredni związek z 3 obszarami ochrony przyrody oraz jedną otuliną Parku Narodowego, w granicach których się znajduje. Możliwe są czasowe oddziaływania na formy ochrony przyrody związane z etapem realizacji.</p> <p>Możliwe oddziaływanie na środowisko w momencie realizacji i eksploatacji inwestycji: zniszczenie pokrywy roślinnej, wycinka drzew i krzewów, ograniczenie miejsc do rozrodu gatunków nietoperzy, zwiększenie śmiertelności zwierząt, ekspansja gatunków niepożądanych.</p> <p>W zapisach decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach uwzględniono działania minimalizujące negatywne oddziaływanie na komponenty środowiskowe oraz podano szereg wymaganych zastosowań na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji, w celu ochrony środowiska i zachowania bioróżnorodności. Po zastosowaniu wszystkich wymogów, działań minimalizujących zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie realizacji przedsięwzięcia, nie przewiduje się stałego, bezpośredniego negatywnego oddziaływania na rośliny, zwierzęta oraz na formy ochrony przyrody.</p> <p>Stwierdzono konieczność monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze (chiropterofauna, przejścia dla zwierząt). Na etapie realizacji inwestycji konieczny jest nadzór przyrodniczy w celu wskazania dodatkowych działań minimalizujących.</p> <p>W wyniku wykonanych analiz zawartych w Prognozie, na obszarach Natura 2000, których przedmiotem ochrony są ryby i minogi, mogą wystąpić potencjalne negatywne oddziaływania na te grupy zwierząt w momencie realizacji inwestycji. Stwierdzono możliwość wystąpienia kolizji z fragmentami krajowej sieci korytarzy ekologicznych, planowana inwestycja może stanowić zagrożenie dla migrujących zwierząt.</p> <p>W wyniku przeprowadzonej inwestycyjnej OOS projektu, w wydanej decyzji, przy uwzględnieniu działań minimalizujących wskazane zagrożenia wykluczono możliwość znaczących oddziaływań.</p>
LUDZIE	<p>Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych w celu minimalizacji oddziaływań etapu eksploatacji inwestycji. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań na ludzi (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach decyzji ujęto szereg rozwiązań minimalizujących oddziaływanie etapu realizacji. Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują, że przyjęte rozwiązania zabezpieczą dostęp do działek sąsiadujących z pasem trasy głównej oraz możliwość korzystania z istniejącej sieci dróg przeciętych główną trasą, w celu dostępu do przyległych terenów.</p>
WODY	<p>Przedmiotowa inwestycja może potencjalnie negatywnie oddziaływać na wody podziemne (płytko położone zwierciadło wód podziemnych pierwszego poziomu czwartorzędowego) oraz na prace niektórych ujęć położonych w zasięgu pasa zajętości. Projekt zakłada likwidację części zespołu studzien, kolidujących z przebiegiem trasy na wysokości miejsc. Łomna – potencjalnie naruszając warunki pracy gminnego ujęcia wody. W związku z obowiązywaniem na obszarze objętym inwestycją postanowień strefy ochronnej przeprowadzono analizę oddziaływania w wyniku której nie stwierdzono negatywnych wpływów pod warunkiem zastosowania działań minimalizujących lub wykluczających potencjalne oddziaływania.</p>
POWIETRZE	<p>Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała w przyległym do niego pasie bezpośrednie sąsiedztwo 302 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,155 km<sup>2</sup>. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla 2 etapów wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych oddziaływań na jakość powietrza na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji wskazało potencjalne przekroczenia dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego, wskazano jednak, iż nie będą one znaczące. W zapisach decyzji ujęto typowe rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji. Nakazano również zweryfikowanie ich skuteczności w ramach analizy porealizacyjnej.</p>
KLIMAT	<p>Inwestycja nie przebiega przez obszary zagrożenia powodziowego. Należy dostosować inwestycję do spodziewanego wzrostu ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych (<math>T_{max} &gt; 30^{\circ}C</math>) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Nie stwierdzono istotnego narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawałnych, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów.</p>

POWIERZCHNIA ZIEMI	Przeprowadzone analizy przestrzenne planowanego przebiegu drogi wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni ok. 2,2 km <sup>2</sup> . W zapisach decyzji wskazano rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych jak i eksploatacji.
KRAJOBRAZ	<p>Teren lokalizacji planowanej inwestycji charakteryzuje się występowaniem krajobrazów naturalnych (leśnych i łąkowo-leśnych), naturalnych z elementami krajobrazu kulturowego (tereny rolnicze, łąki, występująca pojedyncza zabudowa zagrodowa), krajobrazu przekształconego antropogenicznie (zabudowa jedno- i wielorodzinna, zabudowania przemysłowe i usługowe).</p> <p>Przeprowadzone analizy przestrzenne wykazały występowanie kolizji planowanej inwestycji z Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu oraz otuliną Kampinoskiego Parku Narodowego. W związku z czym, na etapie realizacji inwestycji dojdzie do istotnych zmian w strukturze krajobrazu oraz obniżenia walorów krajobrazowych, co będzie bezpośrednio związane z usuwaniem roślinności, zmianą ukształtowania terenu (kształtowaniem nasypów i wykopów) oraz budową obiektów inżynierskich, co będzie miało swoje odzwierciedlenie również w fazie eksploatacji tego odcinka drogi. Będzie to miało znaczący wpływ na długotrwałe obniżenie walorów wizualnych krajobrazu i możliwą zmianę percepcji istniejących wewnątrz krajobrazowych.</p> <p>Ponadto inwestycja ma przebiegać w pobliżu kompleksów leśnych i parkowych (Las Bemowo, Las Młociński), co na etapie realizacji może przyczynić się do negatywnego oddziaływania na walory krajobrazowe tych obszarów. Będzie to związane z realizacją prac budowlanych z użyciem ciężkiego sprzętu oraz generowaniem zwiększonych ilości pyłów, hałasu i drgań. Oddziaływanie będzie miało jednak charakter krótkotrwały i powinno ustąpić po zakończeniu realizacji inwestycji.</p>
KLIMAT AKUSTYCZNY	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie o pow. ok. 45,3 ha. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji, w postaci budowy zabezpieczeń akustycznych. Nakazano również zweryfikowanie ich skuteczności w ramach analizy porealizacyjnej.
ZASOBY NATURALNE	Wykonane analizy przestrzenne, nie wykazały kolizji ze złożami. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie wskazują na możliwość wystąpienia negatywnych oddziaływań na złoża.
ZABYTKI	W wyniku przeprowadzonych analiz przestrzennych stwierdzono brak występowania obiektów zabytkowych w ocenianym buforze. W bliskiej odległości znajduje się natomiast Fort II Wawrzyszew (decyzja o wpisie do rejestru nr 1560-A z 1993-11-30) oraz Fort Bema wraz z otoczeniem (decyzja o wpisie do rejestru nr A-800 z 2008-05-19). Potencjalny negatywny wpływ na percepcję tych obiektów może być dostrzegalny na etapie realizacji prac, co będzie związane z generowaniem zwiększonych ilości pyłów, drgań oraz wibracji. Będzie to jednak oddziaływanie krótkotrwałe i ustąpi po zakończeniu tego etapu. Ze względu na odległość na etapie eksploatacji analizowanego przedsięwzięcia, nie przewiduje się wystąpienia negatywnego oddziaływania na obiekty zabytkowe.
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo z budynkami (132 obiektów, z czego 75 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na konieczność wyburzeń obiektów budowlanych kolidujących z planowaną trasą. W dokumentacji środowiskowej wskazano również na możliwość krótkoterminowych oddziaływań w zakresie drgań na obiekty i zaproponowano rozwiązania minimalizujące niniejsze oddziaływania. Na etapie eksploatacji utrzymanie nawierzchni we właściwym stanie minimalizować będzie generowanie drgań.

ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	CPK	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

#### 7. BUDOWA DROGI S10 SZCZECIN – PIŁA

Lp.		7	BUDOWA DROGI S10 SZCZECIN - PIŁA					
Lokalizacja przedsięwzięcia			Powiat stargardzki (gminy: Stargard, Suchan) , powiat choszczeński (gminy: Rzecznica, Drawno), powiat drawski (gmina Kalisz Pomorski), powiat wałecki (gminy: Mirosławiec, Wałcz), powiat pilski (gmina Piła).					
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia			Długość odcinka ok. 108,8 km. Planowana inwestycja będzie drogą dwujezdniową czteropasową (2x2, szerokość pasa ruchu: 3,5 m).					
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja			Inwestycja w zaawansowanym przygotowaniu (ZP). Dostępne dokumenty: raport o oddziaływaniu na środowisko, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ			Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia			Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
			Decyzja wydana dnia 21.07.2021 (WONS-OŚ.420.72.2019.AW.109) z pełną procedurą OOŚ		Emisja hałasu, emisja zanieczyszczeń, gospodarka odpadami, środowisko gruntowo-wodne, krajobraz, środowisko przyrodnicze	Nałożono obowiązek wykonania ponownej OOŚ.	Nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, zakres analizy: poziom hałasu, badania zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych w wodach opadowych i roztopowych	Nałożono obowiązek monitoringu przedsięwzięcia, zakres monitoringu: monitoring hydrogeologiczny i fitosocjologiczny, monitoring przyrodniczy (przedinwestycyjny, inwestycyjny, poinwestycyjny)

Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Natura 2000	OSO: Lasy Puszczy nad Drawą, Puszcza nad Gwdą, SOO: Ostoja Piłska, Dolina Iny koło Recza, Jezioro Lubie i Dolina Drawy, Mirosławiec
	Korytarze ekologiczne	Korytarze główne: Puszcza Drawska (GKPn-25), Lasy Krajeńskie (GKPn-24C), Poligon Drawski (GKPn-24B), Lasy Wałeckie (GKPn-24A). Korytarze krajowe: Puszcza Goleniowska - Puszcza Drawska (KPn-26C), Dolina Iny - Dolina Płoni (KPn-26B).
	Parki Narodowe	-
	Parki Krajobrazowe	-
	Obszary Chronionego Krajobrazu	Okolice Kalisza Pomorskiego, Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy (woj. zachodniopomorskie), Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy (woj. wielkopolskie), (Choszczno-Drawno)
	RAMSAR	-
	Rezerваты Przyrody	Nietoperze w Starym Browarze
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych		
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)		<p>Planowana inwestycja wykazuje bezpośredni związek z 14 obszarami ochrony przyrody, w granicach których się znajduje. . Możliwe są czasowe oddziaływania na formy ochrony przyrody związane z etapem realizacji.</p> <p>Możliwe oddziaływanie na środowisko: zniszczenie pokrywy roślinnej, zmniejszenie powierzchni siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, wycinka drzew i krzewów, ograniczenie miejsc do rozrodu gatunków nietoperzy, zwiększenie śmiertelności zwierząt, ekspansja gatunków niepożądanych.</p> <p>W zapisach decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach uwzględniono działania minimalizujące negatywne oddziaływanie na komponenty środowiskowe oraz podano szereg wymaganych zastosowań na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji, w celu ochrony środowiska i zachowania bioróżnorodności. Po zastosowaniu wszystkich wymogów, działań minimalizujących zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie realizacji przedsięwzięcia, nie przewiduje się stałego, bezpośredniego negatywnego oddziaływania na rośliny, zwierzęta oraz na formy ochrony przyrody. Stwierdzono konieczność monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze (ocena stanu siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty). Na etapie realizacji inwestycji konieczny jest nadzór przyrodniczy w celu kontroli oraz wskazania dodatkowych działań minimalizujących.</p> <p>W wyniku wykonanych analiz zawartych w Prognozie, na obszarach Natura 2000, których przedmiotem ochrony są ryby i minogi, stwierdzono ryzyko negatywnych oddziaływań na te grupy zwierząt w momencie realizacji inwestycji. Stwierdzono również ryzyko wystąpienia potencjalnie znaczących oddziaływań projektu na gatunki nietoperzy będące przedmiotami ochrony w obszarze Ostoja Piłska PLH300045. Ponadto zidentyfikowano możliwość wystąpienia potencjalnie znaczących negatywnych oddziaływań na chronione siedlisko 9190 stanowiące przedmiot ochrony się w Obszarze Natura 2000 Jezioro Lubie i Dolina Drawy. Planowana inwestycja może również stanowić zagrożenie dla migrujących zwierząt.</p>

LUDZIE	Niemniej przeprowadzona na wyższym poziomie szczegółowości inwestycyjna ocena oddziaływania na środowisko wykluczyła wskazane zagrożenia i uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, nie stwierdzającą znacząco negatywnych oddziaływań.
	Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych w celu minimalizacji oddziaływań etapu eksploatacji inwestycji. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań na ludzi (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach decyzji ujęto szereg rozwiązań minimalizujących oddziaływanie etapu realizacji. Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują, że przyjęte rozwiązania pozwolą na stworzenie spójnego lokalnego układu komunikacyjnego oraz zapewniają obsługę terenów przyległych i bezkolizyjne węzły drogowe z istniejącymi drogami.
	Planowana inwestycja znajduje się częściowo na obszarze GZWP 123 oraz 125, w pobliżu inwestycji znajduje się również kilka wiejskich ujęć wód podziemnych. Inwestycja przecina także kilka cieków istotnych, na których znajdują się ujęcia wód n. in. do zaopatrywania w wodę na cele hodowlane. Decyzja wskazuje, że nie dojdzie do znaczącego negatywnego oddziaływania na wody jeśli zastosowanych zostanie szereg środków i działań minimalizujących, na etapie budowy oraz eksploatacji drogi. Analiza porealizacyjna inwestycji obejmuje monitoring wód, wskazano również na konieczność ponownej oceny oddziaływania na wody na etapie projektu budowlanego, ze względu na ochronę przed zanieczyszczeniami zasobów wodnych.
	Przeprowadzona analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo jedynie 5 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,009 km <sup>2</sup> . Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych oddziaływań na jakość powietrza na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, modelowanie emisji wskazało też brak przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach decyzji ujęto typowe rozwiązania minimalizujące oddziaływanie etapu realizacji.
WODY	
POWIETRZE	
KLIMAT	Inwestycja przebiega przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%) Drawy (ok. 200 m) oraz Iny (ok. 50 m). Należy dostosować inwestycję do spodziewanego wzrostu ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych ( $T_{max} > 30^{\circ}C$ ) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Nie stwierdzono istotnego narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawałnych, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów.
POWIERZCHNIA ZIEMI	Przeprowadzone analizy przestrzenne planowanego przebiegu drogi wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni ok. 10,8 km <sup>2</sup> . Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na gleby, ale zaznaczając jednocześnie, że właściwe postępowanie w czasie prac budowlanych oddziaływanie negatywne zmniejszy do minimum. W zapisach decyzji wskazano rozwiązania minimalizujące oddziaływanie na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji.
KRAJOBRAZ	Przeprowadzone analizy przestrzenne wykazały ryzyko konfliktu z 4 obszarami chronionego krajobrazu (Choszczno-Drawno, Okolice Kalisza Pomorskiego, Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy (woj. wielkopolskie), Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy (woj. zachodniopomorskie)). Przebieg inwestycji planowany jest częściowo w nowym śladzie, co będzie rodziło konieczność zmiany zagospodarowania terenu oraz skutkować będzie prowadzeniem wycinki zadrzewień i zakrzaceń. Będzie to miało bezpośredni negatywny wpływ na percepcję oraz jakość istniejącego krajobrazu. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na konieczność prowadzenia działań minimalizujących i odnoszą się do wkomponowania infrastruktury drogowej w otaczający krajobraz i dostosowaniu jej do jego cech charakterystycznych. Kolorystyka, szczególnie w odniesieniu do ekranów akustycznych, powinna nawiązywać do naturalnego otoczenia (odcienie szarości, zieleni oraz brązów). Dodatkowo należy wykonać nasadzenia drzew i krzewów, gatunków rodzimych, zgodnych z istniejącymi siedliskami. Wprowadzana zieleń ma przede wszystkim pełnić rolę izolacyjną.
KLIMAT AKUSTYCZNY	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie o pow. ok. 4,1 ha. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter

ZASOBY NATURALNE	negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji, jak również eksploatacji w postaci budowy ekranów akustycznych, na odcinkach w obrębie których zidentyfikowano możliwość wystąpienia przekroczeń norm. Nakazano również weryfikację skuteczności zabezpieczeń w ramach analizy porealizacyjnej.	
	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały kolizję ze złożami piasków i żwirów. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem m.in. niniejszych surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców.	
ZABYTKI	Na podstawie analiz przestrzennych stwierdzono brak występowania obiektów zabytkowych kolidujących z planowaną inwestycją. Zauważono jednak, iż w odległości do 500 m znajdują się cenne elementy krajobrazu kulturowego w postaci charakterystycznych układów wsi, alei przydrożnych czy stanowisk archeologicznych. Wobec powyższego istnieje możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na etapie realizacji inwestycji (zwiększone generowanie pyłów, drgań i wibracji). Zakłada się, że wpływ ten będzie miał charakter krótkotrwały, lokalny i ustanie po zakończeniu prac realizacyjnych. Należy jednak wziąć pod uwagę możliwość odkrycia podczas prac ziemnych, innych obiektów o cennych wartościach archeologicznych, co będzie rodziło konieczność wykonania ponownej oceny. Ustalenia Decyzji Środowiskowej wskazują także na konieczność zabezpieczenia zabytków i ich wartości historycznych poprzez prowadzenie badań rozpoznawczych (powierzchniowych oraz ewentualnie sondażowych) w celu weryfikacji występowania stanowisk archeologicznych (zarówno istniejących jak i nowoodkrytych). Na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się długotrwałego, negatywnego wpływu na obiekty zabytkowe czy krajobraz kulturowy.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo z budynkami. Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na konieczność wyburzeń obiektów budowlanych kolidujących z planowaną trasą. W dokumentacji środowiskowej wskazano również na możliwość krótkoterminowych oddziaływań w zakresie drgań na obiekty i zaproponowano rozwiązania minimalizujące niniejsze oddziaływania.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PBO (Wałcz), PKP (1 CPK, 174 RPO, 180 RPO)	PWKSD 2030 Hałas drogowy
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

#### 8. BUDOWA DROGI S10 PIŁA – BYDGOSZCZ

Lp.	8	BUDOWA DROGI S10 PIŁA - BYDGOSZCZ
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat pilski (gminy: m. Piła, Kaczory, Miasteczko Krajeńskie, Wysoka, Białośliwie, Wyrzysk), powiat nakielski (gminy: Sadki, Nakło nad Notecią), powiat bydgoski (gmina Sicienko).	
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	1) Odcinek Piła – Wyrzysk: długość ok. 37 km, 2) Odcinek Wyrzysk – Bydgoszcz: długość ok 38. km. Planowana inwestycja będzie drogą dwujezdniową czteropasową (2x2, szerokość pasa ruchu: 3,5 m).	

Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja		Inwestycja w zaawansowanym przygotowaniu (ZP). Dostępne dokumenty: studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe, raport o oddziaływaniu na środowisko.					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ		Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia		Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
		Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia					
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Natura 2000	OSO: Puszcza nad Gwdą, SOO: Dolina Noteci, Dolina Łobżonki.					
	Korytarze ekologiczne	Korytarz główny Lasy Krajeńskie (GKPn-24C). Korytarze krajowe: Krajna (KPn-17B), Bory Tucholskie - Dolina Noteci (KPn-17A).					
	Parki Narodowe	-					
	Parki Krajobrazowe	-					
	Obszary Chronionego Krajobrazu	Dolina Łobżonki i Bory Kujańskie, Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy (woj. wielkopolskie),Dolina Noteci, Nadnotecki					
	RAMSAR	-					
	Rezerваты Przyrody	-					
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych							
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)		Ocena potencjalnych negatywnych skutków na różnorodność biologiczną, w tym formy ochrony przyrody, została przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie możliwości kolizji z obszarami chronionymi. Planowana inwestycja może mieć potencjalnie znaczące negatywne oddziaływanie w przypadku obszaru Natura 2000 Puszcza nad Gwdą, a dokładnej na przedmiot ochrony jakim jest żuraw <i>Grus Grus</i> . Liczba jego stanowisk zidentyfikowana w buforze wynosi 2-3 (2,35-4% stanowisk narażonych na zniszczenie). Główne zagrożenie dla gatunku stanowi m.in. likwidacja lub przekształcanie oczek i większych zbiorników wodnych oraz osuszanie terenów bagiennych, drapieżnictwo oraz zabudowę wszelkiego typu skutkująca zmianami w krajobrazie i utratą siedlisk. Stwierdzono bezpośrednią kolizję ze stanowiskami gatunków ssaków w Obszarze Natura 2000 Dolina Łobżonki PLH300040: wydra <i>Lutra lutra</i> .					

LUDZIE	<p>Stwierdzono możliwość wystąpienia potencjalnie znaczących negatywnych oddziaływań na siedlisko chronione 6210 w Obszarze Natura 2000 Dolina Noteci. Przewiduje się wycinkę ok. 144,1 ha lasów i zadrzewień, które mogą stanowić potencjalne siedlisko oraz miejsce żerowania dla ptaków i innych grup zwierząt. Na obszarach Natura 2000, których przedmiotem ochrony są ryby i minogi, mogą wystąpić potencjalnie negatywne oddziaływania na te grupy zwierząt w momencie realizacji inwestycji. Stwierdzono kolizję z fragmentami krajowej sieci korytarzy ekologicznych, przez co planowana inwestycja może stanowić zagrożenie dla migrujących zwierząt.</p> <p>Niemniej według opracowanego dla inwestycji na wyższym niż przeprowadzone w Prognozie poziomie szczegółowości Raportcie OOS, planowana inwestycja będzie nieznacząco oddziaływać na przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 PLB300012. Na obszarze planowanej inwestycji w wariancie 1 i 2 potwierdzono występowanie jednego gatunku będących przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000. Jest to włośchatka. (...)Biorąc pod uwagę wielkość populacji włośchatki w Puszczy (około 60 par) oddziaływanie wariantów 1a i 2c określono jako nieznaczące. W przypadku wariantu 3a negatywnego oddziaływania na przedmioty ochrony nie stwierdzono. Natomiast w przypadku obszaru PLH300004 Dolina Noteci wskazano, że wykonana ocena oddziaływania wykluczyła znaczące negatywne oddziaływanie na jego cele i przedmioty ochrony.</p>
	<p>Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych w celu minimalizacji oddziaływań etapu eksploatacji inwestycji. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań na ludzi (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji.</p>
WODY	<p>Inwestycja w swoim przebiegu przechodzi przez obszar GZWP nr 125, 127, 132 i 133. w bliskim pobliżu inwestycji znajduje się również kilka wiejskich ujęć wód podziemnych, inwestycja przecina także kilka cieków istotnych, na których znajdują się ujęcia wód n. in. do zaopatrywania w wodę na cele hodowlane. W dostępnych dokumentacjach środowiskowych wskazano na możliwość negatywnego oddziaływania na etapie budowy i eksploatacji inwestycji w zakresie zanieczyszczeń wód powierzchniowych, gruntu oraz wód podziemnych. Przy zalecanych środkach minimalizujących, oddziaływanie to nie powinno być znaczące.</p>
POWIETRZE	<p>Przeprowadzona analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo 112 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,123 km<sup>2</sup>. Możliwe są w ich obrębie czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W dokumentacji środowiskowej wykluczono ich znaczący charakter, a przeprowadzone modelowanie emisji wykazało dotrzymanie standardów jakości w obrębie potencjalnych konfliktów. Przewiduje się wdrożenie typowych działań minimalizujących emisję zanieczyszczeń na etapie realizacji.</p>
KLIMAT	<p>Inwestycja nie przebiega przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%). Należy dostosować inwestycję do spodziewanego wzrostu ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych (<math>T_{max} &gt; 30^{\circ}C</math>) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Nie stwierdzono istotnego narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawałnych, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów.</p>
POWIERZCHNIA ZIEMI	<p>Przeprowadzone analizy przestrzenne planowanego przebiegu drogi wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni ok. 7,5 km<sup>2</sup>. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na gleby. Na etapie budowy może nastąpić to poprzez przeobrażenie powierzchni gleby związane z mechanicznym zniekształceniem i zniszczeniem struktury glebowej z powodu nacisku na powierzchnię ziemi podczas pracy ciężkiego sprzętu budowlanego, utratę wierzchniej warstwy gleby poprzez zajęcie pasa ziemi pod zaplecza budowy i dojazdu, a także pod składowanie materiałów budowlanych, zanieczyszczenie gleby ze względu na ewentualne wycieki substancji ropopochodnych z pracującego sprzętu oraz ze zbiorników przeznaczonych na magazynowanie paliw na etapie realizacji prac. Na etapie eksploatacji głównie poprzez poruszające się pojazdy. Przewiduje się wdrożenie działań minimalizujących negatywne oddziaływanie na powierzchnię terenu.</p>

KRAJOBRAZ	W wyniku przeprowadzonych analiz stwierdzono występowanie kolizji w obrębie 4 Obszarów Chronionego Krajobrazów (Dolina Łobżonki i Bory Kujańskie, Dolina Noteci, Nadnotecki Obszar Chronionego Krajobrazu, Pojezierze Wąteckie i Dolina Gwdy (woj. wielkopolskie)) oraz zespołu przyrodniczo-krajobrazowego (Dolina Rzeki Soły). Ponadto planowana inwestycja przebiega częściowo przez tereny krajobrazów rolniczych i leśnych co będzie rodzić konieczność zmiany obecnego zagospodarowania terenu oraz usunięcia roślinności (w tym wycinki drzew i krzewów). Negatywne oddziaływanie na walory krajobrazowe będzie zauważalne zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji inwestycji. W wyniku realizacji odcinka drogi dojdzie do zmiany ukształtowania oraz pokrycia terenu, co będzie miało bezpośrednie odzwierciedlenie w postrzeganiu danego krajobrazu. Dodatkowo, pojawienie się nowej, zunifikowanej infrastruktury może prowadzić do dysharmonii w danej przestrzeni oraz fragmentacji istniejących wewnątrz krajobrazowych. Oddziaływanie w tym przypadku będzie miało charakter negatywny i długotrwały.	
KLIMAT AKUSTYCZNY	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie o pow. ok. 28,3 ha. Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji, jak również eksploatacji w postaci budowy ekranów akustycznych, na odcinkach w obrębie których zidentyfikowano możliwość wystąpienia przekroczeń norm.	
ZASOBY NATURALNE	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały kolizję ze złożami węgla brunatnego (0,18 km <sup>2</sup> ). W dokumentacji środowiskowej wskazano, iż każdy z analizowanych wariantów koliduje ze złożem węgla brunatnego (obecnie złoża nie jest eksploatowane), w dokumentacji nie wskazuje się działań minimalizujących w zakresie wpływu na złoża. Wskazuje się natomiast na możliwość wykorzystania destruktu asfaltowego, umożliwiającą tym samym ograniczenie wpływu na wydobywanie surowców.	
ZABYTKI	Wykonane analizy przestrzenne wykazały możliwość konfliktu planowanej inwestycji z zespołem pałacowym z 2. połowy XIX w. (nr rej.: A/348/1-3 z 9.01.1993). W pobliżu znajdują się również stanowiska archeologiczne co może sugerować, iż na terenie inwestycji zostaną odkryte nowe zabytki archeologiczne. Realizacja inwestycji powinna być poprzedzona wykonaniem badań rozpoznawczych w postaci badań powierzchniowych, LiDAR oraz fotografii lotniczej z analizą wyróżnikową stanowisk archeologicznych. Realizacja prac powinna być również prowadzona pod stałym nadzorem archeologicznym w sposób zapewniający możliwość przeprowadzenia badań wykopaliskowych w przypadku odkrycia nowych stanowisk.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo z budynkami (101 obiektów, z czego 34 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wyburzeń obiektów budowlanych kolidujących z planowaną trasą. W dokumentacji środowiskowej wskazano, iż z uwagi na brak ponadnormatywnych oddziaływań w zakresie drgań nie przewiduje się rozwiązań minimalizujących w tym zakresie.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	CPK (Przebudowa linii kolejowej nr 18 na odc. Bydgoszcz – Piła (PKP PLK))	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

#### 9. BUDOWA DROGI S10 A1 – OBWODNICA AGLOMERACJI WARSZAWSKIEJ

Lp.	9	BUDOWA DROGI S10 A1 – OBWODNICA AGLOMERACJI WARSZAWSKIEJ
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat toruński (gmina Wielka Nieszawka),	

		powiat aleksandrowski (gminy: Aleksandrów Kujawski, Raciążek, Waganiec), powiat lipnowski (gminy: Dobrzyń nad Wisłą, Tłuchowo, Wielgie), powiat Włocławek (gmina Włocławek), powiat włocławski (gminy: Brześć Kujawski, Fabianki, Lubanie), powiat płoński (gminy Naruszewo), powiat sierpecki (gminy: Brudzeń Duży, Gozdowo, Mochowo), powiat płocki (gminy: Bielsk, Brudzeń Duży, Bulkowo, Radzanowo, Stara Biała, Staroźreby).				
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia		Długość odcinka ok. 100km. Planowana inwestycja przewiduje drogę dwujezdniową czteropasową (2x2) oraz rezerwę pod trzeci pas ruchu w każdym z kierunków.				
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja		Inwestycja na etapie koncepcyjnym korytarzowym (KK). Dostępna dokumentacja: studium korytarzowe				
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ		Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.				
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia		Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy
		Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia				Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Natura 2000	OSO: Dolina Dolnej Wisły, SOO: Cyprianka, Dolina Wisły, Sikórz, Mopki w Naruszewie				
	Korytarze ekologiczne	Korytarze główne: Dolina dolnej Wisły (GKPnC-10B), Dolina Wisły - Lasy Lidzbarskie (GKPnC-13A), Lasy Włocławsko-Gostynińskie (GKPnC-12), Lasy Czernikowskie (GKPnC-12A). Korytarze krajowe: Kanał Bachorze (KPnC-12B)				
	Parki Narodowe	-				
	Parki Krajobrazowe	Brudzeński Park Krajobrazowy, Gostynińsko-Włocławski Park Krajobrazowy, Brudzeński Park Krajobrazowy – otulina, Gostynińsko-Włocławski Park Krajobrazowy – otulina				
	Obszary Chronionego Krajobrazu	Naruszewski, Niziny Ciechocińskiej, Nadwiślański (powiat płoński, płocki i sochaczewski),Przyrzecze Skrwy Prawej				
	RAMSAR	-				

	Rezerwaty Przyrody	Kulin, Sikórz ,Brudzeńskie Jary ,Dębice, Sikórz – otulina, Brudzeńskie Jary – otulina
<b>Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych</b>		
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)		Przybliżony przebieg korytarzowy wyklucza możliwość wykonania precyzyjnych analiz odnośnie różnorodności biologicznej. Możliwe typowe oddziaływania etapu realizacji i eksploatacji na przyległą faunę i florę. Projektowany przebieg powinien w jak najmniejszym stopniu kolidować z obszarami chronionymi oraz eliminować negatywne oddziaływanie inwestycji na zwierzęta oraz rośliny.
LUDZIE		Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. W celu minimalizacji oddziaływania na ludzi, przebieg planowanej drogi, w jak najmniejszym stopniu powinien kolidować z obszarami zabudowanymi, zwłaszcza budynkami mieszkaniowymi. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które krótkoterminowo mogą oddziaływać na ludzi. Dlatego istotna jest odpowiednia lokalizacja zaplecza budowy, by ograniczyć negatywny wpływ na ludzi zamieszkujących w otoczeniu dróg. Należy unikać stosowania w jednym czasie sprzętu mogącego być źródłem skumulowanego, niekorzystnego oddziaływania w zakresie hałasu na ludzi.
WODY		Przedmiotowa inwestycja w buforze korytarza planowanego przebiegu pokrywa się m. in. z kilkunastoma ujęciami wód podziemnych do spożycia oraz z co najmniej dwiema strefami ochrony ujęć („Zazamcze”, „Krzywe Błota”). W obszarze planowanej inwestycji znajdują się także GZWP nr 125, 144 oraz 220. Inwestycja będzie również przekraczać liczne cieki istotne JCWP. Uwarunkowania związane z liczbą przekroczeń wskazują na najmniej niekorzystnie oddziałujący na środowisko wariant 1 dla odcinka decyzyjnego 1, Wariant 1 i 3 dla odcinka decyzyjnego 2, wariant 1 dla odc. decyzyjnego 4. Dla odcinka decyzyjnego 3 i 5 wszystkie warianty są równoważne jeśli chodzi o możliwe obciążenia dla wód powierzchniowych w wyniku koniecznych przekroczeń. Oddziaływań na wody podziemne, pomimo uwarunkowań GZWP i obecności ujęć wód podziemnych i ich stref ochronnych nie przewidziano, uwzględniając środki minimalizujące w postaci zbiorników i rowów infiltracyjnych jako elementów infrastruktury drogowej niwelujących potencjalne zagrożenia. Na dalszym etapie diagnozowania potencjalnych oddziaływań zaleca się analizę wpływu planowanej inwestycji na zasoby wód podziemnych, ryzyko ingerencji w urządzenia wodne, ryzyko zanieczyszczenia ujmowanych wód, ryzyko zmiany uwarunkowań pracy ujęć.
POWIETRZE		Przybliżony przebieg korytarzowy wyklucza możliwość wykonania precyzyjnych analiz. Możliwe typowe oddziaływania etapu realizacji i eksploatacji na przyległą zabudowę. Projektowany przebieg powinien w jak najmniejszym stopniu kolidować z obszarami wrażliwymi na oddziaływanie, szczególnie kompleksami mieszkaniowymi.
KLIMAT		Inwestycja w ujęciu koncepcyjnym przebiega przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%), z których największe oddziaływanie mogą mieć rzeki: Zgłowiączka, Skrwa, Sierpienica oraz Płonka. Należy dostosować inwestycję do spodziewanego wzrostu ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych ( $T_{max} > 30^{\circ}C$ ) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Nie stwierdzono istotnego narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawałnych, wprowadzenie pasów zieleni izolacyjnej, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów.
POWIERZCHNIA ZIEMI		Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia wykonanie szczegółowych analiz zajętości powierzchni ziemi. Planowany przebieg powinien uwzględniać minimalizowanie przebiegu trasy przez tereny rolnicze oraz inne klasy terenu, które są wrażliwe na oddziaływanie szczególnie w okresie eksploatacji.
KRAJOBRAZ		Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia wykonanie szczegółowych analiz. Zakłada się jednak, że inwestycja będzie potencjalnie przebiegała przez obszary chronionego krajobrazu oraz teren parku krajobrazowego, co wymusi konieczność przeprowadzenia wycinki cennych drzewostanów oraz zmiany obecnego ukształtowania i zagospodarowania terenu. Nowe elementy infrastruktury drogowej o znacznej kubaturze m.in. wiadukty, estakady oraz ekrany akustyczne mogą powodować nieodwracalne zmiany w strukturze krajobrazu oraz zaburzać percepcję widoków. Przy wyborze wariantu należy uwzględnić obecne ukształtowanie i pokrycie terenu w sposób umożliwiający maksymalne dostosowanie inwestycji do istniejącego krajobrazu.

KLIMAT AKUSTYCZNY	Przybliżony przebieg korytarzowy wyklucza możliwość precyzyjnych analiz w zakresie narażenia na hałas. Możliwe typowe oddziaływania etapu realizacji i eksploatacji na przyległą do wytyczonego przebiegu tereny i zabudowę chronioną. Projektowany przebieg powinien w jak najmniejszym stopniu kolidować z obszarami podlegającymi ochronie akustycznej, a w przypadku braku możliwości uniknięcia kolizji należy zastosować odpowiednie środki minimalizujące.	
ZASOBY NATURALNE	Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców. Przy wyborze ostatecznego wariantu przebiegu drogi, należy uwzględnić położenie złóż, ich istotność (złoża najkorzystniejsze do zagospodarowania).	
ZABYTKI	Przybliżony przebieg korytarzowy wyklucza możliwość wykonania precyzyjnych analiz. Z uwagi jednak na przyjętą lokalizację oraz duże zagęszczenie obiektów zabytkowych oraz stanowisk archeologicznych, istnieje możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na elementy o cennych walorach kulturowych. Przy wyborze wariantu należy wziąć pod uwagę projekt, który w możliwie najmniejszym stopniu będzie kolidował z istniejącymi elementami dziedzictwa kulturowego. Realizacja inwestycji powinna być poprzedzona wykonaniem badań rozpoznawczych w postaci badań powierzchniowych, LiDAR oraz fotografii lotniczej z analizą wyróżnikową stanowisk archeologicznych. Realizacja prac powinna być również prowadzona pod stałym nadzorem archeologicznym w sposób zapewniający możliwość przeprowadzenia badań wykopaliskowych w przypadku odkrycia nowych stanowisk.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z zajmowaniem nowych obszarów i koniecznością zmiany ich dotychczasowego użytkowania, w tym może kolidować z istniejącą zabudową. Dlatego wytyczenie optymalnego wariantu, najmniej ingerującego w istniejące zagospodarowanie (ograniczając wpływ m.in. na obszary zbudowane), zminimalizuje możliwość oddziaływania na dobra materialne. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które potencjalnie mogą oddziaływać na zabudowę zlokalizowaną w otoczeniu prowadzonych prac (drgania). Dlatego istotne jest unikanie stosowania w jednym czasie urządzeń mogących prowadzić do skumulowanego oddziaływania w zakresie drgań i powodować niekorzystny wpływ na budynek.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PWKSD 2030 (DK 62, DK 67, DK 60, DK 50), PBO(Brześć Kujawski), PKP( 6 CPK, 67 RPO, 74 RPO), CPK korytarz drogowy, CPK	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

#### 10. ROZBUDOWA DROGI A1 TORUŃ – WŁOCŁAWEK O TRZECI PAS RUCHU

Lp.	10	ROZBUDOWA DROGI A1 TORUŃ – WŁOCŁAWEK O TRZECI PAS RUCHU
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat aleksandrowski (gminy: Aleksandrów Kujawski, Raciążek, Waganiec), powiat toruński (gmina Wielka Nieszawka), powiat włocławski ( gminy: Brześć Kujawski, Lubanie).	
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość odcinka ok. 35,5 km. Przebudowywany odcinek będzie drogą dwujezdniową sześciopasową (2x3).	

Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja		Inwestycja na etapie koncepcyjnym korytarzowym (KK).					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ		Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 3. ust. 2 pkt 1 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia.					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia		Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
		Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia					
Natura 2000		OSO: Dolina Dolnej Wisły, SOO: Nieszawska Dolina Wisły					
Korytarze ekologiczne		Korytarze główne: Dolina dolnej Wisły (GKPnC-10B), Puszcza Bydgoska (GKPnC-14), Lasy Włocławsko-Gostynińskie (GKPnC-12)					
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych		Parki Narodowe	-				
		Parki Krajobrazowe	-				
		Obszary Chronionego Krajobrazu	Wydminy na południe od Torunia, Niziny Ciechocińskiej				
		RAMSAR	-				
Rezerwaty Przyrody		-					
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych							
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)		Przybliżony przebieg korytarzowy wyklucza możliwość precyzyjnych analiz w zakresie oddziaływania planowanej inwestycji na różnorodność gatunkową. Charakter przedsięwzięcia pozwala na stwierdzenie, że konieczna okaże się wycinka przydrożnych drzew oraz krzewów, mogących stanowić potencjalne siedlisko dla zwierząt. Przedsięwzięcie może wiązać się także ze zmianą zagospodarowania terenu, zniszczeniem pokrywy roślinnej, zwiększeniem śmiertelności zwierząt, zniszczeniem siedlisk zwierząt, dewastacją siedlisk w miejscu zaplecza technicznego. Głównie etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które krótkoterminowo mogą oddziaływać na zwierzęta.					

LUDZIE	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. W celu minimalizacji oddziaływania na ludzi, przebieg planowanej drogi, w jak najmniejszym stopniu powinien kolidować z obszarami zabudowanymi, zwłaszcza budynkami mieszkaniowymi. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które krótkoterminowo mogą oddziaływać na ludzi. Dlatego istotna jest odpowiednia lokalizacja zaplecza budowy, by ograniczyć negatywny wpływ na ludzi zamieszkujących w otoczeniu dróg. Należy unikać stosowania w jednym czasie sprzętu mogącego być źródłem skumulowanego, niekorzystnego oddziaływania w zakresie hałasu na ludzi.
WODY	Przedmiotowa inwestycja w buforze korytarza planowanego przebiegu pokrywa się z lokalizacją kilku ujęć wód podziemnych, nie koliduje natomiast ze strefami ochrony ujęć. W obszarze planowanej inwestycji znajdują się także GZWP nr 141 i 144. Inwestycja będzie również przekraczać kilka cieków istotnych JCWP. Oddziaływań na wody podziemne, pomimo uwarunkowań GZWP i obecności ujęć wód podziemnych nie przewidziano, uwzględniając środki minimalizujące w postaci zbiorników i rowów infiltracyjnych jako elementów infrastruktury drogowej niwelujących potencjalne zagrożenia. Na dalszym etapie diagnozowania potencjalnych oddziaływań zaleca się analizę wpływu planowanej inwestycji na zasoby wód podziemnych, ryzyko ingerencji w urządzenia wodne, ryzyko zanieczyszczenia ujmowanych wód, ryzyko zmiany uwarunkowań pracy ujęć.
POWIETRZE	Brak szczegółowej dokumentacji i definicji parametrów przedsięwzięcia wyklucza możliwość szczegółowej analizy. Charakter przedsięwzięcia wyklucza jednak powstanie nowych oddziaływań. Możliwa jest natomiast intensyfikacja istniejących, przy czym ryzyko ich znaczącego charakteru jest niewielkie z uwagi na aktualne użytkowanie drogi i charakter projektu przewidujący jej rozbudowę.
KLIMAT	Inwestycja w ujęciu koncepcyjnym przylega do obszaru zagrożenia powodziowego (10% i 1%) od strony rzeki Wisły oraz przecina tereny powodziowe Tążyny. Należy dostosować inwestycję do spodziewanego wzrostu ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych ( $T_{max} > 30^{\circ}C$ ) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Nie stwierdzono istotnego narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych, za wyjątkiem północnego fragmentu korytarza inwestycji (powiat aleksandrowski), gdzie możliwa jest intensyfikacja oddziaływania wiatrów. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawałnych, wprowadzenie pasów zieleni izolacyjnej, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów.
POWIERZCHNIA ZIEMI	Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia wykonanie szczegółowych analiz zajętości powierzchni ziemi. Planowany przebieg powinien uwzględniać minimalizowanie przebiegu trasy przez tereny rolnicze oraz inne klasy terenu które są wrażliwe na oddziaływanie szczególnie w okresie eksploatacji.
KRAJOBRAZ	Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia wykonanie szczegółowych analiz. Zakłada się jednak, że inwestycja będzie potencjalnie przebiegała przez 2 obszary chronionego krajobrazu oraz obszary zalesione, co wymusi konieczność przeprowadzenia wycinki cennych drzewostanów oraz zmiany obecnego ukształtowania i zagospodarowania terenu. Nowe elementy infrastruktury drogowej o znacznej kubaturze m.in. wiadukty, estakady oraz ekrany akustyczne mogą powodować nieodwracalne zmiany w strukturze krajobrazu oraz zaburzać percepcję widoków. Przy wyborze wariantu należy uwzględnić obecne ukształtowanie i pokrycie terenu w sposób umożliwiający maksymalne dostosowanie inwestycji do istniejącego krajobrazu.
KLIMAT AKUSTYCZNY	Przybliżony przebieg korytarzowy wyklucza możliwość precyzyjnych analiz w zakresie narażenia na hałas. Możliwe typowe oddziaływania etapu realizacji i eksploatacji na przyległe do aktualnego przebiegu tereny i zabudowę chronioną. Charakter przedsięwzięcia wyklucza jednak powstanie nowych oddziaływań. Możliwa jest natomiast intensyfikacja istniejących, przy czym ryzyko ich znaczącego charakteru jest niewielkie z uwagi na aktualne użytkowanie drogi i charakter projektu przewidujący jedynie jej rozbudowę. Niezbędna jest jednak weryfikacja skuteczności istniejących zabezpieczeń akustycznych po jej realizacji.
ZASOBY NATURALNE	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców.

ZABYTKI	Przybliżony przebieg korytarzowy wyklucza możliwość wykonania precyzyjnych analiz. Z uwagi jednak na przyjętą lokalizację oraz możliwość wystąpienia kolizji z obiektami zabytkowymi oraz stanowiskami archeologicznymi, istnieje możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na elementy o cennych walorach kulturowych. Przy wyborze wariantu należy wziąć pod uwagę projekt, który w możliwie najmniejszym stopniu będzie kolidował z istniejącymi elementami dziedzictwa kulturowego. Realizacja inwestycji powinna być poprzedzona wykonaniem badań rozpoznawczych w postaci badań powierzchniowych, LiDAR oraz fotografii lotniczej z analizą wyróżnikową stanowisk archeologicznych. Realizacja prac powinna być również prowadzona pod stałym nadzorem archeologicznym w sposób zapewniający możliwość przeprowadzenia badań wykopaliskowych w przypadku odkrycia nowych stanowisk.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z zajmowaniem nowych obszarów i koniecznością zmiany ich dotychczasowego użytkowania, w tym może kolidować z istniejącą zabudową. Dlatego wytyczenie optymalnego wariantu, najmniej ingerującego w istniejące zagospodarowanie (ograniczając wpływ m.in. na obszary zbudowane), zminimalizuje możliwość oddziaływania na dobra materialne. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które potencjalnie mogą oddziaływać na zabudowę zlokalizowaną w otoczeniu prowadzonych prac (drgania). Dlatego istotne jest unikanie stosowania w jednym czasie urządzeń mogących prowadzić do skumulowanego oddziaływania w zakresie drgań i powodować niekorzystny wpływ na budynki.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PWKSD 2030 (DK 91), PKP (6 CPK, 19 RPO), CPK	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

#### 11. BUDOWA DROGI S11 BOBOLICE – SZCZECINEK

Lp.	11	BUDOWA DROGI S11 BOBOLICE – SZCZECINEK					
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat koszaliński ( gmina Bobolice), powiat szczecinecki (gminy: Szczecinek, m. Szczecinek)						
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość odcinka ok. 24,4 km. Planowana inwestycja będzie drogą dwujezdniową czteropasową (2x2, szerokość pasa ruchu: 3,5 m).						
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja	Inwestycja w zaawansowanym przygotowaniu (ZP). Dostępne dokumenty: raport o oddziaływaniu na środowisko, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach						
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.						
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot.	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia	

Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych			N2000 lub innej nakazanej w DŚU				
		Decyzja wydana dnia 3.10.2011 r. (WST.K.4200.1.79.2011. ML) dla odcinka Koszalin – początek obwodnicy m. Szczecinek z pełną procedurą OOŚ	Nakazano wykonanie kompensacji przyrodniczej	Flora, fauna, woda, gleba i powierzchnia ziemi, ograniczenie emisji zanieczyszczeń, klimat akustyczny	Nałożono obowiązek wykonania ponownej OOŚ.	Nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, zakres analizy: nadzór przyrodniczy w zakresie fauny i flory	Nałożono obowiązek monitoringu przedsięwzięcia, zakres monitoringu: fauna i flora
	Natura 2000	SOO: Jeziora Szczecineckie, Dolina Radwi, Chocieli i Chotli					
	Korytarze ekologiczne	Korytarze główne: Puszcza Koszalińska (GKPn-18), Lasy Zaborskie (GKPn-18A), Puszcza Goleniowska - Puszcza Koszalińska (GKPn-21A)					
	Parki Narodowe	-					
	Parki Krajobrazowe	-					
	Obszary Chronionego Krajobrazu	Jeziora Szczecineckie					
	RAMSAR	-					
Rezerваты Przyrody	-						
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych							
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)		<p>Planowana inwestycja wykazuje bezpośredni związek z 4 obszarami ochrony przyrody, w granicach których się znajduje.</p> <p>Możliwe negatywne oddziaływanie na środowisko: zniszczenie pokrywy roślinnej i części siedlisk, zwiększenie śmiertelności zwierząt, ekspansja gatunków niepożądanych; przecięcie szlaków migracyjnych zwierząt; wycinka drzew stanowiących potencjalne siedliska zwierząt; częściowe zniszczenie miejsc rozrodu płazów.</p> <p>Kompensacje przyrodnicze: odpowiednie nasadzenia uzupełniające, objęte 3-letnią gwarancyjną pielęgnacją; budowa zbiorników zastępczych.</p> <p>Stwierdzono konieczność monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze (obecność płazów; siedliska i gatunki będące przedmiotem zainteresowania Wspólnoty). Na etapie realizacji inwestycji konieczny jest nadzór przyrodniczy w celu kontroli oraz wskazania dodatkowych działań minimalizujących.</p> <p>W zapisach decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach uwzględniono działania minimalizujące negatywne oddziaływanie na komponenty środowiskowe oraz podano szereg wymaganych zastosowań na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji, w celu ochrony środowiska i zachowania bioróżnorodności. Po zastosowaniu wszystkich wymogów, działań minimalizujących zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie realizacji przedsięwzięcia, nie przewiduje się stałego, bezpośredniego negatywnego oddziaływania na rośliny, zwierzęta oraz na formy ochrony przyrody.</p>					

	<p>W wyniku wykonanych analiz przestrzennych zawartych w Prognozie, na obszarach Natura 2000, których przedmiotem ochrony są ryby i minogi, stwierdzono możliwość potencjalne negatywnego oddziaływania na te grupy zwierząt w momencie realizacji inwestycji. Stwierdzono ryzyko wystąpienia potencjalnie znaczących oddziaływań na siedlisko chronione 6510 w Obszarze Natura 2000 Jeziora Szczecineckie oraz zidentyfikowano kolizję z fragmentami krajowej sieci korytarzy ekologicznych, przez co planowana inwestycja może stanowić zagrożenie dla migrujących zwierząt.</p> <p>Niemniej przeprowadzona na wyższym poziomie szczegółowości inwestycyjna ocena oddziaływania na środowisko projektu wykluczyła wskazane zagrożenia i uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, nie stwierdzającą znacząco negatywnych oddziaływań.</p>
LUDZIE	<p>Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych w celu minimalizacji oddziaływań etapu eksploatacji inwestycji. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań na ludzi (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji.</p>
WODY	<p>Planowana inwestycja na etapie realizacji może potencjalnie negatywnie oddziaływać na środowisko gruntowo – wodne w przypadku przedostawania się zanieczyszczeń w trakcie budowy wraz z opadami lub w wyniku awarii. W celu minimalizacji zagrożenia przewiduje się zastosowanie standardowych zabezpieczeń na placu budowy. Na etapie realizacji potencjalnie niekorzystne oddziaływania związane ze zwiększeniem emisji zanieczyszczonych wód opadowych i roztopowych, szczególnie w rejonie ujęcia podziemnego w Ostrówku maja być wg DŚU zniwelowane przez dostosowanie układu odwodnienia dróg (rowy) oraz oczyszczania.</p>
POWIETRZE	<p>Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała w przyległym do niego pasie bezpośrednie sąsiedztwo 12 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,016 km<sup>2</sup>. Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W decyzji wykluczono ich znaczący charakter, a przeprowadzone modelowanie emisji wykazało dotrzymanie standardów jakości w obrębie potencjalnych konfliktów. Przewiduje się wdrożenie typowych działań minimalizujących emisję zanieczyszczeń na etapie realizacji. Nakazano również weryfikację oddziaływań w ramach analizy porealizacyjnej.</p>
KLIMAT	<p>Inwestycja nie przebiega przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%). Należy dostosować inwestycję do spodziewanego wzrostu ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych (<math>T_{max} &gt; 30^{\circ}C</math>) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Nie stwierdzono istotnego narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawałnych, wprowadzenie pasów zieleni izolacyjnej, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów.</p>
POWIERZCHNIA ZIEMI	<p>Przeprowadzone analizy przestrzenne planowanego przebiegu drogi wykazały możliwość wystąpienia zajęcia terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni ok. 2,5 km<sup>2</sup>. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na gleby, ale zaznaczając jednocześnie, że właściwe postępowanie zarówno w czasie prac budowlanych oraz w okresie eksploatacji zmniejszy negatywne oddziaływanie do minimum. W zapisach decyzji wskazano rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji. Wskazano wytyczne i zalecenia w tym utrzymanie zimowe poprzez stosowanie odpowiednich substancji chemicznych i niechemicznych zmniejszających śliskość.</p>
KRAJOBRAZ	<p>Przeprowadzona analiza przestrzenna wykazała, iż planowana inwestycja przebiega po granicy Obszaru Chronionego Krajobrazu o nazwie Jeziora Szczecineckie. Zakłada się możliwość wystąpienia potencjalnie negatywnego oddziaływania na etapie realizacji inwestycji, związanego z wykonywaniem prac budowlanych oraz możliwą wycinką zadrzewień. Droga, z uwagi na to, iż będzie przebiegała częściowo w nowym śladzie, będzie stanowiła nowy, obcy element w krajobrazie i potencjalnie przyczyni się do obniżenia jego walorów widokowych. W ustaleniach decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przyjęto typowe działania minimalizujące odnoszące się do wykonania dodatkowych nasadzeń zieleni wysokiej oraz maskowania nowych elementów infrastruktury technicznej.</p>

KLIMAT AKUSTYCZNY	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie o pow. ok. 5,1 ha. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji, jak również eksploatacji w postaci ekranów akustycznych. Nakazano również weryfikację ich skuteczności w ramach analizy porealizacyjnej.	
ZASOBY NATURALNE	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały kolizję ze złożami piasków i żwirów (0,03 km <sup>2</sup> ). Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem m.in. niniejszych surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców. Dodatkowo zidentyfikowano kolizję ze złożami gazu ziemnego (0,1km <sup>2</sup> ). Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie wskazują na możliwość wystąpienia negatywnych oddziaływań na złoża.	
ZABYTKI	Na podstawie wykonanych analiz przestrzennych nie stwierdzono występowania obiektów zabytkowych wchodzących w konflikt z planowaną inwestycją. Projektowany odcinek przebiega jednak przez stanowiska archeologiczne. W związku z czym ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nakładają obowiązek prowadzenia wszelkich prac budowlanych w otoczeniu stanowisk archeologicznych, w uzgodnieniu z wojewódzkim konserwatorem zabytków.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo z budynkami (5 obiektów, z czego 1 to budynek mieszkalny jednorodzinny). Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wyburzeń obiektów budowlanych kolidujących z planowaną trasą. W dokumentacji środowiskowej wskazano również na możliwość krótkoterminowych oddziaływań w zakresie drgań na obiekty. Dlatego istotne jest unikanie stosowania w jednym czasie urządzeń mogących prowadzić do skumulowanego oddziaływania w zakresie drgań i powodować niekorzystny wpływ na budynki.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie budowy.	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

## 12. BUDOWA DROGI S11 SZCZECINEK – PIŁA (W. PIŁA PÓŁNOC BEZ WĘZŁA)

Lp.	12	BUDOWA DROGI S11 SZCZECINEK – PIŁA (W. PIŁA PÓŁNOC BEZ WĘZŁA)
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat szczecinecki (gmina Szczecinek), powiat złotowski (gminy: Okonek, Jastrowie, Tarnówka, Krajenka), powiat piłski (gminy: Szydłowo, Piła)	
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość odcinka ok. 59 km. Planowana inwestycja będzie drogą dwujezdniową czteropasową (2x2, szerokość pasa ruchu: 3,5 m).	

Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja		Inwestycja we wstępnym przygotowaniu (WP). Dostępne dokumenty: studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe, raport o oddziaływaniu na środowisko					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ		Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia		Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
		Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia					
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Natura 2000	OSO: Puszcza nad Gwdą,					
	Korytarze ekologiczne	Korytarze główne: Lasy Krajeńskie (GKPn-24C), Pojezierze Drawskie i Połczyńskie (GKPn-21), Bory Krajeńskie - Bory Tucholskie (GKPn-18B)					
	Parki Narodowe	-					
	Parki Krajobrazowe	-					
	Obszary Chronionego Krajobrazu	Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy (woj. wielkopolskie)					
	RAMSAR	-					
	Rezerваты Przyrody	-					
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych							
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)		Ocena potencjalnie negatywnych skutków na różnorodność biologiczną, w tym formy ochrony przyrody, została przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie możliwości kolizji z obszarami chronionymi. Planowana inwestycja może mieć potencjalnie znaczące oddziaływanie w przypadku obszaru Natura 2000 Puszcza nad Gwdą, w szczególności na jeden gatunek ptaka będącego przedmiotem ochrony obszaru. Znaczące oddziaływanie dotyczy żurawia <i>Grus grus</i> w przypadku realizacji inwestycji (1-2 stanowiska gatunku w buforze stanowiące 1,18%), dla którego zagrożeniem jest m.in. likwidacja lub przekształcanie oczek i większych zbiorników wodnych oraz osuszanie terenów bagiennych, drapieżnictwo oraz zabudowa wszelkiego typu skutkująca zmianami w krajobrazie i utratą siedlisk. Realizacja planowanej inwestycji będzie wiązać się z wycinką ok. 369,9 ha lasów i zadrzewień mogących stanowić					

	<p>potencjalne stanowisko dla wielu gatunków zwierząt, a także mieć wymiary pomnikowe. Charakter planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci takiej jak: wycinka zadrzewień i krzewów, zmiana zagospodarowania terenu, zniszczenie pokrywy roślinnej, uszkodzenie roślin chronionych, zwiększenie śmiertelności zwierząt, zniszczenie siedlisk zwierząt, dewastacja siedlisk w miejscu zaplecza technicznego. W wyniku wykonanych analiz zawartych w Prognozie, stwierdzono możliwość wystąpienia kolizji z fragmentami krajowej sieci korytarzy ekologicznych, planowana inwestycja może stanowić zagrożenie dla migrujących zwierząt.</p> <p>Natomiast według analiz przeprowadzonych na wyższym poziomie szczegółowości w Raporcie OOS dla inwestycji, na obszarze Natura 2000 Puszcza nad Gwdą nie dojdzie do zniszczenia miejsc gniazdowania i rzeczywistych siedlisk gatunków przedmiotów ochrony. Zniszczenie siedlisk takich gatunków jak włośchatka, czy muchołówka mała będzie miało miejsce poza obszarem ostoi na terenach nie powiązanych z ostoją. W wyniku powyższego wykluczono ryzyko znaczącego oddziaływania.</p>
LUDZIE	Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych w celu minimalizacji oddziaływań etapu eksploatacji inwestycji. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań na ludzi (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji.
WODY	Planowana inwestycja na etapie realizacji może potencjalnie negatywnie oddziaływać na środowisko gruntowo – wodne w przypadku przedostawania się zanieczyszczeń w trakcie budowy wraz z opadami lub w wyniku awarii. W celu minimalizacji zagrożenia przewiduje się zastosowanie standardowych zabezpieczeń na placu budowy. Na etapie realizacji potencjalnie niekorzystne oddziaływania związane ze zwiększeniem emisji zanieczyszczonych wód opadowych i roztopowych, szczególnie w rejonie ujęcia podziemnego np. Byszki, Podgaje powinny być zniwelowane przez dostosowanie układu odwodnienia dróg (rowy) oraz oczyszczania.
POWIETRZE	Przeprowadzona analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo 9 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,014 km <sup>2</sup> . Możliwe są w ich obrębie czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W dokumentacji środowiskowej wykluczono ich znaczący charakter, a przeprowadzone modelowanie emisji wykazało dotrzymanie standardów jakości w obrębie potencjalnych konfliktów. Przewiduje się wdrożenie typowych działań minimalizujących emisję zanieczyszczeń na etapie realizacji.
KLIMAT	Inwestycja przebiega przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%) Piławy (ok. 100 m). Należy dostosować inwestycję do spodziewanego wzrostu ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują spadek średniej ilości dni upalnych ( $T_{max} > 30^{\circ}C$ ) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Nie stwierdzono istotnego narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych, niektóre scenariusze wykazują spadek intensywności zjawiska. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawałnych.
POWIERZCHNIA ZIEMI	Przeprowadzone analizy przestrzenne planowanego przebiegu drogi wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni ok. 6,0 km <sup>2</sup> . Ustalenia OOS wskazują na możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na gleby, ale właściwe postępowanie w czasie prac budowlanych oddziaływanie negatywnie zmniejszy do minimum. W zapisach OOS wskazano rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji.
KRAJOBRAZ	Analizy przestrzenne wykazały, iż planowana inwestycja przebiega przez Obszar Chronionego Krajobrazu pod nazwą: Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy oraz koliduje z aleją klonową prowadzącą na wschód z Turowa do Omulna, będącą drogą krajobrazową. Możliwe negatywne oddziaływanie na etapie realizacji inwestycji będzie wiązało się z prowadzeniem prac budowlanych oraz wycinką drzewostanów. Nastąpi trwałe zniekształcenie rzeźby terenu ograniczone do linii obejmujących przedmiotową inwestycję, a także usunięcie części obszarów leśnych i łąkowych. Na etapie eksploatacji nowe, zunifikowane elementy infrastruktury drogowej mogą powodować wrażenie dysharmonii, co będzie szczególnie zauważalne w przypadku obiektów takich

KLIMAT AKUSTYCZNY	jak: węzły wraz z łącznicami, mosty i wiadukty, górne przejścia dla zwierząt oraz ekrany akustyczne. W wyniku realizacji inwestycji może dojść do fragmentacji krajobrazu oraz zaburzenia percepcji istniejących wewnątrz krajobrazowych.	
	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie o pow. ok. 2,9 ha. Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji, jak również eksploatacji w postaci budowy ekranów akustycznych na odcinkach w obrębie których zidentyfikowano możliwość wystąpienia przekroczeń norm.	
ZASOBY NATURALNE	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały kolizję ze złożami piasków i żwirów (0,01 km <sup>2</sup> ). Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem m.in. niniejszych surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców. W dokumentacji środowiskowej nie wskazuje się działań minimalizujących dla ocenianego komponentu.	
ZABYTKI	Przeprowadzone analizy przestrzenne nie wykazały występowania konfliktów z obiektami podlegającymi ochronie konserwatorskiej. Żaden z zabytków nieruchomych ani stanowisko archeologiczne nie koliduje z przedmiotową inwestycją. Możliwe jest wystąpienie lokalnego, negatywnego oddziaływania na zabytki zlokalizowane w dalszej odległości, związanego z etapem realizacji projektu. Nie zakłada się jednak negatywnego oddziaływania na etapie eksploatacji inwestycji. Nie przewiduje się działań minimalizujących dla zabytków nieruchomych wpisanych do rejestru oraz ewidencji zabytków. W miejscach przeznaczonych pod inwestycję, gdzie do tej pory nie zarejestrowano żadnego zabytku archeologicznego, nie wyklucza się możliwości jego istnienia. W przypadku natrafienia na elementy świadczące o możliwości występowania w tym miejscu zabytków archeologicznych, należy natychmiast wstrzymać wszelkie prace mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, zabezpieczyć go i miejsce odkrycia przy użyciu dostępnych środków oraz niezwłocznie poinformować właściwego terytorialnie Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków lub wójta, burmistrza, prezydenta miasta.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo z budynkami (9 obiektów, z czego 4 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wyburzeń obiektów budowlanych kolidujących z planowaną trasą. W dokumentacji środowiskowej wskazano również na możliwość krótkoterminowych oddziaływań w zakresie drgań na obiekty. Dlatego istotne jest unikanie stosowania w jednym czasie urządzeń mogących prowadzić do skumulowanego oddziaływania w zakresie drgań i powodować niekorzystny wpływ na budynki. Na etapie eksploatacji nie przewiduje się wpływu drgań na budynki.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PKP (1 CPK), CPK	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

### 13. BUDOWA OBWODNICY UJŚCIA I PIŁY – ETAP I OBW. UJŚCIA S11

Lp.	13	BUDOWA OBWODNICY UJŚCIA I PIŁY – ETAP I OBW. UJŚCIA S11
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat pilski (gminy: m. Piła, m. Ujście, Ujście)	

Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia		Długość odcinka ok. 59 km. Planowana inwestycja będzie drogą dwujezdniową czteropasową (2x2, szerokość pasa ruchu: 3,5 m).					
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja		Inwestycja na etapie koncepcyjnym wariantowym (KW). Dostępne dokumenty: studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe.					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ		Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia		Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
		Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia					
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Natura 2000	OSO: Dolina Śródkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego, Puszcza nad Gwdą, Nadnoteckie Łęgi, SOO: Dolina Noteci, Ostoja Pilska					
	Korytarze ekologiczne	Korytarze główne: Lasy Krajeńskie (GKPn-24C), Puszcza Drawska - Bory Krajeńskie (GKPn-25A), Dolina Noteci (GKPnC-17)					
	Parki Narodowe	-					
	Parki Krajobrazowe	-					
	Obszary Chronionego Krajobrazu	Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy (woj. wielkopolskie), Dolina Noteci					
	RAMSAR	-					
	Rezerваты Przyrody	-					
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych							
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)		Ocena potencjalnie negatywnych skutków na różnorodność biologiczną, w tym formy ochrony przyrody, została przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie możliwości kolizji z obszarami chronionymi. Planowana inwestycja koliduje z obszarami Natura 2000: Dolina Śródkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego, Nadnoteckie Łęgi, Puszcza nad Gwdą, przy czym może mieć wpływ na gatunki ptaków będące przedmiotami ochrony obszarów. Inwestycja może zagrażać bezkręgowcom będącymi przedmiotami ochrony przyrody w Obszarach Natura 2000: Dolina Noteci oraz Ostoja Pilska. Charakter					

	<p>planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci takiej jak: wycinka zadrzewień i krzewów, zmiana zagospodarowania terenu, zniszczenie pokrywy roślinnej, uszkodzenie roślin chronionych, zwiększenie śmiertelności zwierząt, zniszczenie siedlisk zwierząt, dewastacja siedlisk w miejscu zaplecza technicznego.</p> <p>Na obszarach Natura 2000, których przedmiotem ochrony są ryby i minogi, mogą wystąpić potencjalne negatywne oddziaływania na te grupy zwierząt w momencie realizacji inwestycji. Stwierdzono możliwość wystąpienia potencjalnie znaczących oddziaływań projektu na gatunki nietoperzy będących przedmiotami ochrony w obszarze Ostoja Pilska PLH300045 ( W2, W6). Planowana inwestycja przecina zimowisko nietoperzy podlegających ochronie gatunkowej (Kanał w Pile w Obszarze Natura 2000 Ostoja Pilska). Budowa drogi może wiązać się z przebudową kolektora burzowego, gdzie swoje stanowisko mają nietoperze, co doprowadziłoby do zniszczenia ich stanowiska. W oparciu o analizy przestrzenne zidentyfikowano, że budowa drogi koliduje z jednym fragmentem krajowej sieci korytarzy ekologicznych, co może stanowić zagrożenie dla zwierząt migrujących. Niemniej wykonany na znacznie wyższym poziomie szczegółowości Raport OOS dla przedsięwzięcia wskazuje, że w wariantcie 6 (inwestycyjnym) nie prognozuje się wystąpienia istotnego znaczącego oddziaływania na siedliska, dla ochrony których powołano obszar PLH „Ostoya Pilska” i na tej podstawie wykluczono ryzyko wystąpienia znacznych oddziaływań.</p>
LUDZIE	<p>Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo z kompleksami mieszkaniowymi, w przypadku wariantu W1 (5), w przypadku wariantu W2: (15), w przypadku wariantu W6: (1). Zatem z punktu widzenia emisji zanieczyszczeń i hałasu najbardziej korzystny wydaje się wariant W6. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z wystąpieniem krótkoterminowych oddziaływań w zakresie emisji hałasu i zanieczyszczeń, dlatego niezbędne będzie stosowanie działań minimalizujących ograniczających możliwy wpływ na ludzi. Dlatego istotna jest odpowiednia lokalizacja zaplecza budowy, by ograniczyć negatywny wpływ na ludzi zamieszkujących w otoczeniu drogi. Należy unikać stosowania w jednym czasie sprzętu mogącego być źródłem skumulowanego, niekorzystnego oddziaływania w zakresie hałasu i emisji na ludzi. Na etapie eksploatacji, w sytuacji możliwości wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, niezbędne będzie zastosowanie zabezpieczeń akustycznych w celu minimalizacji niniejszych oddziaływań.</p>
WODY	<p>Planowana inwestycja w każdym z wariantów znajduje się częściowo na obszarze GZWP 125, 127 oraz 138, ponadto w pobliżu inwestycji znajduje się również kilka ujęć wód podziemnych, ale nie przecina ona żadnych stref ochronnych. Inwestycja przekracza cieki istotne JCWP. Z analizy wynika, że nie dojdzie do znaczącego negatywnego oddziaływania na wody powierzchniowe lub podziemne, pod warunkiem zastosowania szeregu środków i działań minimalizujących, na etapie budowy oraz eksploatacji drogi.</p>
POWIERTRZE	<p>Przedsięwzięcie posiada przebieg wielowariantowy. Przeprowadzona analiza przestrzenna wykazała bezpośrednie sąsiedztwo 14 kompleksów mieszkaniowych dla wariantu W1 (0,006 km<sup>2</sup>), 13, dla wariantu W2 (0,010 km<sup>2</sup>) i 5 dla wariantu W6 (0,002 km<sup>2</sup>), stąd ostatni wydaje się być najmniej konfliktowy pod względem narażenia na emisje zanieczyszczeń do powietrza. Możliwe są typowe oddziaływania etapu realizacji i eksploatacji na przyległą zabudowę, lecz jej powierzchnia wyklucza ich istotny charakter.</p>
KLIMAT	<p>Inwestycja w wariantcie W1 przebiega przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%) Noteci (ok. 1 km) oraz Gwdy (ok. 1,5 km). W wariantcie W2 jest to 0,5 km dla Noteci oraz 500 m dla Gwdy. Wariant W6 charakteryzuje się ok. 2 km przecięciem obszarów zagrożenia powodziowego Noteci oraz ok. 400 m z Gwdą. Należy dostosować inwestycję do spodziewanego wzrostu ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych (<math>T_{max} &gt; 30^{\circ}C</math>) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Nie stwierdzono istotnego narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawałnych, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów.</p>
POWIERZCHNIA ZIEMI	<p>Przedsięwzięcie posiada przebieg wielowariantowy. Przeprowadzone analizy przestrzenne dla zaproponowanych wariantów wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni W-1 – 1,83 km<sup>2</sup>, W-2 – 2,13 km<sup>2</sup>, W-6 1,95 km<sup>2</sup>. Stąd pierwszy wariant ze względu zajętości powierzchni wydaje się najkorzystniejszy. Działania powinny zawierać rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji.</p>

KRAJOBRAZ	Przeprowadzone analizy przestrzenne wykazały, iż planowana inwestycja przebiega przez 2 obszary chronionego krajobrazu (Dolina Noteci, Pojezierze Waleckie i Dolina Gwdy) we wszystkich rozpatrywanych wariantach (W1, W2 i W6). Etap realizacji może skutkować występowaniem negatywnego oddziaływania związanego z koniecznością zmiany obecnego sposobu użytkowania terenu oraz wycinką istniejącego drzewostanu. Pojawienie się nowych, zunifikowanych elementów infrastruktury może prowadzić do zmiany percepcji oraz fragmentacji krajobrazu. Działania minimalizujące negatywny wpływ, powinny odnosić się do wykonania wielopiętrowych nasadzeń zieleni oraz dostosowania kolorystyki i materiałów wykonania projektowanej infrastruktury do otaczającego krajobrazu.	
KLIMAT AKUSTYCZNY	Przedsięwzięcie posiada przebieg wielowariantowy. Przeprowadzona analiza przestrzenna wykazała bezpośrednie sąsiedztwo terenów ochrony akustycznej o pow. ok. 3,8 ha dla wariantu W1, ok. 4,2 ha dla wariantu W2 i ok. 1,4 ha dla wariantu W6, stąd ostatni wariant wydaje się być najmniej konfliktowy pod względem narażenia na emisję hałasu i konieczności prowadzenia działań minimalizacyjnych w tym zakresie. Możliwe są typowe oddziaływania etapu realizacji i eksploatacji na przyległą zabudowę. Oddziaływania na etapie eksploatacji powinno być minimalizowane w celu wyeliminowania ponadnormatywnego oddziaływania prognozowanego w obrębie przyległych obszarach podlegających ochronie akustycznej.	
ZASOBY NATURALNE	Analizowane przedsięwzięcie posiada przebieg wielowariantowy, z czego tylko dla wariantu W6 zidentyfikowano potencjalną kolizję ze złożem piasków i żwirów. Zatem pozostałe warianty (W1, W2) są najmniej konfliktowe z uwagi na brak lokalizacji przebiegu drogi, w obrębie złoża. Należy zaznaczyć, iż realizacja inwestycji, w każdym z wariantów wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców.	
ZABYTKI	Przedsięwzięcie posiada przebieg wielowariantowy. Wszystkie warianty przebiegają w pobliżu historycznego układu miejskiego w miejscowości Ujście (593/Wlkp/A z 2008-03-13). Z uwagi na możliwość wystąpienia bezpośredniej kolizji z zabytkowym założeniem, wskazuje się wariant W6 jako najbardziej konfliktowy. W związku z powyższym zakłada się, że realizacja wariantów W1 i W2 będzie w znacznie mniejszym stopniu oddziaływać negatywnie na obiekty dziedzictwa kulturowego. Należy jednak zaznaczyć, że potencjalny negatywny wpływ na etapie realizacji (generowanie zwiększonych ilości pyłów, drgań i wibracji), może być zauważalny w przypadku wszystkich analizowanych wariantów. Będzie miał on jednak charakter krótkotrwały i ustąpi po zakończeniu prac budowlanych.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo z budynkami, w przypadku wariantu W1 (8 obiektów, z czego 5 to budynki mieszkalne jednorodzinne), w przypadku wariantu W2: (15 obiektów, z czego 12 to budynki mieszkalne jednorodzinne), w przypadku wariantu W6: (4 obiektów, z czego 1 to budynek mieszkalny jednorodzinny). Zatem z punktu widzenia oddziaływania na budynki, najbardziej korzystny wydaje się wariant W6. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z wystąpieniem krótkoterminowych oddziaływań w zakresie drgań na obiekty. Dlatego istotne jest unikanie stosowania w jednym czasie urządzeń mogących prowadzić do skumulowanego oddziaływania w zakresie drgań i powodować niekorzystny wpływ na budynki. Na etapie eksploatacji przy zastosowaniu odpowiednich rozwiązań nie przewiduje się wpływu drgań na obiekty.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PKP (166 RPO,43 FS,85 FS,89 FS)	Nie stwierdzono oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono oddziaływania transgranicznego.	

**14. BUDOWA DROGI S11 PIŁA – POZNAŃ, ODC. PIŁA – OBORNIKI**

Lp.		14	BUDOWA DROGI S11 PIŁA – POZNAŃ, ODC. PIŁA – OBORNIKI					
Lokalizacja przedsięwzięcia			Powiat piski (gmina Ujście), powiat chodzieski (gminy: Chodzież, m. Budzyń), powiat obornicki (gminy: Ryczywół, Rogoźno).					
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia			Długość odcinka ok. 43 km. Planowana inwestycja będzie drogą dwujezdniową czteropasową (2x2, szerokość pasa ruchu: 3,5 m). Docelowo przewidziano drogę o przekroju 2x3 z rezerwą terenu po zewnętrznej stronie jezdni drogi ekspresowej.					
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja			Inwestycja w zaawansowanym przygotowaniu (ZP). Dostępne dokumenty: studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe, raport o oddziaływaniu na środowisko.					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ			Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia			Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
			Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia					
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Natura 2000	OSO: Puszcza Notecka, SOO: Dolina Wełny						
	Korytarze ekologiczne	Korytarze główne: Lasy Nadnoteckie (GKPnC-16), Puszcza Notecka (GKPnC-18), Lasy Nadnoteckie - Lasy Poznańskie (GKPnC-16A)						
	Parki Narodowe	-						
	Parki Krajobrazowe	-						
	Obszary Chronionego Krajobrazu	Dolina Wełny i Rynna Gołaniecko-Wągrowiecka, Dolina Noteci						
	RAMSAR	-						

	Rezerваты Przyrody	-
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych		
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)	<p>Ocena potencjalnie negatywnych skutków na różnorodność biologiczną, w tym formy ochrony przyrody, została przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie możliwości kolizji z obszarami chronionymi. Planowana inwestycja może oddziaływać na obszary Natura 2000: Puszcza nad Gwdą, Puszcza Notecka w szczególności na ptaki będące przedmiotami ochrony obszarów. Inwestycja może potencjalnie znacząco negatywnie oddziaływać na kanię rudą <i>Milvus milvus</i>, będącą przedmiotem ochrony Obszaru Natura 2000 Puszcza Notecka (w buforze znajduje się 1 stanowisko, 4-5% stanowisk narażonych na zniszczenie) dla której zagrożeniem jest m.in. wyręb starodrzewi, prace leśne w okresie lęgowym. Realizacja inwestycji będzie prowadziła do częściowego, jednak trwałego zniszczenia siedliska rozrodczego gatunku. Dodatkowo sąsiedztwo ruchliwej drogi może generować dodatkowe oddziaływanie w postaci możliwych kolizji gatunku z pojazdami. Inwestycja może stanowić zagrożenie dla gatunków bezkręgowców będącymi przedmiotami ochrony w Obszarach Natura 2000: Dolina Wełny. Charakter planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci: wycinki zadrzewień i krzewów, zniszczenie pokrywy roślinnej, zwiększenie śmiertelności zwierząt, zniszczenie siedlisk zwierząt, dewastację siedlisk w miejscu zaplecza technicznego. Na obszarach Natura 2000, których przedmiotem ochrony są ryby i minogi, mogą wystąpić potencjalne negatywne oddziaływania na te grupy zwierząt w momencie realizacji inwestycji. Stwierdzono bezpośrednią kolizję ze stanowiskami gatunków ssaków w Obszarze Natura 2000 Dolina Wełny PLH300043: bóbr europejski <i>Castor fiber</i>, wydra <i>Lutra lutra</i>. W wyniku wykonanych analiz zawartych w Prognozie, stwierdzono możliwość wystąpienia kolizji z fragmentami krajowej sieci korytarzy ekologicznych, planowana inwestycja może stanowić zagrożenie dla migrujących zwierząt.</p> <p>Niemniej w toku prowadzonej inwestycyjnej OOŚ, według opracowanego dla inwestycji na wyższym niż przeprowadzone w Prognozie poziomie szczegółowości Raportu OOŚ, wykluczano powyższe zagrożenia przez zastosowanie działań minimalizujących, nie stwierdzając oddziaływań o charakterze znacząco negatywnym.</p>	
LUDZIE	<p>Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych w celu minimalizacji oddziaływań etapu eksploatacji inwestycji. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań na ludzi (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji. Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują, że przyjęte rozwiązania zabezpieczą dostęp do działek sąsiadujących z pasem trasy głównej oraz możliwość korzystania z istniejącej sieci dróg przeciętych główną trasą, w celu dostępu do przyległych terenów.</p>	
WODY	<p>Planowana inwestycja w każdym z wariantów znajduje się częściowo na obszarze GZWP 127 oraz 139, ponadto w pobliżu inwestycji znajduje się również kilka ujęć wód podziemnych, ale nie przecina ona żadnych stref ochronnych. Inwestycja przekracza ciekły istotny JCWP. Z analizy wynika, że nie dojdzie do znaczącego negatywnego oddziaływania na wody powierzchniowe lub podziemne, pod warunkiem zastosowania szeregu środków i działań minimalizujących, na etapie budowy oraz eksploatacji drogi.</p>	
POWIETRZE	<p>Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała w przyległym do niego pasie bezpośrednie sąsiedztwo 7 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,010 km<sup>2</sup>. Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W dokumentacji wykluczono ich znaczący charakter, a przeprowadzone modelowanie emisji wykazało dotrzymanie standardów jakości w obrębie potencjalnych konfliktów. Przewiduje się wdrożenie typowych działań minimalizujących emisję zanieczyszczeń na etapie realizacji.</p>	
KLIMAT	<p>Inwestycja przebiega przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%) Wełny (ok. 100 m). Należy dostosować inwestycję do spodziewanego wzrostu ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych (<math>T_{max} &gt; 30^{\circ}C</math>) w najbliższej</p>	

POWIERZCHNIA ZIEMI	dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Nie stwierdzono istotnego narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawałnych, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów.
	Przedsięwzięcie posiada przebieg wielowariantowy. Przeprowadzone analizy przestrzenne dla zaproponowanych wariantów wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni W-1 – 1,83 km <sup>2</sup> , W-2 – 2,13 km <sup>2</sup> , W-6 1,95 km <sup>2</sup> . Stąd pierwszy wariant ze względu zajętości powierzchni wydaje się najkorzystniejszy. Działania powinny zawierać rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji.
	Przeprowadzone analizy przestrzenne wykazały, że planowana inwestycja będzie przebiegać przez 2 obszary chronionego krajobrazu (Dolina Noteci i Dolina Wełny i Rynna Gołaniecko-Wągrowiecka). Etap realizacji wiązać się będzie z wycinką roślinności, w tym na terenach leśnych i łąkach. Negatywny wpływ będzie zauważalny również z uwagi na przebudowę istniejących form ukształtowania terenu (kształtowanie nasypów i wykonywanie wykopów), zajęcie terenów sąsiadujących pod drogi dojazdowe, obecność zapleczy technologicznych oraz sprzętu budowlanego, a także wzmożonym ruchem pojazdów. Wskazane elementy będą decydowały o pogorszeniu atrakcyjności krajobrazowej terenu w ujęciu lokalnym, ale stan ten będzie miał charakter krótkotrwały. Przekształcenia krajobrazu, spowodowane realizacją inwestycji będą nieodwracalne. Ze względu na płaskie ukształtowanie terenu inwestycji, najsilniejsze oddziaływanie na krajobraz będzie dotyczyć obszarów na których przewiduje się budowę węzłów drogowych oraz na odcinkach gdzie trasa poprowadzona zostanie w nasypach drogowych. Dojdzie do zmian istniejących układów krajobrazowych, co może zmienić percepcję otaczającej przestrzeni a tym samym obniżyć jakość walorów wizualnych krajobrazu. Działania minimalizujące negatywny wpływ, powinny odnosić się do wykonania wielopiętrowych nasadzeń zieleni oraz dostosowania kolorystyki i materiałów wykonania projektowanej infrastruktury do otaczającego krajobrazu.
	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie o pow. ok. 3,1 ha. Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji, jak również eksploatacji w postaci budowy ekranów akustycznych na odcinkach w obrębie których zidentyfikowano możliwość wystąpienia przekroczeń norm. Analiza akustyczna wykazała, że zastosowanie środków minimalizujących w postaci ekranów akustycznych w przyjętych horyzontach czasowych skutecznie zabezpieczy zabudowę mieszkaniową znajdującą się na terenach chronionych przed hałasem.
ZASOBY NATURALNE	Wykonane analizy przestrzenne, nie wykazały kolizji ze złożami. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców.
ZABYTKI	Na podstawie przeprowadzonych analiz stwierdzono brak istniejących obiektów zabytkowych w przyjętym buforze. Przyjmuje się jednak możliwość odkrycia obiektów o cennych wartościach archeologicznych, w związku z czym planowane prace ziemne powinny być prowadzone pod nadzorem archeologicznym, w sposób umożliwiający przeprowadzenie badań wykopaliskowych w przypadku odkrycia nowych stanowisk.
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo z budynkami (2 obiekty, z czego 1 to budynek mieszkalny jednorodzinny). Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wyburzeń obiektów budowlanych kolidujących z planowaną trasą. W dokumentacji środowiskowej wskazano również na możliwość krótkoterminowych oddziaływań w zakresie drgań na obiekty. Dlatego istotne jest unikanie stosowania w jednym czasie urządzeń mogących prowadzić do skumulowanego oddziaływania w zakresie drgań i powodować niekorzystny wpływ na budynki. Na etapie eksploatacji przewiduje się pomijalny wpływ drgań na budynki.

ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PKP (165 RPO,170 RPO,43 FS)	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

#### 15. BUDOWA OBWODNICY OBORNIK S11

Lp.		15	BUDOWA OBWODNICY OBORNIK S11					
Lokalizacja przedsięwzięcia			Powiat obornicki (gminy: Oborniki, Rogoźno)					
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia			Długość odcinka ok. 7,4 km. Planowana inwestycja będzie drogą dwujezdniową czteropasową (2x2, szerokość pasa ruchu: 3,5 m). Docelowo przewidziano drogę o przekroju 2x3 z rezerwą terenu po zewnętrznej stronie jezdni drogi ekspresowej.					
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja			Inwestycja w zaawansowanym przygotowaniu (ZP). Dostępne dokumenty: studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe, raport o oddziaływaniu na środowisko					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ			Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt. 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia			Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
			Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia					
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Natura 2000	OSO: Puszcza Notecka						
	Korytarze ekologiczne	Korytarz główny: Puszcza Notecka (GKPnC-18)						
	Parki Narodowe	-						
	Parki Krajobrazowe	-						

	Obszary Chronionego Krajobrazu	Dolina Wełny i Rynna Gołaniecko-Wągrowiecka
	RAMSAR	-
	Rezerваты Przyrody	-
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych		
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)	Ocena potencjalnie negatywnych skutków na różnorodność biologiczną, w tym formy ochrony przyrody, została przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie możliwości kolizji z obszarami chronionymi. Planowana inwestycja może stanowić zagrożenie dla obszaru Natura 2000 Puszcza Notecka, a w szczególności na ptaki będące przedmiotami ochrony obszaru. Charakter planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci: wycinki zadrzewień i krzewów, zniszczenie pokrywy roślinnej, zwiększenie śmiertelności zwierząt, zniszczenie siedlisk zwierząt, dewastacji siedlisk w miejscu zaplecza technicznego. W wyniku wykonanych analiz zawartych w Prognozie, wykazano, że budowa drogi koliduje z jednym fragmentem krajowej sieci korytarzy ekologicznych, co może stanowić zagrożenie dla zwierząt migrujących.	
LUDZIE	Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych w celu minimalizacji oddziaływań etapu eksploatacji inwestycji. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań na ludzi (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji.	
WODY	Przedmiotowa inwestycja znajduje się w obszarze JCWP przeznaczonym do zaopatrywania w wodę do spożycia, oznacza to, że aby nie zagrażać celom środowiskowym w tym pogorszeniu jakości wód powierzchniowych, należy zapobiegać ewentualnym zanieczyszczeniom jakie mogłyby przedostawać się do wód lub do ziemi a wraz ze spływem do wód. Potencjalnie niekorzystne oddziaływanie wymagające wyeliminowania może nastąpić na etapie realizacji inwestycji w trakcie prac budowlanych, jak również na etapie użytkowania, dlatego w obszarze zlewni Warty od Kopla do Wełny, należy bezwzględnie zorganizować odprowadzanie wód opadowych z użyciem urządzeń podczyszczających zanim zostaną one odprowadzone do odbiorników lub do ziemi.	
POWIERTRZE	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała w przyległym do niego pasie bezpośrednie sąsiedztwo 8 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,007 km <sup>2</sup> . Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W dokumentacji wykluczono ich znaczący charakter, a przeprowadzone modelowanie emisji wykazało dotrzymanie standardów jakości w obrębie potencjalnych konfliktów. Przewiduje się wdrożenie typowych działań minimalizujących emisję zanieczyszczeń na etapie realizacji.	
KLIMAT	Inwestycja nie przebiega przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%). Należy dostosować inwestycję do spodziewanego wzrostu ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych ( $T_{max} > 30^{\circ}C$ ) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Stwierdzono wzrost narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawałnych, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów, dostosowanie infrastruktury do oddziaływania silnych wiatrów.	
POWIERZCHNIA ZIEMI	Przeprowadzone analizy przestrzenne planowanego przebiegu drogi wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni ok. 0,75 km <sup>2</sup> . Ustalenia OOŚ wskazują na możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na glebę, ale właściwe postępowanie w czasie prac budowlanych oddziaływanie negatywnie zmniejszy do minimum. W zapisach OOŚ wskazano rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnię terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji.	

KRAJOBRAZ	Według przeprowadzonych analiz przestrzennych planowana inwestycji nieznacznie przebiega przez Obszar Chronionego Krajobrazu pod nazwą: Dolina Węlny i Rynna Gołaniecko-Wągrowiecka. Możliwe negatywne oddziaływanie na etapie realizacji inwestycji będzie wiązało się z prowadzeniem prac budowlanych oraz usunięciem roślinności, w tym na obszarach leśnych i łąkowych. Nastąpi trwale zniekształcenie rzeźby terenu. Na etapie eksploatacji nowe, zunifikowane elementy infrastruktury drogowej mogą powodować wrażenie dysharmonii. W wyniku realizacji inwestycji może dojść do fragmentacji krajobrazu oraz zaburzenia percepcji istniejących wewnątrz krajobrazowych. W przekazanej dokumentacji zakłada się działania minimalizujące obejmujące: nasadzenia zieleni krajobrazowej oraz dostosowanie materiału i kolorystyki elementów infrastruktury do otaczającego krajobrazu.	
KLIMAT AKUSTYCZNY	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie o pow. ok. 2,3 ha. Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji, jak również eksploatacji w postaci budowy ekranów akustycznych na odcinkach w obrębie których zidentyfikowano możliwość wystąpienia przekroczeń norm. Analiza akustyczna wykazała, że zastosowanie środków minimalizujących w postaci ekranów akustycznych w przyjętych horyzontach czasowych skutecznie zabezpieczy zabudowę mieszkaniową znajdującą się na terenach chronionych przed hałasem.	
ZASOBY NATURALNE	Wykonane analizy przestrzenne, nie wykazały kolizji ze złożami. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców.	
ZABYTKI	Przeprowadzone analizy przestrzenne nie wykazały występowania konfliktów z obiektami podlegającymi ochronie konserwatorskiej. Żaden z zabytków nieruchomych ani stanowisk archeologicznych nie koliduje z przedmiotową inwestycją. Możliwe jest wystąpienie lokalnego, negatywnego oddziaływania na zabytki zlokalizowane w dalszej odległości, związanego z etapem realizacji projektu. Nie zakłada się jednak negatywnego oddziaływania na etapie eksploatacji inwestycji. Nie przewiduje się działań minimalizujących dla zabytków nieruchomych wpisanych do rejestru oraz ewidencji zabytków. W miejscach przeznaczonych pod inwestycję, gdzie do tej pory nie zarejestrowano żadnego zabytku archeologicznego, nie wyklucza się możliwości jego istnienia. W przypadku natrafienia na elementy świadczące o możliwości występowania w tym miejscu zabytków archeologicznych, należy natychmiast wstrzymać wszelkie prace mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, zabezpieczyć go i miejsce odkrycia przy użyciu dostępnych środków oraz niezwłocznie poinformować właściwego terytorialnie Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków lub wójta, burmistrza, prezydenta miasta.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo z budynkami (16 obiektów, z czego 6 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wyburzeń obiektów budowlanych kolidujących z planowaną trasą. W dokumentacji środowiskowej wykluczono możliwość oddziaływań w zakresie drgań na obiekty (budynki mieszkalne zlokalizowane są poza strefą, gdzie mogą być notowane drgania mogące mieć wpływ na stan techniczny budynków.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PKP (165 RPO,43 FS)	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

**16. BUDOWA DROGI S11 PIŁA – POZNAŃ ODC. OBORNIKI – W. POZNAŃ PÓŁNOC**

Lp.		16	BUDOWA DROGI S11 PIŁA – POZNAŃ ODC. OBORNIKI – W. POZNAŃ PÓŁNOC					
Lokalizacja przedsięwzięcia			Powiat obornicki (gminy: Rogoźno, Oborniki), powiat poznański (gmina Suchy Las)					
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia			Długość odcinka ok. 14,7 km. Planowana inwestycja będzie drogą dwujezdniową czteropasową (2x2, szerokość pasa ruchu: 3,5 m). Docelowo przewidziano drogę o przekroju 2x3 z rezerwą terenu po zewnętrznej stronie jezdni drogi ekspresowej.					
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja			Inwestycja we wstępnym przygotowaniu (WP). Dostępne dokumenty: studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe, raport o oddziaływaniu na środowisko					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ			Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt. 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia			Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
			Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia					
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Natura 2000	SOO: Biedrusko						
	Korytarze ekologiczne	Korytarz krajowy: Lasy Poznańskie (KPnC-24B)						
	Parki Narodowe	-						
	Parki Krajobrazowe	-						
	Obszary Chronionego Krajobrazu	-						
	RAMSAR	-						

	Rezerваты Przyrody	-
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych		
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)	Ocena potencjalnie negatywnych skutków na różnorodność biologiczną, w tym formy ochrony przyrody, została przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie możliwości kolizji z obszarami chronionymi. Planowana inwestycja będzie kolidować z obszarem Natura 2000 Biedrusko, przy czym może stanowić zagrożenie dla 5 gatunków bezkręgowców, będących przedmiotami ochrony obszaru (Kozioróg dębosz <i>Cerambyx cerdo</i> , Przeplatka aurinia <i>Euphydryas aurinia</i> , Czerwończyk nieparek <i>Lycaena dispar</i> , Trzepla zielona <i>Ophiogomphus cecilia</i> , Pachnica dębowa <i>Osmoderma eremita</i> .) Charakter planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci: wycinki zadrzewień i krzewów, zniszczenia pokrywy roślinnej, zwiększenia śmiertelności zwierząt, zniszczenia siedlisk zwierząt. W wyniku wykonanych analiz zawartych w Prognozie wykazano, że budowa drogi koliduje z jednym fragmentem krajowej sieci korytarzy ekologicznych, co może stanowić zagrożenie dla zwierząt migrujących.	
LUDZIE	Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych w celu minimalizacji oddziaływań etapu eksploatacji inwestycji. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań na ludzi (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji.	
WODY	Przedmiotowa inwestycja znajduje się w obszarze JCWP przeznaczonym do zaopatrywania w wodę do spożycia, oznacza to, że aby nie zagrażać celom środowiskowym w tym pogorszeniu jakości wód powierzchniowych, należy zapobiegać ewentualnym zanieczyszczeniom jakie mogłyby przedostawać się do wód lub do ziemi wraz ze spływem do wód. Potencjalnie niekorzystne oddziaływanie wymagające wyeliminowania może nastąpić na etapie realizacji inwestycji w trakcie prac budowlanych, jak również na etapie użytkowania, dlatego w obszarze zlewni Warty od Kopla do Wełny, należy bezwzględnie zorganizować odprowadzanie wód opadowych z użyciem urządzeń podczyszczających zanim zostaną one odprowadzone do odbiorników lub do ziemi.	
POWIETRZE	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała w przyległym do niego pasie bezpośrednie sąsiedztwo 18 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,018 km <sup>2</sup> . Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W dokumentacji wykluczono ich znaczący charakter, a przeprowadzone modelowanie emisji wykazało dotrzymanie standardów jakości w obrębie potencjalnych konfliktów. Przewiduje się wdrożenie typowych działań minimalizujących emisję zanieczyszczeń na etapie realizacji.	
KLIMAT	Inwestycja przebiega przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%) Warty (ok. 1 km). Należy dostosować inwestycję do spodziewanego wzrostu ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych ( $T_{max} > 30^{\circ}C$ ) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Stwierdzono wzrost narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawałnych, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów, dostosowanie infrastruktury do oddziaływania silnych wiatrów.	
POWIERZCHNIA ZIEMI	Przeprowadzone analizy przestrzenne planowanego przebiegu drogi wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni ok. 1,48 km <sup>2</sup> . Ustalenia OOŚ wskazują na wystąpienie negatywnego oddziaływania na gleby poprzez usunięcie jej górnej warstwy. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji poprzez odpowiednie zabezpieczenie terenu, właściwie użytkowanie maszyn oraz zachowanie wysokiej kultury prac budowlanych.	
KRAJOBRAZ	Według przeprowadzonych analiz przestrzennych planowana inwestycja nieznacznie przebiega przez Obszar Chronionego Krajobrazu pod nazwą: Dolina Wełny i Rynna Gołaniecko-Wągrowiecka. Możliwe negatywne oddziaływanie na etapie realizacji inwestycji będzie wiązało się z prowadzeniem prac budowlanych oraz usunięciem roślinności, w tym na obszarach leśnych i łąkowych. Nastąpi trwałe zniekształcenie rzeźby terenu. Na etapie eksploatacji	

	nowe, zunifikowane elementy infrastruktury drogowej mogą powodować wrażenie dysharmonii. W wyniku realizacji inwestycji może dojść do fragmentacji krajobrazu oraz zaburzenia percepcji istniejących wewnątrz krajobrazowych. W przekazanej dokumentacji zakłada się działania minimalizujące obejmujące: nasadzenia zieleni krajobrazowej oraz dostosowanie materiału i kolorystyki elementów infrastruktury do otaczającego krajobrazu.	
KLIMAT AKUSTYCZNY	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie o pow. ok. 5,3 ha. Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji, jak również eksploatacji w postaci budowy ekranów akustycznych na odcinkach w obrębie których zidentyfikowano możliwość wystąpienia przekroczeń norm. Analiza akustyczna wykazała, że zastosowanie środków minimalizujących w postaci ekranów akustycznych w przyjętych horyzontach czasowych skutecznie zabezpieczy zabudowę mieszkaniową znajdującą się na terenach chronionych przed hałasem.	
ZASOBY NATURALNE	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały kolizję ze złożami piasków i żwirów (0,02 km <sup>2</sup> ). Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem m.in. niniejszych surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców. Dodatkowo zidentyfikowano kolizję ze złożami węgla brunatnego (0,11 km <sup>2</sup> ). Ustalenia dokumentacji środowiskowej nie wskazują na możliwość wystąpienia istotnych negatywnych oddziaływań na złoża, jak również zaznaczono, iż złoża piasków i żwirów, w przypadku posiadania odpowiednich parametrów mogłyby być wykorzystane w ramach niniejszej inwestycji.	
ZABYTKI	Przeprowadzone analizy przestrzenne nie wykazały występowania konfliktów z obiektami podlegającymi ochronie konserwatorskiej. Żadne z zabytków nieruchomych ani stanowisk archeologicznych nie koliduje z przedmiotową inwestycją. Możliwe jest wystąpienie lokalnego, negatywnego oddziaływania na zabytki zlokalizowane w dalszej odległości, związanego z etapem realizacji projektu. Nie zakłada się jednak negatywnego oddziaływania na etapie eksploatacji inwestycji. Nie przewiduje się działań minimalizujących dla zabytków nieruchomych wpisanych do rejestru oraz ewidencji zabytków. W miejscach przeznaczonych pod inwestycję, gdzie do tej pory nie zarejestrowano żadnego zabytku archeologicznego, nie wyklucza się możliwości jego istnienia. W przypadku natrafienia na elementy świadczące o możliwości występowania w tym miejscu zabytków archeologicznych, należy natychmiast wstrzymać wszelkie prace mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, zabezpieczyć go i miejsce odkrycia przy użyciu dostępnych środków oraz niezwłocznie poinformować właściwego terytorialnie Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków lub wójta, burmistrza, prezydenta miasta.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo z budynkami (15 obiektów, z czego 5 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wyburzeń obiektów budowlanych kolidujących z planowaną trasą. W dokumentacji środowiskowej wykluczono możliwość oddziaływań w zakresie drgań na obiekty (budynki mieszkalne zlokalizowane są poza strefą, gdzie mogą być notowane drgania mogące mieć wpływ na stan techniczny budynków.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie budowy.	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

**17. BUDOWA DROGI S11 KÓRNIK – OSTRÓW WIELKOPOLSKI**

Lp.		17	BUDOWA DROGI S11 KÓRNIK – OSTRÓW WIELKOPOLSKI					
Lokalizacja przedsięwzięcia			Powiat poznański (gmina Kórnik), powiat średzki (gminy: Środa Wielkopolska, Zaniemyśl, Krzykosy, Nowe Miasto nad Wartą), powiat jarociński (gminy: Jarocin, Kotlin), powiat pleszewski (gminy: Pleszew, Dobrzyca), powiat ostrowski (gminy: Raszków, Ostrów Wlkp., m. Ostrów Wlkp.).					
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia			Długość odcinka ok. 74 km. Planowana inwestycja będzie drogą dwujezdniową czteropasową (2x2, szerokość pasa ruchu: 3,5 m) z rezerwą pod trzeci pas ruchu w każdym z kierunków.					
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja			Inwestycja na odcinku Kórnik – Jarocin we wstępnym przygotowaniu (WP), dostępne dokumenty: studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe, raport o oddziaływaniu na środowisko. Na odcinku Jarocin – Ostów Wielkopolski – etap koncepcyjny korytarzowy (KK), dostępne dokumenty: studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe.					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ			Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt. 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia			Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
			Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia					
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych			Natura 2000	-				
			Korytarze ekologiczne	Korytarz krajowy: Dolina Warty (KPnC-22A)				
			Parki Narodowe	-				
			Parki Krajobrazowe	-				
			Obszary Chronionego Krajobrazu	Obszar Chronionego Krajobrazu w gminie Kórnik				

	RAMSAR	-
	Rezerваты Przyrody	-
<b>Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych</b>		
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)	Ocena potencjalnie negatywnych skutków na różnorodność biologiczną, w tym formy ochrony przyrody, została przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie możliwości kolizji z obszarami chronionymi. Planowana inwestycja może mieć potencjalne oddziaływanie na obszary chronione znajdujące się w buforze w momencie realizacji inwestycji. Nie przewiduje się jednak znaczącego negatywnego oddziaływania na formy ochrony przyrody. Charakter planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci: wycinki zadrzewień i krzewów, zniszczenia pokrywy roślinnej, zwiększenia śmiertelności zwierząt, zniszczenia siedlisk zwierząt. W wyniku wykonanych analiz zawartych w Prognozie, wykazano, że budowa drogi koliduje z jednym fragmentem krajowej sieci korytarzy ekologicznych, co może stanowić zagrożenie dla zwierząt migrujących.	
LUDZIE	Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują, iż po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych nie powinny wystąpić przekroczenia poziomów dopuszczalnych w obrębie obszarów podlegających ochronie akustycznej. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań na ludzi (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji.	
WODY	Planowana inwestycja znajduje się częściowo na obszarze GZWP 143 oraz 150, ponadto w pobliżu inwestycji znajduje się również kilka ujęć wód podziemnych, ale nie przecina ona żadnych stref ochronnych. Inwestycja przekracza ciekę istotne JCWP. Z analizy wynika, że nie dojdzie do znaczącego negatywnego oddziaływania na wody powierzchniowe lub podziemne, pod warunkiem zastosowania szeregu środków i działań minimalizujących, na etapie budowy oraz eksploatacji drogi.	
POWIETRZE	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała w przyległym do niego pasie bezpośrednie sąsiedztwo 14 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,012 km <sup>2</sup> . Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W dokumentacji wykluczono ich znaczący charakter, a przeprowadzone modelowanie emisji wykazało dotrzymanie standardów jakości w obrębie potencjalnych konfliktów. Przewiduje się wdrożenie typowych działań minimalizujących emisję zanieczyszczeń na etapie realizacji.	
KLIMAT	Inwestycja przebiega przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%) Moskawy (ok. 1,5 km) i Warty (ok. 1,5 km). Należy dostosować inwestycję do spodziewanego wzrostu ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych ( $T_{max} > 30^{\circ}C$ ) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Stwierdzono wzrost narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawałnych, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów, dostosowanie infrastruktury do oddziaływania silnych wiatrów.	
POWIERZCHNIA ZIEMI	Przeprowadzone analizy przestrzenne planowanego przebiegu drogi wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni ok. 3,29 km <sup>2</sup> . Ustalenia OOŚ wskazują na możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na gleby, ale właściwe postępowanie w czasie prac budowlanych oddziaływanie negatywnie zmniejszy do minimum. W zapisach OOŚ wskazano rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji.	
KRAJOBRAZ	W wyniku przeprowadzonych analiz przestrzennych, ustalono, iż planowana inwestycja przebiega przez obszar chronionego krajobrazu (Obszar Chronionego Krajobrazu w gminie Kórnik). Możliwe negatywne oddziaływanie na etapie realizacji inwestycji będzie wiązało się z prowadzeniem prac budowlanych oraz usunięciem roślinności, w tym na obszarach leśnych i łąkowych. Nastąpi trwałe zniekształcenie rzeźby terenu oraz zmiana obecnego sposobu zagospodarowania terenu. Na etapie eksploatacji nowe, zunifikowane elementy infrastruktury drogowej mogą powodować wrażenie dysharmonii. W wyniku realizacji inwestycji może dojść do fragmentacji krajobrazu oraz zaburzenia percepcji istniejących wewnątrz krajobrazowych. Działania	

KLIMAT AKUSTYCZNY	minimalizujące powinny obejmować nasadzenia zieleni krajobrazowej oraz dostosowanie materiału i kolorystyki elementów infrastruktury do otaczającego krajobrazu.	
	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie o pow. ok. 3,9 ha. Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji, jak również eksploatacji w postaci budowy ekranów akustycznych na odcinkach w obrębie których zidentyfikowano możliwość wystąpienia przekroczeń norm. Analiza akustyczna wykazała, że w rejonie planowanej drogi S11 stan klimatu akustycznego nie powinien przekraczać poziomów dopuszczalnych po zastosowaniu środków redukujących hałas w miejscu występowania terenów zainwestowanych podlegających ochronie akustycznej.	
	Wykonane analizy przestrzenne, nie wykazały kolizji ze złożami (na planowanym odcinku przebiegu). Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców.	
ZABYTKI	Przeprowadzone analizy przestrzenne wykazały brak występowania kolizji z obiektami zabytkowymi. Z uwagi na oddalenie obiektów zabytkowych od planowanej drogi ekspresowej nie przewiduje się możliwości wystąpienia oddziaływania na etapie jej realizacji i eksploatacji. W przypadku stanowisk archeologicznych, należy wziąć pod uwagę, iż w czasie prac budowlanych mogą zostać odkryte nowe stanowiska, w związku z czym przy realizacji inwestycji muszą być przestrzegane przepisy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo z 1 budynkiem jednorodzinny. Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wyburzeń obiektów budowlanych kolidujących z planowaną trasą. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań w zakresie drgań na obiekty, istotne jest unikanie stosowania w jednym czasie urządzeń mogących prowadzić do skumulowanego oddziaływania w zakresie drgań i powodować niekorzystny wpływ na budynki.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PWKSD 2030 ( DK 12, DK 15, DK 36), PKP (43 FS,93 FS), CPK	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

#### 18. BUDOWA DROGI S11 OSTRÓW WIELKOPOLSKI – KĘPNO

Lp.	18	BUDOWA DROGI S11 OSTRÓW WIELKOPOLSKI – KĘPNO
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat ostrowski ( gmina Przygodzice), powiat ostrzeszowski (gminy: Ostrzeszów, Kobyła Góra), powiat kępiński (gminy: Kępno, Baranów).	

Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia		Długość odcinka ok. 30 km. Planowana inwestycja będzie drogą dwujezdniową czteropasową (2x2, szerokość pasa ruchu: 3,5 m). Docelowo przewidziano drogę o przekroju 2x3.					
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja		Inwestycja we wstępnym przygotowaniu (WP), dostępne dokumenty: studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe, raport o oddziaływaniu na środowisko.					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ		Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt. 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia		Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
		Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia					
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Natura 2000	-					
	Korytarze ekologiczne	Korytarz główny: Stawy Milickie (GKPdC-17). Korytarz krajowy: Wzniesienia południowej Wielkopolski (KPdC-16B)					
	Parki Narodowe	-					
	Parki Krajobrazowe	-					
	Obszary Chronionego Krajobrazu	Wzgórza Ostrzeszowskie i Kotlina Odolanowska (woj. wielkopolskie)					
	RAMSAR	-					
	Rezerваты Przyrody	-					
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych							
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)		Ocena potencjalnie negatywnych skutków na różnorodność biologiczną, w tym formy ochrony przyrody, została przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie możliwości kolizji z obszarami chronionymi. Planowana inwestycja może potencjalne oddziaływać na obszary chronione znajdujące się w buforze w momencie realizacji inwestycji. Nie przewiduje się jednak znacznego negatywnego oddziaływania na formy ochrony przyrody. Charakter planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci: wycinki zadrzewień i krzewów, zniszczenia pokrywy					

	roślinnej, zwiększenia śmiertelności zwierząt, zniszczenia siedlisk zwierząt, zmiany zagospodarowania terenu, zniszczenia siedlisk w miejscu zaplecza technicznego. W wyniku wykonanych analiz zawartych w Prognozie, stwierdzono możliwość wystąpienia kolizji z fragmentami krajowej sieci korytarzy ekologicznych, planowana inwestycja może stanowić zagrożenie dla migrujących zwierząt.
LUDZIE	Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych w celu minimalizacji oddziaływań etapu eksploatacji inwestycji. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań na ludzi (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji. Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują, że przyjęte rozwiązania zabezpieczą dostęp do działek sąsiadujących z pasem trasy głównej oraz możliwość korzystania z istniejącej sieci dróg przeciętych główną trasą, w celu dostępu do przyległych terenów.
WODY	Inwestycja znajduje się częściowo na obszarze GZWP 143. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniami poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych.
POWIERTRZE	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała w przyległym do niego pasie bezpośrednie sąsiedztwo 9 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,010 km <sup>2</sup> . Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W dokumentacji wykluczono ich znaczący charakter, a przeprowadzone modelowanie emisji wykazało dotrzymanie standardów jakości w obrębie potencjalnych konfliktów. Przewiduje się wdrożenie typowych działań minimalizujących emisję zanieczyszczeń na etapie realizacji.
KLIMAT	Inwestycja nie przebiega przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%). Należy dostosować inwestycję do spodziewanego wzrostu ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych ( $T_{max} > 30^{\circ}C$ ) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Stwierdzono wzrost narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawałnych, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów, dostosowanie infrastruktury do oddziaływania silnych wiatrów.
POWIERZCHNIA ZIEMI	Przeprowadzone analizy przestrzenne planowanego przebiegu drogi wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni ok. 3,0 km <sup>2</sup> . Ustalenia OOS wskazują na możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na gleby, ale właściwe postępowanie w czasie prac budowlanych oddziaływanie negatywnie zmniejszy do minimum. W zapisach OOS wskazano rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji.
KRAJOBRAZ	Przeprowadzone analizy przestrzenne wykazały, iż planowana inwestycja będzie przebiegała przez 2 obszary chronionego krajobrazu (Wzgórza Ostrzeszowskie i Kotlina Odolanowska (woj. wielkopolskie)). Możliwe negatywne oddziaływanie na etapie realizacji inwestycji będzie wiązało się z prowadzeniem prac budowlanych oraz usunięciem roślinności, w tym cennych zadrzewień. Nastąpi trwałe zniekształcenie rzeźby terenu oraz zmiana obecnego sposobu zagospodarowania terenu. Na etapie eksploatacji nowe, zunifikowane elementy infrastruktury drogowej mogą powodować wrażenie dysharmonii. Oddziaływanie inwestycji na walory krajobrazowe będzie związane z poprowadzeniem trasy po nowym śladzie, gdzie kluczowym jest wyniesienie niwelety ponad teren istniejący. Największe zmiany w percepcji krajobrazu będą związane z koniecznością wyniesienia ponad istniejący teren odcinka trasy poprowadzonego estakadą nad koleją. W wyniku realizacji inwestycji może dojść do fragmentacji krajobrazu oraz zaburzenia percepcji istniejących wewnątrz krajobrazowych. Działania minimalizujące powinny obejmować zastosowanie rozwiązań maksymalnie wkomponowanych w istniejący krajobraz, ograniczenie zajętości terenu oraz zastosowanie rozwiązań technicznych, które ograniczą oddziaływanie na przestrzeń krajobrazową elementów obcych, jakimi są elementy infrastrukturalne trasy poprzez humusowanie powierzchni elementów obiektów. Ponadto, elementy konstrukcyjne mają zostać dostosowane zarówno materiałem, jak i kolorystyką do otaczającego krajobrazu.

KLIMAT AKUSTYCZNY	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie o pow. ok. 2,5 ha. Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji, jak również eksploatacji w postaci budowy ekranów akustycznych na odcinkach w obrębie których zidentyfikowano możliwość wystąpienia przekroczeń norm. Analiza akustyczna wykazała, że zastosowanie środków minimalizujących w postaci ekranów akustycznych w przyjętych horyzontach czasowych skutecznie zabezpieczy zabudowę mieszkaniową znajdującą się na terenach chronionych przed hałasem.	
ZASOBY NATURALNE	Wykonane analizy przestrzenne, nie wykazały kolizji ze złożami (na planowanym odcinku przebiegu). Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców.	
ZABYTKI	Przeprowadzone analizy wykazały, iż obiekty zabytkowe podlegające ochronie, nie wchodzi w bezpośrednią kolizję z planowaną inwestycją. Realizacja przedsięwzięcia może jednak przyczyniać się do generowania zwiększonych ilości pyłów i drgań co czasowo może negatywnie wpływać na obiekty zabytkowe znajdujące się w dalszej odległości. Na etapie eksploatacji nie zakłada się wpływu planowanej inwestycji na zabytki.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo budynków mieszkaniowych. Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wyburzeń obiektów budowlanych kolidujących z planowaną trasą. Ustalenia dokumentacji wskazują, iż zastosowana nawierzchnia wpływać będzie na ograniczenie emisji drgań.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PKP (93 FS), CPK	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

#### 19. BUDOWA DROGI S11 KĘPNO – A1

Lp.	19	BUDOWA DROGI S11 KĘPNO – A1
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat kluczborski (gminy: Lasowice Wielkie, Kluczbork, Byczyna), powiat wieruszowski (gmina Bolesławiec), powiat kępiński (gminy: Łęka Opatowska, Baranów)	
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość odcinka: 1) odcinek Kępno – granica województwa opolskiego (z wyłączeniem obwodnicy Olesna) – ok. 43 km, 2) odcinek koniec obwodnicy Olesna – początek obwodnicy Tarnowskich Gór – ok. 27 km. Planowana inwestycja będzie drogą dwujezdniową czteropasową (2x2, szerokość pasa ruchu: 3,5 m).	

Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja		Inwestycja we wstępnym przygotowaniu (WP) na odcinku Kępno – granica województwa opolskiego, dostępne dokumenty: studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe, raport o oddziaływaniu na środowisko, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach. Na odcinku Koniec obwodnicy Olesna – początek obwodnicy Tarnowskich Gór inwestycja na etapie koncepcyjnym wariantowym (KW).					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ		Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt. 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia		Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
		1) Decyzja wydana dnia 20.08.2021 r. (WOOŚ.420.2.2019.ES.90 ) z pełną procedurą OOŚ	1)Nakazano wykonanie kompensacji przyrodniczej (nasadzenie)	1) Gleba i powierzchnia ziemi, woda, fauna, flora, klimat akustyczny	1)Nałożono obowiązek wykonania ponownej OOŚ.	1)Nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, zakres analizy: klimat akustyczny, skuteczność przejść dla zwierząt, skuteczność zabezpieczeń studni wpadowych i separatorów	1) Nałożono obowiązek monitoringu przedsięwzięcia, zakres monitoringu: funkcjonalność i wykorzystanie przejść dla zwierząt, skuteczność zabezpieczeń studni wpadowych i separatorów
	Natura 2000	-					
	Korytarze ekologiczne	Korytarze główne: Stawy Milickie - Bory Stobrawskie (GKPdC-14), Bory Stobrawskie (GKPdC-12). Korytarz krajowy: Dolina górnej Prosnys (KPdC-16C)					
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Parki Narodowe	-					
	Parki Krajobrazowe	Park Krajobrazowy Lasy nad Górną Liswartą - otulina					
	Obszary Chronionego Krajobrazu	Lasy Stobrawsko - Turawskie, Dolina Prosnys,					
	RAMSAR	-					
	Rezerваты Przyrody	-					
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych							

RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)	<p>Planowana inwestycja wykazuje bezpośredni związek z 2 obszarami ochrony przyrody oraz otuliną jednego parku krajobrazowego, w granicach których się znajduje. Możliwe są czasowe oddziaływania na formy ochrony przyrody związane z etapem realizacji.</p> <p>Możliwe oddziaływanie na środowisko: zniszczenie pokrywy roślinnej, zwiększenie śmiertelności zwierząt, ekspansja gatunków niepożądanych; przecięcie szlaków migracyjnych zwierząt; wycinka drzew mogących stanowić siedliska zwierząt.</p> <p>Kompensacje przyrodnicze: nasadzenia drzew i krzewów rodzimych w rejonie projektowanego przebiegu drogi.</p> <p>Stwierdzono konieczność monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze (przejsć dla zwierząt). Na etapie realizacji inwestycji konieczny jest nadzór przyrodniczy oraz kontrola ornitologiczna w celu sprawdzenia realizacji wdrożenia wymagań.</p> <p>W zapisach decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach uwzględniono działania minimalizujące negatywne oddziaływanie na komponenty środowiskowe oraz podano szereg wymaganych zastosowań na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji, w celu ochrony środowiska i zachowania bioróżnorodności. Po zastosowaniu wszystkich wymogów, działań minimalizujących zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie realizacji przedsięwzięcia, nie przewiduje się stałego, bezpośredniego negatywnego oddziaływania na rośliny, zwierzęta oraz na formy ochrony przyrody.</p> <p>W wyniku przeprowadzonych analiz zamieszczonych w Prognozie, stwierdzono możliwość wystąpienia kolizji z fragmentami krajowej sieci korytarzy ekologicznych, planowana inwestycja może stanowić zagrożenie dla migrujących zwierząt.</p>
LUDZIE	<p>Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, dla odcinka o zdefiniowanym przebiegu, z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań (emisja zanieczyszczeń, hałasu), obejmują rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji. W decyzji określono miejsca wykonania ekranów akustycznych oraz rezerwy terenowe, w obszarach, w których w okresie późniejszym wystąpić może konieczność posadowienia ekranów.</p> <p>Ustalenia decyzji wskazują, iż zastosowanie środków ochrony akustycznej (ekrany) umożliwi dotrzymanie wartości dopuszczalnych na terenach chronionych akustycznie. Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dla wszystkich analizowanych wariantów, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych w celu minimalizacji oddziaływań etapu eksploatacji inwestycji. Dla odcinków o przebiegu wariantowym, z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji.</p>
WODY	<p>Inwestycja przecina cieki istotne JCWP. Ponadto znajduje się częściowo na obszarze GZWP 311 i 324. W niedalekiej odległości przebiegają granice stref ochronnych ujęć wód podziemnych. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę koryt cieków przed przekształceniami i wpływem zanieczyszczeń oraz ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniami poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych.</p>
POWIETRZE	<p>Przeprowadzona analiza przestrzenna planowanego przebiegu na odcinku o zdefiniowanym przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo 14 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,007 km<sup>2</sup>. Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W decyzji wykluczono ich znaczący charakter, a przeprowadzone modelowanie emisji wykazało dotrzymanie standardów jakości powietrza.</p> <p>W przebiegu wariantowym analiza wskazała sąsiedztwo 19 kompleksów mieszkaniowych dla wariantu A (0,020 km<sup>2</sup>), 14, dla wariantu B (0,008 km<sup>2</sup>), 8 dla wariantu C (0,007 km<sup>2</sup>) oraz 20 dla wariantu D (0,014 km<sup>2</sup>) stąd wariant C wydaje się być najmniej konfliktowy pod względem narażenia na emisje do powietrza. Możliwe są typowe oddziaływania etapu realizacji i eksploatacji na przyległą zabudowę, lecz jej powierzchnia wyklucza ich istotny charakter.</p>
KLIMAT	<p>Inwestycja przebiega przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%) Prosną (ok. 1 km). Należy dostosować inwestycję do spodziewanego wzrostu ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych (<math>T_{max} &gt; 30^{\circ}C</math>) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Stwierdzono wzrost narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawalnych, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów, dostosowanie infrastruktury do oddziaływania silnych wiatrów.</p>

POWIERZCHNIA ZIEMI	<p>Przedsięwzięcie posiada przebieg wielowariantowy. Przeprowadzone analizy przestrzenne dla zaproponowanych wariantów wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni B – 2,83 km<sup>2</sup>, A – 2,73 km<sup>2</sup>, C 2,97 km<sup>2</sup>, D 2,88 km<sup>2</sup>. Stąd wariant A ze względu zajętości powierzchni wydaje się najkorzystniejszy. Ustalenia OOS wskazują na możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na gleby, ale właściwe postępowanie w czasie prac budowlanych oddziaływanie negatywnie zmniejszy do minimum. W zapisach OOS wskazano rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji.</p>
KRAJOBRAZ	<p>Przeprowadzone analizy przestrzenne wykazały, iż planowana inwestycja będzie przebiegała przez 2 obszary chronionego krajobrazu (Dolina Proсны, Lasy Stobrawsko – Turawskie) oraz otulinę Parku Krajobrazowego Lasy nad Górną Liswartą. Możliwe negatywne oddziaływanie na etapie realizacji inwestycji będzie wiązało się z prowadzeniem prac budowlanych oraz usunięciem roślinności, w tym na obszarach leśnych i łąkowych. Nastąpi trwałe zniekształcenie rzeźby terenu oraz zmiana obecnego sposobu zagospodarowania terenu. Na etapie eksploatacji nowe, zunifikowane elementy infrastruktury drogowej mogą powodować wrażenie dysharmonii. Oddziaływanie inwestycji na walory krajobrazowe będzie związane z poprowadzeniem trasy po nowym śladzie, gdzie największe zmiany w istniejącym układzie krajobrazowym, będą zauważalne w wyniku budowy obiektów towarzyszących inwestycji drogowej tj. mostów i wiaduktów oraz budową połączeń z lokalnym układem drogowym. W wyniku realizacji inwestycji dojdzie do fragmentacji krajobrazu oraz zaburzenia percepcji istniejących wewnątrz krajobrazowych. Działania minimalizujące ujęte w zapisach decyzji mają obejmować zastosowanie rozwiązań maksymalnie wkomponowanych w istniejący krajobraz, ograniczenie zajętości terenu oraz zastosowanie rozwiązań technicznych, które ograniczą oddziaływanie na przestrzeń krajobrazową obcych elementów infrastrukturalnych trasy, poprzez humusowanie części powierzchni obiektów. Ponadto, elementy konstrukcyjne powinny zostać dostosowane zarówno materiałem, jak i kolorystyką do otaczającego krajobrazu.</p>
KLIMAT AKUSTYCZNY	<p>Przeprowadzona analiza przestrzenna planowanego przebiegu na odcinku o zdefiniowanym przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo terenów ochrony akustycznej o pow. narażenia ok. 3,7 ha. Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W decyzji wykluczono ich znaczący charakter. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji, jak również eksploatacji w postaci budowy ekranów akustycznych. W decyzji nałożono również obowiązek weryfikacji skuteczności zaproponowanych rozwiązań w ramach analizy porealizacyjnej. W przebiegu wariantowym analiza wskazała sąsiedztwo terenów ochrony akustycznej dla wariantu A o pow. ok. 11,3 ha, dla wariantu B o pow. ok. 1,9 ha, dla wariantu C o pow. ok. 1,9 ha oraz wariantu D o pow. ok. 28,3 ha. Stąd warianty B i C wydają się być najmniej konfliktowe pod względem narażenia na emisję hałasu. Oddziaływanie na etapie eksploatacji powinny być minimalizowane w celu wyeliminowania ponadnormatywnych poziomów dźwięku prognozowanego w obrębie przyległych obszarów podlegających ochronie akustycznej.</p>
ZASOBY NATURALNE	<p>Wykonane analizy przestrzenne, zarówno dla odcinka o określonym przebiegu, jak i dla odcinka posiadającego wariant realizacji wykazały kolizje ze złożami piasków i żwirów. Ustalenia decyzji nie wskazują na możliwość istotnego oddziaływania na złoża. W przebiegu wariantowym zidentyfikowano kolizję ze złożami w wariantach A (piaski i żwiry: 0,007 km<sup>2</sup>, surowce ilaste: 0,01 km<sup>2</sup>), w wariantach B i C (piaski i żwiry: 0,006 km<sup>2</sup>). Analizując powierzchnię i liczbę kolizji wariant B i C jest najkorzystniejszy. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem m.in. niniejszych surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców.</p>
ZABYTKI	<p>Na podstawie przeprowadzonych analiz przestrzennych nie stwierdzono występowania możliwych kolizji z obiektami wpisanymi do rejestru zabytków. Nie przewiduje się wystąpienia oddziaływania na tego typu zabytki. Projektowany odcinek drogi przechodzi przez stanowisko archeologiczne (decyzja o wpisie do rejestru nr A-18/65 z 1965-04-15), przez co istnieje możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji</p>

DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	przedsięwzięcia. Z uwagi na liczne świadectwa dawnych epok na obszarze gminy, należy wziąć pod uwagę, iż w czasie prac budowlanych mogą zostać odkryte nowe stanowiska, w związku z czym przy realizacji inwestycji powinny być przestrzegane przepisy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.	
	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo z budynkami. W przypadku odcinka o zdefiniowanym przebiegu zidentyfikowano bezpośrednie sąsiedztwo 1 budynku mieszkalnego jednorodzinnego. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na konieczność wyburzeń obiektów budowlanych kolidujących z planowaną trasą. Występowanie drgań na etapie eksploatacji drogi zostanie zminimalizowane poprzez odpowiednią jej konstrukcję. W przypadku odcinka o przebiegu wariantowym zidentyfikowano w wariantcie B, bezpośrednie sąsiedztwo 16 budynków, z czego 5 to budynki mieszkalne jednorodzinne, w przypadku wariantu A – 39 budynków, w tym 28 to budynki mieszkalne jednorodzinne, w przypadku wariantu C- 9 budynków, w tym 3 to budynki mieszkalne jednorodzinne, w przypadku wariantu D – 4 budynki, w tym 2 to budynki mieszkalne jednorodzinne. Zatem najbardziej korzystnym wydaje się wariant D, w aspekcie potencjalnego wpływu na budynki. Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują, iż zastosowana nawierzchnia powinna zminimalizować, ograniczyć drgania (drgania będą miały pomijalny wpływ na obiekty).	
	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	PWKSD 2030 (DK 42,DK 46), PKP (93 FS, 2 CPK), CPK	PWKSD 2030 Hałas drogowy
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

## 20. BUDOWA OBWODNICY TARNOWSKICH GÓR S11

Lp.		20	BUDOWA OBWODNICY TARNOWSKICH GÓR S11					
Lokalizacja przedsięwzięcia			Powiat tarnogórski (gminy :Ożarowice, miasto i gmina Miasteczko Śląskie, Świerklaniec, miasto i gmina Tarnowskie Góry, Tworóg, Krupski Młyn, miasto i gmina Radzionków, Zbrosławice)					
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia			Długość odcinka ok. 33 km. Planowana inwestycja będzie drogą dwujezdniową czteropasową (2x2, szerokość pasa ruchu: 3,5 m).					
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja			Inwestycja na etapie koncepcyjnym wariantowym (KW). Dostępne dokumenty: studium sieciowe z elementami studium korytarzowego.					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ			Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt. 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia			Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
			Brak decyzji o środowiskowych					

Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych		uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia					
	Natura 2000	-					
	Korytarze ekologiczne	Korytarz główny: Bory Stobrowskie (GKPdC-12)					
	Parki Narodowe	-					
	Parki Krajobrazowe	-					
	Obszary Chronionego Krajobrazu	-					
	RAMSAR	-					
	Rezerваты Przyrody	-					
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych							
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)		Ocena potencjalnie negatywnych skutków na różnorodność biologiczną, w tym formy ochrony przyrody, została przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie możliwości kolizji z obszarami chronionymi. Planowana inwestycja może potencjalnie oddziaływać na obszary chronione znajdujące się w buforze w momencie realizacji inwestycji. Nie przewiduje się jednak znacznego negatywnego oddziaływania na formy ochrony przyrody. Charakter planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci: wycinki zadrzewień i krzewów, zniszczenia pokrywy roślinnej, zwiększenia śmiertelności zwierząt, zniszczenia siedlisk zwierząt, zmiany zagospodarowania terenu, zniszczenia siedlisk w miejscu zaplecza technicznego. W wyniku wykonanych analiz zawartych w Prognozie, wykazano, że budowa drogi koliduje z jednym fragmentem krajowej sieci korytarzy ekologicznych, co może stanowić zagrożenie dla zwierząt migrujących.					
LUDZIE		Z uwagi na zidentyfikowaną liczbę budynków mieszkalnych, występujących w sąsiedztwie planowanych wariantów z punktu widzenia emisji zanieczyszczeń i hałasu najbardziej korzystny wydaje się wariant II i IV. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z wystąpieniem krótkoterminowych oddziaływań w zakresie emisji hałasu i zanieczyszczeń, dlatego niezbędne będzie stosowanie działań minimalizujących ograniczających możliwy wpływ na ludzi. Dlatego istotna jest odpowiednia lokalizacja zaplecza budowy, by ograniczyć negatywny wpływ na ludzi zamieszkujących w otoczeniu drogi. Należy unikać stosowania w jednym czasie sprzętu mogącego być źródłem skumulowanego, niekorzystnego oddziaływania w zakresie hałasu i jego emisji na ludzi.					
WODY		Inwestycja przecina ciek istotne JCWP. Ponadto znajduje się częściowo na obszarze GZWP 330, 329 i 327. W niedalekiej odległości przebiegają granice stref ochronnych ujęć wód podziemnych. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę koryt cieków przed przekształceniami i wpływem zanieczyszczeń oraz ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniami poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych.					

POWIETRZE	Przedsięwzięcie posiada przebieg wielowariantowy. Przeprowadzona analiza przestrzenna wykazała bezpośrednie sąsiedztwo 93 kompleksów mieszkaniowych dla wariantu I (0,064 km <sup>2</sup> ), 28, dla wariantu II (0,026 km <sup>2</sup> ) i 89 dla wariantu III (0,060 km <sup>2</sup> ) i 28 dla wariantu IV (0,026 km <sup>2</sup> ), stąd warianty II i IV wydają się być najmniej konfliktowe pod względem narażenia na emisję. Możliwe są typowe oddziaływania etapu realizacji i eksploatacji na przyległą zabudowę, lecz jej powierzchnia wyklucza ich istotny charakter.
KLIMAT	W wariantcie I inwestycja przebiega przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%) Stoły (ok. 0,7 km) i Szarlejki (ok. 50 m). W pozostałych wariantach narażenie jest mniejsze i wynosi odpowiednio ok. 150 m i 50 m Należy dostosować inwestycję do spodziewanego wzrostu ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych ( $T_{max} > 30^{\circ}C$ ) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Stwierdzono wzrost narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawaalnych, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów, dostosowanie infrastruktury do oddziaływania silnych wiatrów.
POWIERZCHNIA ZIEMI	Przedsięwzięcie posiada przebieg wielowariantowy. Przeprowadzone analizy przestrzenne dla zaproponowanych wariantów wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni W-1 – 3,83 km <sup>2</sup> , W-2 – 3,5 km <sup>2</sup> , W-3 – 3,44 km <sup>2</sup> , W-4 – 4,07 km <sup>2</sup> . Stąd drugi wariant ze względu na zajętość powierzchni wydaje się najkorzystniejszy. Działania powinny zawierać rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji.
KRAJOBRAZ	Przeprowadzone analizy przestrzenne wykazały, że w przypadku żadnego wariantu nie występuje ryzyko kolizji z obszarami krajobrazu o szczególnie cennych walorach. Droga przebiega jednak w dużej mierze przez tereny zalesione. Możliwe negatywne oddziaływanie na etapie realizacji inwestycji będzie wiązało się z prowadzeniem prac budowlanych oraz usunięciem roślinności, w tym cennych drzewostanów. Nastąpi trwałe zniekształcenie rzeźby terenu oraz zmiana obecnego sposobu zagospodarowania terenu. Na etapie eksploatacji nowe, zunifikowane elementy infrastruktury drogowej mogą powodować wrażenie dysharmonii. Oddziaływanie inwestycji na walory krajobrazowe będzie związane z poprowadzeniem trasy po nowym śladzie, gdzie największe zmiany w istniejącym układzie krajobrazowym, będą zauważalne w wyniku budowy obiektów towarzyszących inwestycji drogowej tj. mosty i wiadukty oraz ekrany akustyczne. W wyniku realizacji każdego z wariantów możliwa jest fragmentacja krajobrazu oraz zaburzenie percepcji istniejących wnętrz krajobrazowych.
KLIMAT AKUSTYCZNY	Przedsięwzięcie posiada przebieg wielowariantowy. Przeprowadzona analiza przestrzenna wykazała bezpośrednie sąsiedztwo terenów ochrony akustycznej dla wariantu I ok. 15,3 ha, dla wariantu II ok. 5,3 ha, dla wariantu III ok. 14,0 ha i dla wariantu IV ok. 5,3 ha, stąd warianty II i IV wydają się być najmniej konfliktowe pod względem narażenia na emisję hałasu i konieczności prowadzenia działań minimalizacyjnych w tym zakresie. Możliwe są typowe oddziaływania etapu realizacji i eksploatacji na przyległą zabudowę. Oddziaływania na etapie eksploatacji powinny być minimalizowane w celu wyeliminowania ponadnormatywnego oddziaływania prognozowanego w obrębie przyległych obszarów podlegających ochronie akustycznej.
ZASOBY NATURALNE	Analizowane przedsięwzięcie posiada przebieg wielowariantowy. Dla wszystkich wariantów zidentyfikowano możliwe kolizje ze złożami węgla kamiennego i piasków podsadzkowych. W przypadku kolizji ze złożami węgla kamiennego powierzchnia kolizji jest identyczna dla wszystkich wariantów (0,573 km <sup>2</sup> ), w przypadku kolizji z piaskami najmniejsza powierzchnia obejmuje wariant III. Zatem wariant ten jest najmniej konfliktowy, przy czym różnica w powierzchni konfliktów jest nieznaczna. Należy zaznaczyć, iż realizacja inwestycji, w każdym z wariantów wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców. W przypadku wszystkich wariantów niezbędne będzie uwzględnienie przy projektowaniu uwarunkowań związanych z przebiegiem drogi przez obszar górniczy.

ZABYTKI	Przeprowadzone analizy przestrzenne wykazały brak konfliktów z obiektami zabytkowymi w przypadku wszystkich wariantów. Należy wziąć pod uwagę, iż w czasie prac budowlanych mogą zostać odkryte nowe stanowiska, w związku z czym przy realizacji inwestycji muszą być przestrzegane przepisy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo z budynkami. W przypadku wariantu I, zidentyfikowano bezpośrednie sąsiedztwo 37 budynków, z czego 27 to budynki mieszkalne jednorodzinne, w przypadku wariantu II – 12 budynków, w tym 6 to budynki mieszkalne jednorodzinne, w przypadku wariantu III -37 budynków, w tym 27 to budynki mieszkalne jednorodzinne, w przypadku wariantu IV – 12 budynków, w tym 6 to budynki mieszkalne jednorodzinne. Zatem najbardziej korzystnym wydaje się wariant II i IV, w aspekcie potencjalnego wpływu na budynki. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z wystąpieniem krótkoterminowych oddziaływań w zakresie drgań na obiekty. Dlatego istotne jest unikanie stosowania w jednym czasie urządzeń mogących prowadzić do skumulowanego oddziaływania w zakresie drgań i powodować niekorzystny wpływ na budynki. Na etapie eksploatacji przy zastosowaniu odpowiednich rozwiązań nie przewiduje się wpływu drgań na obiekty.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PBO (Nakło Śląskie, Świerklaniec), PKP (1 FS, 145 RPO)	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

## 21. BUDOWA DROGI S12 PIOTRKÓW TRYBUNALSKI – RADOM, ODC. PIOTRKÓW TRYBUNALSKI – SULEJÓW (W. KOZENIN)

Lp.		21	BUDOWA DROGI S12 PIOTRKÓW TRYBUNALSKI – RADOM, ODC. PIOTRKÓW TRYBUNALSKI – SULEJÓW (W. KOZENIN)					
Lokalizacja przedsięwzięcia			Powiat opoczyński (gminy: Mniszków, Sławno), powiat piotrkowski (gminy: Aleksandrów, Rozprza, Sulejów, Wola Krzysztoporska), powiat Piotrków Trybunalski (gmina Piotrków Trybunalski).					
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia			Długość odcinka ok. 35,1 km. Planowana inwestycja będzie drogą dwujezdniową czteropasową (2x2, szerokość pasa ruchu: 3,5 m). Docelowo przewidziano drogę o przekroju 2x3.					
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja			Inwestycja w zaawansowanym przygotowaniu (ZP). Dostępne dokumenty: raport o oddziaływaniu na środowisko, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ			Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt. 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia			Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia

		Decyzja wydana dnia 30.05.2019 r. (WOOŚ.420.41.2018.MGr.20) z pełną procedurą OOŚ. Decyzja nie jest ostateczna, trwa postępowanie przed GDOŚ.	Nakazano wykonanie kompensacji przyrodniczej	klimat akustyczny, gleba i powierzchnia ziemi, wody, obszary chronione, fauna, flora, gospodarka odpadami	Nałożono obowiązek wykonania ponownej OOŚ.	Nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, zakres analizy: emisja hałasu, jakość odprowadzanych wód opadowych i roztopowych, jakość odprowadzanych ścieków z MOP	Nałożono obowiązek monitoringu przedsięwzięcia, zakres monitoringu: klimat akustyczny, fauna i flora
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Natura 2000	SOO: Dolina Środkowej Pilicy					
	Korytarze ekologiczne	Korytarze główne: Dolina Dolnej Pilicy (GKPdC-7), Puszcza Świętokrzyska - Dolina Pilicy (GKPdC-6B). Korytarz krajowy: Dolina Warty - Dolina Pilicy (KPdC-10C)					
	Parki Narodowe	-					
	Parki Krajobrazowe	Sulejowski Park Krajobrazowy, Sulejowski Park Krajobrazowy - otulina					
	Obszary Chronionego Krajobrazu	-					
	RAMSAR	-					
	Rezerwaty Przyrody	-					
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych							
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)		Planowana inwestycja wykazuje bezpośredni związek z 2 obszarami ochrony przyrody oraz otuliną jednego parku krajobrazowego, w granicach których się znajduje. Możliwe są czasowe oddziaływania na formy ochrony przyrody związane z etapem realizacji. Możliwe oddziaływanie na środowisko: zniszczenie pokrywy roślinnej, zwiększenie śmiertelności zwierząt. Kompensacje przyrodnicze: nasadzenia drzew i krzewów rodzimych. W rejonie drogi konieczna jest budowa przepustów dla płazów oraz przejść dolnych i górnych dla innych zwierząt. Stwierdzono konieczność monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze (przejść dla zwierząt, przepustów dla płazów oraz nasadzonej zieleni). Na etapie realizacji inwestycji konieczny jest nadzór przyrodniczy w celu kontroli realizacji wdrożenia wymagań oraz zapobieganie obecności zwierząt. W zapisach decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach uwzględniono działania minimalizujące negatywne oddziaływanie na komponenty środowiskowe oraz podano szereg wymaganych zastosowań na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji, w celu ochrony środowiska i zachowania bioróżnorodności. Po zastosowaniu wszystkich wymogów, działań minimalizujących zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie realizacji przedsięwzięcia, nie przewiduje się stałego, bezpośredniego negatywnego oddziaływania na rośliny, zwierzęta oraz na formy ochrony przyrody.					

	<p>W wyniku wykonanych analiz zawartych w Prognozie, na obszarach Natura 2000, których przedmiotem ochrony są ryby i minogi, mogą wystąpić potencjalne negatywne oddziaływania na te grupy zwierząt w momencie realizacji inwestycji. Stwierdzono możliwość wystąpienia kolizji z fragmentami krajowej sieci korytarzy ekologicznych, planowana inwestycja może stanowić zagrożenie dla migrujących zwierząt.</p> <p>Niemniej w toku przeprowadzonej na wyższym poziomie szczegółowości inwestycyjnej oceny oddziaływania na środowisko w Raporcie OOS wykluczono ryzyko znacząco negatywnych oddziaływań i wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Jest ona obecnie w postępowaniu odwoławczym.</p>
LUDZIE	<p>Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych, w celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji.</p>
WODY	<p>Inwestycja przecina ciek istotne JCWP. Ponadto znajduje się częściowo na obszarze GZWP. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę koryt cieków przed przekształceniami i wpływem zanieczyszczeń oraz ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniami poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych.</p>
POWIETRZE	<p>Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała w przyległym do niego pasie bezpośrednie sąsiedztwo 22 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,018 km<sup>2</sup>. Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wykluczono ich znaczący charakter, a przeprowadzone modelowanie emisji wykazało dotrzymanie standardów jakości w obrębie potencjalnych konfliktów. Przewiduje się wdrożenie typowych działań minimalizujących emisję zanieczyszczeń na etapie realizacji, natomiast jako możliwe działanie minimalizujące na etapie eksploatacji wskazano nasadzenia zieleni.</p>
KLIMAT	<p>Inwestycja przebiega przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%) Łuciaży (ok. 70 m) i Pilicy (ok. 0,3 km). Należy dostosować inwestycję do spodziewanego wzrostu ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych (<math>T_{max} &gt; 30^{\circ}C</math>) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Stwierdzono wzrost narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawałnych, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów, dostosowanie infrastruktury do oddziaływania silnych wiatrów.</p>
POWIERZCHNIA ZIEMI	<p>Przeprowadzone analizy przestrzenne planowanego przebiegu drogi wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni ok. 3,48 km<sup>2</sup>. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na wystąpienie negatywnego oddziaływania na gleby. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji poprzez odpowiednie zabezpieczenie terenu, właściwe użytkowanie maszyn oraz zachowanie wysokiej kultury prac budowlanych.</p>
KRAJOBRAZ	<p>Przeprowadzone analizy przestrzenne wykazały, iż planowana inwestycja przebiega przez obszar Sulejowskiego Parku Krajobrazowego oraz jego otulinę. Według przekazanej dokumentacji środowiskowej, realizacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z koniecznością usunięcia kolidującej z inwestycją zieleni, w tym zadrzewień i zakrzewień, co będzie w sposób negatywny oddziaływało na istniejący krajobraz. W wyniku prowadzonych prac ziemnych, nastąpi trwałe zniekształcenie rzeźby terenu oraz zmiana obecnego sposobu zagospodarowania terenu. Na etapie eksploatacji nowe, zunifikowane elementy infrastruktury drogowej mogą powodować wrażenie dysharmonii. Oddziaływanie inwestycji na walory krajobrazowe będzie związane z poprowadzeniem trasy po nowym śladzie, gdzie największe zmiany w istniejącym układzie krajobrazowym, będą zauważalne w wyniku budowy obiektów towarzyszących inwestycji drogowej tj. mostów i wiaduktów oraz ekranów akustycznych. Działania minimalizujące zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach odnoszą się do wykonania nasadzeń drzew, obsadzenia pnąciami paneli dźwiękochłonnych oraz dostosowania kolorystyki elementów infrastruktury do otaczającego krajobrazu (odcienie zieleni, brązów oraz szarości).</p>

KLIMAT AKUSTYCZNY	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie o pow. ok. 7,5 ha. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach decyzji ujęto typowe rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji związane z dobrą praktyką budowlaną, natomiast eksploatacji, w postaci budowy ekranów akustycznych. W decyzji nałożono również obowiązek weryfikacji skuteczności zaproponowanych rozwiązań w ramach analizy porealizacyjnej oraz w monitoringu.	
ZASOBY NATURALNE	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały kolizję ze złożami wapieni i margli (0,18 km <sup>2</sup> ). Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie odnoszą się do oddziaływań na złoża i nie wprowadzają w tym zakresie działań minimalizujących. Ponadto realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców.	
ZABYTKI	Przeprowadzone analizy przestrzenne wykazały brak obiektów zabytkowych wchodzących w bezpośredni konflikt z planowaną inwestycją. Ustalenia decyzji wskazują jednak na konieczność wykonania badań rozpoznawczych w postaci badań powierzchniowych, LiDAR oraz fotografii lotniczej z analizą wyróżnikową stanowisk archeologicznych. Na podstawie otrzymanych wyników DŚU nakazuje wykonanie sondaży w strefach sprzyjających osadnictwu ludzkiemu oraz w rejonach, gdzie zarejestrowano wyróżniki archeologiczne.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo budynków (z czego 7 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Ustalenia decyzji wskazują na konieczność prowadzenia prac w sposób nienaruszający konstrukcji budynków oraz monitoring konstrukcji obiektów budowlanych znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie prac.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PWKSD 2030 (DK 91), PKP (10 CPK)	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

## 22. BUDOWA DROGI S12 SULEJÓW – RADOM

Lp.	22	BUDOWA DROGI S12 SULEJÓW – RADOM
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat opoczyński (gminy: Opoczno, Sławno), powiat przysuski (gminy: Gielniów, Przysucha, Wieniawa), powiat radomski (gmina Wolanów), powiat szydłowiecki (gmina Orońsko).	
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość odcinka ok. 67,6 km. Planowana inwestycja będzie drogą dwujezdniową czteropasową (2x2, szerokość pasa ruchu: 3,5 m).	

Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja		Inwestycja w zaawansowanym przygotowaniu (ZP). Dostępne dokumenty dla odcinka Piotrków Trybunalski – granica województwa łódzkiego: raport o oddziaływaniu na środowisko, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, dla odcinka Granica województwa łódzkiego – węzeł Radom Południe (bez węzła): studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ		Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt. 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia		Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
		Decyzja wydana dnia 30.05.2019 r. (WOOŚ.420.41.2018.MGr.20) z pełną procedurą OOŚ dla odcinka Piotrków Trybunalski – granica województwa łódzkiego Decyzja wydana dnia 25.10.2021 r. (WOOŚ-II.420.437.2019.MBR.34) z pełną procedurą OOŚ dla odcinka granica województwa łódzkiego – węzeł Radom Południa (bez węzła)	Nakazano wykonanie kompensacji przyrodniczej	klimat akustyczny, gleba i powierzchnia ziemi, wody, obszary chronione, fauna, flora, gospodarka odpadami	Nałożono obowiązek wykonania ponownej OOŚ dla obu odcinków.	Nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej dla obu odcinków, zakres analizy: emisja hałasu, jakość odprowadzanych wód opadowych i roztopowych, jakość odprowadzanych ścieków z MOP	Nałożono obowiązek monitoringu przedsięwzięcia dla obu odcinków, zakres monitoringu: klimat akustyczny, fauna i flora
		Natura 2000	-				
		Korytarze ekologiczne	Korytarze główne: Puszcza Świętokrzyska (GKPdC-6),Puszcza Świętokrzyska - Dolina Pilicy (GKPdC-6B), Dolina Drzewiczki (GKPdC-6A)				
		Parki Narodowe	-				
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Parki Krajobrazowe	-					
	Obszary Chronionego Krajobrazu	Lasy Przysusko-Szydłowieckie					

	RAMSAR	-
	Rezerваты Przyrody	-
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych		
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)	Planowana inwestycja wykazuje bezpośredni związek z jednym obszarem ochrony przyrody, w granicach którego się znajduje. Możliwe są czasowe oddziaływania na formy ochrony przyrody związane z etapem realizacji. Możliwe oddziaływanie na środowisko: zniszczenie pokrywy roślinnej, zwiększenie śmiertelności zwierząt; wycinka drzew i krzewów. Kompensacje przyrodnicze: nasadzenia drzew i krzewów rodzimych. W przypadku płazów, gadów, chronionych gatunków zwierząt i roślin, przeniesienie na siedliska zastępcze. W rejonie drogi konieczna jest budowa przepustów dla płazów oraz przejść dolnych i górnych dla innych zwierząt. Stwierdzono konieczność monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze (kontrola stanu zieleni, przejść dla zwierząt). Na etapie realizacji inwestycji konieczny jest nadzór przyrodniczy w celu zapewnienia bieżącego rozpoznania lokalnych uwarunkowań i wykrywanie zagrożeń dla zwierząt. W zapisach decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach uwzględniono działania minimalizujące negatywne oddziaływanie na komponenty środowiskowe oraz podano szereg wymaganych zastosowań na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji, w celu ochrony środowiska i zachowania bioróżnorodności. Po zastosowaniu wszystkich wymogów, działań minimalizujących zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie realizacji przedsięwzięcia, oddziaływanie na rośliny, zwierzęta oraz formy ochrony przyrody, zostanie zmniejszone do minimum. W wyniku wykonanych analiz zawartych w Prognozie, stwierdzono możliwość wystąpienia kolizji z fragmentami krajowej sieci korytarzy ekologicznych, planowana inwestycja może stanowić zagrożenie dla migrujących zwierząt.	
LUDZIE	Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych, w celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji.	
WODY	Inwestycja przecina ciek istotne JCWP. Ponadto znajduje się częściowo na obszarze GZWP. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę koryt cieków przed przekształceniami i spływem zanieczyszczeń oraz ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniami poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych.	
POWIETRZE	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała w przyległym do niego pasie bezpośrednie sąsiedztwo 58 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,057 km <sup>2</sup> . Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W decyzji wykluczono ich znaczący charakter, a przeprowadzone modelowanie emisji wykazało dotrzymanie standardów jakości w obrębie potencjalnych konfliktów. Przewiduje się wdrożenie typowych działań minimalizujących emisję zanieczyszczeń na etapie realizacji.	
KLIMAT	Inwestycja przebiega przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%) Drzewiczki (ok. 0,3 km) i Radomki (ok. 0,4 km). Należy dostosować inwestycję do spodziewanego wzrostu ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych (T <sub>max</sub> > 30°C) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Stwierdzono wzrost narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawałnych, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów, dostosowanie infrastruktury do oddziaływania silnych wiatrów.	
POWIERZCHNIA ZIEMI	Przeprowadzone analizy przestrzenne planowanego przebiegu drogi wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni ok. 6,78 km <sup>2</sup> . Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na wystąpienie negatywnego oddziaływania na gleby poprzez	

	usunięcie jej górnej warstwy, zajętość terenu oraz prace budowlane a na etapie eksploatacji głównie przez ruch pojazdów i związane z tym zanieczyszczenia. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji poprzez odpowiednie zabezpieczenie terenu, właściwie użytkowanie maszyn oraz zachowanie wysokiej kultury prac budowlanych	
KRAJOBRAZ	W wyniku przeprowadzonych analiz przestrzennych stwierdzono, że planowana inwestycja przebiega przez obszar chronionego krajobrazu o nazwie: Lasy Przysusko-Szydłowieckie. Według przekazanej dokumentacji środowiskowej, realizacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z koniecznością usunięcia kolidującej z inwestycją zieleni, w tym zadrzewień i zakrzewień, co będzie w sposób negatywny oddziaływało na istniejący krajobraz. W wyniku prowadzonych prac ziemnych, nastąpi trwale zniekształcenie rzeźby terenu oraz zmiana obecnego sposobu zagospodarowania terenu. Na etapie eksploatacji nowe, zunifikowane elementy infrastruktury drogowej mogą powodować wrażenie dysharmonii. Oddziaływanie inwestycji na walory krajobrazowe będzie związane z poprowadzeniem trasy po nowym śladzie, gdzie największe zmiany w istniejącym układzie krajobrazowym, będą zauważalne w wyniku budowy obiektów towarzyszących inwestycji drogowej tj. mostów i wiaduktów oraz ekranów akustycznych. Działania minimalizujące zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach odnoszą się do wykonania nasadzeń drzew oraz dostosowania kolorystyki elementów infrastruktury do otaczającego krajobrazu (odcienie zieleni, brązów oraz szarości).	
KLIMAT AKUSTYCZNY	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie o pow. ok. 16,1 ha. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach decyzji ujęto typowe rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji związane z dobrą praktyką budowlaną, natomiast eksploatacji, w postaci budowy ekranów akustycznych. W decyzji nałożono również obowiązek weryfikacji skuteczności zaproponowanych rozwiązań w ramach analizy porealizacyjnej oraz monitoringu.	
ZASOBY NATURALNE	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały kolizję ze złożami, w tym największa powierzchnia konfliktów obejmuje piaski i żwiry (0,08 km <sup>2</sup> ). Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie odnoszą się do oddziaływań na złoża i nie wprowadzają w tym zakresie działań minimalizujących. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców.	
ZABYTKI	Przeprowadzone analizy przestrzenne wykazały możliwą kolizję planowanego odcinka z dawnym zespołem dworsko - parkowym w miejscowości Zameczek (decyzja o wpisie do rejestru nr 329 z 1983-08-31), w związku z czym prowadzone prace budowlane mogą w sposób negatywny wpływać na stan techniczny oraz percepcję zabytku (generowanie pyłów, drgań i wibracji). Ustalenia decyzji wskazują również na konieczność wykonania badań rozpoznawczych w celu określenia, czy planowana inwestycja nie koliduje z nieodkrytymi dotąd stanowiskami archeologicznymi. W celu minimalizowania negatywnego wpływu na cenne obiekty kultury, należy również zachować ostrożność podczas realizacji prac budowlanych prowadzonych w sąsiedztwie cmentarzy rzymsko-katolickich w m. Sołek.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo budynków (z czego 17 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Ustalenia decyzji wskazują na konieczność prowadzenia prac w sposób nienaruszający konstrukcji budynków oraz monitoring konstrukcji obiektów budowlanych znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie prac.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PKP (10 FS,118 FS,49 FS, 49 RPO), CPK	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.

ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.
---------------------------------	---

### 23. BUDOWA DROGI S12 RADOM – LUBLIN

Lp.	23	BUDOWA DROGI S12 RADOM – LUBLIN					
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat szydłowiecki (gmina Orońsko), powiat m. Radom powiat radomski (gminy: Kowala, Skaryszew, Gózd), powiat zwoleński (gminy: Zwoleń, Tczów, Przytęk, Policzna), powiat puławski (gmina Puławy).						
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość odcinka ok. 67 km. Planowana inwestycja będzie drogą dwujezdniową czteropasową (2x2, szerokość pasa ruchu: 3,5 m).						
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja	Inwestycja we wstępnym przygotowaniu (WP). Dostępne dokumenty: studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe, raport o oddziaływaniu na środowisko.						
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt. 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.						
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia		Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
		Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia					
	Natura 2000	OSO: Ostoja Kozienicka, SOO: Puszcza Kozienicka					
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Korytarze ekologiczne	Korytarze główne: Lasy Nadwiślańskie (GKPdC-4B), Lasy Zwoleńskie (GKPdC-7B)					
	Parki Narodowe	-					
	Parki Krajobrazowe	-					

	Obszary Chronionego Krajobrazu	Iłża-Makowiec
	RAMSAR	-
	Rezerваты Przyrody	-
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych		
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)		Ocena potencjalnie negatywnych skutków na różnorodność biologiczną, w tym formy ochrony przyrody, została przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie możliwości kolizji z obszarami chronionymi. Planowana inwestycja może potencjalnie oddziaływać na obszar Natura 2000 Ostoja Kozienicka, w szczególności na gatunki ptaków oraz 7 gatunków bezkręgowców, będących przedmiotami ochrony obszaru. Charakter planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci: wycinki zadrzewień i krzewów, zniszczenia pokrywy roślinnej, zwiększenia śmiertelności zwierząt, zniszczenia siedlisk zwierząt. Planowana inwestycja przetnie dwa korytarze ekologiczne, o łącznej powierzchni kolizji 8,08 km, co może mieć negatywny wpływ na migrujące osobniki zwierząt. Konieczna będzie wycinka lasów i zadrzewień w liczbie ok. 131 ha. Drzewa mogą stanowić siedliska oraz żerowiska dla wielu gatunków ptaków, a także innych grup zwierząt, są ostoją bioróżnorodności. Na obszarach Natura 2000, których przedmiotem ochrony są ryby i minogi, mogą wystąpić potencjalne negatywne oddziaływania na te grupy zwierząt w momencie realizacji inwestycji.
LUDZIE		Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych w celu minimalizacji oddziaływań etapu eksploatacji inwestycji. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań na ludzi (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji.
WODY		Inwestycja przecina cieki istotne JCWP. Ponadto znajduje się częściowo na obszarze GZWP. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę koryt cieków przed przekształceniami i spływem zanieczyszczeń oraz ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniami poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych.
POWIETRZE		Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała w przyległym do niego pasie bezpośrednie sąsiedztwo 112 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,103 km². Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W dokumentacji wykluczono ich znaczący charakter, a przeprowadzone modelowanie emisji wykazało dotrzymanie standardów jakości w obrębie potencjalnych konfliktów. Przewiduje się wdrożenie typowych działań minimalizujących emisję zanieczyszczeń na etapie realizacji. Nie zidentyfikowano potrzeby prowadzenia działań na etapie eksploatacji
KLIMAT		Inwestycja przebiega przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%) Zwolęńki (ok. 30 m) i Plewki (ok. 10 m). Należy dostosować inwestycję do spodziewanego wzrostu ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych (T <sub>max</sub> > 30°C) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Stwierdzono wzrost narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawałnych, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów, dostosowanie infrastruktury do oddziaływania silnych wiatrów.
POWIERZCHNIA ZIEMI		Przeprowadzone analizy przestrzenne planowanego przebiegu drogi wykazały możliwość wystąpienia zajęcia terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni ok. 6,7 km². Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na gleby, ale właściwie

KRAJOBRAZ	postępowanie w czasie prac budowlanych oddziaływanie negatywnie zmniejszy do minimum. W zapisach wskazano rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji.	
	Przeprowadzone analizy przestrzenne wykazały, iż planowana inwestycja przebiega przez obszar chronionego krajobrazu o nazwie: Iłża-Makowiec. Według przekazanej dokumentacji, realizacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z koniecznością usunięcia kolidującej z inwestycją zieleni, w tym zadrzewień i zakrzewień, co będzie w sposób negatywny oddziaływało na istniejący krajobraz. W wyniku prowadzonych prac ziemnych, nastąpi trwale zniekształcenie rzeźby terenu oraz zmiana obecnego sposobu zagospodarowania terenu. Będzie to miało dość istotne znaczenie zwłaszcza, że droga przebiegać będzie głównie przez tereny rolnicze, nieużytki i tereny leśne oraz obrzeża lasów. Na etapie eksploatacji nowe, zunifikowane elementy infrastruktury drogowej mogą powodować wrażenie dysharmonii. Oddziaływanie inwestycji na walory krajobrazowe będzie związane z poprowadzeniem trasy po nowym śladzie, gdzie największe zmiany w istniejącym układzie krajobrazowym, będą zauważalne w wyniku budowy obiektów towarzyszących inwestycji drogowej tj. wiaduktów i estakad oraz ekranów akustycznych.	
	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie o pow. ok. 28,0 ha. Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny przy zastosowaniu dobrych praktyk budowlanych. Natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W dokumentacji przewidziano więc środki minimalizujące oddziaływania akustyczne w postaci ekranów akustycznych, lub wałów ziemnych.	
ZASOBY NATURALNE	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały kolizję ze złożami piasków i żwirów (0,002 km <sup>2</sup> ) oraz surowców ilastych (0,06 km <sup>2</sup> ). Ustalenia dokumentacji środowiskowej nie wykazują istotnego wpływu na złoża z uwagi m.in. na brak eksploatacji złoża (surowce ilaste) oraz niewielki procent ograniczenia w eksploatacji złoża (piaski i żwiry). Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców.	
ZABYTKI	Wykonane analizy przestrzenne wykazały brak występowania kolizji z obiektami zabytkowymi czy stanowiskami archeologicznymi. W przypadku zabytków archeologicznych, należy wziąć pod uwagę, iż w czasie prac budowlanych mogą zostać odkryte nowe stanowiska, w związku z czym przy realizacji inwestycji winny być przestrzegane przepisy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo 52 budynków (z czego 26 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na konieczność wyburzeń obiektów budowlanych kolidujących z planowaną trasą. Wykonane analizy wskazują, iż zasięg oddziaływań w zakresie drgań nie wykróczy poza granicę pasa drogowego. Zatem nie powinny wystąpić oddziaływania na budynki.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PWKSD 2030 (DK 9), PBO (Zwoleń), PKP (112 FS), CPK	PWKSD 2030 Hałas drogowy
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

#### 24. BUDOWA DROGI S16 OLSZTYN – EŁK

Lp.	24	BUDOWA DROGI S16 OLSZTYN – EŁK
-----	----	--------------------------------

Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat olsztyński (gminy: Purda, Barczewo, Biskupiec), powiat mrągowski (gminy: m. Mrągowo, Mrągowo, Mikołajki), powiat giżycki (gmina Ryn), powiat piski (gmina Orzysz), powiat etcki (gminy: Etłk, m. Etłk)					
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość odcinka: 1) Olsztyn – Wójtowo ok. 2,35 km 2) Wójtowo – Biskupiec ok. 25 km 3) Mrągowo – Etłk ok. 84,6 km Planowana inwestycja będzie drogą dwujezdniową czteropasową (2x2, szerokość pasa ruchu: 3,5 m).					
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja	Inwestycja na odcinku Olsztyn – Biskupiec w zaawansowanym przygotowaniu (ZP), dostępne dokumenty: raport o oddziaływaniu na środowisko, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach. Na odcinku Mrągowo – Etłk inwestycja we wstępnym przygotowaniu (WP), dostępne dokumenty: studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe, raport o oddziaływaniu na środowisko.					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt. 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
	1) Decyzja wydana dnia 17.09.2020 r. (WOOŚ.420.73.2019.J C.21) z pełną procedurą OOŚ 2) Decyzja wydana dnia 10.10.2014 r. (WOOŚ.4200.1.2012.J C.34) z pełną procedurą OOŚ . Zamiana decyzji wydana dnia 11.09.2020 r. (WOOŚ.420.78.2019.J C.28)		1) Ludzie, flora, fauna, gleba i powierzchnia ziemi, woda, krajobraz, zabytki 2) Ludzie, flora, fauna, gleba i powierzchnia ziemi, woda, zabytki	1) Nałożono obowiązek wykonania ponownej OOŚ. 2) Nałożono obowiązek wykonania ponownej OOŚ.	1) Nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, zakres analizy: klimat akustyczny 2) Nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, zakres analizy: klimat akustyczny	1) Nałożono obowiązek monitoringu przedsięwzięcia, zakres monitoringu: Ocena skuteczności i intensywności użytkowania przejść dla zwierząt, ocena stanu technicznego, drożności i zagospodarowania przejść (wszystkie przejścia) ocena szczelności ogrodzeń ochronno-naprowadzających

		3) Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia					<p>(cały odcinek drogi), ocena skuteczności zabezpieczeń studni wpadowych i separatorów</p> <p>2) Nałożono obowiązek monitoringu przedsięwzięcia, zakres monitoringu: Ocena skuteczności i intensywności użytkowania przejść dla zwierząt, ocena stanu technicznego, drożności i zagospodarowania przejść (wszystkie przejścia) ocena szczelności ogrodzeń ochronno-naprowadzających (cały odcinek drogi), ocena skuteczności zabezpieczeń studni wpadowych i separatorów</p>
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Natura 2000	OSO: Puszcza Piska, Ostoja Poligon Orzysz, Bagna Nietlickie, SOO: Jezioro Woszczelskie, Mazurskie Bagna, Mazurska Ostoja Żółwia Baranowo					
	Korytarze ekologiczne	Korytarz główny: Puszcza Piska (GKPn-8). Korytarze krajowe: Puszcza Borecka - Puszcza Piska (KPn-7A), Pojezierze Ełckie (KPn-1D), Śniardwy – Mamry (KPn-8A), Puszcza Napiwodzko-Ramucka - Nizina Pruska (KPn-11C)					
	Parki Narodowe	-					
	Parki Krajobrazowe	Mazurski Park Krajobrazowy, Mazurski Park Krajobrazowy - otulina					

	Obszary Chronionego Krajobrazu	Jezior Legińsko-Mrągowskich, Jezior Orzyskich, Otuliny Mazurskiego Parku Krajobrazowego - Wschód, Krainy Wielkich Jezior Mazurskich, Otuliny Mazurskiego Parku Krajobrazowego - Zachód, Obszar Chronionego Krajobrazu Pojezierza Etckiego, Dolina Środkowej Łyny, Obszar Chronionego Krajobrazu Pojezierza Olsztyńskiego
	RAMSAR	-
	Rezerваты Przyrody	-
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych		
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)	<p>Planowana inwestycja wykazuje bezpośredni związek z 14 obszarami ochrony przyrody oraz otuliny jednego parku krajobrazowego w granicach którego się znajduje. Decyzję środowiskową posiada odcinek Olsztyn – Biskupiec. Możliwe negatywne oddziaływanie na środowisko: zniszczenie pokrywy roślinnej, zmiana zagospodarowania terenu; zwiększenie śmiertelności zwierząt; wycinka drzew i krzewów. Trzeba wprowadzić nowe nasadzenia w krajobrazie pozbawionym zadrzewień oraz nasadzenia dogęszczające drzew i krzewów uzupełniających straty zieleni spowodowane budową drogi. W rejonie drogi konieczna jest budowa przepustów dla płazów oraz przejść dolnych i górnych dla innych zwierząt oraz ogrodzeń ochronnych dla płazów. Stwierdzono konieczność monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze (kontrola stanu zieleni, przejść dla zwierząt). Na etapie realizacji inwestycji konieczny jest nadzór przyrodniczy oraz ornitologiczny w celu zapewnienia bieżącego rozpoznania lokalnych uwarunkowań i wykrywanie zagrożeń dla zwierząt. W zapisach decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach uwzględniono działania minimalizujące negatywne oddziaływanie na komponenty środowiskowe oraz podano szereg wymaganych zastosowań na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji, w celu ochrony środowiska i zachowania bioróżnorodności. Po zastosowaniu wszystkich wymogów, działań minimalizujących zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie realizacji przedsięwzięcia, oddziaływanie na rośliny, zwierzęta oraz formy ochrony przyrody, zostanie zmniejszone do minimum. Na tym etapie można wykluczyć więc stałe, bezpośrednie negatywne oddziaływanie na środowisko.</p> <p>W wyniku wykonanych analiz zawartych w Prognozie, stwierdzono, że potencjalnie znaczące negatywne oddziaływanie inwestycji może wystąpić w przypadku realizacji odcinka Mrągowo-Ełk (odcinek ten nie posiada decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach) na przedmioty ochrony Obszaru Natura 2000 Mazurska Ostoja Żółwia Baranowo (w buforze stwierdzono 4 rejonów występowania gatunku- od 80 do 100 osobników). Zagrożenie stanowi bezpośrednie zabicie osobników oraz niszczenie siedliska gatunku. Ponadto stwierdzono możliwość wystąpienia znacząco negatywnego oddziaływania na siedlisko chronione 6510 w tym obszarze. Wykazano, że budowa drogi koliduje z fragmentami krajowej sieci korytarzy ekologicznych, co może stanowić zagrożenie dla zwierząt migrujących.</p> <p>Dane z Raportu OOS wskazują, że budowa drogi ekspresowej S16 na obszarze Mazurskiej Ostoi Żółwia Baranowo PLH 280036 może stanowić zagrożenie dla głównego celu ochrony obszaru tj. utrzymania właściwego stanu ochrony (nie gorszego niż dotychczas) populacji żółwia błotnego <i>Emys orbicularis</i>, gatunku kluczowego dla Ostoi oraz siedlisk przyrodniczych i gatunków roślin i zwierząt, jeśli naruszone zostaną stosunki wodne kluczowych siedlisk dla miejsca bytowania, żerowania i hibernacji, jak np. siedliska NATURA 2000 o kodzie 3150, czyli starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z <i>Nymphaea</i>, <i>Potamogeton</i>. Głównymi zagrożeniami na tym terenie jest obniżanie się poziomu wód gruntowych, wysychanie małych oczek wodnych oraz ich niszczenie wskutek antropopresji.</p>	
LUDZIE	<p>Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych, w celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji.</p>	

WODY	Inwestycja przecina ciekł istotne JCWP. Ponadto znajduje się w bliskiej odległości od strefy ochronnej ujęć wody. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę koryt cieków przed przekształceniami i spływem zanieczyszczeń oraz ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniami poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych.
POWIETRZE	Przeprowadzona analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo 144 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,122 km <sup>2</sup> . Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W decyzjach i dokumentacji wykluczono ich znaczący charakter, a przeprowadzone modelowanie emisji wykazało dotrzymanie standardów jakości w obrębie potencjalnych konfliktów. Przewiduje się wdrożenie typowych działań minimalizujących emisję zanieczyszczeń na etapie realizacji.
KLIMAT	Inwestycja przebiega przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%) Ełku (ok. 0,3 km). Należy dostosować inwestycję do spodziewanego wzrostu ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych ( $T_{max} > 30^{\circ}C$ ) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Stwierdzono wzrost narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawałnych, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów, dostosowanie infrastruktury do oddziaływania silnych wiatrów.
POWIERZCHNIA ZIEMI	Ustalenia OOŚ wskazują na możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na glebę, ale właściwe postępowanie w czasie prac budowlanych oddziaływanie negatywnie zmniejszy do minimum. W zapisach OOŚ wskazano rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji.
KRAJOBRAZ	W wyniku przeprowadzonych analiz przestrzennych stwierdzono występowanie możliwych kolizji z planowaną inwestycją w przypadku 8 obszarów chronionego krajobrazu, jednego zespołu przyrodniczo-krajobrazowego oraz Mazurskiego Parku Krajobrazowego wraz z jego otuliną. Realizacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z koniecznością usunięcia kolidującej z inwestycją zieleni, w tym zadrzewień i zakrzewień, co będzie w sposób negatywny oddziaływało na istniejący krajobraz. W wyniku prowadzonych prac ziemnych, nastąpi trwałe zniekształcenie rzeźby terenu oraz zmiana obecnego sposobu zagospodarowania terenu. Największe zmiany w istniejącym układzie krajobrazowym będą zauważalne w wyniku budowy obiektów towarzyszących inwestycji drogowej tj. mostów i wiaduktów oraz ekranów akustycznych. Działania minimalizujące zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach odnoszą się do wykonania nasadzeń drzew, w tym w miejscach pozbawionych zadrzewień oraz nasadzeń dogęszczających drzew i krzewów wykonywanych zgodnie z zasadami architektury krajobrazu oraz wymogami bezpieczeństwa. Nakłada się również obowiązek dostosowania kolorystyki elementów infrastruktury do otaczającego krajobrazu (odcienie zieleni, brązów oraz szarości).
KLIMAT AKUSTYCZNY	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie o pow. ok. 37,3 ha. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz dokumentacji w części, dla której decyzji jeszcze nie uzyskano, wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach decyzji i dokumentacji w celu minimalizowania oddziaływań na tym etapie przewidziano budowę nowych lub modyfikację istniejących ekranów akustycznych. Ponadto w zapisach decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nałożono konieczność weryfikacji skuteczności rozwiązań w ramach analizy porealizacyjnej.
ZASOBY NATURALNE	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały kolizję ze złożami piasków i żwirów (0,29 km <sup>2</sup> ). Ustalenia dokumentacji środowiskowej wykazują na potencjalną możliwość wykorzystania zasobów do realizacji niniejszej inwestycji. Przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego

ZABYTKI	wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców.	
	Przeprowadzone analizy przestrzenne wykazały, możliwość wystąpienia kolizji z jednym obiektem zabytkowym (zabytkowa kapliczka, decyzja o wpisie do rejestru nr A-4526 z 2009-06-03). Ustalenia zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wykazują na brak kolizji planowanej inwestycji ze stanowiskami archeologicznymi. Ze względu jednak na fakt, że nie wszystkie stanowiska archeologiczne manifestują się na powierzchni ziemi, może dojść do ujawnienia nowych. W związku z powyższym, na okres prowadzenia prac budowlanych powinien zostać zapewniony nadzór archeologiczny.	
	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo 55 budynków (z czego 29 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na konieczność wyburzeń obiektów budowlanych kolidujących z planowaną trasą. Wykonane analizy wskazują, iż zasięg oddziaływań w zakresie drgań nie obejmie istniejącej zabudowy. W projekcie przewidziano działania minimalizujące drgania na etapie eksploatacji drogi, zatem nie powinno wystąpić tego typu oddziaływanie na budynki. Należy jednak utrzymywać drogę w dobrym stanie technicznym przez cały okres eksploatacji.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PWKSD 2030 (DK 57, DK 65), PBO (Dywity, Olsztyn), PKP (152 RPO, 113 FS, 22 FS), CPK	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

## 25. BUDOWA DROGI S16 EŁK – BIAŁYSTOK

Lp.	25	BUDOWA DROGI S16 EŁK – BIAŁYSTOK					
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat ełcki (gmina Prostki), powiat grajewski (gminy: m. Grajewo, Grajewo, Szczuczyn), powiat moniecki (gminy: Goniądz, Knyszyn, Mońki), powiat białostocki (gmina Dobrzyniewo Duże).						
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Brak szczegółowych informacji na temat inwestycji.						
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja	Inwestycja na etapie koncepcyjnym wariantowym (KW). Dostępne dokumenty: studium sieciowe z elementami studium korytarzowego bez akceptacji Oddziału GDDKiA w Białymstoku.						
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt. 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.						
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia	

Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych		Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia					
	Natura 2000	OSO: Ostoja Biebrzańska, Puszcza Knyszyńska, Puszcza Augustowska, SOO: Ostoja Knyszyńska, Dolina Biebrzy, Ostoja Augustowska –					
	Korytarze ekologiczne	Korytarze główne: Bagna Biebrzańskie (GKPn-1), Bagna Biebrzańskie - Puszcza Knyszyńska (GKPn-3A), Dolina Biebrzy - Puszcza Piska korytarz północny (GKPn-1A), Puszcza Augustowska (GKPn-4),Puszcza Knyszyńska - Puszcza Augustowska (GKPn-3D). Korytarze krajowe: Bagna Biebrzańskie - Puszcza Knyszyńska korytarz północny (KPn-3B)					
	Parki Narodowe	Biebrzański Park Narodowy, Biebrzański Park Narodowy - otulina					
	Parki Krajobrazowe	Park Krajobrazowy Puszczy Knyszyńskiej Im. profesora Witolda Sławińskiego - otulina					
	Obszary Chronionego Krajobrazu	Puszcza i Jeziora Augustowskie, Dolina Biebrzy					
	RAMSAR	Biebrzański Park Narodowy					
	Rezerваты Przyrody	Kulikówka,					
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych							
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)		Ocena potencjalnie negatywnych skutków na różnorodność biologiczną, w tym formy ochrony przyrody, została przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie możliwości kolizji z obszarami chronionymi. Planowana inwestycja wiąże się z ingerencją w Biebrzański Park Narodowy, będący jednocześnie obszarem wodno-błotnym Ramsar oraz obszary Natura 2000: Puszcza Augustowska, Puszcza Knyszyńska, Ostoja Biebrzańska, Dolina Biebrzy. W przypadku kolizji z Ostoją Biebrzańską, stwierdzono możliwość wystąpienia potencjalnie znaczących negatywnych oddziaływań na stanowiska rozrodcze chronionych gatunków ptaków (Dzięcioł średni <i>Dendrocytes medius</i> , Błotniak stawowy <i>Circus aeruginosus</i> , Puchacz <i>Bubo bubo</i> , Rycyk <i>Limosa limosa</i> , Orlik krzykliwy <i>Clanga pomarina</i> , Bocian czarny <i>Ciconia nigra</i> ) oraz miejsc koncentracji gęsi białoczelnej <i>Anser albifrons</i> (w przypadku wariantu 2 i 3). Realizacja inwestycji w zależności od wybranego wariantu, będzie prowadziła do trwałego zniszczenia fragmentów siedlisk gatunków ptaków. Inwestycja może wywrzeć wpływ na chronione gatunki bezkręgowców, będących przedmiotem ochrony Obszarów Natura 2000 Dolina Biebrzy, Puszcza Knyszyńska, Ostoja Augustowska. Przewiduje się potencjalne znaczące negatywne oddziaływanie w przypadku dwóch gatunków nietoperzy (Mopek zachodni <i>Barbastella barbastellus</i> , Nocek łydkowłosy <i>Myotis dasycneme</i> ) oraz 2 gatunków bezkręgowców w Obszarze PLH200008 Dolina Biebrzy (czerwończyk nieparek <i>Lycaena dispar</i> i skójką gruboskorupowa <i>Unio crassus</i> ). Możliwe jest także potencjalnie znaczące negatywne oddziaływanie na 1 gatunek ssaka (ryś <i>Lynx lynx</i> ) stanowiący przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 - Dolina Biebrzy PLH200008. Negatywne oddziaływanie będzie polegało na powstaniu efektu bariery i tym samym zaburzeniu integralności populacji oraz zwiększy ryzyko śmierci w wyniku kolizji z pojazdami. Realizacja inwestycji wiąże się ze zniszczeniem siedlisk gatunku/pogorszeniem ich stanu, śmiertelnością osobników, przecięciem tras migracji. W tym obszarze znaczące negatywne oddziaływanie przewiduje się również na gatunek rośliny: sasanek otwartą <i>Pulsatilla patens</i> , której w wyniku realizacji inwestycji, zostanie zniszczonych 1,78% populacji. Biorąc pod uwagę skalę możliwej ingerencji na etapie budowy, jak i oddziaływanie na etapie eksploatacji, także w przypadku tego obszaru może dojść do wystąpienia potencjalnie znaczących negatywnych oddziaływań na populacje traszki grzebieniastej <i>Triturus cristatus</i> i kumaka nizinnego <i>Bombina bombina</i> .					

	<p>Konieczna będzie wycinka lasów i zadrzewień, których liczba wyciętych ha różni się w zależności od wybranego wariantu inwestycji (od 129,4ha do 280,5 ha). Drzewa mogą stanowić siedliska oraz żerowiska dla wielu gatunków ptaków, a także innych grup zwierząt, są ostoją bioróżnorodności. W zależności od wybranego wariantu, planowana inwestycja będzie przecinać fragmenty krajowej sieci korytarzy ekologicznych, co może stanowić zagrożenie dla zwierząt migrujących. Charakter planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci: zniszczenia pokrywy roślinnej, zwiększenia śmiertelności zwierząt, zniszczenia siedlisk zwierząt. Stwierdzono możliwość wystąpienia kolizji z fragmentami krajowej sieci korytarzy ekologicznych, planowana inwestycja może stanowić zagrożenie dla migrujących zwierząt.</p> <p>Na obszarach Natura 2000, których przedmiotem ochrony są ryby i minogi, mogą wystąpić potencjalne negatywne oddziaływania na te grupy zwierząt w momencie realizacji inwestycji.</p>
LUDZIE	<p>Inwestycja posiada przebieg wielowariantowy. Z przeprowadzanych analiz wynika, iż wariant nr 4, jest najmniej korzystny z uwagi na możliwe narażenie ludzi na emisje. W celu minimalizacji oddziaływania na ludzi, przebieg planowanej drogi, w jak najmniejszym stopniu powinien kolidować z obszarami zabudowanymi, zwłaszcza budynkami mieszkaniowymi. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które krótkoterminowo mogą oddziaływać na ludzi. Dlatego istotna jest odpowiednia lokalizacja zaplecza budowy, by ograniczyć negatywny wpływ na ludzi zamieszkujących w otoczeniu dróg. Należy unikać stosowania w jednym czasie sprzętu mogącego być źródłem skumulowanego, niekorzystnego oddziaływania w zakresie hałasu na ludzi.</p>
WODY	<p>Inwestycja przecina ciek istotne JCWP. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę koryt cieków przed przekształceniami i spływem zanieczyszczeń oraz ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniami poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych.</p>
POWIERTRZE	<p>Przedsięwzięcie posiada przebieg wielowariantowy. Przeprowadzona analiza przestrzenna wykazała bezpośrednie sąsiedztwo 43 kompleksów mieszkaniowych dla wariantu 1 (0,049 km<sup>2</sup>), 39 dla wariantu 2 (0,055 km<sup>2</sup>), 42 dla wariantu 3 (0,048 km<sup>2</sup>) i 266 dla wariantu 4 (0,287 km<sup>2</sup>), stąd warianty 1 i 3 wydają się być najmniej konfliktowe pod względem narażenia ludzi na emisje. Możliwe są typowe oddziaływania etapu realizacji i eksploatacji na przyległą zabudowę, lecz jej powierzchnia wyklucza ich istotny charakter. Prognozowane potoki ruchu wykluczają również ryzyko ponadnormatywnych stężeń emitowanych zanieczyszczeń na etapie eksploatacji.</p>
KLIMAT	<p>W wariantach 1,2 i 3 inwestycja przebiega przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%) Biebrzy (ok. 2 km). Dla wariantu 4 jest to ok. 1,2 km na odcinku rzeki Biebrzy. Należy dostosować inwestycję do spodziewanego wzrostu ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych (<math>T_{max} &gt; 30^{\circ}C</math>) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Stwierdzono wzrost narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawałnych, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów, dostosowanie infrastruktury do oddziaływania silnych wiatrów.</p>
POWIERZCHNIA ZIEMI	<p>Przeprowadzone analizy przestrzenne dla zaproponowanych wariantów wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni W-1 – 6,8 km<sup>2</sup>, W-2 – 6,9 km<sup>2</sup>, W-3 -7,01 km<sup>2</sup>, W-4 -9,01 km<sup>2</sup>. Stąd pierwszy wariant ze względu na zajętość powierzchni wydaje się najkorzystniejszy. Działania powinny zawierać rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji.</p>
KRAJOBRAZ	<p>Planowana inwestycja ma w chwili obecnej przebieg wielowariantowy. Na podstawie przeprowadzonych analiz przestrzennych stwierdzono, iż planowana inwestycja przebiega przez obszary o szczególnie cennych walorach krajobrazowych tj. Obszary Chronionego Krajobrazu: Dolina Biebrzy (wariant I, II, III i IV) oraz Puszcza i Jeziora Augustowskie (wariant IV), a także otulinę Parku Krajobrazowego Puszczy Knyszyńskiej im. profesora Witolda Sławińskiego. Realizacja inwestycji w każdym z wariantów wiązać się będzie z wprowadzeniem nieodwracalnych zmian w strukturze krajobrazu, przejawiających się szczególnie</p>

	poprzez zmianę ukształtowania oraz zagospodarowania terenu, osuszanie terenów podmokłych oraz usunięcie cennych drzewostanów. W związku z wprowadzaniem obcych, dysharmonijnych elementów infrastruktury drogowej dojdzie do zmiany obecnego charakteru krajobrazu oraz obniżenia jakości jego walorów wizualnych.	
KLIMAT AKUSTYCZNY	Przedsięwzięcie posiada przebieg wielowariantowy. Przeprowadzona analiza przestrzenna wykazała bezpośrednie sąsiedztwo terenów podlegających ochronie akustycznej dla wariantu 1 o pow. ok. 9,6 ha, dla wariantu 2 o pow. ok. 9,1 ha, dla wariantu 3 o pow. ok. 10,1 ha i dla wariantu 4 o pow. ok. 55,9 ha, stąd wariant 1 wydaje się być najmniej konfliktowy pod względem narażenia ludzi na emisję hałasu. Niemniej potencjalne konflikty wymagać będą minimalizacji w postaci adekwatnych metod, którym prawdopodobnie będą (jak w przypadku pozostałych odcinków sieci dróg ekspresowych) ekrany akustyczne.	
ZASOBY NATURALNE	Analizowane przedsięwzięcie posiada przebieg wielowariantowy. Dla wszystkich wariantów zidentyfikowano możliwe kolizje ze złożami piasków i żwirów bądź surowców ilastych. W przypadku trzech wariantów (1, 2, 3) powierzchnia kolizji ze złożami piasków i żwirów oraz materiałów ilastych jest taka sama i wynosi odpowiednio: 0,019 km <sup>2</sup> , 0,01 km <sup>2</sup> . W przypadku wariantu 4 powierzchnia kolizji ze złożem piasków i żwirów jest największa i wynosi: 0,08 km <sup>2</sup> . Zatem jest to najmniej korzystny wariant z uwagi na największą powierzchnię kolizji. Realizacja inwestycji, w każdym z wariantów wiązać się będzie z wykorzystaniem m.in. z niniejszych surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego.	
ZABYTKI	Przeprowadzone analizy przestrzenne wykazały, możliwość wystąpienia kolizji z cennymi obiektami kulturowymi. W przypadku wariantu IV (alternatywnego), planowany odcinek drogi przecina Kanał Augustowski uznany za pomnik historii oraz wpisany do rejestru zabytków zespół dworski z założeniem parkowym (decyzja o wpisie do rejestru nr 103 z 1957-12-14). W przypadku wariantu I, zauważalna jest poważna ingerencja w Zespół Twierdzy Osowiec (decyzja o wpisie do rejestru nr A-551 z 1998-10-09). Najmniejszą ingerencją w obiekty o szczególnie cennych walorach historycznych i kulturowych cechuje się wariant 2, zlokalizowany w odległości ok. 1 km od Twierdzy Osowiec. Realizacja inwestycji będzie się jednak wiązać z negatywnym wpływem na obiekt dziedzictwa kulturowego, zarówno na etapie realizacji (prowadzenie prac budowlanych, możliwa ingerencja w obiekty zabytkowe, generowanie pyłów, drgań oraz wibracji) oraz na etapie eksploracji (usunięcie części obiektów zabytkowych, zaburzenie postrzegania zabytkowych panoram oraz zmiana percepcji istniejących zabytków). Należy również zauważyć, iż ze względu na historię miejsca, można spodziewać się odkrycia nowych stanowisk archeologicznych, co wiązałoby się z koniecznością wykonania badań rozpoznawczych w postaci badań powierzchniowych, LiDAR i fotografii lotniczej z analizą wyróżnikową stanowisk archeologicznych oraz zapewnienia stałego nadzoru archeologicznego.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo budynków, w przypadku wariantu 1: 59, (z czego 21 to budynki mieszkalne jednorodzinne), w przypadku wariantu 2: 72, (z czego 19 to budynki mieszkalne jednorodzinne), w przypadku wariantu 3: 59, (z czego 21 to budynki mieszkalne jednorodzinne), w przypadku wariantu 4: 400, (z czego 163) to budynki mieszkalne jednorodzinne). Zatem najmniej korzystnym wydaje się wariant 4, w aspekcie potencjalnego wpływu na budynki. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z zajmowaniem nowych obszarów i koniecznością zmiany ich dotychczasowego użytkowania, w tym może kolidować z istniejącą zabudową. Dlatego wytyczenie optymalnego wariantu, najmniej ingerującego w istniejące zagospodarowanie (ograniczając wpływ m.in. na obszary zabudowane), zminimalizuje możliwość oddziaływania na dobra materialne. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które potencjalnie mogą oddziaływać na zabudowę zlokalizowaną w otoczeniu prowadzonych prac (drgania). Dlatego istotne jest unikanie stosowania w jednym czasie urządzeń mogących prowadzić do skumulowanego oddziaływania w zakresie drgań i powodować niekorzystny wpływ na budynki.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI

ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	PWKSD 2030 (DK 65, DK 8), PBO (Suchowola, Sztabin, Białobrzegi, Augustów), PKP (4 FS)	PWKSD 2030 Hałas drogowy
	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

**26. ROZBUDOWA DROGI S19 NA ODCINKU WĘZŁ SOKOŁÓW MŁP. PÓŁNOC (BEZ WĘZŁA) – WĘZŁ JASIONKA (BEZ WĘZŁA) ETAP II (DOBUDOWA DRUGIEJ JEZDNI)**

Lp.	26	ROZBUDOWA DROGI S19 NA ODCINKU WĘZŁ SOKOŁÓW MŁP. PÓŁNOC (BEZ WĘZŁA) – WĘZŁ JASIONKA (BEZ WĘZŁA) ETAP II (DOBUDOWA DRUGIEJ JEZDNI)					
Lokalizacja przedsięwzięcia		Powiat rzeszowski (gminy: Sokołów Małopolski, Trzebownisko), powiat łańcucki (gmina Czarna).					
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia		Długość odcinka ok. 13,9 km. Planowana inwestycja będzie drogą dwujezdniową czteropasową (2x2, szerokość pasa ruchu: 3,5 m).					
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja		Inwestycja w zaawansowanym przygotowaniu (ZP). Dostępne dokumenty: raport o oddziaływaniu na środowisko, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ		Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt. 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia		Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
		Decyzja wydana dnia 23.12.2021 r. (WOOŚ.420.17.1.2021.JK.93) z pełną procedurą OOŚ	Nakazano wykonanie kompensacji przyrodniczej (nasadzenia)	Ludzie, flora, fauna, gleba i powierzchnia ziemi, woda, krajobraz, zabytki	Nie nałożono obowiązku wykonania ponownej OOŚ.	Nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, zakres analizy: klimat akustyczny	Nałożono obowiązek monitoringu przedsięwzięcia, zakres monitoringu: Prace budowlane pod nadzorem przyrodniczym, całoroczny monitoring przebudowywanych przejść i przepustów dla zwierząt, 4-letni monitoring wykorzystania przejść

Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych						przez zwierzęta, monitoring zbiorników retencyjny (herpetologiczny)
	Natura 2000	-				
	Korytarze ekologiczne	Korytarz krajowy: Dolina dolnego Wisłoka (KPd-6A)				
	Parki Narodowe	-				
	Parki Krajobrazowe	-				
	Obszary Chronionego Krajobrazu	-				
	RAMSAR	-				
	Rezerваты Przyrody	-				
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych						
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)		<p>Planowana inwestycja nie znajduje się w granicach form ochrony przyrody. Nie przewiduje się negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na formy ochrony przyrody. Możliwe oddziaływanie na środowisko: wycinka zadrzewień i krzewów, zmiana zagospodarowania terenu, zniszczenie pokrywy roślinnej zwiększenie śmiertelności zwierząt. Nakazano wykonanie kompensacji przyrodniczych w formie nasadzenia zieleni. Nałożono obowiązek monitoringu przyrodniczego (herpetologiczny). Na etapie realizacji inwestycji konieczny jest nadzór przyrodniczy w celu zapewnienia bieżącego rozpoznania lokalnych uwarunkowań i wykrywania zagrożeń dla zwierząt. W zapisach decyzji ujęto działania minimalizujące negatywne oddziaływanie etapu realizacji na komponenty środowiskowe oraz podano szereg wymaganych zastosowań w celu ochrony środowiska i zachowania bioróżnorodności. Po zastosowaniu wszystkich wymogów, działań minimalizujących zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie realizacji przedsięwzięcia, nie przewiduje się stałego, bezpośredniego negatywnego oddziaływania na rośliny, zwierzęta oraz na formy ochrony przyrody. Na tym etapie można wykluczyć więc stałe, bezpośrednie negatywne oddziaływanie na środowisko.</p> <p>W wyniku analiz zamieszczonych w Prognozie, stwierdzono możliwość wystąpienia kolizji z fragmentami krajowej sieci korytarzy ekologicznych, planowana inwestycja może stanowić zagrożenie dla migrujących zwierząt.</p>				
LUDZIE		<p>Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych, w celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji.</p>				
WODY		<p>Inwestycja przecina cieki istotne JCWP. Ponadto znajduje się w bliskiej odległości od strefy ochronnej ujęć wody. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę koryt</p>				

POWIETRZE	cieków przed przekształceniami i spływem zanieczyszczeń oraz ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniami poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych.
	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała w przyległym do niego pasie bezpośrednie sąsiedztwo 34 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,031 km <sup>2</sup> . Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wykluczono ich znaczący charakter, a przeprowadzone modelowanie emisji wykazało dotrzymanie standardów jakości w obrębie potencjalnych konfliktów. Przewiduje się wdrożenie typowych działań minimalizujących emisję zanieczyszczeń na etapie realizacji.
	Inwestycja nie przebiega przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%). Należy dostosować inwestycję do spodziewanego wzrostu ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych ( $T_{max} > 30^{\circ}C$ ) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Stwierdzono brak wzrostu narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawalnych, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów.
	Przeprowadzone analizy przestrzenne planowanego przebiegu drogi wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni ok. 1,6 km <sup>2</sup> . Ustalenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na gleby, ale właściwe postępowanie w czasie prac budowlanych oddziaływanie negatywnie zmniejszy do minimum. W zapisach wskazano rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji.
KRAJOBRAZ	Przeprowadzone analizy wykazały brak występujących kolizji z obszarami o szczególnych walorach krajobrazowych. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania związanego z prowadzeniem wycinki drzewostanów. Przewidziane w dokumentacji działania minimalizujące odnoszą się do wkomponowania w krajobraz planowanych zbiorników retencyjnych, poprzez obsadzenie ich roślinnością odpowiednią dla danego siedliska, zaprojektowania i wykonania nasadzeń zieleni izolacyjnej i krajobrazowej. Na etapie realizacji projektu nie powinno dochodzić do powstawania długotrwałego, negatywnego oddziaływania na krajobraz.
KLIMAT AKUSTYCZNY	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie akustycznej o pow. ok. 7,3 ha. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji (m. in ograniczenie pracy do pory dziennej), jak również eksploatacji w postaci ekranów akustycznych. Ponadto nakazano weryfikację ich skuteczności w ramach analizy porealizacyjnej.
ZASOBY NATURALNE	Wykonane analizy przestrzenne, nie wykazały kolizji ze złożami. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie wskazują na konieczność zastosowania działań minimalizujących na złoża.
ZABYTKI	Zgodnie z informacjami zawartymi w Raporcie oraz decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, planowane przedsięwzięcie nie znajduje się w bezpośredniej kolizji z zabytkami wpisanymi do rejestru zabytków. Trasa odcinka przebiega jednak przez strefę ochrony konserwatorskiej w miejscowości Sokołów Małopolski, co może powodować występowanie negatywnego oddziaływania na etapie realizacji inwestycji. W odniesieniu do stanowisk archeologicznych projektowana rozbudowa koliduje z trzema stanowiskami archeologicznymi, wymagającymi wykonania wyprzedzających badań

	ratowniczych. Na terenach stanowisk archeologicznych znajdujących się w liniach rozgraniczenia inwestycji zachodzi konieczność przeprowadzenia przed realizacją inwestycji wykopaliskowych badań archeologicznych. Na pozostałej trasie inwestycji przewiduje się zapewnić stały nadzór archeologiczny podczas robót ziemnych.				
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne wykazały bezpośrednie sąsiedztwo 10 budynków (z czego 5 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Odpowiednia technologia robót powinna minimalizować wpływ drgań na budynki, jednakże zalecono wykonanie inwentaryzacji budynków, w celu udokumentowania ewentualnego wpływu prac na obiekty. Zastosowanie odpowiedniej konstrukcji drogi ograniczy możliwość oddziaływania drgań na etapie eksploatacji.				
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	<table border="1"> <tr> <th>W TRAKCIE BUDOWY</th><th>W TRAKCIE EKSPLOATACJI</th></tr> <tr> <td>CPK</td><td>Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.</td></tr> </table>	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI	CPK	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI				
CPK	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.				
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.				

## 27. BUDOWA DROGI S52 BIELSKO-BIAŁA – GŁOGOCZÓW

27. BUDOWA DROGI S52 BIELSKO-BIAŁA – GŁOGOCZÓW							
Lp.	27	BUDOWA DROGI S52 BIELSKO-BIAŁA – GŁOGOCZÓW					
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat bielski (gminy: m. Bielsko Biała, Kozy, Porąbka), powiat oświęcimski (gminy: m. Kęty, Kęty), powiat wadowicki (m. Andrychów, gmina Andrychów, gmina Wieprz, m. Wadowice, gmina Wadowice, gmina Lanckorona, gmina Kalwaria Zebrzydowska), powiat myślenicki (gminy Myślenice, gmina Sułkowice), powiat krakowski (gmina Skawina).						
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość odcinka ok. 61,8 km. Planowana inwestycja będzie drogą dwujezdniową czteropasową (2x2, szerokość pasa ruchu: 3,5 m).						
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja	Inwestycja w zaawansowanym przygotowaniu (ZP). Dostępne dokumenty: raport o oddziaływaniu na środowisko, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.						
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt. 32 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. (Dz.U. 2019 poz. 1839).						
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia	
	Decyzja wydana dnia 09.09.2016 r. (OO.4200.8.2014.AK/AS1) z pełną procedurą OOŚ		Ludzie, flora, fauna, zabytki, gleby, ciek i zbiorniki wodne	Nałożono obowiązek wykonania ponownej OOŚ	Nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, zakres analizy: klimat akustyczny	Nałożono obowiązek monitoringu przedsięwzięcia, zakres monitoringu:	

							użytkowanie przejść dla zwierząt, stan techniczny przejść dla zwierząt, kontrola stanu i ilości nasadzeń, monitoring herpetologiczny, monitoring chiropterologiczny i ornitologiczny
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Natura 2000	-					
	Korytarze ekologiczne	Korytarz krajowy: Dolina Skawy (KPd-13D)					
	Parki Narodowe	-					
	Parki Krajobrazowe	-					
	Obszary Chronionego Krajobrazu	-					
	RAMSAR	-					
	Rezerваты Przyrody	-					
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych							
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)		<p>Planowana inwestycja nie znajduje się w granicach form ochrony przyrody. Nie przewiduje się negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na formy ochrony przyrody. Możliwe oddziaływanie na środowisko: wycinka zadrzewień i krzewów, zmiana zagospodarowania terenu, zniszczenie pokrywy roślinnej, naruszenie siedlisk roślin chronionych, zwiększenie śmiertelności zwierząt, dewastacja siedlisk w miejscu zaplecza budowlanego.</p> <p>Ubytki w usuwanych fragmentach lasów i zadrzewień należy zrekomensować poprzez nasadzenia drzew i krzewów, które zostały zaprojektowane przy drodze. Konieczne jest przeniesienie roślinności chronionej w dogodne miejsce do wzrostu (okazy z miejsca realizacji inwestycji).</p> <p>W zapisach decyzji ujęto działania minimalizujące negatywne oddziaływanie etapu realizacji na komponenty środowiskowe oraz podano szereg wymaganych zastosowań, zakazów oraz nakazów w celu ochrony środowiska i zachowania bioróżnorodności. Po zastosowaniu wszystkich wymogów, działań minimalizujących zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie realizacji przedsięwzięcia, nie przewiduje się stałego, bezpośredniego negatywnego oddziaływania na rośliny, zwierzęta oraz na formy ochrony przyrody. Można wykluczyć więc stałe, bezpośrednie negatywne oddziaływanie na środowisko.</p> <p>Nałożono obowiązek monitoringu przyrodniczego (herpetologiczny, ornitologiczny, chiropterologiczny, przejść dla zwierząt). Na etapie realizacji inwestycji konieczny jest nadzór przyrodniczy w celu zapewnienia bieżącego rozpoznania lokalnych uwarunkowań i wykrywania zagrożeń dla zwierząt.</p>					

LUDZIE	W wyniku analiz zamieszczonych w Prognozie, stwierdzono możliwość wystąpienia kolizji z fragmentami krajowej sieci korytarzy ekologicznych, planowana inwestycja może stanowić zagrożenie dla migrujących zwierząt.
	Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych, w celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska. Wykonane analizy wykazały niedotrzymanie standardów jakości powietrza w zakresie stężeń pyłu zawieszonego PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> (jednakże jest to uwarunkowane stanem powietrza na terenie województwa małopolskiego i śląskiego). Wykazano, iż eksploatacja inwestycji będzie mało znaczącym źródłem emisji PM <sub>2,5</sub> , PM <sub>10</sub> . Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji.
WODY	Inwestycja przecina ciekł istotne JCWP oraz kilka obszarów stref ochronnych ujęć wód oraz GZWP. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę koryt cieków przed przekształceniami i spływem zanieczyszczeń oraz ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniami poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych.
POWIETRZE	Przeprowadzona analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo 666 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,513 km <sup>2</sup> . Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W decyzji jednak wykluczono ich znaczący charakter, a przeprowadzone modelowanie emisji wykazało przy założonym natężeniu i przyjętym horyzoncie 2033 i na dotrzymanie wszystkich standardów jakości poza stężeniem pyłów PM <sub>10</sub> i 2,5. Spowodowane to jednak będzie wysokim tłem, i innymi źródłami. Przewiduje się wdrożenie typowych działań minimalizujących emisję zanieczyszczeń na etapie realizacji.
KLIMAT	Inwestycja przebiega przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%) Pisarzówki (ok. 30 m, Leśniówki (ok. 10 m), Węgierki (ok. 20 m), Soły (ok. 0,5 km), Macochy (ok. 20 m), Wieprzówki (ok. 150 m), Choczenki (ok. 30 m), Dąbrówki (ok. 15 m), Skawy (ok. 50 m) i Kleczanki (ok. 50 m). Należy dostosować inwestycję do spodziewanego wzrostu ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych ( $T_{max} > 30^{\circ}C$ ) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Stwierdzono brak wzrostu narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawaalnych, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów.
POWIERZCHNIA ZIEMI	Przeprowadzone analizy przestrzenne planowanego przebiegu drogi wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni ok. 6,1 km <sup>2</sup> . Ustalenia OOŚ wskazują na możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na gleby, ale właściwe postępowanie w czasie prac budowlanych oraz w czasie eksploatacji oddziaływanie negatywnie zmniejszy do minimum. W zapisach OOŚ wskazano rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji.
KRAJOBRAZ	Analizy przestrzenne wykazały brak występowania obszarów o cennych walorach krajobrazowych w przyjętym buforze. Zgodnie z ustaleniami decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, na etapie realizacji projektu możliwa jest wycinka drzew i krzewów oraz budowa dodatkowej infrastruktury (m.in. ekranów akustycznych). Przewidziane działania minimalizujące odnoszą się do obsadzenia ekranów akustycznych pnąciami w celu ograniczenia negatywnego wpływu na krajobraz. Zakłada się wprowadzenie zadrzewień w bezpośrednim otoczeniu inwestycji, w sposób umożliwiający przysłonięcie widoku drogi z ciągów widokowych. Na odcinkach położonych ponad zabudowę, ekrany akustyczne mają zostać zastąpione wałami ziemnymi. Zaleca się również wykonanie na nich nasadzeń o funkcji maskującej. Dokumentacja podkreśla także konieczność zachowania ekspozycji na wzgórze kalwaryjskie, w związku z koniecznością ochrony przedpola widokowego w pasie o szer. 50-100 m.
KLIMAT AKUSTYCZNY	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie akustycznej o pow. aż ok. 117,4 ha. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia

ZASOBY NATURALNE	lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji, jak również eksploatacji w postaci ekranów akustycznych. W dokumentacji wskazano, że zaprojektowane ekrany akustyczne pozwolą na zachowanie dopuszczalnego klimatu akustycznego dla większości tych terenów. Jednakże występują obszary, na których pomimo zastosowania ekranów nie jest możliwe zapewnienie dotrzymania norm hałasu (w tym przypadku proponuje się ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania). Dlatego w decyzji nakazano weryfikację skuteczności w ramach analizy porealizacyjnej i ewentualne utworzenie OOU w przypadku braku możliwości zminimalizowania przekroczeń.	
	Wykonane analizy przestrzenne, nie wykazały kolizji ze złożami. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie wskazują na konieczność zastosowania działań minimalizujących na złoża.	
	Przeprowadzone analizy przestrzenne wykazały występowanie bezpośredniego wpływu na zabytkową aleję drzew, stanowiącą integralną część zabytkowego założenia dworskiego w Czańcu (decyzja o wpisie do rejestru nr A-386 z 1972-11-17). W celu maksymalnej ochrony tego założenia, planuje się przekroczyć aleję dojazdową do dworu estakadą o stylizacji elementów obiektu w nawiązaniu do istniejącego dworu, co zminimalizuje kontrasty nowego elementu w sąsiedztwie obiektów zabytkowych. Należy również podkreślić fakt, iż lokalizacja inwestycji przebiega w pobliżu obszaru UNESCO w Kalwarii Zebrzydowskiej. W zapisach decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach podkreśla się konieczność ochrony ekspozycji widoków i panoram na cenny obiekt dziedzictwa kulturowego.	
	Wykonane analizy przestrzenne wykazały bezpośrednie sąsiedztwo 358 budynków (z czego 234 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na konieczność wyburzeń obiektów budowlanych kolidujących z planowaną trasą. W dokumentacji środowiskowej zwrócono uwagę na możliwość oddziaływań w zakresie drgań na budynki, dlatego wskazano działania minimalizujące, które będą ograniczać wpływ tego etapu na obiekty.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PWKSD 2030 (DK 28, DK 52), PKP (44 FS,56 RPO),	PWKSD 2030 Hałas drogowy
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

## 28. BUDOWA DROGI S74 SULEJÓW – PRZEŁOM/ MNIÓW

Lp.	28	BUDOWA DROGI S74 SULEJÓW – PRZEŁOM/ MNIÓW
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat opoczyński (gminy: Mniszków, Paradyż, Sławno, Żarnów), powiat konecki (gminy: Ruda Małeniecka, Radoszyce, m. Smyków), powiat kielecki (gmina Mniów).	
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość odcinka: 1) odcinek Sulejów – granica województwa łódzkiego i świętokrzyskiego - ok. 23,9 km	

		2) odcinek granica województwa łódzkiego i świętokrzyskiego – Przełom/Mniów - ok. 27,5 km Planowana inwestycja będzie drogą dwujezdniową czteropasową (2x2, szerokość pasa ruchu: 3,5 m) z rezerwą terenu po wewnętrznej stronie jezdni drogi ekspresowej.					
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja		Inwestycja w zaawansowanym przygotowaniu (ZP). Dostępne dokumenty: raport o oddziaływaniu na środowisko, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ		Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt. 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia		Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
		1) Decyzja wydana dnia 30.05.2019 r. (WOOŚ.420.41.2018.MGr.20) z pełną procedurą OOŚ 2)Decyzja wydana dnia 24.06.2015 r. (WOO-I.4200.3.2012.MGN.68) z pełną procedurą OOŚ	1) Nakazano wykonanie kompensacji przyrodniczej 2)Nakazano wykonanie kompensacji przyrodniczej (nasadzenia)	1) Klimat akustyczny, gleba i powierzchnia ziemi, wody, obszary chronione, fauna, flora, gospodarka odpadami 2)Ludzie, flora, fauna, gleba i powierzchnia ziemi, woda, krajobraz, zabytki	1) Nałożono obowiązek wykonania ponownej OOŚ. 2)Nałożono obowiązek wykonania ponownej OOŚ	1) Nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, zakres analizy: emisja hałasu, jakość odprowadzanych wód opadowych i roztopowych, jakość odprowadzanych ścieków z MOP 2)Nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, zakres analizy: oddziaływanie na klimat akustyczny, badania jakości wód opadowo - roztopowych wprowadzanych do odbiornika w obszarze Natura 2000	1) Nałożono obowiązek monitoringu przedsięwzięcia, zakres monitoringu: klimat akustyczny, fauna i flora 2)Nałożono obowiązek monitoringu przedsięwzięcia, zakres monitoringu: Stan przejść dla zwierząt oraz ich otoczenia, kontrola wykorzystania przejść dla zwierząt, kontrola udatności przeniesienia okazów gatunków roślin chronionych
		Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Natura 2000	SOO: Dolina Czarnej			
			Korytarze ekologiczne	Korytarz główny: Puszcza Świętokrzyska - Dolina Pilicy (GKPdC-6B)			
			Parki Narodowe	-			

	Parki Krajobrazowe	-
	Obszary Chronionego Krajobrazu	Konecko-Łopuszniański, Piliczański Obszar Chronionego Krajobrazu
	RAMSAR	-
	Rezerваты Przyrody	-
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych		
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)	<p>Planowana inwestycja znajduje się w granicach dwóch obszarów ochrony przyrody, na który może mieć bezpośredni wpływ. Możliwe są czasowe oddziaływania na formy ochrony przyrody związane z etapem realizacji. Możliwe oddziaływanie na środowisko: wycinka zadrzewień i krzewów, zmiana zagospodarowania terenu, zniszczenie pokrywy roślinnej, uszkodzenie roślin chronionych, zwiększenie śmiertelności zwierząt, dewastacja siedlisk w miejscu zaplecza budowlanego.</p> <p>Konieczne jest utworzenie przejść dla zwierząt (górných i dolnych) oraz dokonanie nasadzeń zieleni, a także przeniesienie roślinności chronionej w dogodne miejsce do wzrostu (okazy w miejscu realizacji inwestycji). W zapisach decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach ujęto działania minimalizujące negatywne oddziaływanie etapu realizacji na komponenty środowiskowe oraz podano szereg wymaganych zastosowań, zakazów oraz nakazów w celu ochrony środowiska i zachowania bioróżnorodności. Po zastosowaniu wszystkich wymogów, działań minimalizujących zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie realizacji przedsięwzięcia, oddziaływanie na rośliny, zwierzęta oraz formy ochrony przyrody, zostanie zmniejszone do minimum. Na tym etapie można wykluczyć więc stałe, bezpośrednie negatywne oddziaływanie na środowisko. Nałożono obowiązek monitoringu przyrodniczego (przejść dla zwierząt, kontrola udatności przeniesienia okazów gatunków chronionych).</p> <p>W wyniku wykonanych analiz zawartych w Prognozie, na obszarach Natura 2000, których przedmiotem ochrony są ryby i minogi, mogą wystąpić potencjalne negatywne oddziaływania na te grupy zwierząt w momencie realizacji inwestycji. Stwierdzono możliwość wystąpienia kolizji z fragmentami krajowej sieci korytarzy ekologicznych, planowana inwestycja może stanowić zagrożenie dla migrujących zwierząt.</p>	
LUDZIE	<p>Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych, w celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji.</p>	
WODY	<p>Inwestycja przecina ciekł istotne JCWP, ponadto znajduje się w obszarze występowania GZWP. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę koryt cieków przed przekształceniami i wpływem zanieczyszczeń oraz ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniami poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych.</p>	
POWIETRZE	<p>Przeprowadzona analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo 28 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,027 km<sup>2</sup>. Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W decyzji wykluczono ich znaczący charakter, a przeprowadzone modelowanie emisji wykazało dotrzymanie standardów jakości poza obszarem pasa drogowego. Przewiduje się wdrożenie typowych działań minimalizujących emisję zanieczyszczeń na etapie realizacji.</p>	

KLIMAT	Inwestycja przebiega przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%) Czarnej (ok. 150 m). Należy dostosować inwestycję do spodziewanego wzrostu ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych ( $T_{\max} > 30^{\circ}\text{C}$ ) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Stwierdzono wzrost narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawalnych, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów, dostosowanie infrastruktury do oddziaływania silnych wiatrów.
POWIERZCHNIA ZIEMI	Przeprowadzone analizy przestrzenne planowanego przebiegu drogi wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni ok. 5,15 km <sup>2</sup> . Ustalenia OOS wskazują na możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na gleby, ale właściwe postępowanie w czasie prac budowlanych oraz w okresie eksploatacji oddziaływanie negatywnie zmniejszy do minimum. W zapisach OOS wskazano rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji.
KRAJOBRAZ	Przeprowadzone analizy wykazały, iż planowana inwestycja przebiega przez 2 obszary chronionego krajobrazu: Konecko - Łopuszniański oraz Piliczański Obszar Chronionego Krajobrazu. Dokumentacja środowiskowa wskazuje, iż wpływ na walory krajobrazowe wiązać się będzie przede wszystkim z budową drogi w nowym śladzie a tym samym wycinką istniejących drzewostanów wpisanych w krajobraz, fragmentów powierzchni leśnych, czasowym zajęciem terenów pod drogi dojazdowe oraz wzmożonym ruchem pojazdów na etapie realizacji inwestycji. Na etapie eksploatacji wskazuje się, że potencjalny wpływ na walory krajobrazowe będzie długotrwały i bezpośredni z uwagi na silne przekształcenie istniejącego krajobrazu oraz wprowadzenie elementów stanowiących bariery widokowe (ekrany akustyczne, wiadukty). W celu minimalizacji negatywnego oddziaływania zaleca się wykonanie nasadzeń o funkcji maskującej.
KLIMAT AKUSTYCZNY	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie akustycznej o pow. ok. 8,7 ha. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. Z tego względu w zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu eksploatacji w postaci budowy ekranów akustycznych. Weryfikację ich skuteczności nakazano w ramach analizy porealizacyjnej. Ponadto nakazano prowadzenie monitoringu.
ZASOBY NATURALNE	Wykonane analizy przestrzenne, nie wykazały kolizji ze złożami. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie wskazują na konieczność zastosowania działań minimalizujących na złoża.
ZABYTKI	Wykonane analizy przestrzenne wykazały, iż na terenie planowanej inwestycji nie występują obiekty wpisane do rejestru zabytków. Zgodnie z ustaleniami przedstawionymi w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w bliskiej odległości od projektowanej drogi znajdują się 2 stanowiska archeologiczne. Mimo, iż inwestycja nie koliduje z nimi bezpośrednio, zakłada się konieczność wykonania inwentaryzacji stanowisk archeologicznych oraz przeprowadzenie odpowiednich badań, przed przystąpieniem do prac ziemnych. Zakłada się również możliwość odkrycia nowych cennych okazów dziedzictwa kulturowego, przez co prace powinny być realizowane wyłącznie pod ścisłym nadzorem archeologicznym.
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo 16 budynków (z czego 7 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, z uwagi na potencjalne oddziaływanie drgań, wskazują na konieczność ograniczenia prac do minimum z użyciem sprzętu wibracyjnego w obrębie budynków mieszkalnych.

ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PWKSD 2030 (DK 42, DK 74), PKP (10 FS), CPK	PWKSD 2030 Hałas drogowy
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

## 29. BUDOWA DROGI S74 KIELCE – NISKO ODC. CEDZYNA – ŁAGÓW WRAZ Z OBW. ŁAGOWA

Lp.	29	BUDOWA DROGI S74 KIELCE – NISKO ODC. CEDZYNA – ŁĄGÓW WRAZ Z OBW. ŁĄGOWA					
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat kielecki (gminy: Górnio, Daleszyce, Bieliny, Łągów)						
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość odcinka ok. 30 km. Planowana inwestycja będzie drogą dwujezdniową czteropasową (2x2, szerokość pasa ruchu: 3,5 m).						
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja	Inwestycja w zaawansowanym przygotowaniu (ZP). Dostępne dokumenty: raport o oddziaływaniu na środowisko, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.						
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt. 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.						
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia		Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
		Decyzja wydana dnia 19.06.2017 r. (WOO.I-4200.1.2012.MGN.37WO O-I.4200.2.2015.MGN.17) dla odcinka Cedzyna – Łągów – Jałowęsy z pełną procedurą OOŚ	Nakazano wykonanie kompensacji przyrodniczej (wykonanie zbiornika stanowiącego siedlisko zastępcze odpowiednie dla płazów)	Ludzie, flora, fauna	Nałożono obowiązek wykonania ponownej OOŚ	Nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, zakres analizy: klimat akustyczny	Nałożono obowiązek monitoringu przedsięwzięcia, zakres monitoringu: na etapie realizacji monitoring płazów.
	Natura 2000	-					
	Korytarze ekologiczne	Korytarz krajowy: Łysogóry (KPdC-8C)					
	Parki Narodowe	Świętokrzyski Park Narodowy - otulina					
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Parki Krajobrazowe	Cisowsko-Orłowiński Park Krajobrazowy - otulina, Jeleniowski Park Krajobrazowy - otulina					

	Obszary Chronionego Krajobrazu	Jeleniowski Obszar Chronionego Krajobrazu, Cisowsko-Orłowski, Świętokrzyski Obszar Chronionego Krajobrazu w gminie Górno, Podkielecki Obszar Chronionego Krajobrazu
	RAMSAR	-
	Rezerваты Przyrody	-
<b>Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych</b>		
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)	<p>Planowana inwestycja wykazuje bezpośredni związek z 4 obszarami ochrony przyrody oraz otulinami dwóch parków krajobrazowych oraz jednego parku narodowego, w granicach których się znajduje. Możliwe są czasowe oddziaływania na formy ochrony przyrody związane z etapem realizacji. Możliwe oddziaływanie na środowisko na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia: wycinka zadrzewień i krzewów, zmiana zagospodarowania terenu, zniszczenie pokrywy roślinnej, uszkodzenie roślin chronionych, zwiększenie śmiertelności zwierząt, dewastacja siedlisk w miejscu zaplecza technicznego. Kompensacje przyrodnicze w postaci wykonania zbiornika stanowiącego zastępcze siedlisko dla płazów. Konieczne jest wybudowanie odpowiednich przejść dla zwierząt oraz nasadzeń zieleni.</p> <p>W zapisach decyzji ujęto działania minimalizujące negatywne oddziaływanie etapu realizacji na komponenty środowiskowe oraz podano szereg wymaganych zastosowań, zakazów oraz nakazów w celu ochrony środowiska i zachowania bioróżnorodności. Po zastosowaniu wszystkich wymogów, działań minimalizujących zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie realizacji przedsięwzięcia, oddziaływanie na rośliny, zwierzęta oraz formy ochrony przyrody, zostanie zmniejszone do minimum. Nie przewiduje się długotrwałego, stałego negatywnego oddziaływanie na środowisko.</p> <p>Konieczny jest nadzór przyrodniczy na etapie realizacji inwestycji, a także monitoring płazów.</p> <p>W wyniku analiz zamieszczonych w Prognozie, stwierdzono możliwość wystąpienia kolizji z fragmentami krajowej sieci korytarzy ekologicznych, planowana inwestycja może stanowić zagrożenie dla migrujących zwierząt.</p>	
LUDZIE	<p>Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych, w celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływanie etapu realizacji. W decyzji stwierdzono, że nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych wartości stężeń na etapie eksploatacji.</p>	
WODY	<p>Inwestycja przecina ciek istotny JCWP. Ponadto znajduje się w bliskiej odległości od strefy ochronnej ujęć wody. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę koryt cieków przed przekształceniami i spływem zanieczyszczeń oraz ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniami poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych.</p>	
POWIETRZE	<p>Przeprowadzona analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo 123 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,086 km<sup>2</sup>. Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W decyzji wykluczono ich znaczący charakter, a przeprowadzone modelowanie emisji wykazało dotrzymanie standardów jakości poza obszarem pasa drogowego. Przewiduje się wdrożenie typowych działań minimalizujących emisję zanieczyszczeń na etapie realizacji.</p>	

KLIMAT	Inwestycja nie przebiega przez obszary zagrożenia powodziowego. Należy dostosować inwestycję do spodziewanego wzrostu ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych ( $T_{\max} > 30^{\circ}\text{C}$ ) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Stwierdzono wzrost narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawałnych, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów, dostosowanie infrastruktury do oddziaływania silnych wiatrów.
POWIERZCHNIA ZIEMI	Przeprowadzone analizy przestrzenne planowanego przebiegu drogi wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni ok. 3,0 km <sup>2</sup> . Ustalenia OOŚ wskazują na możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na gleby, ale właściwe postępowanie w czasie prac budowlanych oraz w czasie eksploatacji oddziaływanie negatywnie zmniejszy do minimum. W zapisach OOŚ wskazano rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji.
KRAJOBRAZ	Przeprowadzone analizy przestrzenne wykazały, iż planowana inwestycja przebiega przez teren 4 obszarów chronionego krajobrazu oraz 2 otuliny parków krajobrazowych. Faza realizacji projektu wiązać się będzie z koniecznością przeprowadzenia wycinki części drzewostanu, co wpłynie negatywnie na walory krajobrazowe. Jednocześnie dokument wskazuje, iż realizacja projektu spowoduje zachwianie równowagi istniejącego krajobrazu, wprowadzenia twardych barier widokowych i przyczyni się zmiany percepcji otoczenia. W celu minimalizacji negatywnego oddziaływania ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wskazują na konieczność wykonania nowych nasadzeń w obrębie pasa drogowego oraz dostosowania materiałów wykonania i kolorystyki projektowanej infrastruktury do istniejącego krajobrazu.
KLIMAT AKUSTYCZNY	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie akustycznej o pow. ok. 22,0 ha. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji (ograniczenie prac do pory dziennej, niekoncentrowanie głośnego sprzętu w obrębie terenów chronionych, używanie wyciszonych maszyn i urządzeń itp.), jak również eksploatacji w postaci ekranów akustycznych. Jak wskazano w decyzji powinny one zabezpieczyć tereny narażone przed ponadnormatywnym hałasem. Ponadto nakazano weryfikację skuteczności zaproponowanych ekranów w ramach analizy porealizacyjnej.
ZASOBY NATURALNE	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały kolizję ze złożami piasków i żwirów (0,056 km <sup>2</sup> ) oraz kamieni łamanych i blocznych (0,03 km <sup>2</sup> ). Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie wskazują na możliwość wystąpienia negatywnych oddziaływań na złoża i nie wprowadzają w tym zakresie działań minimalizujących. Należy zaznaczyć, iż realizacja inwestycji, wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców.
ZABYTKI	Planowane przedsięwzięcie nie koliduje z obiektami wpisanymi do rejestru zabytków. Z uwagi jednak na bliskość istniejących stanowisk archeologicznych ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nakazują, aby planowane prace ziemne prowadzić wyłącznie pod ścisłym nadzorem archeologicznym oraz zapewnić możliwość przeprowadzenia badań wykopaliskowych w przypadku odkrycia nowych stanowisk. W celu minimalizacji negatywnego wpływu na obiekty kulturowe, zakłada się konieczność zabezpieczenia i przeniesienia kapliczek i krzyży przydrożnych, w inne miejsce uzgodnione z przedstawicielami miejscowego samorządu.

DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo 105 budynków (z czego 40 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, z uwagi na potencjalne oddziaływanie drgań, wskazują na konieczność ograniczenia prac do minimum z użyciem sprzętu wibracyjnego w obrębie budynków mieszkalnych.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PWKSD 2030 (DK 74), PKP (110 FS)	PKP Hałas kolejowy (110 FS), PWKSD 2030 hałas drogowy
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

### 30. BUDOWA DROGI S74 KIELCE – NISKO ODC. ŁAGÓW – NISKO

Lp.		30		BUDOWA DROGI S74 KIELCE – NISKO ODC. ŁAGÓW – NISKO											
Lokalizacja przedsięwzięcia				Powiat kielecki (gmina Łagów), powiat opatowski (gminy: Opatów, m. Opatów, Lipnik, Sadowie), powiat sandomierski (gminy: Obrazów, Samborzec, Sandomierz), powiat tarnobrzelski (gminy: Gorzyce, Grębów, m. Tarnobrzeg), powiat stalowowolski (gminy: Zaleszany, Radomyśl nad Sanem, Pysznica, m. Stalowa Wola), powiat niżański (gminy: Nisko, m. Nisko)											
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia				Długość odcinka: 1) odcinek Łagów – Opatów – ok. 17 km, 1) odcinek Opatów - Nisko – ok. 70 – 74 km. Planowana inwestycja będzie drogą dwujezdniową czteropasową (2x2, szerokość pasa ruchu: 3,5 m).											
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja				Inwestycja w zaawansowanym przygotowaniu (ZP) na odcinku Łagów – koniec obwodnicy Opatowa, dostępne dokumenty: raport o oddziaływaniu na środowisko, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach. Na odcinku koniec obwodnicy Opatowa – Nisko inwestycja na etapie koncepcyjnym wariantowym (KW), dostępne dokumenty wstępna wersja studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowego oraz raport o oddziaływaniu na środowisko.											
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ				Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt. 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.											
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia				Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji		Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU		Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące		Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ		Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy		Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia	
				1) Decyzja wydana dnia 19.06.2017 r. (WOO.I-		1) Nakazano wykonanie		1) Ludzie, flora, fauna		1) Nałożono obowiązek		1) Nałożono obowiązek wykonania analizy		1) Nałożono obowiązek monitoringu	

Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych		4200.1.2012.MGN.37 WOO-I.4200.2.2015.MGN.1 7) dla odcinka Cedzyna – Łagów – Jałowęsy z pełną procedurą OOŚ 2) Decyzja wydana dnia 28.11.2019 r. (WOO.I-420.108.2018.KT.32) dla budowy obwodnicy Opatowa w ciągu drogi S74 i DK9 z pełną procedurą OOŚ	kompensacji przyrodniczej (wykonanie zbiornika stanowiącego siedlisko zastępcze odpowiednie dla płazów)	2) Klimat akustyczny, gleba i powierzchnia ziemi, wody, fauna, flora, zabytki archeologiczne	wykonania ponownej OOŚ 2) Nie nałożono obowiązku wykonania ponownej OOŚ	porealizacyjnej, zakres analizy: klimat akustyczny 2) Nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, zakres analizy: klimat akustyczny,	przedsięwzięcia, zakres monitoringu: na etapie realizacji monitoring płazów. 2) Nałożono obowiązek monitoringu przedsięwzięcia, zakres monitoringu: stan przejść dla zwierząt i ich otoczenia, wykorzystanie przejść dla zwierząt
	Natura 2000	OSO: Puszcza Sandomierska, SOO: Dolina Dolnego Sanu, Tarnobrzaska Dolina Wisły					
	Korytarze ekologiczne	Korytarze główne: Lasy Janowskie (GKPdC-1B), Puszcza Sandomierska - Lasy Janowskie (GKPd-7A). Korytarze krajowe: Dolina Sanu (KPd-2C), Dolina Górnej Wisły (KPd-10)					
	Parki Narodowe	-					
	Parki Krajobrazowe	Park Krajobrazowy Lasy Janowskie – otulina, Cisowsko-Orłowski Park Krajobrazowy - otulina, Jeleniowski Park Krajobrazowy - otulina					
	Obszary Chronionego Krajobrazu	Jeleniowski Obszar Chronionego Krajobrazu, Jeleniowsko-Staszowski, Cisowsko-Orłowski					
	RAMSAR	-					
	Rezerваты Przyrody	-					
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych							
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)		Planowana inwestycja wykazuje bezpośredni związek z 8 obszarami ochrony przyrody oraz otulinami trzech parków krajobrazowych, w granicach których się znajduje. Możliwe są czasowe oddziaływania na formy ochrony przyrody związane z etapem realizacji. W wyniku wykonanych analiz zawartych w Prognozie stwierdzono bezpośrednią kolizję ze stanowiskami gatunków ssaków w Obszarze Natura 2000 Dolina Dolnego Sanu PLH180020 (warianty 1, 3, 4, 4m, 5, TGD): wydra <i>Lutra lutra</i> . Stwierdzono możliwość wystąpienia potencjalnie znaczącego negatywnego oddziaływania na modraszka nausitousa i modraszka telejusa oraz siedliska: 9170, 6410, 3150 znajdujące się w Obszarze Natura 2000 Dolina Dolnego Sanu oraz dla siedliska 3270 w Obszarze					

	<p>Tarnobrzaska Dolna Wisły. Stwierdzono możliwość wystąpienia kolizji z fragmentami krajowej sieci korytarzy ekologicznych, planowana inwestycja może stanowić zagrożenie dla migrujących zwierząt. Możliwe oddziaływanie na środowisko: wycinka zadrzewień i krzewów, zmiana zagospodarowania terenu, zniszczenie pokrywy roślinnej, uszkodzenie roślin chronionych, zwiększenie śmiertelności zwierząt, zniszczenie siedlisk zwierząt, dewastacja siedlisk w miejscu zaplecza technicznego.</p> <p>Przeprowadzona na wyższym poziomie szczegółowości inwestycyjna OOS i wydana na jej podstawie decyzja wskazał konieczność zastosowania kompensacji przyrodniczych w postaci wykonania zbiornika stanowiącego zastępcze siedlisko dla płazów. Konieczne jest wybudowanie przejść dla zwierząt z zastosowaniem odpowiednich technologii, a także nasadzeń zieleni. W zapisach decyzji dla odcinka łągów – koniec obwodnicy Opatowa ujęto działania minimalizujące negatywne oddziaływanie etapu realizacji na komponenty środowiskowe oraz podano szereg wymaganych zastosowań, zakazów oraz nakazów w celu ochrony środowiska i zachowania bioróżnorodności. Po zastosowaniu wszystkich wymogów, działań minimalizujących zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie realizacji przedsięwzięcia, oddziaływanie na rośliny, zwierzęta oraz formy ochrony przyrody, zostanie zmniejszone do minimum. Nie przewiduje się długotrwałego, stałego negatywnego oddziaływania na środowisko. Konieczny jest nadzór przyrodniczy na etapie realizacji inwestycji m.in. w celu kontroli działań zabezpieczających środowisko. Nałożono obowiązek wykonania monitoringu przyrodniczego (przejść dla zwierząt).</p>
LUDZIE	<p>Dla ustalanego przebiegu odcinka drogi, zapisy decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych, w celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach dokumentacji środowiskowej ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji. Dla odcinka o przebiegu wariantowym, w celu minimalizacji oddziaływania na ludzi, przebieg planowanej drogi, w jak najmniejszym stopniu powinien kolidować z obszarami zabudowanymi, zwłaszcza budynkami mieszkaniowymi. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które krótkoterminowo mogą oddziaływać na ludzi. Dlatego istotna jest odpowiednia lokalizacja zaplecza budowy, by ograniczyć negatywny wpływ na ludzi zamieszkujących w otoczeniu dróg. Należy unikać stosowania w jednym czasie sprzętu mogącego być źródłem skumulowanego, niekorzystnego oddziaływania w zakresie hałasu na ludzi.</p>
WODY	<p>Inwestycja przecina ciekł istotne JCWP. Ponadto znajduje się w bliskiej odległości od stref ochronnych ujęć wody oraz w obszarze występowania GZWP. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę koryt cieków przed przekształceniami i wpływem zanieczyszczeń oraz ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniami poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych.</p>
POWIERTRZE	<p>Przeprowadzona analiza przestrzenna planowanego przebiegu na odcinku o zdefiniowanym przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo 34 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,032 km<sup>2</sup>. Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W decyzjach wykluczono ich znaczący charakter, a przeprowadzone modelowanie emisji wykazało dotrzymanie standardów jakości powietrza poza obszarem pasa drogowego.</p> <p>W przebiegu wariantowym analiza wykazała sąsiedztwo 177 kompleksów mieszkaniowych dla wariantu 1 (0,124 km<sup>2</sup>), 218 dla wariantu 3 (0,157 km<sup>2</sup>), 241 dla wariantu 4 (0,173 km<sup>2</sup>), 190 dla wariantu 4m (0,124 km<sup>2</sup>), 129 dla wariantu 5 (0,081 km<sup>2</sup>) oraz 120 dla wariantu TGD (0,086 km<sup>2</sup>) stąd dwa ostatnie wydają się być najmniej konfliktowe pod względem narażenia na emisje. Podobnie jak w przypadku odcinka posiadającego decyzję możliwe są typowe oddziaływania etapu realizacji i eksploatacji na przyległą zabudowę.</p>
KLIMAT	<p>Inwestycja wielowariantowa przebiega przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%) istotnych cieków: Wisły (ok. 4 km), Trześniówki (ok. 1,5 km), Sanu (ok. 0,5 km) oraz rzeki Bukowa (ok. 1,5 km). Należy dostosować inwestycję do spodziewanego wzrostu ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych (<math>T_{max} &gt; 30^{\circ}C</math>) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021.</p>

POWIERZCHNIA ZIEMI	Stwierdzono brak wzrostu narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawalnych, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów.
	Przedsięwzięcie posiada przebieg wielowariantowy. Przeprowadzone analizy przestrzenne dla zaproponowanych wariantów wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni W-1 – 7,24 km <sup>2</sup> , W-3 – 7,25 km <sup>2</sup> , W-4 – 6,98 km <sup>2</sup> , W-4m – 4,8 km <sup>2</sup> , W-5 – 7,30 km <sup>2</sup> . W-TGD – 7,43 km <sup>2</sup> . Wariant 4m ze względu zajętości powierzchni wydaje się najkorzystniejszy. Działania powinny zawierać rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji.
	Przeprowadzona analiza przestrzenna wykazała, iż na przebiegu planowanej inwestycji występują 3 obszary chronionego krajobrazu, otuliny 3 parków krajobrazowych oraz zespół przyrodniczo – krajobrazowy (Lasy Zwierzyniec i Jasień). Faza realizacji projektu wiązać się będzie z koniecznością przeprowadzenia wycinki części drzewostanu, co wpłynie negatywnie na walory krajobrazowe. Jednocześnie dokument wskazuje, iż realizacja projektu spowoduje zachwianie równowagi istniejącego krajobrazu, wprowadzenie twardych barier widokowych i dominant wysokościowych, w związku z czym przyczyni się zmiany percepcji otoczenia. Planowane przedsięwzięcie będzie w sposób istotny wpływać na walory krajobrazowe. W celu minimalizacji negatywnego oddziaływania ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wskazują na konieczność wykonania nowych nasadzeń w obrębie pasa drogowego oraz dostosowania materiałów wykonania i kolorystyki projektowanej infrastruktury do istniejącego krajobrazu.
KLIMAT AKUSTYCZNY	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu na odcinku o zdefiniowanym przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie akustycznej o pow. ok. 8,4 ha. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji (ograniczenie prac do pory dziennej, niekoncentrowanie głośnego sprzętu w obrębie terenów chronionych, używanie wyciszonych maszyn i urządzeń itp.), jak również eksploatacji w postaci ekranów akustycznych. Jak wskazano w decyzji powinny one zabezpieczyć tereny narażone przed ponadnormatywnym hałasem. Ponadto nakazano weryfikację skuteczności zaproponowanych ekranów w ramach analizy porealizacyjnej. W przebiegu wariantowym analiza wskazała sąsiedztwo terenów chronionych akustycznie dla wariantu 1 ok. 32,1 ha, dla wariantu 3 36,1 ha, dla wariantu 4 39,4 ha, dla wariantu 4m 31,7 ha, dla wariantu 5 22,8 ha oraz dla wariantu TGD 23,3 ha, stąd dwa ostatnie wydają się być najmniej konfliktowe pod względem narażenia na emisję hałasu. Podobnie jak w przypadku odcinka posiadającego decyzję możliwe są typowe oddziaływania etapu realizacji i eksploatacji na przyległą zabudowę chronioną, więc wymagać one będą działań minimalizujących, przede wszystkim na etapie eksploatacji w postaci ekranów akustycznych.
ZASOBY NATURALNE	Wykonane analizy przestrzenne, zarówno dla odcinka o określonym przebiegu, jak i dla odcinka posiadającego warianty realizacji wykazały kolizje ze złożami. W przypadku odcinka o zdefiniowanym przebiegu zidentyfikowano możliwą kolizję z obszarem kamieni łamanych i blocznych (0,001 km <sup>2</sup> ), w przypadku odcinka o przebiegu wariantowym, może wystąpić kolizja ze złożami: W1 (piaski i żwiry - 0,061 km <sup>2</sup> , kamienie łamane i bloczne - 0,006 km <sup>2</sup> , surowce ilaste - 0,001 km <sup>2</sup> ), W3 (piaski i żwiry - 0,059 km <sup>2</sup> , kamienie łamane i bloczne - 0,048 km <sup>2</sup> ), W4 (piaski i żwiry - 0,039 km <sup>2</sup> , kamienie łamane i bloczne - 0,033 km <sup>2</sup> ), W4m (piaski i żwiry - 0,17 km <sup>2</sup> , kamienie łamane i bloczne - 0,006 km <sup>2</sup> ), W5 (piaski i żwiry - 0,061 km <sup>2</sup> , kamienie łamane i bloczne - 0,06 km <sup>2</sup> , surowce ilaste - 0,001 km <sup>2</sup> ), WTGD (piaski i żwiry - 0,17 km <sup>2</sup> , kamienie łamane i bloczne - 0,06 km <sup>2</sup> ). Biorąc pod uwagę powierzchnię konfliktów ze złożami najmniej korzystny wydaje się wariant TGD, przy czym przy wyborze wariantu istotne będzie również uwzględnienie statusu złoża. Należy zaznaczyć, iż realizacja inwestycji, w każdym z wariantów wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych

ZABYTKI	oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców.	
	Przeprowadzone analizy przestrzenne wykazały, że w pasie terenu przeznaczonym pod budowę planowanej drogi nie znajdują się obiekty wpisane do rejestru zabytków. Jednocześnie, w przyjętym do analiz buforze, stwierdzono występowanie stanowisk archeologicznych w przypadku wariantu 4 (decyzja o wpisie do rejestru nr A-490 z 1969-12-08) oraz wariantu 2 (decyzja o wpisie do rejestru nr A-490 z 1969-12-08). Ustalenia zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nakazują, aby planowane prace ziemne prowadzić wyłącznie pod ścisłym nadzorem archeologicznym oraz zapewnić możliwość przeprowadzenia badań wykopaliskowych w przypadku odkrycia nowych stanowisk. W celu minimalizacji negatywnego wpływu na obiekty kulturowe, zakłada się konieczność zabezpieczenia i przeniesienia kapliczek i krzyży przydrożnych, w inne miejsce uzgodnione z przedstawicielami miejscowego samorządu.	
	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo budynków zarówno dla odcinka o określonym przebiegu, jak również dla odcinka o przebiegu wariantowym. W przypadku odcinka o zdefiniowanym przebiegu zidentyfikowano 18 budynków (z czego 8 to budynki mieszkalne jednorodzinne), w przypadku odcinka o przebiegu wariantowym zidentyfikowano dla wariantu 1: 141 budynków (z czego 68 to budynki mieszkalne jednorodzinne), dla wariantu 3: 200 budynków (z czego 93 to budynki mieszkalne jednorodzinne), dla wariantu 4: 231 budynków (z czego 102 to budynki mieszkalne jednorodzinne), dla wariantu 4m: 137 budynków (z czego 63 to budynki mieszkalne jednorodzinne), dla wariantu 5: 96 budynków (z czego 46 to budynki mieszkalne jednorodzinne), dla wariantu TGD: 74 budynki (z czego 36 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Zatem najmniej korzystnym wydaje się wariant 4, w aspekcie potencjalnego wpływu na budynki. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z zajmowaniem nowych obszarów i koniecznością zmiany ich dotychczasowego użytkowania, w tym może kolidować z istniejącą zabudową. Dlatego wytyczenie optymalnego wariantu, najmniej ingerującego w istniejące zagospodarowanie (ograniczając wpływ m.in. na obszary zabudowane), zminimalizuje możliwość oddziaływania na dobra materialne. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które potencjalnie mogą oddziaływać na zabudowę zlokalizowaną w otoczeniu prowadzonych prac (drgania). Dlatego istotne jest unikanie stosowania w jednym czasie urządzeń mogących prowadzić do skumulowanego oddziaływania w zakresie drgań i powodować niekorzystny wpływ na budynki. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, dla określonego odcinka drogi, z uwagi na potencjalne oddziaływanie drgań, wskazują na konieczność ograniczenia prac do minimum z użyciem sprzętu wibracyjnego w obrębie budynków mieszkalnych.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA		
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PWKSD 2030 (DK 77, DK 74), PKP (13 CPK, 19 FS), CPK	PWKSD 2030 Hałas drogowy
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

### 31. BUDOWA DROGI DWUJEZDNIOWEJ KLASY GP (NA PARAMETRACH KLASY S) W CIĄGU DK7 NA ODC. RABKA – CHYŻNE

Lp.	31	BUDOWA DROGI DWUJEZDNIOWEJ KLASY GP (NA PARAMETRACH KLASY S) W CIĄGU DK7 NA ODC. RABKA – CHYŻNE
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat nowotarski (gminy: Jabłonka, Raba Wyżna, Spytkowice)	
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość odcinka ok. 35 km.	
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja	Inwestycja na etapie koncepcyjnym korytarzowym (KK). Dostępne dokumenty: analiza i prognoza ruchu, trwają prace nad studium korytarzowym.	

Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ		Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt. 32 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. (Dz.U. 2019 poz. 1839).					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia		Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
		Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia					
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Natura 2000	OSO: Torfowiska Orawsko-Nowotarskie, SOO: Torfowiska Orawsko-Nowotarskie, Czarna Orawa					
	Korytarze ekologiczne	Korytarz główny: Babia Góra – Gorce (GKK-7A). Korytarze krajowe: Beskidy Średnie (KPd-13B), Torfowiska Orawsko – Nowotarskie (KK-7B)					
	Parki Narodowe	-					
	Parki Krajobrazowe	-					
	Obszary Chronionego Krajobrazu	Południowomałopolski Obszar Chronionego Krajobrazu					
	RAMSAR	-					
	Rezerваты Przyrody	-					
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych							
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)		Ocena potencjalnie negatywnych skutków na różnorodność biologiczną, w tym formy ochrony przyrody, została przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie możliwości kolizji z obszarami chronionymi. Planowana inwestycja może potencjalnie oddziaływać na obszary chronione znajdujące się w buforze w momencie realizacji inwestycji. Nie przewiduje się jednak znaczącego negatywnego oddziaływania na formy ochrony przyrody. Charakter planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci: wycinki zadrzewień i krzewów, zniszczenie pokrywy roślinnej, zwiększenie śmiertelności zwierząt, zniszczenie siedlisk zwierząt, zmianę zagospodarowania terenu, zniszczenie siedlisk w miejscu zaplecza technicznego.					
LUDZIE		Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. W celu minimalizacji oddziaływania na ludzi, przebieg planowanej drogi, w jak najmniejszym stopniu powinien kolidować z obszarami zabudowanymi, zwłaszcza budynkami mieszkaniowymi. Etap realizacji inwestycji może					

	<p>wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które krótkoterminowo mogą oddziaływać na ludzi. Dlatego istotna jest odpowiednia lokalizacja zaplecza budowy, by ograniczyć negatywny wpływ na ludzi zamieszkujących w otoczeniu dróg. Należy unikać stosowania w jednym czasie sprzętu mogącego być źródłem skumulowanego, niekorzystnego oddziaływania w zakresie hałasu na ludzi.</p>
WODY	<p>Inwestycja przecina ciekі istotne JCWP. Ponadto znajduje się w obszarze stref ochronnych ujęć wody oraz w obszarze występowania GZWP. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę koryt cieków przed przekształceniami i wpływem zanieczyszczeń oraz ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniami poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych.</p>
POWIETRZE	<p>Przybliżony przebieg korytarzowy wyklucza możliwość precyzyjnych analiz. Możliwe typowe oddziaływania etapu realizacji i eksploatacji na przyległą zabudowę. Projektowany przebieg powinien w jak najmniejszym stopniu kolidować z obszarami wrażliwymi na oddziaływanie, szczególnie kompleksami mieszkaniowymi.</p>
KLIMAT	<p>Inwestycja w przebiegu korytarzowym. Zidentyfikowano obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%) Skawy. Należy dostosować inwestycję do spodziewanego wzrostu ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych (<math>T_{max} &gt; 30^{\circ}C</math>) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Stwierdzono brak wzrostu narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawalnych, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów.</p>
POWIERZCHNIA ZIEMI	<p>Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia wykonanie szczegółowych analiz zajętości powierzchni ziemi. Planowany przebieg powinien uwzględnić minimalizowanie przebiegu trasy przez tereny rolnicze oraz inne klasy terenu które są wrażliwe na oddziaływanie szczególnie w okresie eksploatacji.</p>
KRAJOBRAZ	<p>Brak szczegółowej dokumentacji przedsięwzięcia wyklucza możliwość przeprowadzenia szczegółowej analizy. Realizacja inwestycji będzie się jednak najprawdopodobniej wiązać z wystąpieniem konfliktu z Południowomałopolskim Obszarem Chronionego Krajobrazu. Przyjmuje się, że oddziaływanie na etapie realizacji projektu będą dotyczyć wycinki istniejących drzewostanów, zmiany sposobu ukształtowania oraz zagospodarowania terenu, a także wprowadzenia dodatkowej infrastruktury technicznej (wiadukty, ekrany akustyczne), co może negatywnie wpływać na walory krajobrazowe zarówno w fazie realizacji projektu, jak i po jej zakończeniu.</p>
KLIMAT AKUSTYCZNY	<p>Przybliżony przebieg korytarzowy wyklucza możliwość wykonania precyzyjnych analiz. Możliwe typowe oddziaływania etapu realizacji i eksploatacji na przyległe do pasa drogi obszary podlegające ochronie. Projektowany przebieg powinien w jak najmniejszym stopniu kolidować z obszarami wrażliwymi na oddziaływanie akustyczne, ewentualne ponadnormatywne oddziaływanie. W przypadku niemożliwego do uniknięcia zbliżenia do tego typu terenów należy minimalizować, jak w przypadku innych dróg tej klasy, za pomocą ekranów akustycznych.</p>
ZASOBY NATURALNE	<p>Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców. Przy wyborze ostatecznego wariantu przebiegu drogi, należy uwzględnić położenie złóż, ich istotność (złoża najkorzystniejsze do zagospodarowania).</p>
ZABYTKI	<p>Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie dokładnych analiz, jednak z uwagi na duże zagęszczenie obiektów zabytkowych i stanowisk archeologicznych w przyjętym korytarzu, istnieje ryzyko negatywnego oddziaływania na obiekty o szczególnie cennych wartościach kulturowych zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji inwestycji.</p>
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	<p>Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z zajmowaniem nowych obszarów i koniecznością zmiany ich dotychczasowego użytkowania, w tym może kolidować z istniejącą zabudową. Dlatego wytyczenie optymalnego</p>

ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	<p>wariantu, najmniej ingerującego w istniejące zagospodarowanie (ograniczając wpływ m.in. na obszary zabudowane), zminimalizuje możliwość oddziaływania na dobra materialne. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które potencjalnie mogą oddziaływać na zabudowę zlokalizowaną w otoczeniu prowadzonych prac (drgania). Dlatego istotne jest unikanie stosowania w jednym czasie urządzeń mogących prowadzić do skumulowanego oddziaływania w zakresie drgań i powodować niekorzystny wpływ na budynki.</p>	
	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie budowy.	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
	Inwestycja znajduje się w strefie granicy państwa, jednak nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE		

### 32. PRZEBUDOWA DROGI KRAJOWEJ NR 25 NA ODC. OSTRÓW WIELKOPOLSKI – KALISZ – KONIN Z WYŁ. OBW. KALISZA

Lp.		32	PRZEBUDOWA DROGI KRAJOWEJ NR 25 NA ODC. OSTRÓW WIELKOPOLSKI – KALISZ – KONIN Z WYŁ. OBW. KALISZA					
Lokalizacja przedsięwzięcia			Powiat koniński (gminy: Rychwał, Stare Miasto), powiat kaliski (gminy: Stawiszyn, Żelazków, m. Kalisz), powiat ostrowski (gminy: Nowe Skalmierzyce, Ostrów Wielkopolski),					
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia			Długość odcinka ok. 44 km. Planowana inwestycja będzie drogą dwujezdniową czteropasową (2x2, szerokość pasa ruchu: 3,5 m).					
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja			Inwestycja we wstępnym przygotowaniu (WP) na odcinku Biskupice Ołoboczne – Ostrów Wielkopolski, dostępne dokumenty: studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe, karta informacyjna przedsięwzięcia. Na odcinku koniec Konin Biskupice Ołoboczne inwestycja na etapie koncepcyjnym wariantowym (KW), dostępne dokumenty: studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe oraz w weryfikacji raport o oddziaływaniu na środowisko.					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ			Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 3. ust. 2 pkt 1 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia.					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia			Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
			Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia					
		Natura 2000	SOO: Ostoja Nadwarciańska					

Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Korytarze ekologiczne	Korytarze krajowe: Wzniesienia Konińsko - Tureckie (KPdC-15C), Wzniesienia Tureckie - Lasy Kaliskie (KPdC-15A)
	Parki Narodowe	-
	Parki Krajobrazowe	-
	Obszary Chronionego Krajobrazu	-
	RAMSAR	-
	Rezerваты Przyrody	-
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych		
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)		<p>Ocena potencjalnie negatywnych skutków na różnorodność biologiczną, w tym formy ochrony przyrody, została przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie możliwości kolizji z obszarami chronionymi. W zależności od wybranego wariantu, planowana inwestycja będzie przecinać fragmenty krajowej sieci korytarzy ekologicznych, co może stanowić zagrożenie dla zwierząt migrujących. Planowana inwestycja koliduje z Obszarem Natura 2000 Ostoja Nadwarciańska w której przedmiotem ochrony jest bezkręgowiec Trzepla zielona <i>Ophiogomphus cecilia</i> oraz gatunki ryb: koza <i>Cobitis taenia</i>; piskorz <i>Misgurnus fossilis</i>; różanka <i>Rhodeus amarus</i>, płazy kumak nizinny <i>Bombina bombina</i>, traszka grzebieniasta <i>Triturus cristatus</i> oraz nietoperz mopek zachodni <i>Barbastella barbastellus</i>. W wyniku wykonanych analiz zawartych w Prognozie, na obszarach Natura 2000, których przedmiotem ochrony są ryby i minogi, mogą wystąpić potencjalne negatywne oddziaływania na te grupy zwierząt w momencie realizacji inwestycji.</p> <p>Konieczna będzie wycinka lasów i zadrzewień, których liczba wyciętych ha różni się w zależności od wybranego wariantu inwestycji (od 31,9 ha do 37 ha), przy czym w każdym z wariantów wycięte zostanie 0,5 ha zadrzewień. Drzewa mogą stanowić siedliska oraz żerowiska dla wielu gatunków ptaków, a także innych grup zwierząt, są ostoją bioróżnorodności. Charakter planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci: zniszczenia pokrywy roślinnej, zwiększenia śmiertelności zwierząt, zniszczenia siedlisk zwierząt.</p>
LUDZIE		<p>Dla ustalanego przebiegu odcinka drogi, zapisy dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych, w celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach dokumentacji środowiskowej ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji. Dla odcinka o przebiegu wariantowym, w celu minimalizacji oddziaływania na ludzi, przebieg planowanej drogi, w jak najmniejszym stopniu powinien kolidować z obszarami zabudowanymi, zwłaszcza budynkami mieszkaniowymi. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które krótkoterminowo mogą oddziaływać na ludzi. Dlatego istotna jest odpowiednia lokalizacja zaplecza budowy, by ograniczyć negatywny wpływ na ludzi zamieszkujących w otoczeniu dróg. Należy unikać stosowania w jednym czasie sprzętu mogącego być źródłem skumulowanego, niekorzystnego oddziaływania w zakresie hałasu na ludzi.</p>
WODY		<p>Inwestycja przecina ciek istotne JCWP. Ponadto znajduje się w obszarze występowania GZWP. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę koryt cieków przed przekształceniami i spływem zanieczyszczeń oraz ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniami poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych</p>

POWIETRZE	Przeprowadzona analiza przestrzenna planowanego przebiegu na odcinku o zdefiniowanym przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo 38 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,035 km <sup>2</sup> . Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W dokumentacji wykluczono ich znaczący charakter, a przeprowadzone modelowanie emisji wykazało dotrzymanie standardów jakości powietrza poza obszarem pasa drogowego. W przebiegu wariantowym analiza wskazała sąsiedztwo 163 kompleksów mieszkaniowych dla wariantu W1 (0,122 km <sup>2</sup> ), 151, dla wariantu W3 (0,108 km <sup>2</sup> ), oraz 143 dla wariantu W5 (0,095 km <sup>2</sup> ), stąd ostatni wydaje się być najmniej konfliktowy pod względem narażenia na emisje. Możliwe są typowe oddziaływania etapu realizacji i eksploatacji na przyległą zabudowę, lecz jej powierzchnia wyklucza ich istotny charakter.
KLIMAT	Inwestycja w wariantcie W5 przebiega przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%) Powy (ok. 200 m). Należy dostosować inwestycję do spodziewanego wzrostu ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych ( $T_{max} > 30^{\circ}C$ ) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Stwierdzono wzrost narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawałnych, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów, dostosowanie infrastruktury do oddziaływania silnych wiatrów.
POWIERZCHNIA ZIEMI	Przedsięwzięcie posiada przebieg wielowariantowy. Przeprowadzone analizy przestrzenne dla zaproponowanych wariantów wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni W-1 – 3,9 km <sup>2</sup> , W-3 – 3,8 km <sup>2</sup> , W-5 3,9 km <sup>2</sup> , W-WP – 0,72 km <sup>2</sup> . Wariant WP ze względu zajętości powierzchni wydaje się najkorzystniejszy. Działania powinny zawierać rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji.
KRAJOBRAZ	Przeprowadzone analizy przestrzenne wykazały brak występowania konfliktów z obszarami o szczególnie cennych walorach krajobrazowych. Możliwe oddziaływania na etapie realizacji projektu wiązać się będzie z wycinką istniejących drzewostanów oraz zmianą obecnego ukształtowania i zagospodarowania terenu. Na etapie eksploatacji nowe, zunifikowane elementy infrastruktury drogowej mogą powodować wrażenie dysharmonii. Oddziaływanie inwestycji na walory krajobrazowe będzie związane z poprowadzeniem trasy po nowym śladzie, gdzie największe zmiany w istniejącym układzie krajobrazowym, będą zauważalne w wyniku budowy obiektów towarzyszących inwestycji drogowej tj. mostów i wiaduktów oraz ekranów akustycznych. W wyniku realizacji każdego z wariantów dojdzie do fragmentacji krajobrazu oraz zaburzenia percepcji istniejących wnętr krajobrazowych.
KLIMAT AKUSTYCZNY	Przeprowadzona analiza przestrzenna planowanego przebiegu na odcinku o zdefiniowanym przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo terenów podlegających ochronie akustycznej o pow. narażenia ok. 0,3 ha. Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W dokumentacji wykluczono ich znaczący charakter. Natomiast przeprowadzone modelowanie emisji hałasu na etapie eksploatacji wykazało zagrożenie przekroczenia wartości normatywnych w obrębie terenów podlegających ochronie akustycznej. Dlatego przewidziano środki minimalizujące w postaci ekranów akustycznych. W przebiegu wariantowym analiza wskazała sąsiedztwo terenów podlegających ochronie akustycznej dla wariantu W1 ok. 0,9 ha, dla wariantu W3 ok. 0,7 ha, oraz dla wariantu W5 ok. 0,7ha, stąd ostatnie dwa wydają się być najmniej konfliktowe pod względem narażenia na emisję hałasu. Możliwe są typowe oddziaływania etapu realizacji i eksploatacji na przyległą zabudowę. W przypadku narażenia na oddziaływanie ponadnormatywne należy je minimalizować środkami w postaci ekranów akustycznych.
ZASOBY NATURALNE	Wykonane analizy przestrzenne, dla odcinka posiadającego warianty realizacji wykazały kolizje ze złożami węgla brunatnego (jest to złożo posiadające status: rozpoznane). Powierzchnia kolizji ze złożami, w wariantcie W1, wynosi: 0,04 km <sup>2</sup> , w wariantcie W3: 0,138 km <sup>2</sup> , a w wariantcie W5: 0,141 km <sup>2</sup> . Analizując powierzchnię kolizji ze złożami, najmniej korzystnym wariantem jest wariant W5. Należy zaznaczyć, iż realizacja inwestycji, wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców.

ZABYTKI	Przeprowadzone analizy przestrzenne wykazały brak obiektów zabytkowych wchodzących w bezpośredni konflikt z planowaną inwestycją. Realizacja przedsięwzięcia może jednak przyczyniać się do generowania zwiększonych ilości pyłów i drgań co czasowo może negatywnie wpływać na obiekty zabytkowe znajdujące się w dalszej odległości. Na etapie eksploatacji nie zakłada się wpływu planowanej inwestycji na zabytki.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo budynków zarówno dla odcinka o określonym przebiegu, jak również dla odcinka o przebiegu wariantowym. W przypadku odcinka o zdefiniowanym przebiegu zidentyfikowano 27 budynków (z czego 10 to budynki mieszkalne jednorodzinne), w przypadku odcinka o przebiegu wariantowym zidentyfikowano dla wariantu 1: 171 budynków (z czego 78 to budynki mieszkalne jednorodzinne), dla wariantu 3: 138 budynków (z czego 61 to budynki mieszkalne jednorodzinne), dla wariantu 5: 114 budynków (z czego 52 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Zatem najmniej korzystnym wydaje się wariant 5, w aspekcie potencjalnego wpływu na budynki. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z zajmowaniem nowych obszarów i koniecznością zmiany ich dotychczasowego użytkowania, w tym może kolidować z istniejącą zabudową. Dlatego wytyczenie optymalnego wariantu, najmniej ingerującego w istniejące zagospodarowanie (ograniczając wpływ m.in. na obszary zbudowane), zminimalizuje możliwość oddziaływania na dobra materialne. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które potencjalnie mogą oddziaływać na zabudowę zlokalizowaną w otoczeniu prowadzonych prac (drgania). Dlatego istotne jest unikanie stosowania w jednym czasie urządzeń mogących prowadzić do skumulowanego oddziaływania w zakresie drgań i powodować niekorzystny wpływ na budynki. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, dla określonego odcinka drogi, z uwagi na potencjalne oddziaływanie drgań, wskazują na konieczność ograniczenia prac do minimum z użyciem sprzętu wibracyjnego w obrębie budynków mieszkalnych.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PBO (Kalisz), PKP (43 FS,77 FS), CPK	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

### 33. ROZBUDOWA/BUDOWA AUTOSTRADY A4 ODC. WROCŁAW – KRZYŻOWA

Lp.	33	ROZBUDOWA/BUDOWA AUTOSTRADY A4 ODC. WROCŁAW – KRZYŻOWA
Lokalizacja przedsięwzięcia	powiat bolesławiecki (gminy: Bolesławiec, Gromadka, Warta Bolesławiecka), powiat jaworski (gmina Wądroże Wielkie), powiat m. Legnica, powiat legnicki (gminy: Chojnów, Krotoszyce, Legnickie Pole), powiat średzki (gminy: Kostomłoty, Mietków, Udanin), powiat m. Wrocław, powiat wrocławski (gminy: Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Mietków, Sobótka, Żórawina), powiat złotoryjski (gminy: Zagrodno, Złotoryja).	
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Brak szczegółowych informacji na temat inwestycji.	
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja	Inwestycja na etapie koncepcyjnym korytarzowym (KK). Dostępna dokumentacja: studium korytarzowe.	

Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ		Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia		Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
		Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia					
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Natura 2000	SOO: Przeplatki nad Bystrzycą, Łęgi nad Bystrzycą					
	Korytarze ekologiczne	Korytarz główny: Sudety - Bory Dolnośląskie, wschodni (GKZ-5B)					
	Parki Narodowe	-					
	Parki Krajobrazowe	Park Krajobrazowy Dolina Bystrzycy					
	Obszary Chronionego Krajobrazu	-					
	RAMSAR	-					
	Rezerваты Przyrody	-					
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych							
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)		Brak szczegółowej dokumentacji przedsięwzięcia wyklucza możliwość przeprowadzenia szczegółowej analizy. Przyjmuje się jednak, że planowana inwestycja może potencjalnie oddziaływać na obszary chronione znajdujące się w buforze w momencie realizacji inwestycji. Na tym etapie, nie można przewidzieć jednak znacznego negatywnego oddziaływania na formy ochrony przyrody. Charakter planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci: wycinki zadrzewień i krzewów, zniszczenia pokrywy roślinnej, zwiększenia śmiertelności zwierząt, zniszczenia siedlisk zwierząt, zmiany zagospodarowania terenu, zniszczenia siedlisk w miejscu zaplecza technicznego. Szczególnie istotne jest, aby projekt inwestycji dążył do uniknięcia znaczącej ingerencji w środowisko, w szczególności w gatunki i siedliska chronione.					
LUDZIE		Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. W celu minimalizacji oddziaływania na ludzi, przebieg planowanej drogi, w jak najmniejszym stopniu powinien kolidować z obszarami zabudowanymi, zwłaszcza budynkami mieszkaniowymi. Etap realizacji inwestycji może wiązać					

	się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które krótkoterminowo mogą oddziaływać na ludzi. Dlatego istotna jest odpowiednia lokalizacja zaplecza budowy, by ograniczyć negatywny wpływ na ludzi zamieszkujących w otoczeniu dróg. Należy unikać stosowania w jednym czasie sprzętu mogącego być źródłem skumulowanego, niekorzystnego oddziaływania w zakresie hałasu na ludzi.
WODY	Inwestycja przecina ciekł istotne JCWP. Ponadto przecina obszar objęty ochroną na podstawie wyznaczonych stref ochronnych ujęć wody oraz na obszarze występowania GZWP. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę koryt cieków przed przekształceniami i wpływem zanieczyszczeń oraz ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniami poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych
POWIETRZE	Brak szczegółowej dokumentacji i definicji parametrów przedsięwzięcia wyklucza możliwość przeprowadzenia szczegółowej analizy. Charakter przedsięwzięcia wyklucza jednak powstanie nowych oddziaływań. Możliwa jest natomiast intensyfikacja istniejących, przy czym ryzyko ich znaczącego charakteru jest niewielkie z uwagi na aktualne użytkowanie autostrady.
KLIMAT	Inwestycja nie posiada uszczegółowień pozwalających na analizę przecięć przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%). Zidentyfikowano możliwe przecięcia z Bystrzycą, Strzegomką, Kaczawą, Wierzbiakiem, Skorą. Należy dostosować inwestycję do spodziewanych zmian ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych ( $T_{max} > 30^{\circ}C$ ) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Nie stwierdzono jednoznacznie wzrostu narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawałnych, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów.
POWIERZCHNIA ZIEMI	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia wykonanie analiz zajętości powierzchni ziemi. Planowany przebieg powinien uwzględniać minimalizowanie przebiegu trasy przez tereny rolnicze oraz inne klasy terenu które są wrażliwe na oddziaływanie szczególnie w okresie eksploatacji.
KRAJOBRAZ	Brak szczegółowej dokumentacji przedsięwzięcia wyklucza możliwość przeprowadzenia szczegółowej analizy. Realizacja inwestycji będzie się jednak najprawdopodobniej wiązać z wystąpieniem konfliktu z parkiem krajobrazowym: Dolina Bystrzycy. Przyjmuje się, że oddziaływania na etapie realizacji projektu będą dotyczyć wycinki istniejących drzewostanów, zmiany sposobu ukształtowania oraz zagospodarowania terenu, a także wprowadzenia dodatkowej infrastruktury technicznej (wiadukty, ekrany akustyczne), co może negatywnie wpływać na walory krajobrazowe zarówno w fazie realizacji projektu, jak i po jej zakończeniu.
KLIMAT AKUSTYCZNY	Brak szczegółowej dokumentacji i definicji parametrów przedsięwzięcia wyklucza możliwość przeprowadzenia szczegółowej analizy. Charakter przedsięwzięcia wyklucza jednak powstanie nowych oddziaływań. Możliwe jest natomiast poszerzenie zasięgu istniejących, przy czym ryzyko ich znaczącego charakteru jest niewielkie z uwagi na aktualne użytkowanie autostrady. W przypadku identyfikacji takiego zagrożenia oddziaływania należy minimalizować je za pomocą ekranów akustycznych.
ZASOBY NATURALNE	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców.
ZABYTKI	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia wykonanie szczegółowych analiz, jednak z uwagi na duże zagęszczenie obiektów zabytkowych i stanowisk archeologicznych w przyjętym korytarzu, istnieje ryzyko negatywnego oddziaływania na obiekty o szczególnie cennych wartościach kulturowych zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji inwestycji. Prace ziemne wykonywane na etapie realizacji inwestycji powinny być wykonywane pod kontrolą archeologiczną.

DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z zajmowaniem nowych obszarów i koniecznością zmiany ich dotychczasowego użytkowania, w tym może kolidować z istniejącą zabudową. Dlatego wytyczenie optymalnego wariantu, najmniej ingerującego w istniejące zagospodarowanie (ograniczając wpływ m.in. na obszary zabudowane), zminimalizuje możliwość oddziaływania na dobra materialne. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które potencjalnie mogą oddziaływać na zabudowę zlokalizowaną w otoczeniu prowadzonych prac (drgania). Dlatego istotne jest unikanie stosowania w jednym czasie urządzeń mogących prowadzić do skumulowanego oddziaływania w zakresie drgań i powodować niekorzystny wpływ na budynki.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PWKSD 2030 (DK 94, DK 35), PKP (8 RPO, 6 RPO, 39 FS)	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

#### 34. ROZBUDOWA AUTOSTRADY A4 ODC. WROCŁAW – TARNÓW

Lp.	34	ROZBUDOWA AUTOSTRADY A4 ODC. WROCŁAW – TARNÓW
Lokalizacja przedsięwzięcia		<p>Powiat bieruńsko-lędziński (gmina Imielin),  powiat bocheński (gminy: Bochnia, Kłaj, Rzezawa),  powiat brzeski (gminy: Borzęcin, Brzesko, Grodków, Lewin Brzeski, Olszanka)  powiat m. Chorzów,  powiat chrzanowski (gminy: Alwernia, Chrzanów, Trzebinia),  powiat m. Gliwice,  powiat gliwicki (gminy: Gierałtowice, Gliwice, Pilchowice, Rudziniec, Sośnicowice),  powiat m. Jaworzno,  powiat m. Katowice,  powiat krakowski (gminy: Krzeszowice, Liszki, Zabierzów),  powiat m. Kraków,  powiat krapkowicki (gminy: Gogolin, Krapkowice, Zdzeszowice),  powiat m. Mysłowice ,  powiat oławski (gminy: Domaniów, Oława),  powiat opolski (gminy: Dąbrowa, Komprachcice, Niemodlin, Prószków, Tułowice),  powiat m. Ruda Śląska,  powiat strzelecki (gminy: Leśnica, Strzelce Opolskie, Ujazd),  powiat strzeliński (gminy: Grodków, Wiązów),  powiat tarnowski (gminy: Lisia Góra, Wierzchosławice, Wojnicz, Żabno),  powiat m. Tarnów,  powiat wielicki (gminy: Bochnia, Kłaj, Kraków, Niepołomice, Wieliczka),  powiat wrocławski (gmina Żórawina)  powiat m. Zabrze.</p>

Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia		Brak szczegółowych informacji na temat inwestycji.					
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja		Inwestycja na etapie koncepcyjnym korytarzowym (KK).					
Kategoria przedsięwzięcia wg. Obowiązującego Rozporządzenia OOŚ		Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia		Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach – data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
		Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia					
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Natura 2000	OSO: Puszcza Niepołomska, SOO: Dębnicko-Tyniecki obszar łąkowy, Dolny Dunajec, Góra Świętej Anny, Bory Niemodlińskie, Opolska Dolina Nysy Kłodzkiej					
	Korytarze ekologiczne	Korytarze krajowe: Lasy Niemodlińskie (KPd-17), Jura Krakowsko - Częstochowska (KPdC-11), Bory Stobrawskie – Lasy Raciborskie (KPd-16A), Dolina Górnej Odry (KPd-19), Dolina Nysy Kłodzkiej (KPd-18A), Dolina Dolnego Dunajca (KPd-11B), Bory Niemodlińskie - Dolina Górnej Odry (KPd-17A), Dolina Górnej Wisły (KPd-10), Puszcza Niepołomska (KPd-12B), Dolina Wisły - Pogórze Wiśnickie (KPd-12A), Pogórze Wiśnickie (KPd-12C)					
	Parki Narodowe	-					
	Parki Krajobrazowe	Bielańsko-Tyniecki Park Krajobrazowy, Tenczyński Park Krajobrazowy, Park Krajobrazowy Góra Św. Anny, Bielańsko-Tyniecki Park Krajobrazowy – otulina, Rudniański Park Krajobrazowy – otulina, Park Krajobrazowy Góra Św. Anny – otulina					
	Obszary Chronionego Krajobrazu	Radłowsko-Wierzchosławicki Obszar Chronionego Krajobrazu, Bory Niemodlińskie, Bratucicki Obszar Chronionego Krajobrazu					
	RAMSAR	-					
	Rezerваты Przyrody	Dębina, Skotczanka, Ligota Dolna, Debrza, Biesiec, Prądy					
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych							

RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)	Brak szczegółowej dokumentacji przedsięwzięcia wyklucza możliwość przeprowadzenia szczegółowej analizy. Przyjmuje się jednak, że planowana inwestycja może potencjalnie oddziaływać na obszary chronione znajdujące się w buforze w momencie realizacji inwestycji. Na tym etapie, nie można przewidzieć jednak znacznego negatywnego oddziaływania na formy ochrony przyrody. Charakter planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci: wycinki zadrzewień i krzewów, zniszczenia pokrywy roślinnej, zwiększenia śmiertelności zwierząt, zniszczenia siedlisk zwierząt, zmiany zagospodarowania terenu, zniszczenia siedlisk w miejscu zaplecza technicznego. Szczególnie istotne jest, aby projekt inwestycji dążył do uniknięcia znaczącej ingerencji w środowisko, w szczególności w gatunki i siedliska chronione.
LUDZIE	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. W celu minimalizacji oddziaływania na ludzi, przebieg planowanej drogi, w jak najmniejszym stopniu powinien kolidować z obszarami zabudowanymi, zwłaszcza budynkami mieszkaniowymi. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które krótkoterminowo mogą oddziaływać na ludzi. Dlatego istotna jest odpowiednia lokalizacja zaplecza budowy, by ograniczyć negatywny wpływ na ludzi zamieszkujących w otoczeniu dróg. Należy unikać stosowania w jednym czasie sprzętu mogącego być źródłem skumulowanego, niekorzystnego oddziaływania w zakresie hałasu na ludzi.
WODY	Inwestycja przecina ciek istotne JCWP. Ponadto znajduje się w obszarze stref ochronnych ujęć wody oraz w obszarze występowania GZWP. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę koryt cieków przed przekształceniami i spływem zanieczyszczeń oraz ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniami poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych.
POWIETRZE	Brak szczegółowej dokumentacji i definicji parametrów przedsięwzięcia wyklucza możliwość przeprowadzenia szczegółowej analizy. Charakter przedsięwzięcia wyklucza jednak powstanie nowych oddziaływań. Możliwa jest natomiast intensyfikacja istniejących, przy czym ryzyko ich znaczącego charakteru jest niewielkie z uwagi na aktualne użytkowanie drogi.
KLIMAT	Inwestycja nie posiada uszczegółowień pozwalających na analizę przecięć przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%). Zidentyfikowano możliwe przecięcia z Dunajcem, Rabą, Wisłą, Przemszą, Kłodnicą, Odrą, Nysą Kłodzką, Oławą, Bystrzycą. Należy dostosować inwestycję do spodziewanych zmian ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych ( $T_{max} > 30^{\circ}C$ ) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Stwierdzono możliwość wzrostu narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawałnych, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów.
POWIERZCHNIA ZIEMI	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia wykonanie analiz zajętości powierzchni ziemi. Planowany przebieg powinien uwzględniać minimalizowanie przebiegu trasy przez tereny rolnicze oraz inne klasy terenu, które są wrażliwe na oddziaływanie szczególnie w okresie eksploatacji.
KRAJOBRAZ	Brak szczegółowej dokumentacji przedsięwzięcia wyklucza możliwość przeprowadzenia szczegółowej analizy. Przyjmuje się jednak, że oddziaływania na etapie realizacji projektu wiązać się będą z wycinką istniejących drzewostanów oraz możliwością wprowadzania dodatkowych ekranów akustycznych, co może negatywnie wpływać na walory krajobrazowe.
KLIMAT AKUSTYCZNY	Brak szczegółowej dokumentacji i definicji parametrów przedsięwzięcia wyklucza możliwość przeprowadzenia szczegółowej analizy. Niemniej charakter przedsięwzięcia, tj. rozbudowa autostrady w istniejącym śladzie wyklucza powstanie całkowicie nowych oddziaływań. Możliwe jest natomiast poszerzenie zasięgu istniejących, przy czym ryzyko ich znaczącego charakteru jest niewielkie z uwagi na aktualne użytkowanie autostrady. W przypadku identyfikacji takiego zagrożenia oddziaływania należy minimalizować za pomocą ekranów akustycznych.
ZASOBY NATURALNE	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach

ZABYTKI	infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców.	
	Z uwagi na brak szczegółowej dokumentacji, niemożliwe jest określenie potencjalnego oddziaływania na obiekty zabytkowe. Zakłada się jednak, że z uwagi na charakter inwestycji (rozbudowa autostrady w istniejącym śladzie), możliwe oddziaływanie będzie zauważalne jedynie na etapie realizacji inwestycji i będzie związane z prowadzeniem prac budowlanych (generowanie zwiększonych ilości pyłów, drgań i wibracji).	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z zajmowaniem nowych obszarów i koniecznością zmiany ich dotychczasowego użytkowania, w tym może kolidować z istniejącą zabudową. Dlatego wytyczenie optymalnego wariantu, najmniej ingerującego w istniejące zagospodarowanie (ograniczając wpływ m.in. na obszary zabudowane), zminimalizuje możliwość oddziaływania na dobra materialne. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które potencjalnie mogą oddziaływać na zabudowę zlokalizowaną w otoczeniu prowadzonych prac (drgania). Dlatego istotne jest unikanie stosowania w jednym czasie urządzeń mogących prowadzić do skumulowanego oddziaływania w zakresie drgań i powodować niekorzystny wpływ na budynki.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PWKSD 2030 (DK 39, DK 46, DK 45, DK 40, DK 88, DK 79, DK 75), Port lotniczy Kraków -Balice , PBO (Trzebinia), PKP (80 RPO, 4 CPK, 84 RPO, 53 FS, 139 RPO, 115 FS, 16 FS, 114 FS, 144 RPO, 44 FS, 64 RPO, 11 FS, 62 RPO), CPK	
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

### 35. BUDOWA DROGI EKSPRESOWEJ S5 NOWE MARZY – WIRWAJDY

Lp.	35	BUDOWA DROGI EKSPRESOWEJ S5 NOWE MARZY – WIRWAJDY
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat brodnicki (gmina Jabłonowo Pomorskie), powiat chełmiński (gmina Stolno), powiat grudziądzki (gminy: Grudziądz, Gruta, Radzyń Chełmiński, Świecie nad Osą), powiat iławski (gminy: Iława, Kisielice, m. Iława), powiat nowomiejski (gmina Biskupiec), powiat ostródzki (gmina Ostróda),	
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Brak szczegółowych informacji na temat inwestycji.	
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja	Inwestycja na etapie koncepcyjnym korytarzowym (KK). Dostępna dokumentacja: studium korytarzowe.	
Kategoria przedsięwzięcia wg. Obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. Ust. 1 pkt. 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.	

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia		Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach – data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
		Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia					
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Natura 2000	OSO: Lasy Iławskie, Dolina Dolnej Wisły, SOO: Dolina Osy, Dolina Drwęcy, Jezioro Karaś, Ostoja Radomno, Dolina Kakaju, Ostoja Dylewskie Wzgórza, Aleje Pojezierza Iławskiego, Ostoja Iławska.					
	Korytarze ekologiczne	Korytarze główne: Lasy Iławskie - Bory Tucholskie (GKPn-14A), Lasy Taborskie (GKPn-12), Lasy Iławskie (GKPn-13), Lasy Lidzbarskie - Lasy Iławskie (GKPnC-13C), Dolina dolnej Wisły (GKPn-10A). Korytarze krajowe: Lasy Brodnickie - Dolina Wisły (KPn-14B), Lasy Brodnickie (KPnC-13D).					
	Parki Narodowe	-					
	Parki Krajobrazowe	Brodnicki Park Krajobrazowy, Park Krajobrazowy Pojezierza Iławskiego, Park Krajobrazowy Wzgórz Dylewskich, Chełmiński Park Krajobrazowy, Nadwiślański Park Krajobrazowy, Park Krajobrazowy Pojezierza Iławskiego – otulina, Park Krajobrazowy Wzgórz Dylewskich – otulina.					
	Obszary Chronionego Krajobrazu	Dolina Dolnej Drwęcy, Torfowiskowo-Jeziorno-Leśny Zgniłka-Wieczno-Wronie, Wzgórz Dylewskich, Strefy Krawędziowej Doliny Wisły, Jeziora Goryńskiego, Obszar Chronionego Krajobrazu Pojezierza Iławskiego – część A i B, Lasów Taborskich, Skarliński, Doliny Osy i Gardęgi, Kanału Elbląskiego.					
	RAMSAR	-					
	Rezerваты Przyrody	Jezioro Iłgi, Kociołek, Łabędź, Jezioro Karaś, Wronie, Dolina Osy, Uroczysko Piotrowice, Rzeka Drwęca, Jezioro Czarne, Łabędź – otulina.					
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych							
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)		Przybliżony przebieg korytarzowy wyklucza możliwość przeprowadzenia szczegółowej analizy. Przyjmuje się jednak, że planowana inwestycja może potencjalnie oddziaływać na obszary chronione znajdujące się w buforze w momencie realizacji inwestycji, w szczególności na przedmioty ochrony Obszarów Natura 2000. Na tym etapie, nie można przewidzieć jednak znacznego negatywnego oddziaływania na formy ochrony przyrody. Charakter planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci: wycinki zadrzewień i krzewów, zniszczenia pokrywy roślinnej, zwiększenia śmiertelności zwierząt, zniszczenia siedlisk zwierząt, zmiany zagospodarowania terenu, zniszczenia siedlisk w miejscu zaplecza technicznego. Szczególnie istotne jest, aby projekt inwestycji dążył do uniknięcia znaczącej ingerencji w środowisko, w szczególności w gatunki i siedliska chronione. W wyniku analiz stwierdzono 155 użytków ekologicznych kolidujących z planowaną inwestycją.					
LUDZIE		Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. W celu minimalizacji oddziaływania na ludzi, przebieg planowanej drogi, w jak najmniejszym stopniu powinien kolidować z obszarami zabudowanymi, zwłaszcza budynkami mieszkaniowymi. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które krótkoterminowo mogą oddziaływać na ludzi. Dlatego					

	istotna jest odpowiednia lokalizacja zaplecza budowy, by ograniczyć negatywny wpływ na ludzi zamieszkujących w otoczeniu dróg. Należy unikać stosowania w jednym czasie sprzętu mogącego być źródłem skumulowanego, niekorzystnego oddziaływania w zakresie hałasu na ludzi.
WODY	Inwestycja przecina ciekі istotne JCWP. Ponadto znajduje się w obszarze stref ochronnych ujęć wody oraz w obszarze występowania GZWP. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę koryt cieków przed przekształceniami i spływem zanieczyszczeń oraz ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniami poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych.
POWIETRZE	Przybliżony przebieg korytarzowy wyklucza możliwość precyzyjnych analiz. Możliwe typowe oddziaływania etapu realizacji i eksploatacji na przyległą zabudowę. Projektowany przebieg powinien w jak najmniejszym stopniu kolidować z obszarami wrażliwymi na oddziaływanie, szczególnie kompleksami mieszkaniowymi.
KLIMAT	Inwestycja posiada przebieg korytarzowy pozwalający na przybliżoną analizę przecięć przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%). Zidentyfikowano możliwe przecięcia z Drwęcą, Osą oraz Gardęgą. Należy dostosować inwestycję do spodziewanych zmian ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych ( $T_{max} > 30^{\circ}C$ ) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Nie stwierdzono wzrostu narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawalnych, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów.
POWIERZCHNIA ZIEMI	Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia wykonanie szczegółowych analiz zajętości powierzchni ziemi. Planowany przebieg powinien uwzględnić minimalizowanie przebiegu trasy przez tereny rolnicze oraz inne klasy terenu, które są wrażliwe na oddziaływanie szczególnie w okresie eksploatacji.
KRAJOBRAZ	Przybliżony przebieg korytarzowy przedsięwzięcia wyklucza możliwość przeprowadzenia szczegółowej analizy. Można jednak zakładać, że planowany odcinek będzie przebiegał przez 4 obszary chronionego krajobrazu. Przyjmuje się, że oddziaływania na etapie realizacji projektu wiązać się będą z wycinką istniejących drzewostanów, zmianą ukształtowania i zagospodarowania terenu oraz wprowadzaniem obcych elementów infrastruktury o dużej kubaturze, co może negatywnie wpływać na walory krajobrazowe. Szczególnie istotne jest, aby projekt inwestycji dążył do uniknięcia znaczących konfliktów z tymi obszarami chronionego krajobrazu i maksymalnie wpisywał się w formę obecnego ukształtowania terenu.
KLIMAT AKUSTYCZNY	Przybliżony przebieg korytarzowy wyklucza możliwość precyzyjnych analiz w zakresie narażenia na hałas. Możliwe typowe oddziaływania etapu realizacji i eksploatacji na przyległą do wytyczonego przebiegu tereny i zabudowę chronioną. Projektowany przebieg powinien w jak najmniejszym stopniu kolidować z obszarami podlegającymi ochronie akustycznej, a w przypadku braku możliwości uniknięcia kolizji należy zastosować odpowiednie środki minimalizujące.
ZASOBY NATURALNE	Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców. Przy wyborze ostatecznego wariantu przebiegu drogi, należy uwzględnić położenie złóż, ich istotność (złoża najkorzystniejsze do zagospodarowania).
ZABYTKI	Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie szczegółowych analiz, jednak z uwagi na charakter inwestycji oraz duże zagęszczenie obiektów zabytkowych i stanowisk archeologicznych, zakłada się możliwość wystąpienia konfliktów zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji inwestycji.
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z zajmowaniem nowych obszarów i koniecznością zmiany ich dotychczasowego użytkowania, w tym może kolidować z istniejącą zabudową. Dlatego wytyczenie optymalnego wariantu, najmniej ingerującego w istniejące zagospodarowanie (ograniczając wpływ m.in. na obszary zbudowane), zminimalizuje możliwość oddziaływania

	na dobra materialne. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które potencjalnie mogą oddziaływać na zabudowę zlokalizowaną w otoczeniu prowadzonych prac (drgania). Dlatego istotne jest unikanie stosowania w jednym czasie urządzeń mogących prowadzić do skumulowanego oddziaływania w zakresie drgań i powodować niekorzystny wpływ na budynek.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PWKSD 2030 (DK 16, DK 15), PKP (18 RPO, 59 FS, 58 FS), CPK	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

### 36. BUDOWA DROGI S12 ODC. ŁÓDŹ POŁUDNIE – KOZENIN

Lp.		36	BUDOWA DROGI S12 ODC. ŁÓDŹ POŁUDNIE – KOZENIN					
Lokalizacja przedsięwzięcia			Powiat łódzki wschodni (gminy: Brójce, Tuszyn), powiat opoczyński (gminy: Sławno), powiat piotrkowski (gminy: Czarnocin, Wolbórz), powiat tomaszowski (gminy: Będków, Sławno, Tomaszów Mazowiecki, Ujazd, m. Tomaszów Mazowiecki)					
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia			Długość ok. 51 km.					
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja			Inwestycja na etapie koncepcyjnym korytarzowym (KK).					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ			Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt. 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia			Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
			Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia					
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do	Natura 2000	SOO: Lasy Spalskie, Niebieskie Źródła, Lasy Smardzewickie, Łąki Ciebłowickie, Dolina Czarnej						
	Korytarze ekologiczne	Korytarze główne: Dolina Dolnej Pilicy (GKPdC-7), Puszcza Świętokrzyska - Dolina Pilicy (GKPdC-6B). Korytarz krajowy: Dolina Bzury – Dolina Pilicy (KPnC-21B)						

obszarów chronionych	Parki Narodowe	Kampinoski Park Narodowy
	Parki Krajobrazowe	Spalski Park Krajobrazowy, Sulejowski Park Krajobrazowy, Spalski Park Krajobrazowy – otulina, Sulejowski Park Krajobrazowy – otulina
	Obszary Chronionego Krajobrazu	Dolina Miazgi pod Andrespołem, Doliny Wolbórki, Piliczański Obszar Chronionego Krajobrazu
	RAMSAR	-
	Rezerwaty Przyrody	Spała, Molenda, Wolbórka, Niebieskie Źródła, Błogie, Jeleń, Twarda, Gaik, Kruszewiec, Łąznów, Sługocice, Małecz, Starodrzew Lubochniański, Czarny Ług, Gać Spalska, Czarny Ług – otulina
<b>Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych</b>		
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)	Przybliżony przebieg korytarzowy wyklucza możliwość przeprowadzenia szczegółowej analizy. Przyjmuje się jednak, że planowana inwestycja może potencjalnie oddziaływać na obszary chronione znajdujące się w buforze w momencie realizacji inwestycji, w szczególności na przedmioty ochrony Obszarów Natura 2000. Na tym etapie, nie można przewidzieć jednak znacznego negatywnego oddziaływania na formy ochrony przyrody. Charakter planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci: wycinki zadrzewień i krzewów, zniszczenia pokroju roślinnej, zwiększenia śmiertelności zwierząt, zniszczenia siedlisk zwierząt, zmiany zagospodarowania terenu, zniszczenia siedlisk w miejscu zaplecza technicznego. Szczególnie istotne jest, aby projekt inwestycji dążył do uniknięcia znaczącej ingerencji w środowisko, w szczególności w gatunki i siedliska chronione.	
LUDZIE	Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. W celu minimalizacji oddziaływania na ludzi, przebieg planowanej drogi, w jak najmniejszym stopniu powinien kolidować z obszarami zabudowanymi, zwłaszcza budynkami mieszkaniowymi. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które krótkoterminowo mogą oddziaływać na ludzi. Dlatego istotna jest odpowiednia lokalizacja zaplecza budowy, by ograniczyć negatywny wpływ na ludzi zamieszkujących w otoczeniu dróg. Należy unikać stosowania w jednym czasie sprzętu mogącego być źródłem skumulowanego, niekorzystnego oddziaływania w zakresie hałasu na ludzi.	
WODY	Inwestycja przecina ciek istotne JCWP. Ponadto znajduje się w obszarze występowania GZWP. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę koryt cieków przed przekształceniami i spływem zanieczyszczeń oraz ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniami poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych.	
POWIETRZE	Przybliżony przebieg korytarzowy wyklucza możliwość precyzyjnych analiz. Możliwe typowe oddziaływania etapu realizacji i eksploatacji na przyległą zabudowę. Projektowany przebieg powinien w jak najmniejszym stopniu kolidować z obszarami wrażliwymi na oddziaływanie, szczególnie kompleksami mieszkaniowymi.	
KLIMAT	Inwestycja posiada przebieg korytarzowy pozwalający na przybliżoną analizę przecięć przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%). Zidentyfikowano możliwe przecięcia z Pilicą, Wolbórką, Czarną Bielinią oraz Piasecznicą. Należy dostosować inwestycję do spodziewanych zmian ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych ( $T_{max} > 30^{\circ}C$ ) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Nie stwierdzono wzrostu narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawałnych, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów.	

POWIERZCHNIA ZIEMI	Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia wykonanie szczegółowych analiz zajętości powierzchni ziemi. Planowany przebieg powinien uwzględniać minimalizowanie przebiegu trasy przez tereny rolnicze oraz inne klasy terenu które są wrażliwe na oddziaływanie szczególnie w okresie eksploatacji.	
KRAJOBRAZ	Przybliżony przebieg korytarzowy wyklucza możliwość precyzyjnych analiz. Z uwagi jednak na charakter inwestycji możliwe jest wystąpienie negatywnego oddziaływania związanego z ingerencją w obszary o szczególnie cennych walorach krajobrazowych (parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu). Przyjmuje się, że oddziaływania na etapie realizacji projektu wiązać się będą z wycinką istniejących drzewostanów, zmianą ukształtowania i zagospodarowania terenu oraz wprowadzaniem obcych elementów infrastruktury o dużej kubaturze, co może negatywnie wpływać na walory krajobrazowe. Szczególnie istotne jest, aby projekt inwestycji dążył do uniknięcia znaczących konfliktów z tymi obszarami chronionego krajobrazu i maksymalnie wpisywał się w formę obecnego ukształtowania terenu.	
KLIMAT AKUSTYCZNY	Przybliżony przebieg korytarzowy wyklucza możliwość precyzyjnych analiz w zakresie narażenia na hałas. Możliwe typowe oddziaływania etapu realizacji i eksploatacji na przyległe do wytyczonego przebiegu tereny i zabudowę chronioną. Projektowany przebieg powinien w jak najmniejszym stopniu kolidować z obszarami podlegającymi ochronie akustycznej, a w przypadku braku możliwości uniknięcia kolizji należy zastosować odpowiednie środki minimalizujące.	
ZASOBY NATURALNE	Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców. Przy wyborze ostatecznego wariantu przebiegu drogi, należy uwzględnić położenie złóż, ich istotność (złoża najkorzystniejsze do zagospodarowania).	
ZABYTKI	Przybliżony przebieg korytarzowy wyklucza możliwość precyzyjnych analiz. Zaleca się jednak aby projektowany przebieg inwestycji w jak najmniejszym stopniu kolidował z istniejącymi elementami dziedzictwa kulturowego a prowadzone prace ziemne odbywały się pod kontrolą archeologiczną.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z zajmowaniem nowych obszarów i koniecznością zmiany ich dotychczasowego użytkowania, w tym może kolidować z istniejącą zabudową. Dlatego wytyczenie optymalnego wariantu, najmniej ingerującego w istniejące zagospodarowanie (ograniczając wpływ m.in. na obszary zabudowane), zminimalizuje możliwość oddziaływania na dobra materialne. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które potencjalnie mogą oddziaływać na zabudowę zlokalizowaną w otoczeniu prowadzonych prac (drgania). Dlatego istotne jest unikanie stosowania w jednym czasie urządzeń mogących prowadzić do skumulowanego oddziaływania w zakresie drgań i powodować niekorzystny wpływ na budynki.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PWKSD 2030 ( DK 61, DK 12, DK 74, DK 48), PBO (Srock), PKP (54 RPO, 42 FS, 10 CPK, 118 FS, 49 FS, 10 FS), CPK	
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

### 37. PRZEBUDOWA DRÓG KRAJOWYCH NR 94 I 36 NA ODC. WROCŁAW – LUBIN

Lp.	37	PRZEBUDOWA DRÓG KRAJOWYCH NR 94 I 36 NA ODC. WROCŁAW – LUBIN
Lokalizacja przedsięwzięcia	powiat legnicki (gmina Prochowice), powiat lubiński (gmina Lubin, m. Lubin),	

	powiat średzki (gminy: Malczyce, Miękinia, Środa Śląska)						
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość odcinka: 1) droga nr 36: ok. 18 km, 2) droga nr 94: ok. 42 km.						
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja	Inwestycja na etapie koncepcyjnym korytarzowym (KK).						
Kategoria przedsięwzięcia wg. Obowiązującego Rozporządzenia OOS	Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 3. Ust. 2 pkt 1 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia.						
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach – data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOS	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia	
	Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia						
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Natura 2000	-					
	Korytarze ekologiczne	Korytarz główny: Bory Dolnośląskie - Odra Środkowa (GKPdC-20)					
	Parki Narodowe	-					
	Parki Krajobrazowe	-					
	Obszary Chronionego Krajobrazu	-					
	RAMSAR	-					
	Rezerwaty Przyrody	Brekinia					
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych							

RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)	Przybliżony przebieg korytarzowy wyklucza możliwość przeprowadzenia szczegółowej analizy. Przyjmuje się jednak, że planowana inwestycja może potencjalnie oddziaływać na obszary chronione znajdujące się w buforze w momencie realizacji inwestycji, w szczególności na znajdujący się w pobliżu rezerwat przyrody „Brekinia”. Na tym etapie, nie można przewidzieć jednak znacznego negatywnego oddziaływania na formy ochrony przyrody. Charakter planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci: wycinki zadrzewień i krzewów, zniszczenia pokrywy roślinnej, zwiększenia śmiertelności zwierząt, zniszczenia siedlisk zwierząt, zmiany zagospodarowania terenu, zniszczenia siedlisk w miejscu zaplecza technicznego. Szczególnie istotne jest, aby projekt inwestycji dążył do uniknięcia znaczącej ingerencji w środowisko, w szczególności w gatunki i siedliska chronione.
LUDZIE	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. W celu minimalizacji oddziaływania na ludzi, przebieg planowanej drogi, w jak najmniejszym stopniu powinien kolidować z obszarami zabudowanymi, zwłaszcza budynkami mieszkaniowymi. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które krótkoterminowo mogą oddziaływać na ludzi. Dlatego istotna jest odpowiednia lokalizacja zaplecza budowy, by ograniczyć negatywny wpływ na ludzi zamieszkujących w otoczeniu dróg. Należy unikać stosowania w jednym czasie sprzętu mogącego być źródłem skumulowanego, niekorzystnego oddziaływania w zakresie hałasu na ludzi.
WODY	Inwestycja przecina ciek istotne JCWP. Ponadto znajduje się w obszarze występowania GZWP. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę koryt cieków przed przekształceniami i spływem zanieczyszczeń oraz ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniami poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowa trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych.
POWIERTRZE	Brak szczegółowej dokumentacji i definicji parametrów przedsięwzięcia wyklucza możliwość przeprowadzenia szczegółowej analizy. Charakter przedsięwzięcia wyklucza jednak powstanie nowych oddziaływań. Możliwa jest natomiast intensyfikacja istniejących, przy czym ryzyko ich znaczącego charakteru jest niewielkie z uwagi na aktualne użytkowanie drogi.
KLIMAT	Inwestycja posiada przebieg korytarzowy pozwalający na przybliżoną analizę przecięć przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%). Zidentyfikowano możliwe przecięcia z Cichą Wodą oraz Kaczawą. Należy dostosować inwestycję do spodziewanych zmian ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych ( $T_{max} > 30^{\circ}C$ ) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Nie stwierdzono wzrostu narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawalnych, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów.
POWIERZCHNIA ZIEMI	Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia wykonanie szczegółowych analiz zajętości powierzchni ziemi. Planowany przebieg powinien uwzględniać minimalizowanie przebiegu trasy przez tereny rolnicze oraz inne klasy terenu, które są wrażliwe na oddziaływanie szczególnie w okresie eksploatacji.
KRAJOBRAZ	Brak szczegółowej dokumentacji wyklucza możliwość wykonania precyzyjnych analiz. Z uwagi jednak na charakter inwestycji możliwe jest wystąpienie negatywnego oddziaływania związanego z usunięciem istniejących drzewostanów oraz zmianą ukształtowania i zagospodarowania terenu. W wyniku realizacji przedsięwzięcia istnieje możliwość fragmentacji krajobrazu oraz zaburzenia percepcji istniejących wewnątrz krajobrazowych.
KLIMAT AKUSTYCZNY	Brak szczegółowej dokumentacji i definicji parametrów przedsięwzięcia wyklucza możliwość przeprowadzenia szczegółowej analizy. Charakter przedsięwzięcia wyklucza jednak powstanie nowych oddziaływań. Możliwe jest natomiast obniżenie istniejących z uwagi na dostosowanie infrastruktury do wymogów ochrony środowiska oraz korektę przebiegu omijającą najbardziej narażone miejscowości, dlatego ryzyko znaczącego charakteru oddziaływania jest niewielkie z uwagi na aktualne użytkowanie drogi.
ZASOBY NATURALNE	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach

ZABYTKI	infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców.	
	Brak szczegółowej dokumentacji wyklucza możliwość wykonania precyzyjnych analiz. Z uwagi jednak na przyjętą lokalizację istnieje możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na elementy o cennych walorach kulturowych. Zaleca się, aby projektowany przebieg inwestycji w jak najmniejszym stopniu kolidował z istniejącymi elementami dziedzictwa kulturowego a prace ziemne były prowadzone pod kontrolą archeologiczną.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z zajmowaniem nowych obszarów i koniecznością zmiany ich dotychczasowego użytkowania, w tym może kolidować z istniejącą zabudową. Dlatego wytyczenie optymalnego wariantu, najmniej ingerującego w istniejące zagospodarowanie (ograniczając wpływ m.in. na obszary zabudowane), zminimalizuje możliwość oddziaływania na dobra materialne. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które potencjalnie mogą oddziaływać na zabudowę zlokalizowaną w otoczeniu prowadzonych prac (drgania). Dlatego istotne jest unikanie stosowania w jednym czasie urządzeń mogących prowadzić do skumulowanego oddziaływania w zakresie drgań i powodować niekorzystny wpływ na budynki.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PWKSD 2030 (DK 94), PKP (39 FS)	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

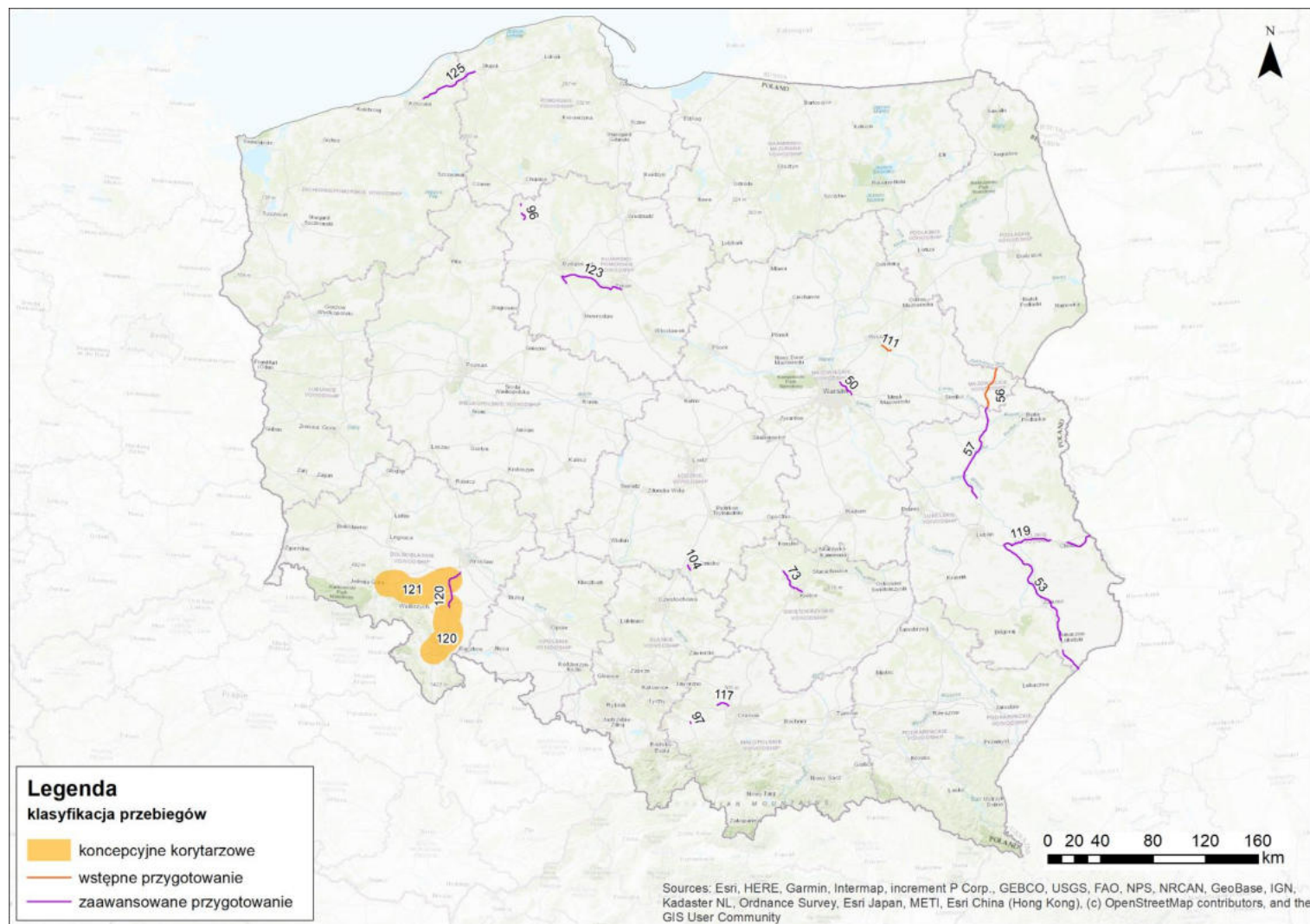
### 38. BUDOWA DROGI EKSPRESOWEJ S8 ODC. KŁODZKO – BOBOSZÓW

Lp.		38		BUDOWA DROGI EKSPRESOWEJ S8 ODC. KŁODZKO – BOBOSZÓW			
Lokalizacja przedsięwzięcia		Powiat kłodzki (gminy: Bystrzyca Kłodzka, Kłodzko, Międzyzlesie)					
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia		Brak szczegółowych informacji na temat inwestycji.					
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja		Inwestycja na etapie koncepcyjnym korytarzowym (KK).					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ		Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt. 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia		Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
		Brak decyzji o środowiskowych					

		uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia					
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Natura 2000	SOO: Kościół w Konradowie, Góry Bialskie i Grupa Śnieżnika, Pasma Krowiarki, Biała Łądecka, Przełom Nysy Kłodzkiej koło Morzyszowa, Dzika Orlica, Góry Bardzkie, Sztolnia w Młotach, Dolina Bystrzycy Łomnickiej, Góry Złote					
	Korytarze ekologiczne	Korytarze główne: Góry Bystrzyckie (GKZ-8B), Góry Bialskie i Masyw Śnieżnika (GKZ-8C), Góry Złote - Góry Sowie (GKZ-7B)					
	Parki Narodowe	-					
	Parki Krajobrazowe	Śnieżnicki Park Krajobrazowy, Śnieżnicki Park Krajobrazowy – otulina					
	Obszary Chronionego Krajobrazu	Góry Bardzkie i Sowie, Góry Bystrzyckie i Orlickie					
	RAMSAR	-					
	Rezerваты Przyrody	Wodospad Wilczki					
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych							
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)		Przybliżony przebieg korytarzowy wyklucza możliwość przeprowadzenia szczegółowej analizy. Przyjmuje się jednak, że planowana inwestycja może potencjalnie oddziaływać na obszary chronione znajdujące się w buforze w momencie realizacji inwestycji, w szczególności na przedmioty ochrony Obszaru Natura 2000. Na tym etapie, nie można przewidzieć jednak znacznego negatywnego oddziaływania na formy ochrony przyrody. Charakter planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci: wycinki zadrzewień i krzewów, zniszczenia pokrywy roślinnej, zwiększenia śmiertelności zwierząt, zniszczenia siedlisk zwierząt, zmiany zagospodarowania terenu, zniszczenia siedlisk w miejscu zaplecza technicznego. Szczególnie istotne jest, aby projekt inwestycji dążył do uniknięcia znaczącej ingerencji w środowisko, w szczególności w gatunki i siedliska chronione.					
LUDZIE		Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. W celu minimalizacji oddziaływania na ludzi, przebieg planowanej drogi, w jak najmniejszym stopniu powinien kolidować z obszarami zabudowanymi, zwłaszcza budynkami mieszkaniowymi. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które krótkoterminowo mogą oddziaływać na ludzi. Dlatego istotna jest odpowiednia lokalizacja zaplecza budowy, by ograniczyć negatywny wpływ na ludzi zamieszkujących w otoczeniu dróg. Należy unikać stosowania w jednym czasie sprzętu mogącego być źródłem skumulowanego, niekorzystnego oddziaływania w zakresie hałasu na ludzi.					
WODY		Inwestycja przecina ciek istotne JCWP. Ponadto znajduje się w obszarze stref ochronnych ujęć wody oraz w obszarze występowania GZWP. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę koryt cieków przed przekształceniami i spływem zanieczyszczeń oraz ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniami poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych.					

POWIETRZE	Przybliżony przebieg korytarzowy wyklucza możliwość precyzyjnych analiz. Możliwe typowe oddziaływania etapu realizacji i eksploatacji na przyległą zabudowę. Projektowany przebieg powinien w jak najmniejszym stopniu kolidować z obszarami wrażliwymi na oddziaływanie, szczególnie kompleksami mieszkaniowymi.	
KLIMAT	Inwestycja posiada przebieg korytarzowy pozwalający na przybliżoną analizę przecięć przez obszary zagrożenia powodziowego (10% i 1%). Zidentyfikowano możliwe przecięcia z Nysą Kłodzką, Białą Łądecką, Ścinawką, Bystrzycą Dusznicką, Wilczką oraz Bystrzycą. Należy dostosować inwestycję do spodziewanych zmian ilości dni w ciągu roku z opadem przekraczającym 20 mm. Wskaźniki temperaturowe przewidują wzrost średniej ilości dni upalnych ( $T_{max} > 30^{\circ}C$ ) w najbliższej dekadzie, w porównaniu do lat 2011-2021. Nie stwierdzono wzrostu narażenia inwestycji na oddziaływanie wiatrów silnych i bardzo silnych. Zalecenia adaptacyjne: odwodnienie dostosowane do opadów nawałnych, nawierzchnia dostosowana do wystąpienia fal upałów.	
POWIERZCHNIA ZIEMI	Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia wykonanie szczegółowych analiz zajętości powierzchni ziemi. Planowany przebieg powinien uwzględniać minimalizowanie przebiegu trasy przez tereny rolnicze oraz inne klasy terenu które są wrażliwe na oddziaływanie szczególnie w okresie eksploatacji.	
KRAJOBRAZ	Brak szczegółowej dokumentacji wyklucza możliwość wykonania precyzyjnych analiz. Z uwagi jednak na charakter inwestycji możliwe jest wystąpienie negatywnego oddziaływania związanego z usunięciem istniejących drzewostanów oraz zmianą ukształtowania i zagospodarowania terenu. W wyniku realizacji przedsięwzięcia istnieje możliwość fragmentacji krajobrazu oraz zaburzenia percepcji istniejących wnętrz krajobrazowych.	
KLIMAT AKUSTYCZNY	Brak szczegółowej dokumentacji i definicji parametrów przedsięwzięcia wyklucza możliwość przeprowadzenia szczegółowej analizy. Charakter przedsięwzięcia wyklucza jednak powstanie nowych oddziaływań. Możliwe jest natomiast poszerzenie lub relokacja (w przypadku korekty przebiegu) zasięgu istniejących oddziaływań, przy czym możliwy jest ich znaczący charakter z uwagi na aktualne użytkowanie drogi krajowej i natężenie ruchu na niej. W przypadku identyfikacji takiego zagrożenia oddziaływania należy minimalizować za pomocą ekranów akustycznych.	
ZASOBY NATURALNE	Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców. Przy wyborze ostatecznego wariantu przebiegu drogi, należy uwzględnić położenie złóż, ich istotność (złoża najkorzystniejsze do zagospodarowania).	
ZABYTKI	Brak szczegółowej dokumentacji wyklucza możliwość wykonania precyzyjnych analiz. Z uwagi jednak na przyjętą lokalizację oraz duże zagęszczenie obiektów zabytkowych, istnieje możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na elementy o cennych walorach kulturowych. Zaleca się, aby projektowany przebieg inwestycji w jak najmniejszym stopniu kolidował z istniejącymi elementami dziedzictwa kulturowego a prowadzone prace ziemne były prowadzone pod kontrolą archeologiczną.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z zajmowaniem nowych obszarów i koniecznością zmiany ich dotychczasowego użytkowania, w tym może kolidować z istniejącą zabudową. Dlatego wytyczenie optymalnego wariantu, najmniej ingerującego w istniejące zagospodarowanie (ograniczając wpływ m.in. na obszary zabudowane), zminimalizuje możliwość oddziaływania na dobra materialne. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które potencjalnie mogą oddziaływać na zabudowę zlokalizowaną w otoczeniu prowadzonych prac (drgania). Dlatego istotne jest unikanie stosowania w jednym czasie urządzeń mogących prowadzić do skumulowanego oddziaływania w zakresie drgań i powodować niekorzystny wpływ na budynek.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PWKSD 2030 (DK 8, DK 33), PKP (64 FS, 5 RPO, 12 RPO)	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.

<p>ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE</p>	<p>Inwestycja znajduje się w strefie granicy państwa, jednak nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.</p>
---	---



**50. BUDOWA DROGI S17 ODC. W. DREWNICA – W. ZAKRĘT**

Lp.	50	BUDOWA DROGI S17 ODC. W. DREWNICA – W. ZAKRĘT					
Lokalizacja przedsięwzięcia		Powiat miński (gmina Sulejówek), powiat m. Warszawa, powiat wołomiński (gminy: Marki, Warszawa, Żąbki, Zielonka)					
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia		Długość odcinka ok. 14 km. Planowana inwestycja będzie drogą dwujezdniową czteropasową (2x2, szerokość pasa ruchu: 3,5 m).					
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja		Inwestycja w zaawansowanym przygotowaniu (ZP). Dostępne dokumenty: raport o oddziaływaniu na środowisko, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ		Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia		Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
		1)odcinek węzeł Drewnica – węzeł Żąbki: decyzja wydana dnia 24.11.2017 r. (WOOŚ.4200.1.2017.DK) z pełną procedurą OOŚ 2)odcinek węzeł Żąbki – węzeł Zakręt: decyzja wydana dnia 28.12.2018 r. (WOOŚ.4200.2.2017.DK) z pełną procedurą OOŚ	1) Nakazano wykonanie kompensacji przyrodniczej	1) Środowisko wodne, powierzchnia ziemi, fauna, flora, zabytki 2) Środowisko wodne, powierzchnia ziemi, fauna, flora	1) Nałożono obowiązek wykonania ponownej OOŚ 2) Nałożono obowiązek wykonania ponownej OOŚ	1) Nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, zakres analizy: klimat akustyczny 2) Nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, zakres analizy: klimat akustyczny, zanieczyszczenia powietrza na terenach chronionych	1) Nakazano monitoring przedsięwzięcia, zakres monitoringu: stan siedliska strzebli błotnej w obszarze Natura 2000 (monitoring parametrów wody, stan populacji strzebli błotnej), przejścia dla zwierząt, 2) Nakazano monitoring przedsięwzięcia, zakres monitoringu: gospodarka ściekowa, jakość wód podziemnych, przejścia dla zwierząt
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do	Natura 2000	-					
	Korytarze ekologiczne	-					

obszarów chronionych	Parki Narodowe	-
	Parki Krajobrazowe	Mazowiecki Park Krajobrazowy - otulina
	Obszary Chronionego Krajobrazu	Warszawski
	RAMSAR	-
	Rezerваты Przyrody	-
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych		
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)		Planowana inwestycja wykazuje bezpośredni związek z jednym obszarem ochrony przyrody oraz otuliną jednego parku krajobrazowego, w granicach których się znajduje. Możliwe są czasowe oddziaływania na formy ochrony przyrody związane z etapem realizacji. Konieczne jest dostosowanie realizacji inwestycji do zakazów obowiązujących w uchwałach dotyczących form ochrony przyrody, w granicach których może zostać naruszone środowisko przyrodnicze. Na podstawie analiz przebiegu drogi przedstawionej w Prognozie, konieczna będzie wycinka lasów i zadrzewień, których liczba wyciętych hektarów wynosi 120,5 ha. Drzewa mogą stanowić siedliska oraz żerowiska dla wielu gatunków ptaków, a także innych grup zwierząt, są ostoją bioróżnorodności. Możliwe oddziaływanie na środowisko: wycinka zadrzewień i krzewów, zmiana zagospodarowania terenu, zniszczenie pokrywy roślinnej, uszkodzenie roślin chronionych, zwiększenie śmiertelności zwierząt, zniszczenie siedlisk zwierząt, dewastacja siedlisk i terenu w miejscu zaplecza technicznego. Zgodnie z ustaleniami decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach konieczne jest wybudowanie przejść dla zwierząt z zastosowaniem odpowiednich technologii i odpowiednim ich zagospodarowaniem, a także nasadzeń zieleni. Konieczne jest wykonanie nasadzeń roślin wysokich i niskich w granicach realizacji inwestycji. Przeniesienie płazów z miejsca realizacji inwestycji musi być prowadzone pod stałym nadzorem specjalisty herpetologa. W zapisach decyzji ujęto działania minimalizujące (zapobiegające i ograniczające) negatywne oddziaływanie etapu realizacji na komponenty środowiskowe oraz podano szereg wymaganych zastosowań, zakazów oraz nakazów w celu ochrony środowiska i zachowania bioróżnorodności. Po zastosowaniu wszystkich wymogów, działań minimalizujących zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie realizacji przedsięwzięcia, oddziaływanie na rośliny, zwierzęta oraz formy ochrony przyrody, zostanie zmniejszone do minimum. Nie przewiduje się długotrwałego, stałego negatywnego oddziaływania na środowisko. Konieczny jest nadzór przyrodniczy na etapie realizacji inwestycji m.in. w celu kontroli działań zabezpieczających środowisko. Nałożono obowiązek wykonania monitoringu przyrodniczego (przejść dla zwierząt).
		Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych, w celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji.
WODY		Inwestycja przecina cieki istotne JCWP. Ponadto znajduje się w bliskim obszarze stref ochronnych ujęć wody oraz w obszarze występowania GZWP. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę koryt cieków przed przekształceniami i spływem zanieczyszczeń oraz ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniami poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych.

POWIERZCHNIA ZIEMI	Przeprowadzona analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo 38 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,038 km <sup>2</sup> . Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W decyzjach wykluczono ich znaczący charakter, a przeprowadzone modelowanie emisji, wykazało dotrzymanie standardów jakości powietrza poza obszarem pasa drogowego.
KLIMAT	W perspektywie do roku 2040, w porównaniu do dekady 2011 – 2020 inwestycja wykazuje ekspozycję na: zwiększone oddziaływanie deszczów o charakterze nawalnym oraz wzrost temperatury maksymalnej powietrza (w tym występowania zjawiska fal upałów). Uwarunkowania dla występowania wiatrów silnych i bardzo silnych nie wykazują wyraźnych trendów wzrostowych. Istotne jest zabezpieczenie infrastruktury drogi przed oddziaływaniem wyżej wskazanych zmiennych klimatu.
POWIERZCHNIA ZIEMI	Przeprowadzone analizy przestrzenne planowanego przebiegu drogi wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni ok. 0,04 km <sup>2</sup> . Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na wystąpienie negatywnego oddziaływania na gleby poprzez usunięcie jej górnej warstwy. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji poprzez odpowiednie zabezpieczenie terenu, właściwe użytkowanie maszyn oraz zachowanie wysokiej kultury prac budowlanych.
KRAJOBRAZ	Przeprowadzone analizy przestrzenne wykazały, iż planowana inwestycja przebiegać będzie przez Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu oraz otulinę Mazowieckiego Parku Krajobrazowego. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na konieczność przeprowadzenia wycinki istniejącego drzewostanu, w tym z kompleksu leśnego. Budowa odcinka spowoduje pojawienie się nowego, dysharmonijnego elementu w krajobrazie (budowa skarp, obiektów inżynierskich oraz infrastruktury drogowej). Na etapie eksploatacji dojdzie do utrwalenia zmian, a z uwagi na kubaturę nowych elementów, staną się one dominantą w danej przestrzeni. Przedstawione działania minimalizujące odnoszą się w dużej mierze do wykonania nasadzeń roślinności wysokiej.
KLIMAT AKUSTYCZNY	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie akustycznej o pow. ok. 12,24 ha. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji (ograniczenie prac do pory dziennej, niekoncentrowanie głośnego sprzętu w obrębie terenów chronionych, używanie wyciszonych maszyn i urządzeń, jak również eksploatacji w postaci ekranów akustycznych. Jak wskazano w decyzji powinny one zabezpieczyć tereny narażone przed ponadnormatywnym hałasem. Ponadto nakazano weryfikację skuteczności zaproponowanych ekranów w ramach analizy porealizacyjnej.
ZASOBY NATURALNE	Wykonane analizy przestrzenne, nie wykazały kolizji ze złożami, jednakże realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Analizowana inwestycja podlegała ocenie wpływu w ramach Prognozy Oddziaływania na Środowisko dla projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, gdzie w ramach działań minimalizujących wskazano: wykorzystywanie w pierwszej kolejności kruszyw ze złóż istniejących, lokalnych, w przypadku konieczności eksploatacji nowych złóż, powinno się to odbywać z jak najmniejszą presją na środowisko (po wykonaniu oceny oddziaływania na środowisko). Ponadto zalecono zastosowanie materiałów alternatywnych do produkcji kruszyw, co koresponduje z założeniami Programu w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie wskazują na możliwość wystąpienia negatywnych oddziaływań na złoża.
ZABYTKI	Przeprowadzona analiza przestrzenna wykazała bezpośrednie sąsiedztwo z jednym obiektem wpisanym do rejestru zabytków (cmentarz, decyzja o wpisie do rejestru nr A-1503 z 2019-06-03). Możliwe oddziaływanie na etapie realizacji inwestycji dotyczy w szczególności generowania zwiększonych ilości pyłów, drgań i wibracji, co może wpływać na obiekty zabytkowe zlokalizowane również w dalszej odległości. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie stwierdza

DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	się wystąpienia długotrwałego oddziaływania na obiekty zabytkowe. Zgodnie z dokumentacją środowiskową nakazuje się jednak, aby prace ziemne związane z realizacją inwestycji wykonywane były pod stałym nadzorem archeologicznym.	
	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo 30 budynków (z czego 18 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Ustalenia decyzji wskazują na konieczność wyburzeń budynków mieszkalnych. Ustalenia dokumentacji środowiskowej, nie wskazują na wystąpienie istotnego oddziaływania w zakresie drgań na budynki zlokalizowane w obrębie drogi.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PKP (30 FS,67 FS)	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

### 53. BUDOWA DROGI S17 PIASKI – HREBENNE

Lp.		53	BUDOWA DROGI S17 PIASKI – HREBENNE					
Lokalizacja przedsięwzięcia			Powiat krasnostawski (gminy: Fajstów, Izbica, Krasnystaw, Łopiennik Górny), powiat świdnicki (gmina Piaski), powiat tomaszowski (gminy: Bełżec, Krynice, Lubycza Królewska, Tarnawatka, Tomaszów Lubelski), powiat zamojski (gminy: Komarów, Łabunie, Sitno, Stary Zamość, Zamość).					
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia			Długość odcinka ok. 114 km. Planowana inwestycja będzie drogą dwujezdniową czteropasową (2x2, szerokość pasa ruchu: 3,5 m). Docelowo przewidziano drogę o przekroju 2x3.					
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja			Inwestycja w zaawansowanym przygotowaniu(ZP). Dostępne dokumenty: raport o oddziaływaniu na środowisko, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach z wyłączeniem odcinków: węzeł Łopiennik – węzeł Krasnystaw I, węzeł Sitaniec (bez węzła) – węzeł „Hrubieszów” (bez węzła).					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ			Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia			Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
			Decyzja wydana dnia 8.04.2016 r. (WOOŚ.4200.1.2011.LP) z pełną procedurą OOŚ, decyzja uchylająca dla odcinków węzeł Łopiennik – węzeł	Nie nakazano wykonania kompensacji przyrodniczej	Środowisko wodne, gleba i powierzchnia ziemi, gospodarka odpadami, klimat akustyczny, emisja zanieczyszczeń do	Nałożono obowiązek wykonania ponownej OOŚ.	Nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, zakres analizy: klimat akustyczny, fauna (przejścia dla zwierząt), środowisko wodne	Nakazano monitoring przedsięwzięcia, zakres monitoringu: przejścia dla zwierząt

		Krasnystaw I, węzeł Sitaniec (bez węzła) – węzeł „Hrubieszów” (bez węzła) z dnia 30.11.2018 r. (DOOŚ-oall.4200.16.2016.PD		powietrza, fauna, flora			
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Natura 2000	OSO: Dolina Górnej Łabuńki, Roztocze, SOO: Izbicki Przełom Wieprza, Doliny Łabuńki i Topornicy, Uroczyska Roztocza Wschodniego					
	Korytarze ekologiczne	Korytarze główne: Lasy Roztocza - Dolina Bugu (GKPdC-2B), Puszcza Solska (GKPdC-1A), Lasy Roztocza - Dolina Bugu (GKPdC-2a). Korytarze krajowe: Polesie – Roztocze (KPdC-2C)					
	Parki Narodowe	-					
	Parki Krajobrazowe	Skierbieszowski Park Krajobrazowy, Południoworoztoczański Park Krajobrazowy, Skierbieszowski Park Krajobrazowy - otulina, Krasnobrodzki Park Krajobrazowy - otulina					
	Obszary Chronionego Krajobrazu	Grabowiecko-Strzelecki Obszar Chronionego Krajobrazu					
	RAMSAR	-					
	Rezerваты Przyrody	-					
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych							
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)		<p>Planowana inwestycja wykazuje bezpośredni związek z 10 obszarami ochrony przyrody oraz otuliną dwóch parków krajobrazowych, w granicach których się znajduje. Możliwe są czasowe oddziaływania na formy ochrony przyrody związane z etapem realizacji. Konieczne jest dostosowanie realizacji inwestycji do zakazów obowiązujących w uchwałach dotyczących form ochrony przyrody, w granicach których może zostać naruszone środowisko przyrodnicze. W wyniku wykonanych analiz przestrzennych zawartych w Prognozie, na obszarach Natura 2000, których przedmiotem ochrony są ryby i minogi, mogą wystąpić potencjalnie negatywne oddziaływania na te grupy zwierząt w momencie realizacji inwestycji. Potencjalne znaczące negatywne oddziaływanie wykazano również na 2 gatunki ptaków (trzmiełojad <i>Pernis apivorus</i> i derkacz <i>Crex crex</i>) stanowiące przedmioty ochrony w obszarze Natura 2000 PLB060012 Roztocze. Natomiast w obszarze Natura 2000 PLH060087 Doliny Łabuńki i Topornicy zidentyfikowano możliwość wystąpienia potencjalnie znaczącego oddziaływania na populację <i>Ostericum palustre</i> (starodub łukowy), modraszka nausitosa i modraszka telejusa. Na podstawie analiz przebiegu drogi przedstawionej w Prognozie, konieczna będzie wycinka lasów i zadrzewień, których liczba wyciętych hektarów wynosi 147,8 ha. Drzewa mogą stanowić siedliska oraz żerowiska dla wielu gatunków ptaków, a także innych grup zwierząt, są ostoją bioróżnorodności.</p> <p>Niemniej wykonana na wyższym poziomie szczegółowości inwestycyjna OOŚ i uzyskana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, wykluczyła ryzyko znacząco negatywnego oddziaływania. W zapisach decyzji ujęto działania minimalizujące (zapobiegające i ograniczające) negatywne oddziaływanie etapu realizacji na komponenty środowiskowe oraz podano szereg wymaganych zastosowań, zakazów oraz nakazów w celu ochrony środowiska i zachowania</p>					

LUDZIE	bioróżnorodności. Po zastosowaniu wszystkich wymogów, działań minimalizujących zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie realizacji przedsięwzięcia, oddziaływanie na rośliny, zwierzęta oraz formy ochrony przyrody, zostanie zmniejszone do minimum. Nie przewiduje się długotrwałego, stałego negatywnego oddziaływania na środowisko. Nałożono natomiast obowiązek wykonania monitoringu przyrodniczego (przebieg dla zwierząt).
	Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych, w celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji.
WODY	Inwestycja przecina cieki istotne JCWP. Ponadto znajduje się w obszarze występowania GZWP. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę koryt cieków przed przekształceniami i wpływem zanieczyszczeń oraz ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniami poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych.
POWIETRZE	Przeprowadzona analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo 408 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,368 km <sup>2</sup> . Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W decyzji wykluczono ich znaczący charakter, a przeprowadzone modelowanie emisji, wykazało dotrzymanie standardów jakości powietrza poza obszarem pasa drogowego.
KLIMAT	W perspektywie do roku 2040, w porównaniu do dekady 2011 – 2020 inwestycja wykazuje ekspozycję na: zwiększone oddziaływanie deszczów o charakterze nawałnym oraz wzrost temperatury maksymalnej powietrza (w tym występowania zjawiska fal upałów). Uwarunkowania dla występowania wiatrów silnych i bardzo silnych nie wykazują wyraźnych trendów wzrostowych. Istotne jest zabezpieczenie infrastruktury drogi przed oddziaływaniem wyżej wskazanych zmiennych klimatu.
POWIERZCHNIA ZIEMI	Przeprowadzone analizy przestrzenne planowanego przebiegu drogi wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni ok. 1,06 km <sup>2</sup> . Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na wystąpienie negatywnego oddziaływania na gleby poprzez usunięcie jej górnej warstwy. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji poprzez odpowiednie zabezpieczenie terenu, właściwe użytkowanie maszyn oraz zachowanie wysokiej kultury prac budowlanych.
KRAJOBRAZ	Przeprowadzona analiza przestrzenna wykazała, iż planowana inwestycja przebiega przez Grabowiecko-Strzelecki Obszar Chronionego Krajobrazu, Południoworostoczański Park Krajobrazowy, Skierbieszowski Park Krajobrazowy wraz z jego otuliną oraz otulinę Krasnobrodzkiego Parku Krajobrazowego. Zachodzące w krajobrazie zmiany będą zależne od skali koniecznej wycinki drzew i krzewów. W wyniku przeprowadzonych prac nastąpi zmiana charakteru przestrzeni (pojawienie się dominujących elementów pochodzenia antropogenicznego). Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zakładają działania minimalizujące negatywne oddziaływania na krajobraz, polegające na wprowadzaniu nasadzeń drzew i krzewów zgodnych siedliskowo z otaczającym terenem.
KLIMAT AKUSTYCZNY	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie akustycznej o pow. ok. 105,21 ha. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji (ograniczenie prac do pory dziennej, niekoncentrowanie głośnego sprzętu w obrębie terenów chronionych, używanie wyciszonych maszyn i

ZASOBY NATURALNE	urządzeń ), jak również eksploatacji w postaci ekranów akustycznych. Jak wskazano w decyzji powinny one zabezpieczyć tereny narażone przed ponadnormatywnych hałasem. Ponadto nakazano weryfikację skuteczności zaproponowanych ekranów w ramach analizy porealizacyjnej.	
	Analizowana inwestycja podlegała ocenie wpływu w ramach Prognozy Oddziaływania na Środowisko dla projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, gdzie nie wskazano kolizji ze złożami kopalin podstawowych (surowców energetycznych), natomiast w ramach działań minimalizujących zaproponowano: wykorzystywanie w pierwszej kolejności kruszyw ze złóż istniejących, lokalnych, w przypadku konieczności eksploatacji nowych złóż, powinno się to odbywać z jak najmniejszą presją na środowisko (po wykonaniu oceny oddziaływania na środowisko). Ponadto zalecono zastosowanie materiałów alternatywnych do produkcji kruszyw, co koresponduje z założeniami Programu w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie wskazują na możliwość wystąpienia negatywnych oddziaływań na złoża.	
ZABYTKI	Przeprowadzona analiza przestrzenna wykazała, iż planowana inwestycja nie koliduje z obiektami wpisanymi do rejestru zabytków. Jednak z uwagi na bliskość istniejących stanowisk archeologicznych ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nakazują, aby planowane prace ziemne prowadzić wyłącznie pod ścisłym nadzorem archeologicznym oraz zapewnić możliwość przeprowadzenia badań wykopaliskowych w przypadku odkrycia nowych stanowisk. W celu minimalizacji negatywnego wpływu na obiekty kulturowe, zakłada się konieczność zabezpieczenia i przeniesienia kapliczek i krzyży przydrożnych, w inne miejsce uzgodnione z przedstawicielami miejscowego samorządu.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo 290 budynków (z czego 118 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Ustalenia dokumentacji środowiskowej, nie wskazują na wystąpienie istotnego oddziaływania w zakresie drgań na budynki zlokalizowane w obrębie drogi.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PWKSD 2030 (DK 74), PBO (Zamość), PKP (30 RPO,32 RPO,37 RPO,87 RPO), CPK	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja znajduje się w strefie granicy państwa, jednak nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

#### 56. BUDOWA DROGI S19 BIAŁYSTOK – LUBARTÓW, ODC. GR. WOJ. PODLASKIEGO – ŁOSICE – GR. WOJ. LUBELSKIEGO

Lp.	56	BUDOWA DROGI S19 BIAŁYSTOK – LUBARTÓW, GR. WOJ. PODLASKIEGO – ŁOSICE – GR. WOJ. LUBELSKIEGO
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat łosicki (gminy: Huszlew, Łosice, Olszanka, Platerów, Sarnaki), powiat bialski (gmina Międzyrzec Podlaski).	
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość odcinka ok. 31,5 km.	
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja	Inwestycja we wstępnym przygotowaniu (WP). Dostępne dokumenty: raport o oddziaływaniu na środowisko.	
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.	

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia		Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
		Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia					
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Natura 2000	OSO: Dolina Dolnego Bugu, SOO: Ostoja Nadbużańska,					
	Korytarze ekologiczne	Korytarz główny: Dolina Dolnego Bugu (GKPnC-4). Korytarz krajowy: Lasy Łochowskie - Lasy Chotyłowskie (KPnC-3A)					
	Parki Narodowe	-					
	Parki Krajobrazowe	Podlaski Przełom Bugu, Podlaski Przełom Bugu - otulina					
	Obszary Chronionego Krajobrazu	Dolina Bugu					
	RAMSAR	-					
	Rezerваты Przyrody	-					
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych							
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)		Na obszarach Natura 2000, których przedmiotem ochrony są ryby i minogi, mogą wystąpić potencjalne negatywne oddziaływania na te grupy zwierząt w momencie realizacji inwestycji. Na podstawie analiz przebiegu drogi przedstawionej w Prognozie, konieczna będzie wycinka lasów i zadrzewień, których liczba wyciętych hektarów wynosi 62,6 ha. Drzewa mogą stanowić siedliska oraz żerowiska dla wielu gatunków ptaków, a także innych grup zwierząt, są ostoją bioróżnorodności. Można przyjąć, że planowana inwestycja może potencjalnie oddziaływać na obszary chronione znajdujące się w buforze w momencie realizacji inwestycji, w szczególności na przedmioty ochrony Obszaru Natura 2000. Nie wykazano jednak znacznego negatywnego oddziaływania na formy ochrony przyrody. Charakter planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci: wycinki zadrzewień i krzewów, zniszczenia pokrywy roślinnej, zwiększenia śmiertelności zwierząt, zniszczenia siedlisk zwierząt, zmiany zagospodarowania terenu, zniszczenia siedlisk w miejscu zaplecza technicznego. Szczególnie istotne jest, aby projekt inwestycji dążył do uniknięcia znaczącej ingerencji w środowisko, w szczególności w gatunki i siedliska chronione.					
LUDZIE		Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych, w celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska. Z uwagi na możliwość					

	wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji.
WODY	Inwestycja przecina ciekł istotne JCWP. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę koryt cieków przed przekształceniami i spływem zanieczyszczeń oraz ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniami poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych.
POWIETRZE	Przeprowadzona analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo 25 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,020 km <sup>2</sup> . Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W dokumentacji środowiskowej wykluczono ich znaczący charakter, a przeprowadzone modelowanie emisji, wskazało, że nie przewiduje się wystąpienia przekroczeń substancji emitowanych z przedmiotowej drogi w żadnym rozpatrywanym wariantie zarówno w roku 2025, jak i w roku 2035.
KLIMAT	W perspektywie do roku 2040, w porównaniu do dekady 2011 – 2020 inwestycja wykazuje ekspozycję na: zwiększone oddziaływanie deszczów o charakterze nawałnym oraz wzrost temperatury maksymalnej powietrza (w tym występowania zjawiska fal upałów). Uwarunkowania dla występowania wiatrów silnych i bardzo silnych nie wykazują wyraźnych trendów wzrostowych. Istotne jest zabezpieczenie infrastruktury drogi przed oddziaływaniem wyżej wskazanych zmiennych klimatu.
POWIERZCHNIA ZIEMI	Przeprowadzone analizy przestrzenne planowanego przebiegu drogi wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni ok. 0,3 km <sup>2</sup> . Ustalenia OOŚ wskazują na wystąpienie negatywnego oddziaływania na gleby poprzez usunięcie jej górnej warstwy. W zapisach ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji poprzez odpowiednie zabezpieczenie terenu, właściwe użytkowanie maszyn oraz zachowanie wysokiej kultury prac budowlanych.
KRAJOBRAZ	Przeprowadzone analizy przestrzenne wykazały, iż planowana inwestycja przebiega przez obszar chronionego krajobrazu: Dolina Bugu oraz park krajobrazowy o nazwie Podlaski Przełom Bugu wraz z otuliną. Możliwe negatywne oddziaływanie na etapie realizacji inwestycji będzie wiązało się z prowadzeniem prac budowlanych oraz usunięciem roślinności. Nastąpi trwałe zniekształcenie rzeźby terenu oraz zmiana obecnego sposobu zagospodarowania terenu. Na etapie eksploatacji nowe, zunifikowane elementy infrastruktury drogowej mogą powodować wrażenie dysharmonii. W wyniku realizacji inwestycji może dojść do fragmentacji krajobrazu oraz zaburzenia percepcji istniejących wewnątrz krajobrazowych. Działania minimalizujące powinny obejmować zastosowanie rozwiązań maksymalnie wkomponowanych w istniejący krajobraz oraz wykonanie nasadzeń zieleni wysokiej.
KLIMAT AKUSTYCZNY	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie akustycznej o pow. ok. 85,93 ha. Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. Dlatego zaproponowano rozwiązania minimalizujące etapu eksploatacji w postaci ekranów akustycznych.
ZASOBY NATURALNE	Analizowana inwestycja podlegała ocenie wpływu w ramach Prognozy Oddziaływania na Środowisko dla projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, gdzie nie wskazano kolizji ze złożami kopalin podstawowych (surowców energetycznych), natomiast w ramach działań minimalizujących zaproponowano: wykorzystywanie w pierwszej kolejności kruszyw ze złóż istniejących, lokalnych, w przypadku konieczności eksploatacji nowych złóż, powinno się to odbywać z jak najmniejszą presją na środowisko (po wykonaniu oceny oddziaływania na środowisko). Ponadto zalecono zastosowanie

ZABYTKI	materiałów alternatywnych do produkcji kruszyw, co koresponduje z założeniami Programu w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych.	
	W wyniku przeprowadzonych analiz przestrzennych stwierdzono brak kolizji z elementami wpisanymi do rejestru zabytków. Planowana inwestycja będzie przebiegała przez jedno stanowisko archeologiczne w miejscowości Ostromęczyn Kolonia (decyzja o wpisie do rejestru nr 941 z 1971-11-05; zmiana decyzji nr A-112/941 z 2001-07-02), w związku z czym planowane prace ziemne powinno się prowadzić pod stałym nadzorem archeologicznym. Z uwagi na prawdopodobieństwo odkrycia nowych stanowisk, należy również zapewnić możliwość przeprowadzenia potencjalnych badań wykopaliskowych.	
	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo 37 budynków (z czego 9 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Ustalenia dokumentacji środowiskowej, nie wskazują na wystąpienie istotnego oddziaływania w zakresie drgań na budynki zlokalizowane w obrębie drogi.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PKP (101 FS), CPK	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

#### 57. BUDOWA DROGI S19 BIAŁYSTOK – LUBARTÓW, GR. WOJ. MAZOWIECKIEGO I LUBELSKIEGO – LUBARTÓW, W. LUBARTÓW PÓŁNOC

Lp.	57	BUDOWA DROGI S19 BIAŁYSTOK – LUBARTÓW, GR. WOJ. MAZOWIECKIEGO I LUBELSKIEGO – LUBARTÓW, W. LUBARTÓW PÓŁNOC					
Lokalizacja przedsięwzięcia		Powiat bialski (gmina Międzyrzec Podlaski), powiat lubartowski (gminy: Firlej, Kock, Lubartów), powiat łosicki (gmina Huszlew), powiat radzyński (gminy: Borki, Kąkolewnica, Radzyń Podlaski).					
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia		Długość odcinka ok. 80 km. Planowana inwestycja będzie drogą dwujezdniową czteropasową (2x2, szerokość pasa ruchu: 3,5 m). Docelowo przewidziano drogę o przekroju 2x3.					
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja		Inwestycja w zaawansowanym przygotowaniu (ZP). Dostępne dokumenty: raport o oddziaływaniu na środowisko, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ		Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia		Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia

Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych		Decyzja wydana dnia 19.10.2012 r. (WOOŚ.4200.2.2011.LP) z pełną procedurą OOŚ, decyzja zmieniająca z dnia 8.07.2015 r. (DOOŚ.oa.l.4200.16.2012.18), decyzja z dnia 21.02.2020 r. (WOOŚ.420.71.2019.LP), decyzja z dnia 10.06.2020 (WOOŚ.420.95.2019.LP)	Nakazano wykonanie kompensacji przyrodniczej nie/tak (warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, wymagania dotyczące ochrony środowiska)	Środowisko wodne, gleba i powierzchnia ziemi, gospodarka odpadami, klimat akustyczny, emisja zanieczyszczeń do powietrza, fauna, flora	Nałożono obowiązek wykonania ponownej OOŚ.	Nie nałożono obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej.	Nakazano monitoring przedsięwzięcia, zakres monitoringu: środowisko wodne, gleba i powierzchnia ziemi, gospodarka odpadami, klimat akustyczny, emisja zanieczyszczeń do powietrza, fauna, flora.
	Natura 2000	-					
	Korytarze ekologiczne	Korytarz główny: Dolina Dolnego Wieprza (GKPdC-3A). Korytarze krajowe: Lasy Łochowskie - Lasy Chotyłowskie (KPnC-3A), Lasy Łukowskie - Dolina Wieprza (KPnC-3C)					
	Parki Narodowe	-					
	Parki Krajobrazowe	-					
	Obszary Chronionego Krajobrazu	Annówka, Pradolina Wieprza					
	RAMSAR	-					
Rezerwaty Przyrody	-						
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych							
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)		Planowana inwestycja wykazuje bezpośredni związek z 2 obszarami ochrony przyrody, w granicach których się znajduje. Możliwe są czasowe oddziaływania na formy ochrony przyrody związane z etapem realizacji. Konieczne jest dostosowanie realizacji inwestycji do zakazów obowiązujących w uchwałach dotyczących form ochrony przyrody, w granicach których może zostać naruszone środowisko przyrodnicze. Na podstawie analiz przebiegu drogi przedstawionej w Prognozie, konieczna będzie wycinka lasów i zadrzewień, których liczba wyciętych hektarów wynosi 190,4 ha. Drzewa mogą stanowić siedliska oraz żerowiska dla wielu gatunków ptaków, a także innych grup zwierząt, są ostoją bioróżnorodności. Możliwe oddziaływanie na środowisko: wycinka zadrzewień i krzewów, zmiana zagospodarowania terenu, zniszczenie pokrywy roślinnej, uszkodzenie roślin chronionych, zwiększenie śmiertelności zwierząt, zniszczenie siedlisk zwierząt, dewastacja siedlisk i terenu w miejscu zaplecza technicznego. Zgodnie z ustaleniami decyzji w celu eliminacji wskazanych zagrożeń konieczne jest wybudowanie przejść dla zwierząt z zastosowaniem odpowiednich technologii i odpowiednim ich zagospodarowaniem, a także nasadzeń zieleni i ogrodzeń ochronnych. Konieczne jest wykonanie nasadzeń roślin wysokich i niskich w granicach realizacji inwestycji. W zapisach decyzji ujęto również działania minimalizujące (zapobiegające i ograniczające) negatywne					

	oddziaływanie etapu realizacji na komponenty środowiskowe oraz podano szereg wymaganych zastosowań, zakazów oraz nakazów w celu ochrony środowiska i zachowania bioróżnorodności. Po zastosowaniu wszystkich wymogów, harmonogramu prac, działań minimalizujących zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie realizacji przedsięwzięcia, oddziaływanie na rośliny, zwierzęta oraz formy ochrony przyrody, zostanie zmniejszone do minimum. Nie przewiduje się długotrwałego, stałego negatywnego oddziaływanie na środowisko. Nałożono obowiązek wykonania monitoringu przyrodniczego (przejść dla zwierząt, udatności nasadzeń).
LUDZIE	Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych, w celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji.
WODY	Inwestycja przecina ciek istotne JCWP. Ponadto znajduje się w obszarze występowania GZWP. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę koryt cieków przed przekształceniami i wpływem zanieczyszczeń oraz ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniami poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych.
POWIETRZE	Przeprowadzona analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo 209 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,166 km <sup>2</sup> . Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W decyzjach wykluczono jednak ich znaczący charakter, a przeprowadzone modelowanie emisji, wykazało dotrzymanie standardów jakości powietrza poza obszarem pasa drogowego.
KLIMAT	W perspektywie do roku 2040, w porównaniu do dekady 2011 – 2020 inwestycja wykazuje ekspozycję na: zwiększone oddziaływanie deszczów o charakterze nawalnym oraz wzrost temperatury maksymalnej powietrza (w tym występowania zjawiska fal upałów). Uwarunkowania dla występowania wiatrów silnych i bardzo silnych nie wykazują wyraźnych trendów wzrostowych. Istotne jest zabezpieczenie infrastruktury drogi przed oddziaływaniem wyżej wskazanych zmiennych klimatu. Inwestycja przecina tereny zagrożenia powodziowego rzek: Tyśmienicy, Bystrzycy, Krzny (Południowej).
POWIERZCHNIA ZIEMI	Przeprowadzone analizy przestrzenne planowanego przebiegu drogi wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni ok. 0,7 km <sup>2</sup> . Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na wystąpienie negatywnego oddziaływania na gleby poprzez usunięcie jej górnej warstwy. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji poprzez odpowiednie zabezpieczenie terenu, właściwe użytkowanie maszyn oraz zachowanie wysokiej kultury prac budowlanych.
KRAJOBRAZ	Przeprowadzone analizy przestrzenne wykazały, iż planowana inwestycja przebiega przez 2 Obszary Chronionego Krajobrazu (Antonówka, Pradolina Wieprza). Możliwe negatywne oddziaływanie na etapie realizacji inwestycji będzie wiązało się z prowadzeniem prac budowlanych oraz usunięciem roślinności. Nastąpi trwałe zniekształcenie rzeźby terenu oraz zmiana obecnego sposobu zagospodarowania terenu. Na etapie eksploatacji nowe, zunifikowane elementy infrastruktury drogowej mogą powodować wrażenie dysharmonii. W wyniku realizacji inwestycji może dojść do fragmentacji krajobrazu oraz zaburzenia percepcji istniejących wewnątrz krajobrazowych. Działania minimalizujące powinny obejmować zastosowanie rozwiązań maksymalnie wkomponowanych w istniejący krajobraz oraz wykonanie nasadzeń zieleni wysokiej.
KLIMAT AKUSTYCZNY	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie akustycznej o pow. ok. 39,90 ha. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu

	realizacji (ograniczenie prac do pory dziennej, niekoncentrowanie głośnego sprzętu w obrębie terenów chronionych, używanie wyciszonych maszyn i urządzeń itp.), jak również eksploatacji w postaci ekranów akustycznych. Ponadto nakazano weryfikację skuteczności zaproponowanych ekranów w ramach monitoringu.	
ZASOBY NATURALNE	Analizowana inwestycja podlegała ocenie wpływu w ramach Prognozy Oddziaływania na Środowisko dla projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, gdzie nie wskazano kolizji ze złożami kopalin podstawowych (surowców energetycznych), natomiast w ramach działań minimalizujących zaproponowano: wykorzystywanie w pierwszej kolejności kruszyw ze złóż istniejących, lokalnych, w przypadku konieczności eksploatacji nowych złóż, powinno się to odbywać z jak najmniejszą presją na środowisko (po wykonaniu oceny oddziaływania na środowisko). Ponadto zalecono zastosowanie materiałów alternatywnych do produkcji kruszyw, co koresponduje z założeniami Programu w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych.	
ZABYTKI	Z przeprowadzonych analiz przestrzennych wynika, iż planowana inwestycja nie koliduje z obiektami wpisanymi do rejestru zabytków. Zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach informacje wskazują jednak na obecność w bliskiej odległości stanowisk archeologicznych ujętych w ewidencji zabytków. Tym samym zapisy ujęte w dokumentacji wskazują na konieczność prowadzenia planowanych prac ziemnych pod stałym nadzorem archeologicznym oraz zapewnienia możliwości przeprowadzenia badań wykopaliskowych w przypadku odkrycia nowych stanowisk. W celu minimalizacji negatywnego wpływu na obiekty kulturowe, zakłada się konieczność zabezpieczenia i przeniesienia kapliczek i krzyży przydrożnych, w inne miejsce uzgodnione z przedstawicielami miejscowego samorządu.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo 214 budynków (z czego 99 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Ustalenia dokumentacji środowiskowej, wskazują na konieczność przeprowadzenia wyburzeń budynków oraz wskazują działania minimalizujące w zakresie ograniczenia drgań na etapie budowy.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PWKSD 2030 (DK 63), PKP (34 RPO,96 FS)	PWKSD 2030 Hałas drogowy
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

### 73. BUDOWA DROGI S74 PRZEŁOM/MNIÓW – KIELCE

Lp.	73	BUDOWA DROGI S74 PRZEŁOM/MNIÓW – KIELCE
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat m. Kielce, powiat kielecki (gminy: Miedziana Góra, Mniów, Strawczyn)	
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość odcinka ok. 23 km. Planowana inwestycja będzie drogą dwujezdniową czteropasową (2x2, szerokość pasa ruchu: 3,5 m). Docelowo przewidziano drogę o przekroju 2x3.	
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja	Inwestycja w zaawansowanym przygotowaniu (ZP). Dostępne dokumenty: raport o oddziaływaniu na środowisko, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.	
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.	

		Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia		Decyzja wydana dnia 28.06.2018 r. (WOO-I.4200.4.2015.MM 49) z pełną procedurą OOŚ, decyzja zmieniająca z dnia 1.06.2021 r. (DOOŚ-WDŚU/ZII.420.103.2018.KCz.270)	Nakazano wykonanie kompensacji przyrodniczej	Środowisko wodne, gleba i powierzchnia ziemi, gospodarka odpadami, klimat akustyczny, emisja zanieczyszczeń do powietrza, fauna, flora	Nałożono obowiązek wykonania ponownej OOŚ.	Nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, zakres analizy: klimat akustyczny	Nakazano monitoring przedsięwzięcia, zakres monitoringu: monitoring przejść dla zwierząt, stanu siedlisk
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Natura 2000	SOO: Lasy Suchedniowskie, Dolina Bobrzy					
	Korytarze ekologiczne	-					
	Parki Narodowe	-					
	Parki Krajobrazowe	Suchedniowsko-Oblęgorski Park Krajobrazowy - otulina					
	Obszary Chronionego Krajobrazu	Konecko-Łopuszniański, Suchedniowsko-Oblęgorski, Kielecki, Podkielecki Obszar Chronionego Krajobrazu					
	RAMSAR	-					
	Rezerваты Przyrody	-					
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych							
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)		Planowana inwestycja wykazuje bezpośredni związek z 6 obszarami ochrony przyrody oraz jedną otuliną parku krajobrazowego, w granicach których się znajduje. Możliwe są czasowe oddziaływania na formy ochrony przyrody związane z etapem realizacji. Konieczne jest dostosowanie realizacji inwestycji do zakazów obowiązujących w uchwałach dotyczących form ochrony przyrody, w granicach których może zostać naruszone środowisko przyrodnicze. Możliwe oddziaływanie na środowisko: wycinka zadrzewień i krzewów, zmiana zagospodarowania terenu, zniszczenie pokrywy roślinnej, ingerencja w stanowiska roślin chronionych, zwiększenie śmiertelności zwierząt, zniszczenie siedlisk zwierząt, dewastacja siedlisk i terenu w miejscu zaplecza technicznego. W wyniku wykonanych analiz zawartych w Prognozie, stwierdzono możliwość wystąpienia potencjalnie znaczącego negatywnego oddziaływania na siedlisko chronione					

	<p>7140 w Obszarze Natura 2000 Dolina Bobrzy. Na obszarach Natura 2000, których przedmiotem ochrony są ryby i minogi, mogą wystąpić potencjalne negatywne oddziaływania na te grupy zwierząt w momencie realizacji inwestycji. Konieczna będzie wycinka lasów i zadrzewień, których liczba wyciętych hektarów wynosi 84,1 ha. Drzewa mogą stanowić siedliska oraz żerowiska dla wielu gatunków ptaków, a także innych grup zwierząt, są ostoją bioróżnorodności. Przeprowadzona dla projektu inwestycyjna OOS, przy uwzględnieniu działań minimalizujących pozwoliła wykluczyć wskazane zagrożenia. Zgodnie z ustaleniami decyzji konieczne jest wybudowanie przejść dla zwierząt z zastosowaniem odpowiednich technologii i odpowiednim ich zagospodarowaniem, a także nasadzeń zieleni i ogrodzeń ochronnych. Konieczne jest wykonanie nasadzeń roślin rodzimych, wysokich i niskich w granicach realizacji inwestycji. W zapisach decyzji ujęto działania minimalizujące (zapobiegające i ograniczające) negatywne oddziaływanie etapu realizacji na komponenty środowiskowe oraz podano szereg wymaganych zastosowań, zakazów oraz nakazów w celu ochrony środowiska i zachowania bioróżnorodności. Po zastosowaniu wszystkich wymogów, harmonogramu prac, działań minimalizujących zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie realizacji przedsięwzięcia, oddziaływanie na rośliny, zwierzęta oraz formy ochrony przyrody, zostanie zmniejszone do minimum. Nie przewiduje się długotrwałego, stałego negatywnego oddziaływania na środowisko. Nałożono obowiązek wykonania nadzoru przyrodniczego na etapie realizacji inwestycji oraz monitoringu przyrodniczego po zakończeniu robót budowlanych (przejść dla zwierząt, stanu płatu siedliska przyrodniczego 7140).</p>
LUDZIE	<p>Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych, w celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji.</p>
WODY	<p>Inwestycja przecina ciekі istotne JCWP. Ponadto znajduje się w bliskiej odległości od stref ochronnych ujęć wody oraz w obszarze występowania GZWP. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę koryt cieków przed przekształceniami i spływem zanieczyszczeń oraz ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniami poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych.</p>
POWIETRZE	<p>Przeprowadzona analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo 201 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,153 km<sup>2</sup>. Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W decyzji wykluczono jednak ich znaczący charakter, a przeprowadzone modelowanie emisji, wykazało dotrzymanie większości standardów jakości powietrza poza obszarem pasa drogowego. Jako działanie minimalizujące ewentualne przekroczenia wskazano nasadzenia zieleni wzdłuż drogi.</p>
KLIMAT	<p>W perspektywie do roku 2040, w porównaniu do dekady 2011 – 2020 inwestycja wykazuje ekspozycję na: zwiększone oddziaływanie deszczów o charakterze nawałnym oraz wzrost temperatury maksymalnej powietrza (w tym występowania zjawiska fal upałów). Uwarunkowania dla występowania wiatrów silnych i bardzo silnych nie wykazują wyraźnych trendów wzrostowych. Istotne jest zabezpieczenie infrastruktury drogi przed oddziaływaniem wyżej wskazanych zmiennych klimatu.</p>
POWIERZCHNIA ZIEMI	<p>Przeprowadzone analizy przestrzenne planowanego przebiegu drogi wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni ok. 0,23 km<sup>2</sup>. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na wystąpienie negatywnego oddziaływania na gleby poprzez usunięcie jej górnej warstwy. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji poprzez odpowiednie zabezpieczenie terenu, właściwe użytkowanie maszyn oraz zachowanie wysokiej kultury prac budowlanych.</p>
KRAJOBRAZ	<p>Przeprowadzone analizy przestrzenne wykazały, iż planowana inwestycja przebiega przez 4 Obszary Chronionego Krajobrazu oraz otulinę Suchedniowsko-Oblęgorskiego Parku Krajobrazowego. Realizacja inwestycji będzie wiązała się z koniecznością przeprowadzenia wycinki istniejących drzewostanów, czasowym zajęciem terenów pod drogi dojazdowe oraz place budowy, a także wzmocnionym ruchem ciężkiego sprzętu budowlanego. Nastąpi trwałe zniekształcenie rzeźby terenu oraz zmiana obecnego sposobu zagospodarowania terenu. Na etapie eksploatacji nowe, zunifikowane elementy infrastruktury</p>

	drogowej mogą powodować wrażenie dysharmonii. Oddziaływanie inwestycji na walory krajobrazowe będzie związane z poprowadzeniem trasy po nowym śladzie, gdzie największe zmiany w istniejącym układzie krajobrazowym, będą zauważalne w wyniku budowy obiektów towarzyszących inwestycji drogowej tj. mostów i wiaduktów oraz ekranów akustycznych. W wyniku przedsięwzięcia dojdzie do fragmentacji krajobrazu oraz zaburzenia percepcji istniejących wewnątrz krajobrazowych.	
KLIMAT AKUSTYCZNY	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie akustycznej o pow. ok. 36,51 ha. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji (ograniczenie prac do pory dziennej, niekoncentrowanie głośnego sprzętu w obrębie terenów chronionych, używanie wyciszonych maszyn i urządzeń itp.), jak również eksploatacji w postaci ekranów akustycznych. Ponadto nakazano weryfikację skuteczności zaproponowanych ekranów w ramach analizy porealizacyjnej.	
ZASOBY NATURALNE	Analizowana inwestycja podlegała ocenie wpływu w ramach Prognozy Oddziaływania na Środowisko dla projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, gdzie nie wskazano kolizji ze złożami kopalin podstawowych (surowców energetycznych), natomiast w ramach działań minimalizujących zaproponowano: wykorzystywanie w pierwszej kolejności kruszyw ze złóż istniejących, lokalnych, w przypadku konieczności eksploatacji nowych złóż, powinno się to odbywać z jak najmniejszą presją na środowisko (po wykonaniu oceny oddziaływania na środowisko). Ponadto zalecono zastosowanie materiałów alternatywnych do produkcji kruszyw, co koresponduje z założeniami Programu w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych.	
ZABYTKI	Przebieg analizowanej inwestycji nie koliduje bezpośrednio z obiektami wpisanymi do rejestru zabytków. Zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach informacje wskazują jednak na obecność w bliskiej odległości stanowisk archeologicznych ujętych w ewidencji zabytków. Tym samym zapisy ujęte w dokumentacji wskazują na konieczność prowadzenia planowanych prac ziemnych pod stałym nadzorem archeologicznym oraz zapewnienie możliwości przeprowadzenia badań wykopaliskowych w przypadku odkrycia nowych stanowisk. W celu minimalizacji negatywnego wpływu na obiekty kulturowe, zakłada się konieczność zabezpieczenia i przeniesienia kapliczek i krzyży przydrożnych, w inne miejsce uzgodnione z przedstawicielami miejscowego samorządu.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo 141 budynków (z czego 78 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wskazują na konieczność przeprowadzenia rozbiórki budynków oraz wskazują działania minimalizujące w zakresie ograniczenia wibracji na etapie budowy.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PWKSD 2030 (DK 74), PKP (18 FS), CPK	PWKSD 2030 Hałas drogowy
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

#### 96. BUDOWA OBWODNICY SĘPÓLNA KRAJEŃSKIEGO ORAZ KAMIENIA KRAJEŃSKIEGO

Lp.	96	BUDOWA OBWODNICY SĘPÓLNA KRAJEŃSKIEGO ORAZ KAMIENIA KRAJEŃSKIEGO
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat sępoleński (gminy: Sępólno Krajeńskie, Kamień Krajeński)	

Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia		Długość odcinka: 1) obwodnica Sępólna Krajeńskiego – ok. 6,5 km 2) obwodnica Kamienia Krajeńskiego – ok. 1,5 km					
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja		Inwestycja w zaawansowanym przygotowaniu (ZP). Dostępne dokumenty: studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe, raport o oddziaływaniu na środowisko, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.					
Kategoria przedsięwzięcia wg. Obowiązującego Rozporządzenia OOŚ		Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 3. Ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839).					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia	Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach – data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
		1) Decyzja wydana dnia 24.09.2021 r. (WOO.4210.36.2016.ADS.42) z pełną procedurą OOŚ 2) Decyzja wydana dnia 20.04.2021 r. (OŚ.6220.7.9.2016) z pełną procedurą OOŚ	Nakazano wykonanie kompensacji przyrodniczej	Emisja zanieczyszczeń do powietrza, środowisko wodne, gleby i powierzchnia ziemi, klimat akustyczny, gospodarka odpadami, fauna, flora	Nałożono obowiązek wykonania ponownej OOŚ.	Nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, zakres analizy: klimat akustyczny	Nakazano monitoring przedsięwzięcia, zakres monitoringu: fauna (monitoring w zakresie kolizji ze zwierzętami)
		Natura 2000	-				
		Korytarze ekologiczne	Korytarz krajowy: Krajna (KPn-17B)				
		Parki Narodowe	-				
		Parki Krajobrazowe	Krajeński Park Krajobrazowy				
		Obszary Chronionego Krajobrazu	-				
		RAMSAR	-				

	Rezerваты Przyrody	-
<b>Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych</b>		
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)	<p>Planowana inwestycja wykazuje bezpośredni związek z 2 obszarami ochrony przyrody, w granicach których się znajduje. Możliwe są czasowe oddziaływania na formy ochrony przyrody związane z etapem realizacji. Konieczne jest dostosowanie realizacji inwestycji do zakazów obowiązujących w uchwałach dotyczących form ochrony przyrody, w granicach których może zostać naruszone środowisko przyrodnicze. Na podstawie analiz przebiegu drogi przedstawionej w Prognozie, konieczna będzie wycinka lasów i zadrzewień, których liczba wyciętych hektarów wynosi 17,1 ha. Drzewa mogą stanowić siedliska oraz żerowiska dla wielu gatunków ptaków, a także innych grup zwierząt, są ostoją bioróżnorodności. Budowa drogi koliduje z fragmentami krajowej sieci korytarzy ekologicznych, co może stanowić zagrożenie dla zwierząt migrujących.</p> <p>Możliwe oddziaływanie na środowisko: wycinka zadrzewień i krzewów, zmiana zagospodarowania terenu, zniszczenie pokrywy roślinnej, ingerencja w stanowiska roślin chronionych, zwiększenie śmiertelności zwierząt, zniszczenie siedlisk zwierząt, dewastacja siedlisk i terenu w miejscu zaplecza technicznego.</p> <p>Przeprowadzona dla projektu inwestycyjna OOS, przy uwzględnieniu działań minimalizujących pozwoliła wykluczyć wskazane zagrożenia. Zgodnie z ustaleniami decyzji konieczne jest wybudowanie przejść dla zwierząt z zastosowaniem odpowiednich technologii i odpowiednim ich zagospodarowaniem, a także nasadzeń zieleni i ogrodzeń ochronnych. Konieczne jest wykonanie nasadzeń roślin rodzimych, wysokich i niskich w granicach realizacji inwestycji. W zapisach decyzji ujęto działania minimalizujące (zapobiegające i ograniczające) negatywne oddziaływanie etapu realizacji na komponenty środowiskowe oraz podano szereg wymaganych zastosowań, zakazów oraz nakazów w celu ochrony środowiska i zachowania bioróżnorodności. Po zastosowaniu wszystkich wymogów, harmonogramu prac, działań minimalizujących zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie realizacji przedsięwzięcia, oddziaływanie na rośliny, zwierzęta oraz formy ochrony przyrody, zostanie zmniejszone do minimum. Nie przewiduje się długotrwałego, stałego negatywnego oddziaływania na środowisko. Nałożono obowiązek wykonania nadzoru przyrodniczego na etapie realizacji inwestycji oraz monitoringu przyrodniczego po zakończeniu robót budowlanych (kolizje ze zwierzętami).</p>	
LUDZIE	<p>Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych, w celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływanie etapu realizacji.</p>	
WODY	<p>Inwestycja przecina ciek istotne JCWP. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę koryt cieków przed przekształceniami i spływem zanieczyszczeń poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych.</p>	
POWIETRZE	<p>Przeprowadzona analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo 30 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,022 km<sup>2</sup>. Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W decyzjach środowiskowych wykluczono jednak ich znaczący charakter, a na podstawie przeprowadzonego modelowania emisji stwierdzono, że na etapie eksploatacji przedmiotowe zamierzenie nie będzie stanowiło źródła ponadnormatywnej emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego i nie spowoduje przekroczeń standardów jakości środowiska.</p>	
KLIMAT	<p>W perspektywie do roku 2040, w porównaniu do dekady 2011 – 2020 inwestycja wykazuje ekspozycję na: zwiększone oddziaływanie deszczów o charakterze nawałnym oraz wzrost temperatury maksymalnej powietrza (w tym występowania zjawiska fal upałów). Uwarunkowania dla występowania wiatrów silnych i bardzo silnych nie wykazują wyraźnych trendów wzrostowych. Istotne jest zabezpieczenie infrastruktury drogi przed oddziaływaniem wyżej wskazanych zmiennych klimatu. Inwestycja przecina tereny zagrożenia powodziowego rzeki Kamionki.</p>	

POWIERZCHNIA ZIEMI	Przeprowadzone analizy przestrzenne planowanego przebiegu drogi wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni ok. 0,12 km <sup>2</sup> . Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na wystąpienie negatywnego oddziaływania na gleby poprzez usunięcie jej górnej warstwy. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji poprzez odpowiednie zabezpieczenie terenu, właściwe użytkowanie maszyn oraz zachowanie wysokiej kultury prac budowlanych.
KRAJOBRAZ	Przeprowadzone analizy przestrzenne wykazały, iż planowana inwestycja przebiega przez obszar Krajeńskiego Parku Krajobrazowego. Realizacja inwestycji będzie wiązała się z koniecznością przeprowadzenia wycinki istniejących drzewostanów, czasowym zajęciem terenów pod drogi dojazdowe oraz place budowy, a także wzmożonym ruchem ciężkiego sprzętu budowlanego. Nastąpi trwałe zniekształcenie rzeźby terenu oraz zmiana obecnego sposobu zagospodarowania terenu. Na etapie eksploatacji nowe, zunifikowane elementy infrastruktury drogowej mogą powodować wrażenie dysharmonii. Oddziaływanie inwestycji na walory krajobrazowe będzie związane z poprowadzeniem trasy po nowym śladzie, gdzie największe zmiany w istniejącym układzie krajobrazowym, będą zauważalne w wyniku budowy obiektów towarzyszących inwestycji drogowej tj. mostów i wiaduktów oraz ekranów akustycznych. W wyniku realizacji inwestycji dojdzie do fragmentacji krajobrazu oraz zaburzenia percepcji istniejących wewnątrz krajobrazowych.
KLIMAT AKUSTYCZNY	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie akustycznej o pow. ok. 0,15 ha. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji (ograniczenie prac do pory dziennej, niekoncentrowanie głośnego sprzętu w obrębie terenów chronionych, używanie wyciszonych maszyn i urządzeń itp.), jak również eksploatacji w postaci ekranów akustycznych. Ponadto nakazano weryfikację skuteczności zaproponowanych ekranów w ramach analizy porealizacyjnej.
ZASOBY NATURALNE	Wykonane analizy przestrzenne, nie wykazały kolizji ze złożami, jednakże realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Analizowana inwestycja podlegała ocenie wpływu w ramach Prognozy Oddziaływania na Środowisko dla projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, gdzie w ramach działań minimalizujących wskazano: wykorzystywanie w pierwszej kolejności kruszyw ze złóż istniejących, lokalnych, w przypadku konieczności eksploatacji nowych złóż, powinno się to odbywać z jak najmniejszą presją na środowisko (po wykonaniu oceny oddziaływania na środowisko). Ponadto zalecono zastosowanie materiałów alternatywnych do produkcji kruszyw, co koresponduje z założeniami Programu w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie wskazują na możliwość wystąpienia negatywnych oddziaływań na złoża, przy czym z uwagi na lokalizację inwestycji w granicach Krajeńskiego Parku Krajobrazowego, brak stosowania powstającego na etapie realizacji „odpadu o kodzie 17 03 02 mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01”.
ZABYTKI	Przebieg analizowanej inwestycji nie koliduje bezpośrednio z obiektami wypisanymi do rejestru zabytków. Zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach informacje wskazują jednak na obecność w bliskiej odległości stanowisk archeologicznych ujętych w ewidencji zabytków. Tym samym zapisy ujęte w dokumentacji wskazują na konieczność prowadzenia planowanych prac ziemnych pod stałym nadzorem archeologicznym oraz zapewnienia możliwości przeprowadzenia badań wykopaliskowych w przypadku odkrycia nowych stanowisk. W celu minimalizacji negatywnego wpływu na obiekty kulturowe, zakłada się konieczność zabezpieczenia i przeniesienia kapliczek i krzyży przydrożnych, w inne miejsce uzgodnione z przedstawicielami miejscowego samorządu.
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo 20 budynków (z czego 10 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wskazują na konieczność przeprowadzenia inwentaryzacji stanu budynków oraz wskazują działania minimalizujące w zakresie ograniczenia wibracji na etapie budowy.

ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PWKSD 2030 (DK 25),	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

#### 97. BUDOWA OBWODNICY ZATORA

Lp.	97	BUDOWA OBWODNICY ZATORA					
Lokalizacja przedsięwzięcia		Powiat oświęcimski (gmina Zator)					
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia		Długość odcinka ok. 2,1 km.					
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja		Inwestycja w zaawansowanym przygotowaniu (ZP). Dostępne dokumenty: raport o oddziaływaniu na środowisko, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.					
Kategoria przedsięwzięcia wg. Obowiązującego Rozporządzenia OOŚ		Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 3. Ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839).					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia		Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach – data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
		Decyzja wydana dnia 28.05.2016 r. (DZ-6220.5.2015) z pełną procedurą OOŚ	Nakazano wykonanie kompensacji przyrodniczej	Fauna, flora, środowisko wodne, emisja zanieczyszczeń do powietrza, klimat akustyczny, gleba i powierzchnia ziemi, gospodarka odpadami	Nie nałożono obowiązku wykonania ponownej OOŚ.	Nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, zakres analizy: klimat akustyczny	Nakazano monitoring przedsięwzięcia, zakres monitoringu: klimat akustyczny, śmiertelność zwierząt, herpetologiczny
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Natura 2000	-					
	Korytarze ekologiczne	-					
	Parki Narodowe	-					

	Parki Krajobrazowe	-
	Obszary Chronionego Krajobrazu	-
	RAMSAR	-
	Rezerваты Przyrody	-
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych		
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)	<p>Planowana inwestycja wykazuje związek z jednym obszarem ochrony przyrody. Możliwe są czasowe oddziaływania na formy ochrony przyrody związane z etapem realizacji. Na podstawie analiz przebiegu drogi przedstawionej w Prognozie, konieczna będzie wycinka lasów i zadrzewień, których liczba wyciętych hektarów wynosi 0,7 ha. Drzewa mogą stanowić siedliska oraz żerowiska dla wielu gatunków ptaków, a także innych grup zwierząt, są ostoją bioróżnorodności. Możliwe oddziaływanie na środowisko: wycinka zadrzewień i krzewów, zmiana zagospodarowania terenu, zniszczenie pokrywy roślinnej, ingerencja w stanowiska roślin chronionych, zwiększenie śmiertelności zwierząt, zniszczenie siedlisk zwierząt, dewastacja siedlisk i terenu w miejscu zaplecza technicznego. Konieczne jest wybudowanie przejść dla zwierząt z zastosowaniem odpowiednich technologii i odpowiednim ich zagospodarowaniem, a także nasadzeń zieleni i ogrodzeń ochronnych. Nałożono wykonanie kompensacji w postaci wykonanie nasadzeń drzew i krzewów rodzimych, nieowocowych.</p> <p>W zapisach decyzji ujęto działania minimalizujące (zapobiegające i ograniczające) negatywne oddziaływanie etapu realizacji na komponenty środowiskowe oraz podano szereg wymaganych zastosowań, zakazów oraz nakazów w celu ochrony środowiska i zachowania bioróżnorodności. Po zastosowaniu wszystkich wymogów, harmonogramu prac, działań minimalizujących zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie realizacji przedsięwzięcia, oddziaływanie na rośliny, zwierzęta oraz formy ochrony przyrody, zostanie zmniejszone do minimum. Nie przewiduje się długotrwałego, stałego negatywnego oddziaływania na środowisko. Nałożono obowiązek wykonania nadzoru przyrodniczego na etapie realizacji inwestycji. Nakazano wykonanie monitoringu (śmiertelności zwierząt, herpetologiczny)</p>	
LUDZIE	<p>Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych, w celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji.</p>	
WODY	<p>Inwestycja nie będzie potencjalnie negatywnie oddziaływać na środowisko wodne.</p>	
POWIETRZE	<p>Przeprowadzona analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo 76 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,039 km<sup>2</sup>. Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wykluczono jednak ich znaczący charakter, a na podstawie przeprowadzonego modelowania emisji stwierdzono, że na etapie eksploatacji przedmiotowe zamierzenie nie będzie stanowiło źródła ponadnormatywnej emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego i nie spowoduje przekroczeń standardów jakości środowiska.</p>	
KLIMAT	<p>W perspektywie do roku 2040, w porównaniu do dekady 2011 – 2020 inwestycja wykazuje ekspozycję na: zwiększone oddziaływanie deszczów o charakterze nawałnym oraz wzrost temperatury maksymalnej powietrza (w tym występowania zjawiska fal upałów). Uwarunkowania dla występowania wiatrów silnych i bardzo silnych nie wykazują wyraźnych trendów wzrostowych. Istotne jest zabezpieczenie infrastruktury drogi przed oddziaływaniem wyżej wskazanych zmiennych klimatu.</p>	

POWIERZCHNIA ZIEMI	Przeprowadzone analizy przestrzenne planowanego przebiegu drogi wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni ok. 0,06 km <sup>2</sup> . Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na wystąpienie negatywnego oddziaływania na gleby poprzez usunięcie jej górnej warstwy. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji poprzez odpowiednie zabezpieczenie terenu, właściwe użytkowanie maszyn oraz zachowanie wysokiej kultury prac budowlanych.	
KRAJOBRAZ	W wyniku przeprowadzonych analiz stwierdzono brak występowania kolizji z obszarami o szczególnych walorach krajobrazowych. Realizacja inwestycji będzie wiązała się z koniecznością przeprowadzenia wycinki istniejących drzewostanów, czasowym zajęciem terenów pod drogi dojazdowe oraz wzmożonym ruchem ciężkiego sprzętu budowlanego. Oddziaływanie inwestycji na walory krajobrazowe będzie związane z poprowadzeniem trasy po nowym śladzie, gdzie największe zmiany w istniejącym układzie krajobrazowym, będą zauważalne w wyniku budowy obiektów towarzyszących inwestycji drogowej tj. estakady i ekranów akustycznych. W wyniku realizacji może dojść do zaburzenia percepcji istniejącego krajobrazu. Działania minimalizujące mają obejmować wykonanie nasadzeń zieleni wysokiej.	
KLIMAT AKUSTYCZNY	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie akustycznej o pow. ok. 0,32 ha. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji (ograniczenie prac do pory dziennej, niekoncentrowanie głośnego sprzętu w obrębie terenów chronionych, używanie wyciszonych maszyn i urządzeń itp.), jak również eksploatacji w postaci ekranów akustycznych. Ponadto nakazano weryfikację skuteczności zaproponowanych ekranów w ramach analizy porealizacyjnej.	
ZASOBY NATURALNE	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały kolizję ze złożem węgla kamiennego, ponadto realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Analizowana inwestycja podlegała ocenie wpływu w ramach Prognozy Oddziaływania na Środowisko dla projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, gdzie w ramach działań minimalizujących wskazano: wykorzystywanie w pierwszej kolejności kruszyw ze złóż istniejących, lokalnych, w przypadku konieczności eksploatacji nowych złóż, powinno się to odbywać z jak najmniejszą presją na środowisko (po wykonaniu oceny oddziaływania na środowisko). Ponadto zalecono zastosowanie materiałów alternatywnych do produkcji kruszyw, co koresponduje z założeniami Programu w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych. Z uwagi na lokalizację inwestycji w obrębie obszaru górniczego, zalecono przygotowanie projektu technicznego uwzględniającego fakt przechodzenia drogi przez teren objęty podziemną eksploatacją węgla kamiennego. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie wskazują na możliwość wystąpienia negatywnych oddziaływań na złoża.	
ZABYTKI	Przeprowadzone analizy wykazały, że planowana inwestycja przebiega przez obszar historycznego układu komunikacyjnego w miejscowości Zator (decyzja o wpisie do rejestru nr A-482 z 1987-02-25). Możliwe oddziaływanie na etapie realizacji inwestycji dotyczy w szczególności generowania zwiększonych ilości pyłów, drgań i wibracji, co może wpływać na obiekty zabytkowe zlokalizowane również w dalszej odległości. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie stwierdza się wystąpienia długotrwałego oddziaływania na obiekty zabytkowe. Zgodnie z dokumentacją środowiskową nakazuje się jednak, aby prace ziemne związane z realizacją inwestycji wykonywane były pod stałym nadzorem archeologicznym.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo 45 budynków (z czego 31 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Ustalenia dokumentacji środowiskowej, wskazują na konieczność przeprowadzenia rozbiórek budynków oraz wskazują działania minimalizujące w zakresie ograniczenia wibracji na etapie budowy.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI

ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	PWKSD 2030 (DK 28, DK 44)	PWKSD 2030 Hałas drogowy
	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

#### 104. BUDOWA OBWODNICY RADOMSKA

Lp.	104	BUDOWA OBWODNICY RADOMSKA					
Lokalizacja przedsięwzięcia		Powiat radomszczański (gmina Radomsko)					
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia		Długość odcinka ok. 7,5 km. Planowana inwestycja będzie drogą jednojezdniową dwupasową (1x2, szerokość pasa ruchu: 3,5 m).					
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja		Inwestycja w zaawansowanym przygotowaniu (ZP). Dostępne dokumenty: raport o oddziaływaniu na środowisko, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.					
Kategoria przedsięwzięcia wg. Obowiązującego Rozporządzenia OOŚ		Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 3. Ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839).					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia		Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach – data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
		Decyzja wydana dnia 13.03.2020 r. (WOOŚ.420.183.2018.M Gr.24) z pełną procedurą OOŚ, wezwanie do złożenia uzupełnień z dnia 18.01.2021 r. (DOOŚ-WDŚU/ZOO.420.42.2020. KN.11)	Nakazano wykonanie kompensacji przyrodniczej	Gospodarka odpadami, środowisko wodne, gleba i powierzchnia ziemi, klimat akustyczny, emisja zanieczyszczeń do powietrza, ludzie i dobra materialne, fauna, flora, zabytki	Nałożono obowiązek wykonania ponownej OOŚ.	Nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, zakres analizy: ocena skuteczności zastosowanych urządzeń zabezpieczających, klimat akustyczny	Nakazano monitoring przedsięwzięcia, zakres monitoringu: klimat akustyczny
		Natura 2000	-				
		Korytarze ekologiczne	Korytarz główny: Załęczański Łuk Warty - Lasy Przedborskie (GKPdC-10B)				
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Parki Narodowe	-					

	Parki Krajobrazowe	-
	Obszary Chronionego Krajobrazu	-
	RAMSAR	-
	Rezerваты Przyrody	-
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych		
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)	<p>Planowana inwestycja nie wykazuje związku z żadnymi obszarami ochrony przyrody. Nie przewiduje się więc negatywnego znaczącego oddziaływania na obszary chronione. Na podstawie analiz przebiegu drogi przedstawionej w Prognozie, konieczna będzie wycinka lasów i zadrzewień, których liczba wyciętych hektarów wynosi 7,6 ha. Drzewa mogą stanowić siedliska oraz żerowiska dla wielu gatunków ptaków, a także innych grup zwierząt, są ostoją bioróżnorodności. Budowa drogi koliduje z jednym fragmentem krajowej sieci korytarzy ekologicznych, co może stanowić zagrożenie dla zwierząt migrujących. Możliwe oddziaływanie na środowisko: wycinka zadrzewień i krzewów, zmiana zagospodarowania terenu, zniszczenie pokrywy roślinnej, uszkodzenie roślin chronionych, zwiększenie śmiertelności zwierząt, zniszczenie siedlisk zwierząt, dewastacja siedlisk i terenu w miejscu zaplecza technicznego. Wszelkie prace związane z ingerencją w środowisko, prowadzić pod nadzorem przyrodniczym. Nakazano wykonanie odpowiednich nasadzeń roślinnych (gatunki rodzime). Przepustki dla zwierząt wykonać według właściwych rozwiązań technologicznych. W zapisach decyzji ujęto działania minimalizujące (zapobiegające i ograniczające) negatywne oddziaływanie etapu realizacji na komponenty środowiskowe oraz podano szereg wymaganych zastosowań, zakazów oraz nakazów w celu ochrony środowiska i zachowania bioróżnorodności. Po zastosowaniu wszystkich wymogów, działań minimalizujących zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie realizacji przedsięwzięcia, oddziaływanie na rośliny, zwierzęta oraz formy ochrony przyrody, zostanie zmniejszone do minimum. Nie przewiduje się długotrwałego, stałego negatywnego oddziaływania na środowisko.</p>	
LUDZIE	<p>Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych, w celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji.</p>	
WODY	<p>Inwestycja przecina cieki istotne JCWP. Ponadto znajduje się w obszarze występowania GZWP. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę koryt cieków przed przekształceniami i spływem zanieczyszczeń oraz ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniami poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych.</p>	
POWIETRZE	<p>Przeprowadzona analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo 233 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,163 km<sup>2</sup> Możliwe błędy we rysowanym przebiegu. Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wykluczono jednak ich znaczący charakter, a na podstawie przeprowadzonego modelowania emisji stwierdziło, że na etapie eksploatacji przedmiotowe zamierzenie nie będzie stanowiło źródła ponadnormatywnej emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego i nie spowoduje przekroczeń standardów jakości środowiska.</p>	

KLIMAT	W perspektywie do roku 2040, w porównaniu do dekady 2011 – 2020 inwestycja wykazuje ekspozycję na: zwiększone oddziaływanie deszczów o charakterze nawałnym oraz wzrost temperatury maksymalnej powietrza (w tym występowania zjawiska fal upałów). Uwarunkowania dla występowania wiatrów silnych i bardzo silnych wykazują trend wzrostowy. Istotne jest zabezpieczenie infrastruktury drogi przed oddziaływaniem wyżej wskazanych zmiennych klimatu. Inwestycja przecina tereny zagrożenia powodziowego rzeki Radomki.
POWIERZCHNIA ZIEMI	Przeprowadzone analizy przestrzenne planowanego przebiegu drogi wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni ok. 0,13 km <sup>2</sup> . Ustalenia OOS wskazują na możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na gleby, ale właściwe postępowanie w czasie prac budowlanych oddziaływanie negatywnie zmniejszy do minimum. W zapisach OOS wskazano rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji.
KRAJOBRAZ	Przeprowadzone analizy przestrzenne wykazały brak występowania kolizji z obszarami o szczególnie cennych walorach krajobrazowych. Realizacja inwestycji będzie wiązała się z koniecznością przeprowadzenia wycinki istniejących drzewostanów, czasowym zajęciem terenów pod drogi dojazdowe oraz wzmożonym ruchem ciężkiego sprzętu budowlanego. Oddziaływanie inwestycji na walory krajobrazowe będzie związane z poprowadzeniem trasy po nowym śladzie, gdzie największe zmiany w istniejącym układzie krajobrazowym, będą zauważalne w wyniku budowy obiektów towarzyszących inwestycji drogowej tj. estakad i ekranów akustycznych. W wyniku realizacji może dojść do zaburzenia percepcji istniejącego krajobrazu. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na konieczność przeprowadzenia nasadzeń kompensacyjnych.
KLIMAT AKUSTYCZNY	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie akustycznej o pow. ok. 1,60 ha. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji (ograniczenie prac do pory dziennej, niekoncentrowanie głośnego sprzętu w obrębie terenów chronionych, używanie wyciszonych maszyn i urządzeń ), jak również eksploatacji w postaci ekranów akustycznych i cichej nawierzchni tam gdzie użycie ekranów byłoby nieefektywne. Ponadto nakazano weryfikację skuteczności zaproponowanych ekranów w ramach analizy porealizacyjnej i monitoringu.
ZASOBY NATURALNE	Wykonane analizy przestrzenne, nie wykazały kolizji ze złożami, jednakże realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Analizowana inwestycja podlegała ocenie wpływu w ramach Prognozy Oddziaływania na Środowisko dla projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, gdzie w ramach działań minimalizujących wskazano: wykorzystywanie w pierwszej kolejności kruszyw ze złóż istniejących, lokalnych, w przypadku konieczności eksploatacji nowych złóż, powinno się to odbywać z jak najmniejszą presją na środowisko (po wykonaniu oceny oddziaływania na środowisko). Ponadto zalecono zastosowanie materiałów alternatywnych do produkcji kruszyw, co koresponduje z założeniami Programu w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie wskazują na możliwość wystąpienia negatywnych oddziaływań na złoża.
ZABYTKI	Analizy przestrzenne wykazały brak występowania kolizji z cennymi obiektami dziedzictwa kulturowego. Możliwe oddziaływanie na etapie realizacji inwestycji dotyczy w szczególności generowania zwiększonych ilości pyłów, drgań i wibracji, co może wpływać na obiekty zabytkowe zlokalizowane w dalszej odległości. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie stwierdza się wystąpienia długotrwałego oddziaływania na obiekty zabytkowe. Zgodnie z dokumentacją środowiskową nakazuje się jednak, aby prace ziemne związane z realizacją inwestycji wykonywane były pod stałym nadzorem archeologicznym.

DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo 248 budynków (z czego 151 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Ustalenia dokumentacji środowiskowej, wskazują na konieczność przeprowadzenia rozbiórek budynków oraz wskazują działania minimalizujące etapu budowy, w celu ograniczenia oddziaływań.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PWKSD 2030 (DK 42, DK 91), PKP (10 CPK),	PWKSD 2030 Hałas drogowy
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

#### 111. BUDOWA OBWODNICY ŁOCHOWA

111. BUDOWA OBWODNICY ŁOCHOWA

Lp.	111	BUDOWA OBWODNICY ŁOCHOWA					
Lokalizacja przedsięwzięcia		Powiat węgrowski (gmina Łochów).					
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia		Długość odcinka ok. 9 km. Planowana inwestycja będzie drogą jednojezdniową dwupasową (1x2, szerokość pasa ruchu: 3,5 m).					
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja		Inwestycja we wstępnym przygotowaniu (WP). Dostępne dokumenty: studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe.					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ		Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 3. ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839).					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia		Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
		Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia					
Lokalizacja przedsięwzięcia	Natura 2000	OSO: Dolina Liwca, SOO: Ostoja Nadliwiecka					
w odniesieniu do obszarów	Korytarze ekologiczne	Korytarz główny: Dolina Dolnego Bugu (GKPN-4)					
chronionych	Parki Narodowe	-					

	Parki Krajobrazowe	Nadbużański Park Krajobrazowy - otulina
	Obszary Chronionego Krajobrazu	-
	RAMSAR	-
	Rezerваты Przyrody	-
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych		
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)	Brak szczegółowej dokumentacji wyklucza możliwość wykonania precyzyjnych analiz. Inwestycja może potencjalnie oddziaływać na obszary chronione znajdujące się w bezpośrednim jej sąsiedztwie w momencie realizacji inwestycji. Charakter planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci: wycinki zadrzewień i krzewów, zniszczenia pokrywy roślinnej, zwiększenia śmiertelności zwierząt, zniszczenia siedlisk zwierząt, zmiany zagospodarowania terenu, zniszczenia siedlisk w miejscu zaplecza technicznego. Konieczna będzie wycinka lasów i zadrzewień, których liczba wyciętych hektarów wynosi 28,3 ha. Drzewa mogą stanowić siedliska oraz żerowiska dla wielu gatunków ptaków, a także innych grup zwierząt, są ostoją bioróżnorodności. Budowa drogi koliduje z jednym fragmentem krajowej sieci korytarzy ekologicznych, co może stanowić zagrożenie dla zwierząt migrujących. Nie przewiduje się jednak znacznego negatywnego oddziaływania na formy ochrony przyrody.	
LUDZIE	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Jednakże realizacja obwodnicy i wyprowadzenie ruchu z obszaru zabudowanego, powinno pozytywnie oddziaływać na ludzi (ograniczyć dotychczasową emisję zanieczyszczeń i hałasu). Przebieg planowanej drogi, w jak najmniejszym stopniu powinien zbliżać się do obszarów zabudowanych, zwłaszcza budynków mieszkalnych. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które krótkoterminowo mogą oddziaływać na ludzi. Dlatego istotna jest odpowiednia organizacja prac w celu zminimalizowania oddziaływań na ludzi.	
WODY	Inwestycja znajduje się w obszarze występowania GZWP. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniami poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu.	
POWIERTRZE	Przeprowadzona analiza przestrzenna rekomendowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo 48 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,035 km <sup>2</sup> . Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. Nie powinny one mieć jednak znaczącego charakteru.	
KLIMAT	W perspektywie do roku 2040, w porównaniu do dekady 2011 – 2020 inwestycja wykazuje ekspozycję na: zwiększone oddziaływanie deszczów o charakterze nawałnym oraz wzrost temperatury maksymalnej powietrza (w tym występowania zjawiska fal upałów). Uwarunkowania dla występowania wiatrów silnych i bardzo silnych nie wykazują istotnych trendów wzrostowych. Istotne jest zabezpieczenie infrastruktury drogi przed oddziaływaniem wyżej wskazanych zmiennych klimatu.	
POWIERZCHNIA ZIEMI	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia wykonanie analiz zajętości powierzchni ziemi. Planowany przebieg powinien uwzględniać minimalizowanie przebiegu trasy przez tereny rolnicze oraz inne klasy terenu, które są wrażliwe na oddziaływanie szczególnie w okresie eksploatacji.	
KRAJOBRAZ	Brak szczegółowej dokumentacji wyklucza możliwość wykonania precyzyjnych analiz. Z uwagi jednak na charakter inwestycji możliwe jest wystąpienie negatywnego oddziaływania związanego z usunięciem istniejących drzewostanów oraz zmianą ukształtowania i zagospodarowania terenu na etapie	

KLIMAT AKUSTYCZNY	realizacji inwestycji. Oddziaływanie na walory krajobrazowe będzie również związane ze zmianą istniejącego układu krajobrazowego. W wyniku realizacji przedsięwzięcia może dojść do zmiany charakteru i zaburzenia percepcji istniejącego krajobrazu .	
	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie akustycznej o pow. ok. 0,66 ha. Możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wyklucza się jednak ich istotny charakter negatywny. Etap eksploatacji może prowadzić do wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów w obrębie wskazanych terenów, będzie więc konieczność zastosowania ochrony akustycznej.	
	Analizowana inwestycja podlegała ocenie wpływu w ramach Prognozy Oddziaływania na Środowisko dla projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, gdzie w ramach działań minimalizujących wskazano: wykorzystywanie w pierwszej kolejności kruszyw ze złóż istniejących, lokalnych, w przypadku konieczności eksploatacji nowych złóż, powinno się to odbywać z jak najmniejszą presją na środowisko (po wykonaniu oceny oddziaływania na środowisko). Ponadto zalecono zastosowanie materiałów alternatywnych do produkcji kruszyw, co koresponduje z założeniami Programu w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych.	
ZASOBY NATURALNE	Brak szczegółowej dokumentacji wyklucza możliwość wykonania precyzyjnych analiz. Z uwagi jednak na przyjętą lokalizację istnieje możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na elementy o cennych walorach kulturowych. Zaleca się, aby projektowany przebieg inwestycji w jak najmniejszym stopniu kolidował z istniejącymi elementami dziedzictwa kulturowego. Realizacja inwestycji powinna być prowadzona pod stałym nadzorem archeologicznym w sposób zapewniający możliwość przeprowadzenia badań wykopaliskowych w przypadku odkrycia nowych stanowisk.	
ZABYTKI	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z zajmowaniem nowych obszarów i koniecznością zmiany ich dotychczasowego użytkowania, w tym może kolidować z istniejącą zabudową. Dlatego wytyczenie optymalnego wariantu, najmniej ingerującego w istniejące zagospodarowanie (ograniczając wpływ m.in. na obszary zabudowane), zminimalizuje możliwość oddziaływania na dobra materialne. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które potencjalnie mogą oddziaływać na zabudowę zlokalizowaną w otoczeniu prowadzonych prac (drgania). Dlatego istotne jest unikanie stosowania w jednym czasie urządzeń mogących prowadzić do skumulowanego oddziaływania w zakresie drgań i powodować niekorzystny wpływ na budynki.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z zajmowaniem nowych obszarów i koniecznością zmiany ich dotychczasowego użytkowania, w tym może kolidować z istniejącą zabudową. Dlatego wytyczenie optymalnego wariantu, najmniej ingerującego w istniejące zagospodarowanie (ograniczając wpływ m.in. na obszary zabudowane), zminimalizuje możliwość oddziaływania na dobra materialne. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które potencjalnie mogą oddziaływać na zabudowę zlokalizowaną w otoczeniu prowadzonych prac (drgania). Dlatego istotne jest unikanie stosowania w jednym czasie urządzeń mogących prowadzić do skumulowanego oddziaływania w zakresie drgań i powodować niekorzystny wpływ na budynki.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PWKSD 2030 (DK 50, DK 62), PKP (30 FS)	PWKSD 2030 Hałas drogowy
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

#### 117. BUDOWA OBWODNICY ZABIERZOWA

Lp.	117	BUDOWA OBWODNICY ZABIERZOWA
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat krakowski (gminy: Wielka Wieś, Zabierzów)	
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość odcinka ok. 10,4 km.	
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja	Inwestycja w zaawansowanym przygotowaniu (ZP). Dostępne dokumenty: studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe, raport o oddziaływaniu na środowisko, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.	

Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ		Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 3. ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839).						
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia		Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia	
		Decyzja wydana dnia 28.10.2016 r. (OO.4210.10.2015.ASu) z pełną procedurą OOŚ	Nakazano wykonanie kompensacji przyrodniczej	Środowisko wodne, gleba i powierzchnia ziemi, gospodarka odpadami, klimat akustyczny, emisja zanieczyszczeń do powietrza, fauna, flora	Nałożono obowiązek wykonania ponownej OOŚ.	Nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, zakres analizy: klimat akustyczny	Nakazano monitoring przedsięwzięcia, zakres monitoringu: fauna (monitoring w zakresie ochrony siedlisk oraz gatunków motyli)	
		Natura 2000	-					
		Korytarze ekologiczne	-					
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Parki Narodowe	-						
	Parki Krajobrazowe	Tenczyński Park Krajobrazowy, Tenczyński Park Krajobrazowy - otulina						
	Obszary Chronionego Krajobrazu	-						
	RAMSAR	-						
	Rezerваты Przyrody	-						
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych								
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)		Planowana inwestycja wykazuje bezpośredni związek z 1 obszarem ochrony przyrody oraz jego otuliną. Możliwe są czasowe oddziaływania na formy ochrony przyrody związane z etapem realizacji. Konieczne jest dostosowanie realizacji inwestycji do zakazów obowiązujących w uchwałach dotyczących form ochrony przyrody, w granicach których może zostać naruszone środowisko przyrodnicze . Na podstawie analiz przebiegu drogi przedstawionej w Prognozie, konieczna będzie wycinka lasów i zadrzewień, których liczba wyciętych hektarów wynosi 0,9 ha. Drzewa mogą stanowić siedliska oraz żerowiska dla wielu gatunków ptaków, a także innych grup zwierząt, są ostoją bioróżnorodności. Możliwe oddziaływanie na środowisko: wycinka zadrzewień i						

	<p>krzewów, zmiana zagospodarowania terenu, zniszczenie pokrywy roślinnej, uszkodzenie roślin chronionych, zwiększenie śmiertelności zwierząt, zniszczenie siedlisk zwierząt, dewastacja siedlisk i terenu w miejscu zaplecza technicznego.</p> <p>Konieczne jest wybudowanie przejść dla zwierząt z zastosowaniem odpowiednich technologii i odpowiednim ich zagospodarowaniem, a także nasadzeń zieleni i ogrodzeń ochronnych. Konieczne jest wykonanie nasadzeń roślin wysokich i niskich w granicach realizacji inwestycji. W zapisach decyzji ujęto działania minimalizujące (zapobiegające i ograniczające) potencjalne negatywne oddziaływanie etapu realizacji oraz eksploatacji przedmiotowej drogi na komponenty środowiskowe oraz podano szereg wymaganych zastosowań, zakazów oraz nakazów w celu ochrony środowiska i zachowania bioróżnorodności. Przy spełnieniu założeń podanych w decyzji, a także warunków w niej wymienionych, uznano, że planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie wpływać na środowisko przyrodnicze w rejonie lokalizacji inwestycji. Nakazano wykonanie kompensacji przyrodniczych w formie nasadzeń oraz monitoring w zakresie ochrony siedlisk i gatunków.</p>
LUDZIE	<p>Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych, w celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji. W wyniku realizacji inwestycji zwiększone zostanie bezpieczeństwo użytkowników dróg i pieszych.</p>
WODY	<p>Inwestycja przecina cieki istotne JCWP. Ponadto znajduje się w obszarze stref ochronnych ujęć wody. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę koryt cieków przed przekształceniami i spływem zanieczyszczeń poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych.</p>
POWIERTRZE	<p>Przeprowadzona analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo 67 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,057 km<sup>2</sup>. Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wykluczono jednak ich znaczący charakter, a na podstawie przeprowadzonego modelowania emisji stwierdziło, że na etapie eksploatacji przedmiotowe zamierzenie nie będzie stanowiło źródła ponadnormatywnej emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego i nie spowoduje przekroczeń standardów jakości środowiska.</p>
KLIMAT	<p>W perspektywie do roku 2040, w porównaniu do dekady 2011 – 2020 inwestycja wykazuje ekspozycję na: zwiększone oddziaływanie deszczów o charakterze nawałnym oraz wzrost temperatury maksymalnej powietrza (w tym występowania zjawiska fal upałów). Uwarunkowania dla występowania wiatrów silnych i bardzo silnych nie wykazują istotnych trendów wzrostowych. Istotne jest zabezpieczenie infrastruktury drogi przed oddziaływaniem wyżej wskazanych zmiennych klimatu.</p>
POWIERZCHNIA ZIEMI	<p>Przeprowadzone analizy przestrzenne planowanego przebiegu drogi wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni ok. 0,15 km<sup>2</sup>. Ustalenia OOS wskazują na możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na gleby, ale właściwe postępowanie w czasie prac budowlanych oddziaływanie negatywnie zmniejszy do minimum. W zapisach OOS wskazano rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji.</p>
KRAJOBRAZ	<p>Przeprowadzone analizy przestrzenne wykazały, iż planowana inwestycja przebiega przez Tenczyński Park Krajobrazowy oraz jego otulinę. Możliwe negatywne oddziaływanie na etapie realizacji inwestycji będzie wiązało się z prowadzeniem prac budowlanych oraz usunięciem roślinności. Nastąpi trwałe zniekształcenie rzeźby terenu oraz zmiana obecnego sposobu zagospodarowania terenu. Na etapie eksploatacji nowe, zunifikowane elementy infrastruktury drogowej mogą powodować wrażenie dysharmonii. Dotyczy to zwłaszcza elementów zlokalizowanych na nasypach, wiaduktów i estakad, a także ekranów akustycznych. W wyniku realizacji inwestycji może dojść do fragmentacji krajobrazu oraz zaburzenia percepcji istniejących wewnątrz krajobrazowych. Działania minimalizujące mają obejmować zastosowanie rozwiązań maksymalnie wkomponowanych w istniejący krajobraz oraz</p>

KLIMAT AKUSTYCZNY	wykonanie nasadzeń zieleni wysokiej. Zaleca się również zastosowanie przeźroczystych ekranów akustycznych w celu zachowania widoków na Tenczyński Park Krajobrazowy.	
	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie akustycznej o pow. ok. 0,57 ha. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji (ograniczenie prac do pory dziennej, niekoncentrowanie głośnego sprzętu w obrębie terenów chronionych, używanie wyciszonych maszyn i urządzeń itp.), jak również eksploatacji w postaci ekranów akustycznych. Ponadto nakazano weryfikację skuteczności zaproponowanych ekranów w ramach analizy porealizacyjnej.	
	Wykonane analizy przestrzenne, nie wykazały kolizji ze złożami, jednakże realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Analizowana inwestycja podlegała ocenie wpływu w ramach Prognozy Oddziaływania na Środowisko dla projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, gdzie w ramach działań minimalizujących wskazano: wykorzystywanie w pierwszej kolejności kruszyw ze złóż istniejących, lokalnych, w przypadku konieczności eksploatacji nowych złóż, powinno się to odbywać z jak najmniejszą presją na środowisko (po wykonaniu oceny oddziaływania na środowisko). Ponadto zalecono zastosowanie materiałów alternatywnych do produkcji kruszyw, co koresponduje z założeniami Programu w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie wskazują na możliwość wystąpienia negatywnych oddziaływań na złoża.	
ZABYTKI	Wykonane analizy przestrzenne oraz zapisy decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na brak występowania obiektów zabytkowych kolidujących z planowaną inwestycją. Wspomniana dokumentacja wskazuje jednak na konieczność zastosowania przeźroczystych ekranów akustycznych w celu zachowania widoków na obiekty zabytkowe znajdujące się w pobliżu projektowanego odcinka.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo 24 budynków (z czego 15 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Ustalenia dokumentacji środowiskowej, wskazują działania minimalizujące w zakresie ograniczenia wibracji na etapie budowy. W wyniku realizacji inwestycji ograniczone zostanie oddziaływanie drgań na zabudowę.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PWKSD 2030 (DK 79), PKP (44 FS,63 RPO), CPK	PWKSD 2030 Hałas drogowy
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

#### 119. BUDOWA DROGI S12 LUBLIN – DOROHUSK ODC. PIASKI – DOROHUSK

Lp.	119	BUDOWA DROGI S12 LUBLIN – DOROHUSK ODC. PIASKI – DOROHUSK
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat chełmski (gminy: Chełm, Dorohusk, Kamień, Siedliszcze), powiat świdnicki (gminy: Piaski, Trawniki)	
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość odcinka ok. 61,4 km. Planowana inwestycja będzie drogą dwujezdniową czteropasową (2x2, szerokość pasa ruchu: 3,5 m), na obiektach mostowych sześciopasową (2x3).	

Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja		Inwestycja w zaawansowanym przygotowaniu (ZP). Dostępne dokumenty: raport o oddziaływaniu na środowisko, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ		Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia		Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
		Decyzja wydana dnia 14.12.2015 r. (WOOŚ.420.1.4.2011.SM) z pełną procedurą OOŚ	Nie nakazano wykonania kompensacji przyrodniczej		Nałożono obowiązek wykonania ponownej OOŚ.	Nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, zakres analizy: klimat akustyczny, środowisko wodne, fauna (przejścia dla zwierząt)	Nakazano monitoring przedsięwzięcia, zakres monitoringu: przejścia dla zwierząt
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Natura 2000	OSO: Dolina Środkowego Bugu,					
	Korytarze ekologiczne	Korytarz główny: Dolina Środkowego Bugu (GKW-4A). Korytarz krajowy: Polesie – Roztocze (KPdC-2C)					
	Parki Narodowe	-					
	Parki Krajobrazowe	Chełmski Park Krajobrazowy - otulina, Nadwieprzański Park Krajobrazowy - otulina					
	Obszary Chronionego Krajobrazu	Pawłowski Obszar Chronionego Krajobrazu, Chełmski Obszar Chronionego Krajobrazu					
	RAMSAR	-					
	Rezerваты Przyrody	-					
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych							
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)		Planowana inwestycja wykazuje bezpośredni związek z 3 obszarami ochrony przyrody oraz otulinami dwóch parków krajobrazowych. Możliwe są czasowe oddziaływania na formy ochrony przyrody związane z etapem realizacji. Konieczne jest dostosowanie realizacji inwestycji do zakazów obowiązujących w uchwałach dotyczących form ochrony przyrody, w granicach których może zostać naruszone środowisko przyrodnicze. Na podstawie analiz przebiegu drogi przedstawionej w Prognozie, konieczna będzie wycinka lasów i zadrzewień, których liczba wyciętych hektarów wynosi 19,3 ha. Drzewa mogą stanowić					

	siedliska oraz żerowiska dla wielu gatunków ptaków, a także innych grup zwierząt, są ostoją bioróżnorodności. Budowa drogi koliduje z dwoma fragmentami krajowej sieci korytarzy ekologicznych, co może stanowić zagrożenie dla zwierząt migrujących. Charakter planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci: wycinki zadrzewień i krzewów, zniszczenia pokrywy roślinnej, zwiększenia śmiertelności zwierząt, zniszczenia siedlisk zwierząt, zmiany zagospodarowania terenu, zniszczenia siedlisk w miejscu zaplecza technicznego. Konieczne jest wybudowanie przejść dla zwierząt z zastosowaniem odpowiednich technologii i odpowiednim ich zagospodarowaniem, a także nasadzeń zieleni i ogrodzeń ochronnych. Konieczne jest wykonanie nasadzeń roślin wysokich i niskich w granicach realizacji inwestycji. Nakazano wykonanie monitoringu przejść dla zwierząt. W zapisach decyzji ujęto działania minimalizujące (zapobiegające i ograniczające) potencjalne negatywne oddziaływanie etapu realizacji oraz eksploatacji przedmiotowej drogi na komponenty środowiskowe oraz podano szereg wymaganych zastosowań, zakazów oraz nakazów w celu ochrony środowiska i zachowania bioróżnorodności. Przy spełnieniu założeń podanych w decyzji, a także warunków w niej wymienionych, uznano, że planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie wpływać na środowisko przyrodnicze w rejonie lokalizacji inwestycji.
LUDZIE	Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych, w celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji.
WODY	Inwestycja przecina ciek istotne JCWP. Ponadto znajduje się w obszarze występowania GZWP. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę koryt cieków przed przekształceniami i spływem zanieczyszczeń oraz ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniami poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych.
POWIETRZE	Przeprowadzona analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo 67 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,057 km <sup>2</sup> . Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wykluczono jednak ich znaczący charakter, a na podstawie przeprowadzonego modelowania emisji stwierdzono, że na etapie eksploatacji przedmiotowe zamierzenie nie będzie stanowiło źródła ponadnormatywnej emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego i nie spowoduje przekroczeń standardów jakości środowiska.
KLIMAT	W perspektywie do roku 2040, w porównaniu do dekady 2011 – 2020 inwestycja wykazuje ekspozycję na: zwiększone oddziaływanie deszczów o charakterze nawalnym oraz wzrost temperatury maksymalnej powietrza (w tym występowania zjawiska fal upałów). Uwarunkowania dla występowania wiatrów silnych i bardzo silnych nie wykazują istotnych trendów wzrostowych. Istotne jest zabezpieczenie infrastruktury drogi przed oddziaływaniem wyżej wskazanych zmiennych klimatu. Inwestycja przecina tereny zagrożenia powodziowego rzek: Wieprza, Giełczewki oraz Bugu.
POWIERZCHNIA ZIEMI	Przeprowadzone analizy przestrzenne planowanego przebiegu drogi wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni ok. 0,6 km <sup>2</sup> . Ustalenia OOŚ wskazują na możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na gleby, ale właściwe postępowanie w czasie prac budowlanych oddziaływanie negatywnie zmniejszy do minimum. W zapisach OOŚ wskazano rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji.
KRAJOBRAZ	Przeprowadzone analizy przestrzenne wykazały, iż planowana inwestycja przebiega przez 2 obszary chronionego krajobrazu (Chełmski Obszar Chronionego Krajobrazu i Pawłowski Obszar Chronionego Krajobrazu) oraz otuliny Chełmskiego i Nadwieprzańskiego Parku Krajobrazowego. Według przekazanej dokumentacji środowiskowej, realizacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z koniecznością usunięcia kolidującej z inwestycją zieleni, w tym zadrzewień i zakrzewień, co będzie w sposób negatywny oddziaływało na istniejący krajobraz. Działania minimalizujące zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach odnoszą się do wykonania nasadzeń drzew oraz dostosowania kolorystyki elementów infrastruktury do otaczającego krajobrazu (odcienie zieleni, brązów oraz szarości).

KLIMAT AKUSTYCZNY	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie akustycznej o pow. ok. 23,52 ha. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji (ograniczenie prac do pory dziennej, niekoncentrowanie głośnego sprzętu w obrębie terenów chronionych, używanie wyciszonych maszyn i urządzeń itp.), jak również eksploatacji w postaci ekranów akustycznych. Ponadto nakazano weryfikację skuteczności zaproponowanych ekranów w ramach analizy porealizacyjnej.	
ZASOBY NATURALNE	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały kolizję ze złożem węgla kamiennego, ponadto realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Analizowana inwestycja podlegała ocenie wpływu w ramach Prognozy Oddziaływania na Środowisko dla projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, gdzie w ramach działań minimalizujących wskazano: wykorzystywanie w pierwszej kolejności kruszyw ze złóż istniejących, lokalnych, w przypadku konieczności eksploatacji nowych złóż, powinno się to odbywać z jak najmniejszą presją na środowisko (po wykonaniu oceny oddziaływania na środowisko). Ponadto zalecono zastosowanie materiałów alternatywnych do produkcji kruszyw, co koresponduje z założeniami Programu w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych. Z uwagi na lokalizację inwestycji w obrębie obszaru górniczego, zalecono przygotowanie projektu technicznego uwzględniającego fakt przechodzenia drogi przez teren objęty podziemną eksploatacją węgla kamiennego. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie wskazują na możliwość wystąpienia negatywnych oddziaływań na złoża.	
ZABYTKI	Na podstawie przeprowadzonych analiz przestrzennych stwierdzono, że planowana inwestycja może oddziaływać na rejon zabytkowego kurhanu w Barbarówce. Proponowane działania minimalizujące na etapie realizacji, odnoszą się do zabezpieczenia zabytku poprzez jego osłonięcie (np. poprzez postawienie tymczasowego ekranu osłonowego), a także nie lokalizowanie zaplecza budowy w jego pobliżu. Zapisy ujęte w dokumentacji wskazują również na konieczność prowadzenia planowanych prac ziemnych pod stałym nadzorem archeologicznym oraz zapewnienia możliwości przeprowadzenia badań wykopaliskowych w przypadku odkrycia nowych stanowisk. W celu minimalizacji negatywnego wpływu na obiekty kulturowe, zakłada się konieczność zabezpieczenia i przeniesienia kapliczek i krzyży przydrożnych, w inne miejsce uzgodnione z przedstawicielami miejscowego samorządu.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo 105 budynków (z czego 44 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Ustalenia dokumentacji środowiskowej, z uwagi na możliwość krótkoterminowego oddziaływania w zakresie drgań, wskazują działania minimalizujące w zakresie ograniczenia wibracji na etapie budowy, w tym konieczność wykonania inwentaryzacji stanu budynków zlokalizowanych w strefie oddziaływań dynamicznych.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PKP (35 RPO,7 CPK), CPK	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

#### 120. BUDOWA DROGI S8 NA ODC. WROCŁAW (MAGNICE) – KŁODZKO

Lp.	120	BUDOWA DROGI S8 NA ODC. WROCŁAW (MAGNICE) – KŁODZKO
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat dzierzoniowski (gminy: Łagiewniki, Niemcza), powiat kłodzki (gmina Kłodzko),	

Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia		powiat wrocławski (gminy: Jordanów Śląski, Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Sobótka), powiat ząbkowicki (gminy: Bardo, Ząbkowice Śląskie)					
		Długość odcinka ok. 76 km. Planowana inwestycja będzie drogą dwujezdniową dwupasową (2x2, szerokość pasa ruchu: 3,5 m) z możliwością rozbudowy do przekroju 2x3 (na odcinku Łagiewniki - Wrocław).					
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja		Inwestycja w zaawansowanym przygotowaniu (ZP) dla odcinka Łagiewniki - Wrocław (Magnice), dostępne dokumenty: studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe, raport o oddziaływaniu na środowisko, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach. Odcinki Kłodzko - Ząbkowice Śląskie i Ząbkowice Śląskie – Łagiewniki na etapie (KK), dostępne dokumenty: raport o oddziaływaniu na środowisko, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ		Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia		Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
		Decyzja wydana dnia 30.08.2021 r. (WOŚ.420.41.2020.JS.3) z pełną procedurą OOŚ dla odcinka Łagiewniki – Wrocław (Magnice)	Nakazano wykonanie kompensacji przyrodniczej	Fauna, flora, środowisko wodne, emisja zanieczyszczeń do powietrza, klimat akustyczny, gleba i powierzchnia ziemi, gospodarka odpadami	Nałożono obowiązek wykonania ponownej OOŚ.	Nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, zakres analizy: fauna (przejścia dla zwierząt), klimat akustyczny, zanieczyszczenie powietrza	Nakazano monitoring przedsięwzięcia, zakres monitoringu: siedliska przyrodnicze, kontrola udatności dokonanych nasadzeń drzew i krzewów
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Natura 2000	SOO: Skałki Stoleckie, Pasma Krowiarki, Masyw Ślęży ,Przełom Nysy Kłodzkiej koło Morzyszowa, Góry Bardzkie, Muszkowicki Las Bukowy, Ostoja Nietoperzy Gór Sowich, Wzgórza Niemczańskie, Góry Złote					
	Korytarze ekologiczne	Korytarz główny: Góry Złote – Góry Sowie (GKZ-7B). Korytarz krajowy: Dolina Nysy Kłodzkiej (KPd-18A)					
	Parki Narodowe	-					
	Parki Krajobrazowe	Śnieżnicki Park Krajobrazowy, Ślężański Park Krajobrazowy, Śnieżnicki Park Krajobrazowy - otulina, Ślężański Park Krajobrazowy - otulina					

	Obszary Chronionego Krajobrazu	Góry Bardzkie i Sowie, Wzgórza Niemczańsko-Strzelińskie
	RAMSAR	-
	Rezerwaty Przyrody	Cisowa Góra, Cisy, Skałki Stoleckie, Muszkowicki Las Bukowy
<b>Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych</b>		
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)	<p>Planowana inwestycja wykazuje bezpośredni związek z 3 obszarami ochrony przyrody oraz otuliną jednego parku krajobrazowego, w granicach których się znajduje. Posiada jedynie częściowo opracowaną dokumentację środowiskową. Na jej podstawie stwierdzono, że możliwe są czasowe oddziaływania na formy ochrony przyrody związane z etapem realizacji. Na podstawie analiz przebiegu drogi przedstawionej w Prognozie, konieczna będzie wycinka lasów i zadrzewień, których liczba wyciętych hektarów wynosi 5,6 ha. Drzewa mogą stanowić siedliska oraz żerowiska dla wielu gatunków ptaków, a także innych grup zwierząt, są ostoją bioróżnorodności.</p> <p>Charakter planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci: wycinki zadrzewień i krzewów, zmiany zagospodarowania terenu, zniszczenia pokrywy roślinnej, zwiększenia śmiertelności zwierząt, zniszczenia siedlisk zwierząt, dewastacji siedlisk w miejscu zaplecza technicznego, naruszenia struktury siedlisk chronionych. Kompensacje przyrodnicze w postaci wykonania nasadzeń odpowiednich gatunków drzew i krzewów w wyznaczonych miejscach, tworząc tym samym typowe siedliska chronione, wprowadzenia pasów zieleni, skupisk drzew i krzewów rodzimych wzdłuż całej budowanej drogi S8 i w miejscach gdzie to możliwe, wywieszenia budek dla ptaków, utworzenia wzdłuż drogi technologicznej pasów zakrzaczeń dla ptaków. Konieczne jest wybudowanie przejść dla zwierząt (górných i dolnych) z zastosowaniem odpowiednich technologii, a także nasadzeń roślinności rodzimej. W zapisach decyzji ujęto działania minimalizujące negatywne oddziaływanie etapu realizacji na komponenty środowiskowe oraz podano szereg wymaganych zastosowań, zakazów oraz nakazów w celu ochrony środowiska i zachowania bioróżnorodności. Po zastosowaniu wszystkich wymogów, działań minimalizujących zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie realizacji przedsięwzięcia, oddziaływanie na rośliny, zwierzęta oraz formy ochrony przyrody, zostanie zmniejszone do minimum. Nie przewiduje się długotrwałego, stałego negatywnego oddziaływania na środowisko. Konieczny jest nadzór przyrodniczy na etapie realizacji inwestycji m.in. w celu kontroli działań zabezpieczających środowisko. Nałożono obowiązek wykonania monitoringu przyrodniczego (kontrola udatności nasadzeń, monitoring tworzenia siedlisk przyrodniczych).</p>	
LUDZIE	<p>Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych, w celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska. Ponadto wskazano miejsca rezerw terenowych pod potencjalne ekrany akustyczne. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji. W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nałożono obowiązek wykonania analizy porównawczej w zakresie rozprzestrzeniania się emisji zanieczyszczeń w powietrzu oraz w zakresie hałasu na obszarach podlegających ochronie akustycznej.</p>	
WODY	<p>Inwestycja przecina cieki istotne JCWP. Ponadto znajduje się niedaleko stref ochronnych ujęć wody oraz w obszarze występowania GZWP. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę koryt cieków przed przekształceniami i spływem zanieczyszczeń oraz ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniami poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych.</p>	

POWIETRZE	<p>Przeprowadzona analiza przestrzenna odcinka o znanym przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo jedynie 3 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,002 km<sup>2</sup>. Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wykluczono jednak ich znaczący charakter. Na podstawie przeprowadzonego modelowania emisji stwierdziło, że na etapie eksploatacji przedmiotowe zamierzenie może stanowić źródło ponadnormatywnej emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego, dlatego zobowiązano Inwestora do uwzględnienia działań minimalizacyjnych i weryfikacji oddziaływań w ramach analizy porealizacyjnej.</p> <p>Podobne zagrożenia możliwe są na odcinku o przebiegu korytarzowym, dlatego przy tyczeniu tras wariantów należy minimalizować ilość konfliktów/zbliżeń z terenami mieszkaniowymi.</p>
KLIMAT	<p>W perspektywie do roku 2040, w porównaniu do dekady 2011 – 2020 inwestycja wykazuje ekspozycję na: zwiększone oddziaływanie deszczów o charakterze nawalnym oraz wzrost temperatury maksymalnej powietrza (w tym występowania zjawiska fal upałów). Uwarunkowania dla występowania wiatrów silnych i bardzo silnych wykazują trend wzrostowy. Istotne jest zabezpieczenie infrastruktury drogi przed oddziaływaniem wyżej wskazanych zmiennych klimatu.</p>
POWIERZCHNIA ZIEMI	<p>Przeprowadzone analizy przestrzenne planowanego przebiegu drogi wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni ok. 0,5 km<sup>2</sup>. Ustalenia OOS wskazują na możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na gleby, ale właściwe postępowanie w czasie prac budowlanych oddziaływanie negatywnie zmniejszy do minimum. W zapisach OOS wskazano rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji.</p>
KRAJOBRAZ	<p>W wyniku przeprowadzonych analiz przestrzennych stwierdzono możliwość kolizji z 2 parkami krajobrazowymi (Śnieżnicki Park Krajobrazowy, Ślężański Park Krajobrazowy) wraz z ich otulinami, a także dwoma obszarami chronionego krajobrazu (Góry Bardzkie i Sowie, Wzgórza Niemczańsko-Strzelińskie).. Według przekazanej dokumentacji środowiskowej, realizacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z koniecznością usunięcia kolidującej z inwestycją zieleni, w tym zadrzewień i zakrzewień, co będzie w sposób negatywny oddziaływało na istniejący krajobraz. Działania minimalizujące zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach odnoszą się do wykonania nasadzeń drzew oraz dostosowania kolorystyki elementów infrastruktury do otaczającego krajobrazu (odcienie zieleni, brązów oraz szarości).</p>
KLIMAT AKUSTYCZNY	<p>Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie akustycznej o pow. ok. 0,94 ha. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji (ograniczenie prac do pory dziennej, niekoncentrowanie głośnego sprzętu w obrębie terenów chronionych, używanie wyciszonych maszyn i urządzeń itp.), jak również eksploatacji w postaci ekranów akustycznych. Ponadto nakazano weryfikację skuteczności zaproponowanych ekranów w ramach analizy porealizacyjnej.</p> <p>Podobne zagrożenia możliwe są na odcinku o przebiegu korytarzowym, dlatego przy tyczeniu tras wariantów należy minimalizować ilość konfliktów/zbliżeń z terenami chronionymi.</p>
ZASOBY NATURALNE	<p>Analizowana inwestycja podlegała ocenie wpływu w ramach Prognozy Oddziaływania na Środowisko dla projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, gdzie nie wskazano kolizji ze złożami kopalin podstawowych (surowców energetycznych), natomiast w ramach działań minimalizujących zaproponowano: wykorzystywanie w pierwszej kolejności kruszyw ze złóż istniejących, lokalnych, w przypadku konieczności eksploatacji nowych złóż, powinno się to odbywać z jak najmniejszą presją na środowisko (po wykonaniu oceny oddziaływania na środowisko). Ponadto zalecono zastosowanie materiałów alternatywnych do produkcji kruszyw, co koresponduje z założeniami Programu w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie wskazują na możliwość wystąpienia negatywnych oddziaływań na złoża.</p>

ZABYTKI	W wyniku przeprowadzonych analiz przestrzennych stwierdzono brak kolizji z elementami dziedzictwa kulturowego. Planowane prace ziemne powinno się jednak prowadzić pod stałym nadzorem archeologicznym tak, aby zapewnić możliwość przeprowadzenia badań wykopaliskowych w przypadku odkrycia nowych stanowisk.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Ustalenia dokumentacji środowiskowej, wskazują na konieczność przeprowadzenia rozbiórek obiektów oraz wskazują działania minimalizujące etap budowy, w celu ograniczenia oddziaływań w zakresie drgań na obiekty. Po zrealizowaniu inwestycji nastąpi ograniczenie dotychczasowego oddziaływania w zakresie drgań.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PWKSD 2030 ( DK 39, DK 8, DK 46), PBO (Złoty Stok), PKP (39 FS, 80 FS, 79 FS, 5 RPO, 12 RPO)	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

#### 121. BUDOWA DROGI S5 NA ODC. SOBÓTKA (S8) – BÓLKÓW (S3)

Lp.	121	BUDOWA DROGI S5 NA ODC. SOBÓTKA (S8) – BÓLKÓW (S3)					
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat jaworski (gmina Bolków), powiat świdnicki (gminy: Dobromierz, Jaworzyna Śląska, Marcinowice, Strzegom, Świdnica, Świebodzice), powiat wrocławski (gmina Sobótka)						
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość odcinka ok. 52 km.						
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja	Inwestycja na etapie koncepcyjnym korytarzowym (KK). Dostępna dokumentacja: studium korytarzowe.						
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.						
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia	
	Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia						

Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Natura 2000	OSO: Sudety Wałbrzysko-Kamiennogórskie, Zbiornik Mietkowski, SOO: Przełomy Pełcnicy pod Książem, Wzgórza Kiełczyńskie, Dobromierz, Góry i Pogórze Kaczawskie, Masyw Ślęży, Przeplatki nad Bystrzycą, Ostoja Nietoperzy Gór Sowich, Modraszki koło Opoczki, Kiełczyn, Łęgi nad Bystrzycą
	Korytarze ekologiczne	Korytarz główny: Góry Złote - Góry Sowie (GKZ-7B). Korytarz krajowy: Pogórze Sudeckie (KZ-7A)
	Parki Narodowe	-
	Parki Krajobrazowe	Park Krajobrazowy Dolina Bystrzycy, Książański Park Krajobrazowy, Park Krajobrazowy Chełmy, Ślęzański Park Krajobrazowy, Książański Park Krajobrazowy – otulina, Park Krajobrazowy Chełmy – otulina, Ślęzański Park Krajobrazowy – otulina
	Obszary Chronionego Krajobrazu	Masyw Trójgarbu, Góra Krzyżowa, Góry Bardzkie i Sowie
	RAMSAR	-
	Rezerваты Przyrody	-
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych		
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)		Brak szczegółowej dokumentacji wyklucza możliwość wykonania precyzyjnych analiz. Inwestycja może potencjalnie oddziaływać na obszary chronione znajdujące się w bezpośrednim jej sąsiedztwie w momencie realizacji inwestycji. Charakter planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci: zniszczenia pokrywy roślinnej, zwiększenia śmiertelności zwierząt, zniszczenia siedlisk zwierząt, zmiany zagospodarowania terenu, zniszczenia siedlisk w miejscu zaplecza technicznego. Konieczna będzie wycinka lasów i zadrzewień. Drzewa mogą stanowić siedliska oraz żerowiska dla wielu gatunków ptaków, a także innych grup zwierząt, są ostoją bioróżnorodności. Budowa drogi koliduje z jednym fragmentem krajowej sieci korytarzy ekologicznych, co może stanowić zagrożenie dla zwierząt migrujących. Nie przewiduje się jednak znacznego negatywnego oddziaływania na formy ochrony przyrody.
LUDZIE		Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. W celu minimalizacji oddziaływania na ludzi, przebieg planowanej drogi, w jak najmniejszym stopniu powinien kolidować z obszarami zabudowanymi, zwłaszcza budynkami mieszkaniowymi. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które krótkoterminowo mogą oddziaływać na ludzi. Dlatego istotna jest odpowiednia organizacja prac budowlanych i lokalizacja zaplecza budowy, by ograniczyć krótkoterminowy negatywny wpływ na ludzi.
WODY		Inwestycja przecina ciekі istotne JCWP. Ponadto znajduje się niedaleko stref ochronnych ujęć wody oraz w obszarze występowania GZWP. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę koryt cieków przed przekształceniami i spływem zanieczyszczeń oraz ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniami poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych.
POWIETRZE		Przybliżony przebieg korytarzowy wyklucza możliwość wykonania precyzyjnych analiz. Możliwe typowe oddziaływania etapu realizacji i eksploatacji na przyległą zabudowę. Projektowany przebieg powinien w jak najmniejszym stopniu kolidować z obszarami wrażliwymi na oddziaływanie, szczególnie kompleksami mieszkaniowymi.

KLIMAT	W perspektywie do roku 2040, w porównaniu do dekady 2011 – 2020 inwestycja wykazuje ekspozycję na: zwiększone oddziaływanie deszczów o charakterze nawałnym oraz wzrost temperatury maksymalnej powietrza (w tym występowania zjawiska fal upałów). Uwarunkowania dla występowania wiatrów silnych i bardzo silnych nie wykazują istotnych trendów wzrostowych. Istotne jest zabezpieczenie infrastruktury drogi przed oddziaływaniem wyżej wskazanych zmiennych klimatu.	
POWIERZCHNIA ZIEMI	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia wykonanie analiz zajętości powierzchni ziemi. Planowany przebieg powinien uwzględniać minimalizowanie przebiegu trasy przez tereny rolnicze oraz inne klasy terenu, które są wrażliwe na oddziaływanie szczególnie w okresie eksploatacji.	
KRAJOBRAZ	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia dokonanie szczegółowych analiz. Można jednak przypuszczać, iż z uwagi na występowanie licznych form ochrony (w tym: 4 parków krajobrazowych, 3 otulin parków krajobrazowych oraz 3 obszarów chronionego krajobrazu), istnieje ryzyko wystąpienia istotnego wpływu na jakość i walory krajobrazu. Realizacja inwestycji wiązać się może z trwałym zniekształceniem rzeźby terenu, zmianą jego obecnego sposobu zagospodarowania, a także fragmentacją krajobrazu prowadzącą do zaburzenia percepcji istniejących wewnątrz krajobrazowych.	
KLIMAT AKUSTYCZNY	Przybliżony przebieg korytarzowy wyklucza możliwość precyzyjnych analiz w zakresie narażenia na hałas. Możliwe typowe oddziaływania etapu realizacji i eksploatacji na przyległe do wytyczonego przebiegu tereny i zabudowę chronioną. Projektowany przebieg powinien w jak najmniejszym stopniu kolidować z obszarami podlegającymi ochronie akustycznej, a w przypadku braku możliwości uniknięcia kolizji należy zastosować odpowiednie środki minimalizujące.	
ZASOBY NATURALNE	Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Analizowana inwestycja podlegała ocenie wpływu w ramach Prognozy Oddziaływania na Środowisko dla projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, gdzie w ramach działań minimalizujących wskazano: wykorzystywanie w pierwszej kolejności kruszyw ze złóż istniejących, lokalnych, w przypadku konieczności eksploatacji nowych złóż, powinno się to odbywać z jak najmniejszą presją na środowisko (po wykonaniu oceny oddziaływania na środowisko). Ponadto zalecono zastosowanie materiałów alternatywnych do produkcji kruszyw, co koresponduje z założeniami Programu w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych.	
ZABYTKI	Z uwagi na korytarzowy przebieg inwestycji, nie możliwe jest przeprowadzenie precyzyjnych analiz potencjalnego oddziaływania na obiekty zabytkowe. Należy jednak mieć na uwadze, iż inwestycja planowana jest na terenach o wyjątkowych cechach historycznych. Możliwe oddziaływanie na etapie realizacji inwestycji dotyczy w szczególności generowania zwiększonych ilości pyłów, drgań i wibracji, co może wpływać na obiekty zabytkowe zlokalizowane również w dalszej odległości. Szczególną uwagę należy zwrócić na stanowiska archeologiczne. Planowane prace ziemne powinno prowadzić się pod stałym nadzorem archeologicznym tak, aby zapewnić możliwość przeprowadzenia badań wykopaliskowych w przypadku odkrycia nowych stanowisk.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z zajmowaniem nowych obszarów i koniecznością zmiany ich dotychczasowego użytkowania, w tym może potencjalnie kolidować z istniejącą zabudową. Dlatego wytyczenie optymalnego wariantu, najmniej ingerującego w istniejące zagospodarowanie (ograniczając wpływ m.in. na obszary zbudowane), zminimalizuje możliwość oddziaływania na dobra materialne.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PWKSD 2030 (DK 3, DK 5, DK 34, DK 35), PKP (6 RPO, 39 FS), CPK	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

**123. BUDOWA DROGI S10 TORUŃ – BYDGOSZCZ Z W. TORUŃ PŁD.**

Lp.	123	BUDOWA DROGI S10 TORUŃ – BYDGOSZCZ Z W. TORUŃ PŁD.					
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat bydgoski (gminy: Białe Błota, Nowa Wieś Wielka, Solec Kujawski, Wielka Nieszawka), Powiat m. Bydgoszcz, powiat m. Toruń, powiat toruński (gmina Wielka Nieszawka)						
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość odcinka ok. 57 km.						
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja	Inwestycja w zaawansowanym przygotowaniu (ZP). Dostępne dokumenty: studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe, raport o oddziaływaniu na środowisko, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.						
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.						
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia		Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
		Decyzja wydana dnia 24.02.2020 r. (WOO.4200.1.2016.ADA.44) z pełną procedurą OOŚ	Nakazano wykonanie kompensacji przyrodniczej (siedliska lęgowe ptaków, siedliska gatunków nietoperzy, siedliska płazów – sztuczne zbiorniki wodne, strefy ochrony miejsc gniazdowania bielika)	Gleba i powierzchnia ziemi, środowisko wodne, klimat akustyczny, emisja zanieczyszczeń do powietrza, fauna, flora,	Nałożono obowiązek wykonania ponownej OOŚ.	Nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, zakres analizy: klimat akustyczny	Nakazano monitoring przedsięwzięcia, zakres monitoringu: zasiedlenia skrzynek (siedlisk zastępczych) dla nietoperzy, zasiedlenia skrzynek dla ptaków, gniazdowanie bielika, zasiedlenia zbiorników zastępczych przez płazy oraz stanu tych zbiorników, wykorzystania przejść dla zwierząt, śmiertelności zwierząt na całym przebiegu inwestycji.
	Natura 2000	-					

Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Korytarze ekologiczne	Korytarze główne: Puszcza Bydgoska (GKPnC-14), Lasy Nadnoteckie (GKPnC-16)
	Parki Narodowe	-
	Parki Krajobrazowe	-
	Obszary Chronionego Krajobrazu	Wydm Kotliny Toruńsko-Bydgoskiej część wschodnia i zachodnia, Łąki Nadnoteckie, Wydmowy na południe od Torunia
	RAMSAR	-
	Rezerwaty Przyrody	-
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych		
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)		Planowana inwestycja wykazuje bezpośredni związek z 8 obszarami ochrony przyrody. Możliwe są czasowe oddziaływania na formy ochrony przyrody związane z etapem realizacji. Na podstawie analiz przebiegu drogi przedstawionej w Prognozie, konieczna będzie wycinka lasów i zadrzewień, których liczba wyciętych hektarów wynosi 123 ha. Drzewa mogą stanowić siedliska oraz żerowiska dla wielu gatunków ptaków, a także innych grup zwierząt, są ostoją bioróżnorodności. Oddziaływanie na elementy biologiczne będzie okresowe i wystąpi tylko w fazie realizacji inwestycji. W fazie realizacji przedsięwzięcia, wystąpi negatywne oddziaływanie na skład i liczebność fitobentosu, makrofity, makrobezkręgowców bentosowych i ichtiofaunę wywołane prowadzeniem prac budowlanych, polegające na zniszczeniu siedlisk przybrzeżnych. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe i ograniczone do miejsca prowadzonych prac i nie doprowadzi do stałego upośledzenia funkcjonowania ekosystemów wodnych. Nie stwierdza się znacząco negatywnego wpływu inwestycji na gatunki roślin i zwierząt oraz całe środowisko. Stwierdzono konieczność wykonania kompensacji przyrodniczych: wykonanie skrzynek lęgowych dla ptaków, siedlisk zastępczych dla nietoperzy, zastępczych zbiorników wodnych dla płazów. Konieczne jest wybudowanie przejść dla zwierząt (górnych i dolnych) z zastosowaniem odpowiednich technologii, a także nasadzeń roślinności rodzimej. W zapisach decyzji ujęto działania minimalizujące negatywne oddziaływanie etapu realizacji na komponenty środowiskowe oraz podano szereg wymaganych zastosowań, zakazów oraz nakazów w celu ochrony środowiska i zachowania bioróżnorodności. Po zastosowaniu wszystkich wymogów, działań minimalizujących zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie realizacji przedsięwzięcia, oddziaływanie na rośliny, zwierzęta oraz formy ochrony przyrody, zostanie zmniejszone do minimum. Nie przewiduje się długotrwałego, stałego negatywnego oddziaływania na środowisko. Konieczny jest nadzór przyrodniczy na etapie realizacji inwestycji m.in. w celu kontroli działań zabezpieczających środowisko. Nałożono obowiązek wykonania monitoringu przyrodniczego (zasiedlenia skrzynek (siedlisk zastępczych) dla nietoperzy, zasiedlenia skrzynek dla ptaków, gniazdowania bielika, zasiedlenia zbiorników zastępczych przez płazy oraz stanu tych zbiorników, wykorzystania przejść dla zwierząt, śmiertelności zwierząt na całym przebiegu inwestycji).
LUDZIE		Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych, w celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji.
WODY		Inwestycja przecina ciek istotne JCWP. Ponadto znajduje się w obszarze stref ochronnych ujęć wody oraz w obszarze występowania GZWP. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić

POWIETRZE	uwagę na ochronę koryt cieków przed przekształceniami i spływem zanieczyszczeń oraz ochronę wód podziemnych przed zanieczyszczeniami poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych.
	Przeprowadzona analiza przestrzenna odcinka o znanym przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo 67 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,079 km <sup>2</sup> . Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wykluczono jednak ich znaczący charakter, a na podstawie przeprowadzonego modelowania emisji stwierdziło, że na etapie eksploatacji przedmiotowe zamierzenie nie będzie stanowiło źródła ponadnormatywnej emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego i nie spowoduje przekroczeń standardów jakości środowiska.
	KLIMAT
W perspektywie do roku 2040, w porównaniu do dekady 2011 – 2020 inwestycja wykazuje ekspozycję na: zwiększone oddziaływanie deszczów o charakterze nawałnym oraz wzrost temperatury maksymalnej powietrza (w tym występowania zjawiska fal upałów). Uwarunkowania dla występowania wiatrów silnych i bardzo silnych nie wykazują istotnych trendów wzrostowych. Istotne jest zabezpieczenie infrastruktury drogi przed oddziaływaniem wyżej wskazanych zmiennych klimatu.	
POWIERZCHNIA ZIEMI	Przeprowadzone analizy przestrzenne planowanego przebiegu drogi wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni ok. 0,47 km <sup>2</sup> . Ustalenia OOS wskazują na możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na gleby, ale właściwe postępowanie w czasie prac budowlanych oddziaływanie negatywnie zmniejszy do minimum. W zapisach OOS wskazano rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu, zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji
	KRAJOBRAZ
	Na podstawie przeprowadzonych analiz przestrzennych wykazano, iż planowana inwestycja przebiega przez 3 obszary chronionego krajobrazu (Łąki Nadnoteckie, Wydm Kotliny Toruńsko-Bydgoskiej część wschodnia i zachodnia, Wydmowy na południe od Torunia). Uzgodnienia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zakładają, iż, realizacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z koniecznością usunięcia kolidującej z inwestycją zieleni, w tym zadrzewień i zakrzewień, co będzie w sposób negatywny oddziaływało na istniejący krajobraz. Działania minimalizujące zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach odnoszą się do wykonania nasadzeń drzew oraz dostosowania kolorystyki elementów infrastruktury do otaczającego krajobrazu (odcienie zieleni, brązów oraz szarości).
	KLIMAT AKUSTYCZNY
ZASOBY NATURALNE	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie akustycznej o pow. ok. 15,16 ha. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji (ograniczenie prac do pory dziennej, niekoncentrowanie głośnego sprzętu w obrębie terenów chronionych, używanie wyciszonych maszyn i urządzeń itp.), jak również eksploatacji w postaci ekranów akustycznych oraz założenia rezerwy pod nie. Ponadto nakazano weryfikację skuteczności zaproponowanych ekranów w ramach analizy porealizacyjnej.
	Analizowana inwestycja podlegała ocenie wpływu w ramach Prognozy Oddziaływania na Środowisko dla projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, gdzie nie wskazano kolizji ze złożami kopalin podstawowych (surowców energetycznych), natomiast w ramach działań minimalizujących zaproponowano: wykorzystywanie w pierwszej kolejności kruszyw ze złóż istniejących, lokalnych, w przypadku konieczności eksploatacji nowych złóż, powinno się to odbywać z jak najmniejszą presją na środowisko (po wykonaniu oceny oddziaływania na środowisko). Ponadto zalecono zastosowanie materiałów alternatywnych do produkcji kruszyw, co koresponduje z założeniami Programu w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie wskazują na możliwość wystąpienia negatywnych oddziaływań na złoża.

ZABYTKI	Przeprowadzone analizy przestrzenne wykazały możliwość wystąpienia 2 konfliktów z obiektami wpisanymi do rejestru zabytków tj. fortem XII Władysława Jagiełły (decyzja o wpisie do rejestru nr 70/A z 1971-10-05; zmiana nr rejestru decyzji nr A/303 z 2005-02-02) oraz zabytkowym zespołem baterii półpancernej S.L.B. (decyzja o wpisie do rejestru nr A/1659/1-5 z 2014-06-03). Możliwe oddziaływanie na etapie realizacji inwestycji dotyczy w szczególności generowania zwiększonych ilości pyłów, drgań i wibracji, co może wpływać na obiekty zabytkowe zlokalizowane również w dalszej odległości. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie stwierdza się wystąpienia długotrwałego oddziaływania na obiekty zabytkowe. Zgodnie z dokumentacją środowiskową nakazuje się jednak, aby prace ziemne związane z realizacją inwestycji wykonywane były pod stałym nadzorem archeologicznym.	
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo 58 budynków (z czego 33 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Ustalenia dokumentacji środowiskowej, z uwagi na możliwość krótkoterminowego oddziaływania w zakresie drgań, wskazują działania minimalizujące w zakresie ograniczenia wibracji na etapie budowy, w tym konieczność wykonania inwentaryzacji stanu budynków zlokalizowanych w strefie oddziaływań. Ustalenia decyzji wskazują na konieczność rozbiórki budynków.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PWKSD 2030 (DK 15, DK 25), PKP (14 FS,59 FS), CPK korytarz drogowy	PWKSD 2030 Hałas drogowy, PKP hałas kolejowy, CPK korytarz drogowy hałas drogowy i kolejowy
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

#### 125. BUDOWA DROGI S6 KOSZALIN – SŁUPSK

Lp.	125	BUDOWA DROGI S6 KOSZALIN – SŁUPSK					
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat koszaliński (gmina Sianów), powiat sławieński (gminy: Malechowo, Sławno), powiat słupski (gmina Kobylnica)						
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość odcinka ok. 47 km, inwestycja polegać będzie na dostosowaniu drogi krajowej do parametrów drogi ekspresowej. Planowana inwestycja będzie drogą dwujezdniową dwupasową (2x2, szerokość pasa ruchu: 3,5 m).						
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja	Inwestycja w zaawansowanym przygotowaniu (ZP). Dostępne dokumenty: raport o oddziaływaniu na środowisko, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.						
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 2. ust. 1 pkt 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839), polegających na budowie autostrad i dróg ekspresowych.						
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia	

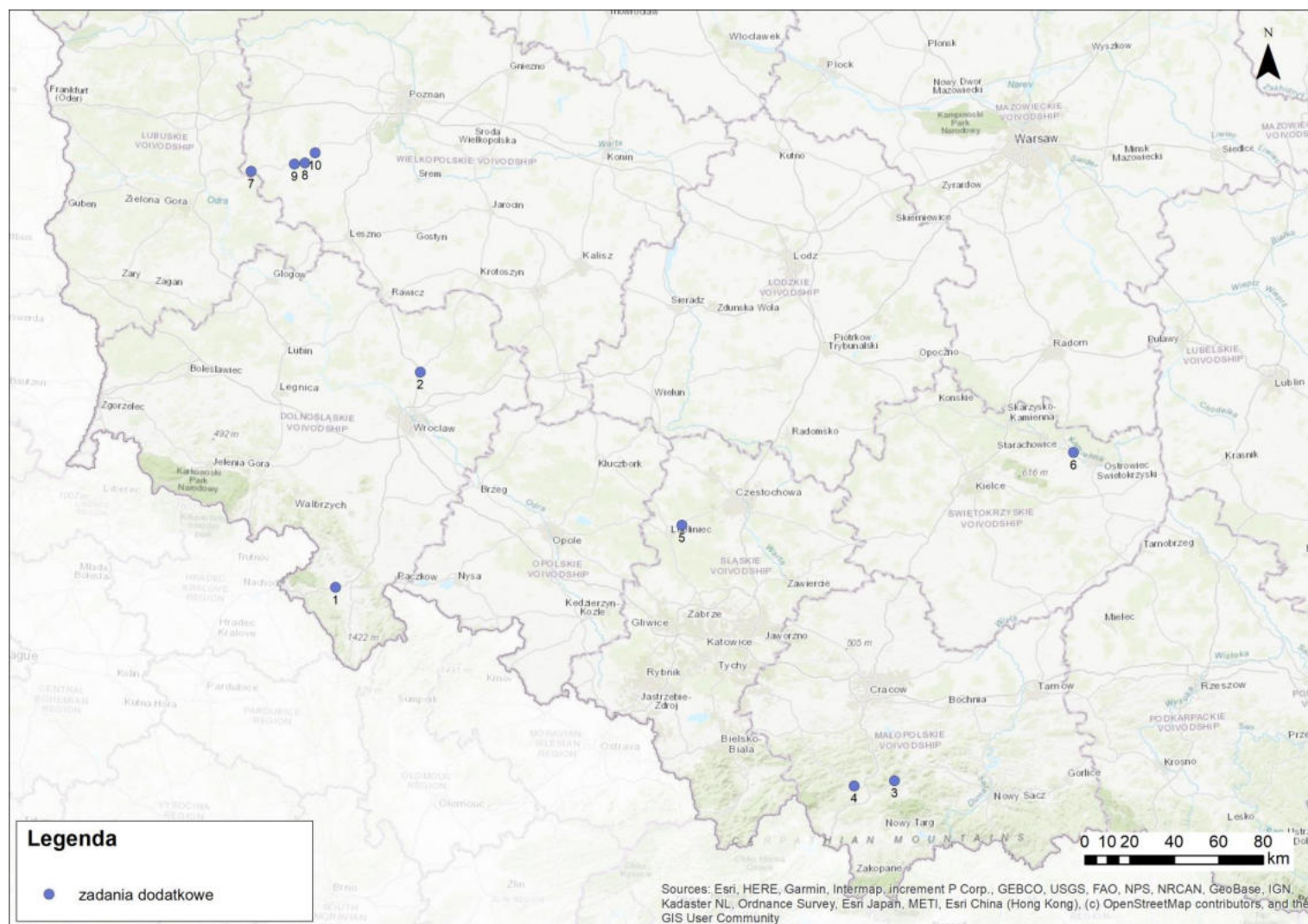
		Decyzja wydana dnia 09.07.2010 r. (RDOŚ-32-WOOŚ.TŚ-6613/2-29/2010/at,ac) z pełną procedurą OOŚ dla przedsięwzięcia polegającego na dostosowaniu drogi krajowej nr 6 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Goleniów – Słupsk, decyzja zmieniająca z dnia 03.03.2011 r. (DOOŚ-idk.4200.13.2011.4)	Nakazano wykonanie kompensacji przyrodniczej	Gleba i powierzchnia ziemi, środowisko wodne, gospodarka odpadami, klimat akustyczny, emisja zanieczyszczeń do powietrza, fauna, flora,	Nałożono obowiązek wykonania ponownej OOŚ.	Nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, zakres analizy: klimat akustyczny, sprawność systemu odwodnieniowego, wody podziemne, emisja zanieczyszczeń powietrza	Nakazano monitoring przedsięwzięcia, zakres monitoringu: przejścia dla zwierząt, siedliska przyrodnicze, gatunki będące przedmiotem ochrony w obszarach Natura 2000, gatunki zagrożone, rzadko spotykane i chronione, integralność obszarów Natura 2000,
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Natura 2000	SOO: Dolina Wieprzy i Studnicy, Dolina Bielawy,					
	Korytarze ekologiczne	Korytarz główny: Puszcza Koszalińska (GKPN-18). Korytarz krajowy: Pobrzeże Słowińskie (KPn-20A)					
	Parki Narodowe	-					
	Parki Krajobrazowe	-					
	Obszary Chronionego Krajobrazu	-					
	RAMSAR	-					
	Rezerваты Przyrody	Jodły Karnieszewickie					
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych							
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)		Planowana inwestycja wykazuje bezpośredni związek z 5 obszarami ochrony przyrody. Możliwe są czasowe oddziaływania na formy ochrony przyrody związane z etapem realizacji. W wyniku wykonanych analiz zawartych w Prognozie, stwierdzono możliwość wystąpienia potencjalnie znaczącego negatywnego oddziaływania na siedlisko chronione 3260 w Obszarze Natura 2000 Dolina Wieprzy i Studnicy. Ponadto na obszarach Natura 2000, których przedmiotem ochrony są ryby i minogi, mogą wystąpić potencjalne negatywne oddziaływania na te grupy zwierząt w momencie realizacji inwestycji. Na podstawie analiz przebiegu drogi przedstawionej w Prognozie, konieczna będzie wycinka lasów i zadrzewień, których liczba wyciętych hektarów wynosi 78,2 ha. Drzewa mogą stanowić siedliska oraz żerowiska dla wielu gatunków ptaków, a także innych grup zwierząt, są ostoją bioróżnorodności. Charakter					

	<p>planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci: wycinki zadrzewień i krzewów, zmiany zagospodarowania terenu, zniszczenia pokrywy roślinnej, zwiększenia śmiertelności zwierząt, zniszczenia siedlisk zwierząt, dewastacji siedlisk w miejscu zaplecza technicznego.</p> <p>W wyniku przeprowadzonej inwestycyjnej OOŚ projektu w uzyskanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wykluczono ryzyko wystąpienia oddziaływań znaczących w związku z zaproponowanymi działaniami mitygującymi. Zgodnie z ustaleniami decyzji konieczne jest wybudowanie przejść dla zwierząt (górných i dolnych) z zastosowaniem odpowiednich technologii, a także nasadzeń roślinności rodzimej. W zapisach decyzji ujęto działania minimalizujące negatywne oddziaływanie etapu realizacji na komponenty środowiskowe oraz podano szereg wymaganych zastosowań, zakazów oraz nakazów w celu ochrony środowiska i zachowania bioróżnorodności. Po zastosowaniu wszystkich wymogów, działań minimalizujących zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie realizacji przedsięwzięcia, oddziaływanie na rośliny, zwierzęta oraz formy ochrony przyrody, zostanie zmniejszone do minimum. Nie przewiduje się długotrwałego, stałego negatywnego oddziaływanie na środowisko. Konieczny jest nadzór przyrodniczy na etapie realizacji inwestycji m.in. w celu kontroli działań zabezpieczających środowisko. Nałożono obowiązek wykonania monitoringu przyrodniczego (kontrola udatności nasadzeń, monitoring tworzenia siedlisk przyrodniczych).</p>
LUDZIE	<p>Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia oddziaływań w zakresie emisji hałasu na obszary chronione akustycznie, dlatego zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych, w celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska. Z uwagi na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji.</p>
WODY	<p>Inwestycja przecina ciek istotny JCWP. Aby nie oddziaływać potencjalnie negatywnie na środowisko gruntowo – wodne na etapie budowy oraz podczas użytkowania drogi należy w szczególności zwrócić uwagę na ochronę koryt cieków przed przekształceniami i wpływem zanieczyszczeń poprzez stosowanie działań minimalizujących w tym urządzenia podczyszczające wody opadowe trafiające z dróg do gruntu lub do wód powierzchniowych.</p>
POWIETRZE	<p>Przeprowadzona analiza przestrzenna odcinka o znanym przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo 52 kompleksów mieszkaniowych o pow. narażenia ok. 0,063 km<sup>2</sup>. Możliwe są czasowe oddziaływania związane z etapem realizacji. W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wykluczono jednak ich znaczący charakter, a na podstawie przeprowadzonego modelowania emisji stwierdzono, że na etapie eksploatacji przedmiotowe zamierzenie nie będzie stanowiło źródła ponadnormatywnej emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego i nie spowoduje przekroczeń standardów jakości środowiska. Niemniej wskazano minimalizację w postaci nasadzeń zieleni izolacyjnej oraz weryfikację oddziaływania w ramach analizy porealizacyjnej.</p>
KLIMAT	<p>W perspektywie do roku 2040, w porównaniu do dekady 2011 – 2020 inwestycja wykazuje ekspozycję na: zwiększone oddziaływanie deszczów o charakterze nawałnym oraz wzrost temperatury maksymalnej powietrza (w tym występowania zjawiska fal upałów). Uwarunkowania dla występowania wiatrów silnych i bardzo silnych nie wykazują istotnych trendów wzrostowych. Istotne jest zabezpieczenie infrastruktury drogi przed oddziaływaniem wyżej wskazanych zmiennych klimatu. Inwestycja przecina tereny zagrożenia powodziowego rzek: Wieprzy oraz Grabowej.</p>
POWIERZCHNIA ZIEMI	<p>Przeprowadzone analizy przestrzenne planowanego przebiegu drogi wykazały możliwość wystąpienia zajętości terenu pod budowę pasów ruchu o powierzchni ok. 0,58 km<sup>2</sup>. Ustalenia OOŚ wskazują na możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na gleby, ale właściwe postępowanie w czasie prac budowlanych oddziaływanie negatywnie zmniejszy do minimum. W zapisach OOŚ wskazano rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji.</p>
KRAJOBRAZ	<p>Przeprowadzone analizy przestrzenne wskazały na kolizje z obszarami o szczególnie cennych walorach krajobrazowych. Według przekazanej dokumentacji środowiskowej, realizacja przedsięwzięcia będzie jednak wiązała się z koniecznością usunięcia kolidującej z inwestycją zieleni, w tym zadrzewień i zakrzewień, co będzie w sposób negatywny oddziaływało na istniejący krajobraz. Działania minimalizujące zawarte w decyzji o środowiskowych</p>

KLIMAT AKUSTYCZNY	uwarunkowaniach odnoszą się do wykonania nasadzeń drzew oraz dostosowania kolorystyki elementów infrastruktury do otaczającego krajobrazu (odcienie zieleni, brązów oraz szarości).	
	Przeprowadzona w oparciu o opisane w Prognozie założenia analiza przestrzenna planowanego przebiegu wykazała bezpośrednie sąsiedztwo obszarów podlegających ochronie akustycznej o pow. ok. 13,93 ha. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia lokalnych i chwilowych oddziaływań na klimat akustyczny na etapie realizacji na skutek prowadzenia prac budowlanych, wykluczono jednak ich istotny charakter negatywny, natomiast modelowanie emisji hałasu związanej z etapem eksploatacji wskazało możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych standardów, przy przyjętych założeniach natężenia i horyzontu czasowego. W zapisach decyzji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji (ograniczenie prac do pory dziennej, niekoncentrowanie głośnego sprzętu w obrębie terenów chronionych, używanie wyciszonych maszyn i urządzeń itp.), jak również eksploatacji w postaci ekranów akustycznych oraz założenia rezerwy pod nie. Ponadto nakazano weryfikację skuteczności zaproponowanych ekranów w ramach analizy porealizacyjnej.	
	Analizowana inwestycja podlegała ocenie wpływu w ramach Prognozy Oddziaływania na Środowisko dla projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, gdzie nie wskazano kolizji ze złożami kopalin podstawowych (surowców energetycznych), natomiast w ramach działań minimalizujących zaproponowano: wykorzystywanie w pierwszej kolejności kruszyw ze złóż istniejących, lokalnych, w przypadku konieczności eksploatacji nowych złóż, powinno się to odbywać z jak najmniejszą presją na środowisko (po wykonaniu oceny oddziaływania na środowisko). Ponadto zalecono zastosowanie materiałów alternatywnych do produkcji kruszyw, co koresponduje z założeniami Programu w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych.	
ZASOBY NATURALNE	W wyniku przeprowadzonych analiz przestrzennych, w przyjętym buforze, stwierdzono występowanie zabytkowego założenia parkowego wpisanego do rejestru zabytków (decyzja o wpisie do rejestru nr A-241 z 1987-03-12; zmiana decyzji nr A-1038 z 2012-01-13). Możliwe oddziaływanie na etapie realizacji inwestycji dotyczy w szczególności generowania zwiększonych ilości pyłów, drgań i wibracji, co może wpływać na obiekty zabytkowe zlokalizowane również w dalszej odległości. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie stwierdza się wystąpienia długotrwałego oddziaływania na obiekty zabytkowe. Zgodnie z dokumentacją środowiskową nakazuje się jednak, aby prace ziemne związane z realizacją inwestycji wykonywane były pod stałym nadzorem archeologicznym.	
ZABYTKI		
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo 49 budynków (z czego 24 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Ustalenia dokumentacji środowiskowej, z uwagi na możliwość krótkoterminowego oddziaływania w zakresie drgań, wskazują działania minimalizujące w zakresie ograniczenia wibracji na etapie budowy, w tym konieczność wykonania inwentaryzacji stanu budynków zlokalizowanych w strefie oddziaływań. Ustalenia dokumentacji wskazują na konieczność rozbiórki budynków.	
ODDZIAŁYWANIE SKUMULOWANE	W TRAKCIE BUDOWY	W TRAKCIE EKSPLOATACJI
	PBO (Słupsk/Kobylnica), PKP (69 FS),	Nie stwierdzono ryzyka oddziaływania skumulowanego w trakcie eksploatacji.
ODDZIAŁYWANIE TRANSGRANICZNE	Inwestycja nie znajduje się w strefie granicy państwa, nie stwierdzono ryzyka oddziaływania transgranicznego.	

### III. LISTA ZADAŃ DODATKOWYCH

#### Lokalizacja zadań dodatkowych ocenianych w ramach SOOŚ RPBDK2030



**1. OBWODNICA SZALEJOWA W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 8 (WOJ. DOLNOŚLĄSKIE)**

Lp.	1	OBWODNICA SZALEJOWA W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 8 (WOJ. DOLNOŚLĄSKIE)					
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat kłodzki.						
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Brak szczegółowych informacji na temat inwestycji.						
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja	Inwestycja na etapie koncepcyjnym korytarzowym.						
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 3. ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839).						
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia	
	Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia						
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Inwestycja nie znajduje się w pobliżu obszarów chronionych, z którymi może dojść do kolizji.						
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz eksperckich							
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)	Brak szczegółowej dokumentacji oraz projektów przebiegu inwestycji, uniemożliwia dokładne ocenienie negatywnych oraz potencjalnie negatywnych skutków realizacji inwestycji na różnorodność biologiczną oraz formy ochrony przyrody. Obszar, na którym może być realizowana inwestycja, nie znajduje się w granicach żadnej z form ochrony przyrody, przebieg planowanej drogi, w jak najmniejszym stopniu powinien zbliżać się do obszarów chronionych. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowym płoszeniem ptaków migrujących, a także innych grup zwierząt występujących w pobliżu realizowanej inwestycji. W okolicach Szalejowa występuje mało terenów leśnych, dominują natomiast pola uprawne. Inwestycja będzie wiązać się więc ze zmniejszeniem obszaru pól uprawnych, co za tym idzie zmniejszeniem bazy żerowiskowej dla zwierząt. Inwestycja powinna być poprowadzona w sposób minimalizujący wycinkę drzew.						
LUDZIE	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Jednakże realizacja obwodnicy i wyprowadzenie ruchu z obszaru zabudowanego, powinno pozytywnie oddziaływać na ludzi (ograniczyć dotychczasową emisję zanieczyszczeń i hałasu w obszarach zabudowy mieszkaniowej, wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa użytkowników dróg). Przebieg planowanej drogi, w jak najmniejszym stopniu powinien zbliżać się do obszarów chronionych akustycznie, co zminimalizuje możliwość oddziaływania na ludzi. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi,						

WODY	chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które krótkoterminowo mogą oddziaływać na ludzi. Dlatego istotna jest odpowiednia organizacja prac, w celu zminimalizowania uciążliwości związanym z etapem realizacji inwestycji (emisji zanieczyszczeń, hałasu, utrudnienia w ruchu).
	Droga o długości ok. 3 km zostanie poprowadzona w nowym śladzie. Zalecanym wariantem jest obejście miejsc. Szalejów Górny od strony północnej, ze względu na lokalizację suchego zbiornika na Bystrzycy Dusznickiej. Inwestycja będzie znajdować się w obszarze kredowego zbiornika porowo – szczelinowego GZWP 341 Niecka wewnątrzsudecka Kudowa Zdr. – Bystrzyca Kł. oraz w promieniu do 1 km od ujęcia wód podziemnych w Szalejowie Górnym, dlatego rekomenduje się zwrócenie szczególnej uwagi na zagadnienia ochrony wód podziemnych przed przenikaniem zanieczyszczeń do gruntu i wód podziemnych, w tym organizację odprowadzania wód opadowych i roztopowych nie do ziemi a do otwartych lub zamkniętych układów, gdzie recypientem będą wody powierzchniowe, po uprzednim podczyszczeniu za pomocą urządzeń typu separatory, osadniki. Rekomendacja wynika z konieczności zastosowania rozwiązań minimalizujących ryzyko zanieczyszczeń, które wynika z podatność wód GZWP na zanieczyszczenia. Dodatkowo należy wziąć pod uwagę iż JCWP w tym obszarze są zagrożone presjami hydromorfologicznymi oraz chemicznymi, dlatego inwestycja powinna unikać przekształceń oraz wprowadzania nowych elementów w obrębie przebiegu cieków oraz zawierać rozwiązania techniczne dotyczące podczyszczania wód opadowych i roztopowych zanim zostaną one wprowadzone do odbiorników naturalnych lub do ziemi.
POWIETRZE	Planowane przedsięwzięcie mając na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenu miejscowości Szalejów wpłynie pozytywnie na jakość powietrza w jej obrębie. Nastąpi relokacja emisji kluczowych zanieczyszczeń komunikacyjnych poza obszar najbardziej wrażliwy – zabudowę mieszkaniową, a przez to obniżenie ich stężeń w obrębie miejscowości. Podczas tyczenia trasy obwodnicy należy minimalizować zbliżenia do tego typu obszarów. Obecnie opracowywana jest koncepcja północnego przebiegu, która nie rodzi zastrzeżeń z punktu widzenia ochrony powietrza.
KLIMAT	W perspektywie do roku 2040, w porównaniu do dekady 2011 – 2020 inwestycja wykazuje ekspozycję na: zwiększone oddziaływanie deszczów o charakterze nawalnym oraz wzrost temperatury maksymalnej powietrza (w tym występowania zjawiska fal upałów). Uwarunkowania dla występowania wiatrów silnych i bardzo silnych nie wykazują istotnych trendów wzrostowych. Istotne jest zabezpieczenie infrastruktury drogi przed oddziaływaniem wyżej wskazanych zmiennych klimatu.
POWIERZCHNIA ZIEMI	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia wykonanie analiz zajętości powierzchni ziemi. Negatywne oddziaływanie wiązać będzie się z zajętością terenu pod nową inwestycję oraz pracami budowlanymi a na etapie eksploatacji z negatywnym oddziaływaniem na środowisko glebowe wynikające z ruchu pojazdów. Planowany przebieg powinien uwzględniać minimalizowanie przebiegu trasy przez tereny rolnicze oraz inne klasy terenu, które są wrażliwe na oddziaływanie szczególnie w okresie eksploatacji. Ponadto należy zapewnić działania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji poprzez odpowiednie zabezpieczenie terenu, właściwie użytkowanie maszyn oraz zachowanie wysokiej kultury prac budowlanych.
KRAJOBRAZ	Brak szczegółowej dokumentacji przedsięwzięcia wyklucza możliwość przeprowadzenia szczegółowej analizy. Możliwe negatywne oddziaływanie na etapie realizacji inwestycji będzie wiązało się z prowadzeniem prac budowlanych oraz usunięciem roślinności. Nastąpi trwałe zniekształcenie rzeźby terenu oraz zmiana obecnego sposobu zagospodarowania terenu. Na etapie eksploatacji nowe, zunifikowane elementy infrastruktury drogowej mogą powodować wrażenie dysharmonii. Dotyczy to zwłaszcza elementów zlokalizowanych na nasypach, wiaduktów i estakad, a także ekranów akustycznych. W wyniku realizacji inwestycji może dojść do fragmentacji krajobrazu oraz zaburzenia percepcji istniejących wewnątrz krajobrazowych. Działania minimalizujące powinny obejmować zastosowanie rozwiązań maksymalnie wkomponowanych w istniejący krajobraz oraz wykonanie nasadzeń zieleni wysokiej.
KLIMAT AKUSTYCZNY	Planowane przedsięwzięcie mając na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenu miejscowości Szalejów wpłynie pozytywnie na klimat akustyczny w jej obrębie. Nastąpi relokacja emisji hałasu komunikacyjnego poza obszar najbardziej wrażliwy – zabudowę mieszkaniową, a przez to obniżenie ich stężeń w obrębie miejscowości. Podczas tyczenia trasy obwodnicy należy minimalizować zbliżenia do tego typu obszarów. Obecnie opracowywana jest koncepcja północnego przebiegu, która nie rodzi istotnych konfliktów z punktu widzenia ochrony klimatu akustycznego.

ZASOBY NATURALNE	Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców. Przy wyborze ostatecznego wariantu przebiegu drogi, należy uwzględnić położenie złóż, ich istotność (złoża najkorzystniejsze do zagospodarowania).
ZABYTKI	Brak szczegółowej dokumentacji wyklucza możliwość wykonania precyzyjnych analiz. Z uwagi jednak na przyjętą lokalizację istnieje możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na elementy o cennych walorach kulturowych. Zaleca się, aby projektowany przebieg inwestycji w jak najmniejszym stopniu kolidował z istniejącymi elementami dziedzictwa kulturowego.
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z zajmowaniem nowych obszarów i koniecznością zmiany ich dotychczasowego użytkowania. Dlatego wytyczenie optymalnego wariantu, najmniej ingerującego w istniejące zagospodarowanie (ograniczając wpływ m.in. na obszary zbudowane), zminimalizuje możliwość oddziaływania na dobra materialne. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, jednakże odpowiednie lokalizowanie zaplecza budowy i właściwa organizacji prac budowlanych ograniczy uciążliwości związane z etapem realizacji.

## 2. OBWODNICA TRZEBNICY W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 15 (WOJ. DOLNOŚLĄSKIE)

Lp.	2	OBWODNICA TRZEBNICY W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 15 (WOJ. DOLNOŚLĄSKIE)					
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat trzebnicki.						
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Brak szczegółowych informacji na temat inwestycji.						
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja	Inwestycja na etapie koncepcyjnym korytarzowym.						
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 3. ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839).						
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia	
	Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia						

Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Inwestycja znajduje się w pobliżu Obszaru Chronionego Krajobrazu Wzgórza Trzebnickie.
<b>Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz eksperckich</b>	
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)	Brak szczegółowej dokumentacji oraz projektów przebiegu inwestycji, uniemożliwia dokładne ocenienie negatywnych oraz potencjalnie negatywnych skutków realizacji inwestycji na różnorodność biologiczną oraz formy ochrony przyrody. Obszar, na którym może być realizowana inwestycja, znajduje się w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Wzgórza Trzebnickie, przebieg planowanej obwodnicy powinien zostać zaplanowany z ominięciem obszaru chronionego. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowym płoszeniem ptaków migrujących, a także innych grup zwierząt występujących w pobliżu realizowanej inwestycji. W okolicach Trzebnicy występuje mało terenów leśnych, dominują natomiast pola uprawne i łąki. Inwestycja będzie wiązać się więc ze zmniejszeniem obszaru pól uprawnych, a także łąk, co za tym idzie, zmniejszy się baza żerowiskowa dla zwierząt. Inwestycja powinna być przeprowadzona w sposób minimalizujący wycinkę drzew.
LUDZIE	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Jednakże realizacja obwodnicy i wyprowadzenie ruchu z północnej części miejscowości Trzebnicy, powinno pozytywnie oddziaływać na ludzi (ograniczyć dotychczasową emisję zanieczyszczeń i hałasu, wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa użytkowników dróg). Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które krótkoterminowo mogą oddziaływać na ludzi. Dlatego istotna jest odpowiednia organizacja prac, w celu zminimalizowania uciążliwości związanych z etapem realizacji inwestycji (emisji zanieczyszczeń, hałasu, utrudnienia w ruchu).
WODY	Droga w nowym ciągu o długości ok. 1,5 km, przebieg po północnej stronie Trzebnicy w rejonie ul. Milickiej i Prusickiej. Brak szczególnych uwarunkowań ze strony ochrony wód. Inwestycja przebiegnie w sąsiedztwie oczyszczalni ścieków oraz przekroczy jeden z cieków istotnych JCWP Głęboki Rów – Polską Wodę. Brak w pobliżu ujęć wód podziemnych oraz GZWP. Ze względu na stwierdzone presje chemiczne z tytułu zanieczyszczeń antropogenicznych w tym transportowych na wody powierzchniowe oraz ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych w celu minimalizacji oddziaływań odprowadzanie wód opadowych do wód powinno być poprzedzone podczyszczeniem w osadnikach i separatorach okresowo czyszczonych.
POWIETRZE	Planowane przedsięwzięcie mając na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z północnej części miejscowości Trzebnicy wpłynie pozytywnie na jakość powietrza na tym obszarze. Nastąpi relokacja emisji kluczowych zanieczyszczeń komunikacyjnych poza obszar najbardziej wrażliwy – zabudowę mieszkaniową, a przez to obniżenie ich stężeń w obrębie tej części miejscowości. Planowany przebieg powoduje minimalne konflikty z istniejącą zabudową brak jest więc szczególnych zagrożeń realizacji inwestycji z punktu widzenia wpływu na jakość powietrza.
KLIMAT	W perspektywie do roku 2040, w porównaniu do dekady 2011 – 2020 inwestycja wykazuje ekspozycję na: zwiększone oddziaływanie deszczów o charakterze nawałnym oraz wzrost temperatury maksymalnej powietrza (w tym występowania zjawiska fal upałów). Uwarunkowania dla występowania wiatrów silnych i bardzo silnych nie wykazują istotnych trendów wzrostowych. Istotne jest zabezpieczenie infrastruktury drogi przed oddziaływaniem wyżej wskazanych zmiennych klimatu.
POWIERZCHNIA ZIEMI	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia wykonanie analiz zajętości powierzchni ziemi. Negatywne oddziaływanie wiązać będzie się z zajętością terenu pod nową inwestycję oraz pracami budowlanymi a na etapie eksploatacji z negatywnym oddziaływaniem na środowisko glebowe wynikające z ruchu pojazdów. Planowany przebieg powinien uwzględniać minimalizowanie przebiegu trasy przez tereny rolnicze oraz inne klasy terenu, które są wrażliwe na oddziaływanie szczególnie w okresie eksploatacji. Ponadto należy zapewnić działania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji poprzez odpowiednie zabezpieczenie terenu, właściwie użytkowanie maszyn oraz zachowanie wysokiej kultury prac budowlanych.

KRAJOBRAZ	Brak szczegółowej dokumentacji przedsięwzięcia wyklucza możliwość przeprowadzenia szczegółowej analizy. Przyjmuje się jednak, że oddziaływania na etapie realizacji projektu wiązać się będą z wycinką istniejących drzewostanów oraz możliwością wprowadzenia dodatkowych ekranów akustycznych, co może negatywnie wpływać na walory krajobrazowe i będzie miało znaczący wpływ na jakość walorów wizualnych również w trakcie eksploatacji inwestycji.
KLIMAT AKUSTYCZNY	Planowane przedsięwzięcie mając na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z północnej części miejscowości Trzebnicy wpłynie pozytywnie na klimat akustyczny na tym obszarze. Nastąpi relokacja emisji hałasu z drogi krajowej nr 15 poza obszar najbardziej wrażliwy – zabudowę mieszkaniową, a przez to obniżenie hałasu komunikacyjnego w obrębie tej części miejscowości. Planowany przebieg powoduje minimalne konflikty z istniejącą zabudową brak jest więc szczególnych zagrożeń realizacji inwestycji z punktu widzenia wpływu na klimat akustyczny.
ZASOBY NATURALNE	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców. Przy wyborze ostatecznego wariantu przebiegu drogi, należy uwzględnić położenie złóż, ich istotność (złoża najkorzystniejsze do zagospodarowania).
ZABYTKI	Brak szczegółowej dokumentacji wyklucza możliwość wykonania precyzyjnych analiz. Z uwagi jednak na przyjętą lokalizację istnieje możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na elementy o cennych walorach kulturowych. Zaleca się, aby projektowany przebieg inwestycji w jak najmniejszym stopniu kolidował z istniejącymi elementami dziedzictwa kulturowego.
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z zajmowaniem nowych obszarów i koniecznością zmiany ich dotychczasowego użytkowania (możliwe kolizje z zabudową). Dlatego wytyczenie optymalnego wariantu, najmniej ingerującego w istniejące zagospodarowanie (ograniczając wpływ m.in. na obszary zbudowane), zminimalizuje możliwość oddziaływania na dobra materialne. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, jednakże odpowiednie lokalizowanie zaplecza budowy i właściwa organizacji prac budowlanych ograniczy uciążliwości związane z etapem realizacji.

### 3. OBWODNICA MSZANY DOLNEJ W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 28 (WOJ. MAŁOPOLSKIE)

Lp.		3		OBWODNICA MSZANY DOLNEJ W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 28 (WOJ. MAŁOPOLSKIE)			
Lokalizacja przedsięwzięcia		Powiat limanowski.					
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia		Brak szczegółowych informacji na temat inwestycji.					
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja		Inwestycja na etapie koncepcyjnym korytarzowym.					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ		Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 3. ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839).					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia		Decyzja o środowiskowych	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot.	Komponenty, dla których w DŚU	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia

	uwarunkowaniach - data i numer decyzji	N2000 lub innej nakazanej w DŚU	określono działania minimalizujące		porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	
	Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia					
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Inwestycja na etapie koncepcyjnym znajduje się w pobliżu Południowomałopolskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu oraz specjalnego obszaru ochrony siedlisk Raba z Mszanką PLH120093					
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz eksperckich						
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)	Brak szczegółowej dokumentacji oraz projektów przebiegu inwestycji, uniemożliwia dokładne ocenienie negatywnych skutków realizacji inwestycji na różnorodność biologiczną oraz formy ochrony przyrody. Obszar, na którym może być realizowana inwestycja, znajduje się w pobliżu Południowomałopolskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu oraz Specjalnego obszaru ochrony siedlisk Raba z Mszanką PLH120093. Planowana obwodnica znajdzie się w granicach obszaru chronionego krajobrazu, nie ma możliwości wybudowania obwodnicy poza jego obszarem. Inwestycja może potencjalnie negatywnie oddziaływać na elementy chronionej przyrody w związku z istnieniem obszaru chronionego krajobrazu. Możliwe jest ominięcie obszaru Natura 2000, co powinno zostać uwzględnione w momencie planowania przebiegu inwestycji. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowym płoszeniem ptaków migrujących, a także innych grup zwierząt występujących w pobliżu realizowanej inwestycji. W okolicach Mszany Dolnej występuje mało terenów leśnych, dominują natomiast pola uprawne i łąki. Inwestycja będzie wiązać się więc ze zmniejszeniem obszaru pól uprawnych, a także łąk, czy też zadrzewień, zmniejszy się baza żerowiskowa dla zwierząt. Inwestycja powinna być poprowadzona w sposób minimalizujący wycinkę drzew.					
LUDZIE	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Jednakże realizacja obwodnicy i wyprowadzenie ruchu z terenu miejscowości Mszana Dolna, powinno pozytywnie oddziaływać na ludzi (ograniczyć dotychczasową emisję zanieczyszczeń i hałasu, wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa użytkowników dróg). Przebieg planowanej drogi, w jak najmniejszym stopniu powinien zbliżyć się do obszarów chronionych akustycznie, co zminimalizuje możliwość oddziaływania na ludzi. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które krótkoterminowo mogą oddziaływać na ludzi. Dlatego istotna jest odpowiednia organizacja prac, w celu zminimalizowania uciążliwości związanym z etapem realizacji inwestycji (emisji zanieczyszczeń, hałasu, utrudnienia w ruchu).					
WODY	Droga rozważana w wariantcie przebiegu m. in. wzdłuż Mszanki, w rejonie skrzyżowania DK28 i DW968 oraz ul. Kopernika. Miejsc. Mszana Dolna leży w zlewni rzeki Raby, objętej nadzorem z tytułu zasilania Zb. Dobczyckiego, przeznaczonego m. in. jako zbiornik wody pitnej i objętego strefą ochronną ujęcia. W strefie, która formalnie nie obejmuje miejsc. Mszana Dolna obowiązują specjalne ograniczenia dla budowy dróg, m. in. zakaz budowy nowych dróg dojazdowych oraz mostów na ciągach tych dróg, bez realizacji kanalizacji opadowej zamkniętej lub otwartej w postaci rowów izolowanych z urządzeniami zapewniającymi oczyszczanie do poziomu wymaganego przepisami odrębnymi. Te ograniczenia zaleca się wziąć również pod uwagę i wdrożenie dla jakiegokolwiek wariantu inwestycji, gdyż niezależnie od objęcia terenu inwestycji strefa ochronną, będzie ona przebiegać w zlewni JCWP przeznaczonej do spożycia, dla której obowiązują przez to podwyższone parametry stanu wód i cele środowiskowe.					
POWIETRZE	Planowane przedsięwzięcie mając na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenu miejscowości Mszana Dolna wpłynie pozytywnie na jakość powietrza w jej obrębie. Nastąpi relokacja emisji kluczowych zanieczyszczeń komunikacyjnych poza obszar najbardziej wrażliwy – zabudowę mieszkaniową, a przez to obniżenie ich stężeń w obrębie miejscowości. Podczas tyczenia trasy obwodnicy należy minimalizować zbliżenia do tego typu obszarów.					

KLIMAT	Niemniej z uwagi na bardzo gęstą sieć osadniczą w rejonie miejscowości i skomplikowane warunki wysokościowe oraz tereny osuwiskowe konflikty takie są nieuchronne.
	W perspektywie do roku 2040, w porównaniu do dekady 2011 – 2020 inwestycja wykazuje ekspozycję na: zwiększone oddziaływanie deszczów o charakterze nawałnym oraz wzrost temperatury maksymalnej powietrza (w tym występowania zjawiska fal upałów). Uwarunkowania dla występowania wiatrów silnych i bardzo silnych nie wykazują istotnych trendów wzrostowych. Istotne jest zabezpieczenie infrastruktury drogi przed oddziaływaniem wyżej wskazanych zmiennych klimatu.
	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia wykonanie analiz zajętości powierzchni ziemi. Negatywne oddziaływanie wiązać będzie się z zajętością terenu pod nową inwestycję oraz pracami budowlanymi a na etapie eksploatacji z negatywnym oddziaływaniem na środowisko glebowe wynikające z ruchu pojazdów. Planowany przebieg powinien uwzględniać minimalizowanie przebiegu trasy przez tereny rolnicze oraz inne klasy terenu, które są wrażliwe na oddziaływanie szczególnie w okresie eksploatacji. Ponadto należy zapewnić działania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji poprzez odpowiednie zabezpieczenie terenu, właściwe użytkowanie maszyn oraz zachowanie wysokiej kultury prac budowlanych.
	Rozważana inwestycja znajduje się na obszarze otoczonym przez Południowomałopolski Obszar Chronionego Krajobrazu, w związku z czym istnieje bardzo duże ryzyko wystąpienia kolizji z terenem o szczególnie cennych walorach krajobrazowych. Możliwe negatywne oddziaływanie na etapie realizacji inwestycji będzie wiązało się z prowadzeniem prac budowlanych oraz usunięciem roślinności. Nastąpi trwałе zniekształcenie rzeźby terenu oraz zmiana obecnego sposobu zagospodarowania terenu. Na etapie eksploatacji nowe, zunifikowane elementy infrastruktury drogowej mogą powodować wrażenie dysharmonii. W wyniku realizacji inwestycji może dojść do fragmentacji krajobrazu oraz zaburzenia percepcji istniejących wewnątrz krajobrazowych.
	Planowane przedsięwzięcie mając na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenu miejscowości Mszana Dolna wpłynie pozytywnie na klimat akustyczny w jej obrębie, ponieważ DK 28 z uwagi na wysokie natężenie ruchu generuje znaczące przekroczenia dopuszczalnych norm w swoim otoczeniu. W wyniku realizacji przedsięwzięcia nastąpi relokacja emisji hałasu poza tereny podlegające ochronie akustycznej. Podczas tyczenia trasy obwodnicy należy minimalizować zbliżenia do tego typu obszarów. Niemniej z uwagi na bardzo gęstą sieć osadniczą w rejonie miejscowości i skomplikowane warunki terenowe konflikty takie są nieuchronne i będą wymagały minimalizacji oddziaływań akustycznych.
	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców. Przy wyborze ostatecznego wariantu przebiegu drogi, należy uwzględnić położenie złóż, ich istotność (złoża najkorzystniejsze do zagospodarowania).
ZABYTKI	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Planowana inwestycja może w sposób negatywny wpływać na obiekty dziedzictwa kulturowego zarówno na etapie realizacji (wyburzenia, zmiana lokalizacji obiektów zabytkowych związana z wystąpieniem konfliktu z projektowanym odcinkiem, generowanie zwiększonych ilości pyłów, drgań i wibracji), jak i eksploatacji przedsięwzięcia (zmiana ekspozycji zabytkowych panoram, przysłonięcia zabytków).
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z zajmowaniem nowych obszarów i koniecznością zmiany ich dotychczasowego użytkowania. Dlatego wytyczenie optymalnego wariantu, najmniej ingerującego w istniejące zagospodarowanie (ograniczając wpływ m.in. na obszary zabudowane), zminimalizuje możliwość oddziaływania na dobra materialne. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, jednakże odpowiednie lokalizowanie zaplecza budowy i właściwa organizacja prac budowlanych ograniczy uciążliwości związane z etapem realizacji.

**4. OBWODNICA JORDANOWA W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 28 (WOJ. MAŁOPOLSKIE)**

Lp.	4	OBWODNICA JORDANOWA W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 28 (WOJ. MAŁOPOLSKIE)				
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat suski.					
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest budowa obwodnicy miasta Jordanów w ciągu drogi krajowej nr 28.					
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Brak szczegółowych informacji na temat inwestycji.					
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja	Inwestycja na etapie koncepcyjnym korytarzowym.					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 3. ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839).					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
	Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia					
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Inwestycja na etapie koncepcyjnym znajduje się w pobliżu Południowomałopolskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu.					
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz eksperckich						
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)	Brak szczegółowej dokumentacji oraz projektów przebiegu inwestycji, uniemożliwia dokładne ocenienie negatywnych oraz potencjalnie negatywnych skutków realizacji inwestycji na różnorodność biologiczną oraz formy ochrony przyrody. Obszar, na którym może być realizowana inwestycja, znajduje się w pobliżu Południowomałopolskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Przebieg planowanej obwodnicy powinien zostać zaplanowany z ominięciem obszaru chronionego. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowym płoszeniem ptaków migrujących, a także innych grup zwierząt występujących w pobliżu realizowanej inwestycji. W okolicach Jordanowa występują tereny leśne, dominują jednak pola uprawne oraz łąki. Inwestycja będzie wiązać się ze zmniejszeniem obszaru pól uprawnych, a także łąk, czy zadrzewień, zmniejszy się baza żerowiskowa dla zwierząt. Inwestycja powinna być poprowadzona w sposób minimalizujący wycinkę drzew.					

LUDZIE	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Jednakże realizacja obwodnicy i wyprowadzenie ruchu z terenu miejscowości Jordanów, powinno pozytywnie oddziaływać na ludzi (ograniczyć dotychczasową emisję zanieczyszczeń i hałasu, wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa użytkowników dróg). Przebieg planowanej drogi, w jak najmniejszym stopniu powinien zbliżyć się do obszarów chronionych akustycznie, co zminimalizuje możliwość oddziaływania na ludzi. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które krótkoterminowo mogą oddziaływać na ludzi. Dlatego istotna jest odpowiednia organizacja prac, w celu zminimalizowania uciążliwości związanych z etapem realizacji inwestycji (emisji zanieczyszczeń, hałasu, utrudnienia w ruchu).
WODY	Uwarunkowaniem dla budowy obwodnicy Jordanowa w wariantie podziemnego tunelu pod miastem jest lokalizacja inwestycji na obszarze lokalnego ZWP nr 445 Zbiornik warstw Magura (Babia Góra), który gromadzi wody podziemne w utworach porowo szczelinowych wieku paleogeńsko kredowego. Jest on źródłem wody lokalnych studni gospodarskich, do których nie dochodzi sieć wodociągowa. W czasie prowadzenia robót należy w szczególności zapewnić niezbędne środki ochronny przed zanieczyszczeniem wód podziemnych. W wariantie naziemnym uwarunkowaniem przebiegu na północ od Jordanowa dla przebiegu trasy jest położenie rzeki Skawy oraz ujęcia wód podziemnych w obrębie miasta (Siepakówka), które zaopatruje miejscowość w wodę do spożycia. Posiada ono strefę ochronną na terenie której w obrębie TOP zabroniona jest budowa dróg publicznych bez ujmowania wód opadowych i roztopowych w systemy kanalizacji deszczowej zamkniętej lub otwartej w postaci rowów izolowanych oraz bez urządzeń zapewniających oczyszczanie ich przed wprowadzaniem do wód lub do ziemi, do poziomu wymaganego przepisami odrębnymi
POWIETRZE	Planowane przedsięwzięcie mając na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenu miejscowości Jordanów wpłynie pozytywnie na jakość powietrza w jej obrębie. Nastąpi relokacja emisji kluczowych zanieczyszczeń komunikacyjnych poza obszar najbardziej wrażliwy – zabudowę mieszkaniową, a przez to obniżenie ich stężeń w obrębie miejscowości. Podczas tyczenia trasy obwodnicy należy minimalizować zbliżenia do tego typu obszarów. Niemniej z uwagi na bardzo gęstą sieć osadniczą w rejonie miejscowości i skomplikowane warunki wysokościowe konflikty takie są nieuchronne.
KLIMAT	W perspektywie do roku 2040, w porównaniu do dekady 2011 – 2020 inwestycja wykazuje ekspozycję na: zwiększone oddziaływanie deszczów o charakterze nawałnym oraz wzrost temperatury maksymalnej powietrza (w tym występowania zjawiska fal upałów). Uwarunkowania dla występowania wiatrów silnych i bardzo silnych nie wykazują istotnych trendów wzrostowych. Istotne jest zabezpieczenie infrastruktury drogi przed oddziaływaniem wyżej wskazanych zmiennych klimatu.
POWIERZCHNIA ZIEMI	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia wykonanie analiz zajętości powierzchni ziemi. Negatywne oddziaływanie wiązać będzie się z zajętością terenu pod nową inwestycję oraz pracami budowlanymi a na etapie eksploatacji z negatywnym oddziaływaniem na środowisko glebowe wynikające z ruchu pojazdów. Planowany przebieg powinien uwzględniać minimalizowanie przebiegu trasy przez tereny rolnicze oraz inne klasy terenu, które są wrażliwe na oddziaływanie szczególnie w okresie eksploatacji. Ponadto należy zapewnić działania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji poprzez odpowiednie zabezpieczenie terenu, właściwie użytkowanie maszyn oraz zachowanie wysokiej kultury prac budowlanych.
KRAJOBRAZ	Rozważana inwestycja znajduje się na obszarze otoczonym przez Południowomałopolski Obszar Chronionego Krajobrazu, w związku z czym istnieje bardzo duże ryzyko wystąpienia kolizji z terenem o szczególnie cennych walorach krajobrazowych. Możliwe negatywne oddziaływanie na etapie realizacji inwestycji będzie wiązało się z prowadzeniem prac budowlanych oraz usunięciem roślinności. Nastąpi trwałe zniekształcenie rzeźby terenu oraz zmiana obecnego sposobu zagospodarowania terenu. Na etapie eksploatacji nowe, zunifikowane elementy infrastruktury drogowej mogą powodować wrażenie dysharmonii. W wyniku realizacji inwestycji może dojść do fragmentacji krajobrazu oraz zaburzenia percepcji istniejących wewnątrz krajobrazowych.
KLIMAT AKUSTYCZNY	Planowane przedsięwzięcie mając na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenu miejscowości Jordanów wpłynie pozytywnie na klimat akustyczny w jej obrębie, ponieważ DK 28 z uwagi na wysokie natężenie ruchu generuje znaczące przekroczenia dopuszczalnych norm w swoim otoczeniu. W wyniku realizacji przedsięwzięcia nastąpi relokacja emisji hałasu poza tereny podlegające ochronie akustycznej. Podczas tyczenia trasy obwodnicy należy

ZASOBY NATURALNE	minimalizować zbliżenia do tego typu obszarów. Niemniej z uwagi na bardzo gęstą sieć osadniczą w rejonie miejscowości konflikty takie są nieuchronne i będą wymagały minimalizacji oddziaływań akustycznych.
ZABYTKI	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców. Przy wyborze ostatecznego wariantu przebiegu drogi, należy uwzględnić położenie złóż, ich istotność (złoża najkorzystniejsze do zagospodarowania).
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Planowana inwestycja może w sposób negatywny wpływać na obiekty dziedzictwa kulturowego zarówno na etapie realizacji (wyburzenia, zmiana lokalizacji obiektów zabytkowych związana z wystąpieniem konfliktu z projektowanym odcinkiem, generowanie zwiększonych ilości pyłów, drgań i wibracji), jak i eksploatacji przedsięwzięcia (zmiana ekspozycji zabytkowych panoram, przysłonięcia zabytków).
	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z zajmowaniem nowych obszarów i koniecznością zmiany ich dotychczasowego użytkowania. Dlatego wytyczenie optymalnego wariantu, najmniej ingerującego w istniejące zagospodarowanie (ograniczając wpływ m.in. na obszary zabudowane), zminimalizuje możliwość oddziaływania na dobra materialne. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, jednakże odpowiednie lokalizowanie zaplecza budowy i właściwa organizacji prac budowlanych ograniczy uciążliwości związane z etapem realizacji.

#### 5. OBWODNICA KOCHANOWIC W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 46 (WOJ. ŚLĄSKIE)

Lp.	5	OBWODNICA KOCHANOWIC W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 46 (WOJ. ŚLĄSKIE)					
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat lubliniecki.						
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Brak szczegółowych informacji na temat inwestycji.						
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja	Inwestycja na etapie koncepcyjnym korytarzowym.						
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 3. ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839).						
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia	
	Brak decyzji o środowiskowych						

	uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia					
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Inwestycja na etapie koncepcyjnym znajduje się w granicach parku krajobrazowego Lasy nad Górną Liswartą.					
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz eksperckich						
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)	Brak szczegółowej dokumentacji oraz projektów przebiegu inwestycji, uniemożliwia dokładne ocenienie negatywnych skutków realizacji inwestycji na różnorodność biologiczną oraz formy ochrony przyrody. Obszar, na którym może być realizowana inwestycja, znajduje się w granicach parku krajobrazowego Lasy nad Górną Liswartą. Przebieg planowanej obwodnicy znajdzie się w granicach obszaru chronionego, nie ma możliwości wybudowania obwodnicy poza jego obszarem. Konieczne jest przeprowadzenie procedury o.o.s. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowym płoszeniem ptaków migrujących, a także innych grup zwierząt występujących w pobliżu realizowanej inwestycji. Inwestycja może potencjalnie negatywnie oddziaływać na elementy chronionej przyrody w związku z istnieniem parku krajobrazowego. W okolicach Kochanowic występują tereny leśne, pola uprawne oraz łąki. Inwestycja będzie wiązać się ze zmniejszeniem obszaru pól uprawnych, a także łąk i zadrzewień, zmniejszy się baza żerowiskowa dla zwierząt. Inwestycja powinna być poprowadzona w sposób minimalizujący wycinkę drzew.					
LUDZIE	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Jednakże realizacja obwodnicy i wyprowadzenie ruchu z terenu miejscowości Kochanowice, powinno pozytywnie oddziaływać na ludzi (ograniczyć dotychczasową emisję zanieczyszczeń i hałasu, wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa użytkowników dróg). Przebieg planowanej drogi, w jak najmniejszym stopniu powinien zbliżyć się do obszarów chronionych akustycznie, co zminimalizuje możliwość oddziaływania na ludzi. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które krótkoterminowo mogą oddziaływać na ludzi. Dlatego istotna jest odpowiednia organizacja prac, w celu zminimalizowania uciążliwości związanym z etapem realizacji inwestycji (emisji zanieczyszczeń, hałasu, utrudnienia w ruchu).					
WODY	Inwestycja będzie przebiegać prawdopodobnie na terenie zlewni JCWP Potoku Jeżowskiego (Kochanowickiego), gdzie cieki istotne zostały uznane za silnie zmienione, a cele środowiskowe – osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego i dobrego stanu wód są zagrożone, również ze względu na presję związane z transportem drogowym. W rejonie inwestycji zlokalizowanych jest kilka stawów, bazujących na poborach z Pot. Kochanowskiego. Przekroczenia nad wodami powierzchniowymi winny uwzględniać ochronę przed zanieczyszczeniami wprowadzanymi na etapie budowy i późniejszej eksploatacji, tzn. nie dopuszczać do zwiększenia presji chemicznej na wody np. poprzez zapewnienie podczyszczania wód opadowych zanim zostaną one wprowadzone do recipienta. Niedaleko planowanej inwestycji został wydzielony GZWP 327 Zb. Lubliniec - Myszków, jego usytuowanie oraz baza zasilania i ochrona nadkładu sprawiają, że stanowi on istotne uwarunkowanie realizacyjne dla planowanej inwestycji. W miejscowości Kochanowice zlokalizowane jest ujęcie wód podziemnych bez ustanowionej ochrony z TOP, dlatego nie wskazuje się dodatkowych uwarunkowań realizacyjnych.					
POWIETRZE	Planowane przedsięwzięcie mając na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenu miejscowości Kochanowice wpłynie pozytywnie na jakość powietrza w jej obrębie. Nastąpi relokacja emisji kluczowych zanieczyszczeń komunikacyjnych poza obszar najbardziej wrażliwy – zabudowę mieszkaniową, a przez to obniżenie ich stężeń w obrębie miejscowości. Podczas tyczenia trasy obwodnicy należy minimalizować zbliżenia do tego typu obszarów. Na obecnym etapie brak możliwości wskazania bardziej szczegółowych uwarunkowań.					
KLIMAT	W perspektywie do roku 2040, w porównaniu do dekady 2011 – 2020 inwestycja wykazuje ekspozycję na: zwiększone oddziaływanie deszczów o charakterze nawałnym oraz wzrost temperatury maksymalnej powietrza (w tym występowania zjawiska fal upałów). Uwarunkowania dla występowania wiatrów silnych i bardzo silnych nie wykazują istotnych trendów wzrostowych. Istotne jest zabezpieczenie infrastruktury drogi przed oddziaływaniem wyżej wskazanych zmiennych klimatu.					

POWIERZCHNIA ZIEMI	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia wykonanie analiz zajętości powierzchni ziemi. Negatywne oddziaływanie wiązać będzie się z zajętością terenu pod nową inwestycję oraz pracami budowlanymi a na etapie eksploatacji z negatywnym oddziaływaniem na środowisko glebowe wynikające z ruchu pojazdów. Planowany przebieg powinien uwzględniać minimalizowanie przebiegu trasy przez tereny rolnicze oraz inne klasy terenu, które są wrażliwe na oddziaływanie szczególnie w okresie eksploatacji. Ponadto należy zapewnić działania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji poprzez odpowiednie zabezpieczenie terenu, właściwe użytkowanie maszyn oraz zachowanie wysokiej kultury prac budowlanych.
KRAJOBRAZ	Planowana inwestycja znajduje się na terenie Parku Krajobrazowego Lasy nad Górną Liswartą. Możliwe negatywne oddziaływanie, może dotyczyć krajobrazu zarówno na terenie samego parku, jak i w jego otulinie. Możliwe negatywne oddziaływanie na etapie realizacji inwestycji będzie wiązało się z prowadzeniem prac budowlanych oraz usunięciem roślinności. Nastąpi trwałe zniekształcenie rzeźby terenu oraz zmiana obecnego sposobu zagospodarowania terenu. Na etapie eksploatacji nowe, zunifikowane elementy infrastruktury drogowej mogą powodować wrażenie dysharmonii. W wyniku realizacji inwestycji może dojść do fragmentacji krajobrazu oraz zaburzenia percepcji istniejących wewnątrz krajobrazowych. Tym samym może dojść do znacznego obniżenia walorów wizualnych istniejącego krajobrazu.
KLIMAT AKUSTYCZNY	Planowane przedsięwzięcie mając na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenu miejscowości Kochanowice wpłynie pozytywnie na klimat akustyczny w jej obrębie, ponieważ DK 46 z uwagi na wysokie natężenie ruchu generuje znaczące przekroczenia dopuszczalnych norm w swoim otoczeniu. W wyniku realizacji przedsięwzięcia nastąpi relokacja emisji hałasu, szczególnie na skutek ruchu pojazdów ciężkich poza tereny podlegające ochronie akustycznej. Podczas tyczenia trasy obwodnicy należy minimalizować zbliżenia do tego typu obszarów. Na obecnym etapie brak możliwości wskazania bardziej szczegółowych uwarunkowań.
ZASOBY NATURALNE	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców. Przy wyborze ostatecznego wariantu przebiegu drogi, należy uwzględnić położenie złóż, ich istotność (złoża najkorzystniejsze do zagospodarowania).
ZABYTKI	Brak szczegółowej dokumentacji wyklucza możliwość wykonania precyzyjnych analiz. Z uwagi jednak na przyjętą lokalizację istnieje możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na elementy o cennych walorach kulturowych. Zaleca się aby projektowany przebieg inwestycji w jak najmniejszym stopniu kolidował z istniejącymi elementami dziedzictwa kulturowego.
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z zajmowaniem nowych obszarów i koniecznością zmiany ich dotychczasowego użytkowania. Dlatego wytyczenie optymalnego wariantu, najmniej ingerującego w istniejące zagospodarowanie (ograniczając wpływ m.in. na obszary zbudowane), zminimalizuje możliwość oddziaływania na dobra materialne. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, jednakże odpowiednie lokalizowanie zaplecza budowy i właściwa organizacja prac budowlanych ograniczy uciążliwości związane z etapem realizacji.

#### 6. OBWODNICA NIETULSKA W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 9 (WOJ. ŚWIĘTOKRZYSKIE)

Lp.	6	OBWODNICA NIETULSKA W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 9 (WOJ. ŚWIĘTOKRZYSKIE)
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat ostrowiecki.	

Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Brak szczegółowych informacji na temat inwestycji.					
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja	Inwestycja w zaawansowanym przygotowaniu. Dostępne dokumenty: decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 3. ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839).					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
	Decyzja wydana dnia 10.02.2014 r. (WOO.I-4200.4.2012.MGN.20) dla przedsięwzięcia pod nazwą „Budowa dwujezdniowej drogi klasy GP w ciągu DK 42 i DK9 na odcinku Brody-Opatów wraz z obwodnicą Ostrowca Świętokrzyskiego włącznie z przebudową infrastruktury kolidującej z przedsięwzięciem"	Nie nakazano wykonania kompensacji przyrodniczej	Gleba i powierzchnia ziemi, środowisko wodne, gospodarka odpadami, klimat akustyczny, emisja zanieczyszczeń do powietrza, fauna, flora.	Nałożono obowiązek wykonania ponownej OOŚ.	Nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, zakres analizy: klimat akustyczny, jakość wód opadowo-roztopowych wprowadzanych do odbiorników	Nakazano monitoring przedsięwzięcia, zakres monitoringu: przejścia dla zwierząt
	Inwestycja znajduje się w pobliżu obszaru Natura 2000 Wzgórza Kunowskie PLH260039 oraz w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Dolina Kamiennej.					
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz przestrzennych						
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)	Planowana inwestycja wykazuje bezpośredni związek z 2 obszarami ochrony przyrody. Nie ma możliwości ominięcia obszaru chronionego i obszaru Natura 2000. Możliwe są czasowe oddziaływania na formy ochrony przyrody związane z etapem realizacji. Nałożono obowiązek wykonania procedury OOŚ, która powinna uwzględniać ocenę na przedmioty i cele ochrony obszaru Natura 2000. Możliwe negatywne oddziaływanie na środowisko: wycinka zadrzewień i krzewów, zmiana zagospodarowania terenu, zniszczenie pokrywy roślinnej, zwiększenie śmiertelności zwierząt, zniszczenie siedlisk zwierząt, dewastacja siedlisk w miejscu zaplecza technicznego, ryzyko wystąpienia zagrożenia dla wód (m.in. zanieczyszczeni) rzeki Kamiennej oraz Świśliny					

LUDZIE	<p>Nałożono obowiązek monitoringu przedsięwzięcia, zakres monitoringu: przejścia dla zwierząt. Konieczne jest wykonanie przejść dla zwierząt wraz z pasami zieleni naprowadzającej .</p> <p>W zapisach decyzji ujęto działania minimalizujące negatywne oddziaływanie etapu realizacji na komponenty środowiskowe oraz podano szereg wymaganych zastosowań, zakazów oraz nakazów w celu ochrony środowiska i zachowania bioróżnorodności. Po zastosowaniu wszystkich wymogów, działań minimalizujących zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie realizacji przedsięwzięcia, oddziaływanie na rośliny, zwierzęta oraz formy ochrony przyrody, zostanie zmniejszone do minimum. Nie przewiduje się długotrwałego, stałego negatywnego oddziaływanie na środowisko.</p>
	<p>Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na możliwość wystąpienia krótkoterminowych oddziaływań (emisja zanieczyszczeń, hałasu), w zapisach dokumentacji ujęto rozwiązania minimalizujące oddziaływania etapu realizacji. Jednakże realizacja obwodnicy i wyprowadzenie ruchu z terenu miejscowości Nietulisko, powinno pozytywnie oddziaływać na ludzi (ograniczyć dotychczasową emisję zanieczyszczeń i hałasu, wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa użytkowników dróg).</p>
WODY	<p>Planowana inwestycja w obu rozpatrywanych wariantach powoduje konieczność budowy nowych przekroczeń nad ciekami rz. Kamiennej i rz. Modłej. Ze względu na brak wszystkich danych na etapie wydania DŚU zalecono ponowną ocenę w celu wykluczenia potencjalnych negatywnych oddziaływań na wody powierzchniowe. Ponadto w celu minimalizacji oddziaływań wskazano konieczność zastosowania osłon i rozwiązań minimalizujących zanieczyszczenie wód pow. na etapie budowy oraz podczyszczanie wód opadowych i roztopowych na etapie użytkowania drogi zanim trafią one do recipienta. Zaleca się również budowę zbiorników retencyjnych w miejscach gdzie brakuje naturalnych odbiorników. W ramach ochrony wód ograniczono do minimum działania związane z zimowym utrzymaniem dróg. Wskazano również konieczność monitoringu porealizacyjnego jakości wód odprowadzanych z dróg. Uzupełniając, poza obowiązkiem badania jakości wód odprowadzanych na wylotach, można by również zbadać ewentualne zmiany w obrębie takich wskaźników jak WWA, met. ciężkie zarówno w wodach jak i w biocie, w celu zbadania ich ewentualnych kumulacji w środowisku.</p>
POWIETRZE	<p>Planowane przedsięwzięcie mając na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenu miejscowości Nietulisko wpłynie pozytywnie na jakość powietrza w jej obrębie. Nastąpi relokacja emisji kluczowych zanieczyszczeń komunikacyjnych poza obszar najbardziej wrażliwy – zabudowę mieszkaniową, a przez to obniżenie ich stężeń w obrębie miejscowości. Brak dokładnego przebiegu uniemożliwia dokładną analizę, jednak w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazano, iż południowy przebieg przebiega w dużej odległości od zabudowy, co wyklucza możliwość generowania oddziaływań ponadnormatywnych.</p>
KLIMAT	<p>W perspektywie do roku 2040, w porównaniu do dekady 2011 – 2020 inwestycja wykazuje ekspozycję na: zwiększone oddziaływanie deszczów o charakterze nawałnym oraz wzrost temperatury maksymalnej powietrza (w tym występowania zjawiska fal upałów). Uwarunkowania dla występowania wiatrów silnych i bardzo silnych nie wykazują istotnych trendów wzrostowych. Istotne jest zabezpieczenie infrastruktury drogi przed oddziaływaniem wyżej wskazanych zmiennych klimatu. Inwestycja potencjalnie przecina tereny zagrożenia powodziowego rzeki Świśliny.</p>
POWIERZCHNIA ZIEMI	<p>Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na gleby, ale właściwe postępowanie w czasie prac budowlanych oddziaływanie negatywnie zmniejszy do minimum. W zapisach wskazano rozwiązania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji.</p>
KRAJOBRAZ	<p>Planowana inwestycja znajduje się na terenie obszaru chronionego krajobrazu Doliny Kamiennej. Zakłada się, że realizacja przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy, znacząco wpłynie na walory wizualne krajobrazu. Brak szczegółowej dokumentacji przedsięwzięcia wyklucza jednak możliwość przeprowadzenia szczegółowej analizy. Przyjmuje się jednak, że oddziaływania na etapie realizacji projektu wiązać się będą z wycinką istniejących drzewostanów oraz możliwością wprowadzania dodatkowych ekranów akustycznych. Nastąpi trwałe zniekształcenie rzeźby terenu oraz zmiana obecnego sposobu zagospodarowania terenu. Na etapie eksploatacji nowe, zunifikowane elementy infrastruktury drogowej mogą powodować wrażenie</p>

KLIMAT AKUSTYCZNY	dysharmonii. W wyniku realizacji inwestycji może dojść do fragmentacji krajobrazu oraz zaburzenia percepcji istniejących wewnątrz krajobrazowych. Tym samym może dojść do znacznego obniżenia walorów wizualnych istniejącego krajobrazu.
	Planowane przedsięwzięcie mając na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenu miejscowości Nietulisko wpłynie pozytywnie na klimat akustyczny w jej obrębie. W wyniku realizacji inwestycji nastąpi relokacja emisji hałasu, szczególnie na skutek ruchu pojazdów ciężkich poza tereny podlegające ochronie akustycznej. Brak dokładnego przebiegu uniemożliwia dokładną analizę, jednak w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazano, iż południowy przebieg przebiega w dużej odległości od zabudowy miejscowości, co wyklucza możliwość generowania ponadnormatywnych oddziaływań w obrębie obszarów podlegających ochronie akustycznej.
	Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem m.in. niniejszych surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie wskazują na możliwość wystąpienia negatywnych oddziaływań na złoża.
	Brak szczegółowej dokumentacji wyklucza możliwość wykonania precyzyjnych analiz. Z uwagi jednak na przyjętą lokalizację istnieje możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na elementy o cennych walorach kulturowych. Zaleca się, aby projektowany przebieg inwestycji w jak najmniejszym stopniu kolidował z istniejącymi elementami dziedzictwa kulturowego.
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Realizacja inwestycji wiązać się będzie z zajmowaniem nowych obszarów i koniecznością zmiany ich dotychczasowego użytkowania. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, jednakże odpowiednie lokalizowanie zaplecza budowy i właściwa organizacji prac budowlanych ograniczy uciążliwości związane z etapem realizacji.

#### 7. OBWODNICA KOPANICY W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 32 (WOJ. WIELKOPOLSKIE)

Lp.	7	OBWODNICA KOPANICY W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 32 (WOJ. WIELKOPOLSKIE)					
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat wolsztyński.						
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Brak szczegółowych informacji na temat inwestycji.						
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja	Inwestycja na etapie koncepcyjnym korytarzowym.						
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 3. ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839).						
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia	

	Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia					
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Inwestycja na etapie koncepcyjnym znajduje się поблизу Obszaru specjalnej ochrony siedlisk Rynna Jezior Obrzańskich PLH080002 oraz Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierze Sławskie, Pradolina Obry i Rynna Zbąszyńska.					
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz eksperckich						
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)	Brak szczegółowej dokumentacji oraz projektów przebiegu inwestycji, uniemożliwia dokładne ocenienie negatywnych skutków realizacji inwestycji na różnorodność biologiczną oraz formy ochrony przyrody. Obszar, na którym może być realizowana inwestycja, znajduje się w pobliżu Obszaru specjalnej ochrony siedlisk Rynna Jezior Obrzańskich PLH080002 oraz Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierze Sławskie, Pradolina Obry i Rynna Zbąszyńska. Przebieg planowanej obwodnicy powinien zostać zaplanowany z ominięciem form ochrony przyrody, od południowo – wschodniej strony miejscowości Kopanica. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowym płoszeniem ptaków migrujących, a także innych grup zwierząt występujących w pobliżu realizowanej inwestycji. W okolicach Kopanicy występują tereny leśne, pola uprawne oraz łąki. Inwestycja będzie wiązać się z zmniejszeniem obszaru pól uprawnych, a także łąk i części zadrzewień, zmniejszy się baza żerowiskowa dla zwierząt. Inwestycja powinna być poprowadzona w sposób minimalizujący wycinkę drzew.					
LUDZIE	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Jednakże realizacja obwodnicy i wyprowadzenie ruchu z terenu miejscowości Kopanica, powinno pozytywnie oddziaływać na ludzi (ograniczyć dotychczasową emisję zanieczyszczeń i hałasu, wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa użytkowników dróg). Przebieg planowanej drogi, w jak najmniejszym stopniu powinien zbliżać się do obszarów chronionych akustycznie, co zminimalizuje możliwość oddziaływania na ludzi. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które krótkoterminowo mogą oddziaływać na ludzi. Dlatego istotna jest odpowiednia organizacja prac, w celu zminimalizowania uciążliwości związanych z etapem realizacji inwestycji (emisji zanieczyszczeń, hałasu, utrudnienia w ruchu).					
WODY	Uwarunkowaniem realizacyjnym dla wariantu północnego obwodnicy miejsc. Kopanica będzie prawdopodobnie nowe przekroczenie nowego śladu drogi przez Północny Kanał Obry - ciek istotny dla JCWP Obrzański Kanał Środkowy i Północny lub JCWP Obra od Kanału Dźwińskiego do Czarnej Wody – w zależności od przebiegu. Obie JCWP są w złym stanie chemicznym z przyczyn m. in. złego stanu chemicznego, i ryzyka nieosiągnięcia dobrego stanu z przyczyn presji chemicznej wynikającej m. in. z zanieczyszczeń transportowych (drogowych). Dodatkowo obie JCWP są narażone na presję hydromorfologiczną, związane z przekształcaniem koryt cieków. W związku z powyższym przy takim wariantcie obwodnicy zaleca się minimalizację presji, związanych z zanieczyszczeniem wód powierzchniowych w trakcie budowy i dalej użytkowania drogi poprzez podczyszczanie wód opadowych zanim zostaną one odprowadzone do recipienta. Zalecenia związane z minimalizacją presji na el. hydromorfologiczne JCWP obejmują zaś uwarunkowania realizacyjne nieingerowania w przebieg cieków, oraz maksymalne ograniczenia przy przekraczaniu cieku przez nową drogę w koryto i dno cieku Obry. Wskaźnikiem dla minimalizacji tych presji będzie brak zmian w obrębie wskaźników określających klasyfikację wód Obry jako naturalna (dla odcinka w JCWP Obra od Kanału Dźwińskiego do Czarnej Wody) lub SZCW (dla odcinka w JCWP Północny Kanał Obry). Dla wód podziemnych nie przewiduje się istotnych oddziaływań dla tego wariantu. Dla wariantu południowego – poza zaleceniami tak jak dla wariantu północnego dla JCWP, uwarunkowaniem może być realizacja inwestycji w obszarze GZWP nr 150 Pradolina Warszawa – Berlin. Jak dotąd obszar ochronny GZWP nie został wyznaczony, niemniej ze względu na wykorzystanie wód zbiornika do spożycia i takie przeznaczenie JCWPd jako celu środowiskowego, odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z dróg powinno odbywać się do wód powierzchniowych po ich uprzednim podczyszczeniu, a nie do ziemi za pomocą rowów.					

POWIETRZE	Planowane przedsięwzięcie mając na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenu miejscowości Kopanica wpłynie pozytywnie na jakość powietrza w jej obrębie. Nastąpi relokacja emisji kluczowych zanieczyszczeń komunikacyjnych poza obszar najbardziej wrażliwy – zabudowę mieszkaniową, a przez to obniżenie ich stężeń w obrębie miejscowości. Podczas tyczenia trasy obwodnicy należy minimalizować zbliżenia do tego typu obszarów. W kontekście uwarunkowań miejscowości z punktu widzenia potencjalnych konfliktów najbardziej korzystnym przebiegiem byłaby obwodnica od południa.
KLIMAT	W perspektywie do roku 2040, w porównaniu do dekady 2011 – 2020 inwestycja wykazuje ekspozycję na: zwiększone oddziaływanie deszczów o charakterze nawalnym oraz wzrost temperatury maksymalnej powietrza (w tym występowania zjawiska fal upałów). Uwarunkowania dla występowania wiatrów silnych i bardzo silnych wskazują trend wzrostowy. Istotne jest zabezpieczenie infrastruktury drogi przed oddziaływaniem wyżej wskazanych zmiennych klimatu.
POWIERZCHNIA ZIEMI	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia wykonanie analiz zajętości powierzchni ziemi. Negatywne oddziaływanie wiązać będzie się z zajętością terenu pod nową inwestycję oraz pracami budowlanymi a na etapie eksploatacji z negatywnym oddziaływaniem na środowisko glebowe wynikające z ruchu pojazdów. Planowany przebieg powinien uwzględniać minimalizowanie przebiegu trasy przez tereny rolnicze oraz inne klasy terenu, które są wrażliwe na oddziaływanie szczególnie w okresie eksploatacji. Ponadto należy zapewnić działania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji poprzez odpowiednie zabezpieczenie terenu, właściwie użytkowanie maszyn oraz zachowanie wysokiej kultury prac budowlanych.
KRAJOBRAZ	Brak szczegółowej dokumentacji przedsięwzięcia wyklucza możliwość przeprowadzenia szczegółowej analizy. Istnieje natomiast możliwość kolizji z obszarami chronionego krajobrazu tj. Rynną Obrzycko – Obrzańską oraz Obszarem Chronionego Krajobrazu Pojezierze Sławskie (w przypadku poprowadzenia odcinka od północy miejscowości), Pradolina Obry i Rynną Zbąszyńską (w przypadku poprowadzenia odcinka od południa miejscowości). Możliwe negatywne oddziaływanie na etapie realizacji inwestycji będzie wiązało się z prowadzeniem prac budowlanych oraz usunięciem roślinności. Nastąpi trwałe zniekształcenie rzeźby terenu oraz zmiana obecnego sposobu zagospodarowania terenu. Na etapie eksploatacji nowe, zunifikowane elementy infrastruktury drogowej mogą powodować wrażenie dysharmonii. W wyniku realizacji inwestycji może dojść do fragmentacji krajobrazu oraz zaburzenia percepcji istniejących wewnątrz krajobrazowych. Tym samym może dojść do znacznego obniżenia walorów wizualnych istniejącego krajobrazu.
KLIMAT AKUSTYCZNY	Planowane przedsięwzięcie mając na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenu miejscowości Kopanica wpłynie pozytywnie na klimat akustyczny w jej obrębie, ponieważ DK 32 z uwagi na wysokie natężenie ruchu generuje znaczące przekroczenia dopuszczalnych norm w swoim otoczeniu. W wyniku realizacji inwestycji nastąpi relokacja emisji hałasu, szczególnie na skutek ruchu pojazdów ciężkich poza tereny podlegające ochronie akustycznej. Podczas tyczenia trasy obwodnicy należy minimalizować zbliżenia do tego typu obszarów. W kontekście uwarunkowań miejscowości z punktu widzenia potencjalnych konfliktów najbardziej korzystnym przebiegiem byłaby obwodnica od południa.
ZASOBY NATURALNE	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania woj. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców. Przy wyborze ostatecznego wariantu przebiegu drogi, należy uwzględnić położenie złóż, ich istotność (złoża najkorzystniejsze do zagospodarowania).
ZABYTKI	Brak szczegółowej dokumentacji wyklucza możliwość wykonania precyzyjnych analiz. Z uwagi jednak na przyjętą lokalizację istnieje możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na elementy o cennych walorach kulturowych. Zaleca się, aby projektowany przebieg inwestycji w jak najmniejszym stopniu kolidował z istniejącymi elementami dziedzictwa kulturowego.
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z zajmowaniem nowych obszarów i koniecznością zmiany ich dotychczasowego użytkowania. Dlatego wytyczenie optymalnego wariantu, najmniej ingerującego w istniejące zagospodarowanie (ograniczając wpływ m.in. na obszary zabudowane), zminimalizuje możliwość oddziaływania na dobra materialne. Etap realizacji

	inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, jednakże odpowiednie lokalizowanie zaplecza budowy i właściwa organizacji prac budowlanych ograniczy uciążliwości związane z etapem realizacji.
--	---

#### 8. OBWODNICA RAKONIEWIC W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 32 (WOJ. WIELKOPOLSKIE)

Lp.	8	OBWODNICA RAKONIEWIC W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 32 (WOJ. WIELKOPOLSKIE)					
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat grodziski.						
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Brak szczegółowych informacji na temat inwestycji.						
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja	Inwestycja na etapie koncepcyjnym korytarzowym.						
Kategoria przedsięwzięcia wg. Obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 3. Ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839).						
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach – data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia	
	Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia						
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Inwestycja na etapie koncepcyjnym nie znajduje się w pobliżu obszarów chronionych, z którymi mogłoby dojść do kolizji.						
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz eksperckich							
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)	Brak szczegółowej dokumentacji oraz projektów przebiegu inwestycji, uniemożliwia dokładne ocenienie negatywnych oraz potencjalnie negatywnych skutków realizacji inwestycji na różnorodność biologiczną oraz formy ochrony przyrody. Obszar, na którym może być realizowana inwestycja, nie znajduje się w granicach żadnej z form ochrony przyrody, przebieg planowanej drogi, w jak najmniejszym stopniu powinien zbliżać się do obszarów chronionych. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowym płoszeniem ptaków migrujących, a także innych grup zwierząt występujących w pobliżu realizowanej inwestycji. W okolicach Rakoniewic występuje mało terenów leśnych, dominują natomiast pola uprawne, częściowo łąki. Inwestycja będzie wiązać się więc ze zmniejszeniem obszaru pól uprawnych lub łąk, zmniejszy się baza żerowiskowa dla zwierząt. Inwestycja powinna być poprowadzona w sposób minimalizujący wycinkę drzew.						

LUDZIE	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Jednakże realizacja obwodnicy i wyprowadzenie ruchu z terenu miejscowości Rakoniewice, powinno pozytywnie oddziaływać na ludzi (ograniczyć dotychczasową emisję zanieczyszczeń i hałasu, wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa użytkowników dróg). Przebieg planowanej drogi, w jak najmniejszym stopniu powinien zbliżyć się do obszarów chronionych akustycznie, co zminimalizuje możliwość oddziaływania na ludzi. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które krótkoterminowo mogą oddziaływać na ludzi. Dlatego istotna jest odpowiednia organizacja prac, w celu zminimalizowania uciążliwości związanych z etapem realizacji inwestycji (emisji zanieczyszczeń, hałasu, utrudnienia w ruchu).
WODY	Brak ze strony ochrony wód dodatkowych uwarunkowań dla realizacji inwestycji, które mogłyby zminimalizować potencjalne negatywne oddziaływania. Inwestycja winna być realizowana zgodnie ze standardami i przepisami, nie występuje zagrożenie dla osiągnięcia celów środowiskowych wód.
POWIETRZE	Planowane przedsięwzięcie mając na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenu miejscowości Rakoniewice wpłynie pozytywnie na jakość powietrza w jej obrębie. Nastąpi relokacja emisji kluczowych zanieczyszczeń komunikacyjnych poza obszar najbardziej wrażliwy – zabudowę mieszkaniową, a przez to obniżenie ich stężeń w obrębie miejscowości. Podczas tyczenia trasy obwodnicy należy minimalizować zbliżenia do tego typu obszarów. W kontekście uwarunkowań miejscowości z punktu widzenia potencjalnych konfliktów najbardziej korzystnym przebiegiem byłaby obwodnica od południa.
KLIMAT	W perspektywie do roku 2040, w porównaniu do dekady 2011 – 2020 inwestycja wykazuje ekspozycję na: zwiększone oddziaływanie deszczów o charakterze nawalnym oraz wzrost temperatury maksymalnej powietrza (w tym występowania zjawiska fal upałów). Uwarunkowania dla występowania wiatrów silnych i bardzo silnych wykazują trend wzrostowy. Istotne jest zabezpieczenie infrastruktury drogi przed oddziaływaniem wyżej wskazanych zmiennych klimatu.
POWIERZCHNIA ZIEMI	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia wykonanie analiz zajętości powierzchni ziemi. Negatywne oddziaływanie wiązać będzie się z zajętością terenu pod nową inwestycję oraz pracami budowlanymi a na etapie eksploatacji z negatywnym oddziaływaniem na środowisko glebowe wynikające z ruchu pojazdów. Planowany przebieg powinien uwzględniać minimalizowanie przebiegu trasy przez tereny rolnicze oraz inne klasy terenu, które są wrażliwe na oddziaływanie szczególnie w okresie eksploatacji. Ponadto należy zapewnić działania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji poprzez odpowiednie zabezpieczenie terenu, właściwie użytkowanie maszyn oraz zachowanie wysokiej kultury prac budowlanych.
KRAJOBRAZ	Brak szczegółowej dokumentacji przedsięwzięcia wyklucza możliwość przeprowadzenia szczegółowej analizy. Inwestycja planowana jest jednak na obszarze z dużym udziałem terenów zalesionych, pól uprawnych i łąk. Możliwe negatywne oddziaływanie na etapie realizacji inwestycji będzie wiązało się z prowadzeniem prac budowlanych oraz usunięciem roślinności. Nastąpi trwałe zniekształcenie rzeźby terenu oraz zmiana obecnego sposobu zagospodarowania terenu. Na etapie eksploatacji nowe, zunifikowane elementy infrastruktury drogowej mogą powodować wrażenie dysharmonii. W wyniku realizacji inwestycji może dojść do fragmentacji krajobrazu oraz zaburzenia percepcji istniejących wewnątrz krajobrazowych. Przyjmuje się jednak, że oddziaływania na etapie realizacji projektu wiązać się będą z wycinką istniejących drzewostanów oraz możliwością wprowadzania dodatkowych ekranów akustycznych, co może negatywnie wpływać na walory krajobrazowe i będzie miało znaczący wpływ na jakość walorów wizualnych również w trakcie eksploatacji inwestycji.
KLIMAT AKUSTYCZNY	Planowane przedsięwzięcie mając na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenu miejscowości Rakoniewice wpłynie pozytywnie na klimat akustyczny w jej obrębie, ponieważ DK 32 z uwagi na wysokie natężenie ruchu generuje znaczące przekroczenia dopuszczalnych norm w swoim otoczeniu. W przypadku tej miejscowości wymagało to ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania. W wyniku realizacji inwestycji nastąpi relokacja emisji hałasu, szczególnie na skutek ruchu pojazdów ciężkich poza tereny podlegające ochronie akustycznej. Podczas tyczenia trasy obwodnicy należy minimalizować zbliżenia do tego typu obszarów. W kontekście uwarunkowań miejscowości z punktu widzenia potencjalnych konfliktów najbardziej korzystnym przebiegiem byłaby obwodnica od południa.

ZASOBY NATURALNE	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców. Przy wyborze ostatecznego wariantu przebiegu drogi, należy uwzględnić położenie złóż, ich istotność (złoża najkorzystniejsze do zagospodarowania).
ZABYTKI	Brak szczegółowej dokumentacji wyklucza możliwość wykonania precyzyjnych analiz. Z uwagi jednak na przyjętą lokalizację istnieje możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na elementy o cennych walorach kulturowych. Zaleca się, aby projektowany przebieg inwestycji w jak najmniejszym stopniu kolidował z istniejącymi elementami dziedzictwa kulturowego.
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z zajmowaniem nowych obszarów i koniecznością zmiany ich dotychczasowego użytkowania. Dlatego wytyczenie optymalnego wariantu, najmniej ingerującego w istniejące zagospodarowanie (ograniczając wpływ m.in. na obszary zbudowane), zminimalizuje możliwość oddziaływania na dobra materialne. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, jednakże odpowiednie lokalizowanie zaplecza budowy i właściwa organizacji prac budowlanych ograniczy uciążliwości związane z etapem realizacji.

#### 9. OBYWODNICA ROSTARZEWA W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 32 (WOJ. WIELKOPOLSKIE)

Lp.		9	OBWODNICA ROSTARZEWA W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 32					
Lokalizacja przedsięwzięcia			Powiat grodziski.					
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia			Brak szczegółowych informacji na temat inwestycji.					
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja			Inwestycja na etapie koncepcyjnym korytarzowym.					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ			Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 3. ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839).					
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia			Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
			Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia					

Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Inwestycja na etapie koncepcyjnym znajduje się w pobliżu użytku ekologicznego Kobyle błotne.
<b>Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz eksperckich</b>	
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)	Brak szczegółowej dokumentacji oraz projektów przebiegu inwestycji, uniemożliwia dokładne ocenienie negatywnych oraz potencjalnie negatywnych skutków realizacji inwestycji na różnorodność biologiczną oraz formy ochrony przyrody. Obszar, na którym może być realizowana inwestycja, znajduje się w pobliżu użytku ekologicznego Kobyle błotne. Przebieg planowanej obwodnicy powinien zostać zaplanowany z ominięciem obszaru chronionego. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowym płoszeniem ptaków migrujących, a także innych grup zwierząt występujących w pobliżu realizowanej inwestycji. W okolicach Rostarzewa występuje mało terenów leśnych, dominują pola uprawne oraz łąki. Inwestycja będzie wiązać się ze zmniejszeniem obszaru pól uprawnych, a także łąk, czy małych zadrzewień, zmniejszy się baza żerowiskowa dla zwierząt. Inwestycja powinna być przeprowadzona w sposób minimalizujący wycinkę drzew.
LUDZIE	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Jednakże realizacja obwodnicy i wyprowadzenie ruchu z terenu miejscowości Rostarzewo, powinno pozytywnie oddziaływać na ludzi (ograniczyć dotychczasową emisję zanieczyszczeń i hałasu, wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa użytkowników dróg). Przebieg planowanej drogi, w jak najmniejszym stopniu powinien zbliżyć się do obszarów chronionych akustycznie, co zminimalizuje możliwość oddziaływania na ludzi. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które krótkoterminowo mogą oddziaływać na ludzi. Dlatego istotna jest odpowiednia organizacja prac, w celu zminimalizowania uciążliwości związanym z etapem realizacji inwestycji (emisji zanieczyszczeń, hałasu, utrudnienia w ruchu).
WODY	Brak ze strony ochrony wód dodatkowych uwarunkowań dla realizacji inwestycji, które mogłyby zminimalizować potencjalne negatywne oddziaływania. Inwestycja winna być realizowana zgodnie ze standardami i przepisami, nie występuje zagrożenie dla osiągnięcia celów środowiskowych wód.
POWIETRZE	Planowane przedsięwzięcie mając na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenu miejscowości Rostarzewo wpłynie pozytywnie na jakość powietrza w jej obrębie. Nastąpi relokacja emisji kluczowych zanieczyszczeń komunikacyjnych poza obszar najbardziej wrażliwy – zabudowę mieszkaniową, a przez to obniżenie ich stężeń w obrębie miejscowości. Podczas tyczenia trasy obwodnicy należy minimalizować zbliżenia do tego typu obszarów. Na obecnym etapie brak możliwości wskazania bardziej szczegółowych uwarunkowań.
KLIMAT	W perspektywie do roku 2040, w porównaniu do dekady 2011 – 2020 inwestycja wykazuje ekspozycję na: zwiększone oddziaływanie deszczów o charakterze nawałnym oraz wzrost temperatury maksymalnej powietrza (w tym występowania zjawiska fal upałów). Uwarunkowania dla występowania wiatrów silnych i bardzo silnych wskazują trend wzrostowy. Istotne jest zabezpieczenie infrastruktury drogi przed oddziaływaniem wyżej wskazanych zmiennych klimatu.
POWIERZCHNIA ZIEMI	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia wykonanie analiz zajętości powierzchni ziemi. Negatywne oddziaływanie wiązać będzie się z zajętością terenu pod nową inwestycję oraz pracami budowlanymi a na etapie eksploatacji z negatywnym oddziaływaniem na środowisko glebowe wynikające z ruchu pojazdów. Planowany przebieg powinien uwzględniać minimalizowanie przebiegu trasy przez tereny rolnicze oraz inne klasy terenu, które są wrażliwe na oddziaływanie szczególnie w okresie eksploatacji. Ponadto należy zapewnić działania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji poprzez odpowiednie zabezpieczenie terenu, właściwie użytkowanie maszyn oraz zachowanie wysokiej kultury prac budowlanych.
KRAJOBRAZ	Brak szczegółowej dokumentacji przedsięwzięcia wyklucza możliwość przeprowadzenia szczegółowej analizy. Inwestycja planowana jest jednak na obszarze z dużym udziałem terenów zalesionych, pól uprawnych i łąk. Możliwe negatywne oddziaływanie na etapie realizacji inwestycji będzie wiązało się z prowadzeniem prac budowlanych oraz usunięciem roślinności. Nastąpi trwałe zniekształcenie rzeźby terenu oraz zmiana obecnego sposobu

	zagospodarowania terenu. Na etapie eksploatacji nowe, zunifikowane elementy infrastruktury drogowej mogą powodować wrażenie dysharmonii. W wyniku realizacji inwestycji może dojść do fragmentacji krajobrazu oraz zaburzenia percepcji istniejących wewnątrz krajobrazowych. Przyjmuje się jednak, że oddziaływania na etapie realizacji projektu wiązać się będą z wycinką istniejących drzewostanów oraz możliwością wprowadzania dodatkowych ekranów akustycznych, co może negatywnie wpływać na walory krajobrazowe i będzie miało znaczący wpływ na jakość walorów wizualnych również w trakcie eksploatacji inwestycji.
KLIMAT AKUSTYCZNY	Planowane przedsięwzięcie mając na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenu miejscowości Rostarzewo wpłynie pozytywnie na klimat akustyczny w jej obrębie, ponieważ DK 32 z uwagi na wysokie natężenie ruchu generuje znaczące przekroczenia dopuszczalnych norm w swoim otoczeniu. W wyniku realizacji przedsięwzięcia nastąpi relokacja emisji hałasu, szczególnie na skutek ruchu pojazdów ciężkich poza tereny podlegające ochronie akustycznej. Podczas tyczenia trasy obwodnicy należy minimalizować zbliżenia do tego typu obszarów. Na obecnym etapie brak możliwości wskazania bardziej szczegółowych uwarunkowań.
ZASOBY NATURALNE	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców. Przy wyborze ostatecznego wariantu przebiegu drogi, należy uwzględnić położenie złóż, ich istotność (złoża najkorzystniejsze do zagospodarowania).
ZABYTKI	Brak szczegółowej dokumentacji wyklucza możliwość wykonania precyzyjnych analiz. Z uwagi jednak na przyjętą lokalizację istnieje możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na elementy o cennych walorach kulturowych. Zaleca się, aby projektowany przebieg inwestycji w jak najmniejszym stopniu kolidował z istniejącymi elementami dziedzictwa kulturowego.
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z zajmowaniem nowych obszarów i koniecznością zmiany ich dotychczasowego użytkowania. Dlatego wytyczenie optymalnego wariantu, najmniej ingerującego w istniejące zagospodarowanie (ograniczając wpływ m.in. na obszary zabudowane), zminimalizuje możliwość oddziaływania na dobra materialne. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, jednakże odpowiednie lokalizowanie zaplecza budowy i właściwa organizacja prac budowlanych ograniczy uciążliwości związane z etapem realizacji.

#### 10. OBWODNICA RUCHOCIC W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 32 (WOJ. WIELKOPOLSKIE)

Lp.	10	OBWODNICA RUCHOCIC W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 32 (WOJ. WIELKOPOLSKIE)
Lokalizacja przedsięwzięcia		Powiat grodziski.
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia		Brak szczegółowych informacji na temat inwestycji.
Etap inwestycji, klasyfikacja i dostępna dokumentacja		Inwestycja na etapie koncepcyjnym korytarzowym.
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOS		Inwestycja należy do grupy przedsięwzięć opisanych w § 3. ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839).

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach - data i numer decyzji	Informacje o kompensacji przyrodniczej dot. N2000 lub innej nakazanej w DŚU	Komponenty, dla których w DŚU określono działania minimalizujące	Informacje o obowiązku wykonania ponownej OOŚ	Informacje o obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, zakres komponentów analizy	Informacje o obowiązku monitoringu przedsięwzięcia
	Brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia					
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Inwestycja na etapie koncepcyjnym nie znajduje się w pobliżu obszarów chronionych, z którymi mogłoby dojść do kolizji.					
Ocena potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska na podstawie analiz eksperckich						
RÓŻNORODNOŚĆ BIOLOGICZNA (ZWIERZĘTA, ROŚLINY ORAZ OBSZARY CHRONIONE)	Brak szczegółowej dokumentacji oraz projektów przebiegu inwestycji, uniemożliwia dokładne ocenienie negatywnych oraz potencjalnie negatywnych skutków realizacji inwestycji na różnorodność biologiczną oraz formy ochrony przyrody. Obszar, na którym może być realizowana inwestycja, nie znajduje się w granicach żadnej z form ochrony przyrody, przebieg planowanej drogi, w jak najmniejszym stopniu powinien zbliżać się do obszarów chronionych. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowym płoszeniem ptaków migrujących, a także innych grup zwierząt występujących w pobliżu realizowanej inwestycji. W okolicach Ruchocic występuje mało terenów leśnych, dominują natomiast pola uprawne, częściowo łąki. W zależności od miejsca realizacji inwestycji, będzie ona wiązać się ze zmniejszeniem obszaru pól uprawnych łąk bądź zadrzewień, zmniejszy się baza żerowiskowa dla zwierząt. Inwestycja powinna być poprowadzona w sposób minimalizujący wycinkę drzew.					
LUDZIE	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Jednakże realizacja obwodnicy i wyprowadzenie ruchu z terenu miejscowości Ruchocice, powinno pozytywnie oddziaływać na ludzi (ograniczyć dotychczasową emisję zanieczyszczeń i hałasu, wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa użytkowników dróg). Przebieg planowanej drogi, w jak najmniejszym stopniu powinien zbliżać się do obszarów chronionych akustycznie, co zminimalizuje możliwość oddziaływania na ludzi. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, które krótkoterminowo mogą oddziaływać na ludzi. Dlatego istotna jest odpowiednia organizacja prac, w celu zminimalizowania uciążliwości związanym z etapem realizacji inwestycji (emisji zanieczyszczeń, hałasu, utrudnienia w ruchu).					
WODY	Brak ze strony ochrony wód dodatkowych uwarunkowań dla realizacji inwestycji, które mogłyby zminimalizować potencjalne negatywne oddziaływania. Inwestycja winna być realizowana zgodnie ze standardami i przepisami, nie występuje zagrożenie dla osiągnięcia celów środowiskowych wód.					
POWIETRZE	Planowane przedsięwzięcie mając na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenu miejscowości Ruchocice wpłynie pozytywnie na jakość powietrza w jej obrębie. Nastąpi relokacja emisji kluczowych zanieczyszczeń komunikacyjnych poza obszar najbardziej wrażliwy – zabudowę mieszkaniową, a przez to obniżenie ich stężeń w obrębie miejscowości. Podczas tyczenia trasy obwodnicy należy minimalizować zbliżenia do tego typu obszarów. Na obecnym etapie brak możliwości wskazania bardziej szczegółowych uwarunkowań.					
KLIMAT	W perspektywie do roku 2040, w porównaniu do dekady 2011 – 2020 inwestycja wykazuje ekspozycję na: zwiększone oddziaływanie deszczów o charakterze nawałnym oraz wzrost temperatury maksymalnej powietrza (w tym występowania zjawiska fal upałów). Uwarunkowania dla występowania wiatrów silnych i bardzo silnych wykazują trend wzrostowy. Istotne jest zabezpieczenie infrastruktury drogi przed oddziaływaniem wyżej wskazanych zmiennych klimatu.					

POWIERZCHNIA ZIEMI	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia wykonanie analiz zajętości powierzchni ziemi. Negatywne oddziaływanie wiązać będzie się z zajętością terenu pod nową inwestycję oraz pracami budowlanymi a na etapie eksploatacji z negatywnym oddziaływaniem na środowisko glebowe wynikające z ruchu pojazdów. Planowany przebieg powinien uwzględniać minimalizowanie przebiegu trasy przez tereny rolnicze oraz inne klasy terenu, które są wrażliwe na oddziaływanie szczególnie w okresie eksploatacji. Ponadto należy zapewnić działania minimalizujące oddziaływania na powierzchnie terenu zarówno na etapie prac budowlanych oraz eksploatacji poprzez odpowiednie zabezpieczenie terenu, właściwie użytkowanie maszyn oraz zachowanie wysokiej kultury prac budowlanych.
KRAJOBRAZ	Brak szczegółowej dokumentacji przedsięwzięcia wyklucza możliwość przeprowadzenia szczegółowej analizy. Inwestycja planowana jest jednak na obszarze z dużym udziałem terenów zalesionych, pól uprawnych i łąk. Możliwe negatywne oddziaływanie na etapie realizacji inwestycji będzie wiązało się z prowadzeniem prac budowlanych oraz usunięciem roślinności. Nastąpi trwałe zniekształcenie rzeźby terenu oraz zmiana obecnego sposobu zagospodarowania terenu. Na etapie eksploatacji nowe, zunifikowane elementy infrastruktury drogowej mogą powodować wrażenie dysharmonii. W wyniku realizacji inwestycji może dojść do fragmentacji krajobrazu oraz zaburzenia percepcji istniejących wewnątrz krajobrazowych. Przyjmuje się jednak, że oddziaływania na etapie realizacji projektu wiązać się będą z wycinką istniejących drzewostanów oraz możliwości wprowadzania dodatkowych ekranów akustycznych, co może negatywnie wpływać na walory krajobrazowe i będzie miało znaczący wpływ na jakość walorów wizualnych również w trakcie eksploatacji inwestycji.
KLIMAT AKUSTYCZNY	Planowane przedsięwzięcie mając na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenu miejscowości Ruchocice wpłynie pozytywnie na klimat akustyczny w jej obrębie, ponieważ DK 32 z uwagi na wysokie natężenie ruchu generuje znaczące przekroczenia dopuszczalnych norm w swoim otoczeniu. W wyniku realizacji przedsięwzięcia nastąpi relokacja emisji hałasu, szczególnie na skutek ruchu pojazdów ciężkich poza tereny podlegające ochronie akustycznej. Podczas tyczenia trasy obwodnicy należy minimalizować zbliżenia do tego typu obszarów. Na obecnym etapie brak możliwości wskazania bardziej szczegółowych uwarunkowań.
ZASOBY NATURALNE	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z wykorzystaniem surowców skalnych. Jednakże przyjęty w Programie kierunek działań w zakresie racjonalizacji ponownego wykorzystania surowców w inwestycjach infrastrukturalnych prowadzić będzie do zastępowania kruszyw naturalnych oraz zwiększenia wtórnego wykorzystania m.in. destruktu asfaltowego. Pozwoli to na minimalizację oddziaływania na zasoby, poprzez ograniczenie zużycia surowców. Przy wyborze ostatecznego wariantu przebiegu drogi, należy uwzględnić położenie złóż, ich istotność (złoża najkorzystniejsze do zagospodarowania).
ZABYTKI	Brak szczegółowej dokumentacji wyklucza możliwość wykonania precyzyjnych analiz. Z uwagi jednak na przyjętą lokalizację istnieje możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na elementy o cennych walorach kulturowych. Zaleca się, aby projektowany przebieg inwestycji w jak najmniejszym stopniu kolidował z istniejącymi elementami dziedzictwa kulturowego.
DOBRA MATERIALNE, W TYM INFRASTRUKTURA	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z zajmowaniem nowych obszarów i koniecznością zmiany ich dotychczasowego użytkowania. Dlatego wytyczenie optymalnego wariantu, najmniej ingerującego w istniejące zagospodarowanie (ograniczając wpływ m.in. na obszary zabudowane), zminimalizuje możliwość oddziaływania na dobra materialne. Etap realizacji inwestycji może wiązać się z krótkoterminowymi, chwilowymi oddziaływaniami wynikającymi z prowadzenia prac, jednakże odpowiednie lokalizowanie zaplecza budowy i właściwa organizacja prac budowlanych ograniczy uciążliwości związane z etapem realizacji.

IV. ZBIORCZE ZESTAWIENIE POTENCJALNYCH KONFLIKTÓW SPOŁECZNYCH ORAZ ICH PRZYCZYN WRAZ Z TYPOLOGIĄ DLA STUDIÓW PRZYPADKU

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
Załącznik 1				
1. BUDOWA AUTOSTRADY A2 SIEDLCE – GR. PAŃSTWA, ODC. BIAŁA PODLASKA (W. CICIBÓR) - GR. PAŃSTWA	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	-	-	
	NIMBY	-	-	
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	Środowiskowy	+	-	potencjalne zagrożenia dla kolizji ze szlakami migracyjnymi zwierząt zagrożenia dla ujęć wód podziemnych
	Wartości	+	-	po konsultacjach dla DŚU uwzględniono szereg postulatów społecznych takich jak ekrany, przejazdy poprzeczne i drogi serwisowe
2. POSZERZENIE AUTOSTRADY A2 NA ODCINKU WĘZŁ "ŁÓDŹ PÓŁNOC" (BEZ WĘZŁA) – GRANICA WOJEWÓDZTW ŁÓDZKIEGO I MAZOWIECKIEGO O DODATKOWE PASY RUCHU	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	-	-	
	NIMBY	-	-	
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	Środowiskowy	-	-	Przedsięwzięcie z uwagi na charakter i skalę, nie będzie miało znacząco negatywnego oddziaływania na cele ochrony, przedmioty ochrony, integralność obszarów i spójność sieci obszarów Natura 2000 oraz pozostałych form ochrony przyrody
	Wartości	+	-	Oddziaływania na klimat akustyczny
3. POSZERZENIE AUTOSTRADY A2 NA ODCINKU GRANICA WOJEWÓDZTW ŁÓDZKIEGO I MAZOWIECKIEGO – WĘZŁ "KONOTOPA" (BEZ WĘZŁA) O DODATKOWE PASY RUCHU	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	-	-	
	NIMBY	-	-	
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
	Środowiskowy	+	-	Planowana inwestycja wykazuje bezpośredni związek z jednym obszarem ochrony przyrody, w granicach którego się znajduje. Możliwe są czasowe oddziaływania na formy ochrony przyrody związane z etapem realizacji. Możliwe negatywne oddziaływanie na środowisko:
	Wartości	+	-	Oddziaływania na zabytki
4. OBWODNICA AGLOMERACJI WARSZAWSKIEJ	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+/-	-	przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz
	NIMBY			
	LULU			
	BANANA			
	Środowiskowy	+/-		przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz, ale planowane przedsięwzięcie znajduje się w obszarze kolizyjnym z następującymi obszarami chronionymi: Kampinoski Park Narodowy, Kampinoski Park Narodowy – otulina, Rezerваты przyrody, obszary OSO Natura 2000, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, zespoły Przyrodniczo – krajobrazowe oraz użytki ekologiczne.
	Wartości	+/-		przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz
5. ZACHODNIE DROGOWE OBEJŚCIE SZCZECINA	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+	-	Konieczność wyburzeń
	NIMBY	-	-	
	LULU	+	-	Teren charakteryzuje się dominacją obszarów rolniczych
	BANANA	-	-	
	Środowiskowy	+	-	Na terenie planowanej inwestycji, w strefie buforowej, zlokalizowano chronione gatunki roślin, których populacje mogą zostać uszczuplone w przypadku realizowania inwestycji.

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
				Inwestycja wykazuje bezpośredni związek z 4 obszarami ochrony przyrody, w granicach których się znajduje. Inwestycja może oddziaływać negatywnie na stan wód oraz osiągnięcie przez nie celów środowiskowych w trakcie budowy (czasowe zakłócenia spływów wód, możliwość zanieczyszczeń w trakcie robót) oraz w trakcie użytkowania.
	Wartości			Uciążliwości hałasowe Zanieczyszczenia powietrza
<b>6. BUDOWA DROGI S7 GDAŃSK – WARSZAWA, ODC. CZOSNÓW – WARSZAWA</b>	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+		Bezpośrednie sąsiedztwo z budynkami (132 obiektów, z czego 75 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na konieczność wyburzeń obiektów budowlanych kolidujących z planowaną trasą.
	NIMBY	-		
	LULU	-		
	BANANA	-		
	Środowiskowy	+		Planowana inwestycja wykazuje bezpośredni związek z 3 obszarami ochrony przyrody oraz jedną otuliną Parku Narodowego, w granicach którego się znajduje. Możliwe negatywne oddziaływanie na środowisko w momencie realizacji i eksploatacji inwestycji: zniszczenie pokrywy roślinnej, wycinka drzew i krzewów, ograniczenie miejsc do rozrodu gatunków nietoperzy, zwiększenie śmiertelności zwierząt, ekspansja gatunków niepożądanych. Inwestycja potencjalnie może negatywnie oddziaływać na wody podziemne.
	Wartości	+		Uciążliwości hałasowe
<b>7. BUDOWA DROGI S10 SZCZECIN – PIŁA</b>	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+		Bezpośrednie sąsiedztwo z budynkami (101 obiektów, z czego 34 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wyburzeń obiektów budowlanych kolidujących z planowaną trasą.
	NIMBY	+		Z uwagi na brak wybranego wariantu (nie wydano DŚU)
	LULU	-		
	BANANA	-		

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
	Środowiskowy	+		Inwestycja wykazuje bezpośredni związek z 14 obszarami ochrony przyrody, w granicach których się znajduje. Możliwe negatywne oddziaływanie na środowisko: zniszczenie pokrywy roślinnej, zmniejszenie powierzchni siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, wycinka drzew i krzewów, ograniczenie miejsc do rozrodu gatunków nietoperzy, zwiększenie śmiertelności zwierząt, ekspansja gatunków niepożądanych.
	Wartości	+		Uciążliwości hałasowe
<b>8. BUDOWA DROGI S10 PIŁA – BYDGOSZCZ</b>	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+		
	NIMBY	+		Z uwagi na brak wybranego wariantu (nie wydano DŚU)
	LULU	-		
	BANANA	-		
	Środowiskowy	+		Inwestycja znajduje się w granicach Obszaru Specjalnej Ochrony Natura 2000 Puszcza nad Gwdą, Specjalnego Obszaru Ochrony Natura 2000 Dolina Łobżonki, Specjalnego Obszaru Ochrony Natura 2000 Dolina Noteci oraz we 4 Obszarach Chronionego Krajobrazu (Dolina Łobżonki i Bory Kujańskie, Dolina Noteci, Nadnotecki Obszar Chronionego Krajobrazu, Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy. W odległości do 1 km znajduje się Specjalny Obszar Ochrony Natura 2000 Ostoja Piłska, Użytek ekologiczny Torfniaki Solnówskie, rezerwat przyrody Nietoperze w Starym Browarze, rezerwat przyrody Kuźnik.
	Wartości	+		Uciążliwości hałasowe Możliwość konfliktu planowanej inwestycji z zespołem pałacowym z 2. połowy XIX w. stanowiska archeologiczne.
<b>9. BUDOWA DROGI S10 A1 – OBWODNICA AGLOMERACJI WARSZAWSKIEJ</b>	Przestrzenny lokalizacyjny	+		Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz
	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+		Z uwagi na brak wybranego wariantu (nie wydano DŚU)

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
	NIMBY			
	LULU			
	BANANA	+		Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Zakłada się jednak, że inwestycja będzie potencjalnie przebiegała przez obszary chronionego krajobrazu oraz teren parku krajobrazowego, co wymusi konieczność przeprowadzenia wycinki cennych drzewostanów oraz zmiany obecnego ukształtowania i zagospodarowania terenu.
	środowiskowy			Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz
<b>10. ROZBUDOWA DROGI A1 TORUŃ WŁOCŁAWEK O TRZECI PAS RUCHU</b>	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+		O niskim prawdopodobieństwie wystąpienia – jest to przebudowa/przebudowa drogi istniejącej
	NIMBY	-		
	LULU	-		
	BANANA	-		
	Środowiskowy	-		Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz
	Wartości	-		Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz
<b>11. BUDOWA DROGI S11 BOBOLICE – SZCZECINEK</b>	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+		bezpośrednie sąsiedztwo z budynkami (5 obiektów, z czego 1 to budynek mieszkalny jednorodzinny). Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wyburzeń obiektów budowlanych kolidujących z planowaną trasą.
	NIMBY	+		Niskie prawdopodobieństwo wystąpienia, z uwagi na fakt, że projektowany odcinek drogi będzie w dużej mierze po istniejącej drodze krajowej nr 11.
	LULU	-		
	BANANA	-		
	Środowiskowy	+	+	Planowana inwestycja wykazuje bezpośredni związek z 4 obszarami ochrony przyrody, w granicach których się znajduje. Możliwe negatywne oddziaływanie na środowisko: zniszczenie pokrywy roślinnej i części siedlisk, zwiększenie śmiertelności zwierząt, ekspansja gatunków niepożądanych;

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
				przecięcie szlaków migracyjnych zwierząt; wycinka drzew stanowiących potencjalne siedliska zwierząt; częściowe zniszczenie miejsc rozrodu płazów. Kompensacje przyrodnicze: odpowiednie nasadzenia uzupełniające, objęte 3-letnią gwarancyjną pielęgnacją; budowa zbiorników zastępczych. Stwierdzono konieczność monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko <b>przyrodnicze (obecność płazów; siedliska i gatunki będące przedmiotem zainteresowania Wspólnoty)</b> . Na etapie realizacji inwestycji konieczny jest nadzór przyrodniczy w celu kontroli oraz wskazania dodatkowych działań minimalizujących.
	Wartości	+		Uciążliwości hałasowe
12. BUDOWA DROGI S11 SZCZECINEK – PIŁA (W. PIŁA PÓŁNOC BEZ WĘZŁA)	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+		Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wyburzeń obiektów budowlanych kolidujących z planowaną trasą.
	NIMBY	-		
	LULU	-		
	BANANA	-		
	Środowiskowy	+	+	Planowana inwestycja może mieć potencjalnie znaczące negatywne oddziaływanie w przypadku obszaru Natura 2000 Puszcza nad Gwdą, w szczególności na jeden gatunek ptaka będącego przedmiotem ochrony obszaru. Oddziaływanie dotyczy żurawia Grus grus w przypadku realizacji inwestycji (1-2 stanowiska gatunku w buforze stanowiące 1,18%), dla którego zagrożeniem jest m.in. likwidacja lub przekształcanie oczek i większych zbiorników wodnych oraz osuszanie terenów bagiennych, drapieżnictwo oraz zabudowa wszelkiego typu skutkująca zmianami w krajobrazie i utratą siedlisk. Realizacja planowanej inwestycji będzie wiązać się z wycinką ok. 369,9 ha lasów i zadrzewień mogących stanowić potencjalne stanowisko dla wielu gatunków zwierząt, a także drzew o wymiarach pomnikowych. Charakter planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci: wycinki zadrzewień i krzewów, zmiany zagospodarowania terenu, zniszczenia pokrywy roślinnej, uszkodzenia roślin chronionych, zwiększenia śmiertelności zwierząt, zniszczenia siedlisk zwierząt, dewastacji siedlisk w miejscu zaplecza technicznego.

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
				, stwierdzono możliwość wystąpienia kolizji z fragmentami krajowej sieci korytarzy ekologicznych, planowana inwestycja może stanowić zagrożenie dla migrujących zwierząt. Inwestycja przebiega przez Obszar Chronionego Krajobrazu pod nazwą: Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy oraz koliduje z aleją klonową prowadzącą na wschód z Turowa do Omulna, będącą drogą krajobrazową.
	Wartości	+		Uciążliwości hałasowe
<b>13. BUDOWA OBWODNICY UJŚCIA I PIŁY – ETAP I OBW. UJŚCIA S11</b>	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+		Wykazano bezpośrednie sąsiedztwo z budynkami, w przypadku wariantu W1 (8 obiektów, z czego 5 to budynki mieszkalne jednorodzinne), w przypadku wariantu W2: (15 obiektów, z czego 12 to budynki mieszkalne jednorodzinne), w przypadku wariantu W6: (4 obiektów, z czego 1 to budynek mieszkalny jednorodzinny). Zatem z punktu widzenia oddziaływania na budynki, najbardziej korzystny wydaje się wariant W6.
	NIMBY	+		Z uwagi na rozbudowane wariantowanie i brak wydanej DŚU
	LULU	-		
	BANANA	-		
	Środowiskowy	+		planowana inwestycja przebiega przez <b>2 obszary chronionego krajobrazu (Dolina Noteci, Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy) we wszystkich rozpatrywanych wariantach (W1, W2 i W6).</b>
	Wartości	+		Oddziaływanie na historyczny układ miejski w miejscowości Ujście. Uciążliwości hałasowe.
<b>14. BUDOWA DROGI S11 PIŁA – POZNAŃ, ODC. PIŁA – OBORNIKI</b>	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+		Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wyburzeń obiektów budowlanych kolidujących z planowaną trasą.
	NIMBY			
	LULU			
	BANANA			
	Środowiskowy	+	+	Planowana inwestycja może oddziaływać na obszary Natura 2000: Puszcza nad Gwdą, Puszcza Notecka w szczególności na ptaki będące przedmiotami ochrony obszarów. Inwestycja może potencjalnie znacząco oddziaływać na kanię rudą <i>Milvus milvus</i> , będącą

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
				przedmiotem ochrony Obszaru Natura 2000 Puszcza Notecka (w buforze znajduje się 1 stanowisko, 4-5% stanowisk narażonych na zniszczenie) dla której zagrożeniem jest m.in. wyręb starodrzewi, prace leśne w okresie lęgowym. Realizacja inwestycji będzie prowadziła do częściowego jednak trwałego zniszczenia siedliska rozrodczego gatunku. Dodatkowo sąsiedztwo ruchliwej drogi może generować dodatkowe oddziaływanie w postaci możliwych kolizji gatunku z pojazdami. Inwestycja stanowi zagrożenie dla gatunków bezkręgowców będącymi przedmiotami ochrony w Obszarze Natura 2000: Dolina Wełny. Charakter planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci: wycinki zadrzewień i krzewów, zniszczenia pokrywy roślinnej, zwiększenia śmiertelności zwierząt, zniszczenia siedlisk zwierząt, dewastacji siedlisk w miejscu zaplecza technicznego. Na obszarach Natura 2000, których przedmiotem ochrony są ryby i minogi, mogą wystąpić potencjalne negatywne oddziaływania na te grupy zwierząt w momencie realizacji inwestycji. Stwierdzono bezpośrednią kolizję ze stanowiskami gatunków ssaków w Obszarze Natura 2000 Dolina Wełny PLH300043: bóbr europejski <i>Castor fiber</i> , wydra <i>Lutra lutra</i> . W wyniku wykonanych analiz zawartych w Prognozie, stwierdzono możliwość wystąpienia kolizji z fragmentami krajowej sieci korytarzy ekologicznych, planowana inwestycja może stanowić zagrożenie dla migrujących zwierząt.
	Wartości	+		Uciążliwości hałasowe
15. BUDOWA OBWODNICY OBORNIK S11	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+		Bezpośrednie sąsiedztwo z budynkami (16 obiektów, z czego 6 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wyburzeń obiektów budowlanych kolidujących z planowaną trasą.
	NIMBY			
	LULU			
	BANANA			
	Środowiskowy	+	+	Planowana inwestycja może stanowić zagrożenie dla obszaru Natura 2000 Puszcza Notecka, a w szczególności dla ptaków będących przedmiotami ochrony obszaru. Charakter planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci: wycinki zadrzewień i krzewów, zniszczenia pokrywy roślinnej, zwiększenia śmiertelności zwierząt, zniszczenia siedlisk zwierząt, dewastacji

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
				siedlisk w miejscu zaplecza technicznego. W wyniku wykonanych analiz zawartych w Prognozie, wykazano, że budowa drogi koliduje z jednym fragmentem krajowej sieci korytarzy ekologicznych, co może stanowić zagrożenie dla zwierząt migrujących.
	Wartości	+		Uciążliwości hałasowe
16. BUDOWA DROGI S11 PIŁA – POZNAŃ ODC. OBORNIKI – W. POZNAŃ PÓŁNOC	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+		Pośrednie sąsiedztwo z budynkami (15 obiektów, z czego 5 to budynki mieszkalne jednorodzinne). Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wyburzeń obiektów budowlanych kolidujących z planowaną trasą.
	NIMBY			
	LULU			
	BANANA			
	Środowiskowy	+	+	Planowana inwestycja będzie kolidować z obszarem Natura 2000 Biedrusko, przy czym może stanowić zagrożenie dla 5 gatunków bezkręgowców, będących przedmiotami ochrony obszaru (Kozioróg dębosz <i>Cerambyx cerdo</i> , Przeplatka aurinia <i>Euphydryas aurinia</i> , Czerwończyk nieparek <i>Lycaena dispar</i> , Trzepla zielona <i>Ophiogomphus cecilia</i> , Pachnica dębowa <i>Osmoderma eremita</i> .). Charakter planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci: wycinki zadrzewień i krzewów, zniszczenia pokrywy roślinnej, zwiększenia śmiertelności zwierząt, zniszczenia siedlisk zwierząt. W wyniku wykonanych analiz zawartych w Prognozie, wykazano, że budowa drogi koliduje z jednym fragmentem krajowej sieci korytarzy ekologicznych, co może stanowić zagrożenie dla zwierząt migrujących.
	Wartości	+		Uciążliwości hałasowe.
17. BUDOWA DROGI S11 KÓRNIK – OSTRÓW WIELKOPOLSKI	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+		Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz
	NIMBY	+		Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
	LULU			
	BANANA			
	Środowiskowy	+		Planowana inwestycja może mieć potencjalne oddziaływanie na obszary chronione znajdujące się w buforze w momencie realizacji inwestycji. Nie przewiduje się jednak znacznego negatywnego oddziaływania na formy ochrony przyrody. Charakter planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci: wycinki zadrzewień i krzewów, zniszczenia pokrywy roślinnej, zwiększenia śmiertelności zwierząt, zniszczenia siedlisk zwierząt. W wyniku wykonanych analiz zawartych w Prognozie, wykazano, że budowa drogi koliduje z jednym fragmentem krajowej sieci korytarzy ekologicznych, co może stanowić zagrożenie dla zwierząt migrujących.
	Wartości			Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz
18. BUDOWA DROGI S11 OSTRÓW WIELKOPOLSKI – KĘPNO	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+		Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na możliwość wyburzeń obiektów budowlanych kolidujących z planowaną trasą.
	NIMBY			
	LULU			
	BANANA			
	Środowiskowy	+		Planowana inwestycja może potencjalnie oddziaływać na obszary chronione znajdujące się w buforze w momencie realizacji inwestycji. Nie przewiduje się jednak znacznego negatywnego oddziaływania na formy ochrony przyrody. Charakter planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci: wycinki zadrzewień i krzewów, zniszczenia pokrywy roślinnej, zwiększenia śmiertelności zwierząt, zniszczenia siedlisk zwierząt, zmiany zagospodarowania terenu, zniszczenia siedlisk w miejscu zaplecza technicznego. W wyniku wykonanych analiz zawartych w Prognozie, stwierdzono możliwość wystąpienia kolizji z fragmentami krajowej sieci korytarzy ekologicznych, planowana inwestycja może stanowić zagrożenie dla migrujących zwierząt.

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
	Wartości	+		Wpływ na klimat akustyczny – minimalizacja (ekrany) – ale brak DŚU.
<b>19. BUDOWA DROGI S11 KĘPNO – A1</b>	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+		Wykonane analizy przestrzenne, wykazały bezpośrednie sąsiedztwo z budynkami; w aspekcie potencjalnego wpływu na budynki najbardziej korzystnym wydaje się wariant D. Dla wydanej DŚU ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na konieczność wyburzeń obiektów budowlanych kolidujących z planowaną trasą.
	NIMBY	+		Z uwagi na rozbudowane wariantowanie i brak DŚU.
	LULU			
	BANANA			
	Środowiskowy	+		Inwestycja wykazuje bezpośredni związek z 2 obszarami ochrony przyrody oraz otuliną jednego parku krajobrazowego, w granicach których się znajduje. Możliwe negatywne oddziaływanie na środowisko: zniszczenie pokrywy roślinnej, zwiększenie śmiertelności zwierząt, ekspansja gatunków niepożądanych; przecięcie szlaków migracyjnych zwierząt; wycinka drzew mogących stanowić siedliska zwierząt. Inwestycja będzie przebiegała przez 2 obszary chronionego krajobrazu (Dolina Prosną, Lasy Stobrawsko – Turawskie) oraz otulinę Parku Krajobrazowego Lasy nad Górną Liswartą. Możliwe negatywne oddziaływanie na etapie realizacji inwestycji będzie wiązało się z prowadzeniem prac budowlanych oraz usunięciem roślinności, w tym na obszarach leśnych i łąkowych. Kolizje ze złożami piasków i żwirów.
	Wartości	+		Uciążliwości hałasowe. Projektowany odcinek drogi przechodzi przez stanowisko archeologiczne.
<b>20. BUDOWA OBWODNICY TARNOWSKICH GÓR S11</b>	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+		Etapy I-IV: bezpośrednie sąsiedztwo z budynkami. W przypadku wariantu I, zidentyfikowano bezpośrednie sąsiedztwo 37 budynków, z czego 27 to budynki mieszkalne jednorodzinne, w przypadku wariantu II – 12 budynków, w tym 6 to budynki mieszkalne jednorodzinne, w przypadku wariantu III -37 budynków, w tym 27 to budynki mieszkalne jednorodzinne, w przypadku wariantu IV – 12 budynków, w tym 6 to budynki mieszkalne jednorodzinne. Zatem najbardziej korzystnym wydaje się wariant II i IV, w aspekcie potencjalnego wpływu na budynki
	NIMBY	+		Z uwagi na wariantowanie (dostępne dokumenty: studium sieciowe z elementami studium korytarzowego).

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
	LULU			
	BANANA			
	Środowiskowy			Kolizja ze złożami wapieni i margli. Inwestycja przebiega przez obszar Sulejowskiego Parku Krajobrazowego oraz jego otulinę. Z uwagi na wczesny stan procesu decyzyjnego brak możliwości przeprowadzenia bardziej precyzyjnych analiz.
	Wartości	+		Prawdopodobne uciążliwości hałasowe, lecz z uwagi na wczesne stadium procesu decyzyjnego brak możliwości przeprowadzenia precyzyjnych analiz.
<b>21. BUDOWA DROGI S12 PIOTRKÓW TRYBUNALSKI – RADOM, ODC. PIOTRKÓW TRYBUNALSKI – SULEJÓW (W. KOZENIN)</b>	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	-		
	NIMBY			
	LULU			
	BANANA			
	Środowiskowy	+		Bezpośredni związek z 2 obszarami ochrony przyrody oraz otuliną jednego parku krajobrazowego, w granicach których się znajduje.
	Wartości	+		Uciążliwości hałasowe
<b>22. BUDOWA DROGI S12 SULEJÓW – RADOM</b>	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+		Bezpośrednio sąsiedztwo budynków (lokalizacja).
	NIMBY			
	LULU			
	BANANA			
	Środowiskowy	+		Konflikt z lasami przysusko-szydłowieckimi.
	Wartości	+		Bezpośrednie sąsiedztwo budynków (drgania). Uciążliwości hałasowe. Kolizja planowanego odcinka z dawnym zespołem dworsko - parkowym w miejscowości Zameczek.

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
<b>23. BUDOWA DROGI S12 RADOM – LUBLIN</b>	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+		Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na konieczność wyburzeń obiektów budowlanych kolidujących z planowaną.
	NIMBY	+		Z uwagi na otwarte opcje wariantowania (brak DŚ).
	LULU	+		Droga przebiegać będzie głównie przez tereny rolnicze, nieużytki i tereny leśne oraz obrzeża lasów.
	BANANA			
	Środowiskowy	+		Planowana inwestycja może potencjalnie oddziaływać na obszar Natura 2000 Ostoja Kozienicka, w szczególności na gatunki ptaków oraz 7 gatunków bezkręgowców, będących przedmiotami ochrony obszaru. Charakter planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci: wycinki zadrzewień i krzewów, zniszczenia pokrywy roślinnej, zwiększenia śmiertelności zwierząt, zniszczenia siedlisk zwierząt. Planowana inwestycja przetnie dwa korytarze ekologiczne, o łącznej powierzchni kolizji 8,08 km, co może mieć negatywny wpływ na migrujące osobniki zwierząt. Konieczna będzie wycinka lasów i zadrzewień w liczbie ok. 131 ha. Drzewa mogą stanowić siedliska oraz żerowiska dla wielu gatunków ptaków, a także innych grup zwierząt, są ostoją bioróżnorodności. Na obszarach Natura 2000, których przedmiotem ochrony są ryby i minogi, mogą wystąpić potencjalne negatywne oddziaływania na te grupy zwierząt w momencie realizacji inwestycji.
	Wartości			
<b>24. BUDOWA DROGI S16 OLSZTYN – Ełk</b>	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+		Ustalenia dokumentacji środowiskowej wskazują na konieczność wyburzeń obiektów budowlanych kolidujących z planowaną trasą.
	NIMBY			
	LULU			
	BANANA			
	Środowiskowy	+	+	W wyniku wykonanych analiz zawartych w Prognozie, stwierdzono, że potencjalnie znaczące negatywne oddziaływanie inwestycji może wystąpić w przypadku realizacji odcinka Mrągowo-Ełk (odcinek ten nie posiada decyzji o środowiskowych

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
				<p>uwarunkowaniach) na przedmioty ochrony Obszaru Natura 2000 Mazurska Ostoja Żółwia Baranowo (w buforze stwierdzono 4 rejony występowania gatunku- od 80 do 100 osobników). Zagrożenie stanowi bezpośrednie zabicie osobników oraz niszczenie siedliska gatunku. Ponadto stwierdzono możliwość wystąpienia znacząco negatywnego oddziaływania na siedlisko chronione 6510 w tym obszarze. Wykazano, że budowa drogi koliduje z fragmentami krajowej sieci korytarzy ekologicznych, co może stanowić zagrożenie dla zwierząt migrujących.</p> <p>Dane z Raportu OOŚ wskazują, że budowa drogi ekspresowej S16 na obszarze Mazurskiej Ostoi Żółwia Baranowo PLH 280036 może stanowić zagrożenie dla głównego celu ochrony obszaru tj. utrzymania właściwego stanu ochrony (nie gorszego niż dotychczas) populacji żółwia błotnego <i>Emys orbicularis</i>, gatunku kluczowego dla Ostoi oraz siedlisk przyrodniczych i gatunków roślin i zwierząt, jeśli naruszone zostaną stosunki wodne kluczowych siedlisk dla miejsca bytowania, żerowania i hibernacji, jak np. siedliska NATURA 2000 o kodzie 3150, czyli starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z <i>Nymphaea</i>, <i>Potamogeton</i>. Głównymi zagrożeniami na tym terenie jest obniżanie się poziomu wód gruntowych, wysychanie małych oczek wodnych oraz ich niszczenie wskutek antropopresji.</p>
	Wartości	+		<p>Hałas</p> <p>Kolizje przyrodnicze</p> <p>W tej sprawie w sposób bardzo istotny obserwowane są także konflikty relacji, na niespotykaną gdzie indziej skalę, zwłaszcza pomiędzy przedstawicielami m. Ełk i pozostałymi przedstawicielami społeczności lokalnych<sup>2</sup></p>

<sup>2</sup> zob. np. uchwała nr XXV1/249/2020 RADY GMINY EŁK z dnia 18 grudnia 2020 r. w sprawie przebiegu drogi ekspresowej Białystok-Ełk. zob. także: petycja przeciwko budowie drogi S16, <https://otop.org.pl/2021/02/18/petycja-przeciwko-drodze-s16-przez-mazury-i-biebrzanski-pn-zlozona-do-ministrow-i-drogowcow/> zobacz także: uchwała nr 15/2020 rady Wydziału Biologii Uniwersytetu w Białymstoku z dnia 2 grudnia 2020 r., <https://biologia.uwb.edu.pl/media/uploads/2020/12/07/uchwaa-nr-15-2020.pdf> , a także Stanowisko Rady Naukowej Biebrzańskiego Parku Narodowego dotyczące planowanej budowy drogi ekspresowej S16 w dolinie Biebrzy z 27.06.2019 r. , <https://www.biebrza.org.pl/plik,4675,stanowisko-rady-naukowej-bbpn-ws-s16.pdf> Zob. także Raport z konsultacji publicznych projektu Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.), Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2021. Zob. także „Studium sieciowe przebiegu Via Carpatia i S16 w północno-wschodniej Polsce” opracowane przez Fundację dla Biebrzy, <https://www.kp.org.pl/pl/informacje/3243-s-16-nie-ma-interesu-publicznego> (02.06.2022).

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
25. BUDOWA DROGI S16 EŁK – BIAŁYSTOK	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+		Inwestycja posiada przebieg wielowariantowy. Kolizje wywołane przebiegiem poszczególnych wariantów przez obszary chronione, obszary wykorzystywane rekreacyjnie i turystycznie, wpływające na zabytki
	NIMBY	+		Inwestycja posiada przebieg wielowariantowy.
	LULU	+		Kolizje wywołane przebiegiem poszczególnych wariantów przez obszary wykorzystywane rekreacyjnie i turystycznie.
	BANANA	+		Inwestycja posiada przebieg wielowariantowy, ale doświadczenia poprzednich lat pokazują, że protesty społeczne obejmują każdy wariant realizacji inwestycji, zaproponowany na przestrzeni lat.
	Środowiskowy	+	+	Planowana inwestycja może potencjalnie oddziaływać na obszary Natura 2000 Puszcza Augustowska, Puszcza Knyszyńska oraz obszar Natura 2000 Ostoja Biebrzańska, w szczególności na gatunki ptaków, będącymi przedmiotami ochrony obszaru. W przypadku kolizji z Ostoją Biebrzańską, występuje znaczące negatywne oddziaływanie na stanowiska rozrodzce chronionych gatunków ptaków (Dzięcioł średni <i>Dendrocoptes medius</i> , Błotniak stawowy <i>Circus aeruginosus</i> , Puchacz <i>Bubo bubo</i> , Rycyk <i>Limosa limosa</i> , Orlik krzykliwy <i>Clanga pomarina</i> , Bocian czarny <i>Ciconia nigra</i> ) oraz miejsc koncentracji gęsi białoczelnej <i>Anser albifrons</i> (w przypadku wariantu 2 i 3). Realizacja inwestycji w zależności od wybranego wariantu, będzie prowadziła do trwałego zniszczenia fragmentów siedlisk gatunków ptaków. Inwestycja może wywrzeć wpływ na chronione gatunki bezkręgowców, będących przedmiotem ochrony Obszarów Natura 2000 Dolina Biebrzy, Puszcza Knyszyńska, Ostoja Augustowska. Przewiduje się potencjalne negatywne oddziaływanie w przypadku dwóch gatunków nietoperzy (Mopek zachodni <i>Barbastella barbastellus</i> , Nocek łydkowłosy <i>Myotis dasycneme</i> ) oraz 2 gatunków bezkręgowców w Obszarze PLH200008 Dolina Biebrzy (czerwończyk nieparek <i>Lycaena dispar</i> i skójką gruboskorupowa <i>Unio crassus</i> ). Możliwe jest znaczące negatywne oddziaływanie na 1 gatunek ssaka (ryś <i>Lynx lynx</i> ) stanowiący przedmiot ochrony 1 obszarze Natura 2000 - Dolina Biebrzy PLH200008. Negatywne oddziaływanie będzie polegało na powstaniu efektu bariery i tym samym zaburzeniu integralności populacji oraz zwiększy ryzyko śmierci w wyniku kolizji z pojazdami. Realizacja inwestycji wiąże się ze zniszczeniem siedlisk gatunku/pogorszeniem ich stanu, śmiertelnością osobników, przecięciem tras migracji.

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
				Na obszarach Natura 2000, których przedmiotem ochrony są ryby i minogi, mogą wystąpić potencjalne negatywne oddziaływania na te grupy zwierząt w momencie realizacji inwestycji. Stwierdzono możliwość wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań projektu na gatunki nietoperzy będące przedmiotami ochrony w obszarze Dolina Biebrzy PLH200008. Stwierdzono bezpośrednią kolizję ze stanowiskami gatunków ssaków w Obszarze Natura 2000 Dolina Biebrzy PLH200008 oraz Ostoja Augustowska PLH200005: wydra <i>Lutra lutra</i> , bóbr europejski <i>Castor fiber</i> , Ryś <i>Lynx lynx</i> . Nie można wykluczyć braku znaczącego negatywnego oddziaływania na Natura 2000 brak wystarczającej analizy wariantów alternatywnych.
	Wartości	+		Wpływ na walory turystyczne Mazur Ochrona przyrody Ochrona życia i zdrowia mieszkańców Spójność gospodarcza regionu bazującego na turystyce <sup>3</sup> . Zwiększenie dostępności obszaru województwa warmińsko-mazurskiego z kierunku wschodniego i południowego <sup>4</sup> . W tej sprawie w sposób bardzo istotny obserwowane są także konflikty relacji, na niespotykaną nigdzie indziej skalę, zwłaszcza pomiędzy przedstawicielami m. Augustów i pozostałymi przedstawicielami społeczności lokalnych <sup>5</sup> .
<b>26. ROZBUDOWA DROGI S19 NA ODCINKU WĘZŁ SOKOŁÓW MŁP. PÓŁNOC (BEZ WĘZŁA)</b>	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	–	–	

<sup>3</sup> <https://dzikiezycie.pl/archiwum/2019/lipiec-i-sierpień-2019/s16-kontrowersyjna-inwestycja-drogowa-na-mazurach-i-nie-tylko>; zob. także uwagi formułowane podczas Mazurskiej Debaty Drogowej: [https://www.facebook.com/watch/live/?ref=watch\\_permalink&v=335521010770533](https://www.facebook.com/watch/live/?ref=watch_permalink&v=335521010770533), zob. Także <https://bagna.pl/mokre-tematy/194-dolina-rosputy-historia-i-tlo-konfliktu>.

<sup>4</sup> Raport z konsultacji publicznych projektu Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.), <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/konsultacje-publiczne-projektu-rzadowego-programu-budowy-drog-krajowych-do-2030-r-z-perspektywa-do-2033-r>.

<sup>5</sup> zob. np. uchwała Nr XXXIX/380/2021 Rady Miejskiej w Augustowie z dnia 2 września 2021 r. w sprawie wprowadzenia do Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) przebudowy odcinka drogi krajowej Białystok – Augustów – Raczek do parametrów drogi ekspresowej lub dwujezdniowej ruchu głównego przyspieszonego, zob. także Raport z konsultacji publicznych projektu Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.), Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2021.

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
— WĘZŁ JASIONKA (BEZ WĘZŁA) ETAP II (DOBUDOWA DRUGIEJ JEZDNI)	NIMBY	—		
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	Środowiskowy	-	-	
	Wartości	-	-	
27. BUDOWA DROGI S52 BIELSKO-BIAŁA — GŁOGOCZÓW	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+		Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na konieczność wyburzeń obiektów budowlanych kolidujących z planowaną trasą.
	NIMBY			
	LULU			
	BANANA			
	Środowiskowy	+		Analizy przestrzenne wykazały występowanie bezpośredniego wpływu na zabytkową aleję drzew, stanowiącą integralną część zabytkowego założenia dworskiego w Czańcu (decyzja o wpisie do rejestru nr A-386 z 1972-11-17).
28. BUDOWA DROGI S74 SULEJÓW — PRZEŁOM/ MNIÓW	Wartości	+		Wartości kulturowe, lokalizacja inwestycji przebiega w pobliżu obszaru UNESCO w Kalwarii Zebrzydowskiej. Uciążliwości hałasowe.
	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	-	-	
	NIMBY	-	-	
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	Środowiskowy	+	-	Inwestycja znajduje się w granicach dwóch obszarów ochrony przyrody, na które może mieć bezpośredni wpływ. Możliwe negatywne oddziaływanie na środowisko: wycinka zadrzewień i krzewów, zmiana zagospodarowania terenu, zniszczenie pokrywy roślinnej, uszkodzenie roślin chronionych, zwiększenie śmiertelności zwierząt, dewastacja siedlisk w miejscu zaplecza budowlanego.

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
				2 obszary chronionego krajobrazu: Konecko-Łopuszniański oraz Piliczański Obszar Chronionego Krajobrazu.
	Wartości	+	-	Uciążliwości hałasowe. Stanowiska archeologiczne.
29. BUDOWA DROGI S74 KIELCE – NISKO ODC. CEDZYNA – ŁAGÓW WRAZ Z OBW. ŁAGOWA	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:			
	NIMBY			
	LULU			
	BANANA			
	Środowiskowy	+		Pośredni związek z 4 obszarami ochrony przyrody oraz otulinami dwóch parków krajobrazowych oraz jednego Parku Narodowego, w granicach których się znajduje
	Wartości			
30. BUDOWA DROGI S74 KIELCE – NISKO ODC. ŁAGÓW – NISKO	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+	-	Realizacja inwestycji wiązać się będzie z zajmowaniem nowych obszarów i koniecznością zmiany ich dotychczasowego użytkowania, w tym może kolidować z istniejącą zabudową. W każdym wariantie przewidziane są wyburzenia.
	NIMBY	+	-	Z uwagi na rozpatrywanie wielu wariantów realizacji przedsięwzięcia przy braku DŚU.
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	Środowiskowy	+	+	Planowana inwestycja wykazuje bezpośredni związek z 8 obszarami ochrony przyrody oraz otulinami trzech parków krajobrazowych, w granicach których się znajduje. Możliwe są czasowe oddziaływania na formy ochrony przyrody związane z etapem realizacji. W wyniku wykonanych analiz zawartych w Prognozie stwierdzono bezpośrednią kolizję ze stanowiskami gatunków ssaków w Obszarze Natura 2000 Dolina Dolnego Sanu PLH180020 (warianty 1, 3, 4, 4m, 5, TGD): wydra Lutra lutra. Stwierdzono możliwość wystąpienia potencjalnie znaczącego negatywnego oddziaływania na modraszka nausitosa i modraszka telejusa oraz siedliska: 9170, 6410, 3150 znajdujące się w Obszarze Natura 2000 Dolina Dolnego Sanu oraz dla siedliska 3270 w Obszarze Tarnobrzaska Dolna Wisły. Stwierdzono możliwość wystąpienia kolizji z fragmentami krajowej sieci korytarzy ekologicznych, planowana inwestycja może stanowić zagrożenie

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
				<p>dla migrujących zwierząt. Możliwe oddziaływanie na środowisko: wycinka zadrzewień i krzewów, zmiana zagospodarowania terenu, zniszczenie pokrywy roślinnej, uszkodzenie roślin chronionych, zwiększenie śmiertelności zwierząt, zniszczenie siedlisk zwierząt, dewastacja siedlisk w miejscu zaplecza technicznego.</p> <p>Przeprowadzona na wyższym poziomie szczegółowości inwestycyjna OOS i wydana na jej podstawie decyzja wskazała konieczność zastosowania kompensacji przyrodniczych w postaci wykonania zbiornika stanowiącego zastępcze siedlisko dla płazów. Konieczne jest wybudowanie przejść dla zwierząt z zastosowaniem odpowiednich technologii, a także nasadzeń zieleni. W zapisach decyzji dla odcinka łągów – koniec obwodnicy Opatowa ujęto działania minimalizujące negatywne oddziaływanie etapu realizacji na komponenty środowiskowe oraz podano szereg wymaganych zastosowań, zakazów oraz nakazów w celu ochrony środowiska i zachowania bioróżnorodności. Po zastosowaniu wszystkich wymogów, działań minimalizujących zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie realizacji przedsięwzięcia, oddziaływanie na rośliny, zwierzęta oraz formy ochrony przyrody, zostanie zmniejszone do minimum. Nie przewiduje się długotrwałego, stałego negatywnego oddziaływania na środowisko. Konieczny jest nadzór przyrodniczy na etapie realizacji inwestycji m.in. w celu kontroli działań zabezpieczających środowisko. Nałożono obowiązek wykonania monitoringu przyrodniczego (przejść dla zwierząt).</p>
	Wartości	+	-	Uciążliwości hałasowe
31. BUDOWA DROGI DWUJEZDNIOWEJ KLASY GP (NA PARAMETRACH KLASY S) W CIĄGU DK7 NA ODC. RABKA – CHYŻNE	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	-	-	Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz.
	NIMBY	-	-	
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	Środowiskowy	-	-	Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz.
	Wartości	-	-	Przybliżony przebieg korytarzowy uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz.

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
<b>32. PRZEBUDOWA DROGI KRAJOWEJ NR 25 NA ODC. OSTRÓW WIELKOPOLSKI – KALISZ – KONIN Z WYŁ. OBW. KALISZA</b>	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+	-	Realizacja inwestycji wiązać się będzie z zajmowaniem nowych obszarów i koniecznością zmiany ich dotychczasowego użytkowania, w tym może kolidować z istniejącą zabudową.
	NIMBY	+	-	Dla odcinka Konin - Biskupice Ołoboczne – etap koncepcyjny wariantowy.
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	Środowiskowy	-	-	
	Wartości	+	-	Uciążliwości hałasowe.
<b>33. ROZBUDOWA/BUDOWA AUTOSTRADY A4 ODC. WROCŁAW – KRZYŻOWA</b>	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+	-	Brak szczegółowej dokumentacji objętej Programem uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz, ale z konsultacji społecznych do projektu Prognozy wynika, że konflikty takie już się pojawiają.
	NIMBY	+	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz, ale z doniesień medialnych wynika, że mieszkańcy, stowarzyszenia i samorządy protestują przeciwko proponowanym rozwiązaniom <sup>6</sup>
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	Środowiskowy	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz
	Wartości	+	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz, ale z doniesień medialnych wynika, że mieszkańcy, stowarzyszenia i samorządy protestują przeciwko proponowanym rozwiązaniom <sup>7</sup>

<sup>6</sup> <https://conadrogach.pl/informacje/znamy-przebieg-nowego-odcinka-s5-bolkow-s3-wroclaw-s8.html> (05.05.2022).

<https://www.malgorzataatracz.pl/tak-dla-rozbudowy-a4-w-starym-sladzie/> (05.05.2022).

<http://um.swidnica.pl/pages/posts/petycja-dolnoslaskich-prezydentow-w-sprawie-przebiegu-autostrady-a4-3866.php> (05.05.2022).

<sup>7</sup> <https://conadrogach.pl/informacje/znamy-przebieg-nowego-odcinka-s5-bolkow-s3-wroclaw-s8.html> (05.05.2022).

<https://www.malgorzataatracz.pl/tak-dla-rozbudowy-a4-w-starym-sladzie/> (05.05.2022).

<http://um.swidnica.pl/pages/posts/petycja-dolnoslaskich-prezydentow-w-sprawie-przebiegu-autostrady-a4-3866.php> (05.05.2022).

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
<b>34. ROZBUDOWA AUTOSTRADY A4 ODC. WROCŁAW – TARNÓW</b>	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz
	NIMBY	-	-	
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	Środowiskowy	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz
	Wartości	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz
<b>35. BUDOWA DROGI EKSPRESOWEJ S5 NOWE MARZY – WIRWAJDY</b>	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz
	NIMBY	-	-	
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	Środowiskowy	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz
	Wartości	+	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz
<b>36. BUDOWA DROGI S12 ODC. ŁÓDŹ POŁUDNIE – KOZENIN</b>	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz
	NIMBY	-	-	
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	Środowiskowy	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
	Wartości	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz
37. PRZEBUDOWA DRÓG KRAJOWYCH NR 94 I 36 NA ODC. WROCŁAW – LUBIN	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz
	NIMBY	-	-	
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	Środowiskowy	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz
	Wartości	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz
38. BUDOWA DROGI EKSPRESOWEJ S8 ODC. KŁODZKO – BOBOSZÓW	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	-	-	
	NIMBY	-	-	
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	Środowiskowy	-	-	
	Wartości	+	-	Istnieją oczekiwania społeczne <sup>8</sup> co do jej budowy, by zmniejszyć ryzyko wypadków śmiertelnych i połączyć ziemię kłodzką i ząbkowicką z Wrocławiem, udrożnić dojazd w celach turystyczno-rekreacyjno-uzdrowiskowych <sup>9</sup> .
Załącznik 2				
50. BUDOWA DROGI S17 ODC. W. DREWNIKA – W. ZAKRĘT	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+	-	

<sup>8</sup> <https://stronie.pl/487/apel-o-wziecie-udzialu-w-konsultacjach-zglos-potrzebe-budowy-drogi-ekspresowej-nr-s8-wroclaw-klodzko-boboszow.html> (05.05.2022).

<sup>9</sup> <https://klodzko.naszemiasto.pl/przedstawiciele-samorzadow-z-naszego-regionu-ze-wspolnym/ar/c1-8194769> (05.05.2022).

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
	NIMBY	+	-	Odcinek między Ząbkami i Zakrętem cały czas budzi opór sporej części lokalnej społeczności, która nie godzi się na zatwierdzony przebieg trasy <sup>10</sup> (przez Wesołą i Sulejówek). Stowarzyszenie "Sąsiedzi dla Wesołej", które wcześniej organizowało liczne protesty przeciwko przebiegowi obwodnicy przez sam środek dzielnicy i położony w centrum Las Miłowy chciałoby, aby drogowcy powrócili do koncepcji budowy obwodnicy w tzw. wariantcie czerwonym, czyli biegnącym przez południową część Wesołej <sup>11</sup> .
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	Środowiskowy	+	-	Wykazuje bezpośredni związek z jednym obszarem ochrony przyrody oraz otuliną jednego parku krajobrazowego, w granicach których się znajduje. Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazują na konieczność przeprowadzenia wycinki istniejącego drzewostanu, w tym z kompleksu leśnego.
	Wartości	+	-	Konflikt z zabytkiem wpisanym do rejestru zabytków (cmentarz). Uciążliwości hałasowe.
<b>53. BUDOWA DROGI S17 PIASKI – HREBENNE</b>	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+	-	
	NIMBY	+	-	Protesty społeczne w Lubyczy Królewskiej <sup>12</sup> - typowy lokalizacyjny, dotyczący przebiegu drogi, lokalizacji zbiorników oraz lokalizacji węzła oraz w Krasnymstawie <sup>13</sup> .
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	Środowiskowy	+	+	Planowana inwestycja wykazuje bezpośredni związek z 10 obszarami ochrony przyrody oraz otuliną dwóch parków krajobrazowych, w granicach których się znajduje. Możliwe są czasowe oddziaływania na formy ochrony przyrody związane z etapem realizacji.

<sup>10</sup> <https://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/drogi/wsa-przywraca-waznosc-decyzji-srodowiskowej-dla-s17-drewnica--zabki-79970.html> (05.05.2022).

<sup>11</sup> <https://warszawa.tvp.pl/55564278/wsa-uchylil-decyzje-gdos-ws-wschodniej-obwodnicy-warszawy> (05.05.2022).

<sup>12</sup> [https://www.tygodnik-rolniczy.pl/articles/aktualnosci/\\_nowa-ekspresowka-podzieli-rolnikom-podworka-lak-i-i-pola/](https://www.tygodnik-rolniczy.pl/articles/aktualnosci/_nowa-ekspresowka-podzieli-rolnikom-podworka-lak-i-i-pola/) (05.05.2022).

<sup>13</sup> <https://www.supertydzien.pl/wiadomosci/10022,mieszkancy-chca-walczyz-o-swoje-domy-i-posesje> (05.05.2022).

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
				<p>Konieczne jest dostosowanie realizacji inwestycji do zakazów obowiązujących w uchwałach dotyczących form ochrony przyrody, w granicach których może zostać naruszone środowisko przyrodnicze. W wyniku wykonanych analiz przestrzennych zawartych w Prognozie, na obszarach Natura 2000, których przedmiotem ochrony są ryby i minogi, mogą wystąpić potencjalnie negatywne oddziaływania na te grupy zwierząt w momencie realizacji inwestycji. Potencjalne znaczące negatywne oddziaływanie wykazano również na 2 gatunki ptaków (trzmiełojad Pernis apivorus i derkacz Crex crex) stanowiące przedmioty ochrony w obszarze Natura 2000 PLB060012 Roztocze. Natomiast w obszarze Natura 2000 PLH060087 Doliny Łabuńki i Topornicy zidentyfikowano możliwość wystąpienia potencjalnie znaczącego oddziaływania na populację Ostricium palustre (starodub łąkowy), modraszka nausitosa i modraszka telejusa. Na podstawie analiz przebiegu drogi przedstawionej w Prognozie, konieczna będzie wycinka lasów i zadrzewień, których liczba wyciętych hektarów wynosi 147,8 ha. Drzewa mogą stanowić siedliska oraz żerowiska dla wielu gatunków ptaków, a także innych grup zwierząt, są ostoją bioróżnorodności.</p> <p>Niemniej wykonana na wyższym poziomie szczegółowości inwestycyjna OOS i uzyskana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, wykluczyła ryzyko znacząco negatywnego oddziaływania. W zapisach decyzji ujęto działania minimalizujące (zapobiegające i ograniczające) negatywne oddziaływanie etapu realizacji na komponenty środowiskowe oraz podano szereg wymaganych zastosowań, zakazów oraz nakazów w celu ochrony środowiska i zachowania bioróżnorodności. Po zastosowaniu wszystkich wymogów, działań minimalizujących zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie realizacji przedsięwzięcia, oddziaływanie na rośliny, zwierzęta oraz formy ochrony przyrody, zostanie zmniejszone do minimum. Nie przewiduje się długotrwałego, stałego negatywnego oddziaływania na środowisko. Nałożono natomiast obowiązek wykonania monitoringu przyrodniczego (przejsć dla zwierząt).</p>
	Wartości	+	-	Poparcie dla budowy drogi w związku z zapóźnieniem cywilizacyjnym regionu <sup>14</sup> .

<sup>14</sup> <https://orka2.sejm.gov.pl/LZ6.nsf/main/6248A6BC> (05.05.2022).

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
<b>56. BUDOWA DROGI S19 BIAŁYSTOK – LUBARTÓW, ODC. GR. WOJ. PODLASKIEGO – ŁOSICE – GR. WOJ. LUBELSKIEGO</b>	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz
	NIMBY	-	-	
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	Środowiskowy	+	-	Na obszarach Natura 2000, których przedmiotem ochrony są ryby i minogi, mogą wystąpić potencjalne negatywne oddziaływania na te grupy zwierząt w momencie realizacji inwestycji. Na podstawie analiz przebiegu drogi przedstawionej w Prognozie, konieczna będzie wycinka lasów i zadrzewień, których liczba wyciętych hektarów wynosi 62,6 ha. Drzewa mogą stanowić siedliska oraz żerowiska dla wielu gatunków ptaków, a także innych grup zwierząt, są ostoją bioróżnorodności. Można przyjąć, że planowana inwestycja może potencjalnie oddziaływać na obszary chronione znajdujące się w buforze w momencie realizacji inwestycji, w szczególności na przedmioty ochrony Obszaru Natura 2000. Nie wykazano jednak znacznego negatywnego oddziaływania na formy ochrony przyrody. Charakter planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci: wycinki zadrzewień i krzewów, zniszczenia pokrywy roślinnej, zwiększenia śmiertelności zwierząt, zniszczenia siedlisk zwierząt, zmiany zagospodarowania terenu, zniszczenia siedlisk w miejscu zaplecza technicznego.
	Wartości	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz.
<b>57. BUDOWA DROGI S19 BIAŁYSTOK – LUBARTÓW, GR. WOJ. MAZOWIECKIEGO I LUBELSKIEGO – LUBARTÓW, W. LUBARTÓW PÓŁNOC</b>	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+	-	Ustalenia dokumentacji środowiskowej, wskazują na konieczność przeprowadzenia wyburzeń budynków.
	NIMBY	-	-	
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	środowiskowy	-	-	Znajduje się w granicach bądź przebiega na granicy 2 obszarów chronionego krajobrazu.
	Wartości	+	-	Emisja hałasu

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
<b>73. BUDOWA DROGI S74 PRZEŁOM/MNIÓW – KIELCE</b>	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	-	-	Ustalenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wskazują na konieczność przeprowadzenia rozbiórki budynków.
	NIMBY	-	-	
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	Środowiskowy	+	-	Planowana inwestycja wykazuje bezpośredni związek z 6 obszarami ochrony przyrody oraz jedną otuliną parku krajobrazowego, w granicach których się znajduje. Możliwe są czasowe oddziaływania na formy ochrony przyrody związane z etapem realizacji. Konieczne jest dostosowanie realizacji inwestycji do zakazów obowiązujących w uchwałach dotyczących form ochrony przyrody, w granicach których może zostać naruszone środowisko przyrodnicze.
	Wartości	-	-	
<b>96. BUDOWA OBWODNICY SĘPÓLNA KRAJEŃSKIEGO ORAZ KAMIENIA KRAJEŃSKIEGO</b>	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	-	-	
	NIMBY	-	-	
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	Środowiskowy	+	-	Przeprowadzone analizy przestrzenne wykazały, iż planowana inwestycja przebiega przez obszar Krajeńskiego Parku Krajobrazowego. Realizacja inwestycji będzie wiązała się z koniecznością przeprowadzenia wycinki istniejących drzewostanów.
	Wartości	+	-	Uciążliwości hałasowe.
<b>97. BUDOWA OBWODNICY ZATORA</b>	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+	-	Ustalenia dokumentacji środowiskowej, wskazują na konieczność przeprowadzenia rozbiórek budynków.
	NIMBY	-	-	
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
	Środowiskowy	+	-	Planowana inwestycja wykazuje związek z jednym obszarem ochrony przyrody. Możliwe są czasowe oddziaływania na formy ochrony przyrody związane z etapem realizacji.
	Wartości	+	-	Oddziaływanie na zabytki – historyczny układ komunikacyjny Zatora. Uciążliwości hałasowe.
104. BUDOWA OBWODNICY RADOMSKA	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+	-	Ustalenia dokumentacji środowiskowej, wskazują na konieczność przeprowadzenia rozbiórki budynków.
	NIMBY	-	-	
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	Środowiskowy	-	-	Planowana inwestycja nie wykazuje związku z żadnymi obszarami ochrony przyrody. Nie przewiduje się więc negatywnego znaczącego oddziaływania na obszary chronione.
	Wartości	-	-	
111. BUDOWA OBWODNICY ŁOCHOWA	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz.
	NIMBY	-	-	
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	Środowiskowy	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz.
	Wartości	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz.
117. BUDOWA OBWODNICY ZABIERZOWA	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	-	-	
	NIMBY	-	-	
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
	Środowiskowy	+	-	Planowana inwestycja wykazuje bezpośredni związek z 1 obszarem ochrony przyrody oraz jego otuliną. Możliwe są czasowe oddziaływania na formy ochrony przyrody związane z etapem realizacji. Konieczne jest dostosowanie realizacji inwestycji do zakazów obowiązujących w uchwałach dotyczących form ochrony przyrody, w granicach których może zostać naruszone środowisko przyrodnicze.
	Wartości	+	-	Uciążliwości hałasowe.
119. BUDOWA DROGI S12 LUBLIN – DOROHUSK ODC. PIASKI – DOROHUSK	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	-	-	
	NIMBY	-	-	
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	Środowiskowy	+	-	Planowana inwestycja przebiega przez 2 obszary chronionego krajobrazu (Chełmski Obszar Chronionego Krajobrazu i Pawłowski Obszar Chronionego Krajobrazu) oraz otuliny Chełmskiego i Nadwieprzańskiego Parku Krajobrazowego.
	Wartości	+	-	Uciążliwości hałasowe.
120. BUDOWA DROGI S8 NA ODC. WROCŁAW (MAGNICE) – KŁODZKO	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	-	-	
	NIMBY	-	-	
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	Środowiskowy	+	-	Planowana inwestycja wykazuje bezpośredni związek z 3 obszarami ochrony przyrody oraz otuliną jednego parku krajobrazowego, w granicach których się znajduje. Trwa <b>etap inwentaryzacji przyrodniczych na potrzeby wariantowania</b> <sup>15</sup> .
	Wartości	+	-	Uciążliwości hałasowe.

<sup>15</sup> <https://kłodzko.naszemiasto.pl/budowa-s8-trwa-inwentaryzacja-przyrodnicza-zdjecia/ar/c1-7333047> (05.05.2022).

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
<b>121. BUDOWA DROGI S5 NA ODC. SOBÓTKA (S8) – BÓLKÓW (S3)</b>	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+	-	Ustalenia decyzji wskazują na konieczność rozbiórki budynków. W uwagach i wnioskach złożonych podczas procedury uspołeczniania Prognozy do Programu sformułowano wiele głosów sprzeciwiających się przebiegowi projektowanej drogi w pobliżu wsi Krasków Konflikty lokalizacyjne obejmują także projektowane przebiegi drogi przez gminę Świdnica. <sup>16</sup>
	NIMBY	+	-	
	LULU	+	-	
	BANANA	-	-	
	Środowiskowy	+	-	Charakter planowanej inwestycji pozwala na stwierdzenie występowania potencjalnych zagrożeń dla fauny i flory w postaci: zniszczenia pokrywy roślinnej, zwiększenia śmiertelności zwierząt, zniszczenia siedlisk zwierząt, zmiany zagospodarowania terenu, zniszczenia siedlisk w miejscu zaplecza technicznego. Konieczna będzie wycinka lasów i zadrzewień.
	Wartości	+	-	Uciążliwości hałasowe, zmiana sposobu zagospodarowania terenu i przeznaczenia gruntów. uwagach i wnioskach złożonych podczas procedury uspołeczniania Prognozy do Programu sformułowano wiele głosów sprzeciwiających się przebiegowi projektowanej drogi w pobliżu wsi Krasków. Konflikt wartości obejmują także projektowane przebiegi drogi przez gminę Świdnica. <sup>17</sup>
<b>III. LISTA ZADAŃ DODATKOWYCH</b> - załącznik nr 3				

<sup>16</sup> <https://doba.pl/dsw/artikul/droga-ekspresowa-s5-przez-gmine-swidnica-mieszkancy-sa-przeciw/40628/15> (05.05.2022).

<https://www.facebook.com/nie.dla.autostrady.marcinowice/> (05.05.2022).

<sup>17</sup> <https://doba.pl/dsw/artikul/droga-ekspresowa-s5-przez-gmine-swidnica-mieszkancy-sa-przeciw/40628/15> (05.05.2022).

<https://www.facebook.com/nie.dla.autostrady.marcinowice/> (05.05.2022).

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
1. OBWODNICA SZALEJOWA W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 8 (WOJ. DOLNOŚLĄSKIE)	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+	-	
	NIMBY	+	-	Przebieg drogi wariantowany – wariant północny, brak DŚU.
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	Środowiskowy	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji oraz projektów przebiegu inwestycji, uniemożliwia dokładne ocenienie negatywnych oraz potencjalnie negatywnych skutków realizacji inwestycji na różnorodność biologiczną oraz formy ochrony przyrody. Obszar, na którym może być realizowana inwestycja, nie znajduje się w granicach żadnej z form ochrony przyrody.
	Wartości	+	-	Relokacja emisji hałasu komunikacyjnego poza obszar najbardziej wrażliwy – zabudowę mieszkaniową.
2. OBWODNICA TRZEBNICY W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 15 (WOJ. DOLNOŚLĄSKIE)	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+	-	Potencjalne kolizje z zabudową.
	NIMBY	-	-	
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	Środowiskowy	+	-	Potencjalna wycinka istniejących drzewostanów.
	Wartości	+	-	Relokacja emisji hałasu komunikacyjnego poza obszar najbardziej wrażliwy – zabudowę mieszkaniową.
3. OBWODNICA MSZANY DOLNEJ W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 28 (WOJ. MAŁOPOLSKIE)	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz, ale z analiz przestrzennych wynika, że realizacja inwestycji wiąże się będzie z zajmowaniem nowych obszarów i koniecznością zmiany ich dotychczasowego użytkowania.
	NIMBY	-	-	
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	Środowiskowy	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz.

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
	Wartości	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz, ale przedsięwzięcie mając na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenu miejscowości Mszana Dolna wpłynie pozytywnie na jakość powietrza w jej obrębie. Nastąpi relokacja emisji kluczowych zanieczyszczeń komunikacyjnych poza obszar najbardziej wrażliwy – zabudowę mieszkaniową.
4. OBWODNICA JORDANOWA W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 28 (WOJ. MAŁOPOLSKIE)	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz.
	NIMBY	-	-	
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	Środowiskowy	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz, ale w ramach analizowanych wariantów, w tym tunelu możliwe są kolizje ze zbiornikami wód podziemnych. Inwestycja znajduje się na obszarze otoczonym przez Południowomałopolski Obszar Chronionego Krajobrazu.
	Wartości	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz. Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenu miejscowości Jordanów wpłynie pozytywnie na klimat akustyczny w jej obrębie.
5. OBWODNICA KOCHANOWIC W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 46 (WOJ. ŚLĄSKIE)	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz.
	NIMBY	-	-	
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	Środowiskowy	+	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz, ale inwestycja znajduje się na terenie parku krajobrazowego Lasy nad Górną Listwą.
	Wartości	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz, ale przedsięwzięcie mając na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenu miejscowości Kochanowice wpłynie pozytywnie na jakość powietrza w jej obrębie.

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
				Nastąpi relokacja emisji kluczowych zanieczyszczeń komunikacyjnych poza obszar najbardziej wrażliwy – zabudowę mieszkaniową.
6. OBWODNICA NIETULISKA W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 9 (WOJ. ŚWIĘTOKRZYSKIE)	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	+	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz.
	NIMBY	=	-	Z uwagi na prowadzoną analizę wariantową możliwe są konflikty lokalizacyjne w tym NIMBY.
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	Środowiskowy	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz, ale z analiz przestrzennych wynika możliwość konfliktu z Obszarem Chronionego krajobrazu Doliny Kamiennej oraz konieczność budowy nowych przekroczeń nad ciekami rz. Kamiennej i rz. Modłej.
	Wartości	-	-	Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenu miejscowości Nietulisko wpłynie pozytywnie na jakość powietrza w jej obrębie. Nastąpi relokacja emisji kluczowych zanieczyszczeń komunikacyjnych poza obszar najbardziej wrażliwy – zabudowę mieszkaniową, a przez to obniżenie ich stężeń w obrębie miejscowości.
7. OBWODNICA KOPANICY W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 32 (WOJ. WIELKOPOLSKIE)	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz.
	NIMBY	-	-	
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	Środowiskowy	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji oraz projektów przebiegu inwestycji, uniemożliwia dokładne ocenienie negatywnych oraz potencjalnie negatywnych skutków realizacji inwestycji na różnorodność biologiczną oraz formy ochrony przyrody. Obszar, na którym może być realizowana inwestycja, nie znajduje się w granicach żadnej z form ochrony przyrody.
	Wartości	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz.

Nazwa projektu	Rodzaj konfliktu	Skala konfliktu: Konflikt grupowy: lokalny lub makro	Skala konfliktu: Konflikt ponadnarodowy	Uwagi
8. OBWODNICA RAKONIEWIC W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 32 (WOJ. WIELKOPOLSKIE)	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz.
	NIMBY	-	-	
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	środowiskowy	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz.
	Wartości	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz.
9. OBWODNICA ROSTARZEWA W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 32	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz.
	NIMBY	-	-	
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	środowiskowy	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz.
	Wartości	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz.
10. OBWODNICA RUCHOCIC W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 32	Przestrzenny lokalizacyjny, w tym przyjmujący postać:	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz.
	NIMBY	-	-	
	LULU	-	-	
	BANANA	-	-	
	środowiskowy	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz.
	Wartości	-	-	Brak szczegółowej dokumentacji uniemożliwia przeprowadzenie precyzyjnych analiz.