Prognoza oddziaływania na środowisko Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

Główny Instytut Górnictwa – Zakład Ochrony Wód
Katowice, grudzień 2017

Spis treści

1 WPROWADZENIE 6
1.1 Podstawy formalno-prawne 6
2 CEL I ZAKRES PROGNOZY, STOPIEŃ SZCZEGÓŁOWOŚCI PROWADZONYCH PRAC I METODY ZASTOSOWANE PRZY SPORZĄDZANIU PROGNOZY 6
2.1 Cel i zakres Prognozy 6
2.2 Przyjęty model oceny Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020 8
2.3 Metody zastosowane przy opracowywaniu Prognozy 10
2.4 Stopień szczegółowości prowadzonych ocen 10
2.5 Wskazanie napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy 15
3 ANALIZA ZAWARTOŚCI PLANU INWESTYCJI TRANSPORTOWYCH O ZNACZENIU REGIONALNYM W WOJEWÓDZTWIE DOLNOŚLĄSKIM REALIZOWANYCH ZE ŚRODKÓW EFRR 2014-2020I JEGO POWIĄZANIA Z INNYMI DOKUMENTAMI 15
3.1 Ocena ogólnych zapisów Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020 15
3.2 Ocena powiązań Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020z innymi dokumentami strategicznymi 16
4 OGÓLNA OCENA KRYTERIÓW WYBORU PROJEKTÓW POD KĄTEM STOPNIA UWZGLĘDNIENIA W NICH KWESTII OCHRONY ŚRODOWISKA 19
4.1 Projekty drogowe 19
4.2 Projekty kolejowe 21
5 OCENA WPŁYWU REALIZACJI PLANU INWESTYCJI TRANSPORTOWYCH O ZNACZENIU REGIONALNYM W WOJEWÓDZTWIE DOLNOŚLĄSKIM REALIZOWANYCH ZE ŚRODKÓW EFRR 2014-2020NA POSZCZEGÓLNE KOMPONENTY ŚRODOWISKA Z UWZGLĘDNIENIEM ANALIZY AKTUALNEGO STANU ŚRODOWISKA 25
5.1 Analiza stanu środowiska 25
5.1.1 Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta 25
5.1.2 Korytarze ekologiczne 27
5.1.3 Obszary chronione, w tym Natura 2000 28
5.1.4 Wody (jakość i zasoby wód) 30
5.1.5 Powietrze 31
5.1.6 Klimat 33
5.1.7 Powierzchnia ziemi (gleby i erozja) 33
5.1.8 Krajobraz 34
5.1.9 Zasoby naturalne 35
5.1.10 Ludzie 37
5.1.11 Zabytki i dobra materialne 38
5.2 Zasady oceny wpływu inwestycji na poszczególne komponenty środowiska 39
5.3 Ocena skutków realizacji Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020 z uwzględnieniem wpływu na poszczególne elementy środowiska 41
5.3.1 Przewidywane znaczące oddziaływania na różnorodność biologiczną, w tym rośliny i zwierzęta 42
5.3.2 Korytarze ekologiczne 42
5.3.3 Przewidywane znaczące oddziaływania na obszary chronione, w tym Natura 2000 43
5.3.4 Przewidywane znaczące oddziaływania na wody (jakość i zasoby wód) 46
5.3.5 Przewidywane znaczące oddziaływania na powietrze 48
5.3.6 Przewidywane znaczące oddziaływania na klimat 49
5.3.7 Przewidywane znaczące oddziaływania na powierzchnię ziemi (gleby i erozja) 49
5.3.8 Przewidywane znaczące oddziaływania na krajobraz 50

5.3.9 Przewidywane znaczące oddziaływania na zasoby naturalne 51
5.3.10 Przewidywane znaczące oddziaływania na ludzi 51
5.3.11 Przewidywane znaczące oddziaływania na zabytki i dobra materialne 52
5.3.12 Podsumowanie potencjalnego oddziaływania na środowisko 53
5.3.13 Transgraniczne oddziaływania na środowisko Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020na środowisko 58
6 ZESTAWIENIE ROZWIĄZAŃ MAJĄCYCH NA CELU ZAPOBIEGANIE, OGRANICZANIE LUB KOMPENSACJĘ PRZYRODNICZĄ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA CELE I PRZEDMIOT OCHRONY OBSZARÓW NATURA 2000 ORAZ INTEGRALNOŚĆ TYCH OBSZARÓW 59
7 PROPOZYCJE MONITORINGU SKUTKÓW REALIZACJI POSTANOWIEŃ ZAWARTYCH PLANU INWESTYCJI TRANSPORTOWYCH O ZNACZENIU REGIONALNYM W WOJEWÓDZTWIE DOLNOŚLĄSKIM REALIZOWANYCH ZE ŚRODKÓW EFRR 2014-2020 61
8 ANALIZA WARIANTOWA I REKOMENDACJE 63
8.1 Analiza wariantu „zero” – zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020 63
8.2 Analiza możliwych rozwiązań alternatywnych 64
8.3 Rekomendacje i propozycje zmian zapisów w Planie inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020 65
9 STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM - POLSKIM 67
10 STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM - ANGIELSKIM 74
11 SKŁAD ZESPOŁU AUTORSKIEGO 81
SPIS LITERATURY I ŹRÓDEŁ INFORAMCJI WYKORZYSTANYCH W BADANIU 84
ZAŁĄCZNIKI 87

Spis tabel

Tabela 1. Lista inwestycji drogowych i kolejowych wymienionych w Planie zakwalifikowanych do realizacji 12
Tabela 2. Kryteria wyboru projektów drogowych 19
Tabela 3. Stopień uwzględnienia kwestii środowiskowych w ramach poszczególnych kryteriów wyboru projektów drogowych 20
Tabela 4. Kryteria wyboru projektów kolejowych 22
Tabela 5. Stopień uwzględnienia kwestii środowiskowych w ramach poszczególnych kryteriów wyboru projektów kolejowych 22
Tabela 6. Proponowania lista standardów projektowych 24
Tabela 7. Zasoby i wydobycie kopalin w województwie dolnośląskim w 2015 r. 36
Tabela 8. Formularz oceny inwestycji– wzór 40
Tabela 9. Cechy decydujące o charakterze i intensywność oddziaływań na środowisko 40
Tabela 10. Korytarze ekologiczne zagrożone realizacją Planu 42
Tabela 11.Formy ochrony przyrody i krajobrazu zagrożone realizacją Planu 45
Tabela 12. Sumaryczne zestawienie zidentyfikowanych oddziaływań poszczególnych inwestycji na środowisko 54
Tabela 13. Proponowania lista wskaźników umożliwiająca przeprowadzenie monitoringu skutków realizacji postanowień zawartych w Planie 62
Tabela 14. Rekomendacje wynikające z realizacji oceny oddziaływana na środowisko Planu 66

Spis rysunków

Rysunek 1. Lokalizacja inwestycji przewidzianych do realizacji w Planie 12
Rysunek 2. Strefy dla celów oceny jakości powietrza w województw dolnośląskim 32
Rysunek 3. Lokalizacja inwestycji przewidzianych do realizacji w Planie na tle korytarzy ekologicznych 43
Rysunek 4. Lokalizacja wybranych form ochrony przyrody na tle województwa dolnośląskiego wraz z rozmieszczenie inwestycji przewidzianych do realizacji w ramach Planu 44
Rysunek 5. Rozmieszczenie inwestycji przewidzianych do realizacji w Planie na tle obszarów Natura 2000 45
Rysunek 6. Rozmieszczenie inwestycji przewidzianych do realizacji w Planie na tle wód powierzchniowych 47
Rysunek 7. Rozmieszczenie inwestycji przewidzianych do realizacji w Planie na tle wód podziemnych 47

Spis załączników

Załącznik 1 Oświadczenie autora 88
Załącznik 2 Formularze oceny inwestycji 89

Wykaz skrótów

gr.	granica
IPCC	Międzyrządowy Zespół ds. Zmian Klimatu (ang. *Intergovernmental Panel on Climate Change*)
JCW	jednolita część wód
m.	miejscowość
OChK	obszar chronionego krajobrazu
OOS	ocena oddziaływania na środowisko
OSO	obszary specjalnej ochrony ptaków
PK	park krajobrazowy
ppp	partnerstwo publiczno-prywatne(ang. *public-private partnership*)
PZPWD	Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego
RDOS	Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
RPO WD 2014-2020	Regionalny Program Operacyjny Województwa Dolnośląskiego 2014-2020
SOO	specjalne obszary ochrony siedlisk
ustawa OOS	Ustawa z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2017, poz. 1405)
WrOF	Wrocławski Obszar Funkcjonalny
ZIT	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne

1 WPROWADZENIE

1.1 Podstawy formalno-prawne

Podstawą przygotowania Prognozy oddziaływania na środowisko dla Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020 (zwanej dalej Prognozą) była ustawa z 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017, poz. 1405)[1], która implementuje obowiązki wynikające m.in. z dyrektyw:

- Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2001/42/WE z 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko,
- Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2014/52/UE z 16 kwietnia 2014 r. w sprawie oceny wpływu wywieranego przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko,
- Rady nr 92/43/EWG z 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory,
- Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa.

Wyżej wymieniona ustawa nałożyła na organy opracowujące Plan inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020 (zwany dalej Planem) obowiązek uzgodnienia zakresu Prognozy z organami ochrony środowiska. Zgodnie z wymogami prawnymi zakres Prognozy został uzgodniony z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska we Wrocławiu oraz Dolnośląskim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym we Wrocławiu. Uzgodniony z ww. organami zakres Prognozy przedstawiono w rozdziale 2.1 Cel i zakres Prognozy.

2 CEL I ZAKRES PROGNOZY, STOPIEŃ SZCZEGÓŁOWOŚCI PROWADZONYCH PRAC I METODY ZASTOSOWANE PRZY SPORZĄDZANIU PROGNOZY

2.1 Cel i zakres Prognozy

Celem Prognozy oddziaływania na środowisko Planu jest kompleksowa ocena potencjalnych i rzeczywistych skutków oddziaływania realizacji wspomnianego projektu na środowisko.

Zakres Prognozy, opracowanej zgodnie z zapisami zawartymi w art. 51 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (zwana dalej ustawą OOS)[2], zawiera w szczególności:

1. informacje o głównych celach projektowanego dokumentu oraz o jego powiązaniach z innymi dokumentami,
2. informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu Prognozy,

[1] Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 22 czerwca 2017 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2017, poz. 1405).
[2] Dz. U. z 2017, poz. 1405.

3. propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania,
4. informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko,
5. syntetyczne informacje odnośnie Prognozy opracowane w języku niespecjalistycznym,
6. oświadczenie autora.

Ze względu na fakt, iż analizowany przedmiot badań jest wieloaspektowy i interdyscyplinarny, opracowana Prognoza charakteryzuje, analizuje i ocenia:

1. cele ochrony środowiska przyjęte na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia Prognozy oraz sposoby w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania niniejszego dokumentu,
2. stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem[3],
3. istniejące problemy ochrony środowiska merytorycznie związane z niniejszym dokumentem (w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody),
4. potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu,
5. możliwe znaczące oddziaływania (m.in.: bezpośrednie, pośrednie, wtórne, stałe i chwilowe, pozytywne i negatywne), na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz na integralność tego obszaru, a także na środowisko, w szczególności zaś na: różnorodność biologiczną, ludzi, zwierzęta, rośliny, wodę, powietrze i klimat, powierzchnię ziemi, krajobraz, zasoby naturalne, zabytki i dobra materialne, z uwzględnieniem zależności pomiędzy tymi komponentami i oddziaływań na te elementy.

Prognoza oddziaływania na środowisko – zgodnie z ww. artykułem ustawy – zawiera także rozwiązania:

1. przyczyniające się do zapobiegania, ograniczania lub kompensacji przyrodniczej negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być efektem realizacji projektu aktualizacji Planu, w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz na integralność tego obszaru,
2. alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonanej oceny, prowadzącej do tego wyboru, albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych, w tym wskazania napotkanych trudności, wynikających z niedostatków techniki lub z luk we współczesnej wiedzy.

Podstawą opracowywania Prognozy są wytyczne zawarte w ustawie OOS oraz stanowiska **Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu i Dolnośląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego** - w sprawie określenia zakresu Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu aktualizacji Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020.

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska wskazała, iż:

1. Prognoza winna być zgodna z treścią całego art. art. 51 ust. 2 ustawy OOS,
2. Prognoza powinna w szczególności określać, analizować i oceniać potencjalny wpływ wskazanych w aktualizacji Planu inwestycji drogowych i kolejowych na:
   – przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 oraz ich integralność,

[3]Zgodnie z załącznikiem I Dyrektywy 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko, rozumiany jest jako „stan środowiska na obszarach objętych potencjalnym znaczącym zagrożeniem".

- o ochronę przyrody pozostałych obszarów chronionych na podstawie przepisów ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2016 r., poz. 2134 z późn. zm.), przez obszar których zaplanowano przebieg w aktualizacji przebieg nowych inwestycji drogowych i kolejowych,
- drożność korytarzy ekologicznych,
- o inne cenne zbiorowiska roślinne i zwierzęce mogące występować na terenie planowanych nowych inwestycji,
- Prognoza winna przedstawiać działania minimalizujące negatywne oddziaływania planowanych inwestycji w odniesieniu do ww. elementów środowiska przyrodniczego.

3. Informacje zawarte w Prognozie winny być opracowane stosownie do stanu współczesnej wiedzy i metod oceny oraz dostosowane do zawartości i stopnia szczegółowości projektowanego dokumentu – art. 52 ust. 1 ustawy OOS,
4. Prognoza powinna stanowić:
   - ocenę projektu z punktu widzenia ochrony środowiska jako całości - ocenie należy zatem poddać wszystkie elementy środowiska, na które ustalenia tego projektu mogą wywierać wpływ przekształcający,
   - analizę zagrożeń oraz skutków, które dla środowiska mogą stanowić zaprojektowane w Planie zadania,
   - Prognoza winna oszacować na ile zadania zawarte w projekcie pozwolą na zachowanie istniejących wartości środowiska, wzbogacą lub odtworzą obniżone wartości środowiska oraz w jakim stopniu będą potęgować zagrożenia już istniejące.
5. Prognoza winna uwzględniać informacje zawarte w prognozach oddziaływania na środowisko sporządzonych dla innych przyjętych już dokumentów związanych z Planem – art. 52 ust. 2 ustawy OOS,
6. Ze względu na udział społeczeństwa w procedurze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko szczególnie ważnym jest rzetelne sporządzenie streszczenia w języku niespecjalistycznym, pozwalającym wszystkim zainteresowanym, także tym nieposiadającym specjalistycznej wiedzy z zakresu ochrony środowiska, na zapoznanie się z wynikami i wnioskami płynącymi z oceny, a także uczestniczyć w dyskusji nad ustaleniami projektu i jego wpływem na zmiany stanu środowiska,
7. Prognoza winna zawierać również oświadczenie autora o spełnieniu wymagań, o których mowa w art. 74a ust. 2 ustawy OOS[4].

Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu zaproponował i uzgodnił zawartość Prognozy w oparciu o wymagania określone w art. 51 ust. 2 i art. 52 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353 z późn. zm.)[5].

2.2 Przyjęty model oceny Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

Przy sporządzaniu niniejszej Prognozy zastosowano ten sam model oceny, jaki został wykorzystany podczas sporządzania Prognozy oddziaływania na środowisko dla Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020 opracowanej w 2016 roku[6]. Zastosowanie tego samego modelu, umożliwiło ocenienie za pomocą tej

[4] Pismo nr WSI.411.224.2017.DK z dnia 30.06.2017 r. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska we Wrocławiu.
[5] Pismo nr ZNS.9022.2.449.2017.DG z dnia 20.06.2017 r. Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny, Wrocław.
[6] Prognoza oddziaływania na środowisko dla Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020, EKOVERT, Wrocław 2016.

samej konwencji nowych zadań ujętych w aktualizacji Planu. Pozostałe zadania, wyszczególnione w poprzednim Planie inwestycji transportowych…, nie były ponownie oceniane ze względu na fakt, iż zostały już ocenione w poprzedniej Prognozie oddziaływania na środowisko (2016 r.). Całość prac pozwoliła na opracowanie **formularzy oceny inwestycji** zawierających podstawowe informacje o przedsięwzięciu, jego charakterystyce i szczegółowej ocenie oddziaływania na środowisko.

W praktyce dla zaopiniowania dokumentów strategicznych pod kątem ich potencjalnego oddziaływania na środowisko wykorzystuje się dwa podstawowe modele oceny[7]. Pierwszy model, najbardziej rozpowszechniony i najczęściej stosowany w Polsce, koncentruje się na inwestycyjnej procedurze OOS. W modelu tym ocenie poddaje się osobno każde przedsięwzięcie, którego ramy realizacji wyznacza prognozowany dokument. Model ten bazuje na sformalizowanej procedurze, często odrębnej od procedury przygotowania samego dokumentu będącego przedmiotem Prognozy. Pozwala to na w miarę dokładne określenie oddziaływań na środowisko w sposób naukowo potwierdzony. Analiza rozwiązań alternatywnych opiera się głównie na rozważeniu przyjęcia możliwych opcji lokalizacyjnych lub rozwiązań technologicznych w ramach zaakceptowanego bądź też ocenianego wariantu. Zaznaczyć należy, iż model ten sprawdza się wyłącznie w przypadku dokumentów wyznaczających ramy realizacji konkretnych, określonych inwestycji mających na etapie oceny określony przybliżony kształt i zasięg. Modelu tego nie należy stosować do oceny dokumentów o dużym stopniu ogólności.
Drugi, mniej rozpowszechniony w Polsce, model opiera się na brytyjskich doświadczeniach związanych z oceną polityk (ang. *policy appraisal)*. Najistotniejszą rolę w tym modelu odgrywa identyfikacja celów samego dokumentu, skutków ich realizacji i także ocena, czy kwestie środowiskowe zostały w nich należycie ujęte. Kwestie dotyczące bezpośredniego oddziaływania poszczególnych inwestycji na środowisko nie są brane pod uwagę. Wspomniany model koncentruje się na ocenie procesu decyzyjnego będącego efektem wdrożenia analizowanego dokumentu. Model ten sprawdza się w ocenie dokumentów, które wyznaczają jedynie ramy i kierunki rozwoju różnych procesów w sferze społecznej, gospodarczej, prawnej czy środowiskowej. Nie należy go wykorzystywać do oceny dokumentów, które nie nakreślają ram realizacji poszczególnych przedsięwzięć.
Jednym z celów sporządzonego projektu aktualizacji Planu jest spełnienie wymogu sformułowanego w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1301/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r., określającego, iż proces kwalifikacji inwestycji do finansowania ze środków unijnych opierać się musi o kompleksowy plan lub kompleksowe ramy dotyczące rozwoju sieci infrastrukturalnych. Jest to warunek ex ante uruchamiania naborów w ramach RPO WD 2014-2020 w Osi Priorytetowej 5 Transport[8].
W Planie określone zostały kryteria wyboru, za pomocą których zostały ocenione poszczególne inwestycje. W efekcie przeprowadzonych analiz i ocen inwestycji, z wykorzystaniem opracowanego zestawu kryteriów wyboru, w Planie wskazano listę konkretnych projektów, które mogą zostać sfinansowane w ramach wymienionego powyżej dokumentu. Dla wyszczególnionych w aktualizacji Planu inwestycji, scharakteryzowano ich przybliżoną lokalizację oraz charakter.
Z uwagi na fakt, iż w projekcie aktualizacji Planu wyznaczono zarówno ogólne zasady wyboru projektów do współfinansowania (w postaci kryteriów wyboru projektów), jak i podano listę projektów wytypowanych do realizacji, zdecydowano, iż najbardziej adekwatne, przy opracowywaniu niniejszej Prognozy, będzie zastosowanie modelu mieszanego ww. metod. Oznacza to, iż ocenie z wykorzystaniem podejścia oceny polityk (ang. *policy appraisal*) zostaną poddane kryteria wyboru projektów, a w dalszej kolejności przy wykorzystaniu modelu pierwszego - ocenione zostaną poszczególne inwestycje.

---

[7]Jendrośka J., Bar M., Oceny oddziaływania na środowisko planów i programów. Praktyczny poradnik prawny, Centrum Prawa Ekologicznego, Wrocław 2010.
[8] Uchwała nr 41/V/15 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 21 stycznia 2015 r. w sprawie przyjęcia Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020.

Zgodnie z art. 52 ust. 1 ustawy OOS, dane dotyczące jakości środowiska, jego zmian w czasie oraz prognozowanych trendów, pochodzą przede wszystkim z dokumentu nadrzędnego w stosunku do niniejszej Prognozy jakim jest Prognoza oddziaływania na środowisko Projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa 2014-2020[9]. Ponadto przy sporządzaniu niniejszego dokumentu korzystano z raportów o stanie środowiska oraz aktualnych opracowań dotyczących analizowanego obszaru.

2.3 Metody zastosowane przy opracowywaniu Prognozy

Dla każdej z 59 inwestycji wymienionych w Planie oszacowano potencjalne oddziaływania na środowisko, w stopniu w jakim pozwalały na to dane dostępne na dzień przygotowywania Prognozy. W tym celu sporządzono **formularze oceny inwestycji** zawierające podstawowe dane o przedsięwzięciach, ich krótką charakterystykę oraz ocenę skutków środowiskowych (załącznik 2).

Zebrane w ww. formularzach informacje posłużyły do opracowania zbiorczej tabeli (Tabela 12) obrazującej oddziaływanie całego Planu na środowisko.

W kolejnych rozdziałach Prognozy, w znacznym stopniu skoncentrowano się na przeprowadzeniu analizy oddziaływań skumulowanych, które mogą być skutkiem nakładania się oddziaływań wyszczególnionych w Planie. Identyfikując możliwości potencjalnego kumulowania się oddziaływań poszczególnych przedsięwzięć (zwłaszcza tych negatywnych), uwzględniono ich skalę, charakter, bliskie sąsiedztwo oraz przecinanie korytarzy ekologicznych.

Należy pamiętać, że zidentyfikowane ryzyko wystąpienia oddziaływań skumulowanych uwarunkowane jest sposobem prowadzenie prac w ramach planowanych inwestycji oraz ich wystąpienie jest jednie prawdopodobne, a nie obligatoryjne.

Dzięki wyznaczeniu ramy czasowe dla realizacji poszczególnych inwestycji wymienionych w Planie, możliwa jest analiza oddziaływań skumulowanych. Przeprowadzone w niniejszej Prognozie analizy, nie zastępują jednak ocen, które powinny zostać przeprowadzano na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia.

2.4 Stopień szczegółowości prowadzonych ocen

Pierwszym etapem prac nad Prognozą było określenie stopnia dokładności prowadzonych ocen tak, aby były one dostosowane do zawartości i stopnia szczegółowości ocenianego dokumentu. Wzięto tutaj pod uwagę zapis artykułu 5.2 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2001/42/WE z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko o konieczności unikania powielania oceny. Ma to związek z sytuacjami, w których te same aspekty zostały lub mogą zostać ocenione na tym samym poziomie szczegółowości w ramach dwóch różnych postępowań. Jak sugerują zapisy zawarte w ww. dokumencie, sytuacji takich należy unikać. W przypadku zaistnienia takiej konieczność w opracowaniach należy uwzględniać wyniki wcześniej przeprowadzonych badań. Podobne stanowisko zostało przyjęte również w dokumencie „Organizacja procesu przygotowania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dokumentów dla perspektywy finansowej UE na 2014-2020”[10], w którym wskazano, iż informacje zawarte w dokumentach już przyjętych, stanowią punkt odniesienia oraz źródło informacji o stanie

[9]Prognoza oddziaływania na środowisko Projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa 2014-2020, Atmoterm S.A., Wrocław 2014.

[10] Organizacja procesu przygotowania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dokumentów dla perspektywy finansowej UE na 2014–2020, Departament Wsparcia Programów Infrastrukturalnych, Warszawa 2012.

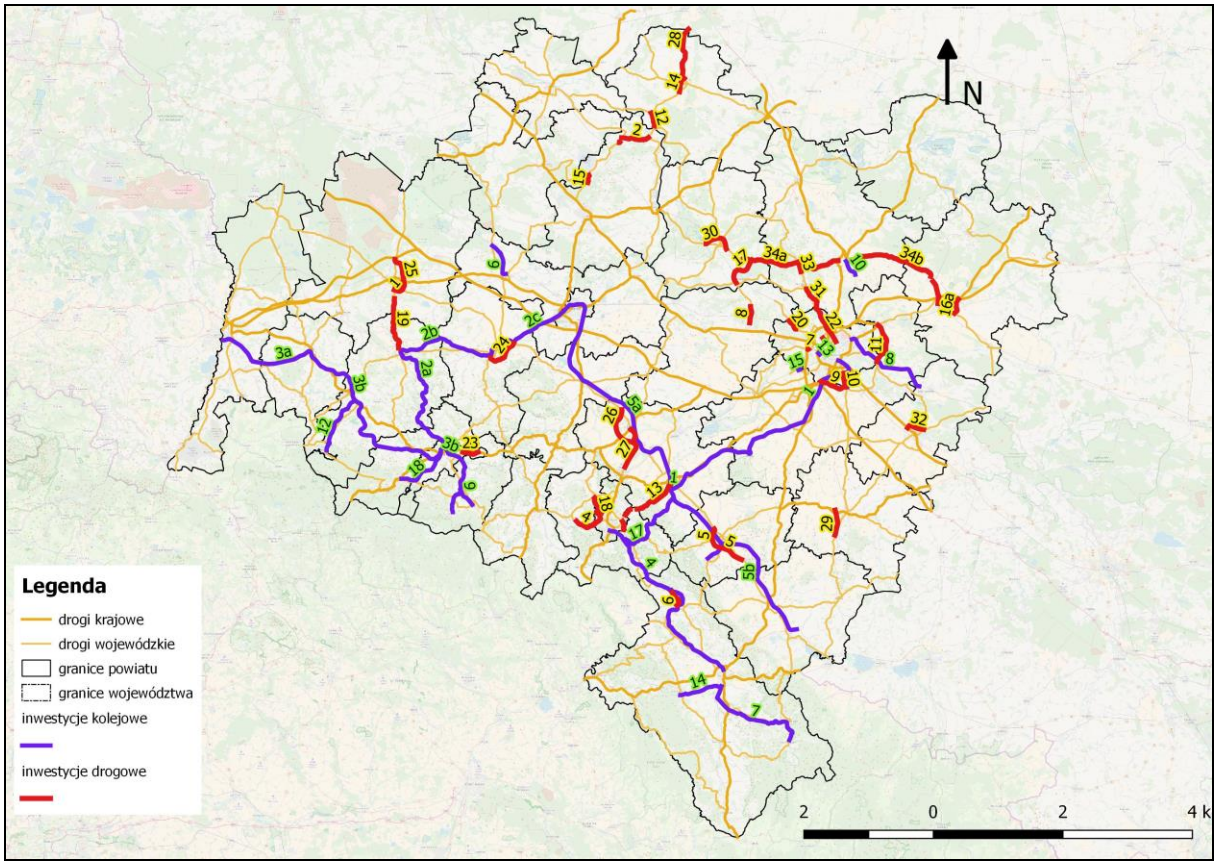
środowiska dla nowo tworzonych opracowań. Ze względu na powyższe w niniejszym dokumencie, posłużono się ocenami i wynikami analiz, które zamieszczone zostały w Prognozie oddziaływania na środowisko Projektu RPO WD 2014-2020 oraz prognozach wykonanych dla innych dokumentów strategicznych związanych z rozwojem i planowaniem przestrzennym w województwie dolnośląskim. Zaznaczyć należy, iż informacje o stanie środowiska zostały zaczerpnięte z dokumentów nadrzędnych do opracowywanego dokumentu tylko i wyłącznie w przypadku stwierdzenia takiej zasadności (np. dla scharakteryzowania aktualnego stanu środowiska).

Zaznaczyć należy, że w Planie wskazano konkretne przedsięwzięcia, które mogą zostać zrealizowane w perspektywie finansowej na lata 2014-2020. Dla każdej z tych inwestycji w przybliżeniu określono lokalizację oraz charakter planowanych prac. Oznacza to, że właściwym poziomem szczegółowości będzie:

1. przyjęcie oceny indywidualnych skutków realizacji poszczególnych projektów (załącznik 2), a następnie ich
2. sumaryczne przedstawienie w ocenie skutków regionalnych (patrz rozdział 5.3.12).

Na poniższym rysunku (Rysunek 1) zaprezentowano rozmieszczenie wszystkich wyszczególnionych w Planie inwestycji na tle mapy topograficznej województwa dolnośląskiego.

Rysunek 1. Lokalizacja inwestycji przewidzianych do realizacji w Planie



Źródło: opracowanie własne

Poniżej zaprezentowano listę projektów (Tabela 1) wyszczególnionych w Planie, które zakwalifikowane zostały do realizacji.

Tabela 1. Lista inwestycji drogowych i kolejowych wymienionych w Planie zakwalifikowanych do realizacji

Numer zadania	Nazwa zadania	Liczba punktów uzyskanych w ocenie punktowej
	Projekty drogowe	
1	Połączenie miast Dolnego Śląska na odcinku Bolesławiec – Lwówek Śląski drogą wojewódzką nr 297 wraz z budową południowo – wschodniego obejścia Bolesławca (etap III)	64
2	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Lubin, Głogów – Ciechanów w zakresie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 323 na odcinku Radoszyce – Gawrony wraz z budową obwodnic miejscowości Nieszczyce i Brodowice – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę	60
3	Skomunikowanie mostu na rzece Odrze w miejscowości Brzeg Dolny z drogą krajową nr 94 i drogą wojewódzką nr 340 w zakresie: Odcinek od drogi wojewódzkiej nr 341 do drogi powiatowej nr 1353D w m. Radecz – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę [T]	59
4	Przebudowa dróg wojewódzkich nr 367 i 381 na obszarze gmin Boguszów-Gorce i Wałbrzych wraz z budową obwodnicy Boguszowa-Gorc i dzielnicy Sobięcin w Wałbrzychu (Droga Sudecka)*	57
5	Budowa obwodnicy Dzierżoniowa jako realizacja projektu trasy sudeckiej [T]	56
6	Przebudowa ulic Świdnickiej i Piłsudskiego w Nowej Rudzie będących łącznikiem pomiędzy Drogą Sudecką a centrum miasta oraz noworudzką podstrefą WSSE INVEST PARK i drogą 385 do przejścia granicznego w Tłumaczowie*	56

Numer zadania	Nazwa zadania	Liczba punktów uzyskanych w ocenie punktowej
7	Przebudowa drogowego mostu Żernickiego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 362 we Wrocławiu*	55
8	Skomunikowanie mostu na rzece Odrze w miejscowości Brzeg Dolny z drogą krajową nr 94 i drogą wojewódzką nr 340 w zakresie: Odcinek od drogi powiatowej nr 2060D w m. Zabór Wielki do włączenia do drogi powiatowej nr 2059D – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę	55
9	Budowa drogi wojewódzkiej od węzła A4 Bielany Wrocławskie (ul. Karkonoska) do drogi wojewódzkiej nr 395 (do ronda Żerniki Wrocławskie) i do granicy Wrocławia (ul. Buforowa)	54
10	Przebudowa ul. Buforowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395 we Wrocławiu*	54
11	Budowa drogi wojewódzkiej od drogi wojewódzkiej nr 455 do drogi krajowej nr 98	53
12	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Ciechanów - Góra wraz z obwodnicą Góry w zakresie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 323 km ok. 32+060 – 36+880 na odcinku Luboszyce – Ciechanów – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę	53
13	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 379 od ronda ul. Uczniowskiej w m. Stary Julianów do ronda ul. Wałbrzyskiej w m. Świdnica – jako realizacja projektu trasy sudeckiej [T]	53
14	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Ciechanów - Góra wraz z obwodnicą Góry w zakresie: Budowa obwodnicy Góry w ciągu drogi wojewódzkiej nr 323 – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę [T]	52
15	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Lubin, Głogów – Ciechanów w zakresie: Budowa obejścia m. Rynarcice w ciągu drogi wojewódzkiej nr 323 – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę [T]	52
16a	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 340 na odcinku od m. Oleśnica do m. Dobroszyce w zakresie: Budowa drogi wojewódzkiej nr 451 – wschodniej obwodnicy Oleśnicy* [P]	
16b	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 340 na odcinku od m. Oleśnica do m. Dobroszyce w zakresie: Modernizacja ul. Dobroszyckiej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 340 od ul. Wojska Polskiego do węzła Dąbrowa drogi S 8)* [P]	51
16c	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 340 na odcinku od m. Oleśnica do m. Dobroszyce w zakresie: Przebudowa drogi Dobroszyce – Oleśnica węzeł Dąbrowa – odcinkami * [P]	51
17	Skomunikowanie mostu na rzece Odrze w m. Brzeg Dolny z drogą krajową nr 94 i drogą wojewódzką nr 340 w zakresie: Odcinek od drogi powiatowej nr 1289D do drogi wojewódzkiej nr 340 m. Bukowice	51
18	Budowa obwodnicy Szczawna-Zdrój etap III	50
19	Poprawa stanu infrastruktury drogowej poprzez przebudowę dróg wojewódzkich na obszarze Dolnego Śląska w zakresie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 297 w km 74+300 - 90+300	48
20	Przebudowa ul. Wilkszyńskiej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 336 we Wrocławiu*	48
21	Rozbudowa ul. Osobowickiej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 327 we Wrocławiu*	48
22	Przebudowa ulic w ciągu drogi wojewódzkiej nr 342 we Wrocławiu*	47
23	Obwodnica południowa Jeleniej Góry – etap II*	44
24	Budowa obejścia m. Złotoryja - etapami	42
25	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 297 wraz z obwodnicą Bolesławca – etap II	42
26	Budowa obwodnicy Strzegomia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 374 i drogi krajowej nr 5	41
27	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 374 na odcinku od m. Świebodzice do drogi krajowej nr 5 w m. Strzegom	40
28	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Góra – węzeł S5 Leszno Płd. w zakresie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 323 na odcinku Góra – gr. województwa dolnośląskiego	40
29	Budowa obwodnicy Strzelina w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395	39
30	Budowa obwodnicy Wołowa	39
31	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 342 od drogi wojewódzkiej nr 341 w m. Pęgów do północnej granicy m. Wrocławia	39
32	Budowa północnej obwodnicy Oławy	38
33	Poprawa dostępności transportowej dróg wojewódzkich nr 343, nr 342, nr 340 w miejscowości Oborniki Śląskie*	37
34a	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 340 Bukowice – Trzebnica – odcinkami [T]	37
34b	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 340 Trzebnica – Dobroszyce – odcinkami [N]	37

Numer zadania	Nazwa zadania	Liczba punktów uzyskanych w ocenie punktowej
	Projekty kolejowe	
1	Rewitalizacja linii kolejowej nr 285 na odcinku Wrocław Główny – Świdnica Kraszowice wraz z linią nr 771 Świdnica Przedmieście – Świdnica Miasto	36
2a	Rewitalizacja linii kolejowych nr 283,284 na odcinku Jelenia Góra – Legnica w zakresie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 283 na odcinku Jelenia Góra – Lwówek Śląski [N]	35
2b	Rewitalizacja linii kolejowych nr 283,284 na odcinku Jelenia Góra – Legnica w zakresie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 284 na odcinku Lwówek Śląski – Złotoryja [N]	35
2c	Rewitalizacja linii kolejowych nr 283,284 na odcinku Jelenia Góra – Legnica w zakresie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 284 na Złotoryja – Legnica [N]	35
3a	Modernizacja linii nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec w zakresie: Modernizacja i elektryfikacja na odcinku Lubań Śląski – Zgorzelec [P]	28
3b	Modernizacja linii nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec w zakresie: Modernizacja na odcinku Lubań Śląski – Jelenia Góra [P]	28
4	Rewitalizacja linii nr 286 na odcinku Wałbrzych – Kłodzko	26
5a	Rewitalizacja linii nr 137 Legnica – Katowice na odcinku: Legnica – Dzierżoniów [P]	26
5b	Rewitalizacja linii nr 137 Legnica – Katowice na odcinku: Dzierżoniów – Kamieniec Ząbkowicki [P]	26
6	Rewitalizacja linii kolejowej nr 316 na odcinku Chojnów – Rokitki	21
7	Rewitalizacja linii kolejowej nr 322 na odcinku Kłodzko Nowe – Stronie Śląskie	21
8	Rewitalizacja linii nr 292 na odcinku Jelcz Miłoszyce – Wrocław Sołtysowice w celu przywrócenia przewozów pasażerskich we WrOF*	20
9	Rewitalizacja linii kolejowej nr 308, 340 na odcinku Jelenia Góra – Mysłakowice – Kowary, Mysłakowice – Karpacz [N]	20
10	Rewitalizacja linii kolejowej nr 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica II Etap (na odcinku Brochocin Trzebnicki – Trzebnica)	20
11	Rewitalizacja linii kolejowej nr 341 na odcinku Dzierżoniów – Bielawa Zachodnia [N]	20
12	Rewitalizacja linii kolejowej nr 317, 336 na odcinku Gryfów Śląski – Mirsk – Świeradów Zdrój [N]	19
13	Dostosowanie linii kolejowej nr 273 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez modernizację przystanku kolejowego Wrocław Muchobór*	16
14	Rewitalizacja linii kolejowej nr 309 na odcinku Kłodzko Nowe – Polanica Zdrój	16
15	Dostosowanie linii kolejowej nr 274 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez budowę przystanku kolejowego Mokronos Górny*	14
16	Dostosowanie linii kolejowej nr 276 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez budowę przystanku kolejowego Iwiny*	14
17	Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój*	14
18	Budowa przystanków kolejowych w ciągu linii kolejowej Wrocław – Jelenia Góra nr 274 i 311*	13

Źródło: opracowanie własne na podstawie Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020
Legenda:
* – inwestycja przeznaczona do realizacji w ramach ZIT[11]
[P] – nastąpił podział inwestycji na etapy realizacyjne
[T] – nastąpiła korekta przebiegu inwestycji
[N] – inwestycja dodana w ramach opracowywania projektu aktualizacji prognozy Planu

Wyszczególnione w powyższej tabeli (Tabela 1) zadania obejmują inwestycje wymienione m.in. w Planie inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim

[11] Wymienienie projektów przewidzianych do realizacji w ramach ZIT, ma charakter porządkowy i pozwala na ocenę skutków realizacji Planu dla warunków transportowych województwa dolnośląskiego. Wszystkie projekty realizowane w ramach ZIT wynikają ze Strategii poszczególnych ZIT, dla których przeprowadzono strategiczne oceny oddziaływania na środowisko.

realizowanych ze środków EFRR 2014-2020, opracowywanym w 2016 r. Dla niektórych z nich nastąpiła korekta przebiegu tras lub dokonano podziału prac na dwa lub trzy etapy. Tabela zawiera również nowe zadania, dodane w ramach opracowywania projektu aktualizacji Planu. Poszczególne inwestycje opatrzone zostały odpowiednimi symbolami np. P, N, T.

W Prognozie dokonano oceny wszystkich przedsięwzięć bez względu na ich miejsce w rankingu. Stąd też jakiekolwiek przesunięcia poszczególnych zadań, nie mają wpływu na przeprowadzoną dla nich ocenę skutków środowiskowych.

2.5 Wskazanie napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy

Plan stanowi dokument będący zarysem wielorakich inwestycji na rzecz rozwoju sieci transportowej województwa dolnośląskiego. Ze względu na jego ramowy charakter, podczas opracowywania Prognozy pojawiły się trudności w szczegółowym scharakteryzowaniu skali oddziaływania wskazanych w nim działań na poszczególne komponenty środowiska. Spowodowane było to ogólnością opisów wymienionych przedsięwzięć. Plan zawiera wyłącznie nazwy przedsięwzięć, które przewidziane zostały do realizacji oraz wskazuje na miejsca ich lokalizacji. Nie ujmuje natomiast informacji o skali i charakterze planowanych prac. Stąd opisane w Prognozie wpływy bazują na wykorzystaniu wiedzy i doświadczenia ekspertów, u podstaw których leżało założenie formułowania wniosków, w oparciu o poszukiwanie analogii z przedsięwzięciami o podobnym charakterze. Pozwoliło to na przeprowadzenie pełnej kwantyfikacji pozytywnych jak i negatywnych oddziaływań.

Ze względu na przedmiot Prognozy, trudności wynikające z niedostatków techniki, nie miały istotnego wpływu na opracowane wnioski końcowe.

Zespół ekspercki, opracowujący niniejszy dokument, dołożył wszelkich starań w celu przedstawienia rzetelnej Prognozy skutków dla środowiska, wynikających z wdrażania Planu. W swoich działaniach bazował on m.in. na doświadczeniu w dziedzinie prognozowania potencjalnego oddziaływania na środowisko oraz na wykorzystaniu praktycznej znajomości metodyki dokonywania ocen oddziaływania na środowisko polityk, planów i programów z uwzględnieniem ich indywidualnej specyfiki. W sposób szczególny uwzględniono też zalecenia dotyczące postępowania w procesie przygotowywania oceny oddziaływania na środowisko[12].

3 ANALIZA ZAWARTOŚCI PLANU INWESTYCJI TRANSPORTOWYCH O ZNACZENIU REGIONALNYM W WOJEWÓDZTWIE DOLNOŚLĄSKIM REALIZOWANYCH ZE ŚRODKÓW EFRR 2014-2020I JEGO POWIĄZANIA Z INNYMI DOKUMENTAMI

3.1 Ocena ogólnych zapisów Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

Realizacja zapisów zawartych w Planie wpisuje się w założenia 5 Osi Priorytetowej RPO WD 2014-2020 dotyczącej zwiększenia i polepszenia „(…) dostępności transportowej regionu w układzie międzyregionalnym i wewnątrz regionalnym oraz poprawienia funkcjonalności linii kolejowych

[12]Handbook on SEA for Cohesion Policy 2007-2013, Greening Regional Development Programmes Network 2006.

o znaczeniu regionalnym i aglomeracyjnym, charakteryzujących się dużymi potokami ruchu i łączących ośrodki regionalne z ich otoczeniem i obszarami peryferyjnymi”[13].

W Planie, zgodnie z wytycznymi zawartymi w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.[14],wskazane zostały kryteria selekcji projektów, które mogą uzyskać dofinansowanie w ramach 5 Osi Priorytetowej RPO WD. Wśród wspomnianych kryteriów wymienić można np. kryterium kontynuacji ciągu, funkcji drogi, rejestrowanego natężenia ruchu, poziomu swobody ruchu czy wyczerpywania przepustowości. Plan ujmuje również informacje o inwestycjach, które realizowane będą w ramach ZIT. Zgodnie z Rozporządzeniami Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1301/2013[15] oraz Nr 1303/2013[16] Zarząd Województwa Dolnośląskiego pełniący rolę Instytucji Zarządzającej RPO WD 2014-2020 powierzył realizację części zadań instytucjom pośredniczącym, którymi są: ZIT Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego, ZIT Aglomeracji Wałbrzyskiej oraz ZIT Aglomeracji Jeleniogórskiej. Zadania realizowane w ramach ZIT również zostały ocenione zgodnie z wymienionymi powyżej kryteriami.

Wynik realizacji zamierzeń inwestycyjnych wymienionych w Planie, będzie spójny z rezultatami priorytetów 5.1 Drogowa dostępność transportowa oraz 5.2 System transportu kolejowego wskazanymi w RPO WD 2014-2020. Realizacja priorytetów w obszarze dróg (priorytet 5.1), pozwoli na skomunikowanie najważniejszych ośrodków wojewódzkich oraz terenów peryferyjnych z siecią TEN-T. W wyniku realizacji tych prac powiązany zostanie istniejący systemem dróg i sieć osadnicza na Dolnym Śląsku (91 miast) z wewnętrznymi i zewnętrznymi połączeniami drogowymi. Ponadto działania te pozwolą na poprawę przepustowość istniejącej sieci drogowej, wpłyną pozytywnie na stan bezpieczeństwa drogowego, doprowadzą do likwidacji wąskich gardeł oraz jednocześnie zwiększą atrakcyjność inwestycyjną województwa dolnośląskiego poprzez poprawę standardów dostępu do różnorakich usług a także umożliwią pełniejsze wykorzystanie posiadanego potencjału i dostępnych zasobów. Realizacja projektów kolejowych (priorytet 5.2) pozwoli na poprawę dostępności do głównych ośrodków w województwie. Złożą się na nią podniesienie prędkości przewozów kolejowych oraz skrócenie czasu dostępu do wybranych ośrodków transportem kolejowym.

3.2 Ocena powiązań Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020z innymi dokumentami strategicznymi

Dla potrzeb niniejszej Prognozy przeprowadzono analizę powiązań Planu z innymi dokumentami o charakterze regionalnym, krajowym, wspólnotowym oraz międzynarodowym.

[13] Regionalny Program Operacyjny Województwa Dolnośląskiego 2014-2020, Wrocław 2014.
[14] Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa 2014.
[15] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1301/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i przepisów szczególnych dotyczących celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia” oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006.
[16] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006.

Plan stanowi integralny element Regionalnej Polityki Transportowej dla województwa dolnośląskiego. Realizacja zadań w nim zawartych przyczynia się do wykonania **Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020** w ramach Osi Priorytetowej 5 Transport (5.1 Drogowa dostępność transportowa oraz 5.2 System transportu kolejowego). Zadania te przyczynią się do osiągniecia lepszej dostępność transportowej regionu w układzie wewnątrz- i międzyregionalnym, a także poprawy funkcjonalności linii kolejowych o znaczeniu regionalnym i aglomeracyjnym. Analiza zapisów zawartych w RPO WD wskazuje, iż wszystkie zadania ujęte w Planie spełniać będą założenia dotyczące rozwoju infrastruktury transportowej opisane w RPO WD.

Plan realizuje również założenia **Planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego,** w którym wskazano kierunki i zasady rozwoju transportu[17]. Wśród nich wymienić można m.in.:

1. kształtowanie spójnego przestrzennie systemu zewnętrznych powiązań drogowych - poprawa dostępności zewnętrznej,
2. kształtowanie spójnego systemu powiązań wewnętrznych regionu zarówno wewnątrz obszarów rozwoju, jak i pomiędzy nimi - poprawa dostępności wewnętrznej,
3. podwyższanie parametrów użytkowych sieci drogowej,
4. kształtowanie spójnego systemu zewnętrznych i wewnętrznych, kolejowych powiązań transportowych,
5. podwyższanie parametrów użytkowych sieci kolejowej,
6. kształtowanie spójnego, intermodalnego systemu publicznego transportu zbiorowego zapewniającego wysokiej jakości możliwości przemieszczeń wewnątrz regionu, obszaru metropolitalnego, obszarów rozwoju oraz jednostek osadniczych.

W PZPWD wskazane zostały istniejące i planowane elementy powiązań komunikacyjnych. Są to m.in.: autostrady, drogi ekspresowe, istniejące drogi krajowe i wojewódzkie przewidziane do modernizacji i dostosowania do obowiązujących normatywów, planowane drogi o znaczeniu ponadregionalnym (w przebiegach orientacyjnych), planowane drogi o znaczeniu regionalnym (w przebiegach orientacyjnych), istniejące ważniejsze drogi o znaczeniu ponadlokalnym, węzły drogowe na autostradach i drogach ekspresowych oraz linie kolejowe o znaczeniu międzynarodowym. Analiza zapisów zawartych w PZPWD wskazuje, iż znaczna część inwestycji przewidzianych w Planie wynika wprost z PZPWD lub stanowi ich uzupełnienie, są to w obszarze inwestycji drogowych np. zadania numer: 1, 4, 5, 12, 17, 18, 19, 24, 26, 27, 32 oraz inwestycji kolejowych: 1, 3a, 3b oraz 8.

Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego, kolejny dokument określający pryncypia rozwoju regionu, podkreśla, iż należy dążyć do poprawy jakości i standardów transportu (w tym drogowego i kolejowego)[18]. Wyrazem szczególnej rangi dla działań w obszarze rozwoju infrastruktury jest ujęcie go w jeden z ośmiu celów strategii (cel 2: Zrównoważony transport i poprawa dostępności transportowej). W zakresie ww. celu wymieniono przedsięwzięcia mieszczące się w obszarze infrastruktury transportowej, które znajdują swoje odzwierciedlenie w projekcie aktualizacji Planu. Wśród nich wskazać można następujące zadania o charakterze ogólnym:

- 1.4.10. Budowa sprawnego, zintegrowanego, cyklicznego systemu regionalnego transportu zbiorowego docierającego do głównych generatorów ruchu w regionie, wszystkich miast szczebla powiatowego oraz miejscowości turystycznych, zintegrowanego w węzłach przesiadkowych z podsystemami transportowymi szczebla lokalnego i powiatowego,
- 1.4.12. Utrzymywanie, modernizacja, budowa dróg i kolei zapewniających dojazd z małych, peryferyjnie położonych miejscowości do głównych miast województwa,
- 1.4.13. Kompleksowe remonty i modernizacje dróg wojewódzkich i powiatowych łączących miasta Dolnego Śląska,

[17]Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego. Perspektywa 2020, przyjęty Uchwałą nrXLVIII/1622/2014 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 27 marca 2014 r.

[18] Uchwała nr XXXII/92/13 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 28 lutego 2013 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020.

- 1.4.14. Wytyczenie korytarzy transportowych (drogowych i kolejowych), w tym dla transportu ciężkiego ze szczególnym uwzględnieniem realizacji obwodnic miast na drogach wojewódzkich,
- 1.4.16. Realizacja inwestycji zwiększających płynność ruchu i bezpieczeństwo na krytycznych odcinkach dróg, w tym na drogach wykorzystywanych do transportu kruszyw i drewna,
- 1.4.26. Remonty infrastruktury kolejowej likwidujące wszystkie ograniczenia prędkości poniżej prędkości konstrukcyjnej linii,

a także i szczegółowym:

- 1.4.3. Realizacja projektu Trasa Sudecka relacji Zgorzelec – Jelenia Góra – Wałbrzych - Paczków integrującej południowy obszar Województwa Dolnośląskiego,
- 1.4.4. Dokończenie budowy wschodniej obwodnicy Wrocławia (Żerniki Wrocławskie – Bielany Wrocławskie, Łany – Długołęka do węzła z S8 poprzez istniejący łącznik – DK 98,
- 1.4.6. Kontynuacja budowy przepraw przez Odrę wraz z ich powiązaniem z systemem infrastruktury drogowej,
- 1.4.8. Dostosowanie infrastruktury kolejowej do wymagań oraz wyzwań współczesności i przyszłości na Dolnym Śląsku, poprzez wysokosprawne powiązania sieci głównych i subregionalnych ośrodków wzdłuż linii: Wrocław – Świdnica – Wałbrzych – Jelenia Góra wraz z rozwinięciem możliwości powiązań w kierunku Pragi, Zgorzelec – Legnica – Wrocław – Opole, Poznań – Leszno - Wrocław – Kłodzko – Międzylesie, Zielona Góra – Wrocław, Głogów – Lubin – Legnica – Jawor – Świdnica – Dzierżoniów – Kamieniec Ząbkowicki – Nysa, Wrocław – Świdnica – Dzierżoniów.

Wskazane w powyższych dokumentach cele, wpisują się w założenia rozwoju infrastruktury transportowej dokumentów o charakterze krajowym, wśród których wyróżnić można m.in.:

- Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.),
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.),
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie
- Strategia Rozwoju Kraju 2020,
- Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju, Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności.

Natomiast cele zbieżne są również z innymi dokumentami o charakterze międzynarodowym, do których zaliczyć można m.in.:

- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE,
- Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego,
- „BIAŁA KSIĘGA" Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu.

Reasumując zadania wskazane w Planie zgodne są z dokumentami ustanowionymi na szczeblu regionalnym, krajowym, wspólnotowym i międzynarodowym.

4 OGÓLNA OCENA KRYTERIÓW WYBORU PROJEKTÓW POD KĄTEM STOPNIA UWZGLĘDNIENIA W NICH KWESTII OCHRONY ŚRODOWISKA

Ocena kryteriów wyboru projektów pod kątem stopnia uwzględnienia w nich kwestii ochrony środowiska, została już dokonana w Prognozie oddziaływania na środowisko dla Planu inwestycji transportowych (2016 r.)[19], stąd też w niniejszym dokumencie powołano się na zapisy tam zawarte. Umotywowano to faktem, iż aktualizowany Plan zawiera szerszą listę inwestycji niż Plan inwestycji transportowych … (2016 r.), niemniej są to inwestycje tego samego typu (np. modernizacja lub budowa dróg oraz przebudowa i rewitalizacja linii kolejowych), podlegające tym samym kryteriom oceny.

Ocena kryteriów wyboru inwestycji pod kątem sposobu uwzględnienia aspektów środowiskowych polegała przede wszystkim na wskazaniu czy w poszczególnych kryteriach uwzględniono kwestie środowiskowe (np. bezpośrednio, pośrednio) lub też czy premiowanie projektów w danych kryteriach będzie rzutowało na środowisko.

4.1 Projekty drogowe

Wykaz odcinków dróg wojewódzkich wymagających przeprowadzenia inwestycji opracowany został w oparciu o następujące kryteria:

- łączności z siecią TEN-T poprzez węzły drugorzędne i trzeciorzędne,
- liczby wypadków na kilometr w latach 2012 – 2014,
- wzrostu średniego dobowego ruchu,
- zrealizowanych inwestycji.

Ten czterokryterialny etap wyboru inwestycji drogowych, pozwolił na stworzenie listy dróg wojewódzkich, których realizacja z uwagi na wskazane powyżej kryteria okazała się niezbędna i uzasadniona względami bezpieczeństwa oraz zapewnienia odpowiedniej przepustowości, a także łączenia dróg z siecią TEN-T. Ponieważ przyjęte zadania polegające na modernizacji i przebudowie dróg, nie wiążą się z zajmowaniem nowych terenów, należy uznać je w ogólnej ocenie za przyjazne dla środowiska. Zakłada się także, iż przy prowadzeniu modernizacji dróg będą budowane: ekrany akustyczne, systemy odwadniania powierzchni dróg, przejścia dla pieszych, chodniki, ścieżki rowerowe, a także przejścia dla zwierząt, co również przyczyni się do pozytywnego wpływu na środowisko. Tym samym prowadzone projekty, poza poprawą standardów technicznych dróg, w wielu wypadkach przełożą się na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do wód, zminimalizowaniem hałasu i drgań, a poprzez zwiększenie płynności ruchu drogowego również i organicznie emisji zanieczyszczeń do powietrza.

Zamieszczone powyżej kryteria pozwoliły na wybór odcinków dróg, które wymagały przeprowadzenia inwestycji dla zapewnienia spójności sieci drogowej, poprawy bezpieczeństwa i wzrostu mobilności mieszkańców województwa. W dalszej kolejności opracowano kryteria wyboru projektów, pozwalające na ustalenie priorytetyzacji realizacji wskazanych inwestycji. Stosowane kryteria oceny inwestycji wraz określonymi wagami zawarto w poniższej tabeli (Tabela 2). Wykorzystanie wymienionych w poniższej tabeli (Tabela 2) kryteriów selekcji, pozwoliło na stworzenie listy koniecznych inwestycji w zakresie infrastruktury drogowej. Aktualnie lista ta obejmuje inwestycje w nowych przebiegach, które rozpoczęto w ramach realizacji RPO WD 2007-2014 oraz o listę projektów, które będą realizowane w ramach odpowiednich ZIT-ów.

Tabela 2. Kryteria wyboru projektów drogowych

[19]Prognoza oddziaływania na środowisko dla Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020, EKOVERT, Wrocław 2016.

L.p.	Nazwa kryterium	Maksymalna możliwa liczba punktów do uzyskania
1	Kryterium rejestrowanego natężenia ruchu	12
2	Kryterium poziomu swobody ruchu	10
3	Kryterium wyczerpywania przepustowości	10
4	Kryterium funkcji drogi	20
5	Kryterium kontynuacji ciągu	28
6	Kryterium gotowości projektu do realizacji	12
7	Kryterium zgodności z dokumentami strategicznymi	5
8	Kryterium konfliktów z obszarami przyrodniczymi	2
9	Kryterium poziomu bezrobocia	1
Suma		100

Źródło: Plan inwestycji transportowych …[20]

Powyższa tabela (Tabela 2) wskazuje, iż wśród 9 wykorzystywanych kryteriów tylko jedno bezpośrednio związane jest z ochroną środowiska. Odnosi się ono do konfliktów z obszarami przyrodniczymi. Jest to kryterium, które odgrywa jedną z mniejszych wag (maks. 2 pkt.) w sumarycznej ocenie konkretnej inwestycji. Pozostałe kryteria charakteryzują się zdecydowanie większymi wartościami punktowymi np. kryterium kontynuacji ciągu drogi (28 pkt.) lub kryterium funkcji drogi (maks. 20 pkt.). Duże znaczenie w sporządzonym rankingu odgrywały także kryteria związane z natężeniem ruchu (maks. 12 pkt.), poziomem swobody ruchu (maks. 10) oraz wyczerpywania się przepustowości (maks. 10 pkt.). Pomimo, iż poszczególne kryteria nie odnoszą się bezpośrednio do kwestii środowiskowych, to pośrednio inwestycje wybrane za ich pomocą mogą mieć zróżnicowany wpływ na środowisko. Stopień uwzględnienia kwestii środowiskowych w ramach poszczególnych kryteriów zaprezentowano w poniższej tabeli (Tabela 3).

Tabela 3. Stopień uwzględnienia kwestii środowiskowych w ramach poszczególnych kryteriów wyboru projektów drogowych

L.p.	Nazwa kryterium	Sposób uwzględnienie kwestii środowiskowych
1	Kryterium rejestrowanego natężenia ruchu	Duże natężenie ruchu skutkuje negatywnymi oddziaływaniami na środowisko i ludzi, szczególnie przy powstawaniu zatorów oraz znacznym zmniejszeniu prędkości. Zwiększeniu ulega ilość emitowanych spalin, wydłuża się czas narażenia na hałas oraz wzrasta natężenie hałasu. Zwiększenie natężenia ruchu jest uzasadnieniem dla budowy obwodnic, przebudowy dróg na drogi o wyższym standardzie (większa ilość pasów, pasy do wyprzedzania). Z punktu widzenia środowiskowego uwzględnienie tego kryterium w priorytetyzacji dróg ma pośrednie znaczenie dla zmniejszenia oddziaływania dróg na środowisko i ludzi.
2	Kryterium poziomu swobody ruchu	Jest to kryterium, które odnosi się do warunków panujących na drodze w odczuciu jej użytkowników. Drogi o niskim poziomie swobody ruchu będą miały negatywne oddziaływanie na środowisko, ponieważ tworzą się na nich zatory, często następuje spowolnienie ruchu, zaś prędkość jest uzależniona od ilości pojazdów. W takim przypadku zwiększa się hałas oraz emisja spalin.
3	Kryterium wyczerpywania przepustowości	Kryterium odnosi się do ruchu w godzinach szczytu. Wyższą punktację uzyskują inwestycje, gdzie w godzinach szczytu przepustowość drogi jest niewystarczająca. Oddziaływanie takich dróg na środowisko jest negatywne z uwagi na tworzenie się zatorów, znaczne zmniejszenie prędkości, a co się z tym wiąże większe natężenie hałasu oraz nieefektywne spalanie paliwa, które przyczynia się do zanieczyszczenia powietrza.
4	Kryterium funkcji drogi	Kryterium o dużym znaczeniu dla tworzonego rankingu, uwzględniające usprawnianie ruchu w obszarach aglomeracyjnych miasta wojewódzkiego lub miast regionalnych

[20] Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020, Instytut Rozwoju Terytorialnego, Wrocław 2017 r.

L.p.	Nazwa kryterium	Sposób uwzględnienie kwestii środowiskowych
		oraz/lub połączeń z ośrodkami turystycznymi i uzdrowiskowymi. Kryterium nie uwzględnia aspektów środowiskowych.
5	Kryterium kontynuacji ciągu	Kryterium to zakłada premiowanie tworzenia spójnej sieci drogowej, a także zwiększenie dostępności do sieci transportowej. Kryterium nie uwzględnia aspektów środowiskowych.
6	Kryterium gotowości projektu do realizacji	Kryterium bierze pod uwagę przygotowanie projektu do realizacji (dokumentacja projektowa, wydane decyzje, w tym decyzja środowiskowa).
7	Kryterium zgodności z dokumentami strategicznymi	Planowanie systemu transportowego powinno być realizowane w ujęciu tworzenia sieci połączeń regionalnych i europejskich. Kryterium ma znaczenie z punktu widzenia ochrony środowiska, z uwagi na postępowanie w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, w którym dana inwestycja powinna zostać uwzględniona w przeprowadzonej ocenie.
8	Kryterium konfliktów z obszarami przyrodniczymi	Kryterium, poprzez ocenę przebiegu drogi przez obszary Natura 2000, rezerwaty, parki narodowe i parki krajobrazowe, związane jest bezpośrednio z kwestiami środowiskowymi. Niemniej w punktacji odgrywa niewielkie znaczenie (tylko 2 pkt.).
9	Kryterium poziomu bezrobocia	Kryterium nie uwzględnia aspektów środowiskowych.

Źródło: Prognoza oddziaływania na środowisko dla Planu inwestycji transportowych …[21]

Ustalenie rankingu projektów zgodnie z powyższymi kryteriami pozwala na podjęcie decyzji o dofinansowaniu tych inwestycji, które przyniosą znaczną poprawę w odniesieniu do budowania spójnego systemu sieci transportowej oraz rozwiążą problemy dużego natężenia ruchu na niektórych odcinkach. Ranking wspiera również inwestycje, które charakteryzują się znacznym przygotowaniem projektu do realizacji.

Prawidłowe zaprojektowanie systemu transportowego ma istotne znaczenie dla realizacji krajowej polityki ochrony środowiska. Poprawnie zaplanowany system, uwzględniający prawidłowo wyznaczone przebiegi dróg, pozwoli na zminimalizowanie negatywnego oddziaływania dróg na środowisko. Budowa nowych, a także przebudowa istniejących już dróg nieodłącznie wiąże się z negatywnym oddziaływaniem na środowisko . Ingerencja człowieka w środowisko zawsze związana jest z zajmowaniem siedlisk, zmianą stosunków wodnych, uszczelnianiem powierzchni ziemi itp. Istotne jest, aby rozwój realizowany był z poszanowaniem środowiska, uwzględniając jego pojemność oraz wykorzystanie sprawdzonych rozwiązań technicznych i organizacyjnych, pozwalających na minimalizację negatywnych oddziaływań. O ostatecznym oddziaływaniu infrastruktury drogowej na środowisko decyduje projekt oraz jego realizacja. Należy zatem pamiętać, iż w sposób optymalny należy balansować pomiędzy chęcią jak największego obniżania kosztów realizacji inwestycji a koniecznością zwiększenia kosztów negatywnego oddziaływania na środowisko.

4.2 Projekty kolejowe

Lista projektów kolejowych, została opracowana w analogiczny sposób, jak lista projektów drogowych. U jej podstaw znajdował się zestaw obiektywnych kryteriów wyboru. Podobnie jak poprzednio, przy hierarchizacji węzłów drogowych przyjęto metodę określenia węzłów pierwszo, drugo i trzeciorzędnych względem sieci TEN-T na liniach kolejowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim. Wyniki analizy posłużyły jako jedno z głównych kryteriów wyboru projektów kolejowych.

Kryteria służące priorytetyzacji projektów dotyczących infrastruktury kolejowej przewidywanych do realizacji w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych 2014-2020 odnoszą się wyłącznie do linii kolejowych o znaczeniu regionalnym, których dotyczyć będzie większość inwestycji kolejowych.

[21]Prognoza oddziaływania na środowisko dla Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020, EKOVERT, Wrocław 2016.

Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa pozwolą one na stworzenie zestawu regionalnych list projektów priorytetowych przewidzianych do realizacji w latach 2014-2020. Do przygotowania rankingu projektów dotyczących linii kolejowych o znaczeniu regionalnym posłużyły kryteria wyszczególnione (wraz z nadanymi im wagami) w poniższej tabeli (Tabela 4).

Tabela 4. Kryteria wyboru projektów kolejowych

L.p.	Nazwa kryterium	Maksymalna możliwa liczba punktów do uzyskania
1	Kryterium zgodności z dokumentami strategicznymi	1
2	Kryterium położenia	10
3	Kryterium kompleksowości projektu	3
4	Kryterium skrócenia czasu dojazdu do miast regionalnych i subregionalnych	4
5	Kryterium zwiększenia prędkości pociągów	16
6	Kryterium zwiększenia elastyczności i niezawodności	5
7	Kryterium ruchowe	5
8	Kryterium dostosowania sieci stacji i przystanków kolejowych do zagospodarowania przestrzennego	1
9	Kryterium liczby mieszkańców wzdłuż linii kolejowych	4
10	Kryterium konfliktów z obszarami przyrodniczymi	1
Suma		50

Źródło: Plan inwestycji transportowych ...[22]

Powyższa tabela (Tabela 4) wskazuje, iż wśród 10 wykorzystywanych kryteriów tylko jedno bezpośrednio związane jest z ochroną środowiska. Ponownie odnosi się ono do konfliktów z obszarami przyrodniczymi i jest zaliczane do najniżej punktowanych (1 pkt.). Do najlepiej ocenianych kryteriów, wymienić można kryterium zwiększenia prędkości pociągów (maks. 16 pkt.) i kryterium położenia (10 pkt.). Pomimo, iż poszczególne kryteria nie odnoszą się bezpośrednio do zagadnień środowiskowych, to przedsięwzięcia mogą mieć zróżnicowany (np. pośredni) wpływ na środowisko. Zakres uwzględnienia kwestii środowiskowych w ramach poszczególnych kryteriów zaprezentowano w poniższej tabeli (Tabela 5).

Tabela 5. Stopień uwzględnienia kwestii środowiskowych w ramach poszczególnych kryteriów wyboru projektów kolejowych

L.p.	Nazwa kryterium	Sposób uwzględnienie kwestii środowiskowych
1	Kryterium zgodności z dokumentami strategicznymi	Planowanie systemu transportowego powinno być realizowane w ujęciu tworzenia sieci połączeń regionalnych i europejskich. Kryterium ma znaczenie z punktu widzenia ochrony środowiska, z uwagi na postępowanie w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, w którym dana inwestycja powinna zostać uwzględniona w przeprowadzonej ocenie.
2	Kryterium położenia	Kryterium ma duże znaczenie dla kwestii środowiskowych, gdyż premiowane są inwestycje wpływające na poprawę połączeń istotnych ośrodków generujących ruch w województwie (miejscowości turystyczne, miasta powiatowe) oraz inwestycje zwiększające znaczenie kolei dla miast regionalnych i subregionalnych, wynikające z poprawy wzajemnych połączeń oraz dostępu tychże miast do sieci TEN-T. Poprawa połączeń kolejowych powinna zwiększyć atrakcyjność transportu kolejowego w stosunku do samochodowego.
3	Kryterium kompleksowości	Kryterium premiuje projekty tworzące spójną całość, przyczyniające się do zwiększenia atrakcyjności połączeń kolejowych. W ujęciu środowiskowym, zdecydowanie

[22]Plan inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020, Instytut Rozwoju Terytorialnego, Wrocław 2016 r.

L.p.	Nazwa kryterium	Sposób uwzględnienie kwestii środowiskowych
	projektu	korzystniejszym jest inwestować w rozwój całej linii, gdyż może ona być w pełni wykorzystywana.
4	Kryterium skrócenia czasu dojazdu do miast regionalnych i subregionalnych	Kryterium to ocenia wpływ na zwiększenie atrakcyjności pasażerskich przewozów kolejowych wynikające ze skrócenia czasu przejazdu. Kryterium istotne pod kątem aspektów środowiskowych.
5	Kryterium zwiększenia prędkości pociągów	W kryterium tym punktuje się inwestycje obejmujące odcinki sieci kolejowej będące w najgorszym stanie względem stanu pierwotnego. Uwzględniane są także odcinki aktualnie nieczynne. Aspekt środowiskowy odnosi się tutaj przede wszystkim do usprawniania przejazdów kolejowych, uruchamiania nieczynnych odcinków. Z punktu widzenia ochrony środowiska jest to uzasadnione mniejszym oddziaływaniem transportu kolejowego na środowisko w porównaniu do transportu samochodowego. Istnieje jednak zagrożenie, iż na nieużywanych od lat terenach kolejowych w skutek sukcesji naturalnej utworzyły się cenne przyrodniczo siedliska - w takim przypadku należy rozważyć możliwości rewitalizowania danej linii przy ponoszeniu jak najmniejszych strat środowiskowych.
6	Kryterium zwiększenia elastyczności i niezawodności	Kryterium to ocenia wpływ projektu na zwiększenie przepustowości oraz możliwości prowadzenia ruchu różnymi typami pojazdów na liniach kolejowych. Kryterium uwzględnia kwestie środowiskowe poprzez zwiększenie atrakcyjności połączeń kolejowych, a przez to tworzenie sytuacji w której ta forma transportu będzie chętniej wybierana przez użytkowników.
7	Kryterium ruchowe	Punktacja nadaje priorytet dla inwestycji znajdujących się na najbardziej obciążonych ruchem odcinkach linii kolejowych. Efektem kryterium jest premiowanie inwestycji przynoszących najszybszy zwrot poniesionych nakładów i poprawa warunków ruchu dla jak największej ilości użytkowników. Z punktu widzenia środowiskowego ma to niewielkie znaczenie. Może jednak wystąpić zwiększenie użytkowania połączeń kolejowych (np. przez użytkowników obecnie nie korzystających z uwagi na mniejszą prędkość czy komfort przejazdu).
8	Kryterium dostosowania sieci stacji i przystanków kolejowych do zagospodarowania przestrzennego	Kryterium uwzględnia premiowanie inwestycji, które przewidują zmianę lokalizacji przystanków w celu poprawienia dostępności i atrakcyjności połączeń. Istotne z punktu widzenia środowiskowego, gdyż dobre zlokalizowanie przystanków (oraz ich jakość) może przyczynić się do większego zainteresowania transportem kolejowym.
9	Kryterium liczby mieszkańców wzdłuż linii kolejowych	Istotne jest premiowanie tych projektów, które będą „konsumować" potencjalnie największą liczbę użytkowników. Kryterium jest istotne z uwagi na możliwość zmniejszenia powszechnego używania samochodów.
10	Kryterium konfliktów z obszarami przyrodniczymi	Punkty w ramach tego kryterium przyznawane będą poszczególnym zadaniom wyłącznie, jeżeli inwestycja nie mieści się na szczególnie cennych przyrodniczo obszarach. Wydaje się, że jest to zbyt restrykcyjne podejście szczególnie w odniesieniu do modernizacji lub rewitalizacji istniejących linii kolejowych. Przy takiej ocenie można wysnuć wniosek, iż projekty przechodzące przez obszar Natura 2000, park narodowy i park krajobrazowy nie powinny być realizowane.

Źródło: Prognoza oddziaływania na środowisko dla Planu inwestycji transportowych …[23]

Analiza uwzględnienia kwestii środowiskowych w ramach poszczególnych kryteriów wyboru projektów kolejowych wskazuje, iż zostały one w nich pośrednio uwzględnienie.

Reasumując, w odniesieniu zarówno do projektów drogowych jak i kolejowych, istotnym jest, aby do proponowanych inwestycji sformułować zestaw wymagań (standardów projektowych), które dane przedsięwzięcia będą musiały spełniać. Będzie to warunek ich współfinansowania ze środków unijnych. Wyznaczenie niniejszych standardów projektowych pozwoli na zminimalizowanie negatywnych oddziaływań. Najważniejsze proponowane wymagania, wraz z ich uzasadnieniem, przedstawiono w poniżej tabeli (Tabela 6).

[23]Prognoza oddziaływania na środowisko dla Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020, EKOVERT, Wrocław 2016.

Tabela 6. Proponowania lista standardów projektowych

L.p.	Propozycje standardów projektowych	Uzasadnienie
1	W miarę możliwości lokalizacja wytypowanych zadań (drogowych/kolejowych) powinna przebiegać na obszarach uprzednio zdegradowanych.	Zajmowanie nowych terenów zielonych, dla realizacji zamierzeń inwestycyjnych, spowoduje znaczące obciążenia dla środowiska oraz fragmentaryzację ekosystemów.
2	W miarę możliwości, nową infrastrukturę zarówno drogową jak i kolejową, należy przeprowadzić wzdłuż istniejącej infrastruktury transportowej.	Realizacja niniejszej propozycji przyczyni się do ograniczenia negatywnego wpływu inwestycji na środowisko np. poprzez wycięcie drzew po jednej stronie istniejącej drogi, a nie ingerowanie w nowy obszar.
3	W miarę możliwości, alternatywna lokalizacja inwestycji (drogowych/kolejowych), powinna przebiegać z dala od szczególnie cennych i wrażliwych ekosystemów.	Uchroni to wymienione ekosystemy od ich defragmentacji i/lub zniszczenia.
4	W razie zaistnienia takiej konieczności, lokalizacja inwestycji powinna zależeć nie tylko od przeprowadzonej procedury uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i/lub oceny oddziaływania na środowisko, ale i również wykonanej szczegółowej inwentaryzacji przyrodniczej zwłaszcza gdy inwestycja przebiega w obszarze o szczególnych walorach przyrodniczych lub w ich pobliżu.	Uchroni to cenne i wrażliwe ekosystemy od ich defragmentacji i/lub zniszczenia.
5	Rozważenie lokalizacji nowych dróg i/lub linii kolejowych na terenach o niskiej jakości gleb lub na obszarach gdzie potencjalnie zaanektowany teren nie będzie świadczył istotnych usług ekosystemowych.	Urzeczywistnienie niniejszej propozycji umożliwi wykorzystanie terenów o małych wartościach użytkowych dla zrealizowania inwestycji ujętych w projekcie aktualizacji Planu, natomiast bardziej cenne tereny będą mogły zostać przeznaczone na rzecz usług ekosystemowych.
6	Wykorzystywanie wyłącznie sprawdzonych technologii o niskim stopniu ryzyka dla środowiska przy jednoczesnym zapewnieniu specjalistycznej wiedzy w zakresie budowy, przebudowy dróg oraz rewitalizacji linii kolejowych i budowy przystanków kolejowych.	Realizacja niniejszej propozycji przyczyni się do uniknięcia wystąpienia negatywnego oddziaływania na środowisko, w tym m.in. i ludzi. w przypadku zaistnienia błędów technologicznych.
7	Powtórne wykorzystanie materiałów rozbiórkowych.	Ponowne wykorzystanie materiałów rozbiórkowych przyczyni się do ograniczenia zużycia zasobów oraz zmniejszenia całkowitej ilości generowanych odpadów podczas wykonywanych prac budowlanych, modernizacyjnych i odtworzeniowych (drogi/koleje).
8	Wybór optymalnego sposobu dostarczenia surowców umożliwiających realizację zaplanowanych inwestycji oraz organicznie do minimum kursów gwarantujących dostawę koniecznych materiałów.	Zastosowanie niniejszego rozwiązania przyczyni się do ograniczenia zużycia surowców oraz mniejszego oddziaływania na środowisko w związku z realizacją zadań ujętych w projekcie aktualizacji Planu.

Źródło: opracowanie własne

Powyższe sugestie zmian i modyfikacji, rozpatrywane z punktu widzenia ochrony środowiska i maksymalizacji efektów środowiskowych w odniesieniu do nakładów, mogą przyczynić się do ułatwienia dalszego programowania działań związanych z rozwojem infrastruktury drogowej i kolejowej województwa dolnośląskiego.

5 OCENA WPŁYWU REALIZACJI PLANU INWESTYCJI TRANSPORTOWYCH O ZNACZENIU REGIONALNYM W WOJEWÓDZTWIE DOLNOŚLĄSKIM REALIZOWANYCH ZE ŚRODKÓW EFRR 2014-2020NA POSZCZEGÓLNE KOMPONENTY ŚRODOWISKA Z UWZGLĘDNIENIEM ANALIZY AKTUALNEGO STANU ŚRODOWISKA

5.1 Analiza stanu środowiska

Zgodnie z art. 52 ust. 2 ustawy OOS niniejsza Prognoza uwzględnia informacje „(…) zawarte w prognozach oddziaływania na środowisko sporządzonych dla innych, przyjętych już, dokumentów powiązanych (…)" z przedmiotowym projektem. Plan związany jest bezpośrednio z zamierzeniami wynikającymi z zapisów RPO WD 2014-2020, gdyż jest on opracowywany w ramach spełnienia warunkowości ex ante dla wydatkowania środków unijnych. Ponieważ dla RPO WD 2014-2020, dokumentu nadrzędnego wobec Planu, przeprowadzono już strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko, w niniejszej rozdziale, autorzy Prognozy posiłkowali się zapisami zawartymi w Prognozie oddziaływania na środowisko dla RPO WD 2014-202024 stosownie je aktualizując o nowe informacje.

5.1.1 Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta

Dolny Śląsk obejmuje fragmenty dwóch odmiennych jednostek geobotanicznych, niżu oraz Sudetów. Występujące w tych jednostkach odmienne warunki klimatyczne i siedliskowe powodują, iż roślinność tych terenów jest różna. Część niżowa obejmuje w większości tereny rolnicze, natomiast obszar Sudetów charakteryzuje się zróżnicowanymi warunkami siedliskowymi. Znaczne wyniesienie nad poziom morza powoduje zmianę warunków klimatycznych, a wraz ze zmianą wysokości również i występowanie dwóch pięter roślinnych: lasów liściastych oraz borów. Ponadto w wyższych pasmach oraz na wychodniach skalnych we wszystkich piętrach roślinnych, obecne są znaczne powierzchnie naturalnych zbiorowisk nieleśnych. Układ pasm z północnego zachodu na południowy wschód oznacza istotne różnice w nasłonecznieniu stoków południowych i północnych, wyraźne są także różnice w ilości opadów, wynikające z przewagi wiatrów północno-zachodnich. Dodatkowym czynnikiem zmieniającym warunki siedliskowe jest różnorodność budowy geologicznej – występują tu skały od kwaśnych do zasadowych, będące miejscem występowania wyspecjalizowanych gatunków i zbiorowisk roślinnych. Wszystko to powoduje, że roślinność Sudetów jest bardzo urozmaicona[25].

Liczne opracowania podkreślają[26,27,28], iż na terenie województwa dolnośląskiego występują szczególnie cenne: lasy zboczowe lipowo-klonowe i jaworzyny, buczyny, dąbrowy w Sudetach i na ich przedgórzu, łęgi nadrzeczne i grądy doliny Odry, a także rozległe obszary borowe w Borach Dolnośląskich. Wśród roślinności runa i podszytu, warto wymienić cenne gatunki: wawrzynka wilcze

[24] Prognoza oddziaływania na środowisko Projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020, Atmoterm S.A., Wrocław 2014.
[25] Opracowanie ekofizjograficzne dla województwa dolnośląskiego, http://www.eko.wbu.wroc.pl/eko/index.php?option=com_content&task=view&id=31&Itemid=6 (data odczytu: 2017.09.12).
[26] Wojewódzki Program Ochrony Środowiska Województwa Dolnośląskiego na lata 2014-2017 z perspektywą do 2021 roku, BBF Sp. z o.o., Wrocław 2014.
[27] Opracowanie ekofizjograficzne dla województwa dolnośląskiego, http://www.eko.wbu.wroc.pl/eko/index.php?option=com_content&task=view&id=31&Itemid=6 (data odczytu: 2017.09.12).
[28]Uchwała nr 41/V/15 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 21 stycznia 2015 r. w sprawie przyjęcia Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020.

łyko *Daphne mezereum*, bez koralowy *Sambucus racemosa*, leszczynę *Corylus*, podkolan biały *Platanthera bifolia*, czy marzankę wonną *Galium odoratum*.

Obfite w zbiorowiska roślinne są również łąki, pastwiska, szuwary, obrzeża cieków i zbiorników. Występują tu m.in. storczyk plamisty *Dactylorhiza maculata*, dąbrówka rozłogowa *Ajuga reptans*, gajowiec żółty *Galeobdolon luteum*, arnika górska *Arnica montana*, starzec gajowy *Senecio nemorensis,* naparstnica *Digitalis* i lepiężnik biały *Petasites albus*. Na obszarach rolniczych występują zbiorowiska chwastów polnych, natomiast na terenach zabudowanych zbiorowiska roślinności ruderalnej[29].

Na obszarze Dolnego Śląska rosną również zagrożone a zarazem rzadkie gatunki roślin, wśród których wymienić można m.in.:

- szafirek miękkolistny *Muscari comosum*, skalnica śnieżna *Saxifraga nivalis*, turzyca patagońska *Carex magellanica*, miłek szkarłatny *Adonis flammea* (krytycznie zagrożone),
- dzwonek brodaty *Campanula barbata*, ponikło wielołodygowe brzoza karłowata *Betula Nana*, wierzba lapońska *Salix lapponum*, malina moroszka *Rubus chamaemorus* (zagrożone),
- tojad sudecki *Aconitum callibotryon*, pajęcznica liliowata *Anthericum liliago*, grzybieńczyk wodny *Nymphoides peltata* (narażone na wyginiecie)[30].

Ponadto istnieje tu także 13 gatunków roślin wymienionych w Dyrektywie w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory[31], w tym m.in.: obuwik pospolity *Cypripedium calceolus*, lipiennik Loesela *Liparis loeseli*, elisma wodna *Luronium natans*, sasanka otwarta *Pulsatilla patens*, leniec bezpodkwiatkowy *Thesium ebracteatum*, włosocień delikatny *Trichomanes speciosum*, koleantus delikatny *Coleanthus subtilis*, dzwonecznik wonny *Adenophora lilifolia*, zanokcica serpentynowa *Asplenium adulterinum*, dzwonek karkonoski *Campanula bohemia*, przytulia sudecka *Galiumsudeticum*, mieczyk błotny *Gladiolus paluster* i gnidosz sudecki *Pedicularis sudetica.*

Często podkreśla się, iż roślinność torfowiskowa (zbiorowiska muraw kserotermicznych, *Galiumsudeticum*, naskalnych oraz fitocenozy ciepłolubnych okrajków) występująca w Górach Karkonoszach, Izerskich, Bystrzyckich i Stołowych jest silnie zagrożona wyginięciem. Wśród głównych przyczyn powodujących zagrożenia są zmiana użytkowania terenu, nadmierna penetracja turystyczna i inwazja obcych gatunków (m.in.: niecierpek drobnokwiatowy *Impatiens parviflora*, niecierpek gruczołowaty *Impatiens glandulifera*, moczarka kanadyjska *Elodea canadensis*, tatarak zwyczajny *Acorus calamus*, robinia akacjowa *Robinia pseudacacia*, dąb czerwony *Quercus rubra*, czeremcha amerykańska *Padus serotina)*[32].

Fauna województwa dolnośląskiego charakteryzuje się znaczną strefowością występowania. Znaleźć można tu nieliczne gatunki ograniczone swym zasięgiem do szczytowych partii Karkonoszy i Masywu Śnieżnika, przez faunę górską zasiedlającą poszczególne pasma Sudetów oraz Masyw Ślęzy, aż po dominującą faunę nizinną. Warto przy tym podkreślić, że wschodnia i zachodnia część Sudetów różnią się zasadniczo między sobą, a wyraźną granicę stanowi Nysa Kłodzka, do której sięga wiele gatunków karpackich, a liczba występujących gatunków zwierząt maleje od wschodu ku zachodowi Sudetów.

Na obszarze Dolnego Śląska występują liczne gatunki ssaków, ptaki, płazów i gadów. Wśród ssaków wyróżnić można:

---

[29] Wojewódzki Program Ochrony Środowiska Województwa Dolnośląskiego na lata 2014-2017 z perspektywą do 2021 roku, BBF Sp. z o.o., Wrocław 2014.

[30] Wojewódzki Program Ochrony Środowiska Województwa Dolnośląskiego na lata 2014-2017 z perspektywą do 2021 roku, BBF Sp. z o.o., Wrocław 2014.

[31]Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory.

[32] Wojewódzki Program Ochrony Środowiska Województwa Dolnośląskiego na lata 2014-2017 z perspektywą do 2021 roku, BBF Sp. z o.o., Wrocław 2014.

- nietoperze stanowiące najliczniejszą grupę ssaków,
- gryzonie, w tym m.in. popielica *Glis glis,* koszatka *Dryomys nitedula,* nornica ruda *Clethrionomys glareolus*, mysz zaroślowa *Apodemus sylvaticus*, mysz leśna *A. flavicollis* i wiewiórka *Sciurus vulgaris*, nornik zwyczajny *Microtus arvalis* i mysz polna *Apodemus agrarius*,
- ssaki owadożerne, w tym m.in. jeż *Erinaceus europaeus*, kret *Talpa europaea*, ryjówki: aksamitna *Sorex araneus* i malutka *S. minutus*, zębiełek karliczek *Crocidura suaveolens,* rzęsorek rzeczek *Neomys fodiens*, rzęsorek mniejszy *N. anomalus,*
- ssaki drapieżne, w tym lis *Vulpes vulpes*, wydra *Lutra lutra,* kuna leśna *Martes martes,* kuna domowa *M. foina*, tchórz *Mustela putorius*, łasica *M. nivalis*, gronostaj *M. erminea,* borsuk *Meles meles,* jenot *Nyctereutes procyonides*, szop pracz *Procyon lotor*,
- ssaki parzystnokopytne, w tym m.in. kozica *Rupicapra rupicapra,* jeleń europejski *Cervus elaphus*, sarna *Capreolus capreolus,* daniel *Dama dama,* łoś *Alces alces,* muflon *Ovis musimon* oraz dzik *Sus scrofa*.

Awifauna tego regionu nie wyróżnia się znacząco na tle Polski, natomiast jej bogactwo wynika zarówno ze znacznego zróżnicowania środowisk w tym regionie kraju, jak i dobrego rozpoznania rozmieszczenia i liczebności poszczególnych gatunków. Na terenie województwa dolnośląskiego odnotowano 348 gatunków ptaków, spośród których 192 gatunki obecnie gniazdują, a pozostałe uznawane są za tzw. ptaki przelotne. W województwie dolnośląskim występują liczne gatunki ptaków wodno-błotnych. Dzieje się tak za sprawą dużej obfitości stawów rybnych, skupionych w dolinie Baryczy, w okolicach Przemkowa, Chojnowa, Borach Dolnośląskich. Żyje tu: bąk *Botaurus stellaris*, bączek *Ixobrychus minutus*, podgorzałka *Aythya nyroca*, zielonka *Zaporniaparva* oraz wąsatka *Panurus biarmicus*, gągoł *Bucephala clangula* i cyraneczka *Anas crecca*. Swoje stanowiska lęgowe mają tu także: czapla purpurowa *Ardea purpurea*, rożeniec *Anas acuta*, rybitwa białoskrzydła *Chlidonias leucopterus* i białowąsa *Chlidonias hybrida*. Zróżnicowane pod względem typów drzewostanów lasy Dolnego Śląska sprawiają, iż występują tu: bociany czarne *Ciconia nigra*, żurawie *Grus grus*, samotniki *Tringa ochropus,* słonki *Scolopax rusticola,* dzięcioł średni *Dendrocopos medius* oraz muchołówka białoszyja *Ficedula albicollis*.

Na terenie województwa stwierdzono występowanie 15 gatunków płazów (spośród 18 w Polsce). Wśród nich wyróżnić można m.in. grzebiuszkę ziemną *Pelobates fuscus*, kumaka nizinnego *Bombina bombina*, rzekotkę ziemną *Hyla arborea*, ropuchę paskówkę *Bufo calamita,* żabę śmieszkę *Rana ridibunda*. Do najcenniejszych siedlisk zajmowanych przez płazy bezogoniaste należy dolina Baryczy.

W województwie dolnośląskim większość wód powierzchniowych stanowią rzeki i stojące akweny wody. Sprawia to, iż na terenie Dolnego Śląska występują m.in.: pstrąg potokowy *Salmo truttafario*, głowacz białopłetwy *Cottus gobio*, głowacz pręgopłetwy *C. poecilopus,* lipień *Thymallus thymallus*, strzebla potokowa *Phoxinus phoxinus,* śliz *Barbatula barbatula,* świnka *Chondrostoma nasus*, jelec *Leuciscus leuciscus*, kleń *L. cephalus,* kiełb *Gobio gobio,* płoć *Rutilus rutilus*, wzdręga *Scardinius erythrophthalmus*, jaź *Leuciscus idus*, sandacz *Sander Lucioperca*, szczupak *Esox lucius*, okoń *Perca fluviatilis* oraz sum *Silurus glanis*[33].

5.1.2 Korytarze ekologiczne

Na terenie województwa dolnośląskiego występują dwa duże korytarze ekologiczne: Południowo-Centralny(tzw. główny), o znaczeniu międzynarodowym oraz Zachodni. Korytarz główny biegnie wzdłuż północnej część województwa, natomiast Zachodni zatacza okrąg poprzez występujące tu tereny górskie. Na terenie Dolnego Śląska ważną rolę odgrywają również doliny rzeczne, które dla

[33] Opracowanie ekofizjograficzne dla województwa dolnośląskiego, http://www.eko.wbu.wroc.pl/eko/index.php?option=com_content&task=view&id=31&Itemid=6 (data odczytu: 2017.09.12).

wielu gatunków zwierząt stanowią naturalne trasy przemieszczania się[34,35]. Największą doliną jest Dolina Odry, której siedliska objęte są w znacznym stopniu ochroną w ramach sieci Natura 2000.

Do innych cennych korytarzy ekologicznych tego regionu zaliczą się doliny: Baryczy, Kwisy, Bobru, Bystrzycy, Strzegomki i Nysy Kłodzkiej, fragmenty lasów łączących większe kompleksy leśne – Bory Dolnośląskie oraz w mniejszym stopniu pasy żywopłotów, zadrzewień śródpolnych, przydrożnych, łąki i pastwiska[36].

5.1.3 Obszary chronione, w tym Natura 2000

Największe powierzchnie obszarów chronionych znajdujących się na terenie województwa dolnośląskiego zajmują jego północne i południowe powierzchnie.

Na północy znajdują się m.in.:

- parki krajobrazowe (Park Krajobrazowy Dolina Baryczy - 861,79 km², Park Krajobrazowy Dolina Jezierzycy – 80,64 km^2, Przemkowski Park Krajobrazowy – 229,03 km^2),
- rezerwaty (Uroczysko Wrzosy -5,75 km², Wzgórze Joanny - 0,25 km²),
- obszary chronionego krajobrazu (Dolina Baryczy – 455,63 km²).

Na południu natomiast m.in.:

- parki narodowe (Park Narodowy Gór Stołowych – 63,34 km², Karkonoski Park Narodowy 59,54 km^2),
- parki krajobrazowe (Śnieżnicki Park Krajobrazowy - 276,36 km^2,Park Krajobrazowy Chełmy - 157,47 km^2, Rudawski Park Krajobrazowy - 156,31 km^2, Park Krajobrazowy Doliny Bobru - 105,99 km^2, Park Krajobrazowy Gór Sowich - 81,58 km², Park Krajobrazowy Sudetów Wałbrzyskich - 61,95 km^2, Książański Park Krajobrazowy - 19,87 km^2),
- rezerwaty (Przełomy pod Książem koło Wałbrzycha - 2,32 km^2, Torfowisko pod Zieleńcem - 2,31 km^2, Bukowa Kalenica w Górach Sowich - 0,29 km^2, Góra Zamkowa - 0,21 km^2, Góra Choina - 0,20 km^2, Wąwóz Myśliborski koło Jawora - 0,09 km^2, Ostrzyca Proboszczowicka- 0,04 km^2, Wodospad Wilczki - 0,03 km^2),
- obszary chronionego krajobrazu (Góry Bystrzyckie i Orlickie - 230,64 km^2, Góry Bardzkie i Sowie - 198,06 km^2, Masyw Trójgarbu - 20,16 km^2, Ostrzyca Proboszczowicka - 11,38 km^2, Obszar chronionego krajobrazu na terenie gminy Gryfów Śląski - 1,02 km^2)[37].

Na obszarze województwa dolnośląskiego znajdują się dwa parki narodowe: Karkonoski Park Narodowy i Park Narodowy Gór Stołowych. Roślinność w Karkonoskim Parku Narodowym charakteryzuje się piętrowością, z przeważającą roślinnością dla każdego pietra tj. regiel dolny - lasy świerkowe i bukowe, regiel górny - bór świerkowy, łąki, piętro subalpejskie - głównie kosodrzewina i torfowiska oraz piętro alpejskie - porosty. W przypadku przyrody nieożywionej występują tu tereny torfowisk wysokich, zarośla kosówki, gołoborza, kotły polodowcowe, zbiorowiska traworośli, ziołorośli oraz borówczysk. Park Narodowy Gór Stołowych charakteryzuje się występowaniem roślin naczyniowych reprezentowanych przez ok. 650 gatunków, z których 28 gatunków objętych jest całkowitą ochroną (11 z nich to rośliny zagrożone w Polsce, 9 z nich podlega ochronie częściowej). Przeważająca powierzchnia Parku znajduje się w piętrze regla dolnego, którego naturalne lasy

[34]Prognoza oddziaływania na środowisko Projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020, Atmoterm S.A., Wrocław 2014.

[35] Opracowanie ekofizjograficzne dla województwa dolnośląskiego, http://www.eko.wbu.wroc.pl/eko/index.php?option=com_content&task=view&id=31&Itemid=6 (data odczytu: 2017.09.12).

[36] Wojewódzki Program Ochrony Środowiska Województwa Dolnośląskiego na lata 2014-2017 z perspektywą do 2021 roku, BBF Sp. z o.o., Wrocław 2014.

[37]http://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/ (data odczytu: 2017.09.08).

liściaste zachowały się tylko w niewielkich fragmentach i są reprezentowane głównie przez buczyny. Istotną rolę pełni pionierska roślinność naskalna (mchy, porosty i wątrobowce).Z gatunków fauny występują tu: muflon, jeleń, sarna, dzik, lis, wiewiórka, jarząbek, słonka, bocian czarny, sóweczka, włochatka, salamandra oraz traszka. Park wyróżnia się unikalną rzeźbą, w postaci skał piaskowych z dużym nagromadzeniem różnych form erozji w postaci szczelin, labiryntów, blokowisk skalnych oraz pojedynczych skałek o niespotykanych kształtach[38].

Na obszarze województwa ustanowionych zostało 12 parków krajobrazowych. Największą powierzchnię zajmuje Park Krajobrazowy Dolina Baryczy, w obrębie którego znajduje się także rezerwat Stawy Milickie. Łącznie parki krajobrazowe zajmują teren ponad 206 tys. ha (w tym ponad 100 tys. ha stanowią lasy), co stanowi 10,3 % powierzchni województwa. Większość parków obejmuje swoim zasięgiem tereny górskie lub pogórze oraz doliny rzeczne[39].

Występujące na terenie województwa obszary chronionego krajobrazu obejmują tereny cenione ze względu na wyróżniający się krajobraz o zróżnicowanych ekosystemach, możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem oraz pełnioną funkcją korytarzy ekologicznych. Na terenie województwa wyróżniono 18 obszarów chronionego krajobrazu, których łączna powierzchnia wynosi ponad 24 tys. ha (co stanowi 1,23 % powierzchni województwa)[40].

W granicach województwa dolnośląskiego ustanowionych zostało 66 rezerwatów przyrody, obejmujących powierzchnię ponad 10 tys. ha (co stanowi 0,53 % powierzchni województwa). Zdecydowana większość z nich zlokalizowana jest w lasach i na gruntach leśnych. Niewielkie obszary zajmowane są przez torfowiska i tereny bagienne. Największą powierzchnią wyróżniają się rezerwaty m.in. Stawy Milickie (ponad 5 tys. ha) i Stawy Przemkowskie(ponad 1 tys. ha). Pełnią one funkcję ważnej ostoi ptaków. Najmniejszym rezerwatem województwa dolnośląskiego jest rezerwat Torfowisko pod Węglińcem, zajmujący obszar ponad 1 ha. Na jego terenie występuje podlegające ochronie torfowisko przejściowe z pierwotną roślinnością oraz reliktowym stanowiskiem sosny błotnej[41].

Poza wymienionymi powyżej formami ochrony przyrody, w granicach województwa znajdują się także:

- użytki ekologiczne (121 użytków o łącznej powierzchni ponad 5 tys. ha),
- zespoły przyrodniczo-krajobrazowe (15 zespołów o łącznej powierzchni ponad 5 ha),
- stanowiska dokumentacyjne (1 stanowisko: Sztolnia nr 18 w Podziemnej Trasie Turystyczno-Edukacyjnej w Starej Kopalni Uranu w Kletnie),
- pomniki przyrody (ponad 2 tys. pomników)[42].

Na obszarze województwa dolnośląskiego znajdują się również rozległe obszary specjalnej ochrony Natura 2000. Blisko 300 tys. ha (co stanowi ponad 14 % powierzchni województwa), obejmuje 11 obszarów specjalnej ochrony ptaków oraz ponad 300 tys. ha (co stanowi ponad 17 % powierzchni

[38]Prognoza oddziaływania na środowisko Projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020, Atmoterm S.A., Wrocław 2014.
[39]Prognoza oddziaływania na środowisko Projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020, Atmoterm S.A., Wrocław 2014.
[40]Prognoza oddziaływania na środowisko Projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020, Atmoterm S.A., Wrocław 2014.
[41]Prognoza oddziaływania na środowisko Projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020, Atmoterm S.A., Wrocław 2014.
[42]Prognoza oddziaływania na środowisko Projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020, Atmoterm S.A., Wrocław 2014.

województwa), tworzy 88 obszarów specjalnej ochrony siedlisk. Wspomniane obszary rozmieszczone są, podobnie jak pozostałe formy ochrony, w znacznym stopniu w północnej oraz południowej części województwa. Stosunkowo nieduże powierzchnie zaliczane do obszarów Natura 2000 umiejscowione zostały w części centralnej województwa, wzdłuż rzeki Odry (m.in. Grądy Odrzańskie, Łęgi Odrzańskie). W północnej części województwa największym obszarem zakwalifikowanym do obszarów Natura 2000 są Bory Dolnośląskie (PLB020005). Obejmują one powierzchnię ponad 172 tys. ha, a ochronie podlegają 23 gatunki ptaków wymienione w Załączniku I do Dyrektywy Ptasiej, w tym m.in.: bielik, cietrzew, głuszec, włochatka i sóweczka. Mniejszym kompleksem, również w północnej części, są obszary Dolina Baryczy (PLB020001) oraz Ostoja nad Baryczą (PLH020041). Dolina Baryczy zaliczana jest do najważniejszych ostoi ptaków w Europie, w której odnotowano ponad 270 gatunków ptaków, w tym około 170 lęgowych. W południowej części województwa największą powierzchnię zajmuje obszar Sudety Wałbrzysko-Kamiennogórskie (PLB020010) oraz Góry i Pogórze Kaczawskie (PLH020037). Najmniejszym obszarem Natura 2000 w województwie jest Kiełczyn (PLH020099) o powierzchni 2,8 ha, na którym ochronie podlega kolonia nocka dużego[43].

5.1.4 Wody (jakość i zasoby wód)

Województwo dolnośląskie położone jest w obszarze trzech regionów wodnych stanowiących dorzecza Odry, Łaby Dunaju. Region wodny Środkowej Odry swoim zasięgiem obejmuje 98,8 % powierzchni województwa, natomiast rejony wodne utworzone z dorzeczy Łaby i Dunaju stanowią pozostałe 0,02 %.

Stan jednolitych części wód powierzchniowych na terenie województwa dolnośląskiego oceniony został na podstawie wyników badań przeprowadzonych dla reprezentatywnych punktów pomiarowych. Wyniki badań wskazują, że stan 125 jednolitych części wód powierzchniowych oceniono jako zły. Zadecydowały o tym przede wszystkim wyniki monitoringu elementów biologicznych i wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych. Dla 30 jednolitych części wód powierzchniowych nie było możliwe określenie stanu wód ze względu na brak w nich oceny stanu chemicznego przy jednoczesnym co najmniej dobrym stanie/potencjale ekologicznym i spełnieniu wymagań ustanowionych dla obszaru chronionego. Tylko w przypadku 4 jednolitych części wód powierzchniowych(zbiornik Złotniki, Dzika Orlica od źródła do Czerwonego Strumienia, Kamienna od źródła do Kamieńczyka i Morawka) stwierdzono stan dobry[44].

Monitoring wód podziemnych na terenie województwa dolnośląskiego prowadzony był przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska we Wrocławiu (85 punktów kontrolno-pomiarowych) oraz Państwowy Instytut Geologiczny – Państwowy Instytut Badawczy w Warszawie (19 punktów kontrolno-pomiarowych). Ocena wyników badań monitoringu diagnostycznego prowadzonego przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska we Wrocławiu w 2015 r. wg podziału na jednolite części wód podziemnych wykazała, że 95 % badanych wód zaliczono do wód o dobrym stanie chemicznym (wody klasy I-III). Wody o słabym stanie chemicznym (klasy IV-V) stanowiły tylko 5 %. Występowanie tych wód wykazano w miejscowościach: Borkowice, Sokołowiec, Płakowice i Wielowieś.

W ramach monitoringu operacyjnego stanu chemicznego wód podziemnych województwa dolnośląskiego prowadzonego przez Państwowy Instytut Geologiczny–Państwowy Instytut Badawczy w Warszawie na obszarach jednolitych części wód podziemnych wykazały, że w 2015 roku 53 %

[43]Prognoza oddziaływania na środowisko Projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020, Atmoterm S.A., Wrocław 2014.

[44] Ocena stanu jednolitych części wód powierzchniowych na terenie województwa dolnośląskiego za rok 2015, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska we Wrocławiu, Wrocław 2016.

badanych wód zaliczono do wód o dobrym stanie chemicznym (klasy I-III), wody o słabym stanie chemicznym (klasy IV-V) stanowiły 47 %[45].

5.1.5 Powietrze

Jakość powietrza województwa dolnośląskiego kontrolowana jest poprzez pomiary podstawowych zanieczyszczeń powietrza, dla których określone zostały dopuszczalne lub docelowe poziomy w powietrzu. Pomiary wielkości stężeń dokonywane są w oparciu o wytyczne zawarte w Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (kryteria ochrony zdrowia ludzi oraz ochrony roślin)[46]. Ich pomiar oraz coroczna ocena realizowane są, zgodnie z art. 89ustawy Prawo ochrony środowiska[47], przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska. Stacje i punkty pomiarowe funkcjonujące w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska zlokalizowane zostały głównie na terenach miejskich. Wyniki z tych stacji odnoszone są do tzw. kryteriów ochrony zdrowia ludzi. Na terenach pozamiejskich, z dala od źródeł emisji zanieczyszczeń, zlokalizowane zostały ekosystemowe stacje pomiarowe, mierzące poziom zanieczyszczenia powietrza w odniesieniu do kryteriów ochrony roślin[48].

Na obszarze województwa dolnośląskiego w odniesieniu do kryterium ochrony zdrowia ludzi w 2016 r. stwierdzono:

- niskie stężenia dwutlenku siarki, tlenku węgla, benzenu, ołowiu, kadmu i niklu,
- wysoki ponadnormatywny poziom zanieczyszczenia powietrza pyłem zawieszonym PM10, PM2.5 i benzo(a)pirenem na znacznym obszarze województwa,
- wysoki poziom zanieczyszczenia powietrza arsenem w rejonie Legnicy i Głogowa,
- wysoki poziom dwutlenku azotu w stacji komunikacyjnej we Wrocławiu,
- przekroczenia poziomów normatywnych ozonu w okresie letnim.

W odniesieniu do kryterium ochrony roślin odnotowano:

- obniżenie współczynnika AOT40 w roku 2016 – brak przekroczeń poziomu docelowego dla wartości średniej z 5 lat: 2011-2016, jednak nadal rejestrowany jest podwyższony poziom ozonu w okresie wegetacyjnym[49].

Ocena zanieczyszczenia powietrza na obszarze Dolnego Śląska oraz wynikających z nich działań odniesiona została, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie stref[50], do wyznaczonych jednostek terytorialnych. Dla województwa dolnośląskiego wytyczone zostały następujące cztery strefy: aglomeracja wrocławska (obejmująca miasto Wrocław),miasto Legnica, miasto Wałbrzych, strefa dolnośląska[51]. Graficzną prezentację stref przedstawiono na poniższym rysunku (Rysunek 2).

---

[45] Ocena jakości wód podziemnych województwa dolnośląskiego rok 2015,Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska we Wrocławiu, Wrocław 2016.

[46] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. 2012 poz. 1031).

[47] Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2017 poz. 519).

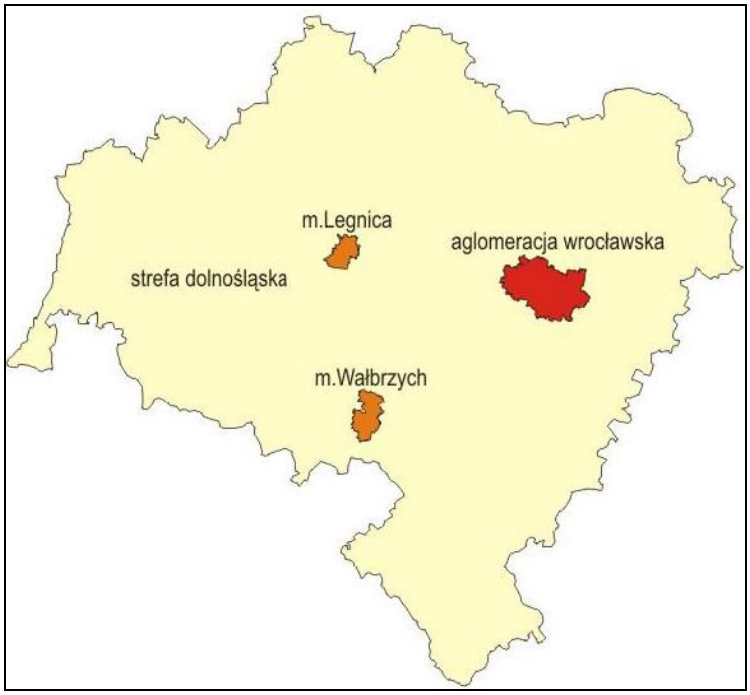
[48] Ocena jakości powietrza na terenie województwa dolnośląskiego w 2016 roku, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska we Wrocławiu, Wrocław 2017.

[49]Ocena jakości powietrza na terenie województwa dolnośląskiego w 2016 roku, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska we Wrocławiu, Wrocław 2017.

[50] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 2 sierpnia 2012 r. w sprawie stref, w których dokonuje się oceny jakości powietrza (Dz.U. 2012 poz. 914).

[51]Ocena jakości powietrza na terenie województwa dolnośląskiego w 2016 roku, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska we Wrocławiu, Wrocław 2017.

Rysunek 2. Strefy dla celów oceny jakości powietrza w województw dolnośląskim



Źródło: Ocena jakości powietrza na terenie województwa dolnośląskiego w 2016 roku

Na podstawie pomiarów jakości powietrza oraz wyników modelowania przestrzennego rozkładu stężeń zanieczyszczeń powietrza w województwie dolnośląskim dokonano klasyfikacji stref na podstawie poziomów substancji w powietrzu: dopuszczalnych, docelowych i celów długoterminowych, określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu[52] oraz w Dyrektywach w sprawie jakości powietrza[53] i w sprawie arsenu, kadmu, rtęci …[54]. Ze względu na przekroczenia dopuszczalnych lub docelowych poziomów zanieczyszczeń powietrza do klasy C (oznaczającej przekroczenie wartości kryterialnych ze względu na kryterium ochrony zdrowia ludzi) zakwalifikowano wszystkie strefy województwa dolnośląskiego w zakresie następujących substancji:

- aglomeracja wrocławska: NO2, PM10, PM2.5, benzo(a)piren,
- miasto Legnica: PM10, arsen, benzo(a)piren,
- miasto Wałbrzych: benzo(a)piren,
- strefa dolnośląska: PM10, arsen, benzo(a)piren, ozon[55].

Stopień zanieczyszczenia powietrza Dolnego Śląska wynika bezpośrednio z emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz warunków meteorologicznych. Ocenia się, że w największym stopniu do negatywnego wpływu na jakość powietrza przyczynia się emisja z obiektów zaliczanych do sektora komunalno-bytowego (lokalnych kotłowni i palenisk domowych, wyposażonych w niskie emitory, zlokalizowane niejednokrotnie w centralnych, gęsto zabudowanych obszarach miast) oraz emisja związana

[52] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. z 2012 r., poz. 1031).
[53] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy.
[54] Dyrektywa 2004/107/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 grudnia 2004 r. w sprawie arsenu, kadmu, rtęci, niklu i wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych w otaczającym powietrzu.
[55] Ocena jakości powietrza na terenie województwa dolnośląskiego w 2016 roku, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska we Wrocławiu, Wrocław 2017.

z ruchem samochodowym. Negatywne oddziaływanie źródeł grzewczych jest najbardziej widoczne w sezonie jesienno-zimowym, kiedy corocznie odnotowywany jest wielokrotny wzrost zanieczyszczenia powietrza pyłem zawieszonym PM10, PM2.5 oraz benzo(a)pirenem. Natomiast emisja zanieczyszczeń z ruchu drogowego powoduje całoroczny, wysoki poziom dwutlenku azotu oraz podwyższenie zapylenia powietrza. W rezultacie przekroczenia poziomów normatywnych tych substancji w powietrzu notowane są w znaczącej części województwa dolnośląskiego.

5.1.6 Klimat

Województwo dolnośląskie charakteryzuje się dużą zmiennością klimatu. W zasadniczym stopniu spowodowane jest to bardzo zróżnicowaną rzeźbą terenu, a zwłaszcza znaczącą rozpiętością wysokości nad poziomem morza: do 70 m n.p.m. na równinach, po najwyższy szczyt Karkonoszy (Śnieżka 1603 m n.p.m.). Dolny Śląsk znajduje się w strefie klimatu umiarkowanego o cechach przejściowych między klimatem morskim i kontynentalnym. Na północy województwa obserwowane są wpływy oceaniczne i kontynentalne, a na południu wpływ strefowego klimatu górskiego. Zimy są tu względnie łagodne, a lata niezbyt upalne.

Kierunki wiatru związane są z warunkami cyrkulacyjnymi i rzeźbą terenu. Przeważają wiatry z sektora zachodniego (51 %) i południowo-zachodniego oraz z sektora wschodniego (32 %). Województwo dolnośląskie charakteryzuje się dużym zróżnicowaniem stosunków termicznych. Najwyższe temperatury notowane są na obszarach nizinnych, z miejskimi wyspami ciepła, ze średnią roczną temperaturą w Legnicy 8,8 °C i Wrocławiu 8,7 °C, przez co zaliczane są do najcieplejszych miejsc w Polsce[56,57].

Roczna suma opadów na terenach nizinnych i Przedgórzu Sudeckim waha się od 550 do 700 mm. Pokrywa śnieżna zalega średnio ok. 50 dni. W Sudetach, klimat jest znacznie ostrzejszy. Średnia roczna suma opadów wynosi tu od 700 do 1 200 mm, a śnieg utrzymuje się od 60 do nawet 150 dni w roku (najdłużej w Karkonoszach i Masywie Śnieżnika). Okres wegetacji trwa w Sudetach około 180 dni, natomiast w rejonach podgórskich 200 dni, a w dolinie Odry ponad 220 dni[58].

5.1.7 Powierzchnia ziemi (gleby i erozja)

Na terenie województwa dolnośląskiego występują gleby brunatne, płowe, mady rzeczne, ziemie czarne i czarnoziemy, a także gleby rdzawe i bielicowe. Dominującymi glebami są gleby brunatne. Występują one głównie na terenie Sudetów i zajmują 34,5 % użytków rolnych. Gleby płowe występują w środkowej części województwa, a także w rejonie Wzgórz Trzebnickich i na Równinie Oleśnickiej. Obejmują one łącznie około 29,9 % użytków rolnych. Trzecią pod względem zajmowanego obszaru grupą gleb są mady rzeczne (15,7 % użytków rolnych). Występują one w dolinach wszystkich rzek i potoków, przy czym największe powierzchnie znajdują się w dolinach Odry i Baryczy. Najbardziej urodzajnych gleb, ziem czarnych i czarnoziemów, jest stosunkowo niedużo. Obejmują one 8,7 % użytków rolnych i występują głównie na Nizinie Śląskiej. Najmniej jest gleb rdzawych i bielicowych, która zajmują około 6,5 % użytków rolnych. Gleby te występują przeważnie na obszarze Obniżenia Milicko-Głogowskiego.

---

[56] Opracowanie ekofizjograficzne dla województwa dolnośląskiego, http://www.eko.wbu.wroc.pl/eko/index.php?option=com_content&task=view&id=31&Itemid=6 (data odczytu: 2017.09.08).

[57] Prognoza oddziaływania na środowisko Projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020, Atmoterm S.A., Wrocław 2014.

[58] Prognoza oddziaływania na środowisko Projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020, Atmoterm S.A., Wrocław 2014.

Na stan jakości gleb występujących w województwie dolnośląskim wpływają następujące czynniki:

- depozycja zanieczyszczeń z powietrza do gleby, która stanowi istotne źródło jej zanieczyszczenia metalami ciężkimi i węglowodorami, a zwłaszcza benzo(a)pirenem,
- wyłączanie terenów rolniczych pod trasy komunikacyjne, budownictwo i użytki kopalniane, np. kopalnie kruszywa,
- stosowanie nawozów azotowych, powodujących zakwaszenie gleb,
- stosowanie środków poprawiających właściwości gleb np. odpadów z biogazowni czy osadów ściekowych, które mogą być źródłem metali ciężkich na glebach dotychczas niezanieczyszczonych[59].

Jak wykazują badania gleb użytkowanych rolniczo, przeprowadzone w latach 2010–2015, przez Okręgową Stację Chemiczno-Rolniczą we Wrocławiu, wykazały niekorzystny stan zakwaszenia gleb Dolnego Śląska. Znaczna część występujących gleb charakteryzuje się lekko kwaśnym (42 % powierzchni przebadanych gleb użytkowanych rolniczo)oraz bardzo kwaśnym i kwaśnym (31 % przebadanych powierzchni) odczynem[60]. Do najbardziej zakwaszonych należą gleby w południowej części województwa, zwłaszcza na terenie powiatów tj.: lwówecki (79 % powierzchni użytków rolnych), kamiennogórski (74 %), jeleniogórski (73 %), zgorzelecki (70 %) oraz wałbrzyski (65 %). W przypadku północnej części województwa znacznym stopniem zakwaszenia cechują się gleby powiatu milickiego (64 %)[61].

Na obszarze Dolnego Śląska prowadzone były również badania gleb na terenach bezpośrednio zagrożonych zanieczyszczeniami wokół zakładów przemysłowych. Wskazują one przekroczenia dopuszczalnych wartości metali ciężkich, w tym najczęściej: cynku, ołowiu, kadmu i miedzi oraz sporadycznie arsenu i chromu. Wokół wszystkich obiektów przekroczona została wartość dopuszczalna benzo(a)pirenu. Na pozostałych badanych obszarach, w tym na terenach użytkowanych rolniczo, odnotowywano incydentalne przekroczenia dopuszczalnych wartości stężeń metali. Natomiast również i w tym przypadku, wielokrotnie występowały także przekroczenia standardów dla benzo(a)pirenu[62].

5.1.8 Krajobraz

Województwo dolnośląskie zlokalizowane jest w południowo-zachodniej części Polski na pograniczu trzech jednostek fizycznogeograficznych: Sudetów na południu, Nizin Sasko-Łużyckich w części północno-zachodniej oraz Nizin Środkowopolskich w części północno-wschodniej. Obszar województwa poprzecinany jest licznymi rzekami stanowiącymi dopływy głównie rzeki Odry.

Krajobraz Dolnego Śląska jest mocno zróżnicowany – od gór na południu z najwyższym szczytem Śnieżką(1602 m n.p.m.), przez część centralną z rzeką Odrą, po tereny Borów Dolnośląskich na

[59] Raport o stanie środowiska w województwie dolnośląskim w 2015 roku, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska, Wrocław 2016, http://www.wroclaw.pios.gov.pl/index.php/publikacje/raporty-o-stanie-srodowiska/ (data odczytu: 2017.09.11).
[60] Raport o stanie środowiska w województwie dolnośląskim w 2015 roku, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska, Wrocław 2016, http://www.wroclaw.pios.gov.pl/index.php/publikacje/raporty-o-stanie-srodowiska/ (data odczytu: 2017.09.11).
[61]Prognoza oddziaływania na środowisko Projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020, Atmoterm S.A., Wrocław 2014.
[62] Raport o stanie środowiska w województwie dolnośląskim w 2015 roku, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska, Wrocław 2016, http://www.wroclaw.pios.gov.pl/index.php/publikacje/raporty-o-stanie-srodowiska/ (data odczytu: 2017.09.11).

północnym-zachodzie i Doliną Baryczy na północnym-wschodzie województwa. W krajobrazie dolnośląskim wyróżnia się kilka typów:

- wzgórza moren czołowych, które reprezentowane są przez ciąg wzgórz (Wzgórza Dalkowskie, Trzebnickie i Twardogórskie) z charakterystycznymi dla tych obszarów lessowych form rzeźby wąwozowej,
- równiny staroglacjalne– obszar pomiędzy Sudetami i Przedgórzem Sudeckim na południu, a pasem wzgórz morenowych zlodowacenia Warty (m.in. Równina Wrocławska),
- pradoliny – odcinki dwóch wielkich pradolin Niżu Środkowoeuropejskiego – Pradoliny Głogowsko-Baryckiej i Pradoliny Wrocławsko-Magdeburskiej,
- przedgórza - obszar na przedpolu Sudeckiego Uskoku Brzeżnego, w tym Masyw Ślęży,
- pogórza – charakterystycznym elementem pasa pogórzy są liczne i długie przełomy rzeczne, m.in.: Nysy Łużyckiej, Kwisy, Bobru, Kaczawy czy Strzegomki oraz ostańce np.: Ostrzyca(501 m n.p.m.), Grodziec (389 m n.p.m.) czy Kamienna Góra koło Lubania związane z występowaniem skał wulkanicznych,
- dna kotlin śródgórskich - największe to Kotlina Jeleniogórska, Kotlina Wałbrzyska i Kotlina Kłodzka, w których występują wody mineralne i lecznicze. Kotliny sudeckie w znacznym stopniu reprezentują jednak krajobraz przemysłowy, co jest efektem ekspansji przemysłu tekstylnego i wydobywczego od połowy XIX wieku,
- wierzchowiny gór płytowych – są to Góry Stołowe oraz wzniesienia okalające Kotlinę Krzeszowską,
- wierzchowiny i stoki gór zrębowych nie objętych zlodowaceniem górskim – zajmują południowo-zachodnią część województwa; wyróżniającym się elementem Sudetów są formy skalne oraz torfowiska wysokie (w Górach Izerskich i w Górach Bystrzyckich),
- wierzchowiny gór zrębowych przemodelowanych glacjalnie – niewielka powierzchnia obejmująca górne partie Karkonoszy[63].

Tak ukształtowana rzeźba terenu i różnorodny krajobraz, przyczyniły się do dużego zróżnicowania przyrodniczego z zachowaniem wybranych naturalnych zbiorowisk roślinnych. Dzięki temu na terenie Dolnego Śląska ustanowionych zostało wiele różnych form ochrony przyrody (parków narodowych i krajobrazowych, obszarów Natura 2000 i licznych rezerwatów). Krajobraz to nie tylko elementy przyrodnicze, ale także kulturowe. Przykładem mogą być liczne zamki i pałace wraz z przyległymi terenami, które systematycznie poddawane są renowacji i odbudowie[64].

5.1.9 Zasoby naturalne

Województwo dolnośląskie charakteryzuje się występowaniem wielu surowców mineralnych. Wśród nich wyróżnić można złoża rud miedzi i srebra, złoża węgla brunatnego, gazu ziemnego, liczne i różnorodne surowce skalne, bogate złoża piasków i żwirów oraz złoża wód mineralnych i leczniczych. Największe znaczenie ma węgiel brunatny, którego zasoby wynoszą ponad 23 tys. Mg, a wydobycie kształtuje się na poziomie 60 tys. Mg/rok (ponad 6 krotnie więcej niż w 2012 r.). Pod względem ilościowym bardzo duże znaczenie mają tzw. kamienie łamane i boczne, do których zalicza się m.in. bazalty, granity, gabra, gnejsy, marmury, wapienie i piaskowce. Ich łączne zasoby wynoszą ponad 5 tys. Mg, natomiast wydobycie w 2015 roku kształtowało się na poziomie 20 tys. Mg. Bardzo duże znaczenie dla regionu, a zwłaszcza dla okolicznych gmin i powiatów, ma wydobycie miedzi, której zasoby wynoszą blisko 2 tys. Mg. W województwie dolnośląskim dostępne są również znaczne

[63] Prognoza oddziaływania na środowisko Projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020, Atmoterm S.A., Wrocław 2014.
[64] Prognoza oddziaływania na środowisko Projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020, Atmoterm S.A., Wrocław 2014.

ilości rud niklu (ponad 17 tys. Mg). Dolny Śląsk posiada również znaczne zasoby wód solankowych i leczniczych, których pobór wynosi 1.033.599 m3/rok. Stawia województwo dolnośląskie na trzecim miejscu w Polsce, po województwie małopolskim i zachodniopomorskim. Szczegółowe zestawienie zasobów oraz wydobycia (poboru)dostępnych na terenie Dolnego Śląska zasobów naturalnych przedstawiono w poniższej tabeli (Tabela 7).

Tabela 7. Zasoby i wydobycie kopalin w województwie dolnośląskim w 2015 r.

Rodzaj złoża	Jednostka	Liczba złóż	Zasoby ogółem		Wydobycie lub roczny pobór (ogółem)
			geologiczne zbilansowane	przemysłowe i eksploatacyjne	
Surowce energetyczne					
Węgiel brunatny	tys. Mg/rok	14	23.451.132,00	1.064.569,00	60.273,00
Węgiel kamienny	tys. Mg/rok	7	423.980,00	-	-
Surowce metaliczne					
Rudy miedzi	tys. Mg/rok	12	1.948.550,00	1.143.390,00	31.980,00
Rudy niklu	tys. Mg/rok	5	17.212.125,00	-	-
Rudy arsenu	tys. Mg/rok	1	53.720,00	-	-
Surowce mineralne					
Baryt	tys. Mg/rok	4	5.558,00	-	-
Fluoryt	tys. Mg/rok	2	542,00	-	-
Surowce chemiczne [tys. Mg/rok]					
Sól kamienna	tys. Mg/rok	2	4.088.138,00	489.465,00	40,00
Surowce skalne [tys. Mg/rok]					
Surowce betonitowe	tys. Mg/rok	3	1.576,63	343,53	1,00
Dolomity	tys. Mg/rok	1	29.814,79	11.433,49	248,20
Gips i anhydryt	tys. Mg/rok	4	70.701,00	20.067,00	171,00
Gliny ceramiczne białowypalające się	tys. Mg/rok	5	58.473,00	325,00	196,00
Gliny ceramiczne kamionkowe	tys. Mg/rok	6	16.725,00	3.235,00	179,00
Gliny ogniotrwałych	tys. Mg/rok	4	43.384,00	1.217,00	75,00
Kamienie łamane i bloczne (w tym m.in. skały magmowe, metamorficzne, osadowe)	tys. Mg/rok	256	5.810.347,00	2.463.634,00	20.099,00
Kwarcyt	tys. Mg/rok	4	2.152,00	-	-
Kwarc żyłowy	tys. Mg/rok	6	5.611.56,00	1.716,02	-
Łupki kwarcytowe	tys. Mg/rok	1	8.697.03,00	2.765.76,00	-
Łupki łuszczykowe	tys. Mg/rok	2	6.655.18,00	4.393.43,00	6,13
Magnezyt	tys. Mg/rok	6	13.922,90	3.892,70	77,92
Piaski formierskie	tys. Mg/rok	1	8.920,50	-	-
Piaski i żwiry	tys. Mg/rok	465	2.287.716,00	421.265,00	16.897,00
Piaski kwarcowe do produkcji betonów komórkowych	tys. m^3/rok	2	5.771,63	2.685,08	27,49
Piaski kwarcowe do produkcji cegły wapienno-piaskowej	tys. m^3/rok	3	16.008,20	-	-
Piaski podsadzkowe	tys. m^3/rok	4	572.219,00	13.629,00	862,00
Surowce dla prac inżynierskich	tys. m^3/rok	5	2.084,00	-	8,00
Surowce ilaste ceramiki budowlanej	tys. m^3/rok	58	789.604,00	22.349,00	165,00
Surowce kaolinowe	tys. m^3/rok	14	211.777,57	71.055,60	299,83
Surowce skaleniowe	tys. Mg/rok	9	138.935,84	5.399,39	88,14
Surowce szklarskie	tys. Mg/rok	8	85.096,89	11.892,54	781,46

Rodzaj złoża	Jednostka	Liczba złóż	Zasoby ogółem		Wydobycie lub roczny pobór (ogółem)
			geologiczne zbilansowane	przemysłowe i eksploatacyjne	
Torfy	tys. m^3/rok	1	202,00	-	-
Wapienie i margle dla przemysłu cementowego	tys. Mg/rok	2	393.576,00	275.890,00	99,00
Wapienie dla przemysłu wapienniczego	tys. Mg/rok	9	22.688,00	11.922,00	327,00
Wody podziemne					
Solanki, wody lecznicze i termalne	m^3/h	19	38.250,55	549,99	1.033.599,40*

Źródło: opracowanie własne na podstawie Bilans zasobów złóż kopalin w Polsce[65]
*- m^3/rok

5.1.10 Ludzie

Obszar województwa dolnośląskiego zamieszkuje 2.904,2 tys. osób, co stanowi 7,6% populacji Polski[66]. Pod względem liczby ludności Dolny Śląsk plasuje się na 5. miejscu w kraju, po województwach: mazowieckim (13,9 % ogółu ludności w Polsce), śląskim (11,9 %), wielkopolskim (9,0 %) i małopolskim (8,8 %). Gęstość zaludnienia wynosi 146 osób na km^2[,67]. Liczba ludności, podobnie jak w latach poprzednich, charakteryzuje się ubytkiem rzeczywistym ludności. W porównaniu do końca roku 2014 zaludnienie województwa zmniejszyło się o 4,3 tys. osób, tj. o 0,15 %.

W ostatnim dziesięcioleciu systematycznie zwiększała się liczba mieszkańców wsi, a zmniejszała liczba mieszkańców miast. Ubytek liczby mieszkańców miał miejsce w powiatach położonych na południu i na zachodzie województwa, m.in. w Wałbrzychu oraz powiatach przygranicznych: wałbrzyskim, kłodzkim, lwóweckim i kamiennogórskim. Przyrost liczby mieszkańców odnotowano w powiatach wrocławskim, trzebnickim, średzkim, m. Wrocław, oławskim i legnickim.

Województwo dolnośląskie wyróżnia się wysokim poziomem urbanizacji wyrażonym udziałem ludności miejskiej w ogólnej liczbie ludności. Na dzień 31.12.2015 r. na obszarze województwa odnotowano 91 miast, których ludność stanowiła 69,2 % ogółu mieszkańców województwa. Dawało to drugie, po województwie śląskim, miejsce w kraju. W ww. liczbie miast dominują miasta małe do 10 tys. mieszkańców. Najmniejszymi miastami są: Wleń (1,8 tys.) i Lubomierz (1,9 tys.). Największymi miastami Dolnego Śląska, liczącymi ponad 100 tys. mieszkańców, są: Wrocław (635,8 tys.), Wałbrzych (115,5 tys.) i Legnica (100,9 tys.). Miastami o liczbie mieszkańców od 50 do 100 tys. osób są: Jelenia Góra (81,0 tys.), Lubin (73,4 tys.), Głogów (68,7 tys.) i Świdnica (58,4 tys.).

W ostatnich latach na Dolnym Śląsku struktura ludności według płci nie ulegała istotnym zmianom. W ogólnej liczbie mieszkańców nieznacznie przeważają kobiety, których odsetek utrzymuje się na poziomie51,9 %. Pod koniec 2015 r. w województwie dolnośląskim mieszkało 1.396,3 tys. mężczyzn i 1.507,9 tys. kobiet (tj. o 111,6 tys. więcej niż mężczyzn).

W województwie dolnośląskim, z końcem 2015 r., zbiorowość osób w wieku produkcyjnym liczyła 1.823,5tys. osób, stanowiąc 62,8 % ogółu ludności województwa(62,4 %w kraju). Zbiorowość osób w wieku przedprodukcyjnym liczyła 486,5 tys. osób. Natomiast liczba osób w wieku poprodukcyjnym wynosiła 7.533,3 tys. osób i była większa o 0,6 % w porównaniu do roku poprzedniego.

Na obszarze Dolnego Śląska odnotowuje się zmienny trend związany z liczbą urodzeń. W 2015 r. zarejestrowano 26,3 tys. urodzeń, tj. o 0,9 tys. mniej niż w roku poprzednim. We wcześniejszych latach liczba urodzeń wynosiła ponad 29, 8 tys. (2008 r.), ale i również 25,7 tys. (2005 r.).

[65] Bilans zasobów kopalina w Polsce wg stanu na 31.12.2016 r., Państwowy Instytut Geologiczny Państwowy Instytut Badawczy, Warszawa 2017.
[66] Ludność, ruch naturalny i migracjew województwie dolnośląskim w 2015 r., Urząd Statystyczny we Wrocławiu, Wrocław 2016.
[67] Dane na dzień 31.12.2015 r., https://bdl.stat.gov.pl (data odczytu: 2017.09.12).

W 2015 r. odnotowano największą liczbę zgonów zarejestrowaną w ostatnim dziesięcioleciu. Wynosiła ona 31,5 tys. mieszkańców, o 1,6 tys. więcej niż w roku poprzednim. Głównymi przyczynami zgonów były choroby układu krążenia i choroby nowotworowe. Stanowiły one odpowiednio 13,4 tys. i 8,2 tys. zgonów w 2014 r.

Systematyczne utrzymująca się w ostatnich latach nadwyżka zgonów nad urodzeniami spowodowała, iż przyrost naturalny województwa dolnośląskiego jest ujemny. I tak, w 2015 r. miał miejsce ubytek ludności z tytułu ruchu naturalnego – 5,3 tys. osób (w 2014 r. – 2,7 tys. osób).

Obok przyrostu naturalnego, czynnikiem wpływającym bezpośrednio na rozwój ludności, tj. powodującym względnie trwałe zwiększenie bądź zmniejszenie liczebności populacji, a także wpływającym na jej rozmieszczenie są migracje. W województwie dolnośląskim, zarówno w 2015 r. jak i latach poprzednich, odnotowywano dodatnie saldo migracji na pobyt stały. W 2015 r. w przeliczeniu na 1000 mieszkańców współczynnik salda migracji na pobyt stały kształtował się na poziomie 0,3 (wobec 0,2 w 2014 r.), co dawało 4. miejsce wśród pozostałych województw. Z obszaru województwa w 2014 r. na pobyt stały wyemigrowało 3,1 tys. osób. Natomiast z zagranicy przybyło w tym samym roku 1,2 tys. osób. W porównaniu do lat poprzednich odnotowano zarówno niewielkie zmniejszenie emigracji jak i dalszy spadek imigracji. W 2014 r. wymeldowało się za granicę na pobyt stały o 14,9 % mniej osób niż rok wcześniej oraz zameldowało się z zagranicy na pobyt stały o 4,0 % mniej osób niż rok wcześniej. Głównymi kierunkami emigracji zagranicznych były Niemcy, Wielka Brytania oraz Irlandia[68].

5.1.11 Zabytki i dobra materialne

Województwo dolnośląskie jest regionem o największym zagęszczeniu zabytków w Polsce. Znajduje się tu najwięcej obiektów zarówno nieruchomych jak i ruchomych w skali całego kraju. Zgodnie z danymi Narodowego Instytutu Dziedzictwa na terenie województwa znajduje się 8.227 obiektów nieruchomych wpisanych do rejestru zabytków (stan na 30.06.2014 r.). Największą grupę zabytków stanowią obiekty mieszkalne (2.190), zabytki sakralne (1.438) oraz zieleń (852)[69].

Na Dolnym Śląsku znajduje się wiele zabytków zaliczanych do prezydenckiej listy Pomników Historii Rzeczpospolitej Polskiej oraz listy światowego dziedzictwa kulturowego i naturalnego UNESCO, tworzących elitarną grupę najcenniejszych zabytków kraju. Do pierwszej z wymienionych list zaliczonych zostało dziewięć pomników (w Polsce 58). Wśród nich wyróżnić można: młyn papierniczy w Dusznikach-Zdroju, pałace i parki krajobrazowe Kotliny Jeleniogórskiej, zespół dawnego opactwa cystersów w Krzeszowie, pobenedyktyński zespół klasztorny w Legnickim Polu, nowożytna twierdza pruska w Srebrnej Górze, gotycki kościół pod wezwaniem świętych Apostołów Piotra i Pawła w Strzegomiu, Hala Stulecia we Wrocławiu, historyczne centrum Wrocławia oraz zespół dawnego opactwa Cysterek w Trzebnicy. Na listę światowego dziedzictwa kulturowego i naturalnego UNESCO dotychczas wpisanych zostało 14 kompleksów z Polski, w tym trzy z województwa dolnośląskiego. Są wśród nich: Kościoły Pokoju w Jaworze i Świdnicy oraz Hala Stulecia we Wrocławiu[70]. Obok ww. zabytków nie można zapomnieć o licznych zabytkach architektury sakralnej (1.436), rezydencjonalnej (675), czy też użyteczności publicznej (631), wśród których wyróżnić można m.in.: świątynię Wang w Karpaczu, zespół pałacowo-folwarczno-parkowy w Gorzanowie, czy też ratusze w Środzie Śląskiej lub Świdnicy.

Do rozlicznych zabytków ruchomych województwa dolnośląskiego zalicza się muzea, archiwa i biblioteki. Na obszarze województwa dostępne są dla zwiedzających 44 muzea, przybliżające

[68]Ludność, ruch naturalny i migracje w województwie dolnośląskim w 2015 r., Urząd Statystyczny we Wrocławiu, Wrocław 2016.

[69] Program opieki nad zabytkami województwa dolnośląskiego na lata 2015–2018, Samorząd Województwa Dolnośląskiego, Wrocław 2014.

[70] Program opieki nad zabytkami województwa dolnośląskiego na lata 2015–2018, Samorząd Województwa Dolnośląskiego, Wrocław 2014.

tematykę m.in. historii Dolnego Śląska (Głogów), architektury (Wrocław), ceramiki (Bolesławiec), przemysłu i kolejnictwa (Jaworzyna Śląska), miedzi (Legnica), dawnego kupiectwa (Świdnica), Kultury Ludowej Pogórza Sudeckiego (Kudowa Zdrój) oraz Muzeum Narodowe, a w szczególności jego oddział – Panorama Racławicka(Wrocław)[71]. Na Dolnym Śląsku funkcjonuje także Archiwum Państwowe z siedzibą we Wrocławiu oraz jego oddziały w Jeleniej Górze, Kamieńcu Ząbkowickim, Legnicy i Lubaniu. Na terenie województwa dolnośląskiego działa ponad 750 bibliotek. Są to głównie biblioteki publiczne i naukowe, ale i również pedagogiczne, fachowe, fachowo-beletrystyczne i towarzystw naukowych[72].

5.2 Zasady oceny wpływu inwestycji na poszczególne komponenty środowiska

W celu określenia wpływu na środowisko realizacji inwestycji wyszczególnionych w Planie, dokonano ich oceny stosownie do obecnego stanu wiedzy i możliwych metod oceny dostępnych na dzień sporządzania Prognozy (art. 52 ust. 1 ustawy OOS). Dla każdej z inwestycji opracowano **formularz oceny inwestycji** zawierający podstawowe dane o przedsięwzięciu oraz ocenę potencjalnych skutków oddziaływania na środowisko w związku z jego wdrożeniem. Dodatkowo formularz zawiera także informację na temat przewidywanych oddziaływań na poszczególne komponenty środowiska oraz ocenę charakteru i intensywności tych oddziaływań wyrażoną za pomocą punktów. Co oznacza, że np. działaniom o charakterze bardzo negatywnym przypisano ocenę „-3”, działaniom obojętnym „0”, natomiast działaniom o bardzo pozytywnym wpływie „+3”. Wzór formularza oceny inwestycji przedstawiono w poniższej tabeli (Tabela 8).

[71]http://nimoz.pl/pl/bazy-danych/wykaz-muzeow-w-polsce/baza-muzeow-w-polsce?q=dolno%C5%9Bl%C4%85skie&sort=nazwa&by=asc (data odczytu: 2017.09.12).

[72] Program opieki nad zabytkami województwa dolnośląskiego na lata 2015–2018, Samorząd Województwa Dolnośląskiego, Wrocław 2014.

Tabela 8. Formularz oceny inwestycji– wzór

FORMULARZ OCENY INWESTYCJI

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	
Nazwa	
Lokalizacja	
Ogólna charakterystyka inwestycji	
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA								
KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta, siedliska chronione								
Obszary Natura 2000								
Pozostałe obszary chronione								
Korytarze ekologiczne								
Ludzie								
Wody								
Powietrze								
Hałas								
Powierzchnia ziemi								
Krajobraz								
Zabytki i dobra materialne								

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach **projektu aktualizacji** Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020/ Inwestycja oceniona w ramach aktualizacji Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

Źródło: opracowanie własne na podstawie Prognozy oddziaływania na środowisko dla Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020[73]

Dla oceny charakteru i intensywności poszczególnych oddziaływań przyjęto oznaczenia opisane w poniższej tabeli (Tabela 9).

Tabela 9. Cechy decydujące o charakterze i intensywność oddziaływań na środowisko

Charakter i intensywność oddziaływań	Kryteria oceny
-3	Oddziaływanie na środowisko posiada negatywny charakter, co jest związane z bezpowrotnym niekorzystnym skutkiem, którego nie da się zlikwidować lub zminimalizować na etapie projektowania inwestycji. Realizacja tego zadania wymaga podjęcia działań kompensacyjnych.
-2	Oddziaływanie na środowisko posiada negatywny charakter, które związane jest z istotną skalą oddziaływań oraz wymaga podjęcia odpowiednich działań na etapie projektowania, realizacji lub eksploatacji inwestycji.
-1	Oddziaływanie na środowisko posiada negatywny charakter, niemniej jego intensywność jest znikoma i mało istotna, bądź też jego wystąpienie będzie potencjalne, a negatywne skutki dla środowiska - nieznaczne.
0	Występujące oddziaływanie na środowisko jest nieistotne lub nie zostało ono zidentyfikowane.
1	Oddziaływanie na środowisko posiada pozytywny charakter, niemniej jego intensywność jest znikoma i mało istotna, bądź też jego wystąpienie będzie potencjalne, a pozytywne skutki dla środowiska – nieznaczne.
2	Oddziaływanie na środowisko posiada pozytywny charakter, który może być odczuwany jako

[73]Prognoza oddziaływania na środowisko dla Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020, EKOVERT, Wrocław 2016.

Charakter i intensywność oddziaływań	Kryteria oceny
	istotne zmniejszenie istniejących oddziaływań na środowisko.
3	Oddziaływanie na środowisko posiada pozytywny charakter, który będzie odczuwalny jako istotne zmniejszenie istniejących oddziaływań na środowisko lub które zdecydowanie zmniejszy występujące obecnie oddziaływania.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Prognozy oddziaływania na środowisko dla Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020[74]

Analizę poszczególnych inwestycji wymienionych w Planie (ze względu na obszerność materiału), zaprezentowano w załączniku 2, natomiast sumaryczne zestawienie zidentyfikowanych oddziaływań poszczególnych inwestycji na komponenty środowiska zawarto w rozdziale 5.3.12 Podsumowanie potencjalnego oddziaływania na środowisko. W poniższych rozdziałach dokonano oceny skutków realizacji projektu aktualizacji Planu wraz z uwzględnieniem wpływu na poszczególne komponenty środowiska i analizą jego stanu aktualnego.

5.3 Ocena skutków realizacji Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020 z uwzględnieniem wpływu na poszczególne elementy środowiska

Planowane inwestycje dotyczą poprawy stanu dróg i linii kolejowych na terenie województwa dolnośląskiego. Działania związane z budową i przebudową dróg i linii kolejowych wykazują oddziaływanie na środowisko głównie w aspekcie oddziaływania krótko i długoterminowego. Oddziaływania krótkoterminowe związane są robotami drogowymi i mają zasięg lokalny. Bezpośrednio prace budowlane i remontowe będą oddziaływały przede wszystkim na powierzchnię ziemi (naruszenie warstwy powierzchniowej gleby), różnorodność biologiczną (związaną z gatunkami występującymi bezpośrednio w sąsiedztwie drogi/linii kolejowej – jednak dotyczy to głównie pojedynczych osobników gatunków drzew i krzewów planowanych do wycinki, będących w kolizji z planowanym szlakiem komunikacyjnym). Krótkoterminowe bezpośrednie oddziaływanie będzie związane również z emisją hałasu. Będzie to oddziaływanie stałe, okresowe (związane z czasową pracą maszyn – z przerwami w godzinach nocnych). W aspekcie długoterminowym oddziaływania inwestycji będą wiązały się ze wzmożonym ruchem samochodowym/kolejowym na zrewitalizowanych odcinkach. Oddziaływanie to może mieć charakter zarówno pozytywny (w przypadku linii kolejowych przekierowanie tranzytu z dróg, a więc pośrednio wpłynie na zmniejszenie ruchu samochodowego a tym samym zmniejszenie emisji spalin do atmosfery), jak i negatywne – szczególnie w przypadku odcinków przecinających korytarze ekologiczne, obszary chronione oraz obszary objęte programem Natura 2000. Pozytywnie długoterminowe oddziaływanie inwestycji bezpośrednio będzie wpływało na ludzi (poprawa komfortu transportu kolejowego/samochodowego, budowa obwodnic przekieruje ruch samochodowy z terenów zamieszkałych) oraz na krajobraz (dotyczy głównie poprawy estetyki po remoncie mostów, zniszczonych fragmentów dróg i linii kolejowych). Pośrednio pozytywnie inwestycje będą oddziaływały na zabytki i dobra materialne – remont linii kolejowych w późniejszym terminie może przyczynić się do renowacji zniszczonych budynków kolejowych, poprawy komunikacji drogowej w województwie oraz umożliwi łatwiejszy dojazd do zabytków, a tym samym zwiększy ruch turystyczny). Szczegółowa ocena oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska zawarta została w poniższych rozdziałach.

[74]Prognoza oddziaływania na środowisko dla Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020, EKOVERT, Wrocław 2016.

5.3.1 Przewidywane znaczące oddziaływania na różnorodność biologiczną, w tym rośliny i zwierzęta

Możliwe potencjalne bezpośrednie oddziaływania Planu na różnorodność biologiczną mogą być związane z realizacją większości działań inwestycyjnych (Tabela 12). Negatywne oddziaływania krótkoterminowe tego typu projektów na bioróżnorodność, wynikają przede wszystkim z możliwości potencjalnego oddziaływania hałasu, emisji zanieczyszczeń, wytwarzania odpadów związanych z realizacją prac. Ryzyko negatywnego oddziaływania długoterminowego przedsięwzięć obejmuje natomiast niebezpieczeństwo fragmentacji, uszczuplenia lub zniszczenia siedlisk roślin, zwierząt i grzybów oraz ograniczeniem i/lub zdewastowanie przestrzeni ciągłości korytarzy migracyjnych, zaburzeniem migracji zwierząt, zmianą stosunków wodnych, bądź też zanieczyszczeniem siedlisk, cieków, zbiorników wodnych przylegających do planowanych tras drogowych lub linii kolejowych, zanieczyszczeniami odprowadzanymi z miejsca realizacji inwestycji (zasolenie, skażenie substancjami chemicznymi). Potencjalnie niekorzystne oddziaływanie na bioróżnorodność jest zróżnicowane w zależności od zakresu i konkretnej lokalizacji inwestycji. Bezpośrednie i stałe oddziaływanie tego typu inwestycji zachodzi w przypadku konieczności zniszczenia cennych przyrodniczo siedlisk jak np. możliwość utraty ekosystemów wodno-błotnych wynikająca z potencjalnego negatywnego wpływu przedsięwzięć budowlanych na stosunki wodne.

Niemniej zakłada się, że dla realizacji celów zawartych w Planie w największym możliwym stopniu adoptowane będą tereny antropogeniczne albo też, które w większości przypadków nie przedstawiają znacznej wartości przyrodniczej – przebudowa już istniejącego pasa komunikacyjnego. Największe zagrożenie dla bioróżnorodności potencjalnie może wystąpić na terenach objętych ochroną. Jednak przy prawidłowo przeprowadzonej inwestycji zarówno na etapie prac (zabezpieczenie placu budowy) oraz długoterminowo na etapie eksploatacji dróg i linii kolejowych – odpowiednia ilość wybudowanych przejść dla zwierząt – potencjalne szkodliwe oddziaływanie będzie zminimalizowane.

Nie przewiduje się, aby wystąpił efekt skumulowany w przypadku bioróżnorodności występującej na ternie województwa dolnośląskiego. Niemniej ze względu na dużą wartości tych obszarów, zaleca się, aby na etapie realizacji OOS poszczególnych projektów, odnieść się do potencjalnych łącznych oddziaływań wynikających z realizacji zamierzeń projektu aktualizacji Planu.

5.3.2 Korytarze ekologiczne

Przeprowadzona analiza oddziaływania Planu na główne korytarze ekologiczne wykazała możliwość wystąpienia oddziaływań na kilkanaście korytarzy. Planowane inwestycje będą przebiegały lub stykały się z tymi korytarzami. W poniższej tabeli (Tabela 10) przedstawiono na jakie korytarze będą potencjalnie oddziaływały poszczególne inwestycje.

Tabela 10. Korytarze ekologiczne zagrożone realizacją projektu aktualizacji Planu

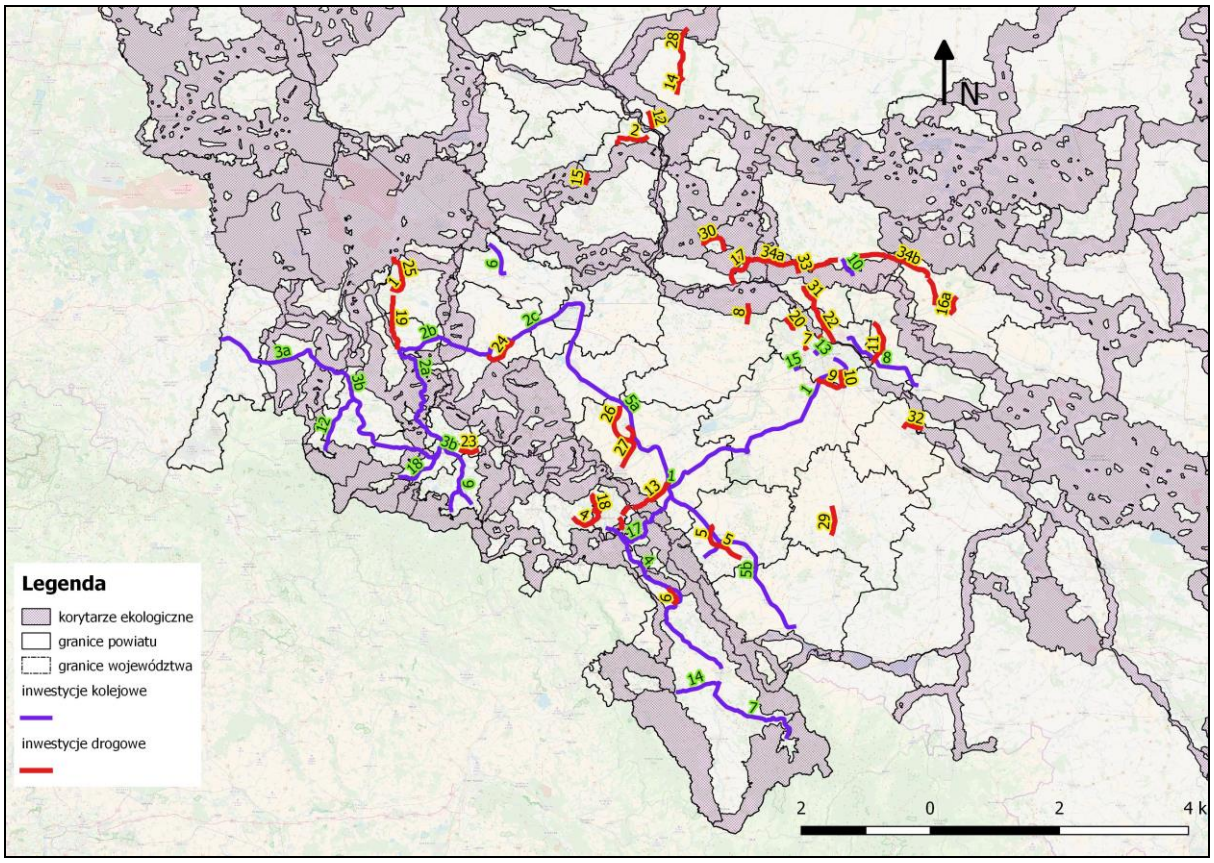
Nazwa korytarza ekologicznego	Nr inwestycji
Inwestycje drogowe	
Bory Dolnośląskie – Odra Środkowa	15
Dolina Odry Środkowej	8, 21, 32
Dolina Odry Środkowej – Stawy Milickie	30
Łęgi Odrzańskie – Dolina Odry	28
Pogórza Sudeckie	13
Sudety - Bory Dolnośląskie - wschodnie	19
Wzgórza Trzebnickie	17, 30, 33, 34a, 34b
Inwestycje kolejowe	
Góry Izerskie	12

Góry Złote – Góry Sowie	17
Karkonosze	6
Karkonosze – Góry Stołowe	7
Pogórze Sudeckie	17
Stawy Milickie	19
Sudety – Bory Dolnośląskie –wschodnie	2a, 2b, 3b
Sudety – Bory Dolnośląskie – zachodnie	3a, 3b
Wzgórza Trzebnickie	10

Źródło: opracowanie własne

Rozmieszczenie poszczególnych inwestycji na tle korytarzy ekologicznych przedstawiono na poniższym rysunku (Rysunek 3).

Rysunek 3. Lokalizacja inwestycji przewidzianych do realizacji w Planie na tle korytarzy ekologicznych



Źródło: opracowanie własne

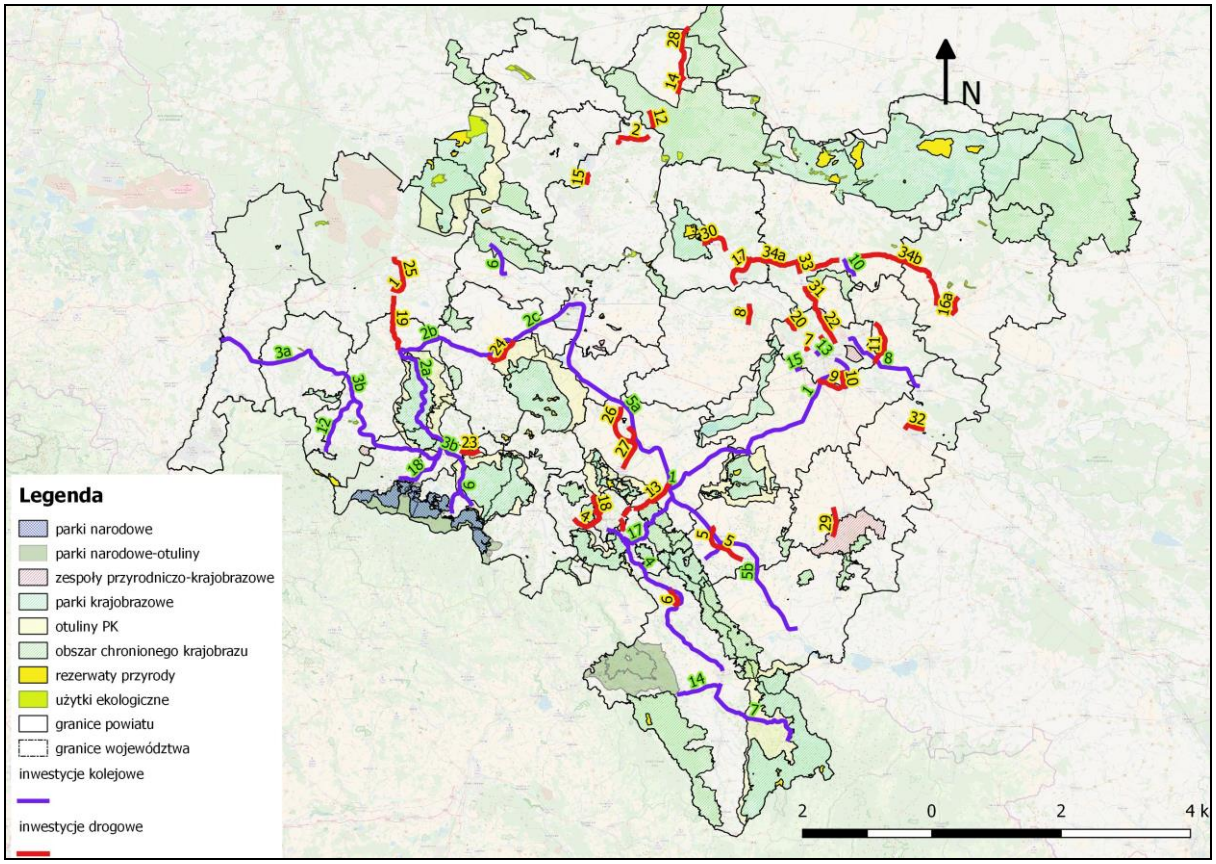
Nie przewiduje się, aby wystąpił efekt skumulowany w przypadku obszarów Natura 2000. Niemniej ze względu na dużą wartości tych obszarów, zaleca się, aby na etapie realizacji OOS poszczególnych projektów związanych z obszarami Natura 2000, odnieść się do potencjalnych łącznych oddziaływań wynikających z realizacji zamierzeń projektu aktualizacji Planu.

5.3.3 Przewidywane znaczące oddziaływania na obszary chronione, w tym Natura 2000

Ze względu na lokalizację proponowanych w Planie inwestycji, nie można wykluczyć, iż nie będą one negatywnie oddziaływały na obszary objęte ochroną, w tym również sieć Natura 2000. Lokalizację

wybranych form ochrony przyrody na tle województwa dolnośląskiego wraz z rozmieszczeniem inwestycji przewidzianych do realizacji w ramach Planu przedstawiono na poniższym rysunku (Rysunek 4).

Rysunek 4. Lokalizacja wybranych form ochrony przyrody na tle województwa dolnośląskiego wraz z rozmieszczenie inwestycji przewidzianych do realizacji w ramach ktualizacji Planu



Źródło: opracowanie własne

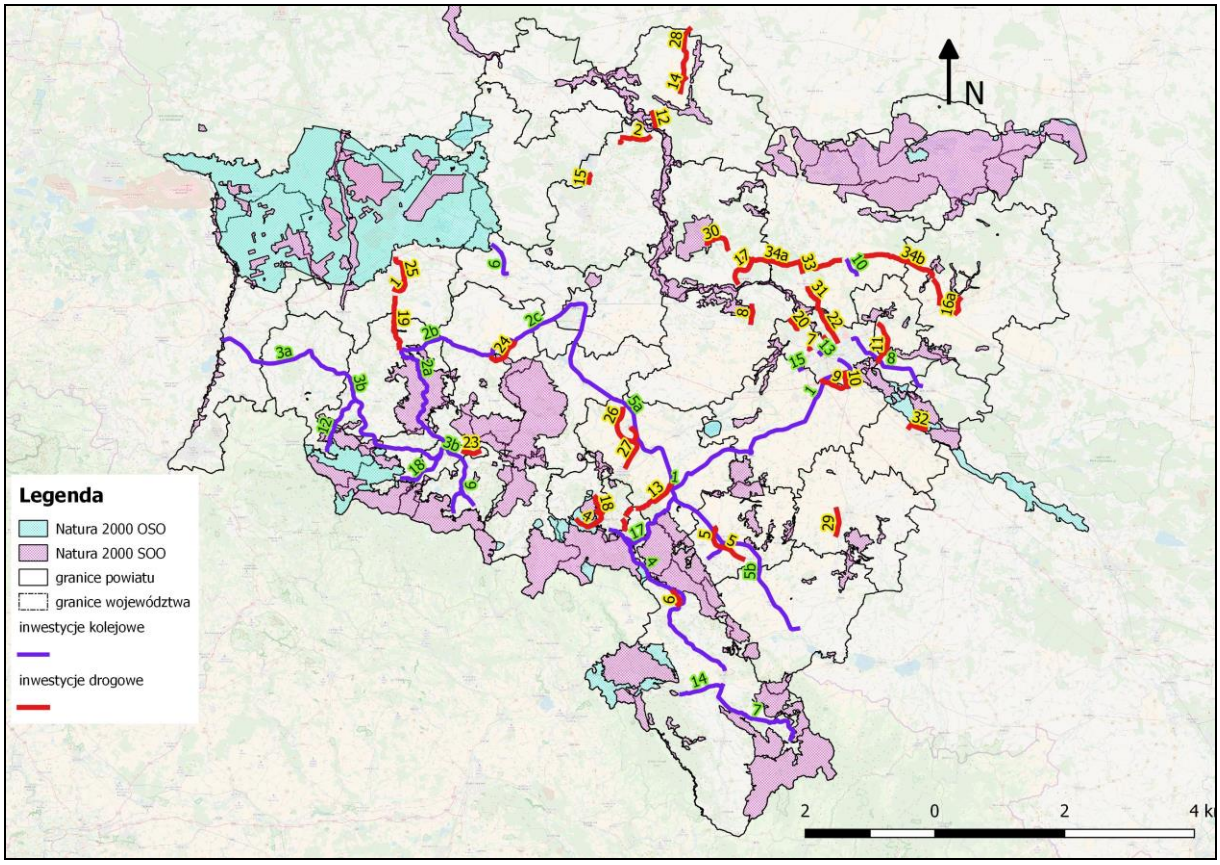
Przeprowadzona analiza oddziaływania Planu na obszary chronione wykazała możliwość wystąpienia oddziaływań na 18 obszarach chronionych, w tym:

- 1 parku narodowym,
- 2 parkach krajobrazowych,
- 1 rezerwacie przyrody,
- 1 obszarze chronionego krajobrazu,
- 1 zespole przyrodniczo-krajobrazowym,
- 12 obszarach Natura 2000.

Zakład się, iż inwestycje wymienione w Planie poprowadzone będą przez te obszary lub przebiegały w ich bezpośredniej bliskości (np. stykały się z ich granicą lub biegły wzdłuż granicy). Największe oddziaływania mogą wystąpić w przypadku realizacji inwestycji drogowej o numerze 4 oraz inwestycji kolejowych o numerach: 2a, 12, 18. Są to inwestycje, których przebieg zaplanowano w obrębie obszarów chronionych, w tym obszarów Natura 2000. Ich realizacja w przypadku nie odpowiednich standardów projektowych lub wadliwej procedury OOS może potencjalnie wiązać się z wystąpieniem oddziaływań na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 oraz integralność obszarów, a także cele ochrony pozostałych obszarów objętych ochroną. Rozmieszczenia obszarów Natura 2000 w województwie dolnośląskim, a także ulokowanie inwestycji przewidzianych do

realizacji w ramach Planu przedstawiono na poniższym rysunku (Rysunek 5). Nadmienić należy również, iż znaczna część przedsięwzięć nie będzie kolidowała z tym obszarami.

Rysunek 5. Rozmieszczenie inwestycji przewidzianych do realizacji w Planie na tle obszarów Natura 2000



Źródło: opracowanie własne

W poniższej tabeli (Tabela 11) zaprezentowano konkretne formy ochrony przyrody, na które mogą oddziaływać inwestycje wymienione w Panie.

Tabela 11.Formy ochrony przyrody i krajobrazu zagrożone realizacją projektu aktualizacji Planu

Rodzaj formy ochrony przyrody	Nazwa obszaru		Nr inwestycji
Inwestycje drogowe			
Parki narodowe	-		-
Rezerwaty przyrody	-		-
Parki krajobrazowe	-		-
Obszary chronionego krajobrazu	-		-
Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe	-		-
Obszary Natura 2000	PLB 020010	Sudety Wałbrzysko-Kamiennogórskie	4
	PLH 020078	Kumaki Dobrej	34b
	PLH 020036	Dolina Widawy	22
Inwestycje kolejowe			
Parki narodowe	Karkonoski Park Narodowy		6
Rezerwaty przyrody	Góra Zamkowa		2a
Parki krajobrazowe	Park Krajobrazowy Doliny Bobru		2a,3b,18

	Park Krajobrazowy Sudetów Wałbrzyskich		17
Obszary chronionego krajobrazu	Obszar Chronionego Krajobrazu Góry Bardzkie – Góry Sowie		17
Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe	Dąbrowa Dolina Kojszówki		5a
Obszary Natura 2000	PLB 020010	Sudety Wałbrzysko-Kamiennogórskie	17
	PLB 020007	Karkonosze	6
	PLB 020009	Góry Izerskie	12
	PLH 020054	Ostoja nad Bobrem	2a, 2b
	PLH 020037	Góry i Pogórza Kaczawskie	2b, 2c
	PLH 020102	Łąki Gór i Pogórza Izerskiego	3b, 12
	PLH 020082	Wzgórza Niemczańskie	5b
	PLH 020006	Karkonosze	6
	PLH 020071	Ostoja nietoperzy Gór Sowich	17
	PLH 020038	Góry Kamienne	17

Źródło: opracowanie własne

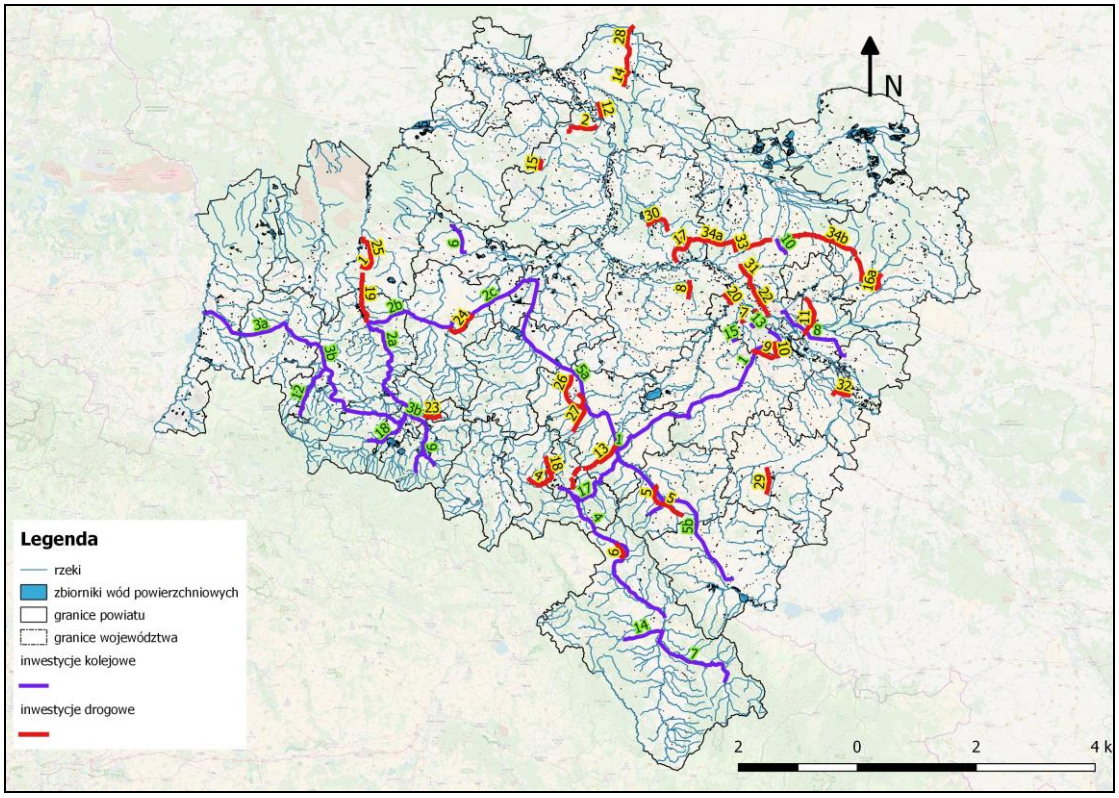
Nie przewiduje się, aby wystąpił efekt skumulowany w przypadku obszarów Natura 2000. Niemniej ze względu na dużą wartość tych obszarów, zaleca się, aby na etapie realizacji OOS poszczególnych projektów związanych z obszarami Natura 2000, odnieść się do potencjalnych łącznych oddziaływań wynikających z realizacji zamierzeń Planu.

5.3.4 Przewidywane znaczące oddziaływania na wody (jakość i zasoby wód)

Zarówno drogowa jak i kolejowa infrastruktura transportowa województwa dolnośląskiego może oddziaływać na ilość i jakość wód odbiorników poprzez odprowadzane z ich powierzchni wód opadowych i roztopowych. Obecny stan techniczny pasów drogowych i linii kolejowych wymaga podejmowania sukcesywnych działań modernizacyjnych. W wielu przypadkach drogi o dużym natężeniu ruchu nie mają właściwego systemu odwodnienia, a spłukiwane z nich zanieczyszczenia trafiają bezpośrednio do cieków wodnych, w stężeniach wielokrotnie przekraczających dopuszczalne standardy. Jest to o tyle istotne, że sieć dróg (a czasami również i kolei) w wielu miejscach przecina lub wchodzi w kolizję z gęstą siecią hydrograficzną[75]. Rozmieszczenie inwestycji przewidzianych do realizacji w Planie na tle wód powierzchniowych i podziemnych zaprezentowano na poniższych rysunkach (Rysunek 6, Rysunek 7).

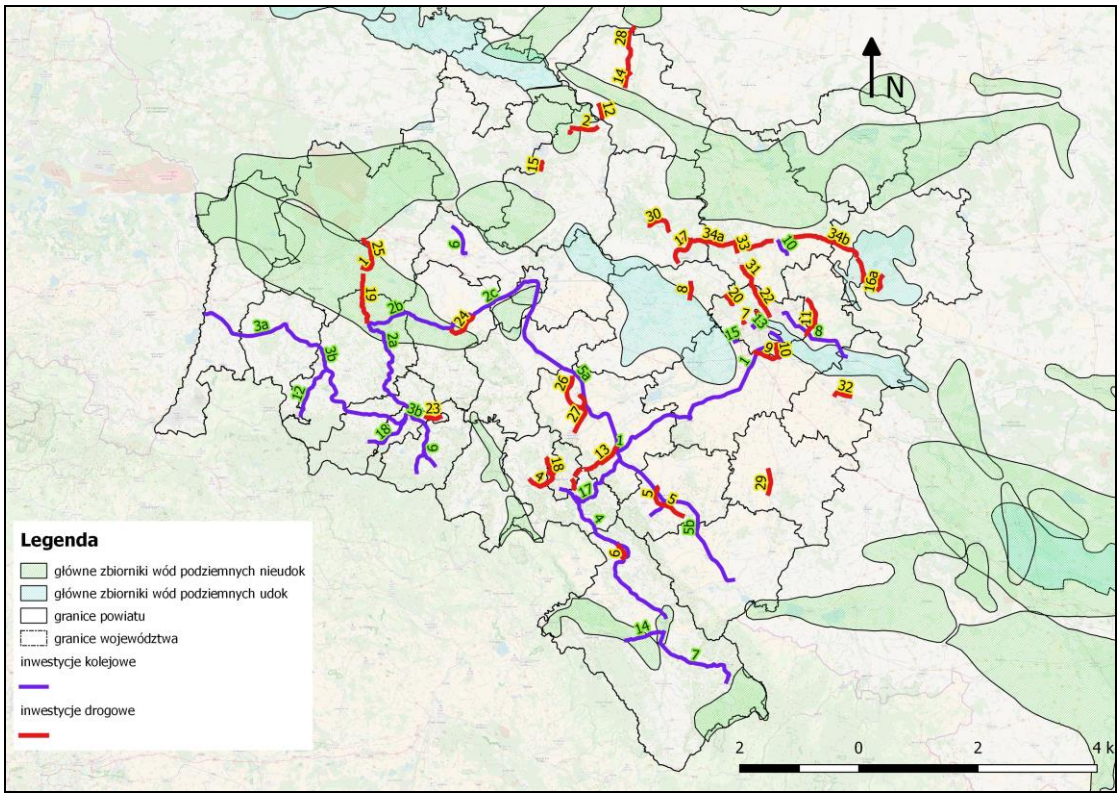
[75]Prognoza oddziaływania na środowisko dla Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020, EKOVERT, Wrocław 2016.

Rysunek 6. Rozmieszczenie inwestycji przewidzianych do realizacji w Planie na tle wód powierzchniowych



Źródło: opracowanie własne

Rysunek 7. Rozmieszczenie inwestycji przewidzianych do realizacji w Planie na tle wód podziemnych



Źródło: opracowanie własne

W takich przypadkach podjęcie działań inwestycyjnych, polegających na przebudowie tych dróg i wyposażeniu ich w skuteczne systemy podczyszczania, będzie skutkowało poprawą jakości odprowadzanych wód oraz sprzyjało osiągnięciu ich dobrego stanu chemicznego i fizykochemicznego. W przypadku linii kolejowych, zanieczyszczenia pochodzące ze środków ochrony chemicznej skarp linii kolejowych, a także z systemu elektryfikacji jak i samych pojazdów w znacznej mierze trafiają obecnie bezpośrednio do odbiorników wodnych w sposób długotrwały oddziałując na środowisko. Oddziaływania te można skutecznie minimalizować już na etapie realizacji projektu planu inwestycji. Poprawa parametrów infrastruktury transportowej (drogi, kolej) w zakresie odwodnienia i kontroli spłukiwanych zanieczyszczeń poprzez instalowanie odpowiednich urządzeń oczyszczających może wpłynąć na poprawę jakości wód powierzchniowych i podziemnych. Odnosząc się do etapu realizacji prac, można wskazać, że poszczególne projekty mogą skutkować bezpośrednimi, krótkoterminowymi, odwracalnymi, a zarazem lokalnymi oddziaływaniami na jakość wód powierzchniowych lub podziemnych, powodowanymi np. prowadzeniem prac ziemnych czy budowlanych. Będą to jednak oddziaływania relatywnie mało istotne w kontekście osiąganych dzięki nim efektów środowiskowych.

Odrębną kwestią jest budowa nowych odcinków dróg. Działania te z reguły powodują nową ingerencją w środowisko (w tym środowisko wodne), w przypadku ich przejścia przez koryta cieków, wiążące się z punktowymi przekształceniami hydromorfologicznymi na skutek budowy obiektów mostowych lub przepustów. Są one również przyczyną zanieczyszczeń odbiorników, poprzez wprowadzenie do nich ładunków zanieczyszczeń (np. zawiesin i substancji ropopochodnych). Z tego względu realizacja inwestycji związanych z budową, przebudową lub remontem infrastruktury drogowej i kolejowej (projekty drogowe nr: 2, 3, 5, 7, 8, 9, 11, 14, 15, 15, 17, 18 oraz projektu kolejowe: 1, 7, 8, 13, 15, 16, 18), powinna zostać poprzedzone właściwie przeprowadzonym postępowaniem w sprawie uwarunkowań środowiskowych by w maksymalnym stopniu zminimalizować przedostawanie się zanieczyszczeń do wód i ziemi zarówno na etapie ich realizacji jak i późniejszej eksploatacji.

Nie przewiduje się wystąpienia efektów skumulowanych na ten komponent środowiska. Niemniej zaleca się, aby na etapie realizacji OOS poszczególnych projektów, odnieść się do potencjalnych łącznych oddziaływań wynikających z realizacji zamierzeń projektu aktualizacji Planu.

5.3.5 Przewidywane znaczące oddziaływania na powietrze

Realizacja inwestycji wymienionych w Planie może przyczynić się do negatywnego oddziaływania na powietrze głównie lokalnie, w różnych skalach czasowych, od krótko- do długoterminowej.

Ocena skutków środowiskowych budowy dróg jest ściśle uzależniona od ich charakteru oraz lokalizacji. Podczas realizacji prac polegających na przebudowie jak i budowie nowych dróg, należy spodziewać się bezpośredniego, krótkoterminowego, głównie lokalnego negatywnego oddziaływania na powietrze. W przypadku budowy nowych dróg, możliwe jest także lokalne pogorszenie jakości powietrza w wyniku ich eksploatacji. Niemniej jednak ich celem jest odciążenie innych odcinków, często narażonych na ponadnormatywne negatywne oddziaływania na powietrza. Dochodzi zatem w ogólnym bilansie zanieczyszczeń do powietrza do ich relokacji. Należy jednak podkreślić, iż w przypadku budowy nowych dróg (inwestycje nr: 5, 9, 11, 18, 24, 26, 29, 30, 32) najprawdopodobniej nastąpi lokalne pogorszenie jakości powietrza w wyniku ich eksploatacji (emisja komunikacyjna).

W przypadku modernizacji bądź też rewitalizacji linii kolejowych należy stwierdzić, iż związane z tymi pracami negatywne oddziaływania będą miały charakter wyłącznie lokalny, bezpośredni, krótkoterminowy i odwracalny. Natomiast efekt realizacji tych inwestycji będzie miał pozytywny wpływ na powietrze. Można przypuszczać, że poprawienie komfortu podróżowania wpłynie na

zwiększenie ilości użytkowników korzystających z tej formy transportu, co pośrednio przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do powietrza.

Nie przewiduje się występowania efektu skumulowanego w przypadku tego komponentu środowiska. Niemniej ze względu na dużą rolę jaką odgrywa jakość powietrza, zaleca się, aby na etapie realizacji OOS poszczególnych projektów, odnieść się do potencjalnych łącznych oddziaływań wynikających z realizacji zamierzeń projektu aktualizacji Planu.

5.3.6 Przewidywane znaczące oddziaływania na klimat

W przypadku realizacji założeń Planu, ze względu na skalę proponowanych inwestycji, oddziaływanie na klimat będzie znikome. Niemniej w przypadku wystąpienia potencjalnego oddziaływania należy przypuszczać, iż realizacja inwestycji wymienionych w ocenianym dokumencie przyczyni się do poprawy standardów sieci transportowej, a w konsekwencji redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza. Pozwoli to na skumulowanie pozytywnych skutków na rzecz klimatu. Należy oczekiwać, iż ze względu na usprawnienia w ruchu (drogowym i kolejowym) spadnie łączna ilość emisji.

Inną kwestią związaną z oceną wpływu planowanych inwestycji na klimat jest nieodzowne przeanalizowanie czy poszczególne inwestycje wymienione w Planie będą wytrzymałe na skutki zmian klimatycznych. Wiąże się to z uwzględnieniem, już na etapie prac projektowych, odporności inwestycji na ekstremalne zdarzenia pogodowe. W przypadku modernizacji i/lub budowy dróg, istotne jest uwzględnienie wymiarowania sieci odprowadzającej wody deszczowe. Sieć ta powinna być sprawna podczas nawalnych deszczy, których częstotliwość zgodnie z prognozami IPCC będzie rosła w kolejnych latach. Wzrost drożności sieci zapewnić można poprzez zwiększanie możliwości retencyjnych zlewni sieci deszczowych. Inną istotną kwestią jest weryfikacja czy realizowany projekt, narażony będzie na ekstremalne powodzie. W takich przypadkach ocena oddziaływania na środowisko powinna wymusić zastosowanie odpowiednich standardów projektowych, przyczyniających się do minimalizacji potencjalnych strat powodziowych oraz możliwość wymywania zanieczyszczeń w przypadku przejścia fali powodziowej z zalanych powierzchni dróg, linii kolejowych i infrastruktury kolejowej.

Nie przewiduje się występowania efektu skumulowanego w przypadku tego komponentu środowiska. Skala realizowanych działań jest zbyt mała, aby mogła ona zdecydowanie wpłynąć na ten komponent środowiska.

5.3.7 Przewidywane znaczące oddziaływania na powierzchnię ziemi (gleby i erozja)

Na powierzchnię ziemi w tym gleby oddziaływać będą wszystkie działania wymienione w Planie. Potencjalnie niekorzystne oddziaływanie na powierzchnię ziemi będzie zróżnicowane w zależności zakresu i konkretnej lokalizacji inwestycji. Najczęściej będzie to oddziaływanie bezpośrednie, aczkolwiek lokalne, krótkotrwale i średnioterminowe.

Najistotniejsze oddziaływania wynikać będą z budowy i eksploatacji nowych odcinków dróg, gdyż ich realizacja będzie powodować presje komunikacyjne na terenach, na których dotychczas takie oddziaływania nie występowały. Prognozowane oddziaływania związane będą głównie z trwałym zajmowaniem powierzchni ziemi, wyłączeniem gruntów z dotychczasowego (często rolniczego) użytkowania oraz degradacją gleb na trasie budowy. Dochodzić będzie również do przekształceń powierzchni ziemi z wyniku prowadzonych deniwelacji terenu, formowania nasypów itp. Istotne znaczenie w kontekście zajmowania nowych terenów będzie miała kwestia wyłączenia z produkcji roślinnej gruntów rolnych, w tym przede wszystkim gruntów zaliczanych do najwyższych klas bonitacyjnych, na obszarach występowania których wytyczono trasy przebiegu inwestycji. W niektórych przypadkach niezabudowany wcześniej teren rolniczy, który ulegnie wydzieleniu i odseparowaniu od zwartych kompleksów gruntów rolnych, w wyniku budowy drogi może podlegać dalszemu zainwestowaniu i rozwoju obszarów podmiejskich pomiędzy terenami zabudowanymi, a nowo wybudowanymi szlakami komunikacyjnymi. Wynikiem tego może być negatywne, pośrednie

oddziaływanie na powierzchnię ziemi w zakresie zagospodarowania przestrzennego, poprzez zabudowę, zwiększenie obszaru wyłączenia z produkcji rolniczej oraz degradację gleby. Efekt ten nie koniecznie jednak musi wystąpić i zależny jest głównie od prowadzonej lokalnie polityki w zakresie zagospodarowania przestrzennego[76].

Oddziaływanie na powierzchnię ziemi i glebę na etapie realizacji inwestycji polegających na przebudowie dróg i modernizacji lub rewitalizacji linii kolejowych, będą w znacznie mniejszym stopniu oddziaływać na powierzchnię ziemi i gleby, gdyż prace inwestycyjne będą prowadzone w ramach istniejących ciągów komunikacyjnych i w związku z powyższym zakłada się, że w niewielkim stopniu będą wpływać na tereny sąsiednie. Działania te przyczynią się do powielania istniejących już presji na powierzchnię ziemi i glebę (pierwotnie przekształconą w trakcie tworzenia przebudowywanych i rewitalizowanych ciągów komunikacyjnych), a zatem nie będą pojawiały się nowe negatywne oddziaływania na środowisko.

Zakłada się, iż na etapie eksploatacji nowych oraz przebudowanych dróg oraz linii kolejowych, będzie dochodzić do negatywnych oddziaływań o charakterze liniowym. Związane będą one z emisją do gleby zanieczyszczeń komunikacyjnych, w tym pyłów, metali ciężkich i substancji ropopochodnych. Obszar oddziaływania związany z ruchem drogowym i kolejowym będzie (w zależności od uwarunkowań lokalnych), obejmował tereny w odległości od kilku do kilkudziesięciu metrów od pasa drogi oraz kilku do kilkunastu metrów od torowiska. Powyższe oddziaływania będą nieodłącznym skutkiem funkcjonowania szlaków komunikacyjnych, a ich występowanie będzie nieuniknione. W wyniku stale zwiększającej się liczby pojazdów i natężenia ruchu, należy mieć na uwadze, iż mogą się one nasilać się z czasem[77].

Nie przewiduje się występowania efektu skumulowanego w przypadku tego komponentu środowiska. Niemniej zaleca się, aby na etapie realizacji OOS poszczególnych projektów, odnieść się do potencjalnych łącznych oddziaływań wynikających z realizacji zamierzeń projektu aktualizacji Planu.

5.3.8 Przewidywane znaczące oddziaływania na krajobraz

Bezpośrednio na krajobraz w największy sposób negatywnie oddziaływać będzie większość działań związanych z realizacją projektów drogowych. W mniejszym stopniu oddziaływanie to dotyczyć będzie inwestycji kolejowych (Tabela 12). Budowa nowych dróg, będzie wiązała się z istotnym długoterminowym przekształceniem krajobrazu. Należy pamiętać, iż w przypadku inwestycji drogowych, 11 z nich związanych jest z budową obwodnic miast(1, 2, 4, 16a, 18, 23, 24, 26, 29, 30, 32). Działania te, pomimo ingerencji w naturalny krajobraz, przyczynią się do wyprowadzenia ruchu kołowego z obszarów zabudowanych, z kolei znacznie podwyższając walory krajobrazowe zatłoczonych dotychczas miast. W przypadku przebiegu tras przez tereny cenne przyrodniczo, o niewielkim przekształceniu przez człowieka, czy przez obszary krajobrazu kulturowego o wysokiej wartości, oddziaływania te będą miały charakter negatywny, zaś w przypadku przebiegu przez tereny przekształcone przez przemysł, oddziaływanie (w tym długoterminowe) nie będzie odczuwalne.

Remonty istniejących dróg czy rewitalizacja linii kolejowych, nie będą miały istotnego wpływu na przekształcenie istniejącego krajobrazu. Negatywnie mogą natomiast oddziaływać np. działania związane z poszerzaniem istniejącego pasa drogi, pociągające za sobą konieczność wycinki drzew.

Nie przewiduje się występowania efektu skumulowanego w przypadku tego komponentu środowiska. Niemniej zaleca się, aby na etapie realizacji OOS poszczególnych projektów, odnieść się do potencjalnych łącznych oddziaływań wynikających z realizacji zamierzeń projektu aktualizacji Planu.

---

[76]Prognoza oddziaływania na środowisko dla Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020, EKOVERT, Wrocław 2016.

[77]Prognoza oddziaływania na środowisko dla Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020, EKOVERT, Wrocław 2016.

5.3.9 Przewidywane znaczące oddziaływania na zasoby naturalne

W przypadku realizacji założeń Planu, ze względu na charakter proponowanych inwestycji, bezpośrednie oddziaływanie na zasoby naturalne nie wystąpi. Można oczekiwać jednak, iż realizacja przedsięwzięć wymienionych w Planie, wiązać będzie się z oddziaływaniami pośrednimi, związanymi z wykorzystaniem niektórych surowców mineralnych do budowy i przebudowy dróg oraz remontów i rewitalizacji linii kolejowych. Z realizacją zadań wymienionych w Planie, związane będzie najprawdopodobniej zwiększone zapotrzebowanie na znaczne ilości surowców skalnych, które zapewne ze względów finansowych (zmniejszenie kosztów realizacji inwestycji), będą pochodziły z terenu województwa dolnośląskiego. Należy spodziewać się również, iż realizacja zaplanowanych inwestycji, wpłynie na okresowe zwiększenie wydobycia i wykorzystania surowców mineralnych. Co w konsekwencji przyczynić może się do zwiększonego wydobycia zasobów oraz ewentualnego wzrostu pobytu na nie.

Podkreślić należy, że wydobycie surowców mineralnych, prowadzone będzie w odrębnych procesach, nie zależnych od realizacji zadań wyszczególnionych w projekcie aktualizacji Planie. Stąd też analizując prawdopodobne następstwa zdarzeń, związane z realizacją przedsięwzięć wymienionych w Planie, przewiduje się, iż stopień oddziaływania na ten komponent środowiska będzie znikomy.

Nie przewiduje się występowania efektu skumulowanego w przypadku tego komponentu środowiska. Niemniej zaleca się, aby na etapie realizacji OOS poszczególnych projektów, odnieść się do potencjalnych łącznych oddziaływań wynikających z realizacji zamierzeń projektu aktualizacji Planu.

5.3.10 Przewidywane znaczące oddziaływania na ludzi

Z dużym prawdopodobieństwem można stwierdzić, iż prowadzenie robót budowlanych, związanych z realizacją inwestycji wymienionych w Planie, przyczyniać będzie się do negatywnego wpływu na ludzi. Dla lokalnej społeczności będzie powodować uciążliwości takie jak hałas i drgania oraz szereg innych niedogodności związanych np. ze zmianami w organizacji ruchu na drogach w pobliżu budowy, zmianami organizacji rozkładu jazdy pociągów. Ponadto emisjami spalin z maszyn budowlanych, intensywnym pyleniem, którego źródłem jest przede wszystkim unos z niezabezpieczonych pryzm materiałów sypkich oraz z nieczyszczonych powierzchni placów budów i dróg znajdujących się w pobliżu planowanych inwestycji. Oprócz utrudnień komunikacyjnych, podczas prowadzonych prac budowlanych (zarówno drogowych jak i kolejowych), może wystąpić również emisja zanieczyszczeń do wód i gruntu. Należy jednak podkreślić, że tego typu oddziaływanie będą miały charakter bezpośredni, krótkoterminowy, chwilowy i odwracalny. Ustaną po zakończeniu prowadzonych prac. Realizacja inwestycji w fazie budowlanej, może wiązać się również z trwałym wyłączeniem dotychczas użytkowanych przez społeczeństwo terenów o walorach gospodarczych czy rekreacyjnych, ponieważ na rzecz powstającej inwestycji może dojść do wycinki lasów, bądź wyłączenia gleb z rolniczego użytkowania. W tym przypadku wpływ na jakość życia ludzi jest znaczący, gdyż wiąże się z utratą walorów krajobrazowych i estetycznych, a nawet gospodarczych terenów zamieszkiwanych i/lub dotychczas użytkowanych. Tego typu inwestycje mogą wpływać również na ludzi pośrednio, powodując początkowo spadek wartości gruntów w pobliżu inwestycji, a następnie tj. po ukończeniu realizacji przedsięwzięcia, ich wzrost lub być może jeszcze większy spadek.

Podkreślić należy, iż realizacja działań przewidzianych w Planie wpłynie także na poprawę stanu środowiska. Będzie ona pozytywnie oddziaływać na zdrowie i jakość życia ludzi. Realizacja założonych przedsięwzięć, będzie miała przede wszystkim pozytywny wpływ na ludzi w perspektywie krótko i długoterminowej zarówno w skali lokalnej, regionalnej jak i krajowej. Wdrożenie przedsięwzięć polegających na przebudowie dróg, budowie obwodnic oraz modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych, przyczyni się do obniżenia emisyjności transportu. W wyniku tych działań korzyści będą

odczuwalne głównie przez mieszkańców, gdzie budowane będą obwodnice miast. Dodatkowo nastąpi również poprawa komfortu i usprawnienie procesu przemieszczania się (ludzi oraz towarów) poprzez poprawę jakości dróg i linii kolejowych, zwiększenie ich przepustowości oraz lepsza integracja rozpatrywanych systemów transportowych. Wraz z realizacją wytyczonych w Planie zadań, można będzie oczekiwać poprawy efektywności zarządzania transportem drogowym i kolejowym. Ponadto przedsięwzięcia te będą pozwalały na zmniejszenie: energochłonności transportu, uciążliwości transportu drogowego dla mieszkańców miast oraz poziomu hałasu drogowego i kolejowego. Przyczynią się do zwiększenia niezawodności środków transportu, ogólnej płynności, bezpieczeństwa ruchu i zmniejszenia liczby wypadków. Zagwarantują także większą mobilność, komfort podróżowania i lokalną poprawę jakości powietrza w miastach.

Nie przewiduje się występowania efektu skumulowanego w przypadku oddziaływania na ludzi. Niemniej zaleca się, aby na etapie realizacji OOS poszczególnych projektów, odnieść się do potencjalnych łącznych oddziaływań wynikających z realizacji zamierzeń projektu aktualizacji Planu.

5.3.11 Przewidywane znaczące oddziaływania na zabytki i dobra materialne

Przebudowa bądź też budowa nowych dróg oraz modernizacja linii kolejowych może powodować wpływ na znajdujące się w ich pobliżu obiekty zabytkowe. Ciężki sprzęt na etapie budowy, a następnie drgania powodowane przez nowopowstały bądź wzmożony ruch samochodowy lub kolejowy może przyczynić się do pęknięć elewacji czy w skrajnych przypadkach do naruszenia konstrukcji budynków. Z drugiej strony nowe nawierzchnie dróg/linii kolejowych mogą charakteryzować się większą możliwością kompensacji drgań, co wręcz odwrotnie może przyczynić się do obniżenia istniejących obecnie negatywnych oddziaływań. Kwestie te zależą od przyjętych standardów projektowych i mogą być skutecznie ocenione dopiero na etapie oceny oddziaływania na środowisko.

Stosunkowo istotne oddziaływania mogą wystąpić w odniesieniu do zabytkowej zieleń alejowej, w przypadku gdy sąsiaduje ona z odcinkami planowanymi do przebudowy lub modernizacji. W niektórych sytuacjach może dojść do konieczności wycinki drzew, także tych o charakterze pomników przyrody.

Najbardziej narażone na oddziaływania przy inwestycjach drogowych są stanowiska archeologiczne. Zgodnie z ustawą o ochronie zabytków, w momencie kiedy planowana inwestycja przechodzi w obrębie stanowiska lub strefy ochronnej może dojść do naruszenia warstwy, mogącej nosić ślady działalności przeszłych pokoleń. W takich przypadkach inwestor zobligowany jest do zapewnienia nadzoru archeologicznego w celu ochrony ww. terenów. Niemniej jednak pozytywnym aspektem nieuniknionych prac budowlanych jest możliwość odkrycia nowych stanowisk archeologicznych, co skutkuje poszerzeniem wiedzy na temat historii regionu. W praktyce może jednak wiązać się to z zagrożeniem zniszczenia odnalezionych zabytków, wynikającej z tego, że koszty ich wydobycia ponoszą firmy wykonawcze, a przedłużenie czasu realizacji może mieć katastrofalny wpływ na kondycję finansową tych przedsiębiorstw. Stąd też kluczową rolę przy tych inwestycjach odgrywać powinien nadzór odpowiedzialny za wykopaliska archeologiczne.

Duża część planowanych inwestycji drogowych polega na budowie obwodnic miast, których zadaniem jest wyprowadzenie uciążliwego dla mieszkańców ruchu tranzytowego poza centrum. Oprócz pozytywnego aspektu dla samych mieszkańców, pod kątem podwyższenia poziomu bezpieczeństwa, obniżenia emisji spalin, działanie te będą pozytywnie wpływały na obiekty zabytkowe (oddziaływanie długoterminowe). Ograniczone zostaną drgania naruszające konstrukcje oraz zmniejszone emisje gazów powodujących degradację elewacji budynków.

W ramach inwestycji kolejowych można założyć, iż pozytywny wpływ realizacji tych inwestycji będzie związany z wymuszeniem, w późniejszym okresie, działań wpływających na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych, które mają cechy obiektów zabytkowych. Polegał on będzie m.in. na remoncie zabytkowych dworców wraz z ich architekturą towarzyszącą (perony, zadaszenia, przejścia podziemne).

Analizując wpływ realizacji Planu na dobra materialne należy zauważyć, że skutki realizacji Planu w skali regionalnej będą miały pozytywny wpływ na wartość nieruchomości. Lepsze skomunikowanie obszarów peryferyjnych i obszarów atrakcyjnych turystycznie, wpłynie w skali regionalnej na wzrost wartości nieruchomości. Nie mniej jednak w skali lokalnej, w niektórych przypadkach, może nastąpić spadek ich wartości. Dotyczy to sytuacji budowy odcinków dróg w nowych przebiegach, czy też sytuacji w której nastąpi odbudowa i przywrócenie ruchu na linii kolejowej. Kwestie te mogą być jednak dopiero ocenione na etapie właściwej oceny oddziaływania na środowisko.

Przedsięwzięcia wynikające z Planu, w znaczącej większości związane są z modernizacją istniejącej i budową nowej infrastruktury drogowej oraz kolejowej. Infrastruktura ta jest także dobre materialnym. W takim rozumieniu, działania te w sposób oczywisty wpływają pozytywnie na stan dóbr materialnych (oddziaływanie długookresowe). Modernizacja istniejących połączeń wpłynie na poprawę ich stanu technicznego. Dodatkowo może to pozytywnie oddziaływać na zmniejszenie ilości wypadków i szkód w infrastrukturze, co wydłuży jej trwałość. Drogi niższego rzędu zostaną uzupełnione i połączone z drogami wyższego rzędu, tworząc bardziej spójną sieć infrastrukturalną[78].

Nie przewiduje się występowania efektu skumulowanego w przypadku oddziaływania na zabytki do dobra materialne. Niemniej zaleca się, aby na etapie realizacji OOS poszczególnych projektów, odnieść się do potencjalnych łącznych oddziaływań wynikających z realizacji zamierzeń projektu aktualizacji Planu.

5.3.12 Podsumowanie potencjalnego oddziaływania na środowisko

Zaprezentowane w formularzach oceny inwestycji (załącznik 2) oddziaływania na środowisko poszczególnych przedsięwzięć, ujęto w postaci sumarycznej w poniższej tabeli (Tabela 12).

Oznaczenia przyjęte dla oceny charakteru i intensywności poszczególnych oddziaływań opisano w rozdziale 5.2 Zasady oceny wpływu inwestycji na poszczególne komponenty środowiska.

W miejscu tym zaznaczyć należy, iż w ramach prac związanych z opracowywaniem Prognozy, dokonano oceny oddziaływania na środowisko wszystkich inwestycji nowo dodanych do Planu (inwestycje oznaczone kolorem niebieskim w Tabela 1), natomiast projekty, które nadal znajdują się w Planie, a zostały już ocenione i przyjęte w ramach wykonywania Prognozy oddziaływania na środowisko opracowanej w kwietniu 2016 r., zostały zamieszczone w niniejszej Prognozie bez nanoszenia w nich zmian.

[78]Prognoza oddziaływania na środowisko dla Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020, EKOVERT, Wrocław 2016.

Tabela 12. Sumaryczne zestawienie zidentyfikowanych oddziaływań poszczególnych inwestycji na środowisko

Nr	Nazwa zadania	Różnorodność biologiczna	Obszary Natura 2000	Pozostałe obszary chronione	Korytarze ekologiczne	Ludzie	Wody	Powietrze	Hałas	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zabytki i dobra materialne	Projekt aktualizacji Planu
1	Połączenie miast Dolnego Śląska na odcinku Bolesławiec – Lwówek Śląski drogą wojewódzką nr 297 wraz z budową południowo – wschodniego obejścia Bolesławca (etap III)	-1	0	0	-1	3	0	1	1	-1	-1	2	**0,27**
2	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Lubin, Głogów – Ciechanów w zakresie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 323 na odcinku Radoszyce – Gawrony wraz z budową obwodnic miejscowości Nieszczyce i Brodowice – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę	-1	-1	0	-1	2	-1	1	1	-1	-1	1	**-0,09**
3	Skomunikowanie mostu na rzece Odrze w miejscowości Brzeg Dolny z drogą krajową nr 94 i drogą wojewódzką nr 340 w zakresie: Odcinek od drogi wojewódzkiej nr 341 do drogi powiatowej nr 1353D w m. Radecz – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę [T]	-1	0	0	-1	3	0	1	0	-1	-1	2	**0,18**
4	Przebudowa dróg wojewódzkich nr 367 i 381 na obszarze gmin Boguszów-Gorce i Wałbrzych wraz z budową obwodnicy Boguszowa-Gorc i dzielnicy Sobięcin w Wałbrzychu (Droga Sudecka)*	-2	-2	0	0	2	1[w]	-1	1	-2	-1	1	**-0,27**
5	Budowa obwodnicy Dzierżoniowa jako realizacja projektu trasy sudeckiej [T]	-1	0	0	-1	2	-1	1	1	-1	-1	2	**0,09**
6	Przebudowa ulic Świdnickiej i Piłsudskiego w Nowej Rudzie będących łącznikiem pomiędzy Drogą Sudecką a centrum miasta oraz noworudzką podstrefą WSSE INVEST PARK i drogą 385 do przejścia granicznego w Tłumaczowie*	-1	0	0	0	2	1[w]	0	1	-1	0	0	**0,18**
7	Przebudowa drogowego mostu Żernickiego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 362 we Wrocławiu*	-1	0	0	0	2	-1	0	1	-1	0	0	**0,00**
8	Skomunikowanie mostu na rzece Odrze w miejscowości Brzeg Dolny z drogą krajową nr 94 i drogą wojewódzką nr 340 w zakresie: Odcinek od drogi powiatowej nr 2060D w m. Zabór Wielki do włączenia do drogi powiatowej nr 2059D – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę	-2	1	0	-2	2	-1	1	1	-1	-1	2	**0,00**
9	Budowa drogi wojewódzkiej od węzła A4 Bielany Wrocławskie (ul. Karkonoska) do drogi wojewódzkiej nr 395 (do ronda Żerniki Wrocławskie) i do granicy Wrocławia (ul. Buforowa)	-1	0	0	-1	-1	-1	0	0	-1	-1	-1	**-0,64**
10	Przebudowa ul. Buforowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395 we Wrocławiu*	-1	0	0	0	2	1[w]	0	1	-1	0	0	**0,18**
11	Budowa drogi wojewódzkiej od drogi wojewódzkiej nr 455 do drogi krajowej nr 98	-2	-2	0	-1	1	-1	0	1	-2	-2	1	**-0,64**
12	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Ciechanów - Góra wraz z obwodnicą Góry w zakresie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 323 km ok. 32+060 – 36+880 na odcinku Luboszyce – Ciechanów – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę	-1	-1	-1	-1	1	1	0	0	-1	-1	0	**-0,36**
13	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 379 od ronda ul. Uczniowskiej w m. Stary Julianów do ronda ul. Wałbrzyskiej w m. Świdnica – jako realizacja projektu trasy sudeckiej [T]	-1	0	0	-1	2	1	0	1	0	0	1	**0,27**

14	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Ciechanów - Góra wraz z obwodnicą Góry w zakresie: Budowa obwodnicy Góry w ciągu drogi wojewódzkiej nr 323 – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę [T]	-1	1	1	-1	3	-1	2	2	-1	-1	2	**0,55**
15	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Lubin, Głogów – Ciechanów w zakresie: Budowa obejścia m. Rynarcice w ciągu drogi wojewódzkiej nr 323 – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę [T]	-2	0	0	-1	2	0	-1	1	-1	0	1	**-0,09**
16a	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 340 na odcinku od m. Oleśnica do m. Dobroszyce w zakresie: Budowa drogi wojewódzkiej nr 451 – wschodniej obwodnicy Oleśnicy* [P]	-1	0	0	0	2	1[w]	-1	1	-2	-1	0	**-0,09**
16b	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 340 na odcinku od m. Oleśnica do m. Dobroszyce w zakresie: Modernizacja ul. Dobroszyckiej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 340 od ul. Wojska Polskiego do węzła Dąbrowa drogi S 8)* [P]	-1	0	0	0	2	1[w]	-1	1	-1	-1	0	**0,00**
16c	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 340 na odcinku od m. Oleśnica do m. Dobroszyce w zakresie: Przebudowa drogi Dobroszyce – Oleśnica węzeł Dąbrowa – odcinkami * [P]	-1	0	0	0	2	1[w]	-1	1	-1	-1	0	**0,00**
17	Skomunikowanie mostu na rzece Odrze w m. Brzeg Dolny z drogą krajową nr 94 i drogą wojewódzką nr 340 w zakresie: Odcinek od drogi powiatowej nr 1289D do drogi wojewódzkiej nr 340 m. Bukowice	-2	-2	0	-1	2	0	1	1	-1	-1	1	**-0,18**
18	Budowa obwodnicy Szczawna-Zdrój etap III	-2	-2	0	-1	0	-1	0	-1	-2	-2	2	**-0,82**
19	Poprawa stanu infrastruktury drogowej poprzez przebudowę dróg wojewódzkich na obszarze Dolnego Śląska w zakresie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 297 w km 74+300 - 90+300	0	-1	0	-1	2	1	1	1	0	0	1	**0,36**
20	Przebudowa ul. Wilkszyńskiej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 336 we Wrocławiu*	-1	0	0	0	2	1[w]	0	1	-1	0	0	**0,18**
21	Rozbudowa ul. Osobowickiej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 327 we Wrocławiu*	-1	0	0	0	2	-1	0	1	-1	-1	0	**-0,09**
22	Przebudowa ulic w ciągu drogi wojewódzkiej nr 342 we Wrocławiu*	-1	-1	0	0	2	1[w]	-1	1	-1	-1	1	**0,00**
23	Obwodnica południowa Jeleniej Góry – etap II*	-1	0	0	0	2	1[w]	-1	1	-2	-1	0	**-0,09**
24	Budowa obejścia m. Złotoryja - etapami	-2	-2	0	-1	3	-2	2	2	-2	-2	2	**-0,18**
25	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 297 wraz z obwodnicą Bolesławca – etap II	-1	0	0	-1	2	-1	1	2	-1	-1	2	**0,18**
26	Budowa obwodnicy Strzegomia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 374 i drogi krajowej nr 5	-2	0	0	-1	3	-1	1	3	-1	-1	2	**0,27**
27	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 374 na odcinku od m. Świebodzice do drogi krajowej nr 5 w m. Strzegom	0	0	0	-1	1	1	0	0	0	0	1	**0,18**
28	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Góra – węzeł S5 Leszno Płd. w zakresie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 323 na odcinku Góra – gr. województwa dolnośląskiego	0	0	0	-1	1	1	0	1	0	0	1	**0,27**
29	Budowa obwodnicy Strzelina w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395	0	0	-1	0	2	1	0	1	0	0	2	**0,45**
30	Budowa obwodnicy Wołowa	-2	-2	-2	-2	3	-2	1	2	-1	-2	2	**-0,45**
31	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 342 od drogi wojewódzkiej nr 341 w m. Pęgów do północnej granicy m. Wrocławia	0	0	0	-1	1	1	0	1	0	0	1	**0,27**

32	Budowa północnej obwodnicy Oławy	-2	-2	0	-2	3	-1	2	1	-2	-2	3	**-0,18**
33	Poprawa dostępności transportowej dróg wojewódzkich nr 343, nr 342, nr 340 w miejscowości Oborniki Śląskie*	-1	0	0	0	2	1[w]	-1	1	-1	-1	1	**0,09**
34a	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 340 Bukowice – Trzebnica – odcinkami [T]	-1	0	0	0	2	1[w]	-1	1	-1	-1	1	**0,09**
34b	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 340 Trzebnica – Dobroszyce – odcinkami [N]	-1	-1	0	0	2	1[w]	-1	1	-1	-1	1	**0,00**
1	Rewitalizacja linii kolejowej nr 285 na odcinku Wrocław Główny – Świdnica Kraszowice wraz z linią nr 771 Świdnica Przedmieście – Świdnica Miasto	-2	-1	0	-1	2	-1	1	-1	-1	2	2	**0,00**
2a	Rewitalizacja linii kolejowych nr 283,284 na odcinku Jelenia Góra – Legnica w zakresie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 283 na odcinku Jelenia Góra – Lwówek Śląski [N]	-1	-1	-1	-1	2	0[w]	1	-1	0[w]	0[w]	1	**-0,09**
2b	Rewitalizacja linii kolejowych nr 283,284 na odcinku Jelenia Góra – Legnica w zakresie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 284 na odcinku Lwówek Śląski – Złotoryja [N]	-1	-1	-1	-1	2	0[w]	1	-1	0[w]	0[w]	1	**-0,09**
2c	Rewitalizacja linii kolejowych nr 283,284 na odcinku Jelenia Góra – Legnica w zakresie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 284 na Złotoryja – Legnica [N]	-1	-1	0	0	2	0[w]	1	-1	0[w]	0[w]	1	**0,09**
3a	Modernizacja linii nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec w zakresie: Modernizacja i elektryfikacja na odcinku Lubań Śląski – Zgorzelec [P]	-1	-1	-1	-1	2	0[w]	1	-1	0[w]	0[w]	1	**-0,09**
3b	Modernizacja linii nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec w zakresie: Modernizacja na odcinku Lubań Śląski – Jelenia Góra [P]	-1	-1	-1	-1	2	0[w]	1	-1	0[w]	0[w]	1	**-0,09**
4	Rewitalizacja linii nr 286 na odcinku Wałbrzych – Kłodzko	-1	-2	-2	-2	2	0	1	0	1	0	1	**-0,18**
5a	Rewitalizacja linii nr 137 Legnica – Katowice na odcinku: Legnica – Dzierżoniów [P]	-1	0	-1	0	2	0[w]	1	-1	0[w]	0[w]	1	**0,09**
5b	Rewitalizacja linii nr 137 Legnica – Katowice na odcinku: Dzierżoniów – Kamieniec Ząbkowicki [P]	-1	-1	0	0	2	0[w]	1	-1	0[w]	0[w]	1	**0,09**
6	Rewitalizacja linii kolejowej nr 316 na odcinku Chojnów – Rokitki	-1	-1	-1	-1	3	-1	1	-1	-1	1	1	**-0,09**
7	Rewitalizacja linii kolejowej nr 322 na odcinku Kłodzko Nowe – Stronie Śląskie	-2	-1	-1	-1	3	-1	1	-1	-1	1	2	**-0,09**
8	Rewitalizacja linii nr 292 na odcinku Jelcz Miłoszyce – Wrocław Sołtysowice w celu przywrócenia przewozów pasażerskich we WrOF*	-1	0	0	0	2	0	1	-1	0[w]	0[w]	1	**0,18**
9	Rewitalizacja linii kolejowej nr 308, 340 na odcinku Jelenia Góra – Mysłakowice – Kowary, Mysłakowice – Karpacz [N]	-1	-1	-1	-1	2	0[w]	1	-1	0[w]	0[w]	1	**-0,09**
10	Rewitalizacja linii kolejowej nr 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica II Etap (na odcinku Brochocin Trzebnicki – Trzebnica)	0	0	0	0	1	1	-1	0	0	0	1	**0,18**
11	Rewitalizacja linii kolejowej nr 341 na odcinku Dzierżoniów – Bielawa Zachodnia [N]	-1	0	0	0	2	0	1	-1	0[w]	0[w]	1	**0,18**
12	Rewitalizacja linii kolejowej nr 317, 336 na odcinku Gryfów Śląski – Mirsk – Świeradów Zdrój [N]	-1	-1	0	-1	2	0	1	-1	0[w]	0[w]	1	**0,00**
13	Dostosowanie linii kolejowej nr 273 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez modernizację przystanku kolejowego Wrocław Muchobór*	0	0	0	0	2	-1	1	-1	-1	-1	0	**-0,09**
14	Rewitalizacja linii kolejowej nr 309 na odcinku Kłodzko Nowe – Polanica Zdrój	0	0	0	0	2	1	0	-1	0	2	2	**0,55**

15	Dostosowanie linii kolejowej nr 274 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez budowę przystanku kolejowego Mokronos Górny*	0	0	0	0	2	-1	1	-1	-1	-1	0	**-0,09**
16	Dostosowanie linii kolejowej nr 276 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez budowę przystanku kolejowego Iwiny*	0	0	0	0	2	-1	1	-1	-1	-1	0	**-0,09**
17	Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój*	-1	-1	-1	-1	2	0^{w}	1	-1	0^{w}	0^{w}	1	**-0,09**
18	Budowa przystanków kolejowych w ciągu linii kolejowej Wrocław – Jelenia Góra nr 274 i 311*	0	0	0	0	2	-1	1	-1	0^{w}	-1	0	**0,00**
		-1,03	**-0,53**	**-0,24**	**-0,64**	**1,97**	**-0,02**	**0,41**	**0,31**	**-0,74**	**-0,48**	**1,02**	**0,00**

Źródło: opracowanie własne

Legenda:

* – inwestycja przeznaczona do realizacji w ramach ZIT; ^{P} – nastąpił podział inwestycji na etapy realizacyjne; ^{T} – nastąpiła korekta przebiegu inwestycji; ^{N} – inwestycja dodana w ramach opracowywania projektu aktualizacji prognozy Planu; 1^{w} - wartość wypadkowa oddziaływania na podstawie oceny przeprowadzonej w Formularzu oceny inwestycji

Sumaryczne zestawienie zidentyfikowanych oddziaływań wszystkich inwestycji umożliwia zobrazowanie ich potencjalnych wpływów na poszczególne elementy środowiska. Pozwala również na pokazanie, iż mimo istotnego oddziaływania na jeden lub kilka elementów środowiska, całościowe oddziaływanie danego przedsięwzięcia wynika z analizy jego wpływu na wszystkie komponenty. Ponadto podczas wyciągania wniosków, związanych z oddziaływaniem danej inwestycji na środowisko, należy mieć na uwadze, iż jej ostateczne oddziaływanie zależne jest od opracowanego projektu realizacyjnego i sposobu jego wykonania. A zidentyfikowane w niniejszym dokumencie oddziaływania negatywne możliwe są do zminimalizowania przy zastosowaniu odpowiednich środków zapobiegających, bądź też minimalizujących to oddziaływanie.

Jak wynika z analizy powyższej tabeli (Tabela 12), w związku z realizacją zadań ujętych w Planie, największe ryzyko wystąpienia negatywnych oddziaływań występuje w przypadku następujących komponentów środowiska: bioróżnorodność, Natura 2000, obszary chronione, korytarze ekologiczne, hałas, powierzchnia ziemi oraz krajobraz. Na obszarze województwa dolnośląskiego w sposób bardzo skoncentrowany rozlokowane zostały naturalne bogactwa fauny i flory, w tym m.in. obszary Natura 2000, pozostałe obszary chronione, korytarze ekologiczne. Nie sposób realizować zamierzeń ujętych w Planie, bez jakiejkolwiek ingerencji w te obszary. Stąd też sugeruje się, aby podejmowane w ramach tych obszarów działania, prowadzone były z zastosowaniem środków, które w jak największym stopniu uchronią je przed niepożądanymi negatywnymi skutkami związanymi z realizacją tych inwestycji. W przypadku powierzchni ziemi należy mieć na uwadze, iż samo zajęcie terenu jest już identyfikowane jako działanie negatywne. Niemniej nie ma innej możliwości realizacji tych zadań. Analiza sumarycznych oddziaływań pozwala na wskazanie komponentów środowiska, na które realizacja założonych w Planie przedsięwzięć będzie oddziaływała pozytywnie. Są to m.in. ludzie, powietrze, zabytki i dobra materialne. Korzystny wpływ na ludzi będzie związany przede wszystkim z lepszą jakością dróg i ich większym bezpieczeństwem dla ludzi. Gęsta i wysokiej jakości sieć linii kolejowych przyczyni się do zamiany dotychczasowych środków lokomocji na bardziej przyjazne dla środowiska. Ograniczony zostanie również hałas komunikacyjny szczególnie uciążliwy dla osób zamieszkujących przy ruchliwych trasach drogowych i kolejowych. Spodziewać należy się również mniejszego zużycia paliwa w przeliczeniu na pasażero-kilometr (lepsza jakość i przepustowość dróg), co wiązać będzie się ze zmniejszeniem zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego, a pośrednio również i lepszym stanem zdrowia mieszkańców województwa dolnośląskiego. Mniej zanieczyszczone powietrze wpłynie również pozytywnie na zabytki i dobra materialne w postać ograniczenia kwaśnych deszczy.

Reasumując analiza sumarycznych oddziaływań wskazuje, iż oddziaływanie całego Planu na środowisko będzie neutralne.

5.3.13 Transgraniczne oddziaływania na środowisko Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020na środowisko

Zgodnie z wykazem zamierzeń inwestycyjnych wymienionych w Planie, żadne z podanych tam przedsięwzięć nie przyczynia się spełnienia wymagań o jakich mowa w Załączniku I do Konwencji Espoo[79]. Ponadto, jak można wywnioskować na postawie artykułu 104 ustawy OOS, podstawą do podjęcia oceny transgranicznej jest stwierdzenie możliwości wystąpienia znaczącego negatywnego

[79]Protokół w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko do Konwencji o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym, sporządzony w Kijowie dnia 21 maja 2003 r. (Dz. U. 2011 nr 180 poz. 1074).

oddziaływania w wyniku realizacji którejkolwiek inwestycji, drogowej lub kolejowe, zakwalifikowanej do realizacji w projekcie aktualizacji Planu.

Projekty przewidziane do realizacji w pobliżu granicy z Republiką Czeską lub Republiką Federalną Niemiec polegać będą na wykonywaniu prac remontowych lub rewitalizacyjnych istniejących linii kolejowych, bądź też budowie przystanków kolejowych. W przypadku planowanych projektów drogowych, inwestycja która zlokalizowana została najbliżej granicy państwa, wynosi ponad 10 km w linii prostej i nie charakteryzuje się znaczącym negatywnym oddziaływaniem na środowisko.

Stąd też można wnioskować, co zostało również potwierdzone w formularzach oceny inwestycji, iż przedsięwzięcia zlokalizowane w południowo-zachodniej części województwa dolnośląskiego, będą oddziaływały na poszczególne komponenty środowiska, niemniej będą to oddziaływania odwracalne, a czas ich negatywnego oddziaływania będzie stosunkowo krótki. Nade wszystko będą to inwestycje o charakterze lokalnym, których skala w ujęciu regionalnym jest pomijalnie mała.

Przemawia to za tym, iż można uznać, że w przypadku niniejszego dokumentu nie występuje konieczność przeprowadzenia transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko.

6 ZESTAWIENIE ROZWIĄZAŃ MAJĄCYCH NA CELU ZAPOBIEGANIE, OGRANICZANIE LUB KOMPENSACJĘ PRZYRODNICZĄ NEGATYWNYCH ODDZIAŁYWAŃ NA CELE I PRZEDMIOT OCHRONY OBSZARÓW NATURA 2000 ORAZ INTEGRALNOŚĆ TYCH OBSZARÓW

Propozycje zapobiegania lub ograniczania oddziaływań negatywnych uwzględniają zasadę przezorności, zgodnie z którą w przypadkach, gdy negatywne oddziaływanie na środowisko dla danych działań nie jest możliwe do jednoznacznego wykluczenia[80], wszelkie prawdopodobieństwo wystąpienia negatywnych skutków traktuje się tak, jak pewność ich wystąpienia.

Plan jest dokumentem o charakterze ogólnym, obejmującym wykaz proponowanych inwestycji drogowych i kolejowych. Dlatego też w pierwszej kolejności sformułowano ramowe zasady pozwalające na zminimalizowanie prawdopodobieństwa wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań, natomiast w dalszej kolejności wymieniono działania bardziej szczegółowe, odnoszące się do poszczególnych rodzajów oddziaływań i etapów inwestycji.

Wśród wspomnianych ramowych zasad proponuje się:

1. planowanie i realizację projektów inwestycyjnych w sposób nie przekraczający pojemności środowiska,
2. przestrzeganie odpowiednich standardów projektowych, minimalizujących zidentyfikowane negatywne oddziaływania na środowisko,
3. przestrzeganie lokalizacji przedsięwzięć infrastrukturalnych wg następujących wymogów:
   - nową infrastrukturę drogową i/lub kolejową należy, w miarę możliwości, prowadzić wzdłuż istniejącej i planowanej linowej infrastruktury transportowej,
   - pod nowe inwestycje (drogowe/kolejowe) należy wykorzystywać tereny uprzednio zagospodarowane (ang. *brownfield*), a nie tereny zielone,
   - zabudowa na terenach nowo zajmowanych powinna być zwarta, a teren zagospodarowywany w sposób jak najbardziej optymalny,
   - otwarte tereny zielone i wody są pełnoprawnymi formami użytkowania terenu i stanowią zielono-niebieską infrastrukturę miast i ich obrzeży, w żadnym przypadku nie należy ich traktować jako rezerwę inwestycyjną,

[80]np. ze względu na deficyt informacji, czy też niemożność wykonania analiz i symulacji.

- szczególną rolę w świadczeniu usług ekosystemowych pełnią ekosystemy wodno-błotne, dlatego należy ograniczać wprowadzanie infrastruktury, która miałaby negatywny wpływ na tego typu cenne ekosystemy,
- w przypadku lokalizacji inwestycji na obszarze zdegradowanym, szczególnie wnikliwe należy przeprowadzić analizę potencjalnych zagrożeń środowiskowych wynikających m.in. z możliwości zaistnienia niezidentyfikowanego zanieczyszczenia terenu,

4. w zakresie prowadzonych prac:
   - stosowanie przyjaznych dla środowiska rozwiązań technicznych wyróżniających się długą żywotnością,
   - zwrócenie uwagi na trwałość stosowanych rozwiązań technicznych czy też wykorzystywanych urządzeń i kompozycji przestrzennych (nawet przy niewielkich inwestycjach infrastrukturalnych takich jak budowa przystanków kolejowych),
   - racjonalne gospodarowanie materiałem budowlanym oraz koniecznymi surowcami (woda, piasek, paliwo, energia itp.),
   - segregację odpadów powstających na terenie budowy,
   - właściwe zagospodarowanie wytworzonych odpadów (w miarę możliwości dostosowanie się do wymagań gospodarki o obiegu zamkniętym),
5. zastosowanie środków minimalizujących negatywne oddziaływania w postaci pasów zieleni ochronnej wzdłuż dróg i linii kolejowych (wprowadzanie, tam gdzie to możliwe),
6. po zakończeniu robót wdrożenie konieczności zrekultywowania powierzchni dróg tymczasowych (szczególnie w miejscach wrażliwych).

W dalszej kolejność sformułowano szczegółowe propozycje działań projektowo-organizacyjnych, uwzględniając podział na poszczególne rodzaje oddziaływań i etapy inwestycji (budowy oraz eksploatacji). W zakresie:

1. ochrony powierzchni ziemi należy:
   - ograniczać zakres prac ziemnych do terenów projektowanego pasa drogowego i toru kolejowego,
   - ograniczać składowanie materiału piaszczystego pochodzącego z wykopów w obrębie nieprzekształconych mechanicznie gleb z wykształconymi zbiorowiskami roślinnymi,
   - zagospodarowywać warstwy gleby z terenów wykopów (prace rekultywacyjne terenów przekształconych w trakcie prac ziemno-budowlanych, formowanie terenów zieleni wzdłuż pasów drogowych i linii kolejowych),
   - przed rozpoczęciem działań inwestycyjnych dokonać nasadzeń (drzew, krzewów) w odpowiedniej odległości od inwestycji, tak aby zrekompensowały one konieczną wycinkę a także umożliwiły migrację zwierząt,
2. ochrony szaty roślinnej(wzdłuż pasów drogowych i linii kolejowych)należy:
   - ograniczyć zakres wycinki drzew,
   - objąć szczególną ochroną, zarówno na etapie projektowania jak i realizacji inwestycji, pojedyncze drzewa oraz szpalery drzew poza pasem drogowym i linią kolejową, które mogą zostać narażone na dewastacje w trakcie realizacji prac,
   - w przypadku drzewostanów zabytkowych, zastosować m.in. zabezpieczenia strefy korzeniowej, oszalowania pni itp.
3. ochrony zwierząt należy:
   - dostosować terminy oraz pory prowadzenia prac do wymagań ekologicznych gatunków występujących na terenie objętym inwestycją (m.in. ochrona w okresie rozrodu, unikanie prac w porze najwyższej aktywności dobowej itp.),
   - zastosować środki ochrony zwierząt w postać przejść lądowych (np. przejścia dolne pod mostami i estakadami czy torami (podtorowe przejścia dla zwierząt), przejścia górne lub tzw.

zielone mosty dla dużych i średnich ssaków, przepusty dla drobnych ssaków, tunele dla płazów i gadów), przepławek dla ryb itp., a także wykorzystywać urządzenia do odstraszania zwierząt,
- zagwarantować nienaruszalności stosunków wodnych w strefach wrażliwych, ze względu na występowanie w nich cennych gatunków i siedlisk oraz nienaruszalności płatów cennych siedlisk przyrodniczych,

4. ochrony wód należy:
   - uwzględnić, już na etapie projektowania, potrzebę zbierania i odprowadzania wód opadowych z terenu nawierzchni projektowanych dróg, a także odprowadzania wód opadowych z torowisk wraz z wykorzystaniem urządzeń podczyszczających,
   - dostosować sposób odwodnienia i odprowadzania wód opadowych (z terenów zajętych pod drogi i linie kolejowe) do wymogów ochrony środowiska, w tym do wymaganego poziomu redukcji zanieczyszczeń,
5. ochrony krajobrazu należy:
   - na etapie realizacji projektu inwestycyjnego, wykonać studia krajobrazowe, polegające na jak najlepszym wkomponowaniu inwestycji w otoczenie oraz uwzględniać zagadnienie wizualnego dopasowania do krajobrazu w ocenach oddziaływania na środowisko tych inwestycji, co pozwoli to na uniknięcie trwałej utraty zasobów krajobrazowych.

Przy założeniu, iż inwestycje wymienione w Planie będą realizowane zgodnie z propozycjami zawartymi w niniejszej Prognozie, należy oczekiwać, iż będą one powodowały głównie lokalne i przejściowe uciążliwości dla środowiska. Negatywne oddziaływanie na środowisko wynikające z realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych należy ograniczyć poprzez podjęcie i zastosowanie zaproponowanych powyżej odpowiednich kroków zapobiegawczych. Zastosowanie się do powyższych zaleceń pozwoli na zminimalizowanie negatywnego oddziaływania na środowisko oraz nie będzie wiązało się z negatywnym oddziaływaniem na obszary Natura 2000.

7 PROPOZYCJE MONITORINGU SKUTKÓW REALIZACJI POSTANOWIEŃ ZAWARTYCH W PLANIE INWESTYCJI TRANSPORTOWYCH O ZNACZENIU REGIONALNYM W WOJEWÓDZTWIE DOLNOŚLĄSKIM REALIZOWANYCH ZE ŚRODKÓW EFRR 2014-2020

Założenia dotyczące zasad monitoringu skutków realizacji postanowień zawartych w Planie wynikają bezpośrednio z zapisów ustawy OOS (art. 55 ust. 5) oraz zostały opracowane przez Wykonawcę na podstawie doświadczeń pozyskanych w związku z realizacją prac nad regionalnymi i krajowymi dokumentami strategicznymi, a także prognozami oddziaływania na środowisko planów i programów.

Analizując zagadnienia monitoringu skutków realizacji postanowień zawartych projekcie aktualizacji Planu, za najważniejsze uznaje się wykazanie systematycznego minimalizowania negatywnego oddziaływania na środowisko, zgodnie z sugestiami zawartymi w Prognozie oraz kontrolę przeprowadzania procedury oddziaływania na środowisko dla inwestycji przewidzianych w Planie.

Monitoring skutków realizacji postanowień zawartych w Planie może zostać przeprowadzony również poprzez wykonanie ocen eksperckich, a także pogłębionych analiz, których celem będzie określenie rzeczywistego wpływu inwestycji wynikających z realizacji Planu na poszczególne komponenty środowiska. W sposób szczególny podczas przeprowadzania tych działań, należy zwrócić uwagę czy w trakcie realizacji inwestycji zastosowano ogólne zalecenia wynikające z niniejszego dokumentu oraz czy przedsięwzięcia te zostały zrealizowane zgodnie z zapisami decyzji środowiskowych, które

należało uzyskać przed rozpoczęciem poszczególnych inwestycji. Ponadto zaleca się zweryfikowanie oddziaływania na środowisko w oparciu o zaproponowane poniżej wskaźniki, dla których dane pochodzić mogą z ogólnodostępnych systemów statystyki publicznej. Wśród przykładowych wskaźników obrazujących stopień oddziaływania realizacji projektu aktualizacji Planu na środowisko wyróżnić można:

- Poziom emisji PM 10,
- Poziom emisji PM 2.5,
- Średnioroczne stężenie pyłu PM10,
- Emisja zanieczyszczeń powietrza SO_2 na 1 mieszkańca,
- Emisja zanieczyszczeń powietrza NO_X na 1 mieszkańca,
- Odsetek ludności miast narażonej na stężenie PM10 przewyższające dzienny limit (przez więcej niż 35 dni w roku) – średnia 3 letnia.

Ponadto weryfikacja dodatkowo zaproponowanych poniżej wskaźników, umożliwić może określenie stopnia wpływu realizacji propozycji Planu na otocznie przestrzenne, gospodarcze, czy też społeczne. Przykładowe wskaźniki określające wpływ na ww. aspekty zaproponowano w poniższej tabeli (Tabela 13).

Tabela 13. Proponowania lista wskaźników umożliwiająca przeprowadzenie monitoringu skutków realizacji postanowień zawartych projekcie aktualizacji Planu

L.p.	Wskaźniki w obszarze inwestycji drogowych
1	Długość dróg wojewódzkich o nawierzchni twardej ulepszonej
2	Drogi publiczne o twardej nawierzchni na 10 tys. mieszkańców
3	Drogi publiczne o twardej nawierzchni na 100 km²
4	Drogi publiczne ogółem o nawierzchni twardej ulepszonej na 100 km²
5	Drogi publiczne ogółem przypadające na 100 km²
6	Drogi zamiejskie o nawierzchni twardej ulepszonej na 100 km²
7	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych
8	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na 100 tys. mieszkańców
9	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na 100 tys. pojazdów samochodowych zarejestrowanych
10	Liczba wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców
11	Liczba wypadków drogowych w miastach na prawach powiatu poza siecią TEN-T na 100 tys. mieszkańców
12	Liczba wypadków drogowych w miastach na prawach powiatu w sieci TEN-T na 100 tys. mieszkańców
	Wskaźniki w obszarze inwestycji kolejowych
1	Długość linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością co najmniej 90 km/h
2	Długość zelektryfikowanych eksploatowanych linii kolejowych
3	Ilość odprawionych pasażerów (wyjazdy) transportem kolejowym – przewozy wewnątrz województwa
4	Łączna długość czynnych linii kolejowych
5	Linie kolejowe ogółem na 100 km²
6	Linie kolejowe eksploatowane na 10 tys. mieszkańców
7	Wskaźnik Kolejowej Dostępności Transportowej (WKDT II) syntetyczny

Źródło: opracowanie własne

Ze względu na powyższe, proponuje się oprócz uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla każdej inwestycji wymienionej w projekcie aktualizacji Planu, przeprowadzenie również oceny oddziaływania na środowisko. Pozytywne opinie uzyskane w tych dwóch dokumentach, pozwolić powinno na dofinansowywanie przedsięwzięć, których realizacja gwarantować będzie korzystne oddziaływanie na środowisko. Ponadto zaleca się przeprowadzenie jednego badania eksperckiego, opartego na badaniach własnych, popartych analizą zebranych danych statycznych po zrealizowaniu zamierzeń Planu.

8 ANALIZA WARIANTOWA I REKOMENDACJE

8.1 Analiza wariantu „zero" – zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

Poniżej przedstawiono najbardziej prawdopodobne konsekwencje zaniechania wdrażania Planu dla poszczególnych komponentów środowiska:

- **Różnorodności biologiczna:** poszczególne inwestycje wymienione w Planie byłyby realizowane w znacznych odstępach czasowych. Spowodowałoby to rozłożenie negatywnego oddziaływania w czasie oraz mniejsze sumaryczne negatywne oddziaływania na środowisko.
- **Wody:** poszczególne inwestycje wymienione w Planie byłyby realizowane w dłuższych odstępach czasowych, co spowodowałoby rozłożenie negatywnego oddziaływania w czasie oraz mniejsze sumaryczne negatywne oddziaływania na środowisko. Natomiast uniemożliwiłoby wprowadzenie aktualnych standardów odwadniania czy też gospodarowania wodami korzystnych zarówno dla środowiska jak i ludzi.
- **Powietrze:** nasileniu mogłyby ulec negatywne oddziaływania związane z nadmiernym natężeniem ruchu na poszczególnych odcinkach dróg oraz w miastach, dla których zaplanowano budowę obwodnic. Drogi byłyby nadal wyeksploatowane, co przełożyłoby się negatywnie na ich stan, a w konsekwencji obniżyło atrakcyjność gospodarczą województwa. Dalsze wykorzystywanie zniszczonych nawierzchni dróg doprowadziłoby m.in. do nadmiernej emisji gazów spalinowych, która miałyby zdecydowanie negatywny wpływ na ludzi, ze względu na ich rozprzestrzenianie się w dużych stężeniach, na niskich wysokościach i z reguły w bezpośrednim sąsiedztwie ludzi. Zbyt duża ilość spalin mogłaby stać się przyczyną powstawania dokuczliwego w skutkach smogu. Pogarszający się stan nawierzchni wpłynąłby na zwiększoną konieczność remontów pojazdów samochodowych, co spowodowałoby większe zużycie energii elektrycznej i zwiększoną jej produkcję z surowców kopalnych. Poszczególne inwestycje wymienione w projekcie aktualizacji Planu, mogłyby zostać realizowane także w odległych odstępach czasowych, co spowodowałoby rozłożenie negatywnego oddziaływania w czasie oraz zmniejszenie sumarycznego negatywnego oddziaływania na środowisko. Niemniej nierealizowanie zamierzeń ujętych w projekcie aktualizacji Planu skutkowałby spowolnieniem wystąpienia pozytywnych zmian.
- **Klimat:** wystąpiłoby dalsze pogarszanie stanu powietrza, z uwagi na duże natężenie ruchu i wyczerpywanie się przepustowości dróg. Emisja zanieczyszczenia powietrza (CO_2) pozostałaby na tym samym, ewentualnie nieznacznie większym poziomie, pogłębiając negatywny wpływ człowieka na klimat. Nierealizowanie zamierzeń ujętych w projekcie aktualizacji Planu skutkowałby spowolnieniem wystąpienia pozytywnych zmian.
- **Hałas:** w zależności od rodzaju inwestycji emisja hałas uległaby zwiększeniu z uwagi na prawdopodobny wzrost natężenia ruchu samochodowego po zniszczonych drogach bądź też dalsze wykorzystywanie wyeksploatowanych torów kolejowych. Nierealizowanie zamierzeń ujętych w projekcie aktualizacji Planu skutkowałby spowolnieniem wystąpienia pozytywnych zmian.
- **Powierzchnia ziemi:** odstąpienie od realizacji Planu przyczyniłoby się do dalszego jej użytkowania w taki sam sposób jak obecnie, bądź też zrealizowania działań ujętych w projekcie aktualizacji Planu, ale w znacznie dłuższej perspektywie. Spowodowałoby to rozłożenie negatywnego oddziaływania w czasie oraz mniejsze sumaryczne negatywne oddziaływanie na środowisko.
- **Krajobraz:** zarzucenie wykonania zamierzonych zadań, spowodowałoby rozłożenie negatywnych oddziaływań na środowisko w czasie.

- **Ludzie:** zrezygnowanie z realizacji działań adaptacyjnych wpłynęłoby przede wszystkim na jakość życia społeczeństwa. Znaleźć ono może swoje negatywne odzwierciedlenie w pogarszającym się stanie jakości powietrza, a w dalszej konsekwencji również i wód oraz gleb, które to przełożyłyby się na zły stan zdrowia, coraz częstszą konieczność leczenia i hospitalizacji oraz mniejszą efektywność procesów wytwórczych, następstwem czego mógłby być powolniejszy rozwój regionu. Zdecydowanemu nasileniu uległyby negatywne zjawiska związane z nadmiernym obciążeniem niektórych dróg wojewódzkich oraz dużym ruchem tranzytowym przez miejscowości objęte planem budowy obwodnic. Dalsze eksploatowanie dostępnych linii kolejowych, uniemożliwiłoby zapewnienie odpowiednich warunków technicznych tychże linii, wywołując np. nadmierne drgania (na skutek przyśpieszeń), bądź też hałas (na skutek pracy lub hamowania) pojazdów kolejowych, które to niekorzystnie wpływałyby na pasażerów poruszających się danym środkiem lokomocji. W ostateczności zaniechanie jakichkolwiek działań nie pozwoliło na utrzymanie ich w stanie zapewniającym sprawny i bezpieczny przewóz osób i rzeczy. Nierealizowanie zamierzeń ujętych w projekcie aktualizacji Planu skutkowałby spowolnieniem wystąpienia pozytywnych zmian.
- **Zabytki i dobra materialne:** zaprzestanie realizacji zadań wytyczonych w Planie przyczyniłoby się do pogorszenia stanu środowiska, w tym szczególnie powietrza, co wpłynęłoby negatywnie (np. poprzez kwaśne deszcze) na stan wielu zabytków i budynków Dolnego Śląska. Spowolnieniu uległoby wystąpienie oddziaływań pozytywnych. Nierealizowanie zamierzeń ujętych w projekcie aktualizacji Planu skutkowałby spowolnieniem wystąpienia pozytywnych zmian.
- **Zasoby naturalne:** realizacja zadań wymienionych w projekcie aktualizacji Planu nie jest związana z wykorzystaniem zasobów naturalnych województwa, odnoszenie się do kwestii zaniechania realizacji zapisów projektu aktualizacji Planu w odniesieniu do tego komponentu środowiska wydaje się być bezzasadne.

Inwestycje wyszczególnione w Planie wynikają m.in. z Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego, Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), a także Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego oraz Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Z dużym prawdopodobieństwem założyć można, że w przypadku odstąpienia od realizacji ocenianego Planu, poszczególne inwestycje (drogowe i kolejowe), zostałyby zrealizowane zgodnie z innymi dokumentami. Należy również spodziewać się utrudnień (lub całkowitego braku), związanych z pozyskaniem środków finansowych (np. w ramach RPO WD 2014-2020) na realizację tych zamierzeń. Rezultatem zaprzestania działań będzie zapewne rozłożona w długim okresie czasu realizacja tychże inwestycji. Z uwagi na zróżnicowane oddziaływanie projektu aktualizacji Planu na poszczególne elementy środowiska, można założyć, że nastąpiłoby zahamowanie obecnie trwających korzystnych dla środowiska zmian, a także osłabienie zidentyfikowanych oddziaływań pozytywnych, które wystąpią w bliższej lub dalszej perspektywie czasowej. Odstąpienie od realizacji Planu, może skutkować spowolnieniem, a nawet i wstrzymaniem szeregu przemian, których efektem powinien być rozwój gospodarczy województwa dolnośląskiego.

8.2 Analiza możliwych rozwiązań alternatywnych

Plan jest dokumentem o dużym stopniu ogólności. Zawiera on nazwy planowanych do realizacji inwestycji (drogowych i kolejowych), których przebiegi tras zostały określone w sposób bardzo przybliżony. Wyznaczone trasy nie mają charakteru wiążącego, a ostateczne ustalenie lokalizacji przedsięwzięć, będzie wynikać z analiz prowadzonych na dalszych etapach prac. Ze względu na wymienioną powyżej postać zapisów ujętych w Planie, a dotyczącą planowanych przedsięwzięć na etapie sporządzania niniejszej Prognozy, brak jest możliwości precyzyjnego określenia rozwiązań

alternatywnych dla poszczególnych inwestycji. Skutki ich realizacji silnie zależą od lokalnej chłonności środowiska lub od występowania w rejonie realizacji przedsięwzięć tzw. obszarów wrażliwych.

Opracowanie rozwiązań alternatywnych będzie możliwe dopiero na etapie procesu uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, której będą podlegać wszystkie inwestycje oraz właściwej oceny oddziaływania na środowisko, której będą podlegać projekty, co do których właściwe organy określą taką konieczność. Stąd też dopiero na etapie programowania i realizacji konkretnych przedsięwzięć inwestycyjnych, należy rozważać wszystkie potencjalne warianty ich realizacji tak, aby wybrać ten, który w najmniejszym stopniu będzie negatywnie oddziaływał na środowisko. Właśnie na tym etapie będzie można rozważać potencjalne rozwiązania alternatywne, które powinny zawierać informacje na temat:

- lokalizacji przedsięwzięcia (preferowanie terenów zdegradowanych, prowadzenie nowej infrastruktury wzdłuż istniejącej infrastruktury, omijanie cennych ekosystemów),
- rozwiązań technologicznych i/lub konstrukcyjnych (akceptowanie sprawdzonych rozwiązań o niskim stopniu ryzyka dla środowiska i długim cyklu życia),
- skali i rozmiaru inwestycji,
- przyjętych metody budowy (najmniej ingerujące w środowisko, powtórnie wykorzystujące materiały rozbiórkowe),
- harmonogramu i organizacji prac budowlanych (dostosowanie terminów oraz pór prowadzenia prac do wymagań ekologicznych gatunków występujących na terenie objętym inwestycją, jak najmniejsza ingerencja w ekosystem),
- sposobów rekultywacji terenu po ukończeniu prac,
- metod likwidacji przedsięwzięcia po okresie jego przydatności do eksploatacji (zagospodarowanie wytworzonych odpadów dostosowując się do wymagań gospodarki o obiegu zamkniętym).

Należy mieć również na względzie, iż dostępność środków finansowych, które mogą zostać wykorzystane na realizację zadań wyszczególnionych w ocenianym dokumencie, jest ograniczona w czasie, a ich wielkość pozwala na ich aktualne przeprowadzenie. Należy spodziewać się także, iż realizacja przedsięwzięć wymienionych w projekcie aktualizacji Planu, w miarę zwartym okresie czasu, warunkować będzie osiągnieciem dodatniego efektu skali.

Reasumując proponowanie innych opcji rozwiązań do zaproponowanych w aktualnej wersji ocenianego dokumentu, na obecnym etapie, będzie mało efektywne. Identyfikację szczegółowych rozwiązań alternatywnych należałoby podjąć na etapie opracowywania procedur uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz oceny oddziaływania na środowisko. Przyczyniłoby się to do istotnego rozwoju infrastruktury drogowej i kolejowej województwa dolnośląskiego oraz efektywnego wykorzystania dostępnych źródeł finansowania przy równoczesnym maksymalnie dużym poszanowaniu środowiska.

8.3 Rekomendacje i propozycje zmian zapisów w Planie inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

Analiza zawartości Planu oraz określenie oddziaływania na środowisko związanego z realizacją inwestycji wymienionych w ww. dokumencie, pozwoliła na sformułowanie rekomendacji, wraz z ich krótkim uzasadnieniem. Zapisane w poniższej tabeli (Tabela 14) sugestie, dotyczą zarówno propozycji zmian oceny inwestycji, w przypadku opracowywania kolejnych dokumentów tego typu oraz zasad związanych z wyborem rozwiązań technicznych, jak i doborem materiałów, trwałością stosowanych technologii odnoszących się do poszczególnych rodzajów inwestycji (drogowych lub kolejowych).

Tabela 14. Rekomendacje wynikające z realizacji oceny oddziaływana na środowisko projektu aktualizacji Planu

L.p.	Rekomendacja	Uzasadnienie
1	W Planie dokonano hierarchizacji inwestycji wg przyjętych kryteriów (np. kontynuacji ciągu, poziomu swobody ruchu itp.). Sugeruje się, aby w przypadku dokonywania kolejnych opracowań tego typu, położyć większy nacisk na kryteria uwzględniające korzyści dla środowiska i gospodarki lub rozszerzyć przyjętą listę o inne wskaźniki weryfikujące wpływ analizowanej inwestycji na środowisko i gospodarkę.	W procedurze wyboru inwestycji opisanej w aktualizacji Planu, w bezpośrednim odniesieniu do środowiska, kierowano się wyłącznie jednym kryterium (konfliktów z obszarami przyrodniczymi), którem nadano wagę 2 (najwyższa liczba punktów wynosiła 28). Proponuje się zwiększenie liczby punktów dla ww. kryterium, bądź też dodanie innych kryteriów obrazujących pozytywne oddziaływanie danej inwestycji na środowisko.
2	Ocena przedsięwzięć, pozwalająca na podjęcie decyzji o ich dofinansowaniu ze środków zewnętrznych (krajowych, zagranicznych), powinna ujmować analizę kosztów w ujęciu całego cyklu życia danej inwestycji.	Zastosowanie się do niniejszej rekomendacji (długotrwałe i kosztochłonne) pozwoli na ocenę oddziaływania inwestycji na środowisko w fazie projektowania, realizacji, eksploatacji oraz po zakończeniu jej użytkowania. Niemniej pozwoli ono na wybór rozwiązania, które w najmniejszym stopniu negatywnie będzie oddziaływało na środowisko.
3	W procesach budowy i modernizacji (zarówno inwestycji drogowych jak i kolejowych) należy zalecić stosowanie sprawdzonych, najbardziej przyjaznych środowiskowo technologii i wysokiej klasy rozwiązań technicznych, minimalizujących negatywne oddziaływania na obszary cenne przyrodniczo, w tym obszary Natura 2000.	Wykorzystanie wskazanych technologii przyczyni się do zminimalizowania negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko. Na przykład w przypadku zastosowania nowoczesnych konstrukcji nawierzchni umożliwi zmniejszenie emisji hałasu i drgań.
4	Należy zalecić stosowanie rozwiązań, które charakteryzować się będą dużą trwałością.	Propozycja pozwoli na wdrożenie rozwiązań, które sprawdzać będą się w długim okresie czasu. Przyczyni się to do osiągniecia szeregu korzyści m.in. ograniczenia zużycia surowców, rzadszej konieczności wykonywania prac modernizacyjnych, oszczędności finansowych związanych z realizacją tych inwestycji itp.
5	Plan powinien zawierać zalecenia odnośnie stosowanych materiałów, które nie powinny stanowić zagrożenia dla zdrowia osób mających z nimi kontakt, emitować oparów lub gazów oraz produktów termicznego rozkładu i spalania szkodliwych lub niebezpiecznych dla środowiska substancji.	Ograniczenie negatywnego wpływu na zdrowie osób, stan środowiska oraz inne systemy lub urządzenia.
6	Plan powinien zawierać zalecenia odnośnie sposobów pełnej i kompleksowej rekultywacji terenów zajmowanych podczas prac budowlanych oraz modernizacyjnych.	Umożliwi to zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska oraz organiczny negatywny wpływ na zdrowie ludzi i krajobraz.
7	Przed, w trakcie i po realizacji inwestycji wymienionych w Planie powinien być prowadzony monitoringu stanu jakości (powietrza, wód, gleb) w odniesieniu do terenów zamieszkałych przez ludzi oraz na terenach o szczególnych wartościach przyrodniczych.	Stosowanie monitoringu stacjonarnego lub mobilnego umożliwi określenie rzeczywistego wpływu inwestycji planowanych w projekcie aktualizacji Planu na środowisko.
9	Podczas realizacji zadań wyszczególnionych w Planie, powinien zostać nałożony obowiązek stosowania technologii, które w największym stopniu realizowałyby poprawę bezpieczeństwa pasażerów.	Zagwarantuje to wysoki poziom bezpieczeństwa pasażerów zmodernizowanymi i zrewitalizowanymi, w ramach Planu, liniami kolejowymi.
10	Przy realizacji inwestycji modernizacyjnych oraz odtworzeniowych na liniach kolejowych należy zwrócić uwagę na ochronę zabytków i innych zasobów kultury.	Realizacja tego postulatu wpłynie na poprawę wizerunku transportu kolejowego w odczuciu społeczeństwa.
11	Plan powinien zawierać zalecenia odnośnie konieczności dokonania obligatoryjnej wymiany i odpowiedniego zagospodarowania podkładów impregnowanych olejem kreozotowy zgodnie z wymaganiami prawnymi.	Umożliwi to zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska oraz organiczny negatywny wpływ na zdrowie ludzi (działanie kancerogenne).

Źródło: opracowanie własne

Zaproponowane w powyższej tabeli (Tabela 14) rekomendacje odnoszą się do kryteriów wyboru opisanych w projekcie aktualizacji Planu inwestycji, które mogą uzyskać zgodę na realizację i dofinansowanie. Zawierają także wytyczne jakim powinny kierować się odpowiednie organy przy ocenie projektów wydając decyzje o uwarunkowaniach środowiskowych lub weryfikując opracowane oceny oddziaływania na środowisko.

9 STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM - POLSKIM

Niniejsza Prognoza oddziaływania na środowisko została opracowana dla projektu aktualizacji Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020, stanowiącego integralny element Regionalnej Polityki Transportowej dla Województwa Dolnośląskiego.

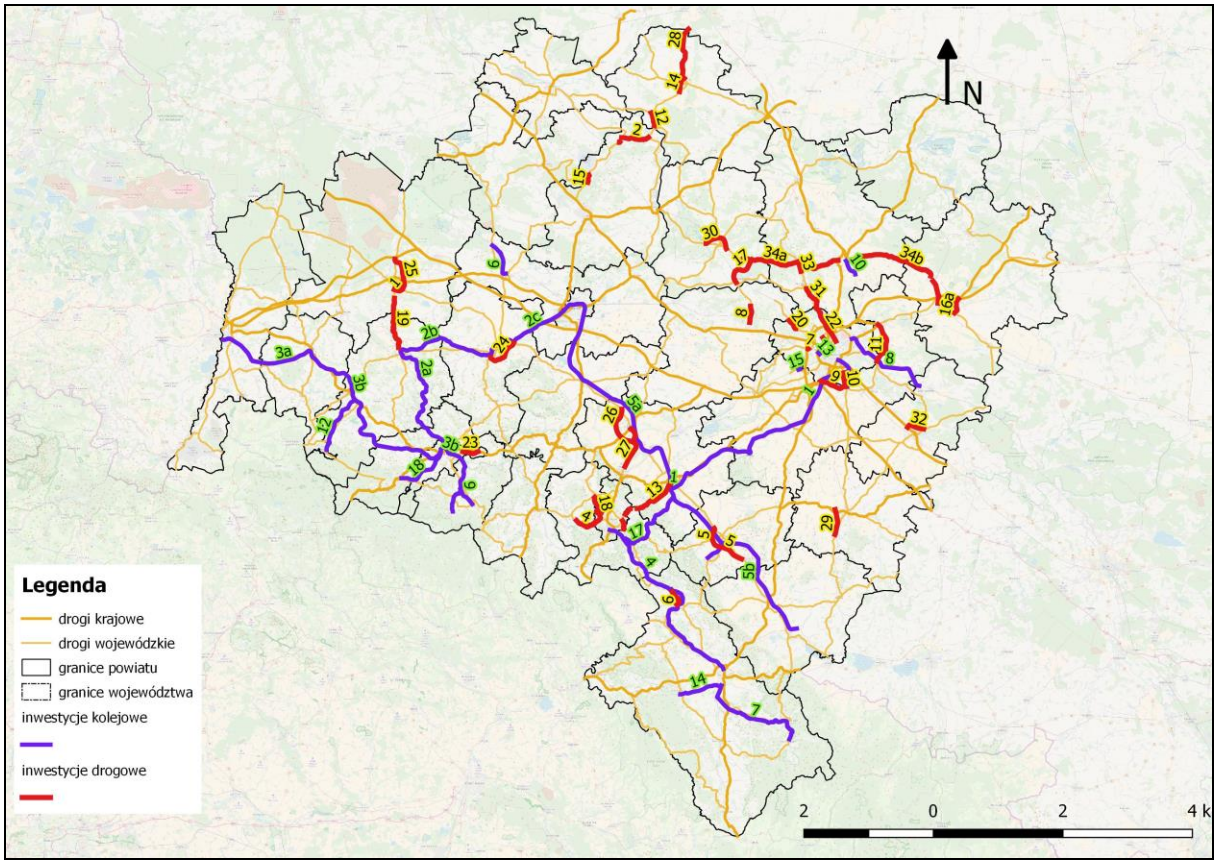
Celem Prognozy jest kompleksowa ocena potencjalnych i rzeczywistych skutków oddziaływania realizacji projektu aktualizacji Planu na środowisko.

Zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w Prognozie został opracowany zgodnie z art. 51 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2017, poz. 1405), po wcześniejszym uzgodnieniu z Regionalną Dyrekcją Ochrony Środowiska we Wrocławiu oraz Dolnośląskim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym we Wrocławiu.

W związku z tym, iż realizacja Planu jest powiązana z realizacją Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020, Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego oraz Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020 na etapie przygotowywania Prognozy wzięto pod uwagę informacje zawarte w prognozach oddziaływania na środowisko sporządzonych dla tych dokumentów.

Projekt aktualizacji Planu zawiera kryteria wyboru projektów drogowych oraz kolejowych, a także ich listę rankingową stworzoną w oparciu o zaproponowane kryteria. Wspomniany dokument obejmuje łącznie 59 propozycji inwestycji, w tym 37 drogowych i 22 kolejowe. Rozmieszczenie poszczególnych inwestycji na terenie województwa dolnośląskiego przedstawiono na poniższym rysunku.

Rysunek: Lokalizacja inwestycji przewidzianych do realizacji w Planie



Źródło: opracowanie własne

Wyniki ocen oddziaływania na środowisko, każdej z inwestycji wymienionych w Planie, przedstawiono za pomocą tzw. formularza oceny inwestycji (załącznik 2). Ocena ta została wykonana w oparciu o analizy przestrzenne (z wykorzystaniem danych udostępnionych przez Instytut Rozwoju Terytorialnego), analizę literatury, a także wiedzę i doświadczenie ekspertów Głównego Instytutu Górnictwa. Wykonane prace dostosowane zostały do stopnia szczegółowości ocenianego dokumentu. Wyszczególnione w projekcie aktualizacji Planu inwestycje, znajdują się na różnym stopniu zaawansowania projektowego. Część z nich uzyskała już decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięć, część jeszcze nie posiada projektu. Wskazane lokalizacje przedsięwzięć są przybliżone. Stąd też każda z wymienionych w projekcie aktualizacji Planu inwestycji, będzie podlegała właściwym procedurom oceny oddziaływania na środowisko na etapie opracowywania pozwolenia na budowę.

Oceny poszczególnych inwestycji dokonywano przy wykorzystaniu skali punktowej (negatywne oddziaływania od „-3” do „-1”, brak oddziaływań lub ich zniwelowanie - zero punktów, oddziaływania pozytywne od „+1” do „+3”). Ponieważ poddawany oceny Plan jest aktualizacją Planu inwestycji transportowych…, dla którego w kwietniu 2016 r. opracowano Prognozę oddziaływania na środowisko, w ramach niniejszej Prognozy oceniono wyłącznie te inwestycje, które zostały dodane do Planu, bądź też zostały zmodyfikowane w odniesieniu do jego poprzedniej wersji (zostały one również potraktowane jako nowe). Ocena przedsięwzięć ujętych w poprzedniej edycji Planu pozostała bez zmian.

W poniższej tabeli zawarto wykaz wszystkich inwestycji z zaznaczeniem, które z nich są nowe oraz te, które zawarte zostały w poprzedniej wersji Planu. Poniższa tabela zawiera również sumaryczne zestawienie wszystkich oddziaływań na poszczególne komponenty środowiska. Z uwagi na niewielki zakres oddziaływań - klimat oraz zasoby naturalne zostały uwzględnione tylko w części opisowej Prognozy.

Tabela: Sumaryczne zestawienie zidentyfikowanych oddziaływań poszczególnych inwestycji na środowisko

Nr	Nazwa zadania	Różnorodność biologiczna	Obszary Natura 2000	Pozostałe obszary chronione	Korytarze ekologiczne	Ludzie	Wody	Powietrze	Hałas	Powierzchnia ziemi	Krajobraz	Zabytki i dobra materialne	Projekt aktualizacji Planu
1	Połączenie miast Dolnego Śląska na odcinku Bolesławiec – Lwówek Śląski drogą wojewódzką nr 297 wraz z budową południowo – wschodniego obejścia Bolesławca (etap III)	-1	0	0	-1	3	0	1	1	-1	-1	2	**0,27**
2	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Lubin, Głogów – Ciechanów w zakresie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 323 na odcinku Radoszyce – Gawrony wraz z budową obwodnic miejscowości Nieszczyce i Brodowice – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę	-1	-1	0	-1	2	-1	1	1	-1	-1	1	**-0,09**
3	Skomunikowanie mostu na rzece Odrze w miejscowości Brzeg Dolny z drogą krajową nr 94 i drogą wojewódzką nr 340 w zakresie: Odcinek od drogi wojewódzkiej nr 341 do drogi powiatowej nr 1353D w m. Radecz – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę [T]	-1	0	0	-1	3	0	1	0	-1	-1	2	**0,18**
4	Przebudowa dróg wojewódzkich nr 367 i 381 na obszarze gmin Boguszów-Gorce i Wałbrzych wraz z budową obwodnicy Boguszowa-Gorc i dzielnicy Sobięcin w Wałbrzychu (Droga Sudecka)*	-2	-2	0	0	2	1[w]	-1	1	-2	-1	1	**-0,27**
5	Budowa obwodnicy Dzierżoniowa jako realizacja projektu trasy sudeckiej [T]	-1	0	0	-1	2	-1	1	1	-1	-1	2	**0,09**
6	Przebudowa ulic Świdnickiej i Piłsudskiego w Nowej Rudzie będących łącznikiem pomiędzy Drogą Sudecką a centrum miasta oraz noworudzką podstrefą WSSE INVEST PARK i drogą 385 do przejścia granicznego w Tłumaczowie*	-1	0	0	0	2	1[w]	0	1	-1	0	0	**0,18**
7	Przebudowa drogowego mostu Żernickiego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 362 we Wrocławiu*	-1	0	0	0	2	-1	0	1	-1	0	0	**0,00**
8	Skomunikowanie mostu na rzece Odrze w miejscowości Brzeg Dolny z drogą krajową nr 94 i drogą wojewódzką nr 340 w zakresie: Odcinek od drogi powiatowej nr 2060D w m. Zabór Wielki do włączenia do drogi powiatowej nr 2059D – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę	-2	1	0	-2	2	-1	1	1	-1	-1	2	**0,00**
9	Budowa drogi wojewódzkiej od węzła A4 Bielany Wrocławskie (ul. Karkonoska) do drogi wojewódzkiej nr 395 (do ronda Żerniki Wrocławskie) i do granicy Wrocławia (ul. Buforowa)	-1	0	0	-1	-1	-1	0	0	-1	-1	-1	**-0,64**
10	Przebudowa ul. Buforowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395 we Wrocławiu*	-1	0	0	0	2	1[w]	0	1	-1	0	0	**0,18**
11	Budowa drogi wojewódzkiej od drogi wojewódzkiej nr 455 do drogi krajowej nr 98	-2	-2	0	-1	1	-1	0	1	-2	-2	1	**-0,64**
12	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Ciechanów - Góra wraz z obwodnicą Góry w zakresie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 323 km ok. 32+060 – 36+880 na odcinku Luboszyce – Ciechanów – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę	-1	-1	-1	-1	1	1	0	0	-1	-1	0	**-0,36**
13	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 379 od ronda ul. Uczniowskiej w m. Stary Julianów do ronda ul. Wałbrzyskiej w m. Świdnica – jako realizacja projektu trasy sudeckiej [T]	-1	0	0	-1	2	1	0	1	0	0	1	**0,27**

14	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Ciechanów - Góra wraz z obwodnicą Góry w zakresie: Budowa obwodnicy Góry w ciągu drogi wojewódzkiej nr 323 – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę [T]	-1	1	1	-1	3	-1	2	2	-1	-1	2	**0,55**
15	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Lubin, Głogów – Ciechanów w zakresie: Budowa obejścia m. Rynarcice w ciągu drogi wojewódzkiej nr 323 – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę [T]	-2	0	0	-1	2	0	-1	1	-1	0	1	**-0,09**
16a	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 340 na odcinku od m. Oleśnica do m. Dobroszyce w zakresie: Budowa drogi wojewódzkiej nr 451 – wschodniej obwodnicy Oleśnicy* [P]	-1	0	0	0	2	1[w]	-1	1	-2	-1	0	**-0,09**
16b	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 340 na odcinku od m. Oleśnica do m. Dobroszyce w zakresie: Modernizacja ul. Dobroszyckiej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 340 od ul. Wojska Polskiego do węzła Dąbrowa drogi S 8)* [P]	-1	0	0	0	2	1[w]	-1	1	-1	-1	0	**0,00**
16c	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 340 na odcinku od m. Oleśnica do m. Dobroszyce w zakresie: Przebudowa drogi Dobroszyce – Oleśnica węzeł Dąbrowa – odcinkami * [P]	-1	0	0	0	2	1[w]	-1	1	-1	-1	0	**0,00**
17	Skomunikowanie mostu na rzece Odrze w m. Brzeg Dolny z drogą krajową nr 94 i drogą wojewódzką nr 340 w zakresie: Odcinek od drogi powiatowej nr 1289D do drogi wojewódzkiej nr 340 m. Bukowice	-2	-2	0	-1	2	0	1	1	-1	-1	1	**-0,18**
18	Budowa obwodnicy Szczawna-Zdrój etap III	-2	-2	0	-1	0	-1	0	-1	-2	-2	2	**-0,82**
19	Poprawa stanu infrastruktury drogowej poprzez przebudowę dróg wojewódzkich na obszarze Dolnego Śląska w zakresie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 297 w km 74+300 - 90+300	0	-1	0	-1	2	1	1	1	0	0	1	**0,36**
20	Przebudowa ul. Wilkszyńskiej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 336 we Wrocławiu*	-1	0	0	0	2	1[w]	0	1	-1	0	0	**0,18**
21	Rozbudowa ul. Osobowickiej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 327 we Wrocławiu*	-1	0	0	0	2	-1	0	1	-1	-1	0	**-0,09**
22	Przebudowa ulic w ciągu drogi wojewódzkiej nr 342 we Wrocławiu*	-1	-1	0	0	2	1[w]	-1	1	-1	-1	1	**0,00**
23	Obwodnica południowa Jeleniej Góry – etap II*	-1	0	0	0	2	1[w]	-1	1	-2	-1	0	**-0,09**
24	Budowa obejścia m. Złotoryja - etapami	-2	-2	0	-1	3	-2	2	2	-2	-2	2	**-0,18**
25	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 297 wraz z obwodnicą Bolesławca – etap II	-1	0	0	-1	2	-1	1	2	-1	-1	2	**0,18**
26	Budowa obwodnicy Strzegomia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 374 i drogi krajowej nr 5	-2	0	0	-1	3	-1	1	3	-1	-1	2	**0,27**
27	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 374 na odcinku od m. Świebodzice do drogi krajowej nr 5 w m. Strzegom	0	0	0	-1	1	1	0	0	0	0	1	**0,18**
28	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Góra – węzeł S5 Leszno Płd. w zakresie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 323 na odcinku Góra – gr. województwa dolnośląskiego	0	0	0	-1	1	1	0	1	0	0	1	**0,27**
29	Budowa obwodnicy Strzelina w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395	0	0	-1	0	2	1	0	1	0	0	2	**0,45**
30	Budowa obwodnicy Wołowa	-2	-2	-2	-2	3	-2	1	2	-1	-2	2	**-0,45**
31	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 342 od drogi wojewódzkiej nr 341 w m. Pęgów do północnej granicy m. Wrocławia	0	0	0	-1	1	1	0	1	0	0	1	**0,27**

32	Budowa północnej obwodnicy Oławy	-2	-2	0	-2	3	-1	2	1	-2	-2	3	**-0,18**
33	Poprawa dostępności transportowej dróg wojewódzkich nr 343, nr 342, nr 340 w miejscowości Oborniki Śląskie*	-1	0	0	0	2	1[w]	-1	1	-1	-1	1	**0,09**
34a	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 340 Bukowice – Trzebnica – odcinkami [T]	-1	0	0	0	2	1[w]	-1	1	-1	-1	1	**0,09**
34b	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 340 Trzebnica – Dobroszyce – odcinkami [N]	-1	-1	0	0	2	1[w]	-1	1	-1	-1	1	**0,00**
1	Rewitalizacja linii kolejowej nr 285 na odcinku Wrocław Główny – Świdnica Kraszowice wraz z linią nr 771 Świdnica Przedmieście – Świdnica Miasto	-2	-1	0	-1	2	-1	1	-1	-1	2	2	**0,00**
2a	Rewitalizacja linii kolejowych nr 283,284 na odcinku Jelenia Góra – Legnica w zakresie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 283 na odcinku Jelenia Góra – Lwówek Śląski [N]	-1	-1	-1	-1	2	0[w]	1	-1	0[w]	0[w]	1	**-0,09**
2b	Rewitalizacja linii kolejowych nr 283,284 na odcinku Jelenia Góra – Legnica w zakresie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 284 na odcinku Lwówek Śląski – Złotoryja [N]	-1	-1	-1	-1	2	0[w]	1	-1	0[w]	0[w]	1	**-0,09**
2c	Rewitalizacja linii kolejowych nr 283,284 na odcinku Jelenia Góra – Legnica w zakresie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 284 na Złotoryja – Legnica [N]	-1	-1	0	0	2	0[w]	1	-1	0[w]	0[w]	1	**0,09**
3a	Modernizacja linii nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec w zakresie: Modernizacja i elektryfikacja na odcinku Lubań Śląski – Zgorzelec [P]	-1	-1	-1	-1	2	0[w]	1	-1	0[w]	0[w]	1	**-0,09**
3b	Modernizacja linii nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec w zakresie: Modernizacja na odcinku Lubań Śląski – Jelenia Góra [P]	-1	-1	-1	-1	2	0[w]	1	-1	0[w]	0[w]	1	**-0,09**
4	Rewitalizacja linii nr 286 na odcinku Wałbrzych – Kłodzko	-1	-2	-2	-2	2	0	1	0	1	0	1	**-0,18**
5a	Rewitalizacja linii nr 137 Legnica – Katowice na odcinku: Legnica – Dzierżoniów [P]	-1	0	-1	0	2	0[w]	1	-1	0[w]	0[w]	1	**0,09**
5b	Rewitalizacja linii nr 137 Legnica – Katowice na odcinku: Dzierżoniów – Kamieniec Ząbkowicki [P]	-1	-1	0	0	2	0[w]	1	-1	0[w]	0[w]	1	**0,09**
6	Rewitalizacja linii kolejowej nr 316 na odcinku Chojnów – Rokitki	-1	-1	-1	-1	3	-1	1	-1	-1	1	1	**-0,09**
7	Rewitalizacja linii kolejowej nr 322 na odcinku Kłodzko Nowe – Stronie Śląskie	-2	-1	-1	-1	3	-1	1	-1	-1	1	2	**-0,09**
8	Rewitalizacja linii nr 292 na odcinku Jelcz Miłoszyce – Wrocław Sołtysowice w celu przywrócenia przewozów pasażerskich we WrOF*	-1	0	0	0	2	0	1	-1	0[w]	0[w]	1	**0,18**
9	Rewitalizacja linii kolejowej nr 308, 340 na odcinku Jelenia Góra – Mysłakowice – Kowary, Mysłakowice – Karpacz [N]	-1	-1	-1	-1	2	0[w]	1	-1	0[w]	0[w]	1	**-0,09**
10	Rewitalizacja linii kolejowej nr 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica II Etap (na odcinku Brochocin Trzebnicki – Trzebnica)	0	0	0	0	1	1	-1	0	0	0	1	**0,18**
11	Rewitalizacja linii kolejowej nr 341 na odcinku Dzierżoniów – Bielawa Zachodnia [N]	-1	0	0	0	2	0	1	-1	0[w]	0[w]	1	**0,18**
12	Rewitalizacja linii kolejowej nr 317, 336 na odcinku Gryfów Śląski – Mirsk – Świeradów Zdrój [N]	-1	-1	0	-1	2	0	1	-1	0[w]	0[w]	1	**0,00**
13	Dostosowanie linii kolejowej nr 273 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez modernizację przystanku kolejowego Wrocław Muchobór*	0	0	0	0	2	-1	1	-1	-1	-1	0	**-0,09**
14	Rewitalizacja linii kolejowej nr 309 na odcinku Kłodzko Nowe – Polanica Zdrój	0	0	0	0	2	1	0	-1	0	2	2	**0,55**

15	Dostosowanie linii kolejowej nr 274 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez budowę przystanku kolejowego Mokronos Górny*	0	0	0	0	2	-1	1	-1	-1	-1	0	**-0,09**
16	Dostosowanie linii kolejowej nr 276 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez budowę przystanku kolejowego Iwiny*	0	0	0	0	2	-1	1	-1	-1	-1	0	**-0,09**
17	Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój*	-1	-1	-1	-1	2	0^{w}	1	-1	0^{w}	0^{w}	1	**-0,09**
18	Budowa przystanków kolejowych w ciągu linii kolejowej Wrocław – Jelenia Góra nr 274 i 311*	0	0	0	0	2	-1	1	-1	0^{w}	-1	0	**0,00**
		-1,03	**-0,53**	**-0,24**	**-0,64**	**1,97**	**-0,02**	**0,41**	**0,31**	**-0,74**	**-0,48**	**1,02**	**0,00**

Źródło: opracowanie własne

Legenda:

* – inwestycja przeznaczona do realizacji w ramach ZIT; ^{P} – nastąpił podział inwestycji na etapy realizacyjne; ^{T} – nastąpiła korekta przebiegu inwestycji; ^{N} – inwestycja dodana w ramach opracowywania projektu aktualizacji prognozy Planu; 1^{w} - wartość wypadkowa oddziaływania na podstawie oceny przeprowadzonej w Formularzu oceny inwestycji

Z przeprowadzonych analiz i ocen wynika, iż realizacja Planu będzie oddziaływała **neutralnie** na środowisko jako całość. Najsilniejsze przewidywane negatywne oddziaływania mogą pojawić się w odniesieniu do walorów przyrodniczych (roślin, zwierząt, korytarzy ekologicznych obszarów chronionych, w tym Natury 2000) oraz powierzchni ziemi. Niewielkie oddziaływania negatywne mogą wystąpić także w odniesieniu do jakości wód. Realizacja wytyczonych w Planie inwestycji w zdecydowanym stopniu pozytywnie będzie oddziaływa na ludzi, zasoby i dobra materialne oraz powietrze.

W Prognozie zawarto szereg propozycji rozwiązań przyczyniających się do zmniejszenia negatywnych oddziaływań, których nie można uniknąć chcąc zrealizować inwestycje wyszczególnione w Planie. Są to przede wszystkim wysokie standardy projektowe uwzględniające pojemność środowiska, prawidłowe lokalizowanie inwestycji, stosowanie przyjaznych dla środowiska rozwiązań technicznych, zagospodarowanie wytworzonych odpadów w miarę możliwości stosując się do wymagań gospodarki o obiegu zamkniętym. Zaproponowano również działania projektowo - organizacyjne uwzględniające podział na wybrane elementy środowiska oraz etapy inwestycji.

Z przeprowadzonych analiz wynika, iż Plan jako całość nie będzie wywierał negatywnego oddziaływania na tereny krajów sąsiadujących z Polską.

W Prognozie zawarto również propozycje monitoringu skutków realizacji postanowień zawartych w Planie. Obejmują one propozycje wykonania ocen eksperckich a także pogłębionych analiz, których celem będzie określenie rzeczywistego wpływu inwestycji wynikających z realizacji Planu na poszczególne komponenty środowiska. Wskazano również szereg wskaźników, dla których dane pochodzić mogą z ogólnodostępnych systemów statystyki publicznej, charakteryzujących stan środowiska na wytypowanych obszarach.

W Prognozie przeanalizowano zarówno skutki dla środowiska w przypadku odstąpienia od realizacji Planu, jak i możliwości zastosowania rozwiązań alternatywnych dla założeń i działań proponowanych w ww. dokumencie. Odstąpienie od realizacji założeń zawartych w Planie, może skutkować wstrzymaniem szeregu procesów pozytywnych zmian, których efektem powinien być rozwój gospodarczy województwa dolnośląskiego. Ze względu na charakter zapisów ujętych w Planie, brak jest możliwości precyzyjnego określenia szczegółowych rozwiązań alternatywnych dla poszczególnych działań. Dlatego też w Prognozie przedstawiono jedynie przykłady alternatyw organizacyjnych, technicznych czy też lokalizacyjnych.

W ramach opracowywanej Prognozy opracowano również szereg rekomendacji odnoszących się zarówno do propozycji zmian oceny przedsięwzięć, w przypadku opracowywania kolejnych dokumentów tego typu oraz zasad związanych z wyborem rozwiązań technicznych, materiałów i trwałością stosowanych technologii.

10 STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM - ANGIELSKIM

This Environmental Impact Assessment (EIA) has been prepared for the project of updated "Plan of Regionally Important Transport Investments in the Lower Silesia Voivodship, to be Implemented from the ERDF 2014-2020", which is an integral part of the Regional Transport Policy for the Lower Silesian Voivodship.

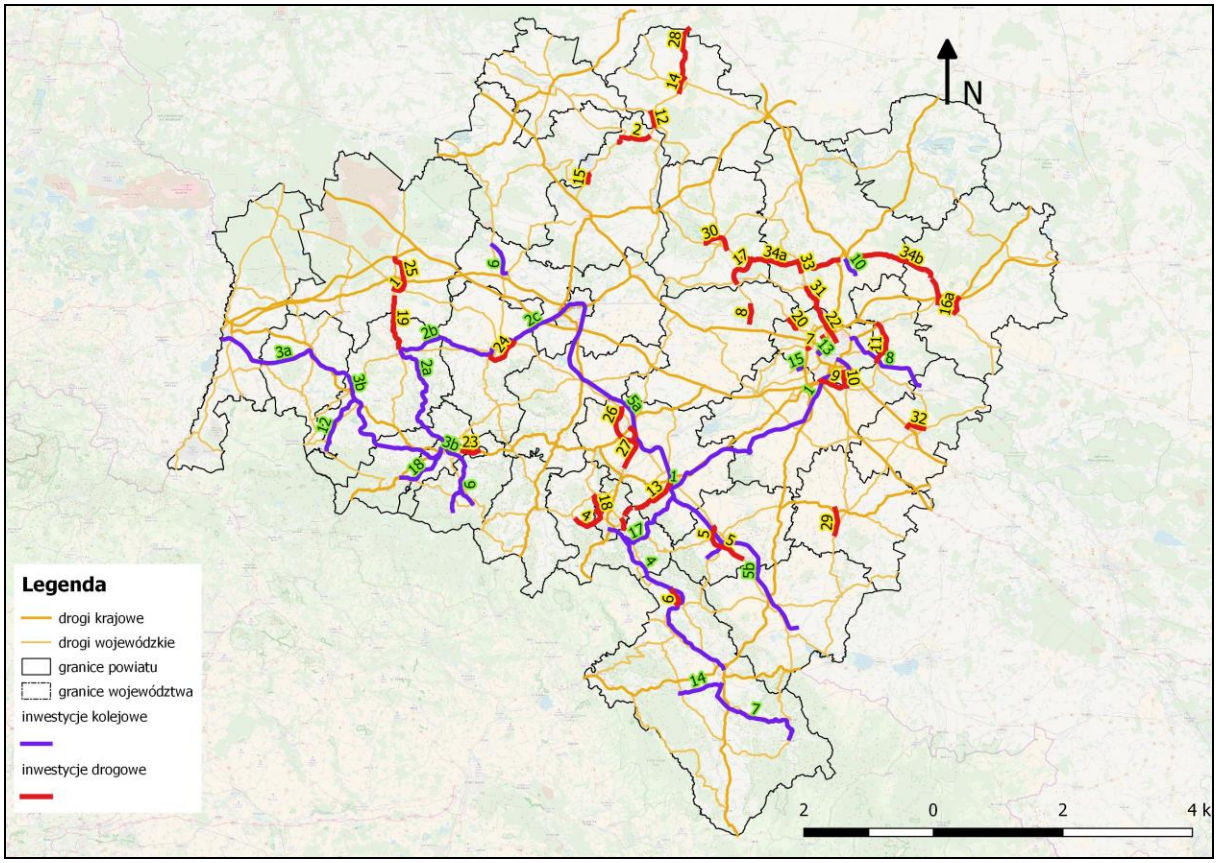
The aim of the EIA is a to make an comprehensive assessment of the potential and actual environmental effects, resulting from the updated plan's implementation.

The scope and level of detail of the EIA was developed in accordance with article 51 of the Polish "Act on sharing information about the environment and its protection, public participation in environmental protection and environmental impact assessments" (the act of October 3, 2008; Journal of Laws 2017, item 1405), after prior consultation with the Regional Directorate for Environmental Protection in Wrocław and the Lower Silesian State Sanitary Inspector in Wrocław.

Because implementation of the Plan is related to implementation of the "Development Strategy for the Lower Silesian Voivodeship 2020", the "Spatial Development Plan for the Lower Silesian Voivodship" and the "Regional Operational Programme for the Lower Silesia Voivodship 2014-2020", while preparing the EIA, information from EIA's of this three documents were taken into account.

The project of the updated Plan contains criteria for the selection of road and railway projects, as well as their ranking list created on the basis of proposed criteria. It includes 59 investment proposals, with 37 road and 22 railway projects. Locations of particular investments in the Lower Silesia Voivodship are shown in the figure below.

Figure: Locations of investments planned to be implemented, included in the Plan



Source: Own study

Results of the EIA, for each of investments listed in the updated Plan's project, were presented using so-called Investment Assessment Form (Annex 2). This assessment was based on spatial analysis (using data provided by the Institute for Territorial Development), literature analysis as well as knowledge and experience of experts from the Central Mining Institute. The study have been adjusted to the level of detail of the assessed document. Investments specified in the project of the updated Plan are at various stages of planning. Some of them have already received "Decisions On Environmental Conditions for the Implementation", some do not have a project documentation yet. Indicated locations of projects are approximate. Therefore, each of the investments listed in the updated Plan, will be subject to appropriate Environmental Impact Assessment procedures at the stage of preparing the building permit.

The evaluation of individual investments was made using a point scale (negative impacts from "-3" to "-1"; no impacts or balanced impacts - zero points; positive impacts from "+1" to "+3"). Because the assessed Plan is the update of existing "Plan of Regionally Important Transport Investments..." for which an Environmental Impact Assessment was prepared in April 2016, in the current EIA there were assessed only new and modified investments, according to the previous version of this document (the modified projects were also treated as new ones). Evaluation of projects included in the previous version of the Plan remained unchanged.

The table below contains a list of all investments, showing which ones are new and which ones were included in the previous version of the Plan. The table below also contains a summary list of all impacts on particular components of the environment. Due to small range of impacts - climate and natural resources were included only in the descriptive part of the EIA.

Table: The summary of identified environmental impacts of particular investments

No	Title of a project	Biodiversity	Natura 2000 areas	Other protected areas	Ecological corridors	People	Water	The air	Noise	Land surface	Landscape	Monuments and material goods	The project of updated Plan
1	Połączenie miast Dolnego Śląska na odcinku Bolesławiec – Lwówek Śląski drogą wojewódzką nr 297 wraz z budową południowo – wschodniego obejścia Bolesławca (etap III)	-1	0	0	-1	3	0	1	1	-1	-1	2	**0,27**
2	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Lubin, Głogów – Ciechanów w zakresie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 323 na odcinku Radoszyce – Gawrony wraz z budową obwodnic miejscowości Nieszczyce i Brodowice – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę	-1	-1	0	-1	2	-1	1	1	-1	-1	1	**-0,09**
3	Skomunikowanie mostu na rzece Odrze w miejscowości Brzeg Dolny z drogą krajową nr 94 i drogą wojewódzką nr 340 w zakresie: Odcinek od drogi wojewódzkiej nr 341 do drogi powiatowej nr 1353D w m. Radecz – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę [T]	-1	0	0	-1	3	0	1	0	-1	-1	2	**0,18**
4	Przebudowa dróg wojewódzkich nr 367 i 381 na obszarze gmin Boguszów-Gorce i Wałbrzych wraz z budową obwodnicy Boguszowa-Gorc i dzielnicy Sobięcin w Wałbrzychu (Droga Sudecka)*	-2	-2	0	0	2	1[w]	-1	1	-2	-1	1	**-0,27**
5	Budowa obwodnicy Dzierżoniowa jako realizacja projektu trasy sudeckiej [T]	-1	0	0	-1	2	-1	1	1	-1	-1	2	**0,09**
6	Przebudowa ulic Świdnickiej i Piłsudskiego w Nowej Rudzie będących łącznikiem pomiędzy Drogą Sudecką a centrum miasta oraz noworudzką podstrefą WSSE INVEST PARK i drogą 385 do przejścia granicznego w Tłumaczowie*	-1	0	0	0	2	1[w]	0	1	-1	0	0	**0,18**
7	Przebudowa drogowego mostu Żernickiego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 362 we Wrocławiu*	-1	0	0	0	2	-1	0	1	-1	0	0	**0,00**
8	Skomunikowanie mostu na rzece Odrze w miejscowości Brzeg Dolny z drogą krajową nr 94 i drogą wojewódzką nr 340 w zakresie: Odcinek od drogi powiatowej nr 2060D w m. Zabór Wielki do włączenia do drogi powiatowej nr 2059D – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę	-2	1	0	-2	2	-1	1	1	-1	-1	2	**0,00**
9	Budowa drogi wojewódzkiej od węzła A4 Bielany Wrocławskie (ul. Karkonoska) do drogi wojewódzkiej nr 395 (do ronda Żerniki Wrocławskie) i do granicy Wrocławia (ul. Buforowa)	-1	0	0	-1	-1	-1	0	0	-1	-1	-1	**-0,64**
10	Przebudowa ul. Buforowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395 we Wrocławiu*	-1	0	0	0	2	1[w]	0	1	-1	0	0	**0,18**
11	Budowa drogi wojewódzkiej od drogi wojewódzkiej nr 455 do drogi krajowej nr 98	-2	-2	0	-1	1	-1	0	1	-2	-2	1	**-0,64**
12	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Ciechanów - Góra wraz z obwodnicą Góry w zakresie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 323 km ok. 32+060 – 36+880 na odcinku Luboszyce – Ciechanów – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę	-1	-1	-1	-1	1	1	0	0	-1	-1	0	**-0,36**

13	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 379 od ronda ul. Uczniowskiej w m. Stary Julianów do ronda ul. Wałbrzyskiej w m. Świdnica – jako realizacja projektu trasy sudeckiej [T]	-1	0	0	-1	2	1	0	1	0	0	1	**0,27**
14	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Ciechanów - Góra wraz z obwodnicą Góry w zakresie: Budowa obwodnicy Góry w ciągu drogi wojewódzkiej nr 323 – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę [T]	-1	1	1	-1	3	-1	2	2	-1	-1	2	**0,55**
15	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Lubin, Głogów – Ciechanów w zakresie: Budowa obejścia m. Rynarcice w ciągu drogi wojewódzkiej nr 323 – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę [T]	-2	0	0	-1	2	0	-1	1	-1	0	1	**-0,09**
16a	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 340 na odcinku od m. Oleśnica do m. Dobroszyce w zakresie: Budowa drogi wojewódzkiej nr 451 – wschodniej obwodnicy Oleśnicy* [P]	-1	0	0	0	2	1[w]	-1	1	-2	-1	0	**-0,09**
16b	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 340 na odcinku od m. Oleśnica do m. Dobroszyce w zakresie: Modernizacja ul. Dobroszyckiej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 340 od ul. Wojska Polskiego do węzła Dąbrowa drogi S 8)* [P]	-1	0	0	0	2	1[w]	-1	1	-1	-1	0	**0,00**
16c	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 340 na odcinku od m. Oleśnica do m. Dobroszyce w zakresie: Przebudowa drogi Dobroszyce – Oleśnica węzeł Dąbrowa – odcinkami * [P]	-1	0	0	0	2	1[w]	-1	1	-1	-1	0	**0,00**
17	Skomunikowanie mostu na rzece Odrze w m. Brzeg Dolny z drogą krajową nr 94 i drogą wojewódzką nr 340 w zakresie: Odcinek od drogi powiatowej nr 1289D do drogi wojewódzkiej nr 340 m. Bukowice	-2	-2	0	-1	2	0	1	1	-1	-1	1	**-0,18**
18	Budowa obwodnicy Szczawna-Zdrój etap III	-2	-2	0	-1	0	-1	0	-1	-2	-2	2	**-0,82**
19	Poprawa stanu infrastruktury drogowej poprzez przebudowę dróg wojewódzkich na obszarze Dolnego Śląska w zakresie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 297 w km 74+300 - 90+300	0	-1	0	-1	2	1	1	1	0	0	1	**0,36**
20	Przebudowa ul. Wilkszyńskiej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 336 we Wrocławiu*	-1	0	0	0	2	1[w]	0	1	-1	0	0	**0,18**
21	Rozbudowa ul. Osobowickiej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 327 we Wrocławiu*	-1	0	0	0	2	-1	0	1	-1	-1	0	**-0,09**
22	Przebudowa ulic w ciągu drogi wojewódzkiej nr 342 we Wrocławiu*	-1	-1	0	0	2	1[w]	-1	1	-1	-1	1	**0,00**
23	Obwodnica południowa Jeleniej Góry – etap II*	-1	0	0	0	2	1[w]	-1	1	-2	-1	0	**-0,09**
24	Budowa obejścia m. Złotoryja - etapami	-2	-2	0	-1	3	-2	2	2	-2	-2	2	**-0,18**
25	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 297 wraz z obwodnicą Bolesławca – etap II	-1	0	0	-1	2	-1	1	2	-1	-1	2	**0,18**
26	Budowa obwodnicy Strzegomia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 374 i drogi krajowej nr 5	-2	0	0	-1	3	-1	1	3	-1	-1	2	**0,27**
27	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 374 na odcinku od m. Świebodzice do drogi krajowej nr 5 w m. Strzegom	0	0	0	-1	1	1	0	0	0	0	1	**0,18**
28	Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Góra – węzeł S5 Leszno Płd. w zakresie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 323 na odcinku Góra – gr. województwa dolnośląskiego	0	0	0	-1	1	1	0	1	0	0	1	**0,27**
29	Budowa obwodnicy Strzelina w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395	0	0	-1	0	2	1	0	1	0	0	2	**0,45**
30	Budowa obwodnicy Wołowa	-2	-2	-2	-2	3	-2	1	2	-1	-2	2	**-0,45**

31	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 342 od drogi wojewódzkiej nr 341 w m. Pęgów do północnej granicy m. Wrocławia	0	0	0	-1	1	1	0	1	0	0	1	**0,27**
32	Budowa północnej obwodnicy Oławy	-2	-2	0	-2	3	-1	2	1	-2	-2	3	**-0,18**
33	Poprawa dostępności transportowej dróg wojewódzkich nr 343, nr 342, nr 340 w miejscowości Oborniki Śląskie*	-1	0	0	0	2	1[w]	-1	1	-1	-1	1	**0,09**
34a	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 340 Bukowice – Trzebnica – odcinkami [T]	-1	0	0	0	2	1[w]	-1	1	-1	-1	1	**0,09**
34b	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 340 Trzebnica – Dobroszyce – odcinkami [N]	-1	-1	0	0	2	1[w]	-1	1	-1	-1	1	**0,00**
1	Rewitalizacja linii kolejowej nr 285 na odcinku Wrocław Główny – Świdnica Kraszowice wraz z linią nr 771 Świdnica Przedmieście – Świdnica Miasto	-2	-1	0	-1	2	-1	1	-1	-1	2	2	**0,00**
2a	Rewitalizacja linii kolejowych nr 283,284 na odcinku Jelenia Góra – Legnica w zakresie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 283 na odcinku Jelenia Góra – Lwówek Śląski [N]	-1	-1	-1	-1	2	0[w]	1	-1	0[w]	0[w]	1	**-0,09**
2b	Rewitalizacja linii kolejowych nr 283,284 na odcinku Jelenia Góra – Legnica w zakresie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 284 na odcinku Lwówek Śląski – Złotoryja [N]	-1	-1	-1	-1	2	0[w]	1	-1	0[w]	0[w]	1	**-0,09**
2c	Rewitalizacja linii kolejowych nr 283,284 na odcinku Jelenia Góra – Legnica w zakresie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 284 na Złotoryja – Legnica [N]	-1	-1	0	0	2	0[w]	1	-1	0[w]	0[w]	1	**0,09**
3a	Modernizacja linii nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec w zakresie: Modernizacja i elektryfikacja na odcinku Lubań Śląski – Zgorzelec [P]	-1	-1	-1	-1	2	0[w]	1	-1	0[w]	0[w]	1	**-0,09**
3b	Modernizacja linii nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec w zakresie: Modernizacja na odcinku Lubań Śląski – Jelenia Góra [P]	-1	-1	-1	-1	2	0[w]	1	-1	0[w]	0[w]	1	**-0,09**
4	Rewitalizacja linii nr 286 na odcinku Wałbrzych – Kłodzko	-1	-2	-2	-2	2	0	1	0	1	0	1	**-0,18**
5a	Rewitalizacja linii nr 137 Legnica – Katowice na odcinku: Legnica – Dzierżoniów [P]	-1	0	-1	0	2	0[w]	1	-1	0[w]	0[w]	1	**0,09**
5b	Rewitalizacja linii nr 137 Legnica – Katowice na odcinku: Dzierżoniów – Kamieniec Ząbkowicki [P]	-1	-1	0	0	2	0[w]	1	-1	0[w]	0[w]	1	**0,09**
6	Rewitalizacja linii kolejowej nr 316 na odcinku Chojnów – Rokitki	-1	-1	-1	-1	3	-1	1	-1	-1	1	1	**-0,09**
7	Rewitalizacja linii kolejowej nr 322 na odcinku Kłodzko Nowe – Stronie Śląskie	-2	-1	-1	-1	3	-1	1	-1	-1	1	2	**-0,09**
8	Rewitalizacja linii nr 292 na odcinku Jelcz Miłoszyce – Wrocław Sołtysowice w celu przywrócenia przewozów pasażerskich we WrOF*	-1	0	0	0	2	0	1	-1	0[w]	0[w]	1	**0,18**
9	Rewitalizacja linii kolejowej nr 308, 340 na odcinku Jelenia Góra – Mysłakowice – Kowary, Mysłakowice – Karpacz [N]	-1	-1	-1	-1	2	0[w]	1	-1	0[w]	0[w]	1	**-0,09**
10	Rewitalizacja linii kolejowej nr 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica II Etap (na odcinku Brochocin Trzebnicki – Trzebnica)	0	0	0	0	1	1	-1	0	0	0	1	**0,18**
11	Rewitalizacja linii kolejowej nr 341 na odcinku Dzierżoniów – Bielawa Zachodnia [N]	-1	0	0	0	2	0	1	-1	0[w]	0[w]	1	**0,18**
12	Rewitalizacja linii kolejowej nr 317, 336 na odcinku Gryfów Śląski – Mirsk – Świeradów Zdrój [N]	-1	-1	0	-1	2	0	1	-1	0[w]	0[w]	1	**0,00**
13	Dostosowanie linii kolejowej nr 273 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez modernizację przystanku kolejowego Wrocław Muchobór*	0	0	0	0	2	-1	1	-1	-1	-1	0	**-0,09**

14	Rewitalizacja linii kolejowej nr 309 na odcinku Kłodzko Nowe – Polanica Zdrój	0	0	0	0	2	1	0	-1	0	2	2	**0,55**
15	Dostosowanie linii kolejowej nr 274 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez budowę przystanku kolejowego Mokronos Górny*	0	0	0	0	2	-1	1	-1	-1	-1	0	**-0,09**
16	Dostosowanie linii kolejowej nr 276 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez budowę przystanku kolejowego Iwiny*	0	0	0	0	2	-1	1	-1	-1	-1	0	**-0,09**
17	Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój*	-1	-1	-1	-1	2	0^{w}	1	-1	0^{w}	0^{w}	1	**-0,09**
18	Budowa przystanków kolejowych w ciągu linii kolejowej Wrocław – Jelenia Góra nr 274 i 311*	0	0	0	0	2	-1	1	-1	0^{w}	-1	0	**0,00**
		-1,03	**-0,53**	**-0,24**	**-0,64**	**1,97**	**-0,02**	**0,41**	**0,31**	**-0,74**	**-0,48**	**1,02**	**0,00**

Source: Own study
The map key::
* – invertment to be implemented in ZIT; P – investment divided into stages of implementatnion; T – implementation plan was corrected; N – investment added in the update of the Plan; 1w - the resultant value of the impact based on the assessment carried out in the Investment Evaluation Form

Carried out analyzes and assessments show, that the implementation of the updated Plan's project will have a neutral impact on the environment as a whole. The strongest predicted negative impacts may appear in relation to the nature (plants, animals, ecological corridors of protected areas, including Natura 2000 areas) and the land surface. Small negative impacts may also occur in relation to water quality. The implementation investments included in the updated Plan will definitely have a positive influence on people, resources and material assets, as well as the air.

The Report contains a number of proposed solutions contributing to the reduction of negative impacts that cannot be avoided when implementing investments specified in the updated Plan's project. These are, primarily: high design standards taking into account the capacity of the environment, proper location of investments, the use of environmentally friendly technical solutions, recovery of produced waste as far as possible using the principles of circular economy. Also some design and organisational means have been proposed, taking into account particular components of the environment and particular stages of investment.

The analyzes show, that the project of updated Plan, as a whole, will not have a negative impact on the territories of neighboring countries.

The Report also includes proposals for monitoring of the Plan's implementation effects. These include proposals for expert evaluations and in-depth analyzes aimed at determining the real impact of the investments for particular components of the environment. There are also listed some indicators showing the state of the environment in selected areas, which can be calculated based on data collected from publicly available statistical sources.

In this EIA, there were analysed both environmental effects in case of withdrawal from the implementation of the updated Plan's project, and possibility of using alternative solutions to the assumptions and actions proposed in the document. Withdrawal from the implementation of the updated Plan's assumptions may stop a number of positive changes which would foster economic development of the Lower Silesia Voivodship. Because of character of the updated Plan’s project, it was not possible to precisely specify detailed alternative solutions for particular activities. Therefore, the EIA presents only examples of organizational, technical or locational alternatives.

As part of the EIA, there were also developed recommendations refering to proposals for changes in the assessment of projects while developing subsequent documents of this type, as well as principles related to the selection of technical solutions and materials and durability of the technologies used.

11 SKŁAD ZESPOŁU AUTORSKIEGO

dr inż. Paweł Zawartka (kierujący zespołem) - doktor nauk technicznych w dyscyplinie naukowej: Inżynieria środowiska. Ukończył studia na Wydziale Inżynierii Środowiska i Energetyki Politechniki Śląskiej w Gliwicach (kierunek: Technika ochrony środowiska).Posiada wieloletnie doświadczenie w zakresie realizacji opracowań i ekspertyz w obszarze gospodarki wodno-ściekowej, systemów informacji przestrzennej ze szczególnym uwzględnieniem informacji o środowisku. Wielokrotnie uczestniczył w przygotowaniu prognoz oddziaływania na środowisko, opracowaniu raportów o oddziaływaniu przedsięwzięć na środowisko (w tym przedsięwzięć zlewniowych, powiązanych ze sobą technologicznie oraz kumulujących oddziaływanie na środowisko). Jest współautorem i autorem artykułów naukowych, popularno-naukowych oraz ekspertyz i opracowań z zakresu ochrony środowiska.

Uczestniczył w opracowaniu prognoz oddziaływania na środowisko następujących dokumentów:

- Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko projektu Narodowego Programu Rozwoju Gospodarki Niskoemisyjnej (2016 r.),
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Katowice na lata 2017-2020 - wykonanie projektu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko (2016 r.),
- Prognoza oddziaływania na środowisko planu przeciwdziałania skutkom suszy w regionie wodnym Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego i w regionie wodnym Ücker (2016 r.),
- Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój 2014-2020 (2013 r.),
- Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa (2013 r.),
- Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego 2014-2020 (2013 r.),
- Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla miasta Bytomia na lata 2012-2015 z perspektywą na lata 2016-2019 wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko dla projektu ww. dokumentu oraz pisemnym podsumowaniem zawierającym uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu (2013 r.),
- Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu „Aktualizacji Programu Ochrony Środowiska dla Miasta Bytomia na lata 2008-2011" wraz z pisemnym podsumowaniem oraz Raportem z wykonania „Programu Ochrony Środowiska dla miasta Bytomia za lata 2007-2008" (2011 r.).

dr inż. Lucyna Cichy–doktor nauk technicznych w dyscyplinie naukowej: Górnictwo i geologia inżynierska. Ukończyła studia na Wydziale Organizacji i Zarządzania Politechniki Śląskiej w Gliwicach (specjalizacja: Zarządzanie Środowiskiem w Produkcji i Usługach), a także studia podyplomowe pn. Inwestycje w odnawialne źródła energii – energetyka prosumencka i generacja rozproszona na Uniwersytecie Ekonomicznym we Wrocławiu. Jest współautorką i autorką artykułów naukowych, popularno-naukowych oraz ekspertyz i opracowań z zakresu ochrony środowiska. Posiada wieloletnie doświadczenie zawodowe w zakresie opracowywania dokumentacji i analiz środowiskowych. Realizowała projekty krajowe i zagraniczne związane z zarządzaniem i ochroną środowiska. Uczestniczyła w opracowaniu prognoz oddziaływania na środowisko następujących dokumentów:

- Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko projektu Narodowego Programu Rozwoju Gospodarki Niskoemisyjnej (2016 r.),
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Katowice na lata 2017-2020 - wykonanie projektu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko (2016 r.),

- Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój 2014-2020 (2013 r.),
- Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa (2013 r.).

mgr inż. arch. Agnieszka Gieroszka – absolwentka Wydziału Architektury Politechniki Śląskiej w Gliwicach. Ekspert w zakresie gospodarki przestrzennej oraz rewitalizacji. Posiada doświadczenie w realizacji prac badawczo-rozwojowych oraz opracowywaniu dokumentów strategicznych, planistycznych w zakresie przestrzennego rozwoju obszarów zurbanizowanych. Wielokrotnie wykonywała analizy przestrzenne na potrzeby również prognoz oddziaływania na środowisko projektów programów. W latach 2008-2012 członek zespołu międzynarodowego projektu REURIS poświęconego rewitalizacji miejskich dolin rzecznych w Europie Środkowej. W latach 2009-2011 koordynator panelu horyzontalnego projektu „Scenariusze 2050" (w ramach POIG), w którym m.in. określono scenariusze przestrzenne i środowiskowe dla województwa śląskiego. Uczestniczyła w opracowaniu prognoz oddziaływania na środowisko następujących dokumentów:

- Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko projektu Narodowego Programu Rozwoju Gospodarki Niskoemisyjnej (2016 r.),
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Katowice na lata 2017-2020 - wykonanie projektu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko (2016 r.),
- Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój 2014-2020 (2013 r.),
- Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa (2013 r.),
- Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego 2014-2020 (2013 r.),
- Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla miasta Bytomia na lata 2012-2015 z perspektywą na lata 2016-2019 wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko dla projektu ww. dokumentu oraz pisemnym podsumowaniem zawierającym uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu (2013 r.).

mgr Małgorzata Markowska – z wykształcenia jest geografem, ze specjalizacją w zakresie kształtowania i ochrony środowiska. Ukończyła Wydział Nauk o Ziemi Uniwersytetu Śląskiego, a także studia podyplomowe w zakresie Planowania Przestrzennego na Wydziale Architektury Politechniki Krakowskiej. Posiada wieloletnie doświadczenie zawodowe w zakresie opracowywania dokumentacji i analiz środowiskowych. Uczestniczyła m.in. w opracowaniu następujących prac, obejmujących swym zakresem opracowanie prognoz oddziaływania na środowisko:

- Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko projektu Narodowego Programu Rozwoju Gospodarki Niskoemisyjnej (2016 r.),
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Katowice na lata 2017-2020 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko (2016 r.),
- Prognoza oddziaływania na środowisko planu przeciwdziałania skutkom suszy w regionie wodnym Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego i w regionie wodnym Ücker (2016 r.),
- Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Lokalnego Programu Rewitalizacji Miasta Imielin (2015 r.),
- Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój 2014-2020 (2013 r.),
- Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa (2013 r.),

- Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego 2014-2020 (2013 r.),
- Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla miasta Bytomia na lata 2012-2015 z perspektywą na lata 2016-2019 wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko dla projektu ww. dokumentu oraz pisemnym podsumowaniem zawierającym uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu (2013 r.),
- Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu „Aktualizacji Programu Ochrony Środowiska dla Miasta Bytomia na lata 2008-2011" wraz z pisemnym podsumowaniem oraz Raportem z wykonania „Programu Ochrony Środowiska dla miasta Bytomia za lata 2007-2008" (2011 r.).

dr inż. Łukasz Pierzchała – dr nauk technicznych w dyscyplinie inżynieria środowiska oraz magister biologii ze specjalnością biologia w ochronie środowiska. Ukończył studia wyższe na Wydziale Biologii i Ochrony Środowiska Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach. Stopień doktora uzyskał w Wyższej Szkole Górniczej w Ostrawie (TU-VSB Ostrava) – kierunek ochrona środowiska terenów uprzemysłowionych, specjalność inżynieria ekologiczna. Jest autorem i współautorem opracowań środowiskowych, w tym inwentaryzacji i waloryzacji przyrodniczych, raportów oddziaływania na środowisko przedsięwzięć inwestycyjnych oraz prognoz oddziaływania na środowisko dla dokumentów strategicznych różnego szczebla.

Uczestniczył w opracowaniu prognoz oddziaływania na środowisko następujących dokumentów:

- Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko projektu Narodowego Programu Rozwoju Gospodarki Niskoemisyjnej (2016 r.),
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Katowice na lata 2017-2020 - wykonanie projektu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko (2016 r.),
- Prognoza oddziaływania na środowisko planu przeciwdziałania skutkom suszy w regionie wodnym Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego i w regionie wodnym Ücker (2016 r.),
- Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój 2014-2020 (2013 r.).

mgr inż. Katarzyna Wieczorek – posiada wykształcenie wyższe z zakresu ochrony środowiska. Ukończyła studia magisterskie na Uniwersytecie Śląskim w Katowicach, Wydział Biologii i Ochrony Środowiska, kierunek: ochrona środowiska, specjalność: biologiczne podstawy ochrony środowiska. Posiada siedmioletnie doświadczenie zawodowe w Zakładzie Ochrony Wód Głównego Instytutu Górnictwa w zakresie sporządzania opracowań środowiskowych w tym, m.in. programów ochrony środowiska, raportów oddziaływania na środowisko przedsięwzięć inwestycyjnych oraz prognoz oddziaływania na środowisko dla dokumentów strategicznych różnego szczebla. Uczestniczyła w opracowaniu Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu „Aktualizacji Programu Ochrony Środowiska dla Miasta Bytomia na lata 2008-2011" wraz z pisemnym podsumowaniem oraz Raportem z wykonania „Programu Ochrony Środowiska dla miasta Bytomia za lata 2007-2008" (2011 r.).

SPIS LITERATURY I ŹRÓDEŁ INFORAMCJI WYKORZYSTANYCH W BADANIU

Wydawnictwa zwarte

1. Bilans zasobów kopalina w Polsce wg stanu na 31.12.2016 r., Państwowy Instytut Geologiczny Państwowy Instytut Badawczy, Warszawa 2017
2. Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa 2014
3. Handbook on SEA for Cohesion Policy 2007-2013, Greening Regional Development Programmes Network 2006
4. Jendrośka J., Bar M., Oceny oddziaływania na środowisko planów i programów. Praktyczny poradnik prawny, Centrum Prawa Ekologicznego, Wrocław 2010
5. Ludność, ruch naturalny i migracje w województwie dolnośląskim w 2015 r., Urząd Statystyczny we Wrocławiu, Wrocław 2016
6. Ocena jakości powietrza na terenie województwa dolnośląskiego w 2016 roku, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska we Wrocławiu, Wrocław 2017
7. Ocena jakości wód podziemnych województwa dolnośląskiego rok 2015,Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska we Wrocławiu, Wrocław 2016
8. Ocena stanu jednolitych części wód powierzchniowych na terenie województwa dolnośląskiego za rok 2015, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska we Wrocławiu, Wrocław 2016
9. Organizacja procesu przygotowania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dokumentów dla perspektywy finansowej UE na 2014–2020, Departament Wsparcia Programów Infrastrukturalnych, Warszawa 2012
10. Plan inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020, Instytut Rozwoju Terytorialnego, Wrocław 2016 r.
11. Prognoza oddziaływania na środowisko Projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020, Atmoterm S.A., Wrocław 2014
12. Prognoza oddziaływania na środowisko dla Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020, EKOVERT, Wrocław 2016
13. Prognoza oddziaływania na środowisko Projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa 2014-2020, Atmoterm S.A., Wrocław 2014
14. Prognoza oddziaływania na środowisko Projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020, Atmoterm S.A., Wrocław 2014
15. Program opieki nad zabytkami województwa dolnośląskiego na lata 2015–2018, Samorząd Województwa Dolnośląskiego, Wrocław 2014
16. Projekt aktualizacji Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020, Instytut Rozwoju Terytorialnego, Wrocław 2017 r.
17. Raport o stanie środowiska w województwie dolnośląskim w 2015 roku, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska, Wrocław 2016, http://www.wroclaw.pios.gov.pl/index.php/publikacje/raporty-o-stanie-srodowiska/ (data odczytu: 2017.09.11)
18. Regionalny Program Operacyjny Województwa Dolnośląskiego 2014-2020, Wrocław 2014
19. Wojewódzki Program Ochrony Środowiska Województwa Dolnośląskiego na lata 2014-2017 z perspektywą do 2021 roku, BBF Sp. z o.o., Wrocław 2014

Akty prawne

1. Dyrektywa 2004/107/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 grudnia 2004 r. w sprawie arsenu, kadmu, rtęci, niklu i wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych w otaczającym powietrzu
2. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy
3. Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory
4. Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 22 czerwca 2017 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2017, poz. 1405)
5. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego. Perspektywa 2020, przyjęty Uchwałą nr XLVIII/1622/2014 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 27 marca 2014 r.
6. Protokół w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko do Konwencji o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym, sporządzony w Kijowie dnia 21 maja 2003 r. (Dz. U. 2011 nr 180 poz. 1074)
7. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 2 sierpnia 2012 r. w sprawie stref, w których dokonuje się oceny jakości powietrza (Dz.U. 2012 poz. 914)
8. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. z 2012 r., poz. 1031)
9. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1301/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i przepisów szczególnych dotyczących celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia" oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006
10. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006
11. Uchwała nr 41/V/15 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 21 stycznia 2015 r. w sprawie przyjęcia Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020
12. Uchwała nr XXXII/92/13 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 28 lutego 2013 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020
13. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2017 poz. 519)
14. Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017, poz. 1405)

Inne dokumenty

1. Opracowanie ekofizjograficzne dla województwa dolnośląskiego, http://www.eko.wbu.wroc.pl/eko/index.php?option=com_content&task=view&id=31&Itemid=6
2. Pismo nr ZNS.9022.2.449.2017.DG z dnia 20.06.2017 r. Dolnośląski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny, Wrocław
3. Pismo nr WSI.411.224.2017.DK z dnia 30.06.2017 r. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska we Wrocławiu

Źródła internetowe

1. http://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/
2. http://nimoz.pl/pl/bazy-danych/wykaz-muzeow-w-polsce/baza-muzeow-w-polsce?q=dolno%C5%9Bl%C4%85skie&sort=nazwa&by=asc

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik 1

OŚWIADCZENIE AUTORA

Oświadczam, że jako kierujący zespołem opracowującym niniejszą Prognozę oddziaływania na środowisko ukończyłem studia drugiego stopnia w zakresie inżynierii środowiska. Posiadam również doświadczenie w pracach zespołów przygotowujących poniżej wymienione prognozy odziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

- Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko projektu Narodowego Programu Rozwoju Gospodarki Niskoemisyjnej (2016 r.),
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Katowice na lata 2017-2020 - wykonanie projektu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko (2016 r.),
- Prognoza oddziaływania na środowisko planu przeciwdziałania skutkom suszy w regionie wodnym Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego i w regionie wodnym Ücker (2016 r.),
- Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój 2014-2020 (2013 r.),
- Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa (2013 r.),
- Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego 2014-2020 (2013 r.),
- Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla miasta Bytomia na lata 2012-2015 z perspektywą na lata 2016-2019 wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko dla projektu ww. dokumentu oraz pisemnym podsumowaniem zawierającym uzasadnienie wyboru przyjętego dokumentu (2013 r.),
- Prognoza oddziaływania na środowisko dla projektu „Aktualizacji Programu Ochrony Środowiska dla Miasta Bytomia na lata 2008-2011" wraz z pisemnym podsumowaniem oraz Raportem z wykonania „Programu Ochrony Środowiska dla miasta Bytomia za lata 2007-2008" (2011 r.).

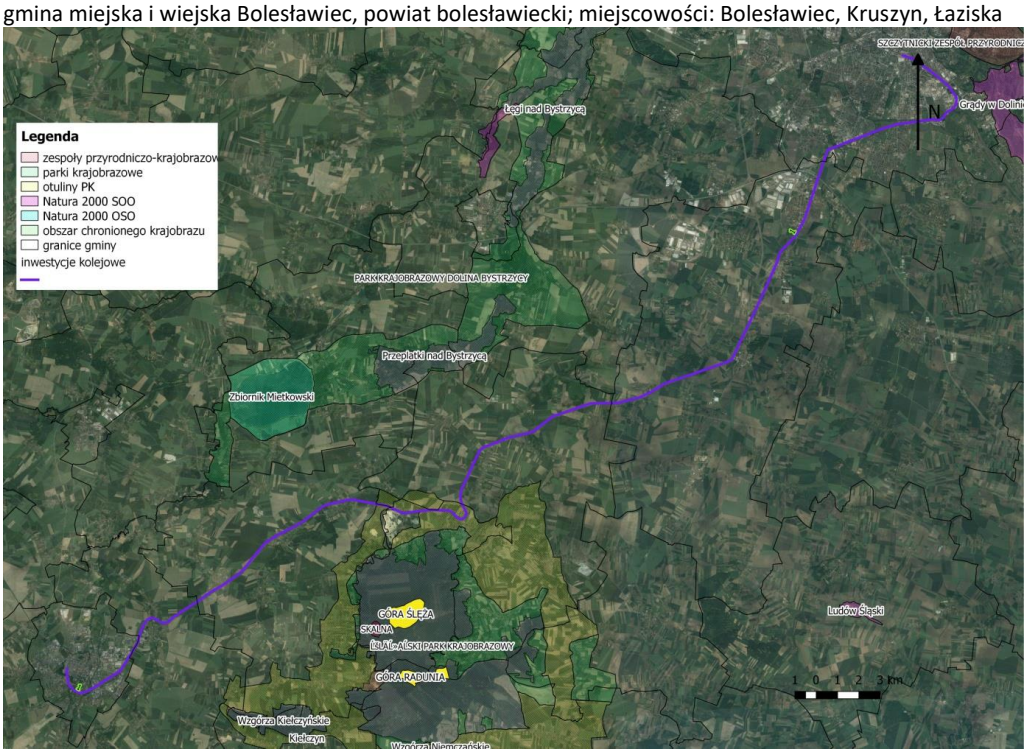
Jestem świadomy odpowiedzialność karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.

…….
/podpis/

Załącznik 2

FORMULARZE OCENY INWESTYCJI

INWESTYCJE DROGOWE

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**1**
Nazwa	**Połączenie miast Dolnego Śląska na odcinku Bolesławiec – Lwówek Śląski drogą wojewódzką nr 297 wraz z budową południowo – wschodniego obejścia Bolesławca (etap III)**
Lokalizacja	gmina miejska i wiejska Bolesławiec, powiat bolesławiecki; miejscowości: Bolesławiec, Kruszyn, Łaziska 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Celem przedsięwzięcia jest przebudowa istniejącej drogi wojewódzkiej i włączenie do niej nowego odcinka drogi o łącznej długości 4 km, której budowa umożliwi wyprowadzenie z miasta ruchu tranzytowego i przeniesienie go na obrzeża.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	W północnym odcinku drogi, przedsięwzięcie sąsiaduje z terenami zabudowanymi, dalej w kierunku południowym przechodzi przez pola uprawne i lasy sąsiadujące z Bolesławcem. Przedsięwzięcie na południu przecina ciek szczegółowy.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Obszary Chronionego Krajobrazu: Grodziec – 10,9 km Natura 2000 – SOO: PLH020050 Dolina Dolnej Kwisy – 8,5 km, PLH020072 Uroczyska Borów Dolnośląskich – 11,3 km, PLH020077 Żerkowice-Skała – 8,5 km Natura 2000 – OSO: PLB020005 Bory Dolnośląskie – 4,7 km Korytarze ekologiczne: Góry Stołowe - północ – 5,1 km, Przemkowski Park Krajobrazowy – 4,3 km, Ziemia Lubsuka – południe – 13,4 km

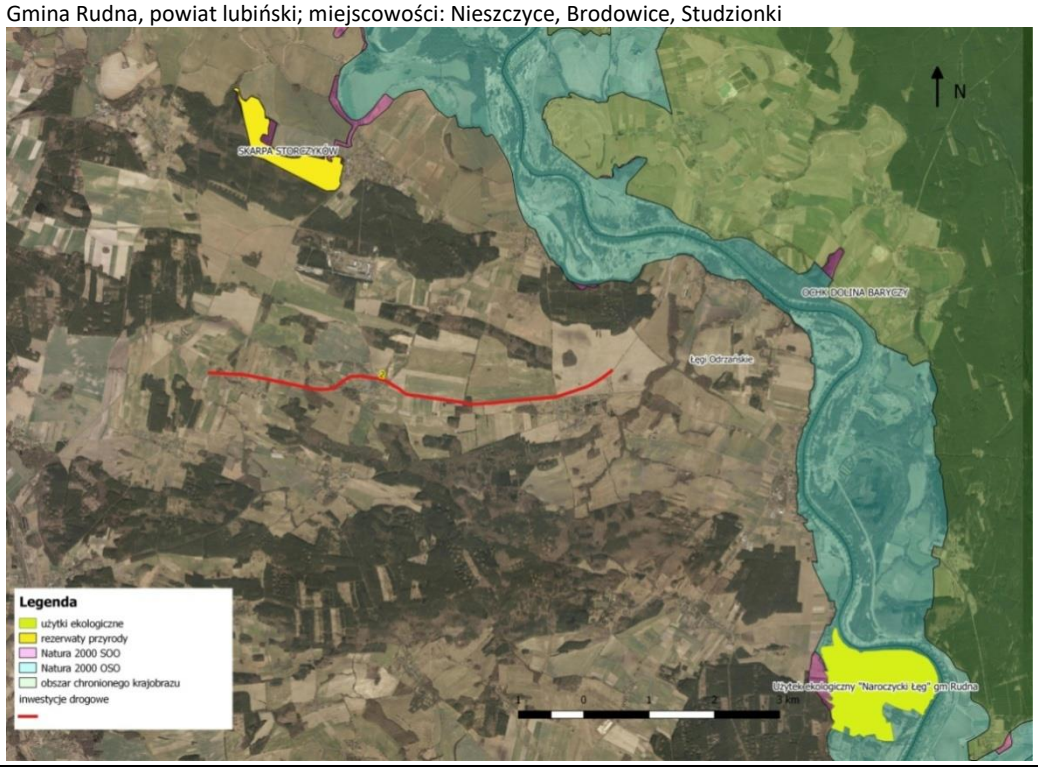
OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta			x					Niewielkie potencjalne oddziaływanie na rośliny i zwierzęta. W dokumentacji środowiskowej określono wymagania odnośnie ochrony gatunków podlegających ochronie oraz kompensacji przyrodniczej w związku z konieczną wycinką drzew. Sformułowano także konieczność nadzoru wykopów oraz studzienek na wypadek złapania w nich zwierząt. W związku ze znaczną odległością przedsięwzięcia od Obszarów Natura 2000 stwierdzono brak oddziaływań na Obszary Natura 2000 oraz poszczególne przedmioty ochrony w Obszarach

Obszary Natura 2000				x				W związku ze znaczną odległością przedsięwzięcia od Obszarów Natura 2000 stwierdzono brak oddziaływań na Obszary Natura 2000 oraz poszczególne przedmioty ochrony w Obszarach
Pozostałe obszary chronione				x				Z uwagi na przebieg nie zidentyfikowano oddziaływania na obszary chronione. W dokumentacji środowiskowej określono, iż na czas wycinki drzew powinny zostać oznaczone siedliska z zał. I dyrektywy siedliskowej (9170- grąd środkowoeuropejski i 9190 kwaśna buczyna), tak aby w czasie trwania robót nie tworzyć tam składów materiałów i nie lokalizować zaplecza budowy.
Korytarze ekologiczne			x					W związku ze znaczną odległością przedsięwzięcia od głównych korytarzy ekologicznych, nie przewiduje się na nie negatywnych oddziaływań. W przypadku budowy nowego odcinka drogi mogą wystąpić niewielkie negatywne oddziaływania na lokalne korytarze ekologiczne i trasy migracji zwierząt.
Ludzie					x	x	x	Wysoce pozytywne oddziaływanie na ludzi z uwagi na istniejącą potrzebę obwodnicy Bolesławca. Jest to III etap jej budowy. Przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa mieszkańców Bolesławca, a także użytkowników drogi.
Wody				x				Przy prawidłowo zrealizowanej inwestycji nie powinny wystąpić negatywne oddziaływania na wody. W decyzji środowiskowej określono wymagania odnośnie urządzeń odwadniających oraz gospodarowania wodami opadowymi.
Powietrze					x			Wystąpią oddziaływania pozytywne związane częściowo ze zwiększeniem przepustowości dróg co przełoży się na większą płynność jazdy i mniejszą emisję spalin. W odniesieniu do powietrza w Bolesławcu zajdzie przeniesienie części zanieczyszczeń poza miasto, co pozytywnie wpłynie na stan powietrza w mieście.
Hałas					x			Pozytywne oddziaływanie związane jest przede wszystkim z przeniesieniem części ruchu na obwodnicę, zaś w obrębie nowych inwestycji poziomy dopuszczalnego hałasu dla poszczególnych stref muszą zostać dotrzymane lub minimalizowane rozwiązaniami technicznymi i organizacyjnymi. W decyzji środowiskowej nałożono na inwestora konieczność przeprowadzenia analizy porealizacyjnej oraz pozostawienie miejsca pod lokalizację ekranów akustycznych,
Powierzchnia ziemi			x					Oddziaływania negatywne związane z zajęciem terenu. Droga będzie przebiegała przez pola uprawne oraz las. Zmieni się użytkowanie terenu. Oddziaływania, które będą miały miejsce są niemożliwe do całkowitego wyeliminowania. Przy budowie drogi należy zabezpieczyć powierzchniową warstwę gleby.
Krajobraz			x					Zajdzie zmiana w krajobrazie. Krajobraz rolniczy i leśny zostanie przekształcony w pas drogowy, niemniej jednak system transportowy jest jednym z nieodłącznych elementów krajobrazu antropogenicznego. Przy realizacji inwestycji można odpowiednio kształtować wpływ danej inwestycji na krajobraz poprzez wprowadzanie nasadzeń w postaci szpalerów drzew dopasowanych składem gatunkowym do siedlisk i odpornych na zanieczyszczenia.
Zabytki i dobra materialne					x	x		Wyprowadzenie częściowe ruchu z Bolesławca przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń oraz drgań, które mają negatywny wpływ na zabytki. Sama budowa drogi będzie miała pozytywny wpływ na dobra materialne, gdyż poprawa systemu transportowego zwykle przyczynia się do wzrostu gospodarczego. Nie zidentyfikowano także znaczących konfliktów społecznych możliwych do wystąpienia dla tego przedsięwzięcia.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**2**
Nazwa	**Drogi dojazdowe do mostu na Odrze m. Ciechanów na odcinku Lubin, Głogów – Ciechanów w zakresie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 323 na odcinku Radoszyce – Gawrony wraz z budową obwodnic miejscowości Nieszczyce i Brodowice – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę**

Lokalizacja	Gmina Rudna, powiat lubiński; miejscowości: Nieszczyce, Brodowice, Studzionki 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Przebudowa drogi nr 323 wraz z obwodnicą miejscowości Nieszczyce o długości 8,07 km wyprowadzi ruch tranzytowy, kierując go w stronę południowo-zachodnią, omijając kolejne miejscowości: Brodowice, Rynarcice oraz Rudną i łącząc się z siecią drogową w obrębie Lubina. W samych Brodowicach obwodnica także zmniejszy uciążliwości ruchu tranzytowego.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja w większości prowadzi śladem istniejącej drogi wojewódzkiej otoczonej głównie polami uprawnymi, od południa sąsiadując z zabudowaniami Studzionek, Brodowic oraz Nieszczyc. Przedsięwzięcie przecina rzekę Bobrownicę wraz z jej dopływami.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Użytki ekologiczne: Śnieżyca – 9,2 km, Kanał Świerna – 7.6 km, Naroczycki Łęg – 5,2 km, Śródpolny Lasek pod Pęcławiem - 10 km Rezerwaty przyrody: Skarpa Storczyków – 2,8 km Obszary chronionego krajobrazu: Dolina Baryczy – 2,0 km Korytarze ekologiczne: Odra Środkowa 2 – 500 m, Odra Środkowa - 1 – 3,1 km Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe: Grodowiec – 9,7 km Natura 2000 – OSO: PLB020008 Łęgi Odrzańskie– 1,2 km Natura 2000 – SOO: PLH020018 Łęgi Odrzańskie – 1,2 km, PLH020084 Dolina Dolnej Baryczy – 8,0 km

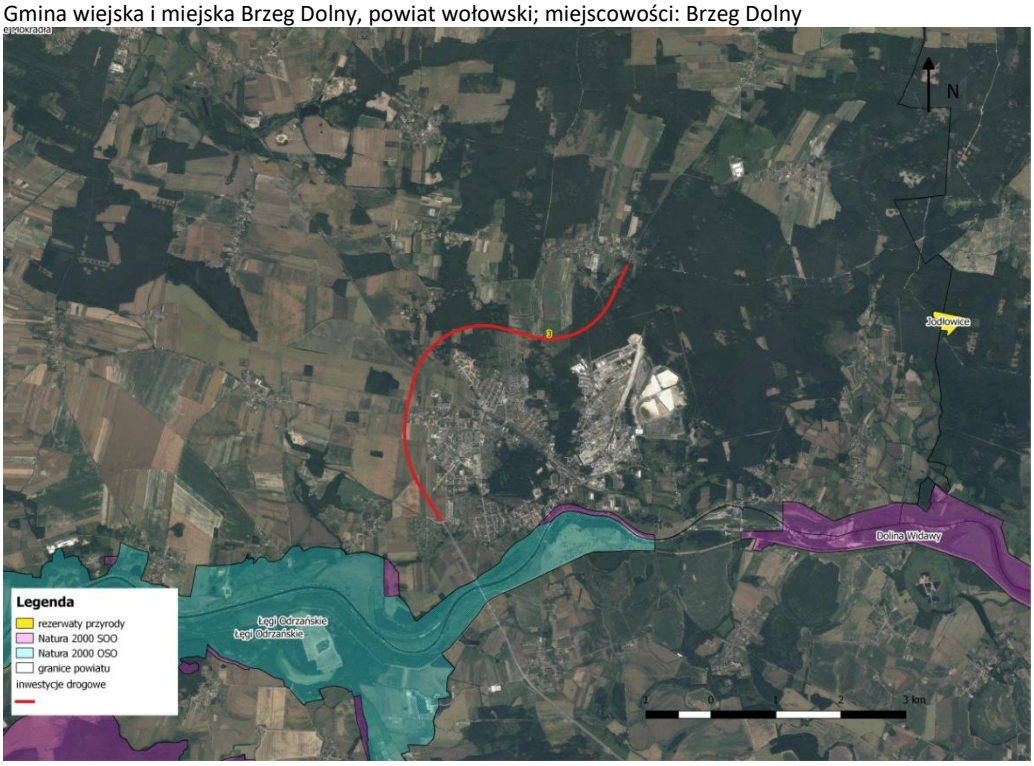
OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta			x					Planowana inwestycja przebiega przez przyrodniczo cenne tereny. Wprawdzie jej przebieg nie nakłada się z żadnym obszarem chronionym, jednak korytarz ekologiczny Odra Środkowa oddalony jest o 500 m. Może to wiązać się z negatywnym oddziaływaniem szczególnie na faunę. Inwestycja będzie przeprowadzona po istniejącym śladzie drogi, będzie poszerzana i może się to wiązać z konieczną wycinką drzew. Konieczne może być zastosowanie nadzoru przyrodniczego odnośnie bytowania na wycinanych drzewach gatunkach chronionych. W sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia znajduje się płat siedliska priorytetowego - 91E0 łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe. Podczas prowadzenia prac budowlanych należy zachować odległość, która uniemożliwi zniszczenie siedliska. Należy zaniechać wycinkę drzew i krzewów w siedlisku.

Obszary Natura 2000			x					Planowane przedsięwzięcie jest oddalone od najbliższych Obszarów Natura 2000 o 1,2 km. Nie przewiduje się znaczącego negatywnego wpływu na te obszary. Niewielkie, krótkoterminowe negatywne oddziaływanie, związane z hałasem w trakcie realizacji przedsięwzięcia może wystąpić w stosunku do ornitofauny.
Pozostałe obszary chronione				x				W związku ze znaczną odległością planowanego przedsięwzięcia od obszarów chronionych nie przewiduje się negatywnych oddziaływań na te obszary.
Korytarze ekologiczne			x					Nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na główne korytarze ekologiczne. Niewielkie negatywne oddziaływania wystąpią na etapie realizacji przedsięwzięcia i będą się wiązały ze wzmożonym ruchem ciężkiego sprzętu oraz wywołanym hałasem. Etap realizacji budowy przedsięwzięcia wpłynie również negatywnie na lokalne trasy migracji zwierząt, związane z przecinającymi drogę ciekami. Oddziaływanie to będzie jednak nieznaczne i krótkoterminowe, a może nastąpić w momencie wykonywania prac w korycie cieku.
Ludzie					x	x		Pozytywne oddziaływanie na ludzi, szczególnie w miejscowości Brodowice, gdzie inwestycja będzie wyprowadzała ruch poza miejscowość. W Nieszczycach droga także zostanie odsunięta od miejscowości, jedynie na niewielkim odcinku zostanie w obecnym przebiegu. Nowa inwestycja w m. Studzionki będzie przebiegała po starym śladzie drogi, jednak remont drogi, poprawa jej stanu technicznego, w razie konieczności zastosowanie ekranów akustycznych pozytywnie wpłynie na ludzi.
Wody			x					Inwestycja przecina dopływ rzeki Bobrownicy (Dopływ spod Brodłowic) oraz jego dwa dopływy. Potencjalnie istnieje możliwość wystąpienia oddziaływań które są łatwe do wyeliminowania na etapie oceny oddziaływania na środowisko.
Powietrze					x			Poprawa stanu technicznego drogi, odsunięcie tranzytu samochodowego na niektórych odcinkach od miejscowości. Na tym odcinku obecnie nie ma dużego natężenia ruchu, nie tworzą się korki, po zrealizowaniu całości dróg dojazdowych do mostu na Odrze w m. Ciechanów natężenie ruchu pozostanie na podobnym poziomie.
Hałas					x			Poprawa stanu technicznego drogi oraz odsunięcie tranzytu samochodowego na niektórych odcinkach od miejscowości a także uwzględnienie nowych norm ochrony akustycznej wpłynie pozytywnie na klimat akustyczny w obszarach zabudowanych.
Powierzchnia ziemi			x					Zidentyfikowano niewielki potencjalny wpływ na powierzchnię ziemi, związany szczególnie z zajęciem terenu w odcinkach o nowym przebiegu.
Krajobraz			x					Negatywny wpływ związany jest z ingerencją inwestycji w mozaikowy krajobraz pól, lasów i zadrzewień, szczególnie na odcinku obejścia Brodowic, w pozostałym przebiegu droga prowadzi po starym śladzie.
Zabytki i dobra materialne					x			Oddziaływanie pozytywne z uwagi na poprawę infrastruktury drogowej, lepsze skomunikowanie miejscowości.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**3**
Nazwa	**Skomunikowanie mostu na rzece Odrze w miejscowości Brzeg Dolny z drogą krajową nr 94 i drogą wojewódzką nr 340 w zakresie: Odcinek od drogi wojewódzkiej nr 341 do drogi powiatowej nr 1353D w m. Radecz – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę**

Lokalizacja	Gmina wiejska i miejska Brzeg Dolny, powiat wołowski; miejscowości: Brzeg Dolny 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Budowa odcinka drogi o długości 6,5 km pomiędzy istniejącymi drogami umożliwi stworzenie alternatywnej trasy omijającej Brzeg Dolny.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja poprowadzona została przez pola uprawne, od wschodu graniczące z miastem Brzeg Dolny. Przedsięwzięcie przecina korytarz ekologiczny Wzgórza Trzebnickie.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Rezerwaty: Zabór – 5,6 km, Jodłowice – 4,7 km, Uroczysko Wrzosy - 9,7 km Parki krajobrazowe: Dolina Jezierzycy – 6,0 km Natura 2000 – OSO: PLB020008 Łęgi Odrzańskie – 1.0 km Natura 2000 – SOO: PLH020018 Łęgi Odrzańskie – 1.0 km PLH020002 Dębniańskie Mokradła – 8,1 km Korytarze ekologiczne: Wzgórza Trzebnickie – 0 km (przebiega przez obszar), Dolina Odry Środkowej – 0,2 km Użytki ekologiczne: Dolina Juszki - 8,7 km

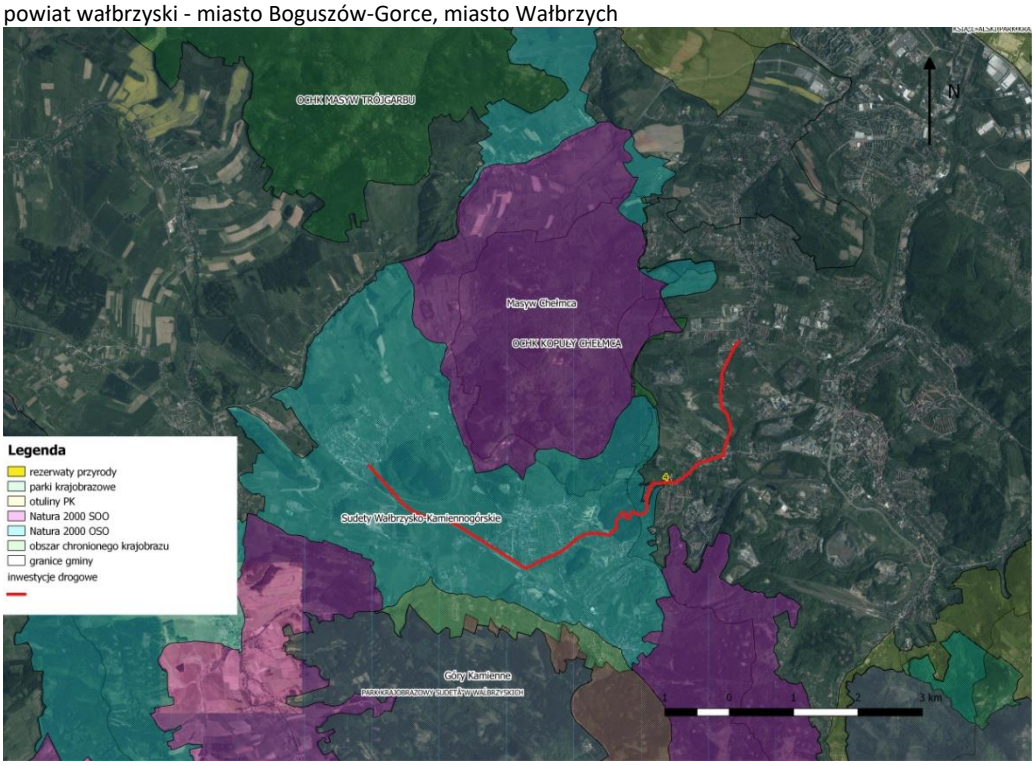
OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta			x					Potencjalne negatywne oddziaływania związane z wycinką drzew przydrożnych kolidujących z przedsięwzięciem oraz fragmentacją siedlisk (planowana droga przebiega przez mozaikę siedliskową łąk i pastwisk). Należy przeprowadzić szczegółowa inwentaryzacje przyrodniczą
Obszary Natura 2000				x				Brak oddziaływań. Najbliższe obszary chronione zlokalizowane są 1 km od przebiegu inwestycji.
Pozostałe obszary chronione				x				Brak oddziaływań. Najbliższe obszary chronione zlokalizowane są 1 km od przebiegu inwestycji.
Korytarze ekologiczne			x					Inwestycja zlokalizowana jest na terenie korytarza ekologicznego Wzgórza Trzebnickie, wymaga uwzględnienia budowy przejść dla zwierząt.

Ludzie							x	Pozytywne oddziaływanie na ludzi związane jest z przeniesieniem transportu samochodowego poza m. Brzeg Dolny, co związane jest ze zmniejszeniem hałasu i poprawą bezpieczeństwa. Możliwe niewielkie uciążliwości na odcinku przebiegającym blisko osiedla Wawrzyn (jednak z uwagi na aktualne standardy odnośnie natężenia hałasu nie powinny wystąpić oddziaływania negatywne).
Wody				x				Brak oddziaływania na wody. Inwestycja dla analizowanego odcinka nie przekracza cieków. Odwodnienia oraz zagospodarowanie wód opadowych zgodnie z obowiązującymi wytycznymi zapewnia minimalizowanie wszelkich negatywnych oddziaływań.
Powietrze					x			W czasie trwania budowy zwiększenie zapylenia związanego z prowadzonymi pracami. W trakcie eksploatacji drogi zanieczyszczenie powietrza będzie zależne od natężenia ruchu i sprawności samochodów. Nie mniej jednak należy spodziewać się pozytywnych oddziaływań wynikających ze zmniejszenia emisji w obszarze ścisłej zabudowy i przeniesienia jej na obszary lepiej przewietrzone.
Hałas			x		x			Potencjalnie możliwe oddziaływanie negatywne na odcinku przebiegającym blisko os. Wawrzyn. Pozytywne oddziaływania wynikające ze zmniejszenia ruchu tranzytowego w Brzegu Dolnym.
Powierzchnia ziemi			x					Negatywne oddziaływanie poprzez zajęcie terenu pod nową inwestycję, szczególnie możliwe negatywne oddziaływanie na etapie prowadzenia prac budowlanych związanego z zajęciem większego obszaru niż sam pas drogowy. Koniecznie należy zachować środki minimalizujące oddziaływania w związku z wyznaczaniem terenu budowy, miejscem parkingowym dla maszyn budowlanych.
Krajobraz			x					Wystąpią oddziaływania typowe związane z przeobrażeniem krajobrazu z pól uprawnych na krajobraz związany z pasem drogi. Istotne jest, aby przy projektowaniu drogi uwzględnić jej prawidłowe wkomponowanie w otaczających krajobraz, także poprzez zastosowanie nasadzeń drzew i krzewów wzdłuż drogi.
Zabytki i dobra materialne						x		Nie zidentyfikowano oddziaływania na zabytki, potencjalnie możliwe oddziaływania pozytywne związane z częściowym wyprowadzeniem ruchu z m. Brzeg Dolny, co wiąże się pośrednio ze zmniejszeniem oddziaływania transportu na zabytki. Powstanie nowej infrastruktury drogowej powinno wpłynąć pozytywnie na wartość dóbr materialnych.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **projektu aktualizacji Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**4**
Nazwa	**Przebudowa dróg wojewódzkich nr 367 i 381 na obszarze gmin Boguszów-Gorce i Wałbrzych wraz z budową obwodnicy Boguszowa-Gorc i dzielnicy Sobięcin w Wałbrzychu (Droga Sudecka)**

Lokalizacja	powiat wałbrzyski - miasto Boguszów-Gorce, miasto Wałbrzych 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Planowana inwestycja obejmuje przebudowę dróg nr 367 i 381 oraz budowę obwodnicy miejscowości Boguszów-Gorce o łącznej długości 8,9 km.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Planowane do przebudowy odcinki dróg 367 oraz 381 przebiegają przez tereny rolnicze, fragmentami leśne, oraz tereny zabudowy jednorodzinnej i luźnej zabudowy wielorodzinnej. Fragment planowanej do przebudowy drogi nr 367 (ok. 5km) położony jest na terenie obszaru Natura 2000 (PLB020010 Sudety Wałbrzysko – Kamiennogórskie).
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Rezerwaty przyrody: Przełomy pod Książem k. Wałbrzycha – 5,9 km, Głazy Krasnoludków – 9,0 km Parki krajobrazowe: Park Krajobrazowy Sudetów Wałbrzyskich – 1,0 km Obszary Chronionego Krajobrazu: Obszar Chronionego Krajobrazu Kopuły Chełmca – 0,3 km, Obszar Chronionego Krajobrazu Masyw Trójgarbu – 3,4 km Natura 2000 – OSO: PLB020010 Sudety Wałbrzysko – Kamiennogórskie – 0.0 km (przebiega przez obszar) Natura 2000 – SOO: PLH020057 Masyw Chełmca– 0,9 km, PLH020038 Góry Kamienne - 0,4 km Korytarze ekologiczne: Pogórza Sudeckie - 3,4 km, Karkonosze - Góry Stołowe - 0,93 km

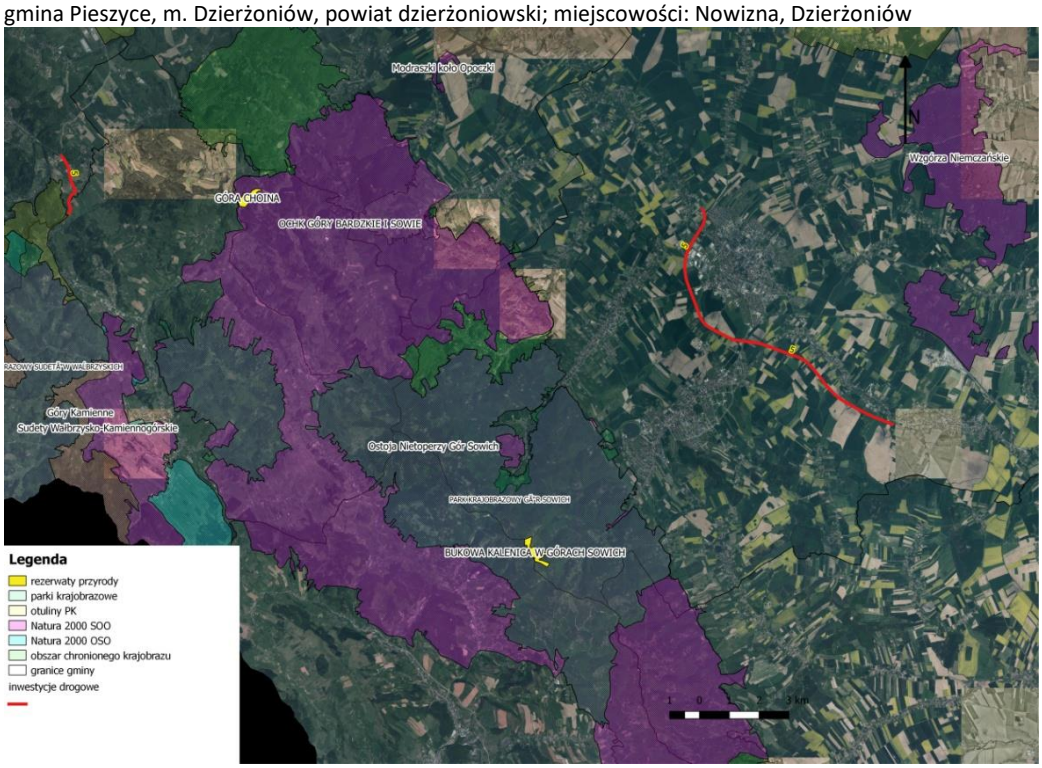
OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta		x						Negatywne krótkoterminowe oddziaływania związane z przebudową drogi będą wiązały się z potencjalną wycinką drzew i krzewów w pasie przebudowywanej drogi oraz budowanej obwodnicy. Istniejąca droga przebiega przez obszar Natura 2000 w związku z tym należy unikać wycinki drzew na tym obszarze. Należy również zachować ostrożność przy wyznaczaniu zaplecza budowy. Pomimo, że planowana inwestycja nie przecina głównych korytarzy ekologicznych, jednak jej lokalizacja na terenie chronionym wskazuje, że celem zapobiegania długoterminowego oddziaływania (wzmożony ruch samochodowy) należy uwzględnić budowę przejść dla zwierząt.

Obszary Natura 2000		x						Inwestycja zlokalizowana jest na terenie obszaru Natura 2000 PLB020010 Sudety Wałbrzysko – Kamiennogórskie, stąd istnieje potencjalne negatywne oddziaływanie zarówno krótkoterminowe (związane z prowadzeniem prac budowlanych) jak i długoterminowe (przecięcie szlaków migracyjnych). Dlatego należy zastosować odpowiednie środki ochronne podczas prac budowlanych oraz zwrócić uwagę na etapie prac projektowych na zastosowanie środków ochrony zwierząt (budowa przejść dla zwierząt).
Pozostałe obszary chronione				x				Planowana inwestycja nie znajduje się na terenie objętym ochroną. Obszarem chronionym, na który potencjalnie może krótkoterminowo oddziaływać inwestycja to Obszar Chronionego Krajobrazu Kopuły Chełmca, gdyż znajduje się on w odległości mniejszej niż 0,5 km od planowanych prac budowlanych. Standardy projektowe mogą wpłynąć minimalizująco na potencjalne negatywne oddziaływania.
Korytarze ekologiczne				x				Inwestycja nie przecina głównych korytarzy ekologicznych. Jednak lokalizacja na terenie obszaru Natura 2000 wymaga uwzględnienia budowy przejść dla zwierząt.
Ludzie						x		Pozytywny ze względu na zwiększenie oczekiwanej społecznie dostępności transportowej, a także poprawie bezpieczeństwa użytkowników drogi i mieszkańców miejscowości objętych budową obwodnicy (przekierowanie ruchu pojazdów poza tereny zabudowane).
Wody			x			x		Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych (oddziaływanie krótkoterminowe), oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Długoterminowo przy prawidłowo zaprojektowanym systemie odwodnienia drogi przewiduje się poprawę gospodarki wodnej opadowej i roztopowej, zapobiegającej ewentualnym lokalnym podtopieniom.
Powietrze			x					Ze względu na wzmożony ruch samochodowy może wystąpić potencjalne negatywne oddziaływanie w postaci zwiększonej emisji spalin do atmosfery. Obecnie samochody wyposażone są w systemy zmniejszające emisyjność stąd oddziaływanie to nie powinno być znaczące.
Hałas					x			Przebudowa drogi będzie uwzględniać aktualne standardy ochrony akustycznej, na drodze o dobrej nawierzchni oraz zabezpieczonej ekranami oddziaływanie powinno mieć pozytywny charakter.
Powierzchnia ziemi		x						Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prowadzenia prac remontowych związanych z naruszeniem warstwy glebowej (oddziaływanie krótkoterminowe - jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji - do 15 m). Negatywne oddziaływanie wystąpi również na terenie planowanej obwodnicy (znaczące przeobrażenie powierzchni ziemi i naruszenie warstwy glebowej). Należy wprowadzić środki zabezpieczające na etapie prac budowlanych.
Krajobraz			x					Krótkoterminowe negatywne oddziaływanie na krajobraz wystąpi jedynie podczas prowadzenia prac budowlanych. Zakłada się, że przebudowa istniejącej drogi w odniesieniu do skutków długoterminowych nie będzie negatywnie oddziaływać na krajobraz.
Zabytki i dobra materialne					x			Pozytywne oddziaływanie na zabytki poprzez wyprowadzenie tranzytu samochodowego pod kątem dostępności turystycznej. Budowa nowej drogi zwiększy ilość nowoczesnej infrastruktury drogowej w województwie. Potencjalnie w bezpośredniej bliskości inwestycji może nastąpić spadek wartości nieruchomości z kolei ze względu na dostępność komunikacyjną, w pewnej odległości od drogi, może wzrosnąć wartość gruntów budowlanych.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **projektu aktualizacji Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**5**
Nazwa	**Budowa obwodnicy Dzierżoniowa jako realizacja projektu trasy sudeckiej**

Lokalizacja	gmina Pieszyce, m. Dzierżoniów, powiat dzierżoniowski; miejscowości: Nowizna, Dzierżoniów 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Celem przedsięwzięcia jest przebudowa fragmentu drogi 381 oraz budowa obwodnicy miasta powiatowego o łącznej długości 4, 1 km, mająca na celu wyprowadzenie z miasta ruchu tranzytowego i przeniesienie go na obrzeża.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja poprowadzona została przez pola uprawne, częściowo zalesione, w sąsiedztwie zabudowań Dzierżoniowa oraz miejscowości Nowizna i Rusinowa. Przedsięwzięcie przebiega przez korytarz ekologiczny Góry Złote – Góry Sowie oraz przecina bieg rzeki Piława, Brzęczek, Bielawica, Rogoźnica.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Rezerwaty: Jeziorko Daisy – 7,2 km, Góra Choina – 5,3 km Parki krajobrazowe: Park Krajobrazowy Gór Sowich – 4.5 km, Park Krajobrazowy Sudetów Wałbrzyskich – 1,5 km, Książański Park Krajobrazowy – 5,1 km Obszary Chronionego Krajobrazu: Obszar Chronionego Krajobrazu Góry Bardzie i Sowie – 4.3km, Obszar Chronionego Krajobrazu Kopuły Chełmca – 6,1 km, Obszar Chronionego Krajobrazu Masyw Trójgarbu – 9,5 km, Obszar Chronionego Krajobrazu Wzgórza Niemczańsko-Strzelińskie - 9,3 km Natura 2000 – OSO: PLB020010 Sudety Wałbrzysko-Kamiennogórskie – 1,6 km Natura 2000 – SOO: PLH020071 Ostoja Nietoperzy Gór Sowich – 4,1 km, PLH020082 Wzgórza Niemczańskie – 3,0 km, PLH020020 Przełomy Pełcznicy pod Książem – 8,0 km, PLH020057 Masyw Chełmca – 6,1 km, PLH020038 Góry Kamienne – 1,6 km Korytarze ekologiczne: Karkonosze - Góry Stołowe – 1,6 km, Pogórza Sudeckie – 3,3 km, Góry Złote – Góry Sowie – 0 km (przebiega przez obszar)

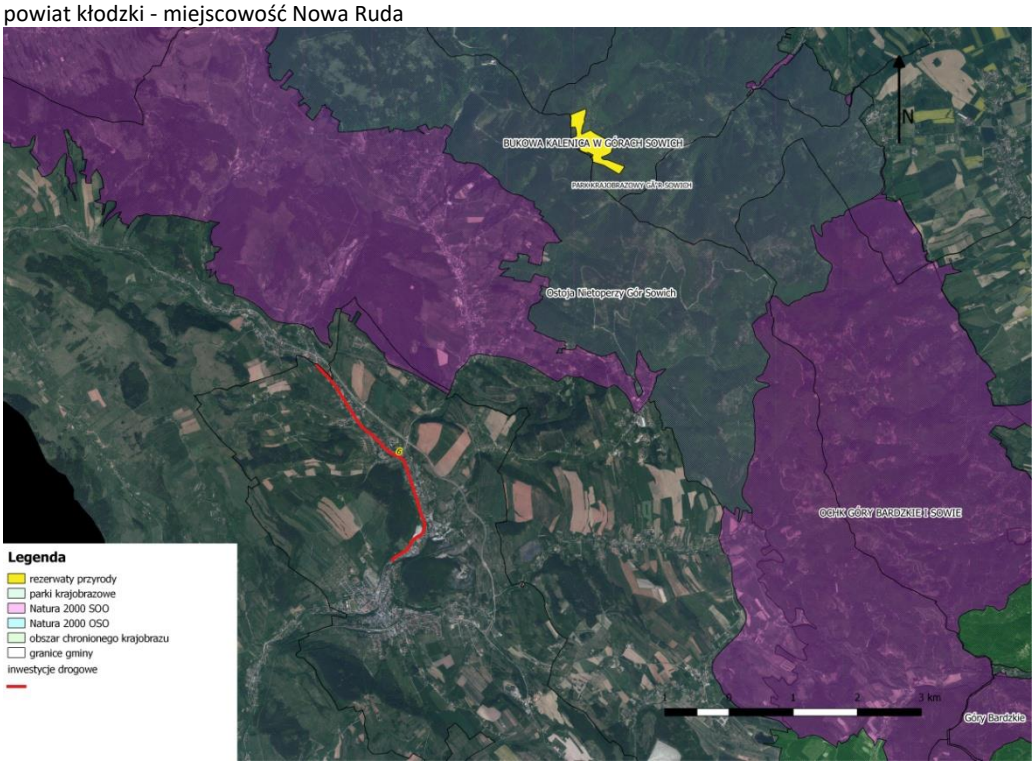
OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta			x					Możliwe niewielkie oddziaływania negatywne na zwierzęta związane z ekosystemami pól uprawnych. Zwiększenie śmiertelności zwierząt podczas prowadzenia prac budowlanych, potencjalne zniszczenie siedlisk chronionych.
Obszary Natura 2000				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych programem Natura 2000. Nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na te obszary.
Pozostałe obszary chronione				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych ochroną, a więc nie będzie oddziaływała na te obszary.

Korytarze ekologiczne			x					Inwestycja zlokalizowana jest na terenie korytarza ekologicznego Góry Złote – Góry Sowie, wymaga uwzględnienia budowy przejść dla zwierząt.
Ludzie						x		Pozytywne oddziaływanie na ludzi, szczególnie w mieście powiatowym Dzierżoniów, które zostaje odciążone od ruchu tranzytowego. Inwestycja ułatwi także dojazd do centrum Pieszyc z DW382 omijając północną część Pieszyc i miejscowości Nowizna oraz Bratoszów.
Wody			x					Inwestycja przecina rzekę Piławę oraz jej dopływy. Stanowi nową ingerencję w koryta rzek oraz będzie odprowadzać wody do cieków w obrębie JCW o złym stanie oraz zagrożonych celach środowiskowych.
Powietrze					x			Inwestycja wyprowadzi ruch samochodowy z terenów miejscowości i poprowadzi go przez tereny otwarte i dobrze przewietrzane. Z uwagi na przeniesienie ruchu przewidywana jest poprawa jakości powietrza na terenach miejskich.
Hałas					x			Inwestycja znacząco zmniejszy poziom hałasu na terenach miejskich. Ze względu na planowany przebieg trasy przez tereny pól uprawnych, potencjalny wzrost poziomu hałasu na tych obszarach nie powinien mieć dużego znaczenia.
Powierzchnia ziemi			x					Zidentyfikowano niewielki potencjalny negatywny wpływ na powierzchnię ziemi związany z zajęciem terenu pod drogę o nowym przebiegu. Konieczne jest zachowanie oszczędnego gospodarowania terenem zajmowanym pod plac budowy.
Krajobraz			x					Inwestycja wprowadzi do krajobrazu nowy element antropogeniczny w postaci drogi. Istotne jest, aby przy projektowaniu drogi uwzględnić jej prawidłowe wkomponowanie w otaczających krajobraz, także poprzez zastosowanie nasadzeń drzew i krzewów wzdłuż drogi.
Zabytki i dobra materialne						x		Wyprowadzenie ruchu samochodowego z terenów zabudowanych zmniejszy negatywne oddziaływanie na zabytki i dobra materialne na tym terenie. Powstanie nowej infrastruktury drogowej zwiększy potencjał dóbr materialnych.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **projektu aktualizacji Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**6**
Nazwa	**Przebudowa ulic Świdnickiej i Piłsudskiego w Nowej Rudzie będących łącznikiem pomiędzy Drogą Sudecką a centrum miasta oraz noworudzką podstrefą WSSE INVEST PARK i drogą 385 do przejścia granicznego w Tłumaczowie**

Lokalizacja	powiat kłodzki - miejscowość Nowa Ruda 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Planowana inwestycja obejmuje przebudowę dróg o długości 3,8 km.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Planowane do przebudowy odcinek przebiega przez tereny zabudowy miejskiej i jednorodzinnej oraz przecina rzekę Włodzica.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Rezerwaty przyrody: Bukowa Kalenica w Górach Sowich – 5,2 km Parki krajobrazowe: Park Krajobrazowy Gór Sowich - 2,8 km Obszary Chronionego Krajobrazu: Obszar Chronionego Krajobrazu Góry Bardzkie i Sowie – 4,9 km Natura 2000 – OSO: PLB020010 Sudety Wałbrzysko – Kamiennogórskie – 6,6 km Natura 2000 – SOO: PLH020071 Ostoja Nietoperzy Gór Sowich– 0,3 km, PLH020038 Góry Kamienne - 7,8 km, PLH020005 Kamionki - 7,0 km Korytarze ekologiczne: Góry Złote - Góry Sowie - 0,3 km, Karkonosze - Góry Stołowe - 2,5 km

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta			x					Negatywne krótkoterminowe oddziaływania związane z przebudową drogi będą wiązały się z potencjalną wycinką drzew i krzewów w pasie przebudowywanej drogi. Ze względu na lokalizację inwestycji na terenach zabudowanych oddziaływanie inwestycji na omawiany komponent nie będzie znaczące w aspekcie długoterminowym.
Obszary Natura 2000				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych programem Natura 2000. Ze względu na położenie w pobliżu obszaru PLH020071 Ostoja Nietoperzy Gór Sowich– 0,33 km może wystąpić potencjalne krótkoterminowe oddziaływanie na ten obszar jedynie podczas realizacji budowy. Prawidłowo prowadzone prace mogą zminimalizować lub całkowicie wykluczyć oddziaływanie.
Pozostałe obszary chronione				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych ochroną, a więc nie będzie oddziaływała na te obszary.
Korytarze ekologiczne				x				Inwestycja nie przecina głównych korytarzy ekologicznych. Nie przewidziano znaczącego oddziaływania na omawiany komponent.

Ludzie						x		Pozytywny ze względu na zwiększenie oczekiwanej społecznie dostępności transportowej, a także poprawie bezpieczeństwa użytkowników drogi.
Wody			x			x		Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych (oddziaływanie krótkoterminowe), oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Szczególną uwagę należy zwrócić przy przekraczaniu rzeki Włodzica. Długoterminowo przy prawidłowo zaprojektowanym systemie odwodnienia drogi przewiduje się poprawę gospodarki wodnej opadowej i roztopowej, zapobiegającej ewentualnym lokalnym podtopieniom.
Powietrze				x				Ze względu na lokalizację inwestycji na terenie zabudowanym nie przewiduje się zmian w zakresie emisji spalin do atmosfery.
Hałas					x			Przebudowa drogi będzie uwzględniać aktualne standardy ochrony akustycznej, na drodze o dobrej nawierzchni oraz zabezpieczonej ekranami oddziaływanie powinno mieć pozytywny charakter.
Powierzchnia ziemi			x					Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prowadzenia prac remontowych związanych z naruszeniem warstwy glebowej (oddziaływanie krótkoterminowe - jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji - do 15 m). Oddziaływanie to nie będzie znaczące ze względu na lokalizacji inwestycji w obszarze zabudowanym. Pomimo to należy wprowadzić środki zabezpieczające na etapie prac budowlanych.
Krajobraz				x				Krótkoterminowe negatywne oddziaływanie na krajobraz wystąpi jedynie podczas prowadzenia prac budowlanych. Zakłada się, że przebudowa istniejącej drogi w odniesieniu do skutków długoterminowych nie będzie negatywnie oddziaływać na krajobraz.
Zabytki i dobra materialne				x				Inwestycja nie będzie znacząco oddziaływała na zabytki i dobra materialne.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **projektu aktualizacji Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**7**
Nazwa	**Przebudowa drogowego mostu Żernickiego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 362 we Wrocławiu**
Lokalizacja	Miasto Wrocław
Ogólna charakterystyka inwestycji	Inwestycja obejmuje przebudowę mostu na rzece Ślęża o długości 0,6 km.

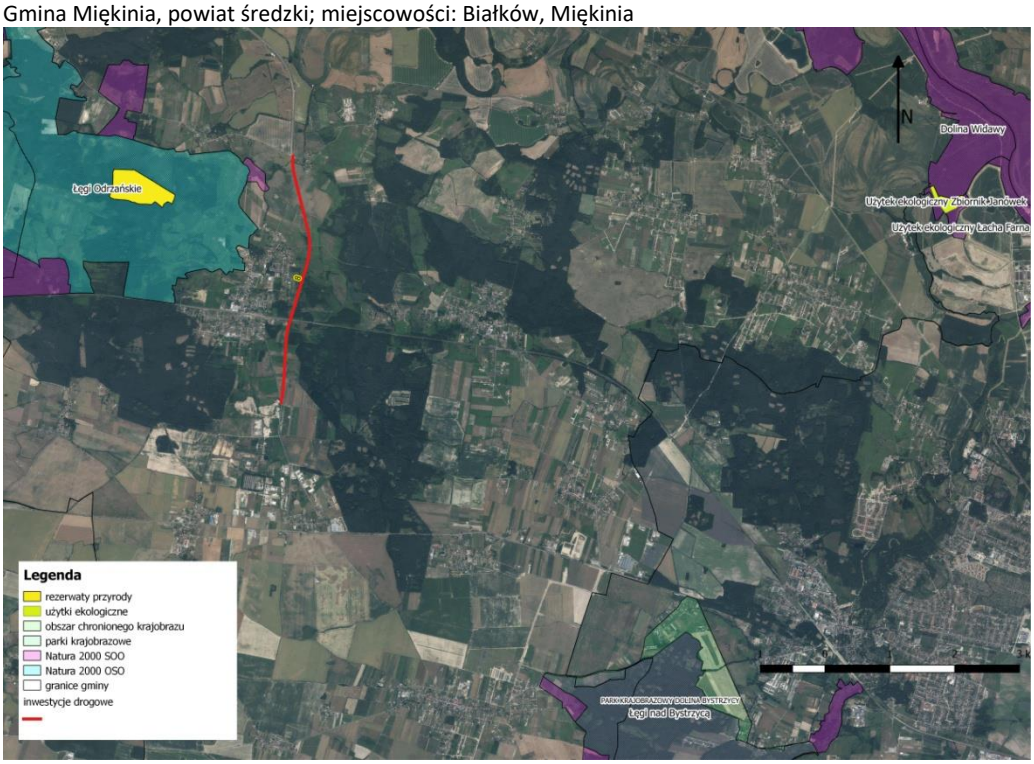
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Planowany do przebudowy odcinek obejmuje koryto rzeki Ślęża oraz tereny przybrzeżne. Inwestycja zlokalizowana jest w pobliżu zabudowy jednorodzinnej.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Parki krajobrazowe: Park Krajobrazowy Dolina Bystrzycy - 5,35 km Zespoły przyrodniczo - krajobrazowe: Szczytnicki Zespół Przyrodniczo - Krajobrazowy - 9,1 km Natura 2000 – SOO: PLH020103 Łęgi nad Bystrzycą - 5,05 km, PLH020069 Las Pilczycki - 2,9 km, PLH020036 Dolina Widawy - 4,4 km Korytarze ekologiczne: Dolina Odry Środkowej - 3, km Użytki ekologiczne: Użytek ekologiczny Zbiornik Janówek - 9,5 km, Użytek ekologiczny Łacha Farna - 9,0 km, Użytek ekologiczny Nowa Karczma - 6,5 km

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta			x					Negatywne krótkoterminowe oddziaływania związane z przebudową mostu będą wiązały się jedynie z naruszeniem warstwy powierzchniowej gleby. Prawidłowo prowadzone prace nie będą miały negatywnego oddziaływania na gatunki związane ze środowiskiem wodnym. Ze względu na lokalizację inwestycji na terenach zabudowanych oddziaływanie inwestycji na omawiany komponent nie będzie znaczące w aspekcie długoterminowym.
Obszary Natura 2000				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych programem Natura 2000. Nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na te obszary.
Pozostałe obszary chronione				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych ochroną, a więc nie będzie oddziaływała na te obszary.
Korytarze ekologiczne				x				Inwestycja nie przecina głównych korytarzy ekologicznych. Nie przewidziano znaczącego oddziaływania na omawiany komponent.
Ludzie						x		Pozytywny ze względu na poprawę bezpieczeństwa użytkowników planowanego do przebudowy mostu.
Wody			x					Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych (oddziaływanie krótkoterminowe), oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace, uwzględniające zabezpieczenie miejsca budowy przed odciekami. Długoterminowo, ze względu na przebudowę istniejącego mostu, nie przewiduje się znaczącego oddziaływania.
Powietrze				x				Ze względu na lokalizację inwestycji na terenie zabudowanym nie przewiduje się zmian w zakresie emisji spalin do atmosfery.
Hałas					x			Przebudowa istniejącego mostu nie powinna wykazywać istotnego oddziaływania długoterminowego w postaci hałasu. Podczas prac możliwa jest podwyższona emisja hałasu (oddziaływanie krótkoterminowe), jednak przy prawidłowo zabezpieczonym terenie budowy oddziaływanie będzie zminimalizowane.
Powierzchnia ziemi			x					Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prowadzenia prac remontowych związanych z naruszeniem warstwy glebowej (oddziaływanie krótkoterminowe - jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji - do 15 m). Oddziaływanie to nie będzie znaczące ze względu na lokalizacji inwestycji w obszarze zabudowanym. Pomimo to należy wprowadzić środki zabezpieczające na etapie prac budowlanych.
Krajobraz					x			Krótkoterminowe negatywne oddziaływanie na krajobraz wystąpi jedynie podczas prowadzenia prac budowlanych. Zakłada się, że przebudowa istniejącego mostu w odniesieniu do skutków długoterminowych może wpłynąć korzystnie na estetykę otoczenia.
Zabytki i dobra materialne				x				Inwestycja nie będzie znacząco oddziaływała na zabytki i dobra materialne.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **projektu aktualizacji Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**8**

Nazwa	**Skomunikowanie mostu na rzece Odrze w miejscowości Brzeg Dolny z drogą krajową nr 94 i drogą wojewódzką nr 340 w zakresie: Odcinek od drogi powiatowej nr 2060D w m. Zabór Wielki do włączenia do drogi powiatowej nr 2059D – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę**
Lokalizacja	Gmina Miękinia, powiat średzki; miejscowości: Białków, Miękinia 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Budowa odcinka drogi pomiędzy drogami powiatowymi o długości 3,98 km umożliwi stworzenie alternatywnej trasy omijającej Miękinię.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja poprowadzona została w większości przez pola uprawne, od zachodu sąsiadując z obszarami zabudowanymi Miękini. Przedsięwzięcie przecina linię kolejową oraz rzekę Strugę i 4 cieki szczegółowe.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Korytarze ekologiczne: Śląsk – 1 – 0 km (droga przecina korytarz) Parki krajobrazowe: Dolina Bystrzycy – 5,7 km Natura 2000 – OSO: PLB020008 Łęgi Odrzańskie – 770 m Natura 2000 – SOO: PLH020018 Łęgi Odrzańskie – 473 m, PLH020103 Łęgi nad Bystrzycą – 5,8 km

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta		x	x					Prace związane z budową drogi mogą wiązać się z negatywnym oddziaływaniem na florę, faunę oraz bioróżnorodność. Planowane przedsięwzięcie przebiega przez mozaikę łąk, pól uprawnych, kompleksów zadrzewień oraz cieków. Wiąże się to ze zniszczeniem siedlisk występowania poszczególnych gatunków roślin i zwierząt, zniszczeniem siedlisk chronionych, a także wycinką drzew i krzewów.
Obszary Natura 2000					x			Inwestycja przebiega w odległości 470 metrów od obszaru Natura 2000 PLH020018 Łęgi Odrzańskie i 770 metrów od PLB020008 Łęgi Odrzańskie. Planowana obwodnica ma jednak na celu wyprowadzenie tranzytowego ruchu samochodowego z miejscowości Miękinia położonej w bezpośrednim sąsiedztwie lun nawet w granicach w/w terenów chronionych, więc odsuwa ruch od obszarów Natura 2000.
Pozostałe obszary chronione				x				Nie stwierdzono oddziaływań na pozostałe obszary chronione. Najbliżej położony jest rezerwat przyrody Zabór - 1,9 km.

Korytarze ekologiczne		x	x					Główne korytarze ekologiczne: mogą wystąpić potencjalne negatywne oddziaływania na etapie realizacji przedsięwzięcia (związane z hałasem, ruchem ciężkiego sprzętu) oraz na etapie eksploatacji drogi (wzmożony ruch samochodów). Lokalne korytarze ekologiczne: wystąpienie negatywnych oddziaływań na etapie realizacji i eksploatacji planowanej drogi. Planowane przedsięwzięcie przecina mozaikę siedliskową łąk, pól uprawnych, kompleksów leśnych oraz rzekę Strugę i mniejsze cieki. Nowo wybudowana droga będzie stanowić barierę dla istniejących lokalnych tras migracji zwierząt.
Ludzie					x	x	x	Obwodnica Miękini ma zmniejszyć natężenie tranzytowego ruchu samochodowego w centrum miejscowości co powinno mieć znaczący, pozytywny skutek w tym aspekcie.
Wody			x					Inwestycja przecina rzekę Średzką Wodę i 4 cieki szczegółowe. Realizowana jest w obrębie JCW o złym stanie.
Powietrze					x			Inwestycja powinna poprawić jakość powietrza w miejscowości Miękinia. Nowy przebieg trasy przez obszary otwarte, dobrze przewietrzane nie powinien znacząco pogorszyć jakości powietrza na tym obszarze.
Hałas					x			Zmniejszenie natężenia ruchu w Miękini powinno mieć pozytywny skutek dla mieszkańców w postaci obniżenia poziomu hałasu w miejscowości. Odsunięcie trasy przejazdu samochodów od granic obszarów Natura 2000 potencjalnie zmniejszy negatywny wpływ hałasu na tereny chronione.
Powierzchnia ziemi			x					Inwestycja drogowa może potencjalnie negatywnie wpłynąć na stan powierzchni ziemi. Biorąc jednak pod uwagę to, że inwestycja będzie prowadzona w ciągu już istniejących dróg o nawierzchni twardej, negatywny wpływ nie powinien być znaczny.
Krajobraz			x					Inwestycja zmieni krajobraz wprowadzając element antropogeniczny jakim jest droga. Wpływ takiej zmiany na obszarach podmiejskich i w znacznym stopniu zurbanizowanych będzie niewielki.
Zabytki i dobra materialne					x	x		Ograniczenie ruchu samochodowego w Miękini powinno mieć pozytywny wpływ na stan obiektów zabytkowych i dóbr materialnych w tej miejscowości. Budowa nowej infrastruktury drogowej poprawia stan dóbr materialnych.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**9**
Nazwa	**Budowa drogi wojewódzkiej od węzła A4 Bielany Wrocławskie (ul. Karkonoska) do drogi wojewódzkiej nr 395 (do ronda Żerniki Wrocławskie) i do granicy Wrocławia (ul. Buforowa)**

Lokalizacja	gmina Siechnice, Kobierzyce, m. Wrocław, powiat wrocławski; południowa granica miasta Wrocław; miejscowości: Bielany Wrocławskie, Wysoka, Żerniki Wrocławskie
Ogólna charakterystyka inwestycji	Celem przedsięwzięcia jest budowa odcinka drogi pomiędzy Żernikami Wrocławskimi a Bielanami Wrocławskimi o długości 6,2 km, stanowiąca jeden z etapów budowy Wschodniej Obwodnicy Wrocławia. Powstanie przedmiotowej drogi przyczyni się m.in. do poprawy dostępności komunikacyjnej osiedli leżących w sąsiedztwie oraz do odciążenia istniejących dróg obsługujących dotychczasowy ruch. Zakończenie całej inwestycji, szczególnie odcinka pomiędzy Łanami a Długołęką umożliwi jej połączenie z Autostradową Obwodnicą Wrocławia (AOW), co wspomoże ruch tranzytowy w obrębie miasta Wrocławia.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja poprowadzona została przez pola uprawne, w sąsiedztwie zabudowań Biestrzykowa, Wysokiej, Żernik Wrocławskiej i Wrocławia. Poza terenami zabudowanymi planowana droga sąsiaduje z zadrzewieniami śródpolnymi. Przedsięwzięcie przecina bieg rzeki Ślęza i Oporówka.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Parki krajobrazowe: Park Krajobrazowy Dolina Bystrzycy – 10.9 km Natura 2000 – OSO: PLB020002 Grądy Odrzańskie– 5.6 km Natura 2000 – SOO: PLH020017 Grądy w Dolinie Odry - 3.7 km, PLH020103 Łęgi nad Bystrzycą – 11.4 km, PLH020069 Las Pilczycki – 10.2 km Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe: Szczytnicki Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy C – 6.2 km, Szczytnicki Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy B – 7.3 km, Szczytnicki Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy A – 6.3 km

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta			x					Możliwe wystąpienie oddziaływania negatywnego związanego z oddziaływaniem na zwierzęta i rośliny związane z ekosystemem polnym oraz zadrzewień śródpolnych, które zostaną zajęte przez nową inwestycję drogową.
Obszary Natura 2000				x				Brak zidentyfikowanych oddziaływań. Najbliżej położonym Obszarem Natura 2000 jest obszar SOO PLH020017 Grądy w Dolinie Odry - 3.7 km
Pozostałe obszary chronione				x				Brak zidentyfikowanych oddziaływań. Najbliżej położonym obszarem chronionym jest Szczytnicki Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy C – 6.2 km
Korytarze ekologiczne			x					Główne korytarze ekologiczne - brak oddziaływań. Lokalne korytarze ekologiczne: Wystąpienie negatywnych oddziaływań na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Planowana droga będzie stanowić barierę w przebiegu lokalnych tras migracji zwierząt.

Ludzie	x	x	x		x	x		Pozytywne oddziaływanie związane z poprawą dostępności komunikacyjnych osiedli leżących wzdłuż projektowanej drogi, odciążenie dróg we Wrocławiu od tranzytu, zwiększenie prędkości poruszania się samochodów, zmniejszenie ilości zatorów ulicznych spowodowanych nadmiernym ruchem a także zwiększenie bezpieczeństwa na drogach o dobrych parametrach technicznych. Negatywne związane z odcinkami prowadzonym przez osiedla. W szczególności przez osiedle Wysoka. Realizacja projektu może wywołać duże kontrowersje społeczne.
Wody			x					Możliwe niewielkie potencjalne oddziaływania negatywne związane z przecięciem rzeki Ślęzy i Oporówki. Odbiornik wód stanowi JCW o złym stanie, ale niezagrożonych celach środowiskowych.
Powietrze			x		x			W otoczeniu projektowanej drogi możliwe zwiększenie zanieczyszczenia powietrza w związku z emisją spalin. Droga prowadzi przez tereny otwarte, dobrze przewietrzane. Z budową obwodnicy Wrocławia wiążą się oczekiwane oddziaływania pozytywne związane ze zmniejszeniem emisji zanieczyszczeń w rejonach Wrocławia które planowana droga będzie odciążać.
Hałas			x		x			Pozytywne i negatywne. Realokacja pozytywna poprzez oddziaływania pośrednie. Oddziaływania bezpośrednie negatywne.
Powierzchnia ziemi			x					Znaczące przeobrażenie powierzchni ziemi związane ze zmianą użytkowania. Negatywny wpływ na gleby. Konieczne zachowanie środków łagodzących na etapie budowy (jak najmniejszy teren placu budowy, prawidłowo wyznaczone miejsca parkingowe maszyn budowlanych).
Krajobraz			x					Budowa nowej drogi jest inwestycją o dużym oddziaływaniu na krajobraz. Oddziaływania negatywne wystąpią przede wszystkim w pobliżu miejscowości (prawdopodobnie powstaną tam także ekrany akustyczne, które stanowią znaczącą barierę w krajobrazie). Nie mniej jednak omawiany odcinek drogi przebiega w krajobrazie przekształconym przez człowieka w związku z tym wpływ będzie nieznaczny.
Zabytki i dobra materialne		x	x		x			Zmniejszenie ruchu tranzytowego przez Wrocław potencjalnie może oddziaływać pozytywnie na zabytki. Nastąpi też wzrost wartości nieruchomości, które droga komunikuje z jednoczesnym znaczącym spadkiem wartości nieruchomości bezpośrednio do drogi przyległych.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**10**
Nazwa	**Przebudowa ul. Buforowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395 we Wrocławiu**

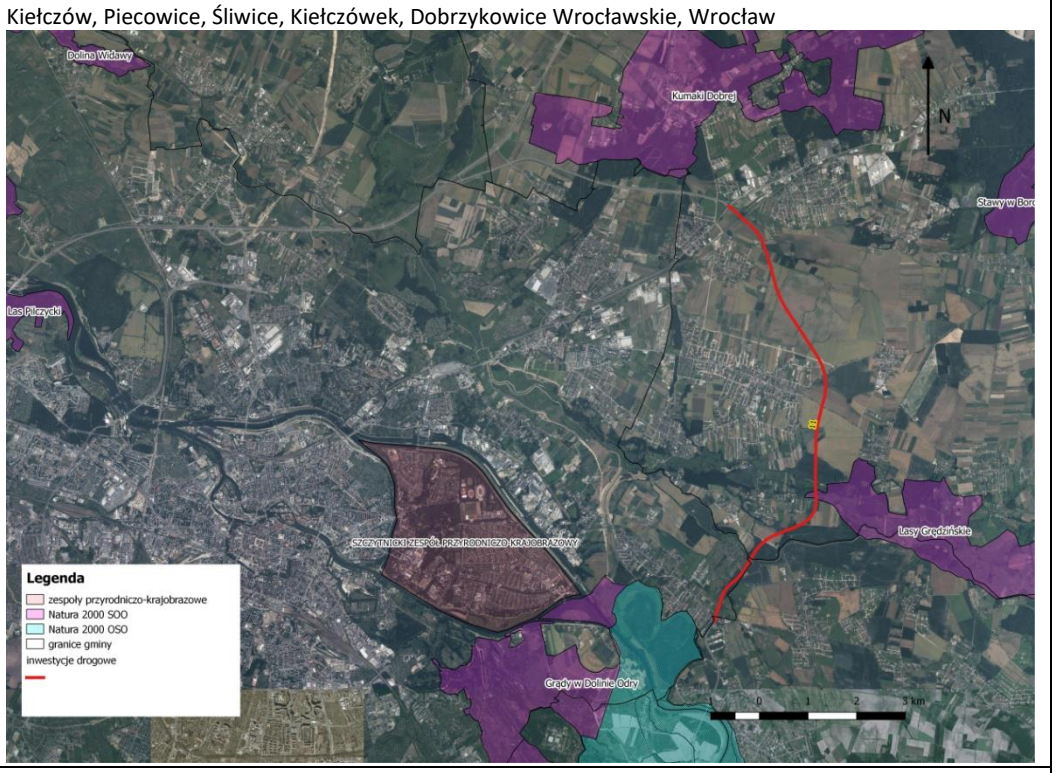
Lokalizacja	Miasto Wrocław
Ogólna charakterystyka inwestycji	Planowany do przebudowy jest odcinek ulicy o długości 2,934 km
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Planowana inwestycja przebiega przez tereny rolnicze, tereny zabudowy jednorodzinnej i luźnej zabudowy wielorodzinnej.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Zespoły przyrodniczo - krajobrazowe: Szczytnicki Zespół Przyrodniczo - Krajobrazowy - 3,7 km Natura 2000 – PLB020002 Grądy Odrzańskie - 5,5 km Natura 2000 – SOO: PLH020017 Grądy w Dolinie Odry - 2,6 km Korytarze ekologiczne: Dolina Odry Środkowej - 6,7 km

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta			x	x				Negatywne krótkoterminowe oddziaływania związane z przebudową drogi będą wiązały się z potencjalną wycinką drzew i krzewów w pasie przebudowywanej drogi. Ze względu na lokalizację inwestycji na terenach zabudowanych oddziaływanie inwestycji na omawiany komponent nie będzie znaczące w aspekcie długoterminowym.
Obszary Natura 2000				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych programem Natura 2000. Nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na te obszary.
Pozostałe obszary chronione				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych ochroną, a więc nie będzie oddziaływała na te obszary.
Korytarze ekologiczne				x				Inwestycja nie przecina głównych korytarzy ekologicznych. Nie przewidziano znaczącego oddziaływania na omawiany komponent.
Ludzie						x		Pozytywny ze względu na zwiększenie oczekiwanej społecznie dostępności transportowej, a także poprawie bezpieczeństwa użytkowników drogi.

Wody			x			x		Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych (oddziaływanie krótkoterminowe), oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Długoterminowo przy prawidłowo zaprojektowanym systemie odwodnienia drogi przewiduje się poprawę gospodarki wodnej opadowej i roztopowej, zapobiegającej ewentualnym lokalnym podtopieniom.
Powietrze				x				Ze względu na lokalizację inwestycji na terenie zabudowanym nie przewiduje się zmian w zakresie emisji spalin do atmosfery.
Hałas					x			Przebudowa drogi będzie uwzględniać aktualne standardy ochrony akustycznej, na drodze o dobrej nawierzchni oraz zabezpieczonej ekranami oddziaływanie powinno mieć pozytywny charakter.
Powierzchnia ziemi			x					Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prowadzenia prac remontowych związanych z naruszeniem warstwy glebowej (oddziaływanie krótkoterminowe - jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji - do 15 m). Oddziaływanie to nie będzie znaczące ze względu na przebudowę istniejącego ciągu komunikacyjnego. Pomimo to należy wprowadzić środki zabezpieczające na etapie prac budowlanych.
Krajobraz				x				Krótkoterminowe negatywne oddziaływanie na krajobraz wystąpi jedynie podczas prowadzenia prac budowlanych. Zakłada się, że przebudowa istniejącej drogi w odniesieniu do skutków długoterminowych nie będzie negatywnie oddziaływać na krajobraz.
Zabytki i dobra materialne				x				Inwestycja nie będzie znacząco oddziaływała na zabytki dobra materialne.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **projektu aktualizacji Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**11**
Nazwa	**Budowa drogi wojewódzkiej od drogi wojewódzkiej nr 455 do drogi krajowej nr 98**
Lokalizacja	gmina miejska Wrocław, Długołęka, Czernica, powiat wrocławski; miejscowości: Długołęka, Mirków, Kiełczów, Piecowice, Śliwice, Kiełczówek, Dobrzykowice Wrocławskie, Wrocław 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Celem przedsięwzięcia jest budowa odcinka drogi pomiędzy Długołęką a Dobrzykowicami Wrocławskimi o długości 9,85 km, stanowiąca jeden z etapów budowy Wschodniej Obwodnicy Wrocławia. Powstanie przedmiotowej drogi przyczyni się m.in. do poprawy dostępności komunikacyjnej miejscowości leżących w sąsiedztwie oraz/lub do odciążenia istniejących dróg obsługujących dotychczasowy ruch. Zakończenie całej inwestycji, szczególnie analizowanego odcinka, umożliwi jej połączenie z Autostradową Obwodnicą Wrocławia (AOW), co wpłynie na wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miasta Wrocławia.

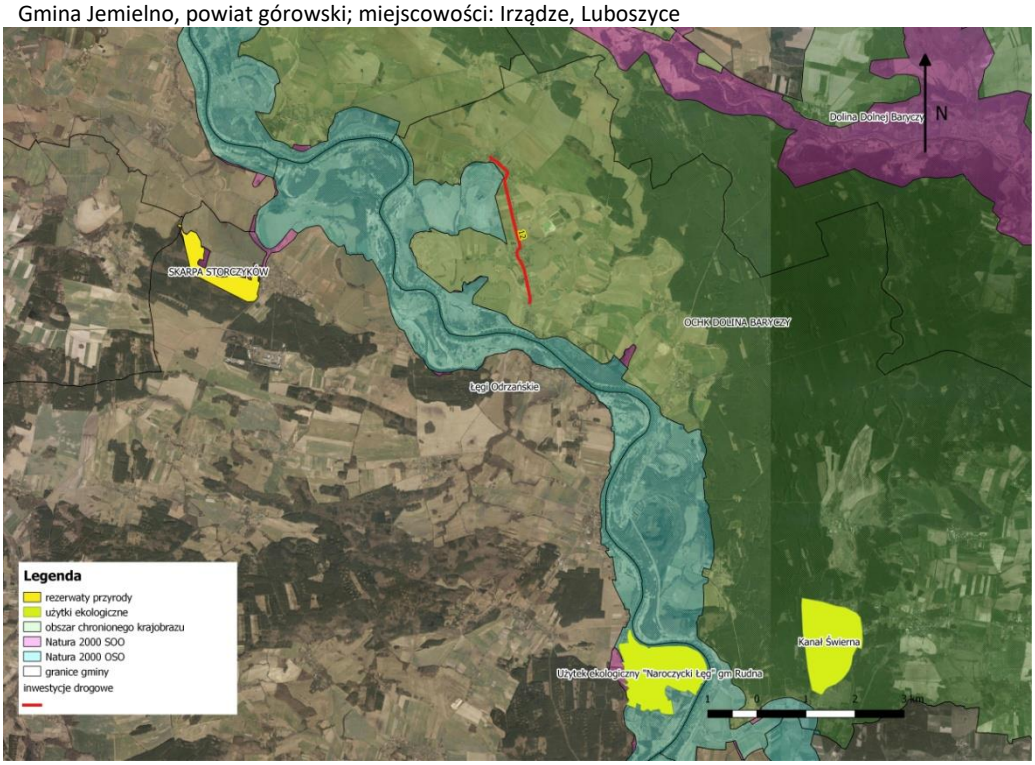
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Przedsięwzięcie w całości przebiega przez pola uprawne, sąsiadując z obszarami zabudowanymi pobliskich miejscowości. Droga przecina liczne cieki różnej klasy, w tym rzekę Widawę.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	**Obszary Chronionego Krajobrazu:** Wzgórza Trzebnickie – 8,2 km **Rezerwaty przyrody:** Las Bukowy w Skarszynie – 8,7 km **Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe:** Szczytnicki Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy A – 5.3 km**,** Szczytnicki Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy B – 4,0 km**,** Szczytnicki Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy C – 2,0 km **Natura 2000 – SOO:** PLH020078 Kumaki Dobrej - 1.2 km**,** PLH020069 Las Pilczycki – 13,6 km**,** PLH020036 Dolina Widawy – 12,2 km PLH020045 Stawy w Borcowej – 4,5 km, PLH020081 Lasy Grędzińskie – 0 km (przecina SOO), PLH020017 Grądy w Dolinie Odry – 400 m **Natura 2000 – OSO:** PLB020002 Grądy Odrzańskie – 400 m **Korytarze ekologiczne:** Śląsk - 1 – 3,6 km

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta		x	x					W związku z budową nowej drogi zajęte zostaną siedliska roślin i zwierząt na stosunkowo dużym obszarze. Projektowana droga przecina obszar Natura 2000 Grądy Grędzińskie oraz przechodzi w bliskiej odległości od obszarów naturowych. Istnieje duże prawdopodobieństwo wystąpienia zagrożenia dla gatunków związanych z ekosystemami pól uprawnych oraz występującymi w dolinie rzeki Widawy. Realizacja inwestycji będzie się wiązała także z wycinką drzew (prawdopodobnie także drzew będących celem ochrony w obszarze Lasy Grędzińskie). Drzewa w tym obszarze mogą być siedliskiem gatunków chronionych tj. pachnica dębowa oraz kozioróg dębosz. Konieczne jest uwzględnienie minimalizacji i kompensacji przyrodniczej na etapie projektowania drogi, a następnie respektowanie wymogów sformułowanych w decyzji środowiskowej
Obszary Natura 2000		x	x					Inwestycja w planowanym przebiegu przecina Naturę 2000 - PLH020081 Lasy Grędzińskie – 0 km (przecina SOO) na niewielkim fragmencie tuż przy zachodniej granicy tego obszaru. Celem ochrony w tym obszarze jest rozległy obszar lasów z licznymi przestojami i wydzieleniami ze starodrzewem. Zaleca się aby na etapie projektowania inwestycji oraz wykonywania OOS przeprowadzić analizę wariantową uwzględniającą wariant z lokalizacją poza obszarem Natura 2000. Droga ta przebiega także blisko (400 m) obszarów Natura 2000 Grądy Odrzańskie i Grądy w Dolinie Odry, które w tym miejscu nakładają się na siebie. Minimalizowanie oddziaływania na te obszary powinno uwzględniać właściwe z punktu widzenia ochrony przyrody wyznaczenie terenu i zaplecza budowy.
Pozostałe obszary chronione				x				Nie stwierdzono oddziaływań na pozostałe obszary chronione.
Korytarze ekologiczne			x					Główne korytarze ekologiczne: nie stwierdzono oddziaływań. Lokalne korytarze ekologiczne: wystąpienie negatywnych oddziaływań na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Planowane droga będzie stanowić barierę w przebiegu lokalnych tras migracji zwierząt oraz spowoduje zmniejszenie areału występowania poszczególnych gatunków. Należy wybudować przejścia dla zwierząt.
Ludzie		x	x		x	x	x	Oddziaływania pozytywne związane z polepszeniem możliwości transportowych (poprawa skomunikowania miejscowości leżących wzdłuż planowanej drogi), a także wyprowadzeniem ruchu tranzytowego z Wrocławia. Możliwe oddziaływania negatywne w miejscowościach przez które częściowo będzie przebiegała droga. Można spodziewać się protestów lokalnej ludności.
Wody			x					Możliwe oddziaływania negatywne z uwagi na przecięcie licznych cieków, w tym Widawy oraz jej dopływów. Układ hydrograficzny w obszarze planowanego przebiegu drogi jest rozbudowany. Inwestycja realizowana w obrębie 3 JCW o złym stanie

Powietrze			x		x			Negatywne oddziaływania związane są z spodziewanym dużym natężeniem ruchu. Pozytywne oddziaływania wystąpią w wyniku odciążenia obecnie używanych ciągów komunikacyjnych.
Hałas			x		x	x		W otoczeniu drogi zwiększy się natężenie hałasu, jednak wpływ na środowisko będzie nieznaczny, poza odcinkami przebiegającymi w pobliżu terenów zabudowanych. Minimalizacja negatywnego oddziaływania jest obecnie zawarta w standardach odnoszących się do natężenia hałasu w poszczególnych strefach. Pozytywne oddziaływania wystąpią w wyniku odciążenia obecnie używanych ciągów komunikacyjnych.
Powierzchnia ziemi		x	x					Znaczące przeobrażenie powierzchni ziemi związane ze zmianą użytkowania. Negatywny wpływ na gleby. Konieczne zachowanie środków łagodzących na etapie budowy (jak najmniejszy teren placu budowy, prawidłowo wyznaczone miejsca parkingowe maszyn budowlanych).
Krajobraz		x	x					Budowa nowej dwupasmowej drogi jest inwestycją o dużym oddziaływaniu na krajobraz. Oddziaływania negatywne wystąpią przede wszystkim w pobliżu miejscowości (prawdopodobnie powstaną tam także ekrany akustyczne, które stanowią znaczącą barierę w krajobrazie), a także w dolinie Widawy, gdzie walory krajobrazowe są wysokie.
Zabytki i dobra materialne			x		x	x		Pozytywne oddziaływanie na zabytki poprzez wyprowadzenie tranzytu samochodowego z Wrocławia a także z miejscowości położonych wzdłuż drogi. Budowa nowej drogi zwiększy ilość nowoczesnej infrastruktury drogowej w województwie. Potencjalnie w bezpośredniej bliskości inwestycji może nastąpić spadek wartości nieruchomości z kolei ze względu na dostępność komunikacyjną, w pewnej odległości od drogi, może wzrosnąć wartość gruntów budowlanych

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**12**
Nazwa	**Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Ciechanów - Góra wraz z obwodnicą Góry w zakresie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 323 km ok. 32+060 – 36+880 na odcinku Luboszyce – Ciechanów – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę**
Lokalizacja	Gmina Jemielno, powiat górowski; miejscowości: Irządze, Luboszyce 

Ogólna charakterystyka inwestycji	Inwestycja polega na przebudowie dróg prowadzących do mostu na Odrze o łącznej długości długość: 4,82 km.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja prowadzi śladem istniejącej drogi wojewódzkiej nr 323 poprzez tereny zabudowane, a także po części przez pola uprawne. Przedsięwzięcie przecina Kanał Uszczonowski.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Obszary chronionego krajobrazu: Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Baryczy – 0 km (na obszarze OChK) Korytarze ekologiczne: Odra Środkowa 1 – 1,5 km, Odra Środkowa 2 – 4,7 km Rezerwaty przyrody: Skarpa Storczyków – 5,2 km Natura 2000 – OSO: PLB020008 Łęgi Odrzańskie – 0 km (sąsiaduje z OSO) Natura 2000 – SOO: PLH020084 Dolina Dolnej Baryczy – 3,2 km, PLH020018 Łęgi Odrzańskie – 0 km (sąsiaduje z SOO)

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta			x					Możliwe wystąpienie negatywnego oddziaływania z uwagi na bliskość obszarów chronionych (duża różnorodność siedliskowa i gatunkowa). Konieczne przeprowadzenie wnikliwej analizy na etapie OOS inwestycyjnej.
Obszary Natura 2000			x					Inwestycja choć prowadzi po śladzie istniejącym to graniczy z obszarami Natura 2000 PLB020008 i PLH020018 Łęgi Odrzańskie. Potencjalnie możliwe jest wystąpienie negatywnego oddziaływania. Konieczne przeprowadzenie wnikliwej analizy na etapie OOŚ dla przedsięwzięcia, ze wskazaniem rozwiązań chroniących środowisko, takich jak terminy wykonania pracy, oznaczenie siedlisk chronionych, wyznaczenie terenów pod plac budowy.
Pozostałe obszary chronione			x					Planowane przedsięwzięcie leży w granicy OChK Dolina Baryczy. Niewielkie negatywne, lokalne i krótkoterminowe oddziaływania na OChK mogą wystąpić na etapie realizacji przedsięwzięcia. Na pozostałe obszary chronione nie zidentyfikowano oddziaływań - obszary położone są w znacznej odległości od planowanego przedsięwzięcia - najbliżej położony jest rezerwat Skarpa Storczyków - 5,2km
Korytarze ekologiczne			x					Główne korytarze ekologiczne: Nie stwierdzono oddziaływań na główne korytarze ekologiczne. Lokalne korytarze ekologiczne: Może wystąpić negatywne oddziaływanie na lokalne korytarze migracji zwierząt
Ludzie					x			Przebudowa będzie w większości prowadzona po istniejącym śladzie co minimalizuje możliwość wystąpienia oddziaływań na ludzi. Poprawa warunków komunikacyjnych jest jednak, w sposób pośredni, oddziaływaniem pozytywnym.
Wody					x			Inwestycja przecina Kanał Uszczonowski, stanowiący JCW o złym stanie i zagrożonych celach środowiskowych. Przebudowa powinna wpłynąć na poprawę gospodarki wodami opadowymi a tym samym może potencjalnie przyczynić się do poprawy wpływu na dane JCW.
Powietrze								Nastąpi relokacja zanieczyszczeń z miejscowości na tereny otwarte (lepiej przewietrzane).
Hałas								Przebudowa będzie w większości prowadzona po istniejącym śladzie co minimalizuje możliwość wystąpienia oddziaływań.
Powierzchnia ziemi			x					Przebudowa będzie w większości prowadzona po istniejącym śladzie co minimalizuje możliwość wystąpienia oddziaływań.
Krajobraz			x					Przebudowa będzie w większości prowadzona po istniejącym śladzie co minimalizuje możliwość wystąpienia oddziaływań. Zmiana może polegać na wycince przydrożnych drzew i krzewów.
Zabytki i dobra materialne								Polepszenie istniejącej infrastruktury drogowej zwiększy potencjał dóbr materialnych. Skala potencjalnych oddziaływań będzie jednak znikoma.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**13**
Nazwa	**Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 379 od ronda ul. Uczniowskiej w m. Stary Julianów do ronda ul. Wałbrzyskiej w m. Świdnica – jako realizacja projektu trasy sudeckiej**
Lokalizacja	gmina Walim, powiat wałbrzyski; gmina miejska i wiejska Świdnica, powiat świdnicki; miejscowości: Stary Julianów, Modliszów, m. Świdnica
Ogólna charakterystyka inwestycji	Celem przedsięwzięcia jest przebudowa drogi wojewódzkiej nr 379 na odcinku od ronda przy ul. Uczniowskiej (gmina wiejska Świdnica) do ronda przy ul. Wałbrzyskiej (m. Świdnica) o długości 12,8 km. Głównym powodem jest zły stan istniejącej infrastruktury, droga jest zbyt wąska i posiada bardzo zniszczoną nawierzchnię. Stanowi ona alternatywny łącznik m. Świdnica i m. Wałbrzych.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja przebiega głównie przez tereny niezabudowane w otoczeniu łąk, pól uprawnych oraz lasów. Tereny zabudowane stanową dwie małe miejscowości, charakteryzujące się zabudową zagrodowa oraz jednorodzinna, oraz m. Świdnica o gęstej zabudowie miejskiej. Inwestycja przecina korytarz ekologiczny Pogórze Sudeckie oraz bieg rzeki Witoszówka.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Rezerwaty przyrody: Przełomy pod Książem k. Wałbrzycha – 6,2 km, Jeziorko Daisy – 4.08 km, Góra Chojna - 3.85 km Parki krajobrazowe: Książanki Park Krajobrazowy – 2,34 km (otulina – 0,83 km), Ślężański Park Krajobrazowy – 7.01 km (otulina – 6,7 km), Park Krajobrazowy Sudetów Wałbrzyskich – 6.15 km (otulina – 3,6 km) Natura 2000 – OSO: PLB020010 Sudety Wałbrzysko - Kamiennogórskie – 6,05 km Natura 2000 – SOO: PLH020020 Przełomy Pełcznicy pod Książem – 6,25 km, PLH020057 Masyw Chełmca – 7,47 km, PLH020038 Góry Kamienne – 6,5 km, PLH020071 Ostoja Nietoperzy Gór Sowich – 3,26 km, PLH020094 Modraszki koło Opoczki – 4,13 km, PLH020021 Wzgórza Kiełczyńskie – 6.88 km Obszary Chronionego Krajobrazu: Obszar Chronionego Krajobrazu Kopuła Chełmca – 7,52 km, Obszar Chronionego Krajobrazu Góry Bardzkie i Sowie - 0 km (przebiega na granicy) Korytarze ekologiczny: Pogórze Sudeckie – 0 km (przebiega przez teren korytarza), Góry Złote – Góry Sowie - 1,2 km

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA								
KOMPONENTY ŚRODOWISKA	**CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ**							**OPIS ODDZIAŁYWANIA**
	-3	**-2**	**-1**	**0**	**1**	**2**	**3**	

Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta			x					Negatywne krótkoterminowe oddziaływania związane z przebudową drogi będą wiązały się z potencjalną wycinką drzew i krzewów w pasie przebudowywanej drogi. Istniejąca droga przebiega przez korytarz ekologiczny Pogórze Sudeckie, dlatego celem zapobiegania długoterminowego oddziaływania (wzmożony ruch samochodowy) należy uwzględnić budowę przejść dla zwierząt
Obszary Natura 2000				x				Nie stwierdzono oddziaływań. Najbliżej położony Obszar Natura 2000 PLH020071 Ostoja Nietoperzy Gór Sowich oddalony jest o 3,26 km.
Pozostałe obszary chronione				x				Nie stwierdzono oddziaływań. Najbliżej położonym obszarem chronionym jest Książanki Park Krajobrazowy – 2,34 km (otulina – 0,83 km).
Korytarze ekologiczne			x					Inwestycja zlokalizowana jest na terenie korytarza ekologicznego Pogórze Sudeckie, wymaga uwzględnienia budowy przejść dla zwierząt.
Ludzie					x	x		Przebudowa drogi podniesie komfort użytkowania, zwiększy się bezpieczeństwo na drodze.
Wody					x			Przebudowa drogi wprowadzi konieczność zachowania aktualnych standardów odnośnie odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z powierzchni drogi, a także prowadzenia odwodnienia, co przyczyni się do pozytywnego oddziaływania na wody.
Powietrze				x				Brak oddziaływań.
Hałas					x			Przebudowa drogi będzie uwzględniać aktualne standardy ochrony akustycznej, na drodze o dobrej nawierzchni ruch samochodowy powoduje mniejszy hałas.
Powierzchnia ziemi				x				Brak oddziaływania.
Krajobraz				x				Brak oddziaływania.
Zabytki i dobra materialne					x			Oddziaływanie pozytywne związane z poprawą istniejącej infrastruktury, także poprzez zmniejszenie drgań na drodze o dobrej nawierzchni i ich wpływu na budynki przylegające do niej.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **projektu aktualizacji Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**14**
Nazwa	**Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Ciechanów - Góra wraz z obwodnicą Góry w zakresie: Budowa obwodnicy Góry w ciągu drogi wojewódzkiej nr 323 – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę**

Lokalizacja	m. Góra, gmina Góra, powiat górowski; miejscowości: Stara Góra, Góra
Ogólna charakterystyka inwestycji	Celem przedsięwzięcia jest skomunikowanie drogi wojewódzkiej nr 323 o długości 3,4 km z początkiem w istniejącym km 24+785 i końcem w istniejącym km 20+364 i obejście miejscowości Góra
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja poprowadzona została w większości przez pola uprawne, na południu przecinając miejscowość Stara Góra. Droga sąsiaduje z Górą od strony zachodniej.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Obszary chronionego krajobrazu: Krzywińsko-Osiecki Obszar Chronionego Krajobrazu – 1,2 km, Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Baryczy – 0,1km Natura 2000 – OSO: PLB020008 Łęgi Odrzańskie - 8 km Natura 2000 – SOO: PLH020084 Dolina Dolnej Baryczy –1,1 km Korytarze ekologiczne: Łęgi Odrzańskie – Dolina Odry – 3,4 km, Dolina Odry Środkowej – Stawy Milickie - 3,9 km

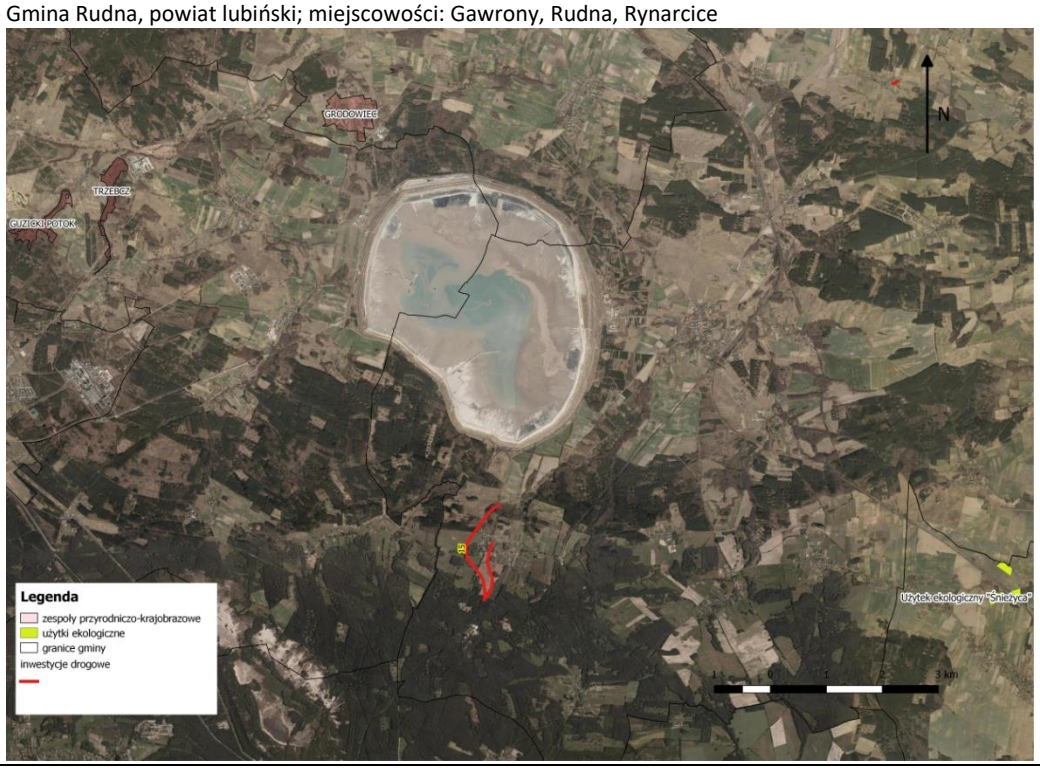
OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta			x					Negatywne krótkoterminowe oddziaływania związane z przebudową drogi będą wiązały się z potencjalną wycinką drzew i krzewów w pasie przebudowywanej drogi. Istniejąca droga przebiega w pobliżu obszaru chronionego krajobrazu Dolina Baryczy (140 m), dlatego celem zapobiegania długoterminowego oddziaływania (wzmożony ruch samochodowy) należy uwzględnić budowę przejść dla zwierząt
Obszary Natura 2000					x			Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych programem Natura 2000. Nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na te obszary.
Pozostałe obszary chronione					x			Planowana inwestycja nie znajduje się na terenie objętym ochroną. Obszarem chronionym, na który potencjalnie może krótkoterminowo oddziaływać inwestycja to Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Baryczy, gdyż znajduje się on w odległości poniże 0,5 km od planowanych prac budowlanych. Standardy projektowe mogą wpłynąć minimalizująco na potencjalne negatywne oddziaływania.

Korytarze ekologiczne			x					Inwestycja nie przecina głównych korytarzy ekologicznych. Jednak lokalizacja w pobliżu Obszaru Chronionego Krajobrazu Dolina Baryczy wymaga uwzględnienia budowy przejść dla zwierząt.
Ludzie							x	Budowa obwodnicy miejscowości Góra dla ruchu przebiegającego DW323 będzie miała pozytywny wpływ na życie i zdrowie ludzi. Lokowanie skrzyżowania dróg wojewódzkich 323 i 324 poza obszarem zabudowanym również będzie miało skutek pozytywny.
Wody			x					Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych (oddziaływanie krótkoterminowe), oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Długoterminowo przy prawidłowo zaprojektowanym systemie odwodnienia drogi przewiduje się poprawę gospodarki wodnej opadowej i roztopowej, zapobiegającej ewentualnym lokalnym podtopieniom.
Powietrze						x		Inwestycja powinna poprawić jakość powietrza w miejscowości Góra ze względu na częściowe ograniczenie ruchu samochodowego w jej granicach. Nowy przebieg trasy przez tereny otwarte, dobrze przewietrzane nie powinien znacząco pogorszyć jakości powietrza na tym obszarze.
Hałas						x		Zmniejszenie natężenia ruchu w terenie zabudowanym miasta Góra powinno mieć pozytywny skutek dla mieszkańców w postaci obniżenia poziomu hałasu. Odsunięcie trasy przejazdu samochodów od granic obszarów Natura 2000 potencjalnie zmniejszy negatywny wpływ hałasu na tereny chronione.
Powierzchnia ziemi			x					Inwestycja drogowa może potencjalnie negatywnie wpłynąć na stan powierzchni ziemi.
Krajobraz			x					Inwestycja może mieć potencjalnie negatywny wpływ na krajobraz wprowadzając do niego element dysharmonijny i antropogeniczny jakim jest droga.
Zabytki i dobra materialne						x		Ograniczenie ruchu samochodowego w terenie zabudowanym powinno mieć pozytywny wpływ na zabytki i dobra materialne tego obszaru. Budowa nowej infrastruktury drogowej poprawia stan dóbr materialnych.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **projektu aktualizacji Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**15**
Nazwa	**Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Lubin, Głogów – Ciechanów w zakresie: Budowa obejścia m. Rynarcice w ciągu drogi wojewódzkiej nr 323 – jako kontynuacja budowy przepraw przez Odrę**

Lokalizacja	Gmina Rudna, powiat lubiński; miejscowości: Gawrony, Rudna, Rynarcice 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Celem przedsięwzięcia jest budowa drogi o długości 2,2 km, która od strony północnej dowiązuje się do istniejącej drogi wojewódzkiej nr 323 przed m. Rynarcice, z kolei od strony południowej omija ww. miejscowość i ponownie wpina się do drogi nr 323. Przedmiotowe zadanie ma na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miejscowości Rynarcice
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja przebiega przez tereny leśne oraz rolne pola uprawne oraz tereny zalesione, sąsiadująco z zabudową jednorodzinną w miejscowości Rynarcice i Gawrony. Przedsięwzięcie przecina korytarz ekologiczny Bory Dolnośląskie – Odra Środkowa oraz 3 cieki wodne.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Rezerwaty: Skarpa Storczyków 4,3 km Natura 2000 SOO: PLH020018 Łęgi Odrzańskie – 4,3 km Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe: Grodowiec – 6,8 km, Trzebcz – 8,6 km, Guzicki Potok – 9,1 km Korytarze ekologiczne: Bory Dolnośląskie - Odra Środkowa – 0 km (droga przecina korytarz), Dolina Odry Środkowej - 6,0 km, Łęgi Odrzańskie – Dolina Odry - 9,8 km Użytki ekologiczne: Chełmek Wołowski 8,7 km

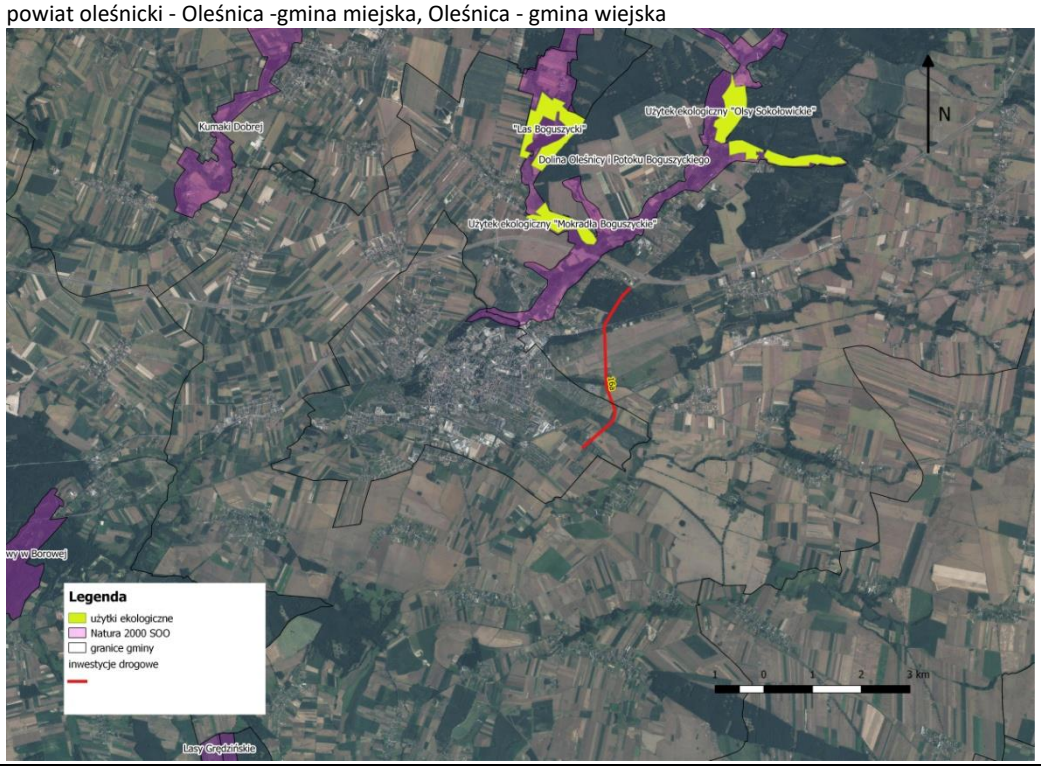
OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta		x	x					Negatywne krótkoterminowe oddziaływania związane z budową drogi będą wiązały się z potencjalną wycinką drzew i krzewów w pasie budowanej drogi. Istniejąca droga przebiega przez korytarz ekologiczny Bory Dolnośląskie - Odra Środkowa, dlatego celem zapobiegania długoterminowego oddziaływania (wzmożony ruch samochodowy) należy uwzględnić budowę przejść dla zwierząt.
Obszary Natura 2000				x				Brak oddziaływań. Przebieg drogi nie koliduje z obszarami natura 2000.
Pozostałe obszary chronione				x				Brak oddziaływania. Przebieg drogi nie koliduje z obszarami chronionymi.
Korytarze ekologiczne			x					Inwestycja zlokalizowana jest na terenie korytarza ekologicznego Bory Dolnośląskie - Odra Środkowa, wymaga uwzględnienia budowy przejść dla zwierząt.

Ludzie						x		Pozytywne oddziaływania związane ze zwiększeniem dostępności komunikacyjnej miejscowości położonych wzdłuż drogi, zmniejszenie narażenia na hałas komunikacyjny, wzrost bezpieczeństwa w związku z przekierowaniem ruchu samochodowego poza obszary zabudowane.
Wody			x		x			Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych (oddziaływanie krótkoterminowe), oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Długoterminowo przy prawidłowo zaprojektowanym systemie odwodnienia drogi przewiduje się poprawę gospodarki wodnej opadowej i roztopowej, zapobiegającej ewentualnym lokalnym podtopieniom.
Powietrze			x					W związku z tym, iż analizowany odcinek jest elementem skomunikowania z mostem na rz. Odrze w m. Ciechanów i dalej w kierunku na Leszno prawdopodobne jest zwiększenie natężenia ruchu, a co za tym idzie także zwiększenia zanieczyszczenia powietrza.
Hałas					x			Pozytywne oddziaływanie związane z obejściem miejscowości Rynarcice, gdzie zmniejszy się narażenie na hałas komunikacyjny. Z uwagi na przekierowanie ruchu z miejscowości Rynarcice nie przewiduje się wzmożonego oddziaływania na powietrze w stosunku do obecnego w aspekcie długoterminowym.
Powierzchnia ziemi			x					Zmiana użytkowania powierzchni ziemi. Negatywne oddziaływania w trakcie prowadzenia prac budowlanych, konieczne uwzględnienie minimalizowania na etapie projektowania i przygotowania inwestycji.
Krajobraz				x				Krajobraz terenów sąsiadujących jest w dużej mierze zdominowany przez zbiornik odpadów poflotacyjnych Żelazny Most, stanowiący dominantę. Wprowadzenie tam nowego odcinka drogi nie powinno mieć istotnego wpływu na krajobraz.
Zabytki i dobra materialne					x			Zmniejszy się oddziaływanie związane z ruchem samochodowym na budynki w m. Rynarcice. Poprawi się infrastruktura drogowa

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **projektu aktualizacji Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**16a**
Nazwa	**Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 340 na odcinku od m. Oleśnica do m. Dobroszyce w zakresie: Budowa drogi wojewódzkiej nr 451 – wschodniej obwodnicy Oleśnicy**

Lokalizacja	powiat oleśnicki - Oleśnica -gmina miejska, Oleśnica - gmina wiejska 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Inwestycja obejmuje przebudowę drogi na odcinku około 1 km oraz budowę drogi o długości około 2,7 km. Łączna długość planowanej inwestycji drogowej wynosi 3,7 km.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Planowany do przebudowy odcinek drogi 340 przebiega przez teren leśny. Nowo budowana droga 451 będzie przebiegać przez tereny rolnicze.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Natura 2000 – SOO: PLH020081 Lasy Grędzińskie - 7,6 km, PLH020078 Kumaki Dobrej - 8,9 km, PLH020091 Dolina Oleśnicy i Potoku Boguszyckiego - 0,84 km Korytarze ekologiczne: Stawy Milickie - 6,2 km, Stawy Milickie - Bory Stobrawskie - 6,2 km, Wzgórza Trzebnickie - Bory Stobrawskie - 4,6 km Użytki ekologiczne: Użytek ekologiczny Mokradła Boguszyckie - 1,14 km, Użytek ekologiczny Las Boguszycki - 2,96 km, Użytek ekologiczny Olsy Sokołowickie - 3,38 km

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta			x					Negatywne krótkoterminowe oddziaływania związane z przebudową drogi będą wiązały się z potencjalną wycinką drzew i krzewów w pasie przebudowywanej drogi oraz budowanej obwodnicy. Planowana inwestycja zlokalizowana jest na terenach głównie rolniczych, nieobjętych ochroną prawną, stąd przy prawidłowo prowadzonych pracach wpływ na omawiany komponent nie powinien być znaczący.
Obszary Natura 2000				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych programem Natura 2000. Nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na te obszary.
Pozostałe obszary chronione				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych ochroną, a więc nie będzie oddziaływała na te obszary.
Korytarze ekologiczne				x				Inwestycja nie przecina głównych korytarzy ekologicznych. Nie przewidziano znaczącego oddziaływania na omawiany komponent.
Ludzie						x		Pozytywny ze względu na zwiększenie oczekiwanej społecznie dostępności transportowej, a także poprawie bezpieczeństwa użytkowników drogi i mieszkańców miejscowości objętych budową obwodnicy (przekierowanie ruchu pojazdów poza tereny zabudowane).

Wody			x			x		Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac budowlanych (oddziaływanie krótkoterminowe), oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Długoterminowo przy prawidłowo zaprojektowanym systemie odwodnienia drogi przewiduje się poprawę gospodarki wodnej opadowej i roztopowej, zapobiegającej ewentualnym lokalnym podtopieniom.
Powietrze			x					Ze względu na wzmożony ruch samochodowy może wystąpić potencjalne negatywne oddziaływanie w postaci zwiększonej emisji spalin do atmosfery. Obecnie samochody wyposażone są w systemy zmniejszające emisyjność stąd oddziaływanie to nie powinno być znaczące.
Hałas					x			Przebudowa drogi będzie uwzględniać aktualne standardy ochrony akustycznej, na drodze o dobrej nawierzchni oraz zabezpieczonej ekranami oddziaływanie powinno mieć pozytywny charakter.
Powierzchnia ziemi		x						Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prowadzenia prac remontowych związanych z naruszeniem warstwy glebowej (oddziaływanie krótkoterminowe - jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji - do 15 m). Negatywne oddziaływanie wystąpi również na terenie planowanej obwodnicy (znaczące przeobrażenie powierzchni ziemi i naruszenie warstwy glebowej). Należy wprowadzić środki zabezpieczające na etapie prac budowlanych.
Krajobraz			x					Krótkoterminowe negatywne oddziaływanie na krajobraz wystąpi jedynie podczas prowadzenia prac budowlanych.
Zabytki i dobra materialne				x				Inwestycja nie będzie znacząco oddziaływała na zabytki dobra materialne.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **projektu aktualizacji Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**16b**
Nazwa	**Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 340 na odcinku od m. Oleśnica do m. Dobroszyce w zakresie: Modernizacja ul. Dobroszyckiej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 340 od ul. Wojska Polskiego do węzła Dąbrowa drogi S 8)**
Lokalizacja	powiat oleśnicki - Oleśnica -gmina miejska
Ogólna charakterystyka inwestycji	Inwestycja obejmuje przebudowę drogi na odcinku 1,0 km.

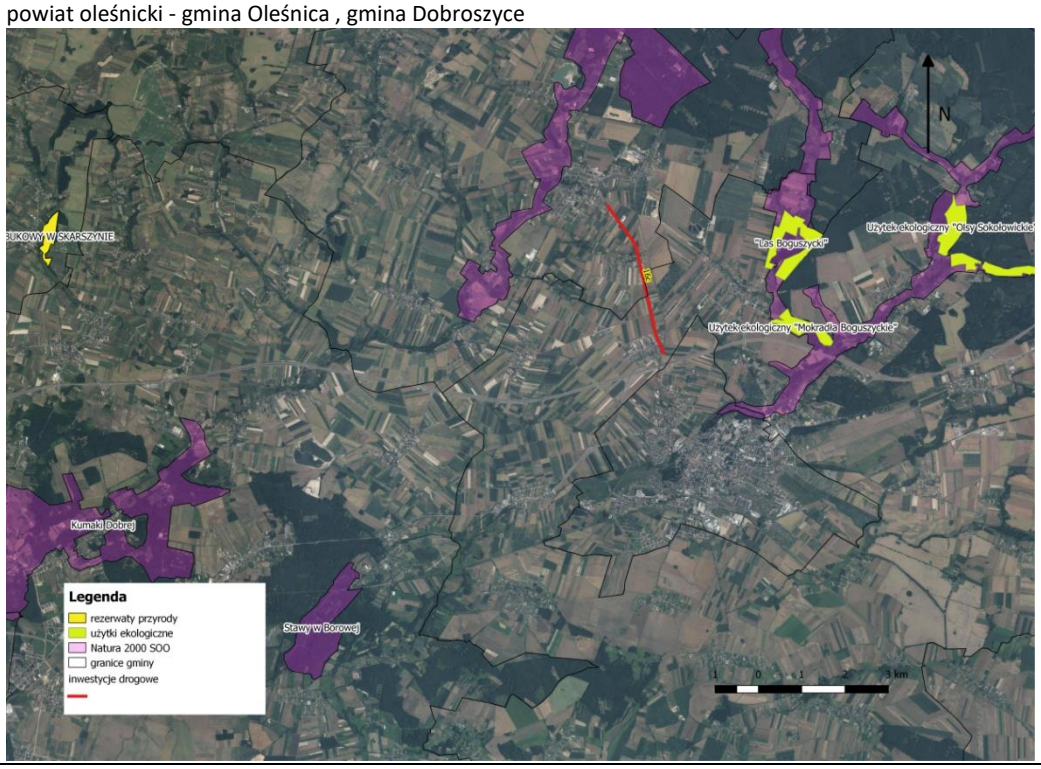
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Planowany do przebudowy odcinek drogi 340 przebiega przez tereny rolnicze oraz tereny zabudowy jednorodzinnej.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Natura 2000 – SOO: PLH020081 Lasy Grędzińskie - 8,7 km, PLH020078 Kumaki Dobrej - 3,9 km, PLH020091 Dolina Oleśnicy i Potoku Boguszyckiego - 1,3 km, PLH020045 Stawy w Borowej - 7,6 km Korytarze ekologiczne: Stawy Milickie - 5,7 km, Stawy Milickie - Bory Stobrawskie - 9,9 km, Wzgórza Trzebnickie - Bory Stobrawskie - 4,9 km Użytki ekologiczne: Użytek ekologiczny Mokradła Boguszyckie - 2,8 km, Użytek ekologiczny Las Boguszycki - 3,6 km, Użytek ekologiczny Olsy Sokołowickie - 6,9 km

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta			x					Negatywne krótkoterminowe oddziaływania związane z przebudową drogi będą wiązały się z potencjalną wycinką drzew i krzewów w pasie przebudowywanej. Planowana inwestycja zlokalizowana jest głównie na terenach zabudowanych, stąd przy prawidłowo prowadzonym pracom wpływ na omawiany komponent nie powinien być znaczący.
Obszary Natura 2000				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych programem Natura 2000. Nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na te obszary.
Pozostałe obszary chronione				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych ochroną, a więc nie będzie oddziaływała na te obszary.
Korytarze ekologiczne				x				Inwestycja nie przecina głównych korytarzy ekologicznych. Nie przewidziano znaczącego oddziaływania na omawiany komponent.
Ludzie						x		Pozytywny ze względu na zwiększenie oczekiwanej społecznie dostępności transportowej, a także poprawie bezpieczeństwa użytkowników drogi.
Wody			x			x		Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych (oddziaływanie krótkoterminowe), oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Długoterminowo przy prawidłowo zaprojektowanym systemie odwodnienia drogi przewiduje się poprawę gospodarki wodnej opadowej i roztopowej, zapobiegającej ewentualnym lokalnym podtopieniom.
Powietrze			x					Ze względu na wzmożony ruch samochodowy może wystąpić potencjalne negatywne oddziaływanie w postaci zwiększonej emisji spalin do atmosfery. Obecnie samochody wyposażone są w systemy zmniejszające emisyjność stąd oddziaływanie to nie powinno być znaczące.
Hałas					x			Przebudowa drogi będzie uwzględniać aktualne standardy ochrony akustycznej, na drodze o dobrej nawierzchni oraz zabezpieczonej ekranami oddziaływanie powinno mieć pozytywny charakter.
Powierzchnia ziemi			x					Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prowadzenia prac remontowych związanych z naruszeniem warstwy glebowej (oddziaływanie krótkoterminowe - jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji - do 15 m). Należy wprowadzić środki zabezpieczające na etapie prac budowlanych.
Krajobraz				x				Krótkoterminowe negatywne oddziaływanie na krajobraz wystąpi jedynie podczas prowadzenia prac budowlanych. Zakłada się, że przebudowa istniejącej drogi w odniesieniu do skutków długoterminowych nie będzie negatywnie oddziaływać na krajobraz.
Zabytki i dobra materialne				x				Inwestycja nie będzie znacząco oddziaływała na zabytki dobra materialne.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **projektu aktualizacji Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**16c**
Nazwa	**Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 340 na odcinku od m. Oleśnica do m. Dobroszyce w zakresie: Przebudowa drogi Dobroszyce – Oleśnica węzeł Dąbrowa - odcinkami**

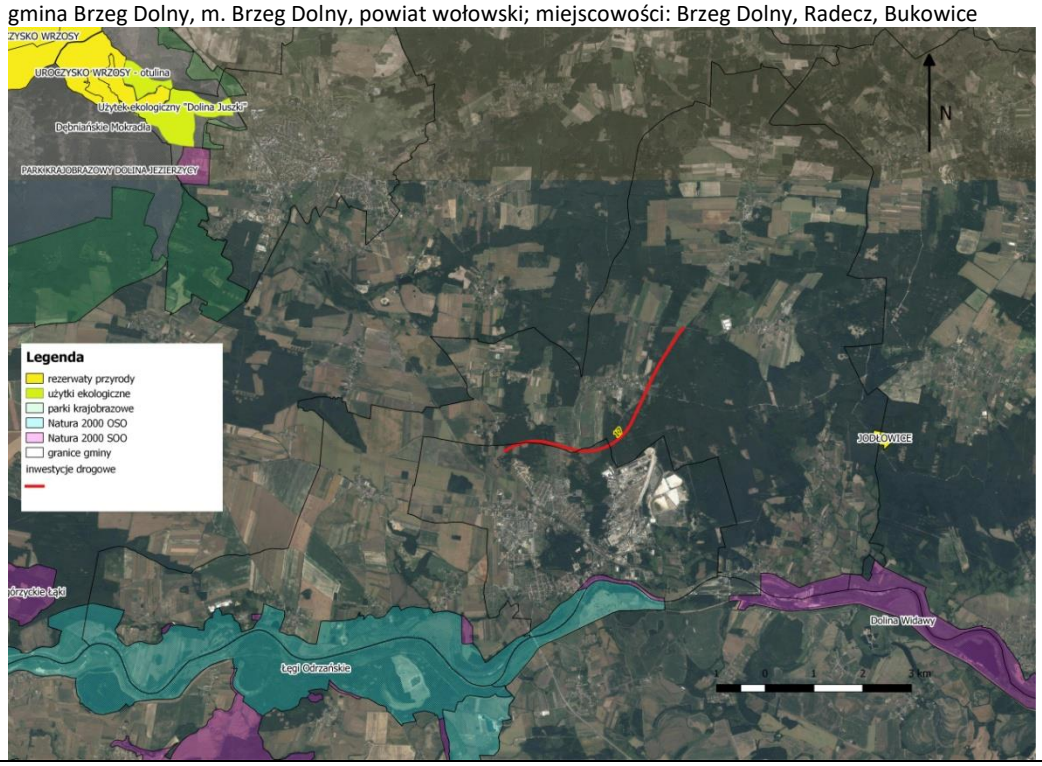
Lokalizacja	powiat oleśnicki - gmina Oleśnica , gmina Dobroszyce 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Inwestycja obejmuje przebudowę drogi na odcinku 3,7 km.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Planowany do przebudowy odcinek drogi 340 przebiega przez tereny rolnicze oraz tereny zabudowy jednorodzinnej.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Natura 2000 – SOO: PLH020078 Kumaki Dobrej - 1,26 km, PLH020091 Dolina Oleśnicy i Potoku Boguszyckiego - 1,68 km, PLH020045 Stawy w Borowej - 8,6 km Korytarze ekologiczne: Stawy Milickie - 2,08 km, Stawy Milickie - Bory Stobrawskie - 9,6 km, Wzgórza Trzebnickie - Bory Stobrawskie - 4,55 km, Wzgórza Trzebnickie 8,37 km Użytki ekologiczne: Użytek ekologiczny Mokradła Boguszyckie - 2,6 km, Użytek ekologiczny Las Boguszycki - 2,95 km, Użytek ekologiczny Olsy Sokołowickie - 6,87 km

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta			x					Negatywne krótkoterminowe oddziaływania związane z przebudową drogi będą wiązały się z potencjalną wycinką drzew i krzewów w pasie przebudowywanej drogi. Planowana inwestycja zlokalizowana jest na terenach głównie rolniczych, nieobjętych ochroną prawną, stąd przy prawidłowo prowadzonych pracach wpływ na omawiany komponent nie powinien być znaczący.
Obszary Natura 2000				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych programem Natura 2000. Nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na te obszary.
Pozostałe obszary chronione				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych ochroną, a więc nie będzie oddziaływała na te obszary.
Korytarze ekologiczne				x				Inwestycja nie przecina głównych korytarzy ekologicznych. Nie przewidziano znaczącego oddziaływania na omawiany komponent.
Ludzie						x		Pozytywny ze względu na zwiększenie oczekiwanej społecznie dostępności transportowej, a także poprawie bezpieczeństwa użytkowników drogi.

Wody			x			x		Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych (oddziaływanie krótkoterminowe), oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Długoterminowo przy prawidłowo zaprojektowanym systemie odwodnienia drogi, przewiduje się poprawę gospodarki wodnej opadowej i roztopowej, zapobiegającej ewentualnym lokalnym podtopieniom.
Powietrze			x					Ze względu na wzmożony ruch samochodowy może wystąpić potencjalne negatywne oddziaływanie w postaci zwiększonej emisji spalin do atmosfery. Obecnie samochody wyposażone są w systemy zmniejszające emisyjność stąd oddziaływanie to nie powinno być znaczące.
Hałas					x			Przebudowa drogi będzie uwzględniać aktualne standardy ochrony akustycznej, na drodze o dobrej nawierzchni oraz zabezpieczonej ekranami oddziaływanie powinno mieć pozytywny charakter.
Powierzchnia ziemi			x					Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prowadzenia prac remontowych związanych z naruszeniem warstwy glebowej (oddziaływanie krótkoterminowe - jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji - do 15 m). Należy wprowadzić środki zabezpieczające na etapie prac budowlanych.
Krajobraz			x					Krótkoterminowe negatywne oddziaływanie na krajobraz wystąpi jedynie podczas prowadzenia prac budowlanych. Zakłada się, że przebudowa istniejącej drogi w odniesieniu do skutków długoterminowych nie będzie negatywnie oddziaływać na krajobraz.
Zabytki i dobra materialne				x				Inwestycja nie będzie znacząco oddziaływała na zabytki dobra materialne.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **projektu aktualizacji Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

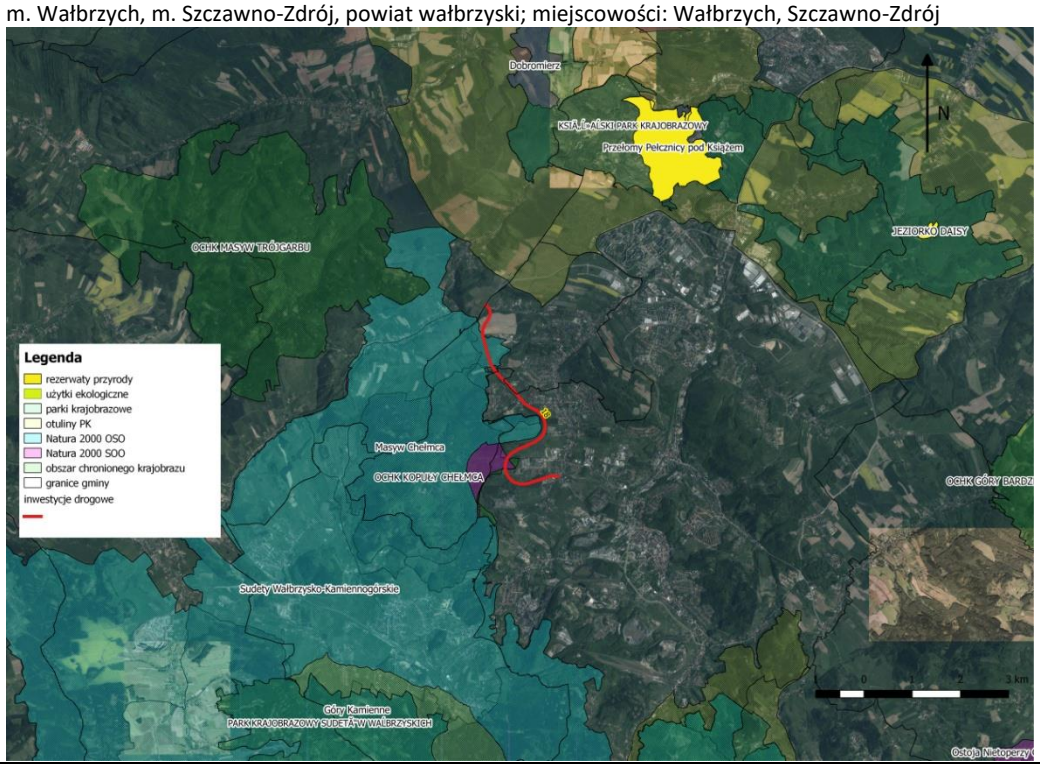
OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**17**
Nazwa	**Skomunikowanie mostu na rzece Odrze w m. Brzeg Dolny z drogą krajową nr 94 i drogą wojewódzką nr 340 w zakresie: Odcinek od drogi powiatowej nr 1289D do drogi wojewódzkiej nr 340 m. Bukowice**
Lokalizacja	gmina Brzeg Dolny, m. Brzeg Dolny, powiat wołowski; miejscowości: Brzeg Dolny, Radecz, Bukowice 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Celem przedsięwzięcia jest skomunikowanie mostu na rzece Odrze w miejscowości Brzeg Dolny z drogą krajową nr 94 i drogą wojewódzką nr 340 o długości 5,1 km w zakresie: od drogi powiatowej nr 1289D do drogi wojewódzkiej nr 340 w miejscowości Bukowice. Inwestycja opiera się o istniejącą infrastrukturę drogową.

Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja przebiega przez tereny miasta Brzeg Dolny, w obszarze zabudowy związanej z aktywnością gospodarczą, a we fragmencie w pobliżu zabudowy mieszkaniowej. Droga przebiega również przez zabudowę zagrodową/jednorodzinną w miejscowości Radecz. Poza terenem zabudowanym inwestycja przebiega przez tereny leśne oraz miejscami przez terenu upraw.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Rezerwaty przyrody: Jodłowice – 4,53 km Natura 2000 – OSO: PLB020008 Łęgi Odrzańskie – 2 km Natura 2000 – SOO: PLH020018 Łęgi Odrzańskie – 2 km Korytarze ekologiczne: Śląsk 1 – 0.0 km (przebiega przez obszar)

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta		x	x					Możliwe oddziaływanie negatywne na gatunki roślin i zwierząt związane z ekosystemami pól uprawnych oraz lasów. Poszerzenie pasa drogowego może wymagać wycinki drzew i krzewów. Konieczne jest szczegółowe rozpoznanie dendrologiczne. W sąsiedztwie drogi występuje płat siedliska chronionego 9110-1 - Kwaśna buczyna niżowa, której część może zostać zniszczona podczas prowadzenia robót modernizacyjnych i budowlanych. Na etapie Raportu OOS należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą gatunków i siedlisk chronionych.
Obszary Natura 2000				x				Najbliżej położonymi terenami chronionymi są obszary Natura 2000 Łęgi Odrzańskie. Pomimo stosunkowej bliskości inwestycja nie powinna mieć negatywnego wpływy ze względu na przebieg po istniejącej infrastrukturze drogowej i lokalizację w terenie zabudowanym.
Pozostałe obszary chronione				x				Brak oddziaływań.
Korytarze ekologiczne		x	x					Główne korytarze ekologiczne: wystąpienie niewielkich negatywnych oddziaływań na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia związanych ze wzmożonym hałasem, ruchem ciężkiego sprzętu oraz samochodów. Lokalne korytarze ekologiczne: wystąpienie niewielkich negatywnych oddziaływań na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia związanych ze wzmożonym hałasem, ruchem ciężkiego sprzętu oraz samochodów.
Ludzie					x	x	x	Przewiduje się odciążenie centrum od obecnego ruchu tranzytowego z kierunku DK 94. Budowa obwodnicy usprawni także komunikację lokalną. Realokacja zanieczyszczeń sumarycznie będzie mieć pozytywne oddziaływania.
Wody				x				Nie zidentyfikowano istotnych oddziaływań.
Powietrze			x		x	x		Inwestycja będzie oddziaływać na powietrze. Należy jednak wziąć pod uwagę realokację zanieczyszczeń z centrum miasta na obszar lepiej przewietrzone. Z tego względu sumaryczna ocena wskazuje, ze inwestycja będzie miała pozytywny wpływ na jakość powietrza.
Hałas			x		x	x		Inwestycja będzie oddziaływać na klimat akustyczny. Należy jednak wziąć pod uwagę realokację obecnej presji w centrum miasta na obszary o niższym poziomie ochrony akustycznej. Z tego względu sumaryczna ocena wskazuje, że inwestycja będzie miała pozytywny wpływ na klimat akustyczny.
Powierzchnia ziemi			x					Przedsięwzięcie poprowadzone jest przez istniejące drogi oraz tereny antropogeniczne. Zidentyfikowany negatywny wpływ na powierzchnię ziemi jest minimalny.
Krajobraz			x					Inwestycja może wpłynąć negatywnie na krajobraz i pogłębić jego antropogenizację szczególnie w przebiegu odcinków leśnych i na terenach użytkowanych rolniczo.
Zabytki i dobra materialne			x		x	x		Inwestycja odciąży centrum miasta od obecnego ruchu tranzytowego od strony DK 94 co będzie mieć pozytywny wpływ na zlokalizowane tam zabytki i dobra materialne.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**18**
Nazwa	**Budowa obwodnicy Szczawna-Zdrój etap III**
Lokalizacja	m. Wałbrzych, m. Szczawno-Zdrój, powiat wałbrzyski; miejscowości: Wałbrzych, Szczawno-Zdrój 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Celem przedsięwzięcia jest budowa obwodnicy Szczawna-Zdrój o długości 5,6 km, której zadaniem będzie odciążenie transportu biegnącego przez miasto. Inwestycja ta łączy się z droga wojewódzką nr 375.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja przebiega przez tereny upraw rolnych, fragmentami przez lasy. Poza terenami rolnymi linia przebiega przez obrzeża Wałbrzycha oraz Szczawna-Zdroju, gdzie występuje zabudowa jednorodzinna oraz luźna zabudowa wielorodzinna. Linia przecina bieg rzeki Szczawnik.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Rezerwaty przyrody: Przełomy pod Książem k. Wałbrzycha – 4,3 km Parki krajobrazowe: Park Krajobrazowy Sudetów Wałbrzyskich – 4,87 km, Książański Park Krajobrazowy – 2,90 km (otulina – 0,95 km) Obszary Chronionego Krajobrazu: Obszar Chronionego Krajobrazu Kopuła Chełmca – 0,0 km (przebiega na granicy obszaru), Obszar Chronionego Krajobrazu Masyw Trójgarbu – 1,0 km Natura 2000 – OSO: PLB020010 Sudety Wałbrzysko – Kamiennogórskie – 0,0 km (przebiega na granicy obszaru) Natura 2000 – SOO: PLH020057 Masyw Chełmca– 0,0 km (przebiega przez obszar),PLH020020 Przełomy Pełcznicy pod Książem – 4,49 km PLH020034 Dobromierz – 4.33 km, PLH020038 Góry Kamienne – 2,70 km Korytarze ekologiczne: Góry Stołowe – wschód – 3,0 km , Góry Stołowe – zachód – 5,0 km, Góry Stołowe – północ – 1,05 km

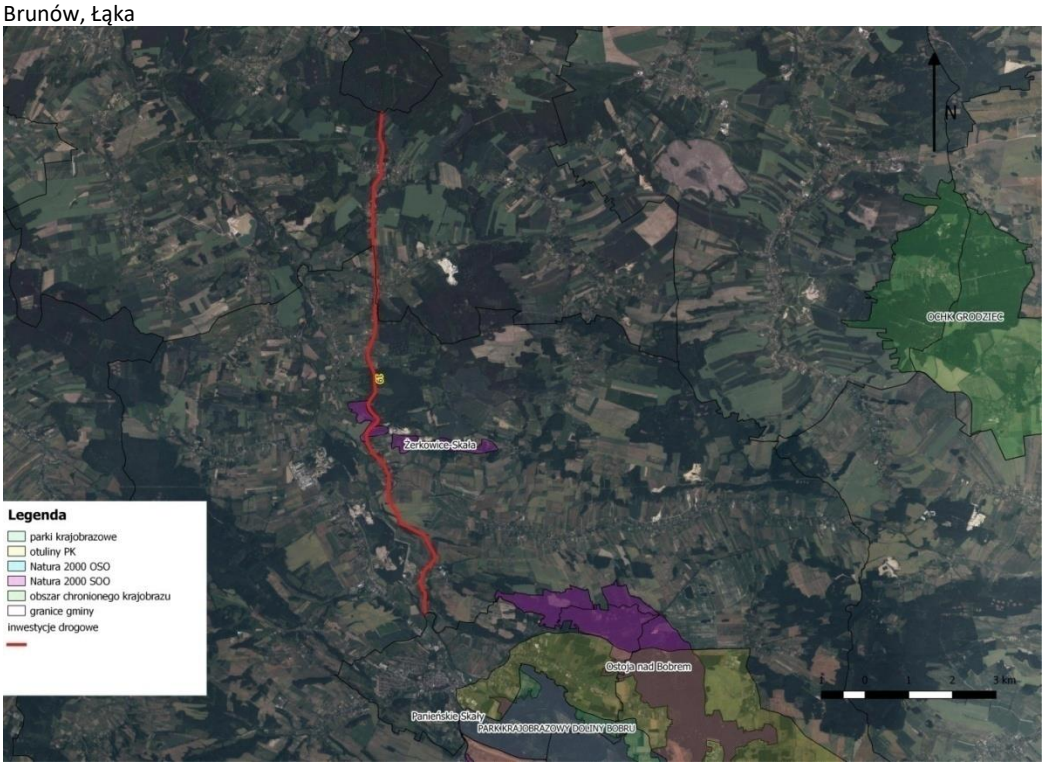
OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA								
KOMPONENTY ŚRODOWISKA	**CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ**							**OPIS ODDZIAŁYWANIA**
	-3	**-2**	**-1**	**0**	**1**	**2**	**3**	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta*		x	x					Droga przebiega przez obszary cenne przyrodniczo, także chronione. Możliwe znaczące konflikty przyrodnicze związane z przekształceniem siedlisk oraz wycinką drzew. Droga zaplanowana przez siedliska chronione: 9110 (Kwaśne buczyny) 91E0 (Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe). Konieczne uwzględnienie na etapie OOS rozwiązań alternatywnych i środków minimalizujących.

Obszary Natura 2000*		x	x					Budowa drogi przecinającej obszar Natura 2000 oraz przebiegającej wzdłuż granicy stanowi znaczące zagrożenie dla obszarów chronionych. Taki przebieg musi być uzasadniony brakiem możliwości przeprowadzenia drogi w innej lokalizacji. Na etapie oceny inwestycyjnej konieczne wnikliwe przeanalizowanie innych wariantów, a także środków możliwych środków zaradczych.
Pozostałe obszary chronione				x				Brak stwierdzonych oddziaływań. Najbliżej położony obszar chroniony to Książański Park Krajobrazowy oddalony o 2,90 km (otulina – 0,95 km)
Korytarze ekologiczne			x					Główne korytarze ekologiczne - brak oddziaływań. Lokalne korytarze ekologiczne: wystąpienie negatywnych oddziaływań na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia związanych ze wzmożonym hałasem, ruchem ciężkiego sprzętu oraz samochodów. Planowane przedsięwzięcie przecina mozaikę siedliskową (łąki, pola uprawne, kompleksy zadrzewień), co spowoduje powstanie bariery dla lokalnych tras migracji zwierząt.
Ludzie		x	x		x	x		Wyprowadzenie częściowo ruchu ze Szczawna Zdroju i skierowanie go na obwodnicę ma pozytywne oddziaływania na ludzi z uwagi na wzrost bezpieczeństwa na drogach w terenach zabudowanych oraz na zmniejszenie obciążeń środowiska związanych z transportem (hałas, zanieczyszczenie). W ujętym w projekcie przebiegu drogi wystąpią negatywne oddziaływania dla mieszkańców Konradowa.
Wody			x					Możliwe oddziaływanie negatywne związane z przecięciem rzeki Szczawnik stanowiącą JCW o złym stanie i zagrożonych celach środowiskowych.
Powietrze			x		x			Możliwe wystąpienie zarówno pozytywnych jak i negatywnych oddziaływań, szczególnie z uwagi na relokacje zanieczyszczeń
Hałas		x	x		x			Możliwe wystąpienie zarówno pozytywnych jak i negatywnych oddziaływań, szczególnie z uwagi na relokacje źródła emisji hałasu jaką jest droga.
Powierzchnia ziemi		x	x					Możliwe wystąpienie znacznego oddziaływania związanego z zajęciem nowego terenu pod budowę drogi oraz zmianą fizjografii.
Krajobraz		x	x					Znaczne oddziaływanie negatywne związane jest z pojawieniem się drogi w obszarze o wysokich walorach krajobrazowych (w panoramie góry Chełmiec). Konieczne przeprowadzenie analiz krajobrazowych, tak aby projektowana droga stanowiła jak najmniejszą zamianę w krajobrazie wizualnym.
Zabytki i dobra materialne					x	x		Wyprowadzenie części ruchu ze Szczawna Zdroju będzie miało pozytywne oddziaływanie na zabytki i infrastrukturę tam zlokalizowaną.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

**Uwaga: Ocena (-2) może być zaniżona w stosunku do rzeczywistych oddziaływań jakie wystąpią. Oddziaływanie tych projektów jest jednak zdecydowanie istotne. Ocena została przyznana przy założeniu, że prawidłowa procedura oceny oddziaływania na środowisko zabezpieczy elementy przyrodnicze przed wystąpieniem znaczących negatywnych oddziaływań. Jednocześnie nie ma podstaw na obecnym etapie wdrażania Planu do jednoznacznego stwierdzenia możliwości wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na elementy przyrodnicze.*

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**19**
Nazwa	**Poprawa stanu infrastruktury drogowej poprzez przebudowę dróg wojewódzkich na obszarze Dolnego Śląska w zakresie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 297 w km 74+300 - 90+300**

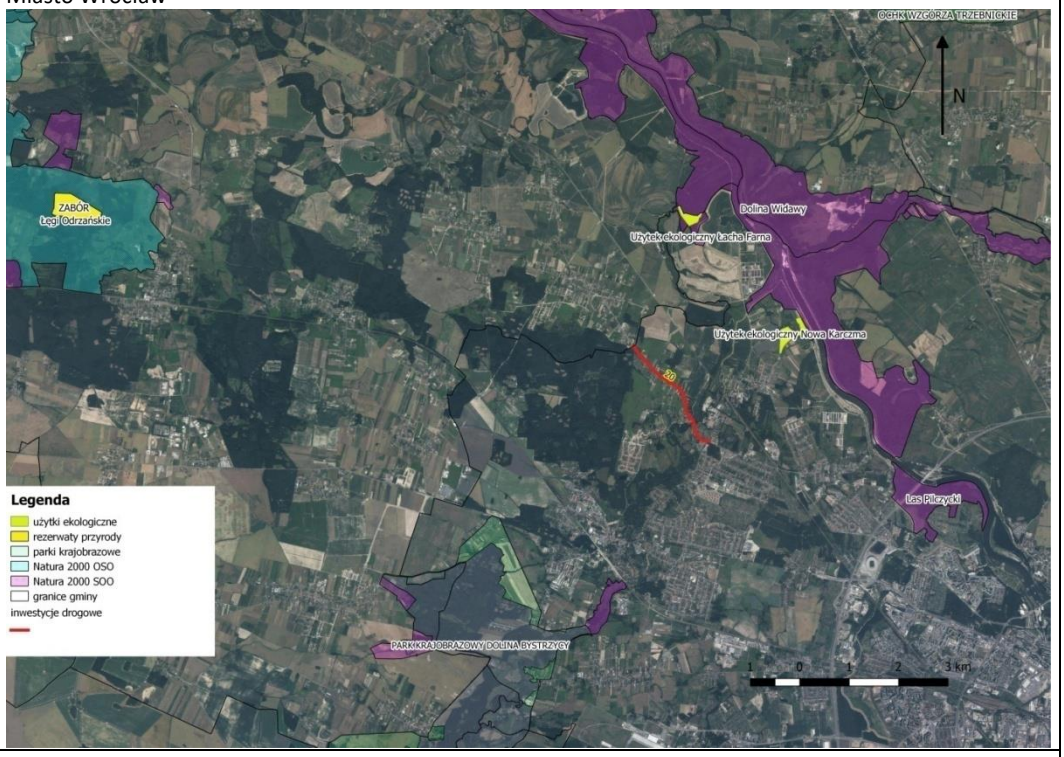
Lokalizacja	Gmina wiejska i miejska Bolesławiec, powiat bolesławiecki, gmina wiejska Lwówek Śląski, powiat lwówecki; miejscowości: Bolesławiec, Lwówek Śląski, Żerkowice, Włodzice Wlk., Nowe Jaroszowice, Suszki, Brunów, Łąka 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Celem przedsięwzięcia jest poprawa stanu technicznego istniejącej drogi o długości 21,2 km.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja dotyczy istniejącej drogi przechodzącej przez centrum Bolesławca, dalej w kierunku południowym zlokalizowanej na terenach rolnych i leśnych. Na trasie położonych jest kilka mniejszych miejscowości: Nowe Jaroszowice, Suszki, Brunów, Żerkowice, Łąka. Przedsięwzięcie przecina liczne cieki wodne.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Obszary chronionego krajobrazu: Obszar Chronionego Krajobrazu Grodziec – 11,4 km Parki Krajobrazowe: Park Krajobrazowy Doliny Bobru – 2,3 km (od otuliny 1,8 km) Natura 2000 – OSO: PLB020005 Bory Dolnośląskie– 1,1 km Natura 2000 – SOO: PLH020050 Dolina Dolnej Kwisy – 7,9 km, PLH020077 Żerkowice-Skała – 0 km (droga na trasie SOO), PLH020054 Ostoja nad Bobrem – 1,6 km, PLH020009 Panieńskie Skały – 2,3 km Korytarze ekologiczne: Góry Stołowe – północ – 2,9 km, Ziemia Lubuska – południe – 11,0 km, Przemkowski Park Krajobrazowy – 420 m

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta			x		x			Inwestycja polega na przebudowie istniejącej drogi. Oddziaływania negatywne mogą wystąpić w czasie prowadzenia prac remontowych. Konieczne jest zastosowanie rozwiązań minimalizujących oddziaływania na etapie prowadzenia prac remontowych, m.in.: osłonięcie i zabezpieczenie drzew, wykonywanie prac poza okresami lęgowymi, wyznaczenie parkingów oraz zaplecza budowy poza obszarami cennymi przyrodniczo. Negatywne oddziaływania mogą być też wiązane z wycinka drzew wynikającą z poszerzenia pasa drogowego. Po przeprowadzeniu inwestycji oddziaływanie drogi o lepszych warunkach technicznych może się zmniejszyć w stosunku do stanu obecnego (zmniejszenie hałasu, gospodarka wodami opadowymi zgodna z obowiązującymi przepisami).
Obszary Natura 2000			x					Z uwagi na przebieg drogi przez obszar Natura 2000 możliwe oddziaływania negatywne należy minimalizować poprzez uwzględnienie rozwiązań organizacyjnych (lokalizacja zaplecza budowy i parkingu maszyn poza obszarem chronionym, odpowiednio dobrany okres wykonywania prac.

Pozostałe obszary chronione				x				Brak oddziaływań.
Korytarze ekologiczne			x					Inwestycja przebiega poza głównymi korytarzami ekologicznymi. Licznie przecina jednak lokalne korytarze.
Ludzie					x	x		Zmniejszenie hałasu, poprawa bezpieczeństwa, zwiększenie komfortu podróżowania.
Wody					x			Zmniejszenie obecnego oddziaływania z uwagi na konieczność uwzględnienia aktualnych standardów odwodnienia dróg oraz zagospodarowania wód opadowych spływających z drogi. Inwestycja realizowana w obrębie JCW o dobrym stanie i niezagrożonych celach środowiskowych.
Powietrze					x			Potencjalnie możliwe zmniejszenie emisji spalin z uwagi na poprawę płynności ruchu samochodowego, w porównaniu ze stanem obecnym.
Hałas					x			Potencjalnie możliwe zmniejszenie emisji hałasu poprzez zastosowanie lepszych nawierzchni i konieczność uwzględnienia aktualnych wymogów prawnych w zakresie ochrony przed hałasem.
Powierzchnia ziemi				x				Oddziaływania nie zmienią się w stosunku do istniejących.
Krajobraz				x				Oddziaływania nie zmienią się w stosunku do istniejących.
Zabytki i dobra materialne					x			Pozytywny wpływ związany z ograniczeniem negatywnego wpływu drgań i hałasu. Poprawa stanu istniejącej infrastruktury.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**20**
Nazwa	**Przebudowa ul. Wilkszyńskiej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 336 we Wrocławiu**
Lokalizacja	Miasto Wrocław 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Inwestycja obejmuje przebudowę drogi nr 366 o długości 2,6 km.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Planowany do przebudowy odcinek drogi nr 366 przebiega przez tereny rolnicze, tereny zabudowy jednorodzinnej i luźnej zabudowy wielorodzinnej. Planowy do przebudowy ciąg komunikacyjny przecina rzekę Bystrzyca.

Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Parki krajobrazowe: Park Krajobrazowy Dolina Bystrzycy - 4,4 km, Obszary Chronionego Krajobrazu: Obszar Chronionego Wzgórza Trzebnickie - 8,3 km Natura 2000 – OSO: PLB020008 Łęgi Odrzańskie - 9,7 km Natura 2000 – SOO: PLH020018 Łęgi Odrzańskie - 9,7 km PLH020103 Łęgi nad Bystrzycą - 3,3 km, PLH020069 Las Pilczycki - 3,8 km, PLH020036 Dolina Widawy - 2,0 km Korytarze ekologiczne: Dolina Odry Środkowej - 2,5 km, Wzgórza Trzebnickie - 8,2 km Użytki ekologiczne: Użytek ekologiczny Zbiornik Janówek - 2,6 km, Użytek ekologiczny Łacha Farna - 2,4 km, Użytek ekologiczny Nowa Karczma - 2,1 km

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta			x					Negatywne krótkoterminowe oddziaływania związane z przebudową drogi będą wiązały się z potencjalną wycinką drzew i krzewów w pasie przebudowywanej drogi. Planowana inwestycja zlokalizowana jest na terenach głównie rolniczych i zabudowanych, nieobjętych ochroną prawną, stąd przy prawidłowo prowadzonych pracach wpływ na omawiany komponent nie powinien być znaczący.
Obszary Natura 2000				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych programem Natura 2000. Nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na te obszary.
Pozostałe obszary chronione				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych ochroną, a więc nie będzie oddziaływała na te obszary.
Korytarze ekologiczne				x				Inwestycja nie przecina głównych korytarzy ekologicznych. Nie przewidziano znaczącego oddziaływania na omawiany komponent.
Ludzie						x		Pozytywny ze względu na zwiększenie oczekiwanej społecznie dostępności transportowej, a także poprawie bezpieczeństwa użytkowników drogi.
Wody			x			x		Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych (oddziaływanie krótkoterminowe), oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Szczególną uwagę należy zwrócić przy przekraczaniu rzeki Bystrzyca. Długoterminowo przy prawidłowo zaprojektowanym systemie odwodnienia drogi przewiduje się poprawę gospodarki wodnej opadowej i roztopowej, zapobiegającej ewentualnym lokalnym podtopieniom.
Powietrze				x				Ze względu na lokalizację inwestycji na terenie zabudowanym nie przewiduje się zmian w zakresie emisji spalin do atmosfery.
Hałas					x			Przebudowa drogi będzie uwzględniać aktualne standardy ochrony akustycznej, na drodze o dobrej nawierzchni oraz zabezpieczonej ekranami oddziaływanie powinno mieć pozytywny charakter.
Powierzchnia ziemi			x					Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prowadzenia prac remontowych związanych z naruszeniem warstwy glebowej (oddziaływanie krótkoterminowe - jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji - do 15 m). Należy wprowadzić środki zabezpieczające na etapie prac budowlanych.
Krajobraz				x				Krótkoterminowe negatywne oddziaływanie na krajobraz wystąpi jedynie podczas prowadzenia prac budowlanych. Zakłada się, że przebudowa istniejącej drogi w odniesieniu do skutków długoterminowych nie będzie negatywnie oddziaływać na krajobraz.
Zabytki i dobra materialne				x				Inwestycja nie będzie znacząco oddziaływała na zabytki dobra materialne.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **aktualizowanego Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**21**
Nazwa	**Rozbudowa ul. Osobowickiej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 327 we Wrocławiu**

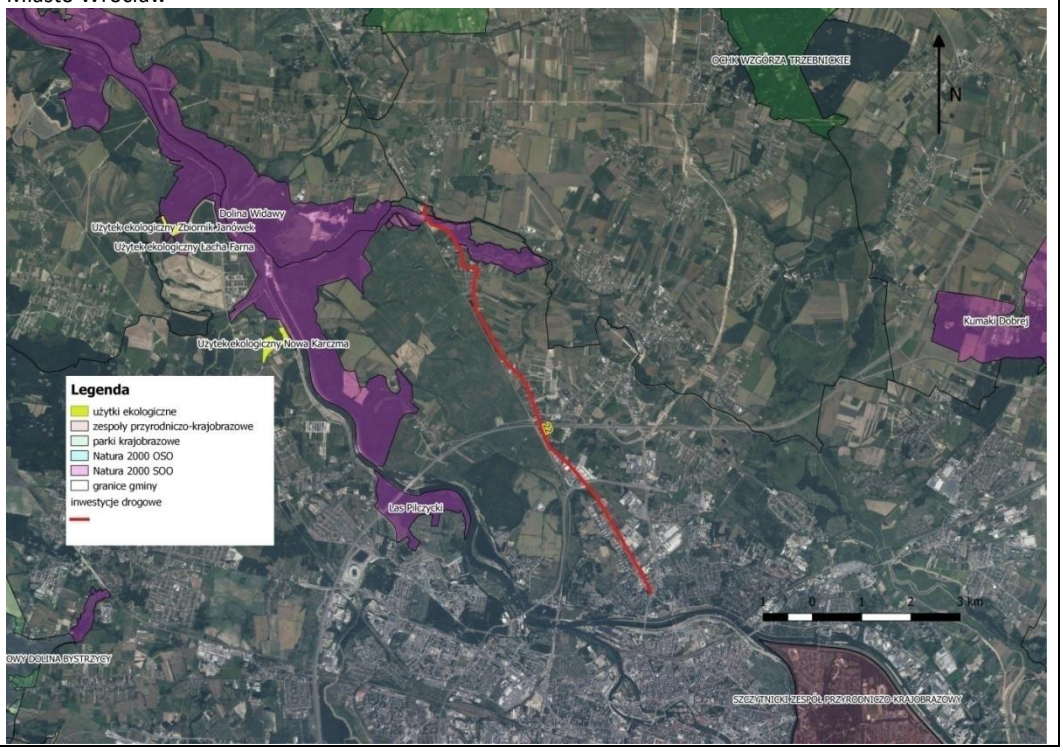
Lokalizacja	Miasto Wrocław
Ogólna charakterystyka inwestycji	Inwestycja obejmuje odcinek drogi wojewódzkiej nr 327 o długości 1,4 km.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Planowany do przebudowy odcinek drogi nr 327 przebiega przez tereny zabudowy jednorodzinnej i luźnej zabudowy wielorodzinnej. Planowy do rozbudowy odcinek biegnie wzdłuż koryta rzeki Odry na granicy korytarza ekologicznego Dolina Odry Środkowej.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Parki krajobrazowe: Park Krajobrazowy Dolina Bystrzycy - 8,9 km Obszary Chronionego Krajobrazu: Obszar Chronionego Wzgórza Trzebnickie - 8,3 km Zespoły przyrodniczo - krajobrazowe: Szczytnicki Zespół Przyrodniczo - Krajobrazowy - 4,21 km Natura 2000 – SOO: PLH020103 Łęgi nad Bystrzycą - 8,1 km, PLH020069 Las Pilczycki - 0,8 km, PLH020036 Dolina Widawy - 2,9 km, PLH020017 Grądy w dolinie Odry - 9,1 km, PLH020078 Kumaki Dobrej - 9,4 km Korytarze ekologiczne: Dolina Odry Środkowej - 0 km (przebiega wzdłuż granicy) Użytki ekologiczne: Użytek ekologiczny Zbiornik Janówek - 9,1 km, Użytek ekologiczny Łacha Farna - 8,8 km, Użytek ekologiczny Nowa Karczma - 6,1 km

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta			x					Negatywne krótkoterminowe oddziaływania związane z przebudową drogi będą wiązały się z potencjalną wycinką drzew i krzewów w pasie przebudowywanej drogi oraz budowanej obwodnicy. Istniejąca droga graniczy z obszarem korytarza ekologicznego Dolina Odry Środkowej w związku z tym należy unikać wycinki drzew na tym odcinku. Należy również zachować ostrożność przy wyznaczaniu zaplecza budowy. Ze względu na lokalizację inwestycji na granicy korytarza ekologicznego, celem zapobiegania długoterminowego oddziaływania (wzmożony ruch samochodowy) należy uwzględnić budowę przejść dla zwierząt.
Obszary Natura 2000				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych programem Natura 2000. Nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na te obszary.
Pozostałe obszary chronione				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych ochroną, a więc nie będzie oddziaływała na te obszary.

Korytarze ekologiczne				x				Inwestycja graniczy z korytarzem ekologicznym Dolina Odry Środkowej, wymaga uwzględnienia budowy przejść dla zwierząt.
Ludzie						x		Pozytywny ze względu na zwiększenie oczekiwanej społecznie dostępności transportowej, a także poprawie bezpieczeństwa użytkowników drogi.
Wody			x					Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych (oddziaływanie krótkoterminowe), oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Długoterminowo przy prawidłowo zaprojektowanym systemie odwodnienia drogi przewiduje się poprawę gospodarki wodnej opadowej i roztopowej, zapobiegającej ewentualnym lokalnym podtopieniom. Ze względu na lokalizację inwestycji wzdłuż biegu koryta Odry należy zwrócić szczególną uwagę podczas prac projektowych na zabezpieczenie drogi przed spływem powierzchniowym zanieczyszczeń.
Powietrze				x				Ze względu na lokalizację inwestycji na terenie zabudowanym nie przewiduje się zmian w zakresie emisji spalin do atmosfery.
Hałas					x			Przebudowa drogi będzie uwzględniać aktualne standardy ochrony akustycznej, na drodze o dobrej nawierzchni oraz zabezpieczonej ekranami oddziaływanie powinno mieć pozytywny charakter.
Powierzchnia ziemi			x					Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prowadzenia prac remontowych związanych z naruszeniem warstwy glebowej (oddziaływanie krótkoterminowe - jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji - do 15 m). Należy wprowadzić środki zabezpieczające na etapie prac budowlanych.
Krajobraz			x					Krótkoterminowe negatywne oddziaływanie na krajobraz wystąpi jedynie podczas prowadzenia prac budowlanych. Zakłada się, że przebudowa istniejącej drogi w odniesieniu do skutków długoterminowych nie będzie negatywnie oddziaływać na krajobraz.
Zabytki i dobra materialne				x				Inwestycja nie będzie znacząco oddziaływała na zabytki dobra materialne.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **aktualizowanego Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**22**
Nazwa	**Przebudowa ulic w ciągu drogi wojewódzkiej nr 342 we Wrocławiu**
Lokalizacja	Miasto Wrocław 

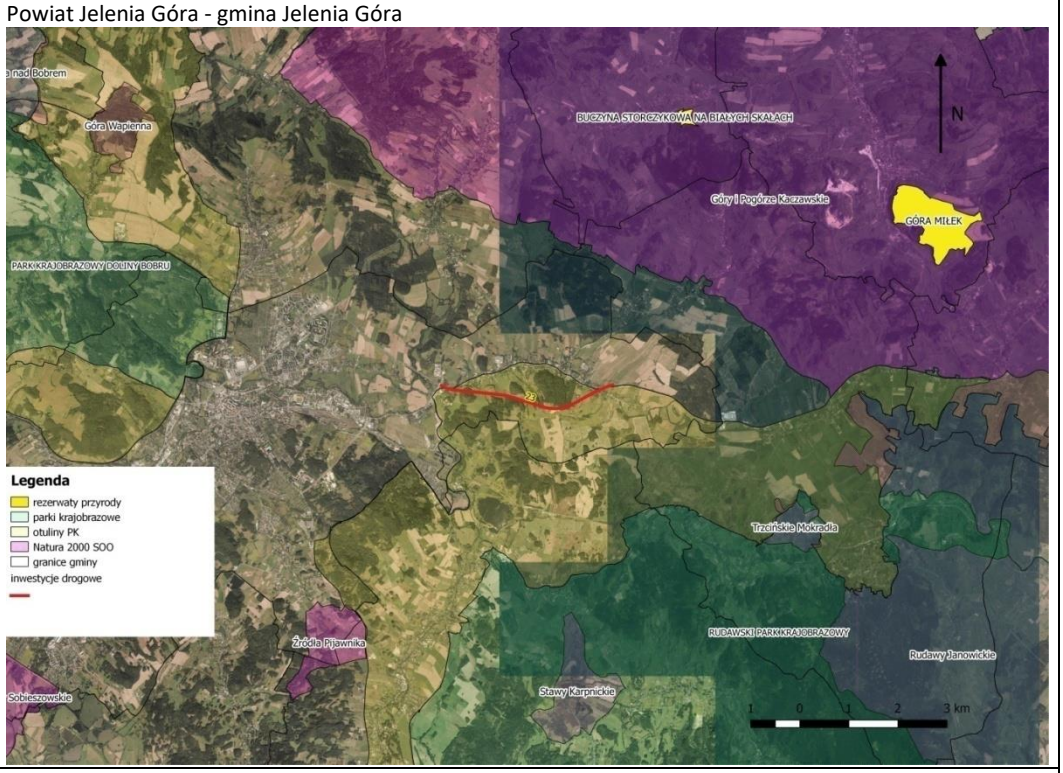
Ogólna charakterystyka inwestycji	Inwestycja obejmuje odcinek drogi wojewódzkiej nr 342 o długości 9,6km.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Planowany do przebudowy odcinek drogi nr 342 przebiega przez tereny rolne, tereny zabudowy jednorodzinnej i zabudowy wielorodzinnej. Planowany do rozbudowy odcinek przecina obszar Natura 2000 PLH020036 Dolina Widawy oraz biegnie wzdłuż jego granicy.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Obszary Chronionego Krajobrazu: Obszar Chronionego Wzgórza Trzebnickie - 3,7 km Zespoły przyrodniczo - krajobrazowe: Szczytnicki Zespół Przyrodniczo - Krajobrazowy - 2,5 km Natura 2000 – OSO: PLB020002 Grądy Odrzańskie 8,6 km Natura 2000 – SOO: PLH020103 Łęgi nad Bystrzycą - 9,4 km, PLH020069 Las Pilczycki- 20 km, PLH020036 Dolina Widawy - 0 km (przebiega przez obszar), PLH020017 Grądy w dolinie Odry - 6,6 km, PLH020078 Kumaki Dobrej - 8,1 km Korytarze ekologiczne: Dolina Odry Środkowej - 1,6 km, Wzgórza Trzebnickie - 4,7 km Użytki ekologiczne: Użytek ekologiczny Zbiornik Janówek - 4,8 km, Użytek ekologiczny Łacha Farna - 8,8 km, Użytek ekologiczny Nowa Karczma - 6,1 km

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta			x					Negatywne krótkoterminowe oddziaływania związane z przebudową drogi będą wiązały się z potencjalną wycinką drzew i krzewów w pasie przebudowywanej drogi. Istniejąca droga przebiega przez obszar Natura 2000 w związku z tym należy unikać wycinki drzew na tym obszarze. Należy również zachować ostrożność przy wyznaczaniu zaplecza budowy. Pomimo, że planowana inwestycja nie przecina głównych korytarzy ekologicznych, jednak jej lokalizacja na terenie chronionym wskazuje, że celem zapobiegania długoterminowego oddziaływania (wzmożony ruch samochodowy) należy uwzględnić budowę przejść dla zwierząt
Obszary Natura 2000			x					Inwestycja zlokalizowana jest na terenie obszaru Natura 2000 PLH020036 Dolina Widawy, stąd istnieje potencjalne negatywne oddziaływanie zarówno krótkoterminowe (związane z prowadzeniem prac budowlanych) jak i długoterminowe (przecięcie szlaków migracyjnych). Dlatego należy zastosować odpowiednie środki ochronne podczas prac budowlanych oraz zwrócić uwagę na etapie prac projektowych na zastosowanie środków ochrony zwierząt (budowa przejść dla zwierząt).
Pozostałe obszary chronione				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych ochroną, a więc nie będzie oddziaływała na te obszary.
Korytarze ekologiczne				x				Inwestycja nie przecina głównych korytarzy ekologicznych. Jednak lokalizacja na terenie obszaru Natura 2000 wymaga uwzględnienia budowy przejść dla zwierząt.
Ludzie						x		Pozytywny ze względu na zwiększenie oczekiwanej społecznie dostępności transportowej, a także poprawie bezpieczeństwa użytkowników drogi.
Wody			x			x		Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych (oddziaływanie krótkoterminowe), oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Długoterminowo przy prawidłowo zaprojektowanym systemie odwodnienia drogi przewiduje się poprawę gospodarki wodnej opadowej i roztopowej, zapobiegającej ewentualnym lokalnym podtopieniom.
Powietrze			x					Ze względu na wzmożony ruch samochodowy może wystąpić potencjalne negatywne oddziaływanie w postaci zwiększonej emisji spalin do atmosfery. Obecnie samochody wyposażone są w systemy zmniejszające emisyjność stąd oddziaływanie to nie powinno być znaczące.
Hałas					x			Przebudowa drogi będzie uwzględniać aktualne standardy ochrony akustycznej, na drodze o dobrej nawierzchni oraz zabezpieczonej ekranami oddziaływanie powinno mieć pozytywny charakter.
Powierzchnia ziemi			x					Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prowadzenia prac remontowych związanych z naruszeniem warstwy glebowej (oddziaływanie krótkoterminowe - jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji - do 15 m). Należy wprowadzić środki zabezpieczające na etapie prac budowlanych.

Krajobraz			x					Krótkoterminowe negatywne oddziaływanie na krajobraz wystąpi jedynie podczas prowadzenia prac budowlanych. Zakłada się, że przebudowa istniejącej drogi w odniesieniu do skutków długoterminowych nie będzie negatywnie oddziaływać na krajobraz.
Zabytki i dobra materialne					x			Pozytywne oddziaływanie na zabytki poprzez wyprowadzenie tranzytu samochodowego pod kątem dostępności turystycznej. Budowa nowej drogi zwiększy ilość nowoczesnej infrastruktury drogowej w województwie. Potencjalnie w bezpośredniej bliskości inwestycji może nastąpić spadek wartości nieruchomości z kolei ze względu na dostępność komunikacyjną, w pewnej odległości od drogi, może wzrosnąć wartość gruntów budowlanych.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **aktualizowanego Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**23**
Nazwa	**Obwodnica południowa Jeleniej Góry - etap II**
Lokalizacja	Powiat Jelenia Góra - gmina Jelenia Góra 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Inwestycja obejmuje budowę obwodnicy miejscowości Jelenia Góra o długości 3,6 km. Dzięki powstałej inwestycji ruch tranzytowy zostanie przesunięty z terenów zabudowanych co korzystnie wpłynie na mieszkańców omawianego obszaru.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Projektowana do przebudowy obwodnica będzie przebiegać przez tereny rolne i łąkowe, miejscami zalesione oraz tereny zabudowy jednorodzinnej. Planowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie otuliny Rudawskiego Parku Krajobrazowego, w dwóch miejscach będzie przecinała rzekę Radomierkę.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Rezerwaty przyrody: Buczyna Storczykowa na Białych Skałach - 5,5 km, Góra Miłek - 6,9 km, Parki krajobrazowe: Rudawski Park Krajobrazowy – 2,6 km, Park Krajobrazowy Doliny Bobru - 4,4 km Natura 2000 – SOO: PLH020054 Ostoja nad Bobrem - 9,7 km, PLH020095 Góra Wapienna - 7,8 km, PLH020037 Góry i Pogórze Kaczawskie - 2,4 km, PLH020011 Rudawy Janowickie - 6,5 km, PLH020105 Trzcińskie Mokradła - 4,07 km, PLH020075 Stawy Karpickie - 4,1 km, PLH020076 Źródła Pijawnika - 4,7 km, PLH020044 Stawy Sobieszowskie - 9,8 km Korytarze ekologiczne: Pogórza Sudeckie - 4,8 km, Rudawy Janowickie - 0,8 km, Sudety - Bory Dolnośląskie - wschodni - 6,4 km
OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA	

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta			x					Negatywne krótkoterminowe oddziaływania związane z budową obwodnicy będą wiązały się z potencjalną wycinką drzew i krzewów w pasie budowanej drogi. Pomimo, że planowana inwestycja nie przecina głównych korytarzy ekologicznych, jednak jej lokalizacja w odległości 0,8 km od korytarza ekologicznego Rudawy Janowice wskazuje, że celem zapobiegania długoterminowego oddziaływania (wzmożony ruch samochodowy) należy uwzględnić budowę przejść dla zwierząt.
Obszary Natura 2000				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych programem Natura 2000. Nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na te obszary.
Pozostałe obszary chronione				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych ochroną, a więc nie będzie oddziaływała na te obszary.
Korytarze ekologiczne				x				Inwestycja nie przecina głównych korytarzy ekologicznych. Jednak ze względu na lokalizację w odległości 0,8 km od korytarza Rudawy Janowickie, należy uwzględnić budowę przejść dla zwierząt.
Ludzie						x		Pozytywny ze względu na zwiększenie oczekiwanej społecznie dostępności transportowej, a także poprawie bezpieczeństwa użytkowników drogi i mieszkańców miejscowości objętych budową obwodnicy (przekierowanie ruchu pojazdów poza tereny zabudowane).
Wody			x			x		Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych (oddziaływanie krótkoterminowe), oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Długoterminowo przy prawidłowo zaprojektowanym systemie odwodnienia drogi przewiduje się poprawę gospodarki wodnej opadowej i roztopowej, zapobiegającej ewentualnym lokalnym podtopieniom.
Powietrze			x					Ze względu na wzmożony ruch samochodowy może wystąpić potencjalne negatywne oddziaływanie w postaci zwiększonej emisji spalin do atmosfery. Obecnie samochody wyposażone są w systemy zmniejszające emisyjność stąd oddziaływanie to nie powinno być znaczące.
Hałas					x			Przebudowa drogi będzie uwzględniać aktualne standardy ochrony akustycznej, na drodze o dobrej nawierzchni oraz zabezpieczonej ekranami oddziaływanie powinno mieć pozytywny charakter.
Powierzchnia ziemi		x						Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prowadzenia prac na terenie planowanej obwodnicy (znaczące przeobrażenie powierzchni ziemi i naruszenie warstwy glebowej). Należy wprowadzić środki zabezpieczające na etapie prac budowlanych.
Krajobraz			x					Krótkoterminowe negatywne oddziaływanie na krajobraz wystąpi jedynie podczas prowadzenia prac budowlanych. Obwodnica w odniesieniu do oddziaływania długoterminowego nie będzie wykazywała istotnego wpływu na krajobraz.
Zabytki i dobra materialne				x				Inwestycja nie będzie znacząco oddziaływała na zabytki dobra materialne.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **aktualizowanego Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**24**
Nazwa	**Budowa obejścia m. Złotoryja – etapami**

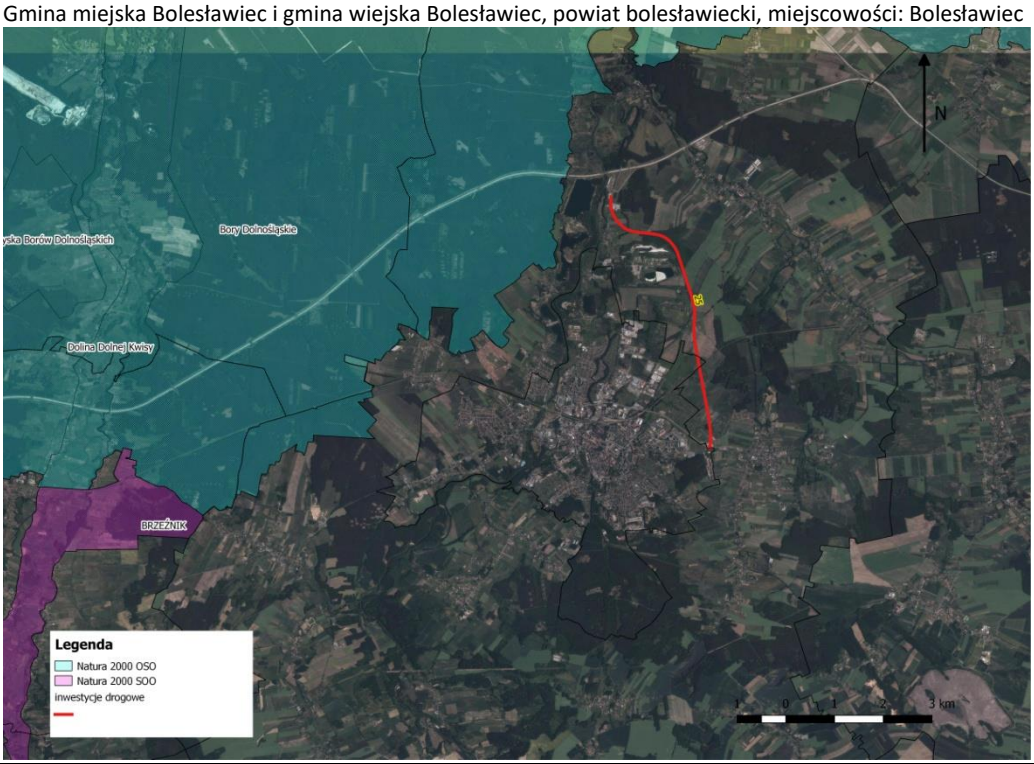
Lokalizacja	Gmina wiejska Złotoryja i gmina miejska Złotoryja, powiat złotoryjski, miejscowości: Wilków, Sępów, Kopacz
Ogólna charakterystyka inwestycji	Celem przedsięwzięcia jest budowa obejścia miasta Złotoryja o długości 7,9 km.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja poprowadzona została w większości przez mozaikę krajobrazu rolniczego (obszary pól uprawnych, zadrzewień śródpolnych), obszar leśny oraz doliny rzek: Kaczawy i Drążnicy. Inwestycja przecina te dwie rzeki i przebiega w sąsiedztwie zabudowy miejscowości Wilków, Sępów, Kopacz.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Użytki ekologiczne: Lena 1- 3,2 km, Lena 2 - 2,7 km, Lena 3 - 3,2 km Rezerwaty przyrody: Wilcza Góra - 0,5 km Parki Krajobrazowe: Park Krajobrazowy „Chełmy" - 1,2 km (większość inwestycji znajduje się w otulinie parku) Obszary Chronionego Krajobrazu: OChK Ostrzyca Proboszczowicka - 7,4 km Natura 2000 - SOO: PLH020037 Góry i Pogórze Kaczawskie - 0,0 km (inwestycja przecina fragment obszaru) Korytarze ekologiczne: Góry Stołowe - wschód - 0,4 km, Góry Stołowe - północ - 5,3 km

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta		x	X					Możliwe wystąpienie znacznego negatywnego oddziaływania z uwagi na obszary cenne przyrodniczo, przebieg drogi przecina dwie doliny rzeczne (Kaczawy oraz Drążnicy). Wystąpi zajęcie siedlisk a także zniszczenie gatunków występujących na terenie przeznaczonym pod budowę drogi. Konieczność wykonania szczegółowej inwentaryzacji przyrodniczej i zastosowania środków minimalizujących oraz kompensacyjnych. Na etapie OOS analiza wariantowa powinna wykazać najlepszy przebieg obwodnicy.
Obszary Natura 2000		x	X					Droga przecina obszarPLH020037 Góry i Pogórze Kaczawskie, możliwe oddziaływanie na przedmioty ochrony w obszarze i jego integralność. Konieczność wykonania szczegółowej inwentaryzacji przyrodniczej. Zaleca się na etapie OOS wnikliwe przeanalizowanie alternatywnych rozwiązań lokalizacyjnych oraz technicznych. Wydaje się, że przy zastosowaniu odpowiednich standardów projektowych nie wystąpią znaczące negatywne oddziaływania na cele ustanowienia przecinanych obszarów chronionych.

Pozostałe obszary chronione				x				Nie zidentyfikowano oddziaływań.
Korytarze ekologiczne			x					Droga nie przecina głównych korytarzy ekologicznych, ingeruje natomiast w obiekty pełniące funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych. Przecina dwie doliny rzeczne. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie OOS oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących.
Ludzie					x	x	x	Pozytywne oddziaływanie na mieszkańców Złotoryi, zmniejszenie natężenia ruchu tranzytowego w mieście zmniejszy natężenie hałasu oraz emisję spalin.
Wody		x	x					Możliwe negatywne oddziaływania związane są z przebiegiem drogi przez dolinę rzeki Kaczawy i Drążnicy.
Powietrze					x	x		Relokacja zanieczyszczeń na tereny niezurbanizowane, lepiej przewietrzane. Możliwość pozytywnego oddziaływania.
Hałas					x	x		Relokacja hałasu na tereny niezurbanizowane. Zmniejszenie hałasu na terenach zabudowanych.
Powierzchnia ziemi		x	x					Zajęcie powierzchni terenu. Wystąpienie zmiany w fizjografii. Zniszczenie gleby i uszczelnienie terenu.
Krajobraz		x	x					Oddziaływania negatywne związane z pojawieniem się w krajobrazie drogi. Zaleca się projektowanie drogi z uwzględnieniem dobrego wpasowania w krajobraz oraz stosowania zadrzewień przydrożnych, które poprawiają dopasowanie drogi do otaczającego krajobrazu.
Zabytki i dobra materialne					x	x		Pozytywne oddziaływanie na zabytki i budynki w Złotoryi poprzez zmniejszenie narażenia ich na drgania oraz emisję spalin. Poprawa infrastruktury drogowej.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**25**
Nazwa	**Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 297 wraz z obwodnicą Bolesławca – etap II**
Lokalizacja	Gmina miejska Bolesławiec i gmina wiejska Bolesławiec, powiat bolesławiecki, miejscowości: Bolesławiec 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Celem przedsięwzięcia jest budowa północno-wschodniego obejścia Bolesławca o długości 6,0 km.

Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja poprowadzona została w większości przez mozaikę krajobrazu rolniczego (obszary pól uprawnych, łąk, zadrzewień śródpolnych i cieków wodnych). Inwestycja przecina sieć mniejszych cieków wodnych. Zlokalizowana jest poza obszarami zwartej zabudowy, przecina obszar leśny.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Natura 2000 – OSO: PLB020005 Bory Dolnośląskie – 1,0 km Korytarze ekologiczne: Góry Stołowe - północ - 1,9 km, Przemkowski Park Krajobrazowy - 0,0 km (północny odcinek inwestycji położony w obrębie korytarza ekologicznego.

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta			x					Możliwe negatywne oddziaływanie związane ze zniszczeniem siedlisk krajobrazu rolniczego (tutaj szczególnie cennego z uwagi na dużą ilość zadrzewień śródpolnych oraz cieków). Możliwość oddziaływania na chronione siedliska (9170). Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie OOS oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących.
Obszary Natura 2000				x				Nie zidentyfikowano oddziaływań.
Pozostałe obszary chronione				x				Nie zidentyfikowano oddziaływania na analizowanym odcinku na obszary chronione.
Korytarze ekologiczne			x					Północny odcinek drogi zlokalizowany jest w obrębie głównego korytarza ekologicznego - Przemęcki Park Krajobrazowy. Ponadto przecina obiekty pełniące funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych. Jest to jednak obszar stosunkowo mocno przekształcony. Konieczna jest inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie OOS warunkująca konieczność zastosowania rozwiązań minimalizujących.
Ludzie					x	x		Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z Bolesławca wpłynie pozytywnie na ludzi poprzez zmniejszenie natężenia hałasu oraz mniejszą emisję zanieczyszczeń na terenach zurbanizowanych.
Wody			x					Możliwe negatywne oddziaływania związane z przecięciem rzek Kaczawy oraz jej dopływu Drążnicy. Odprowadzenie wód do JCW o złym stanie ale niezagrożonych celach środowiskowych.
Powietrze					x			Relokacja zanieczyszczeń z obszarów zurbanizowanych (pozytywne oddziaływanie) Na terenach otwartych, dobrze przewietrzanych, przez które będzie przechodziła obwodnica nie powinno dojść do zanieczyszczenia powietrza.
Hałas					x	x		Relokacja zanieczyszczeń. W terenach zurbanizowanych oddziaływanie pozytywne z uwagi na wyprowadzenie tranzytu.
Powierzchnia ziemi			x					Oddziaływania negatywne związane z zajęciem terenu. Wystąpi zmiana fizjografii i zniszczenie gleby.
Krajobraz			x					Zmiana w krajobrazie poprzez wprowadzenie drogi. Zaleca się stosowanie zadrzewień przydrożnych w celu minimalizowania oddziaływania.
Zabytki i dobra materialne					x	x		Pozytywne oddziaływania z uwagi na zmniejszenie narażenia na drgania i zanieczyszczenia zabytków i budynków położonych w Bolesławcu. Poprawa infrastruktury drogowej.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**26**
Nazwa	**Budowa obwodnicy Strzegomia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 374 i drogi krajowej nr 5**

Lokalizacja	Gmina miejsko-wiejska Strzegom, powiat świdnicki, miejscowości: inwestycja przebiega poza miejscowościami
Ogólna charakterystyka inwestycji	Celem przedsięwzięcia jest budowa obwodnicy o długości 11,2 km
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja poprowadzona została w większości przez mozaikę krajobrazu rolniczego (obszary pól uprawnych, łąk, zadrzewień śródpolnych i cieków wodnych). Inwestycja przecina dwie rzeki: Strzegomka, Czarnucha. Zlokalizowana jest poza obszarami zwartej zabudowy.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Parki krajobrazowe: Książański Park Krajobrazowy - 6,0 km Obszary Chronionego Krajobrazu: OChK Góra Krzyżowa - 0,6 km Natura 2000 – SOO: PLH020034 Dobromierz – 5,8 km Korytarze ekologiczne: Góry Stołowe - wschód - 6,2 km

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta		x	x					Możliwe negatywne oddziaływanie na rośliny i zwierzęta ekosystemów krajobrazu rolniczego. Fragmentacja siedlisk, przecięcie szlaków migracyjnych, efekt bariery, śmiertelność na placach budowy. Możliwość oddziaływania na chronione siedliska (9170).Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie OOS oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących.
Obszary Natura 2000				x				Nie zidentyfikowano oddziaływań.
Pozostałe obszary chronione				x				Nie zidentyfikowano oddziaływań.
Korytarze ekologiczne			x					Droga nie przecina głównych korytarzy ekologicznych. Przecina natomiast obszary pełniące funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie OOS oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących.

Ludzie					x	x	x	Pozytywne oddziaływanie na mieszkańców poprzez zmniejszenie natężenia ruchu tranzytowego w mieście a co za tym idzie zmniejszenie natężenia hałasu oraz emisji spalin.
Wody			x					Możliwe oddziaływanie negatywne związane z przecięciem drogi z rzekami Strzegomką, Parową i Wierzbiakiem oraz szeregiem ich dopływów. W północnej części realizowana w obrębie JCW o złym stanie i zagrożonych celach środowiskowych.
Powietrze					x			Relokacja zanieczyszczeń na tereny niezurbanizowane (lepsze przewietrzanie).
Hałas					x	x	x	Pozytywne oddziaływania związane z redukcją hałasu (relokacja) na obszarach zurbanizowanych.
Powierzchnia ziemi			x					Możliwe niewielkie oddziaływania negatywne związane z zajęciem terenu i przekształceniem ukształtowania fizjograficznego.
Krajobraz			x					Potencjalnie niewielkie oddziaływania negatywne związane z ingerencją krajobraz (szczególnie w panoramie obszaru chronionego krajobrazu Góra Krzyżowa), jednak tereny przyległe są zmienione poprzez intensywne wydobycie surowców skalnych, więc zmiana związana z budową drogi nie będzie stanowiła znaczącego wpływu.
Zabytki i dobra materialne					x	x		Pozytywne oddziaływania z uwagi na zmniejszenie narażenia na drgania i zanieczyszczenia zabytków i budynków położonych w Strzegomiu. Poprawa infrastruktury drogowej.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**27**
Nazwa	**Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 374 na odcinku od m. Świebodzice do drogi krajowej nr 5 w m. Strzegom**
Lokalizacja	Gmina miejsko-wiejska Strzegom, gmina miejska Świebodzice, powiat świdnicki; miejscowości: Strzegom, Grochotów
Ogólna charakterystyka inwestycji	Celem przedsięwzięcia jest przebudowa istniejącej drogi o długości 10,2 km.

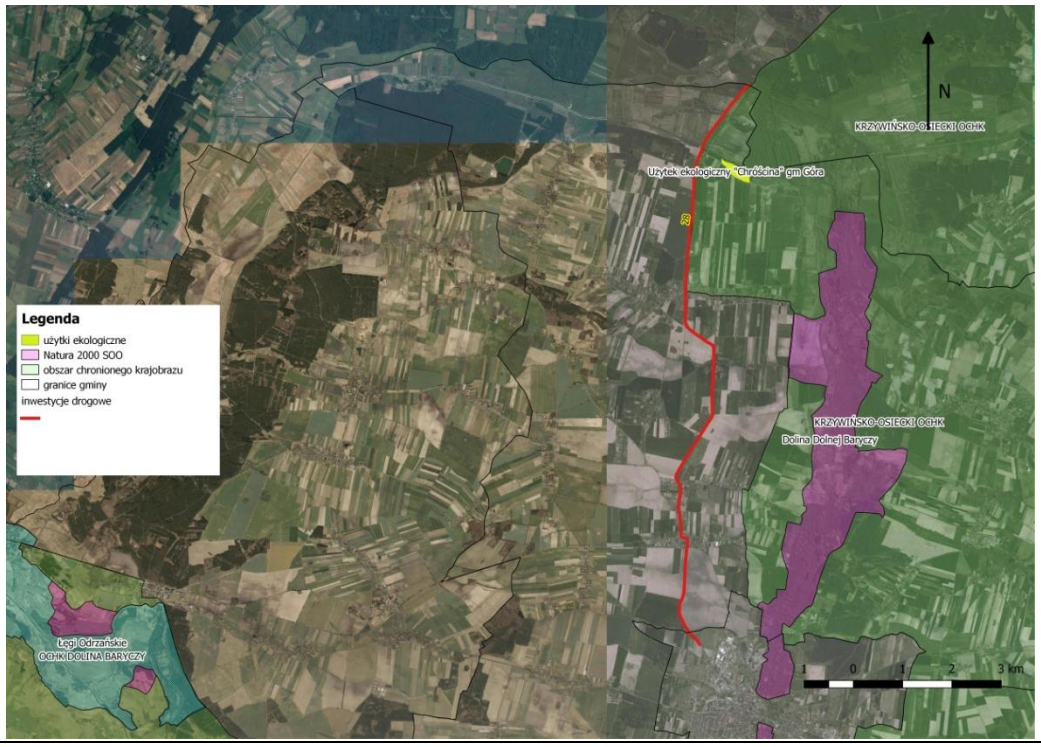
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja poprowadzona została w większości przez pola uprawne, a także w sąsiedztwie obszarów leśnych. Ponadto przecina dwie rzeki: Czarnucha i Cienia oraz obszary zabudowane miejscowości: Strzegom i Grochotów.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Obszary chronionego krajobrazu: OChK Góra Krzyżowa – 1,5 km Rezerwaty przyrody: Przełomy pod Książem k. Wałbrzycha – 4,3 km, Jeziorko Daisy - 5,8 km Parki krajobrazowe: Książański Park Krajobrazowy – 2,8 km Natura 2000 – SOO: PLH020034 Dobromierz – 3,2 km, PLH020020 Przełomy Pełcznicy pod Książem – 4,0 km Korytarze ekologiczne: Góry Stołowe - wschód – 3,0 km

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta			x		x			Przebudowa drogi wiąże się z oddziaływaniami na florę, faunę i bioróżnorodność. Niewielkie oddziaływania negatywne mogą wystąpić na etapie budowy (wycinka drzew i krzewów, płoszenie, zaburzenie tras migracji, utrata siedlisk, przypadkowa śmiertelność). Oddziaływania te dotyczą zwłaszcza odcinków przyległych do obszarów leśnych i lokalnych korytarzy ekologicznych. Na etapie eksploatacji - efekt bariery. Uwzględnienie odpowiednich standardów projektowych może jednak wpłynąć na minimalizację istniejących oddziaływań (np. budowa przejść dla płazów/ drobnych zwierząt) czy też minimalizacja oddziaływań na organizmy związane z wodami. Istotne jest, aby uwzględnić kwestie ochrony przyrody przy wyznaczaniu zaplecza budowy, a także podczas planowania wycinki drzew i krzewów.
Obszary Natura 2000				x				Brak obszarów Natura 2000 w granicach oddziaływania przedsięwzięcia.
Pozostałe obszary chronione				x				Brak obszarów chronionych w granicach oddziaływania przedsięwzięcia.
Korytarze ekologiczne			x					Droga położona jest poza głównymi korytarzami ekologicznymi. Będzie natomiast ingerować w korytarze ekologiczne o charakterze lokalnym. Wskazane jest rozważenie budowy przejść dla zwierząt w celu zachowania drożności korytarzy.
Ludzie					x			Potencjalne pozytywne oddziaływanie związane z poprawą bezpieczeństwa na drodze.
Wody					x			Potencjalna poprawa istniejącego oddziaływania z uwagi na wyższe standardy dotyczące zagospodarowania wód opadowych. Inwestycja w swoim środkowym fragmencie realizowana w obrębie JCW o stanie złym i zagrożonych celach środowiskowych (Pełcznica) w pozostałym przebiegu (Strzegomka i Czarnucha) w stanie dobrym i niezagrożonych celach.
Powietrze				x				Brak zmiany istniejącego oddziaływania.
Hałas				x				Brak zmiany istniejącego oddziaływania.
Powierzchnia ziemi				x				Brak zmiany istniejącego oddziaływania.
Krajobraz				x				Brak zmiany istniejącego oddziaływania.
Zabytki i dobra materialne					x			Brak oddziaływania na zabytki, poprawa infrastruktury drogowej (aktualnie w b. złym stanie)

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**28**
Nazwa	**Drogi dojazdowe do mostu na Odrze w m. Ciechanów na odcinku Góra – węzeł S5 Leszno Płd. w zakresie: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 323 na odcinku Góra – gr. województwa dolnośląskiego**

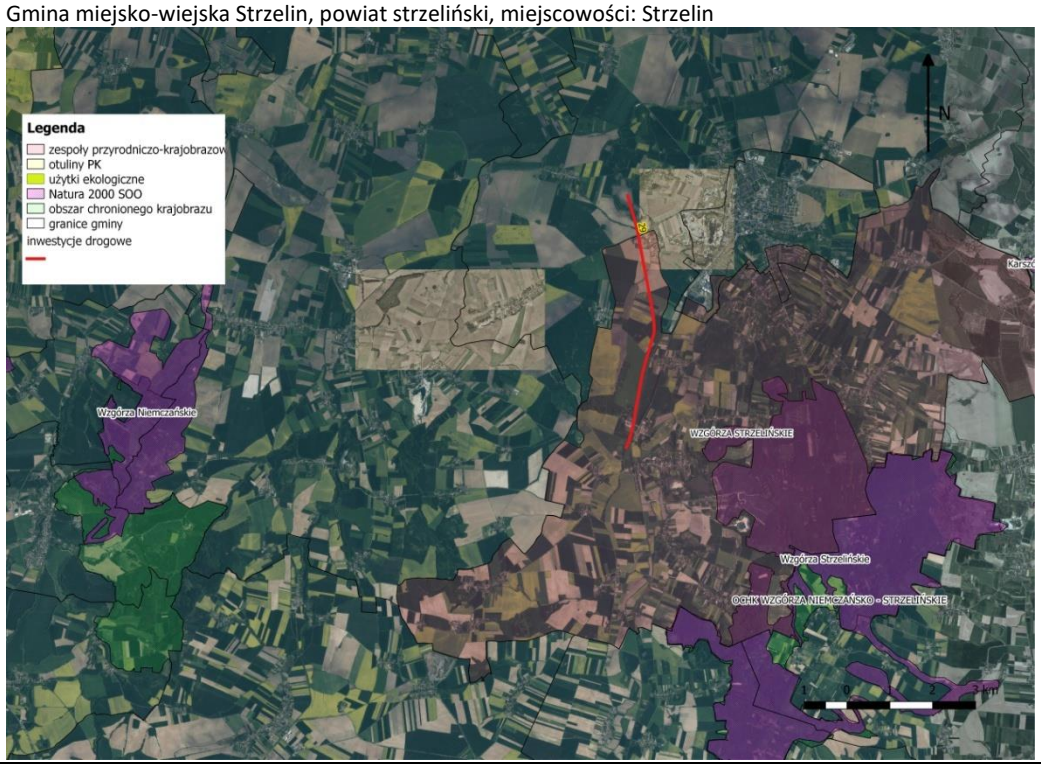
Lokalizacja	Gmina miejsko-wiejska Góra, powiat górowski; miejscowości: Chróścina, Witoszyce, Glinka, Sławęcice, Góra 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Celem przedsięwzięcia jest przebudowa istniejącej drogi o długości 15,5 km.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja poprowadzona została w większości przez pola uprawne z mozaiką zadrzewień śródpolnych, łąk i niewielkich zbiorników wodnych. Ponadto przecina Rów Śląski i Rów Polski oraz szereg mniejszych cieków, a także obszary zabudowane miejscowości: Chróścina, Witoszyce, Glinka, Sławęcice, Góra.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Użytki ekologiczne: Chróścina – 0,4 km, Brzeżany - 2,9 km, Brzeżańskie oczko - 2,1 km, Czernina - 4,1 km, Łąka Trzęślicowa - 3,1 km, Żurawie Pierzowisko - 2,9 km, Szedziec - 5,7 km, Szczeć - 3,8 km Obszary chronionego krajobrazu: Krzywińsko-Osiecki OChK – 0,0 km (droga przebiega po granicy obszaru), OChK Dolina Baryczy - 0,01 km (południowy odcinek drogi graniczy z obszarem) Natura 2000 – SOO: PLH020084 Dolina Dolnej Baryczy – 0,5 km, Korytarze ekologiczne: Odra Środkowa 1 – 0,0 km (przecina korytarz)

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER IINTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta			x		x			Przebudowa drogi może potencjalnie oddziaływać na gatunki roślin i zwierząt na etapie prac remontowych (ewentualna wycinka drzew i krzewów, płoszenie, zaburzenie tras migracji, zwłaszcza małych zwierząt, gł. płazów). Na etapie eksploatacji - efekt bariery. Uwzględnienie odpowiednich standardów projektowych może jednak wpłynąć na minimalizację istniejących oddziaływań (np. budowa przejść dla płazów/ drobnych zwierząt) czy też minimalizacja oddziaływań na organizmy związane z wodami. Zaleca się, aby w trakcie zajmować jak najmniejszy teren pod zaplecze budowy, parkingi maszyn budowlanych lokalizować w jednym miejscu. W przypadku prowadzenia wycinki drzew wskazany nadzór przyrodniczy.
Obszary Natura 2000				x				Inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami Natura 2000, w najbliższym sąsiedztwie znajduje się obszar PLH020084 Dolina Dolnej Baryczy (0,5 km). Nie powinno jednak dojść do oddziaływania na przedmioty ochrony w obszarze oraz jego integralność.

Pozostałe obszary chronione				x				Północny odcinek drogi przebiega wzdłuż granicy Krzywińsko-Osieckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, jednak zakres planowanych prac nie powinien wpłynąć na cele ochrony tego obszaru.
Korytarze ekologiczne		x	x		x			Północny odcinek drogi przecina główny korytarz ekologiczny Odra Środkowa 1 oraz szereg korytarzy o charakterze lokalnym. Droga jest jednak istniejąca a uwzględnienie odpowiednich standardów projektowych zminimalizuje potencjalne oddziaływania lub może nawet wpłynąć na minimalizację istniejących oddziaływań. Wskazane jest rozważenie budowy przejść dla zwierząt w celu zachowania lub poprawy drożności korytarzy.
Ludzie					x			Potencjalnie pozytywny. Droga po remoncie będzie spełniała obecne wymagania odnośnie hałasu, a także zwiększy się bezpieczeństwo na niej. Remontowana droga przebiega przez miejscowości Chróścina, Witoszyce, Glinka, Sławęcice, Góra jednak w związku z remontem drogi nie powinno się zwiększyć.
Wody					x			Potencjalnie pozytywne oddziaływania związane z poprawą jakości odprowadzanych wód opadowych i roztopowych. Inwestycja wiąże się z przebudową licznych przejść przez cieki: Polski Rów i dopływy Śląskiego Rowu. Inwestycja realizowana w obrębie JCW o złym stanie i zagrożonych celach środowiskowych.
Powietrze				x				Oddziaływania nie zmienią się.
Hałas					x			Niewielki pozytywny wpływ w związku z poprawą nawierzchni drogi oraz koniecznością uwzględnienia aktualnych standardów odnośnie dopuszczalnego poziomu hałasu.
Powierzchnia ziemi				x				Oddziaływania nie zmienią się.
Krajobraz				x				Oddziaływania nie zmienią się.
Zabytki i dobra materialne					x			Oddziaływania nie zmienią się, jedynie nastąpi poprawa istniejącej drogi która może potencjalnie wpłynąć na zwiększenie wartości nieruchomości położonych przy drodze a także może, poprzez minimalizację drgań, wpłynąć na stan zabudowy wzdłuż drogi w tym na obiekty zabytkowe.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**29**
Nazwa	**Budowa obwodnicy Strzelina w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395**
Lokalizacja	Gmina miejsko-wiejska Strzelin, powiat strzeliński, miejscowości: Strzelin 

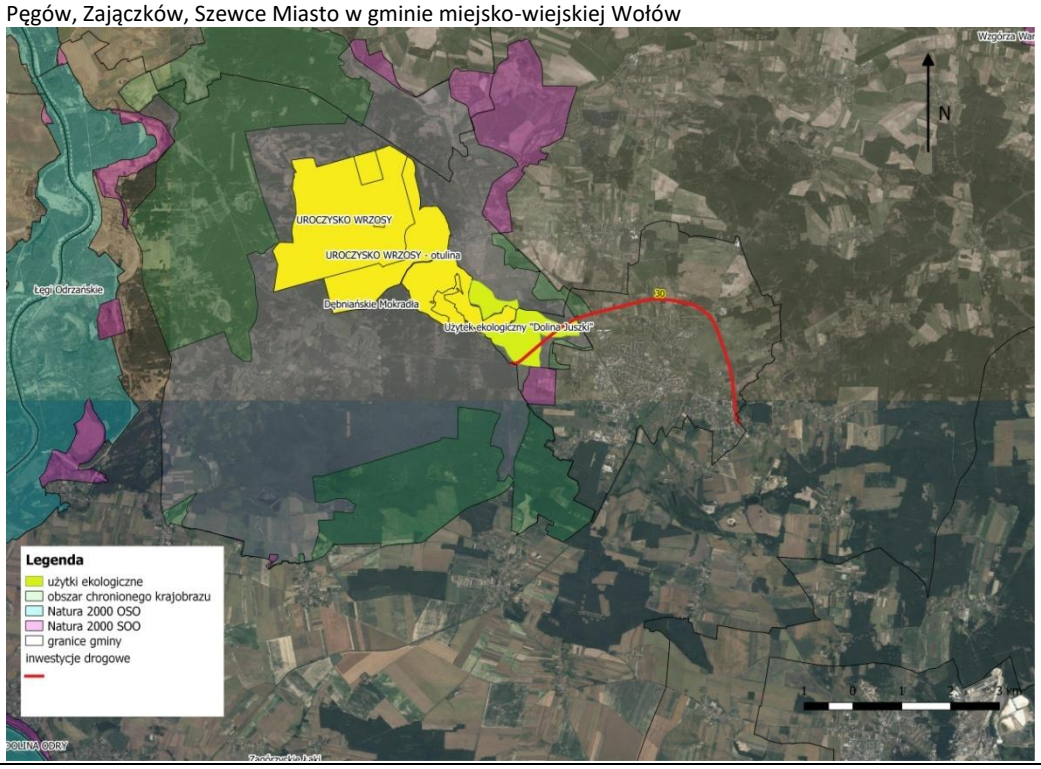
Ogólna charakterystyka inwestycji	Celem przedsięwzięcia jest budowa obwodnicy o długości 4,3 km.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja poprowadzona została w większości przez obszary zabudowane miejscowości Strzelin.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Obszary chronionego krajobrazu: OChK Wzgórza Niemczańsko-Strzelińskie – 5,8 km Zespoły Przyrodniczo-Krajobrazowe: ZPK Wzgórza Strzelińskie - 0,0 km (południowy odcinek drogi przebiega po granicy obszaru) Natura 2000 – SOO: PLH020074 Wzgórza Strzelińskie – 2,5 km

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta				x				Potencjalne oddziaływania mogą wynikać z ewentualnej wycinki drzew i krzewów. Nie zidentyfikowano znaczących oddziaływań.
Obszary Natura 2000				x				Nie zidentyfikowano oddziaływań.
Pozostałe obszary chronione			x					Południowy odcinek drogi przebiega po granicy Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego Wzgórza Strzelińskie. Nie zidentyfikowano oddziaływania na cele ochrony obszaru.
Korytarze ekologiczne				x				Nie zidentyfikowano oddziaływań.
Ludzie					x	x		Realizacja obwodnicy odciąży centrum miasta od ruchu pojazdów i związanych z tym oddziaływań. Jest to tym bardziej istotne, ze obecnie cały ruch związany z przemysłem wydobywczym odbywa się właśnie przez centrum miasta.
Wody					x			Wyższe standardy gospodarowania wodami opadowymi przyczynią się do zmniejszenia oddziaływań. Inwestycja realizowana będzie w obrębie JCW o złym stanie i zagrożonych celach środowiskowych.
Powietrze				x				Oddziaływania nie zmienią się. Natężenie ruchu pozostanie bez zmian.
Hałas					x			Hałas może nieznacznie zmniejszyć się z uwagi na poprawę parametrów technicznych drogi.
Powierzchnia ziemi				x				Bez zmiany.
Krajobraz				x				Bez zmiany.
Zabytki i dobra materialne					x	x		Przewiduje się zmniejszenie negatywnych oddziaływań w centrum miasta co będzie mieć wpływ na dobra materialne oraz zabytki.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**30**
Nazwa	**Budowa obwodnicy Wołowa**

Lokalizacja	Gmina miejsko-wiejska Oborniki Śląskie, gmina wiejska Wisznia Mała, powiat Trzebnicki; miejscowości: Pęgów, Zajączków, Szewce Miasto w gminie miejsko-wiejskiej Wołów 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Budowa obwodnicy m. Wołów o długości 6,7 km.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Planowana droga przebiega przez pola uprawne oraz zadrzewienie. Przecina Wołowski Rów i inne cieki.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Użytki ekologiczne: Dolina Juszki – 0 km(droga przecina użytek) Rezerwaty przyrody: Uroczysko Wrzosy – 0,7 km Parki krajobrazowe: PK Dolina Jezierzycy – 0,0 (droga przecina obszar) Natura 2000 – SOO: PLH020002 Dębniańskie Mokradła - 0 km (droga przecina obszar), Korytarze ekologiczne: Odra Środkowa 2 – 0 km (droga przecina korytarz), Śląsk 1 – 0 km (droga przecina korytarz)

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

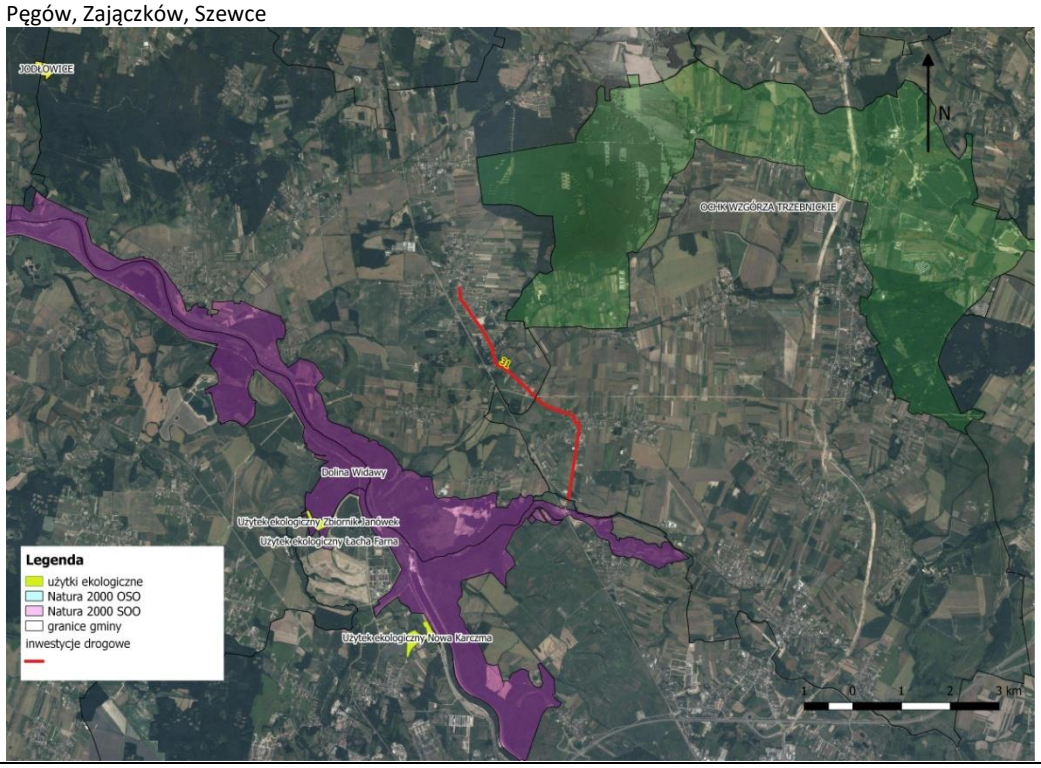
KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta*		x	x					Oddziaływania zdecydowanie istotne. Potencjalne oddziaływania negatywne związane będą z zajmowaniem siedlisk cennych przyrodniczo (6510), ich fragmentacją, utratą siedlisk gatunków roślin i zwierząt, efektem bariery - przecięcie tras migracji zwierząt. Droga przebiega przez ekosystemy krajobrazu rolniczego, a także przez obszar Natura 2000. Konieczne stosowanie rozwiązań minimalizujących (prawidłowo wyznaczone zaplecze budowy, etapowanie prac, dostosowanie do okresów lęgowych, inwentaryzacja przyrodnicza na etapie OOS).
Obszary Natura 2000*		x	x					Oddziaływania zdecydowanie istotne. Planowana obwodnica będzie przechodzić przez obszar PLH020002 Dębniańskie Mokradła. Obecnie DW 340 przechodzi przez ten obszar więc oddziaływania zmienią się na obszarze gdzie będzie budowany nowy odcinek. Konieczna wnikliwa analiza na etapie OOS pod kątem oddziaływań na przedmioty ochrony obszaru, jego integralność oraz możliwości zmniejszenia oddziaływań, a także rozważenie wariantów przebiegu dróg.

Pozostałe obszary chronione*		x	x					Planowana obwodnica będzie przecinać obszar Parku Krajobrazowego Dolina Jezierzycy oraz użytek ekologiczny Dolina Juszki Konieczna wnikliwa analiza na etapie OOS pod kątem możliwości zmniejszenia oddziaływań, a także rozważenie wariantów przebiegu dróg.
Korytarze ekologiczne		x	x					Planowana obwodnica nieznacznie ingeruje w główne korytarze ekologiczne: Odra Środkowa 2 i Śląsk 1 oraz przecina korytarze ekologiczne o charakterze lokalnym. Konieczna wnikliwa analiza na etapie OOS i uwzględnienie budowy przejść dla zwierząt.
Ludzie					x	x	x	Budowa obwodnicy wyprowadzi ruch tranzytowy z Wołowa, znacząco wpłynie to na jakość życia mieszkańców, przede wszystkim poprzez zmniejszenie hałasu, zmniejszenie emisji spalin, a także poprawę bezpieczeństwa mieszkańców i podróżujących.
Wody		x	x					Możliwe negatywne oddziaływanie na cieki (Wołowski Rów, Juszka i Gostusza raz z dopływami) oraz wrażliwe ekosystemy wodne mokradłami ich obrębie. Inwestycja realizowana w obrębie JCW o złym stanie, ale niezagrożonych celach środowiskowych.
Powietrze					x			Relokacja zanieczyszczeń na dobrze przewietrzane tereny otwarte.
Hałas					x	x		Relokacja zanieczyszczeń na tereny otwarte, droga przebiega poza terenami zabudowanymi.
Powierzchnia ziemi			x					Potencjalnie negatywne oddziaływania związane z zajęciem terenu, zniszczeniem gleby oraz zmianami fizjograficznymi.
Krajobraz		x	x					Negatywne oddziaływanie związane z pojawieniem się w krajobrazie rolniczym infrastruktury drogowej. Zalecane minimalizacje poprzez wkomponowanie drogi w otaczający krajobraz, nasadzenie zadrzewień przydrożnych.
Zabytki i dobra materialne					x	x		Pozytywne oddziaływanie związane z wyprowadzeniem tranzytu z m. Wołowa (zmniejszenie wpływu drgań i spalin na zabytki i budynki), powstanie nowa infrastruktura drogowa.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

**Uwaga: Ocena (-2) może być zaniżona w stosunku do rzeczywistych oddziaływań jakie wystąpią. Oddziaływanie tych projektów jest jednak zdecydowanie istotne. Ocena została przyznana przy założeniu, że prawidłowa procedura oceny oddziaływania na środowisko zabezpieczy elementy przyrodnicze przed wystąpieniem znaczących negatywnych oddziaływań. Jednocześnie nie ma podstaw na obecnym etapie wdrażania Planu do jednoznacznego stwierdzenia możliwości wystąpienia znaczących negatywnych oddziaływań na elementy przyrodnicze.*

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**31**
Nazwa	**Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 342 od drogi wojewódzkiej nr 341 w m. Pęgów do północnej granicy m. Wrocławia**

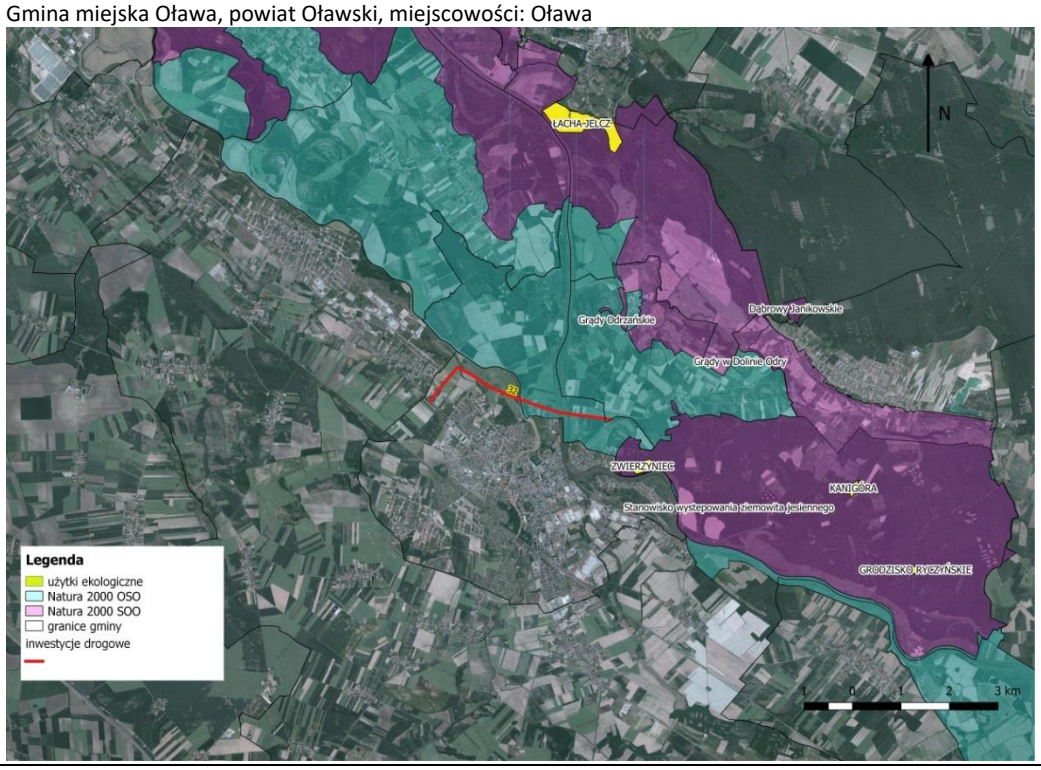
Lokalizacja	Gmina miejsko-wiejska Oborniki Śląskie, gmina wiejska Wisznia Mała, powiat Trzebnicki; miejscowości: Pęgów, Zajączków, Szewce 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Celem przedsięwzięcia jest przebudowa istniejącej drogi o długości 5,5 km.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja poprowadzona została w większości przez pola uprawne, mozaikę zadrzewień śródpolnych i zbiorników wodnych. Ponadto przecina dwie rzeki oraz obszary zabudowane miejscowości: Pęgów, Zajączków, Szewce, dwie rzeki: Mienia i Ława oraz szereg mniejszych cieków.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Użytki ekologiczne: Zbiornik Janówek – 4,8 km, Łacha Farna - 4,9 km, Nowa Karczma - 3,8 km Obszary chronionego krajobrazu: OChK Wzgórza Trzebnickie – 0,5 km Natura 2000 – SOO: PLH020036 Dolina Widawy – 0,2 km Korytarze ekologiczne: Śląsk 1 – 0,6 km

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta			x		x			Przebudowa drogi może potencjalnie oddziaływać na gatunki roślin i zwierząt na etapie prac remontowych (ewentualna wycinka drzew i krzewów, płoszenie, zaburzenie tras migracji). Na etapie eksploatacji - efekt bariery. Uwzględnienie odpowiednich standardów projektowych może jednak wpłynąć na minimalizację istniejących oddziaływań (np. budowa przejść dla płazów/ drobnych zwierząt) czy też minimalizacja oddziaływań na organizmy związane z wodami. Zaleca się, aby w trakcie zajmować jak najmniejszy teren pod zaplecze budowy, parkingi maszyn budowlanych lokalizować w jednym miejscu.
Obszary Natura 2000				x				Inwestycja jest zlokalizowana poza obszarami Natura 2000. Ostrożność należy zachować przy przebudowie odcinka leżącego blisko obszaru PLH020036 Dolina Widawy. Nie lokalizować w tym miejscu zaplecza budowy, nie parkować maszyn budowlanych.
Pozostałe obszary chronione				x				Brak zidentyfikowanych oddziaływań na pozostałe obszary chronione, przebudowywana droga nie jest zlokalizowana na obszarach chronionych.

Korytarze ekologiczne			x					Inwestycja nie przecina głównych korytarzy ekologicznych. Może natomiast oddziaływać na korytarze ekologiczne o charakterze lokalnym. Wskazane jest rozważenie budowy przejść dla zwierząt w celu zachowania ich drożności.
Ludzie					x			Potencjalnie pozytywny. Droga po remoncie będzie spełniała obecne wymagania odnośnie hałasu, a także zwiększy się bezpieczeństwo na niej.
Wody					x			Potencjalnie pozytywne oddziaływania związane z wyższymi standardami zagospodarowania wód opadowych. Inwestycja realizowana w obrębie JCW o złym stanie ale niezagrożonych celach środowiskowych (Ława i Widawa).
Powietrze				x				Oddziaływania nie zmienią się.
Hałas								Niewielki pozytywny wpływ w związku z poprawą nawierzchni drogi oraz koniecznością uwzględnienia aktualnych standardów odnośnie dopuszczalnego poziomu hałasu.
Powierzchnia ziemi				x				Oddziaływania nie zmienią się.
Krajobraz				x				Oddziaływania nie zmienią się.
Zabytki i dobra materialne					x			Oddziaływania nie zmienią się w sposób istotny. Nastąpi jednak poprawa istniejącej infrastruktury drogowej. Pociągnąć może to za osobą wzrost wartości nieruchomości położonych wzdłuż drogi.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**32**
Nazwa	**Budowa północnej obwodnicy Oławy**
Lokalizacja	Gmina miejska Oława, powiat Oławski, miejscowości: Oława 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Celem przedsięwzięcia jest budowa obwodnicy miejscowości Oława o długości 4,3 km.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja poprowadzona została w większości przez obszary pól uprawnych, łąk oraz doliny rzeki Odry i Oławy. Inwestycja przecina te dwie rzeki.

Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Użytki ekologiczne: Stanowisko występowania zimowita jesiennego - 2,9 km Rezerwaty przyrody: Zwierzyniec - 0,9 km, Kanigóra - 5,0 km, Natura 2000 – SOO: PLH020017 Grądy w Dolinie Odry – 0,5 km, PLH020089 Dąbrowy Janikowskie - 4,2 km Natura 2000 - OSO: PLB020002 Grądy Odrzańskie - 0,0 km (inwestycja zlokalizowana w obszarze)

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta		x	x					Negatywne oddziaływanie możliwe z uwagi na zajmowanie ekosystemów szczególnie położonych w dolinie rzeki Odry i Oławy. Przecięcie tras migracji zwierząt, fragmentacja siedlisk, śmiertelność zwierząt na placach budowy, efekt bariery. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie OOS oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących.
Obszary Natura 2000		x	x					Inwestycja przecina obszar PLB020002 Grądy Odrzańskie. Może wystąpić oddziaływanie na przedmioty ochrony w obszarze. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie OOS.
Pozostałe obszary chronione				x				Nie zidentyfikowano oddziaływań.
Korytarze ekologiczne		x	x					Droga nie przecina głównych korytarzy ekologicznych, jednak ze względu na przecięcie dwóch dolin rzecznych: Oławy i Odry może wpłynąć na zaburzenie funkcji tych obszarów jako korytarzy ekologicznych. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie OOS oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących.
Ludzie					x	x	x	Wystąpi pozytywne oddziaływanie związane ze zmniejszeniem hałasu oraz emisji spalin w terenie zurbanizowanym oraz wzrost bezpieczeństwa zarówno na drogach w Oławie (zmniejszenie natężenia), jak i na obwodnicy (odpowiednie parametry techniczne drogi). Występujące obecnie skanalizowanie ruchu samochodowego przez jeden most w Oławie jest znacznym utrudnieniem w skomunikowaniu Oławy, a także ogranicza rozwój miasta.
Wody			x					Inwestycja wiąże się z budową mostu na Odrze i Oławie, które może powodować wystąpienie negatywnego oddziaływania. Oddziaływania te są możliwe do minimalizacji przy zastosowaniu odpowiednich standardów projektowych. Inwestycja realizowana będzie w obrębie JCW o złym stanie.
Powietrze					x	x		Pozytywne oddziaływania związane z wyprowadzeniem części ruchu samochodowego poza tereny zurbanizowane oraz upłynnienie ruchu (efektywniejsza praca silników samochodowych).
Hałas			x		x	x		Oddziaływania pozytywne związane z wyprowadzeniem tranzytu przez Oławę. Negatywne oddziaływania powstaną w nowej lokalizacji.
Powierzchnia ziemi		x	x					Możliwe oddziaływania negatywne związane z zajęciem terenu, zmianami w fizjografii terenu oraz zniszczeniem gleby.
Krajobraz		x	x					Oddziaływania negatywne związane z wprowadzeniem zmiany w krajobrazie związanej z budową drogi oraz mostów. Istotne jest, aby te zmiany minimalizować poprzez projektowanie uwzględniające otoczenie oraz dopasowane do krajobrazu.
Zabytki i dobra materialne					x	x		Pozytywne oddziaływania będzie się wiązać z mniejszym oddziaływaniem drgań i spalin na zabytki oraz budynki oraz powstaniem nowej infrastruktury drogowej.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**33**
Nazwa	**Poprawa dostępności transportowej dróg wojewódzkich nr 343, nr 342, nr 340 w miejscowości Oborniki Śląskie**

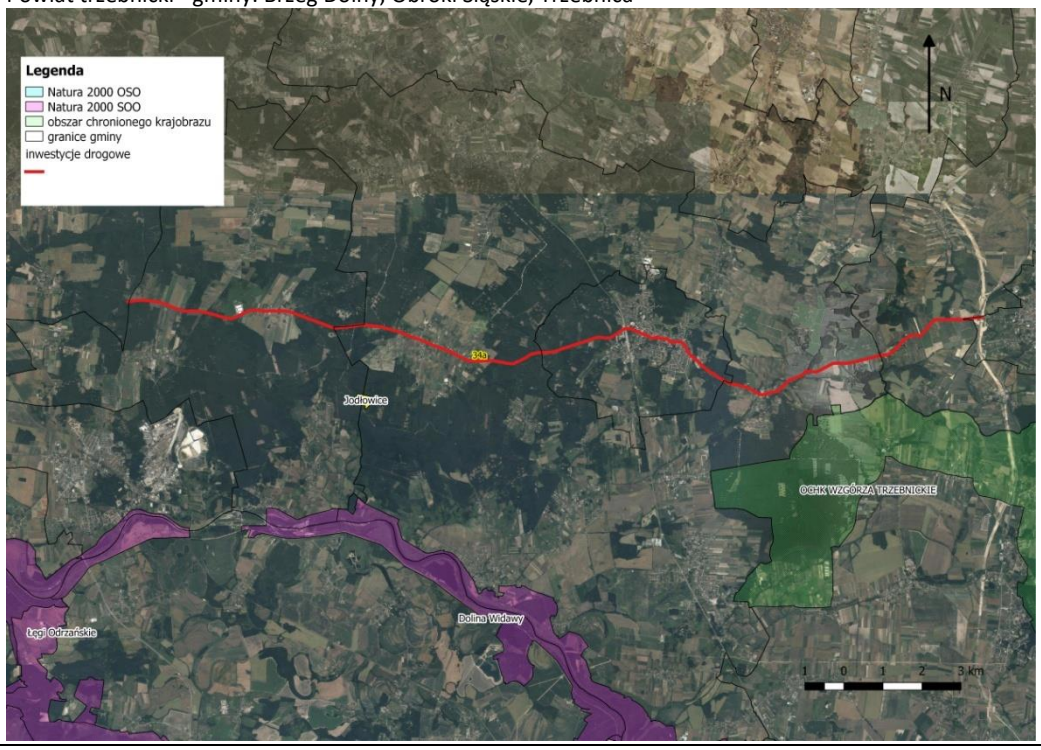
Lokalizacja	Powiat trzebnicki - Obroki Śląskie
Ogólna charakterystyka inwestycji	Inwestycja zlokalizowana w miejscowości Oborniki Śląskie obejmuje odcinki dróg wojewódzkich nr 340, 342 oraz 343 o łącznej długości 3,1 km.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Planowane do przebudowy odcinki dróg przebiega przez tereny rolne, tereny zabudowy jednorodzinnej oraz tereny zadrzewione. Inwestycja częściowo zlokalizowana jest na terenie korytarza ekologicznego Wzgórza Trzebnickie.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Obszary Chronionego Krajobrazu: Obszar Chronionego Wzgórza Trzebnickie - 2,02 km Natura 2000 – SOO: PLH020036 Dolina Widawy - 5,1 km Korytarze ekologiczne: Dolina Odry Środkowej - 5,2 km, Wzgórza Trzebnickie - 0 km (przebiega przez obszar) Użytki ekologiczne: Użytek ekologiczny Zbiornik Janówek - 8,6 km, Użytek ekologiczny Łacha Farna - 9,15 km

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta			x					Negatywne krótkoterminowe oddziaływania związane z przebudową drogi będą wiązały się z potencjalną wycinką drzew i krzewów w pasie przebudowywanej drogi. Istniejąca droga przebiega przez korytarz ekologiczny Wzgórza Trzebnickie, dlatego celem zapobiegania długoterminowego oddziaływania (wzmożony ruch samochodowy) należy uwzględnić budowę przejść dla zwierząt.
Obszary Natura 2000				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych programem Natura 2000. Nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na te obszary.
Pozostałe obszary chronione				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych ochroną, a więc nie będzie oddziaływała na te obszary.
Korytarze ekologiczne				x				Inwestycja zlokalizowana jest na terenie korytarza ekologicznego Wzgórza Trzebnickie, wymaga uwzględnienia budowy przejść dla zwierząt.
Ludzie						x		Pozytywny ze względu na zwiększenie oczekiwanej społecznie dostępności transportowej, a także poprawie bezpieczeństwa użytkowników drogi.

Wody			x			x		Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych (oddziaływanie krótkoterminowe), oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Długoterminowo przy prawidłowo zaprojektowanym systemie odwodnienia drogi przewiduje się poprawę gospodarki wodnej opadowej i roztopowej, zapobiegającej ewentualnym lokalnym podtopieniom.
Powietrze			x					Ze względu na wzmożony ruch samochodowy może wystąpić potencjalne negatywne oddziaływanie w postaci zwiększonej emisji spalin do atmosfery. Obecnie samochody wyposażone są w systemy zmniejszające emisyjność stąd oddziaływanie to nie powinno być znaczące.
Hałas					x			Przebudowa drogi będzie uwzględniać aktualne standardy ochrony akustycznej, na drodze o dobrej nawierzchni oraz zabezpieczonej ekranami oddziaływanie powinno mieć pozytywny charakter.
Powierzchnia ziemi			x					Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prowadzenia prac remontowych związanych z naruszeniem warstwy glebowej (oddziaływanie krótkoterminowe - jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji - do 15 m). Należy wprowadzić środki zabezpieczające na etapie prac budowlanych.
Krajobraz			x					Krótkoterminowe negatywne oddziaływanie na krajobraz wystąpi jedynie podczas prowadzenia prac budowlanych. Zakłada się, że przebudowa istniejącej drogi w odniesieniu do skutków długoterminowych nie będzie negatywnie oddziaływać na krajobraz.
Zabytki i dobra materialne					x			Inwestycja nie będzie znacząco oddziaływała na zabytki dobra materialne.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **projektu aktualizacji Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**34a**
Nazwa	**Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 340 Bukowice – Trzebnica – odcinkami**
Lokalizacja	Powiat trzebnicki - gminy: Brzeg Dolny, Obroki Śląskie, Trzebnica 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Inwestycja zlokalizowana pomiędzy miejscowościami Bukowice a Trzebnicą i przebiega przez miasto Oborniki Śląskie obejmuje przebudowę drogi wojewódzkiej nr 340 o długości 23,6 km.

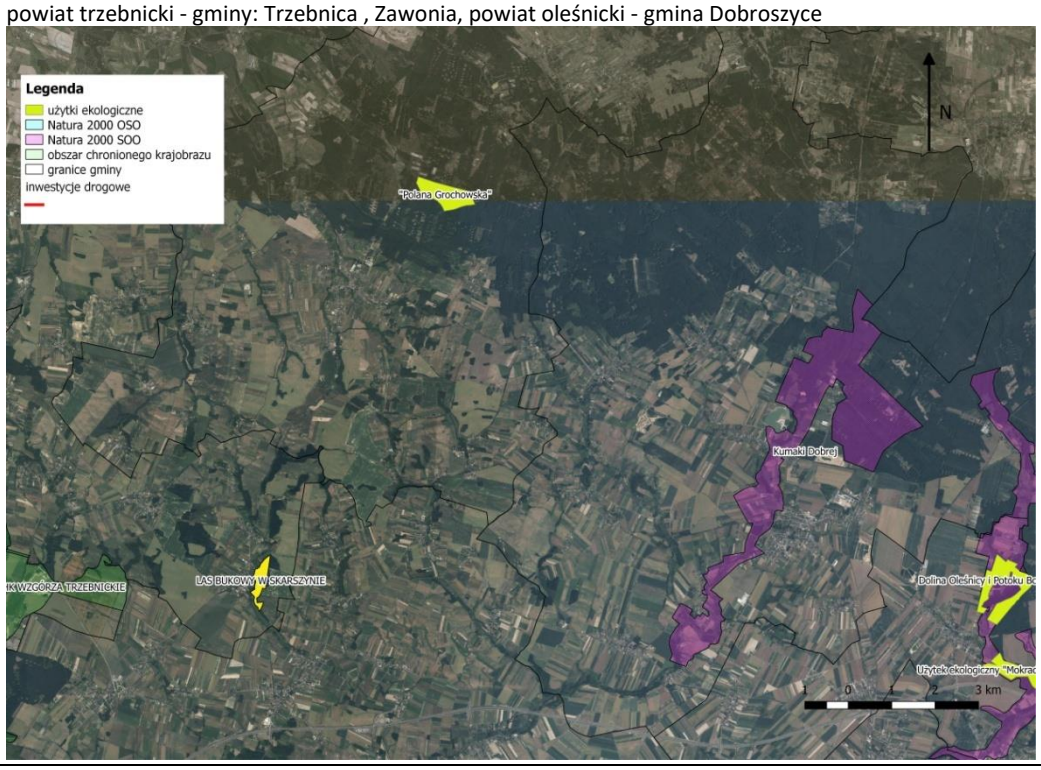
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Planowany do przebudowy odcinek drogi przebiega przez tereny rolnicze, leśne, oraz tereny zabudowy jednorodzinnej i luźnej zabudowy wielorodzinnej. Inwestycja częściowo zlokalizowana jest na terenie korytarza ekologicznego Wzgórza Trzebnickie, oraz biegnie wzdłuż jego granicy. Przedsięwzięcie obejmuje ciąg komunikacyjny, którego bieg przecina rzeki: Jodłówka, Stróżnia i Młynówka.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Rezerwaty przyrody: Uroczysko Wrzosy – 9,8 km, Jodłowice - 1,7 km Parki krajobrazowe: Park Krajobrazowy Dolina Jezierzycy – 6,9 km Obszary Chronionego Krajobrazu: Obszar Chronionego Wzgórza Trzebnickie - 0,89 km Natura 2000 – OSO: PBL020008 Łęgi Odrzańskie - 5,1 km Natura 2000 – SOO: PLH020018 Łęgi Odrzańskie - 5,1 km, PLH020002 Dębniańskie Mokradła - 8,1 km, PLH020079 Wzgórza Warzęgowskie - 9,8 km, PLH020036 Dolina Widawy - 4,37 km Korytarze ekologiczne: Dolina Odry Środkowej - 4,5 km, Wzgórza Trzebnickie - 0 km (przebiega przez obszar), Dolina Odry Środkowej - Stawy Milickie - 7,7 km Użytki ekologiczne: Użytek ekologiczny Zbiornik Janówek - 9,9 km, Użytek ekologiczny Dolina Juszki - 7,9 km

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta			x					Negatywne krótkoterminowe oddziaływania związane z przebudową drogi będą wiązały się z potencjalną wycinką drzew i krzewów w pasie przebudowywanej drogi. Istniejąca droga przebiega przez korytarz ekologiczny Wzgórza Trzebnickie, dlatego celem zapobiegania długoterminowego oddziaływania (wzmożony ruch samochodowy) należy uwzględnić budowę przejść dla zwierząt.
Obszary Natura 2000				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych programem Natura 2000. Nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na te obszary.
Pozostałe obszary chronione				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych ochroną, a więc nie będzie oddziaływała na te obszary.
Korytarze ekologiczne				x				Inwestycja zlokalizowana jest na terenie korytarza ekologicznego Wzgórza Trzebnickie, wymaga uwzględnienia budowy przejść dla zwierząt.
Ludzie						x		Pozytywny ze względu na zwiększenie oczekiwanej społecznie dostępności transportowej, a także poprawie bezpieczeństwa użytkowników drogi.
Wody			x			x		Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych (oddziaływanie krótkoterminowe), oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Szczególną uwagę należy zwrócić przy przekraczaniu cieków. Długoterminowo przy prawidłowo zaprojektowanym systemie odwodnienia drogi przewiduje się poprawę gospodarki wodnej opadowej i roztopowej, zapobiegającej ewentualnym lokalnym podtopieniom.
Powietrze			x					Ze względu na wzmożony ruch samochodowy może wystąpić potencjalne negatywne oddziaływanie w postaci zwiększonej emisji spalin do atmosfery. Obecnie samochody wyposażone są w systemy zmniejszające emisyjność stąd oddziaływanie to nie powinno być znaczące.
Hałas					x			Przebudowa drogi będzie uwzględniać aktualne standardy ochrony akustycznej, na drodze o dobrej nawierzchni oraz zabezpieczonej ekranami oddziaływanie powinno mieć pozytywny charakter.
Powierzchnia ziemi			x					Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prowadzenia prac remontowych związanych z naruszeniem warstwy glebowej (oddziaływanie krótkoterminowe - jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji - do 15 m). Należy wprowadzić środki zabezpieczające na etapie prac budowlanych.
Krajobraz			x					Krótkoterminowe negatywne oddziaływanie na krajobraz wystąpi jedynie podczas prowadzenia prac budowlanych. Zakłada się, że przebudowa istniejącej drogi w odniesieniu do skutków długoterminowych nie będzie negatywnie oddziaływać na krajobraz.

Zabytki i dobra materialne					x			Pozytywne oddziaływanie na zabytki poprzez wyprowadzenie tranzytu samochodowego pod kątem dostępności turystycznej. Budowa nowej drogi zwiększy ilość nowoczesnej infrastruktury drogowej w województwie. Potencjalnie w bezpośredniej bliskości inwestycji może nastąpić spadek wartości nieruchomości z kolei ze względu na dostępność komunikacyjną, w pewnej odległości od drogi, może wzrosnąć wartość gruntów budowlanych.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **aktualizowanego Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**34b**
Nazwa	**Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 340 Trzebnica – Dobroszyce - odcinkami**
Lokalizacja	powiat trzebnicki - gminy: Trzebnica , Zawonia, powiat oleśnicki - gmina Dobroszyce 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Inwestycja obejmuje przebudowę drogi na odcinku 18,51km łączącym Trzebnicę z Dobroszycami w celu polepszenia skomunikowania obu miejscowości.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Planowany do przebudowy odcinek drogi przebiega przez tereny rolnicze, leśne, oraz tereny zabudowy jednorodzinnej. Inwestycja częściowo zlokalizowana jest na terenie korytarza ekologicznego Wzgórza Trzebnickie, oraz Natura 2000 PLH020078 Kumaki Dobrej, biegnie wzdłuż jego granicy. Przedsięwzięcie obejmuje ciąg komunikacyjny, którego bieg przecina rzeki: Głęboki Rów, Łuczyńska Woda i Dobra.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Rezerwaty przyrody: Las Bukowy w Skarszynie – 6,18 km Obszary Chronionego Krajobrazu: Obszar Chronionego Wzgórza Trzebnickie - 4,27 km Natura 2000 – SOO: PLH020078 Kumaki Dobrej - 0 km (przebiega przez obszar), PLH020091 Dolina Oleśnicy i Potoku Boguszyckiego - 4,28 km, PLH020093 Skoroszowskie Łąki - 7,36 km Korytarze ekologiczne: Stawy Milickie - 0,46 km, Wzgórza Trzebnickie - Bory Stobrawskie - 3,20 km, Wzgórza Trzebnickie - 0 km (przebiega przez obszar) Użytki ekologiczne: Mokradła Boguszyckie - 5,68 km, Las Boguszycki - 4,8 km, Olsy Sokołowickie - 8,2 km, Zawonia - 2,18 km

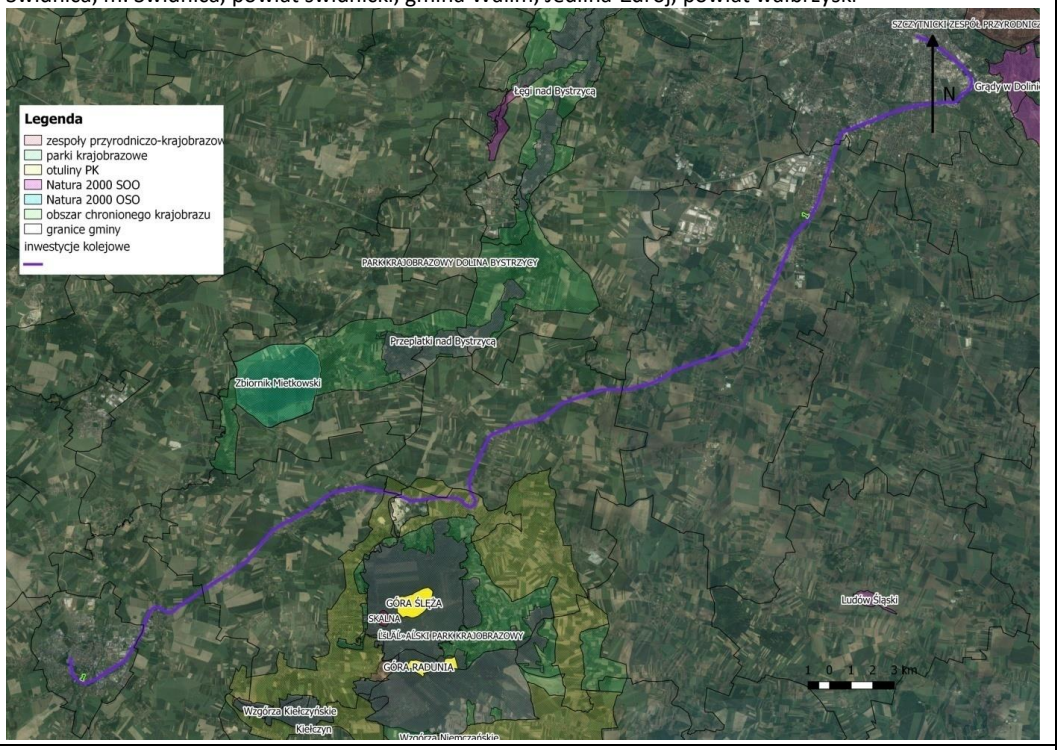
OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA								
KOMPONENTY ŚRODOWISKA	**CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ**							**OPIS ODDZIAŁYWANIA**
	-3	**-2**	**-1**	**0**	**1**	**2**	**3**	

Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta		x						Negatywne krótkoterminowe oddziaływania związane z przebudową drogi będą wiązały się z potencjalną wycinką drzew i krzewów w pasie przebudowywanej drogi. Istniejąca droga przebiega przez korytarz ekologiczny Wzgórza Trzebnickie oraz obszar Natura 2000, dlatego celem zapobiegania długoterminowego oddziaływania (wzmożony ruch samochodowy) należy uwzględnić budowę przejść dla zwierząt.
Obszary Natura 2000			x					Inwestycja zlokalizowana jest na terenie obszaru Natura 2000 PLH020078 Kumaki Dobrej, stąd istnieje potencjalne negatywne oddziaływanie zarówno krótkoterminowe (związane z prowadzeniem prac budowlanych) jak i długoterminowe (przecięcie szlaków migracyjnych). Dlatego należy zastosować odpowiednie środki ochronne podczas prac budowlanych oraz zwrócić uwagę na etapie prac projektowych na zastosowanie środków ochrony zwierząt (budowa przejść dla zwierząt).
Pozostałe obszary chronione				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych ochroną, a więc nie będzie oddziaływała na te obszary.
Korytarze ekologiczne				x				Inwestycja zlokalizowana jest na terenie korytarza ekologicznego Wzgórza Trzebnickie, wymaga uwzględnienia budowy przejść dla zwierząt.
Ludzie						x		Pozytywny ze względu na zwiększenie oczekiwanej społecznie dostępności transportowej, a także poprawie bezpieczeństwa użytkowników drogi.
Wody			x			x		Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych (oddziaływanie krótkoterminowe), oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Szczególną uwagę należy zwrócić przy przekraczaniu cieków. Długoterminowo przy prawidłowo zaprojektowanym systemie odwodnienia drogi przewiduje się poprawę gospodarki wodnej opadowej i roztopowej, zapobiegającej ewentualnym lokalnym podtopieniom.
Powietrze			x					Ze względu na wzmożony ruch samochodowy może wystąpić potencjalne negatywne oddziaływanie w postaci zwiększonej emisji spalin do atmosfery. Obecnie samochody wyposażone są w systemy zmniejszające emisyjność stąd oddziaływanie to nie powinno być znaczące.
Hałas					x			Przebudowa drogi będzie uwzględniać aktualne standardy ochrony akustycznej, na drodze o dobrej nawierzchni oraz zabezpieczonej ekranami oddziaływanie powinno mieć pozytywny charakter.
Powierzchnia ziemi			x					Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prowadzenia prac remontowych związanych z naruszeniem warstwy glebowej (oddziaływanie krótkoterminowe - jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji - do 15 m). Należy wprowadzić środki zabezpieczające na etapie prac budowlanych.
Krajobraz			x					Krótkoterminowe negatywne oddziaływanie na krajobraz wystąpi jedynie podczas prowadzenia prac budowlanych. Zakłada się, że przebudowa istniejącej drogi w odniesieniu do skutków długoterminowych nie będzie negatywnie oddziaływać na krajobraz.
Zabytki i dobra materialne					x			Pozytywne oddziaływanie na zabytki poprzez wyprowadzenie tranzytu samochodowego pod kątem dostępności turystycznej. Budowa nowej drogi zwiększy ilość nowoczesnej infrastruktury drogowej w województwie. Potencjalnie w bezpośredniej bliskości inwestycji może nastąpić spadek wartości nieruchomości z kolei ze względu na dostępność komunikacyjną, w pewnej odległości od drogi, może wzrosnąć wartość gruntów budowlanych.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **aktualizowanego Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

INWESTYCJE KOLEJOWE

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**1**
Nazwa	**Rewitalizacja linii kolejowej nr 285 na odcinku Wrocław Główny – Świdnica Kraszowice wraz z linią nr 771 Świdnica Przedmieście – Świdnica Miasto**

Lokalizacja	m. Wrocław, powiat Wrocław; gmina Kobierzyce, Sobótka, powiat wrocławski, gmina Marcinowice, Świdnica, m. Świdnica, powiat świdnicki, gmina Walim, Jedlina-Zdrój, powiat wałbrzyski 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Celem przedsięwzięcia jest odtworzenie pierwotnego stanu istniejącej linii kolejowej numer 285 na odcinku Wrocław Główny – Świdnica Kraszowice o długości 57,6 km, wraz z linią numer 771 Świdnica Przedmieście – Świdnica Miasto o długości 2,5 km
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja przebiega przez tereny upraw rolnych, fragmentami przez lasy. Poza terenami rolnymi linia przebiega przez małe miejscowości z zabudową zagrodową lub niekiedy jednorodzinną. W mieście Wrocław, linia przechodzi przez tereny gęstej zabudowy. Linie przecinają rzeki: Ślęza, Czarna Sławka, Sulistrowicki Potok, Czarna Woda, Piława.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Rezerwaty przyrody: Góra Ślęża – 4,03 km, Łąka Sulistrowicka – 7,5 km, Góra Radunia – 8,49, Jeziorko Daisy – 8.38 km Parki krajobrazowe: Park Krajobrazowy Dolina Bystrzycy – 4,12 km, Ślężański Park Krajobrazowy – 0,36 km (otulina – 0,0 km), Książański Park Krajobrazowy – 6,37 km (otulina – 3,95 km) Obszary Chronionego Krajobrazu: Obszar Chronionego Krajobrazu Góry Bardzkie i Sowie – 4,66 km, Obszar Chronionego Krajobrazu Kopuła Zespoły przyrodniczo – krajobrazowe: Skalna – 5,81 km Natura 2000 – OSO: PLB020002 Grądy Odrzańskie – 3.75 km, PLB020004 Zbiornik Mietkowski – 3,92 km Natura 2000 – SOO: PLH020055 Przeplatki nad Bystrzycą – 3,7 km, PLH020069 Las Pilczycki – 6,93 km,PLH020017 Grądy w Dolinie Odry – 0,96 km, PLH020081 Lasy Grędzińskie – 9,47 km, PLH020040 Masyw Ślęży – 0,95 km,PLH020021 Wzgórza Kiełczyńskie– 4,96 km,PLH020099 Kiełczyn – 7,75 km, PLH020071 Ostoja Nietoperzy Gór Sowich – 5,78 km,PLH020094 Modraszki około Opoczki – 4,25 km Korytarze ekologiczne: Góry Stołowe - wschód – 4,97 km

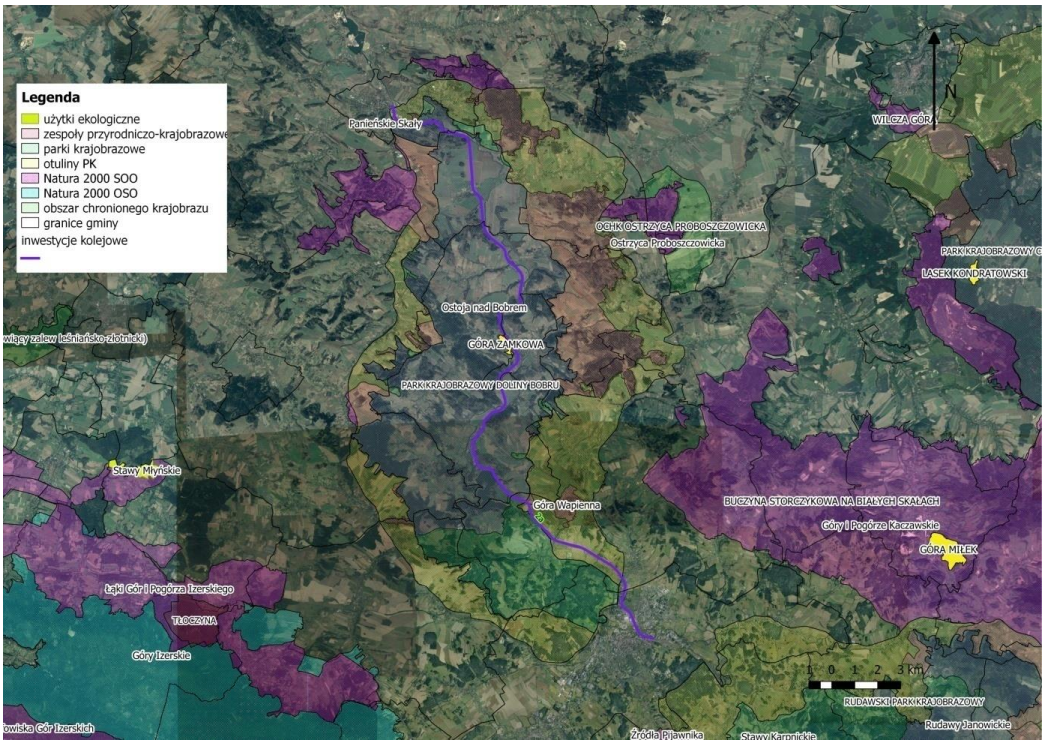
OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta		x	x					Uruchomienie nieczynnych obecnie odcinków linii kolejowych może wpływać negatywnie na szeroko rozumianą różnorodność biologiczną. Zwiększy się śmiertelność wśród zwierząt. Skarpy linii będą spryskiwane środkami chemicznymi uniemożliwiającymi ich zarastanie które mogą również oddziaływać na cenne gatunki organizmów żywych. Konieczna będzie wycinka drzew rosnących bliżej niż 15 metrów od osi torów. Może mieć to istotne znaczenia tam gdzie linia przebiega w okolicach siedlisk chronionych (91F0). Znacznie mniejszych oddziaływań należy oczekiwać od funkcjonujących obecnie odcinków trasy (Wrocław – Sobótka Zachodnia oraz Świdnica-Pszenno).

Obszary Natura 2000			x					Potencjalne oddziaływanie na następujące obszary: PLH020017 Grądy w Dolinie Odry – 0,96 km , PLH020040 Masyw Ślęży – 0,95 km. Oddziaływania te nie powinny jednak wpływać na przedmioty ochrony tych obszarów oraz ich integralności. Ich wystąpienie będzie zależne od projektu i skutecznej oceny OOS.
Pozostałe obszary chronione				x				Obszary znajdują się na tyle daleko, że nie powinny odczuwać skutków realizacji projektu.
Korytarze ekologiczne			x					Ze względu na lokalizację inwestycji poza głównymi korytarzami ekologicznymi, nie dojdzie do oddziaływania na ich funkcjonowanie. Jednak ze względu na swój charakter, inwestycja będzie oddziaływać na korytarze ekologiczne o charakterze lokalnym/regionalnym. Wskazane jest uwzględnienie budowy przejść dla zwierząt.
Ludzie					x	x		Pozytywny ze względu na zwiększenie dostępności transportowej.
Wody			x					Minimalnie negatywne ze względu na środki chemiczne używane przy konserwacji linii kolejowych a które mogą przenikać do wód. Standardy projektowe minimalizują jednak takie ryzyko. Szczególną uwagę należy zwrócić przy przekraczaniu licznych na trasie cieków.
Powietrze					x			Pozytywne ze względu na odciążenie transportu drogowego i minimalizację ruchu pojazdów po drogach.
Hałas			x					Negatywne związane z przejazdami pociągów. Minimalizowane ze względu na wysokie standardy w zakresie ochrony przed hałasem konieczne do uwzględniania w dokumentacji projektowej i OOS.
Powierzchnia ziemi			x					Minimalnie negatywne ze względu na środki chemiczne używane przy konserwacji linii kolejowych a które mogą przenikać do gleb. Standardy projektowe minimalizują jednak takie ryzyko.
Krajobraz					x	x		Zakłada się, że rewitalizacja samej linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie działania wpływające na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych, co będzie mieć pozytywny wpływ na estetykę otoczenia.
Zabytki i dobra materialne					x	x		Zakłada się, że rewitalizacja samej linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie działania wpływające na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych, z których część jest zabytkowa. W zależności od lokalizacji mogą wystąpić spadek lub wzrost wartości – jednak generalnie wartość gruntów położonych w okolicach trasy powinna wzrosnąć.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**2a**
Nazwa	**Rewitalizacja linii kolejowych nr 283,284 na odcinku Jelenia Góra – Legnica w zakresie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 283 na odcinku Jelenia Góra – Lwówek Śląski**

Lokalizacja	powiat lwówecki - gminy: Miasto Lwówek Śląski, Wień, powiat jeleniogórski - gminy: Jeżów Sudecki, Miasto Jelenia Góra 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Inwestycja obejmuje odtworzenie pierwotnego stanu istniejącej linii kolejowej na odcinku 32,6 km. Przyczynami rewitalizacji są m.in.: poprawa stanu linii umożliwiająca przywrócenie ruchu pasażerskiego, podniesienie prędkości pociągów, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja przebiega przez tereny miejskie, gdzie otoczona jest zabudową jedno i wielorodzinną. Poza terenami miejskimi linia przebiega przez małe miejscowości z zabudową zagrodową lub niekiedy jednorodzinną mieszaną z wielorodzinną. Na pozostałym obszarze linia przebiega przez tereny rolne oraz leśne. Inwestycja przebiega przez korytarz ekologiczny Sudety - Bory Dolnośląskie- wschodni, obszar Natura 2000 PLH020054 Ostoja nad Bobrem oraz teren Parku Krajobrazowego Doliny Bobru i jego otuliny, a także przebiega wzdłuż granicy Rezerwatu Góra Zamkowa. Linia przecina rzeki: Srebrna, Jamna, Bóbr, Strzyżówka oraz Pija.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Parki Narodowe: Karkonoski Park Narodowy - 9,8 km Rezerwaty przyrody: Góra Zamkowa – 0 km (przebiega wzdłuż granicy obszaru), Buczyna Storczykowa - 9,3 km Parki krajobrazowe: Park Krajobrazowy Doliny Bobru - 0 km (przebiega przez obszar), Rudawski Park Krajobrazowy - 4,8 km Obszary Chronionego Krajobrazu: Obszar Chronionego Krajobrazu Ostrzyca Proboszczowicka - 5,7 km Natura 2000 - OSO: PLB020009 Góry Izerskie 9,4 km Natura 2000 – SOO: PLH020077 Żerkowice - Skała - 5,3 km PLH020054 Ostoja nad Bobrem - 0 km (przebiega przez obszar), PLH020037 Góry i Pogórze Kaczawskie - 4,9 km, PLH 020095 Góra Wapienna - 0,9 km, PLH020076 Źródła Pijawnika - 3,9 km, PLH020075 Stawy Karpnickie - 6,7 km, PLH020044 Stawy Sobieszowskie - 7,56 km, PLH020006 Karkonosze - 9,8, PLH020102 Łąki Gór i Pogórza Izerskiego - 9,4 km Korytarze ekologiczne: Sudety - Bory Dolnośląskie- wschodni - 0 km (przebiega przez obszar), Pogórza Sudeckie - 2,3 km, Rudawy Janowickie - 6,8 km, Sudety - Bory Dolnośląskie - zachodni - 8,5 km, Karkonosze - 9,8 km

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	

Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta, siedliska chronione			x					Potencjalne negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych - będzie to oddziaływanie krótkoterminowe, jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji (do 15 m). Oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Oddziaływanie długoterminowe może być negatywne ze względu na zwiększoną ilość przejeżdżających pociągów na terenie kolidującym z korytarzami ekologicznymi. Oddziaływanie to można zminimalizować poprzez budowę przejść dla zwierząt.
Obszary Natura 2000			x					Ze względu na lokalizację na terenie obszaru Natura 2000 PLH020054 Ostoja nad Bobrem, inwestycja może oddziaływać negatywnie podczas prowadzenia prac (charakter oddziaływania krótkoterminowy). Oddziaływanie to może być zminimalizowane w przypadku prawidłowo prowadzonych prac remontowych.
Pozostałe obszary chronione			x					Inwestycja zlokalizowana jest w granicach Parku Krajobrazowego Doliny Bobru oraz w jego otulinie. Negatywne oddziaływanie krótkoterminowe związane z prowadzonymi pracami będzie miało jedynie charakter lokalny, natomiast standardy projektowe mogą wpłynąć minimalizująco na potencjalne negatywne oddziaływania długoterminowe.
Korytarze ekologiczne			x					Inwestycja przecina główny korytarz ekologiczny Sudety - Bory Dolnośląskie-wschodni oraz szereg korytarzy ekologicznych o charakterze regionalnym i lokalnym. Wymaga uwzględnienia budowy przejść dla zwierząt.
Ludzie						x		Pozytywny ze względu na zwiększenie oczekiwanej społecznie dostępności transportowej.
Wody			x		x			Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych (oddziaływanie krótkoterminowe), oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Szczególną uwagę należy zwrócić przy przekraczaniu cieków. Standardy projektowe powinny wpłynąć na zmniejszenie możliwej infiltracji środków chemicznych służących utrzymaniu dróg kolejowych do wód, co będzie pozytywnym oddziaływaniem długoterminowym inwestycji.
Powietrze					x			Pozytywne ze względu na odciążenie transportu drogowego i minimalizację ruchu pojazdów po drogach.
Hałas			x					Negatywne związane z przejazdami pociągów. Oddziaływanie będzie minimalizowane ze względu na wysokie standardy w zakresie ochrony przed hałasem konieczne do uwzględniania w dokumentacji projektowej i OOS.
Powierzchnia ziemi			x		x			Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prowadzenia prac remontowych związanych z naruszeniem warstwy glebowej (oddziaływanie krótkoterminowe - jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji - do 15 m). Standardy projektowe powinny wpłynąć na zmniejszenie możliwej infiltracji środków chemicznych służących utrzymaniu dróg kolejowych i tym samym ich przedostawaniu się do gleb, co w odniesieniu do długoterminowych skutków realizacji inwestycji będzie wykazywało pozytywne oddziaływanie na omawiany komponent.
Krajobraz			x		x			Krótkoterminowe negatywne oddziaływanie na krajobraz wystąpi jedynie podczas prowadzenia prac rewitalizacyjnych. Zakłada się, że remont linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie podjęcie działań wpływających na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych, co będzie mieć pozytywny wpływ na estetykę otoczenia.
Zabytki i dobra materialne					x			Zakłada się, że remont linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie, działania wpływające na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych, które mają cechy obiektów zabytkowych. W związku z tym wpływ na wartość nieruchomości oceniono jako pozytywny.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **aktualizowanego Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**2b**
Nazwa	**Rewitalizacja linii kolejowych nr 283,284 na odcinku Jelenia Góra – Legnica w zakresie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 284 na odcinku Lwówek Śląski - Złotoryja**
Lokalizacja	powiat lwówecki - Miasto Lwówek Śląski, powiat złotoryjski - gminy: Pielgrzymka, Złotoryja

Ogólna charakterystyka inwestycji	Inwestycja obejmuje odtworzenie pierwotnego stanu zlikwidowanej linii kolejowej nr 284 na odcinku 24,3 km. Powodami rewitalizacji są m.in.: odbudowa zlikwidowanej linii, zwiększenie przepustowości linii, poprawienie dostępności transportowej do obszarów zagrożonych marginalizacją.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja przebiega głównie przez tereny rolne oraz leśne. W miejscowościach znajdujących się na trasie linii przecina tereny zabudowy jednorodzinnej. Przedsięwzięcie przebiega przez korytarz ekologiczny Sudety - Bory Dolnośląskie- wschodni, obszar Natura 2000 PLH020054 Ostoja nad Bobrem, PLH020037 Góry i Pogórza Kaczawskie (obrzeża obszaru). Linia przecina rzeki: Bóbr, Widnica, Osownia, Piaseczna, Skora, Kaczawa oraz Drążnica.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Rezerwaty przyrody: Lasek Kondratowski - 8,2 km, Wilcza Góra – 1,5 km Parki krajobrazowe: Park Krajobrazowy Doliny Bobru - 0,4 km, Park Krajobrazowy Chełmy - 4,3 km Obszary Chronionego Krajobrazu: Obszar Chronionego Krajobrazu Grodziec - 2,4 km, Obszar Chronionego Krajobrazu Ostrzyca Proboszczowicka - 4,4 km Natura 2000 – SOO: PLH020077 Żerkowice - Skała - 4,0 km, PLH020054 Ostoja nad Bobrem - 0 km (przebiega przez obszar),PLH020037 Góry i Pogórza Kaczawskie -0 km (obrzeża obszaru) Korytarze ekologiczne: Sudety - Bory Dolnośląskie- wschodni - 0 km (przebiega przez obszar), Pogórza Sudeckie - 5,2 km, Sudety - Bory Dolnośląskie- zachodni - 8,2 km

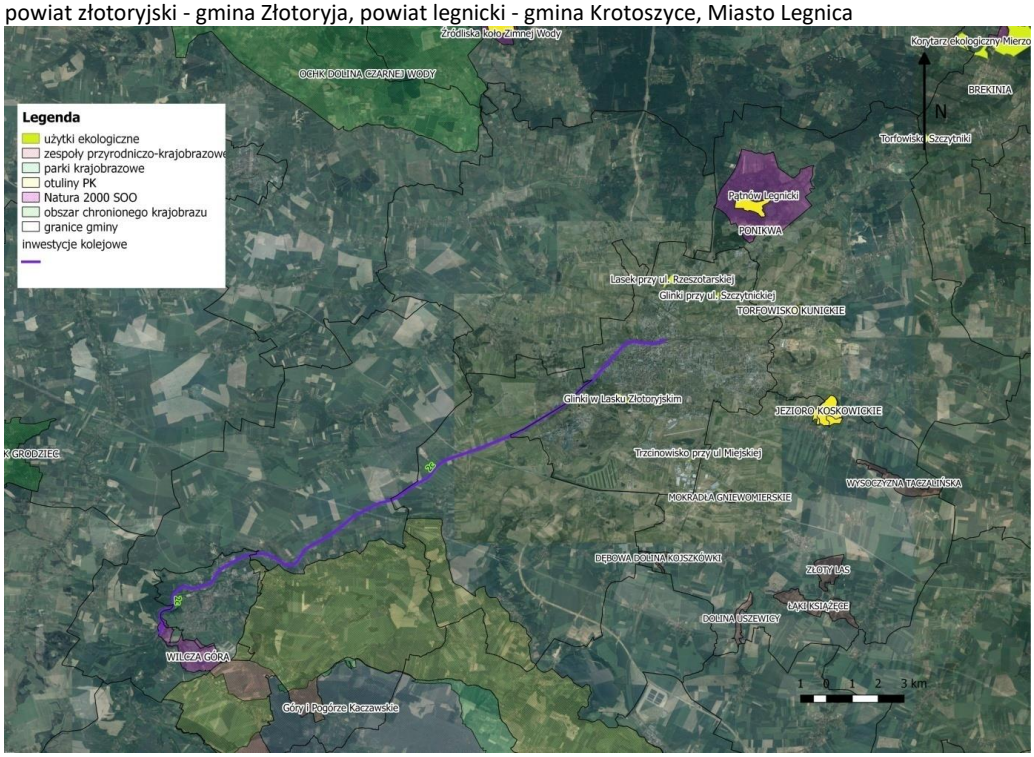
OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta, siedliska chronione			x					Potencjalne negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych - będzie to oddziaływanie krótkoterminowe, jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji (do 15 m). Oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Oddziaływanie długoterminowe może być negatywne ze względu na zwiększoną ilość przejeżdżających pociągów na terenie kolidującym z korytarzami ekologicznymi. Oddziaływanie to można zminimalizować poprzez budowę przejść dla zwierząt.
Obszary Natura 2000			x					Ze względu na lokalizację na terenie obszaru Natura 2000 PLH020054 Ostoja nad Bobrem, oraz granicy z obszarem PLH020037 Góry i Pogórza Kaczawskie inwestycja może oddziaływać negatywnie podczas prowadzenia prac (charakter oddziaływania krótkoterminowy). Oddziaływanie to może być zminimalizowane w przypadku prawidłowo prowadzonych prac remontowych.

Pozostałe obszary chronione			x					Obszarem chronionym, na który potencjalnie może krótkoterminowo oddziaływać inwestycja to Park Krajobrazowy Doliny Bobru, gdyż znajduje się on w odległości poniże 0,5 km od planowanych prac remontowych. Standardy projektowe mogą wpłynąć minimalizująco na potencjalne negatywne oddziaływania.
Korytarze ekologiczne			x					Inwestycja przecina główny korytarz ekologiczny Sudety - Bory Dolnośląskie- wschodni oraz szereg korytarzy ekologicznych o charakterze regionalnym i lokalnym. Wymaga uwzględnienia budowy przejść dla zwierząt.
Ludzie						x		Pozytywny ze względu na zwiększenie oczekiwanej społecznie dostępności transportowej.
Wody			x		x			Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych (oddziaływanie krótkoterminowe), oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Szczególną uwagę należy zwrócić przy przekraczaniu cieków. Standardy projektowe powinny wpłynąć na zmniejszenie możliwej infiltracji środków chemicznych służących utrzymaniu dróg kolejowych do wód, co będzie pozytywnym oddziaływaniem długoterminowym inwestycji.
Powietrze					x			Pozytywne ze względu na odciążenie transportu drogowego i minimalizację ruchu pojazdów po drogach.
Hałas			x					Negatywne związane z przejazdami pociągów. Oddziaływanie będzie minimalizowane ze względu na wysokie standardy w zakresie ochrony przed hałasem konieczne do uwzględniania w dokumentacji projektowej i OOS.
Powierzchnia ziemi			x		x			Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prowadzenia prac remontowych związanych z naruszeniem warstwy glebowej (oddziaływanie krótkoterminowe - jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji - do 15 m). Standardy projektowe powinny wpłynąć na zmniejszenie możliwej infiltracji środków chemicznych służących utrzymaniu dróg kolejowych i tym samym ich przedostawaniu się do gleb, co w odniesieniu do długoterminowych skutków realizacji inwestycji będzie wykazywało pozytywne oddziaływanie na omawiany komponent.
Krajobraz			x		x			Krótkoterminowe negatywne oddziaływanie na krajobraz wystąpi jedynie podczas prowadzenia prac rewitalizacyjnych. Zakłada się, że remont linii kolejowej, w sposób pośredni, wymusi w późniejszym okresie, podjęcie działań wpływających na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych, co będzie mieć pozytywny wpływ na estetykę otoczenia.
Zabytki i dobra materialne					x			Zakłada się, że remont linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie, działania wpływające na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych, które mają cechy obiektów zabytkowych. W związku z tym wpływ na wartość nieruchomości oceniono jako pozytywny.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **aktualizowanego Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**2c**
Nazwa	**Rewitalizacja linii kolejowych nr 283,284 na odcinku Jelenia Góra – Legnica w zakresie: Rewitalizacja linii kolejowej nr 284 na Złotoryja – Legnica**

Lokalizacja	powiat złotoryjski - gmina Złotoryja, powiat legnicki - gmina Krotoszyce, Miasto Legnica 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Inwestycja obejmuje odtworzenie pierwotnego stanu istniejącej linii kolejowej nr 284 na odcinku 24,3 km. Przyczynami rewitalizacji są m.in.: poprawa warunków ruchu, zwiększenie przepustowości linii, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja przebiega głównie przez tereny rolne oraz, miejscami leśne. W miejscowościach znajdujących się na trasie, linia otoczona jest zabudową jedno i wielorodzinną. Inwestycja przebiega przez obszar Natura 2000 PLH020037 Góry i Pogórza Kaczawskie (obrzeża obszaru). Linia przecina rzeki: Kaczawa oraz Białynia.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Rezerwaty przyrody: Lasek Kondratowski - 8,3 km, Wilcza Góra – 1,6 km, Jezioro Koskowickie - 6,4 km, Poniwka - 5,6 km Parki krajobrazowe: Park Krajobrazowy Chełmy - 4,1 km Obszary Chronionego Krajobrazu: Obszar Chronionego Krajobrazu Grodziec - 6,3 km, Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Czarnej Wody - 9,3 km, Obszar Chronionego Krajobrazu Ostrzyca Proboszczowicka - 7,9 km Natura 2000 – SOO: PLH020054 Ostoja nad Bobrem - 8,76 km, PLH020037 Góry i Pogórza Kaczawskie – 0 km (obrzeża obszaru), PLH020052 Piątnów Legnicki - 4,74 km Korytarze ekologiczne: Sudety - Bory Dolnośląskie- wschodni - 5,4 km, Pogórza Sudeckie - 2,0 km, Bory Dolnośląskie- Odra Środkowa - 3,6 km Użytki ekologiczne: Podmokła łąka przy ul. Poznańskiej - 1,8 km, Bagno przy ul. Poznańskiej - 2,2 km, Lasek przy ul. Poznańskiej - 2,5 km, Glinki w Lasku Złotoryjskim – 1,0 km, Trzcinowisko przy ul. Miejskiej - 4,6 km, Trzcinowisko przy ul. Gniewomierskiej - 4,9 km

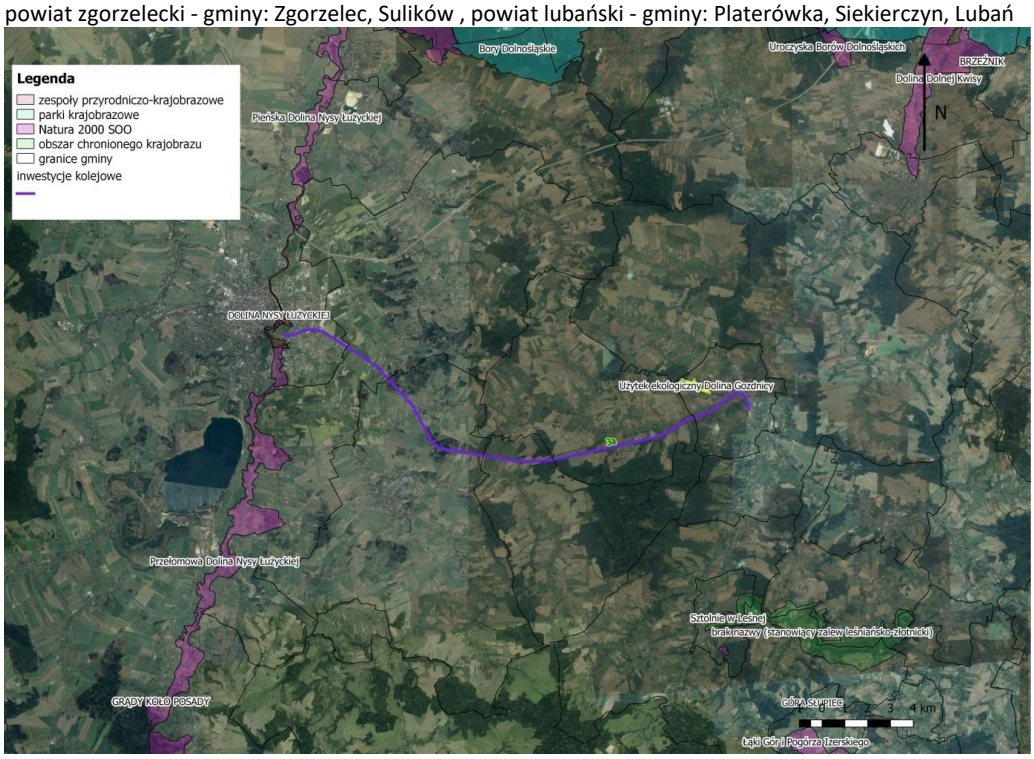
OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta, siedliska chronione			x					Potencjalne negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych - będzie to oddziaływanie krótkoterminowe, jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji (do 15 m). Oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Oddziaływanie długoterminowe może być negatywne ze względu na zwiększoną ilość przejeżdżających pociągów, szczególnie, że inwestycja zlokalizowana jest na terenie obszaru Natura 2000. Oddziaływanie to można zminimalizować poprzez budowę przejść dla zwierząt.

Obszary Natura 2000			x					Ze względu na lokalizację na terenie obszaru Natura 2000 PLH020037 Góry i Pogórza Kaczawskie inwestycja może oddziaływać negatywnie podczas prowadzenia prac (charakter oddziaływania krótkoterminowy). Oddziaływanie to może być zminimalizowane w przypadku prawidłowo prowadzonych prac remontowych.
Pozostałe obszary chronione				x				Planowana inwestycja nie będzie wykazywała negatywnego oddziaływania na obszary chronione ze względu na jej lokalizację w znacznej odległości od tych obszarów.
Korytarze ekologiczne				x				Inwestycja nie przecina głównych korytarzy ekologicznych. Jednak ze względu na liniowy charakter inwestycji oraz możliwość występowania zwierząt migrujących na terenach rolnych i leśnych wymaga uwzględnienia budowy przejść dla zwierząt.
Ludzie						x		Pozytywny ze względu na zwiększenie oczekiwanej społecznie dostępności transportowej.
Wody			x		x			Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych (oddziaływanie krótkoterminowe), oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Szczególną uwagę należy zwrócić przy przekraczaniu cieków. Standardy projektowe powinny wpłynąć na zmniejszenie możliwej infiltracji środków chemicznych służących utrzymaniu dróg kolejowych do wód, co będzie pozytywnym oddziaływaniem długoterminowym inwestycji.
Powietrze					x			Pozytywne ze względu na odciążenie transportu drogowego i minimalizację ruchu pojazdów po drogach.
Hałas			x					Negatywne związane z przejazdami pociągów. Oddziaływanie będzie minimalizowane ze względu na wysokie standardy w zakresie ochrony przed hałasem konieczne do uwzględniania w dokumentacji projektowej i OOS.
Powierzchnia ziemi			x		x			Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prowadzenia prac remontowych związanych z naruszeniem warstwy glebowej (oddziaływanie krótkoterminowe - jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji - do 15 m). Standardy projektowe powinny wpłynąć na zmniejszenie możliwej infiltracji środków chemicznych służących utrzymaniu dróg kolejowych i tym samym ich dostawaniu się do gleb, co w odniesieniu do długoterminowych skutków realizacji inwestycji będzie wykazywało pozytywne oddziaływanie na omawiany komponent.
Krajobraz			x		x			Krótkoterminowe negatywne oddziaływanie na krajobraz wystąpi jedynie podczas prowadzenia prac rewitalizacyjnych. Zakłada się, że remont linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie podjęcie działania wpływających na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych, co będzie mieć pozytywny wpływ na estetykę otoczenia.
Zabytki i dobra materialne					x			Zakłada się, że remont linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie działania wpływające na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych które mają cechy obiektów zabytkowych. Wpływ na wartość nieruchomości oceniono jako pozytywny.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **aktualizowanego Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**3a**
Nazwa	**Modernizacja linii nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec w zakresie: Modernizacja i elektryfikacja na odcinku Lubań Śląski - Zgorzelec**

Lokalizacja	powiat zgorzelecki - gminy: Zgorzelec, Sulików , powiat lubański - gminy: Platerówka, Siekierczyn, Lubań 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Inwestycja obejmuje elektryfikacje oraz odtworzenie pierwotnego stanu istniejącej linii kolejowej numer 274 na odcinku 23,775 km. Przyczynami podejmowanych prac rewitalizacyjnych są m.in.: poprawa warunków ruchu, zwiększenie przepustowości linii, elektryfikacja odcinka Lubań-Zgorzelec, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja przebiega przez tereny miast, gdzie otoczona jest zabudową miejską, fragmentami również graniczy z obszarami ogródków działkowych. Poza terenami miejskimi linia przebiega przez małe miejscowości z zabudową zagrodową lub niekiedy jednorodzinną mieszaną z wielorodzinną. Pozostały obszar otaczający inwestycję to uprawy rolne oraz tereny lasów. Inwestycja przebiega przez korytarz ekologiczny Sudety - Bory Dolnośląskie- zachodni. Linia przecina rzeki: Studzianka, Włosienica
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe: Dolina Nysy Łużyckiej - 0,2 km Natura 2000 – SOO: PLH020066 Przełomowa Dolina Nysy Łużyckiej – 0,5 km, PLH020086 Pieńska Dolina Nysy Łużyckiej – 4,4 km Korytarze ekologiczny: Sudety - Bory Dolnośląskie- zachodni - 0 km (przebiega przez obszar), PLH020013 Sztolnie w Leśnej – 8,6 km Użytki ekologiczne: Użytek ekologiczny Dolina Gozdnicy - 0,5 km

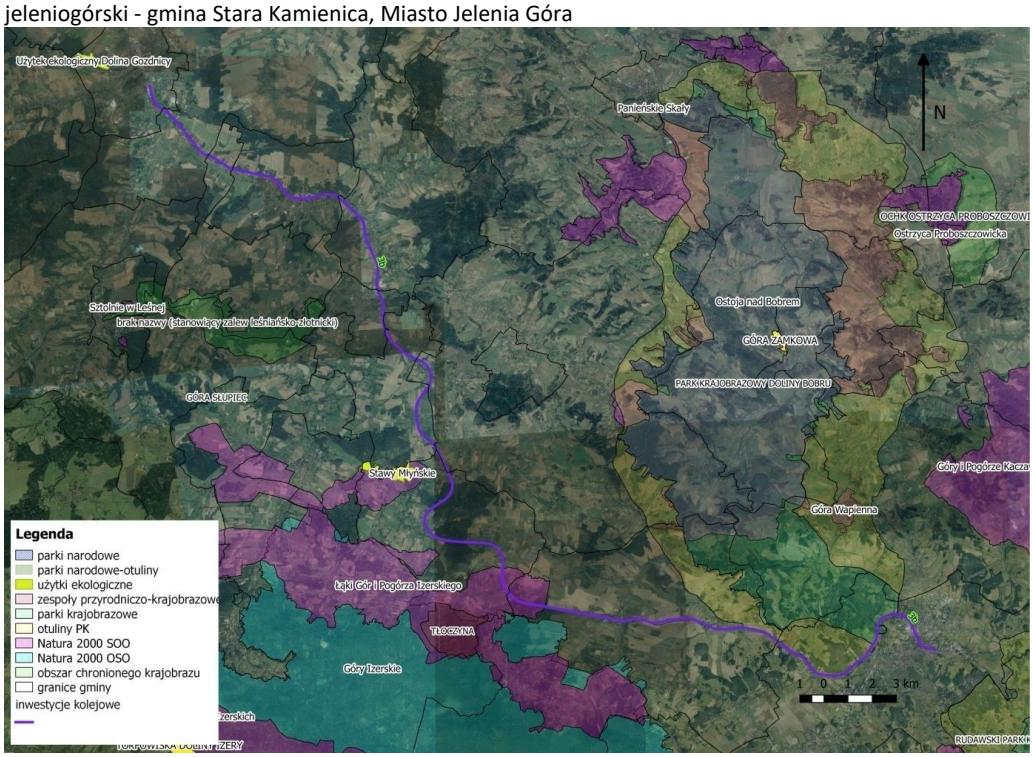
OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta, siedliska chronione			x					Potencjalne negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych - będzie to oddziaływanie krótkoterminowe, jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji (do 15 m). Oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Oddziaływanie długoterminowe może być negatywne ze względu na zwiększoną ilość przejeżdżających pociągów na terenie kolidującym z korytarzami ekologicznymi. Oddziaływanie to można zminimalizować poprzez budowę przejść dla zwierząt.
Obszary Natura 2000			x					Ze względu na lokalizację, inwestycja może oddziaływać na obszar Natura 2000 PLH020066 Przełomowa Dolina Nysy Łużyckiej (około 400 m od inwestycji). Potencjalne negatywne oddziaływanie będzie miało charakter krótkoterminowy, może być zminimalizowane w przypadku prawidłowo prowadzonych prac remontowych.

Pozostałe obszary chronione			x					Obszary chronione, na które może krótkoterminowo oddziaływać inwestycja to Zespół przyrodniczo-krajobrazowy Dolina Nysy Łużyckiej, oraz Użytek ekologiczny Dolina Gozdnicy, gdyż znajdują się one w odległości poniże 0,5 km od planowanych prac remontowych. Standardy projektowe mogą wpłynąć minimalizująco na potencjalne negatywne oddziaływania.
Korytarze ekologiczne			x					Inwestycja przecina główny korytarz ekologiczny Sudety - Bory Dolnośląskie - zachodni. Ponadto przecina szereg korytarzy ekologicznych o charakterze regionalnym i lokalnym. Wymaga uwzględnienia budowy przejść dla zwierząt.
Ludzie						x		Pozytywny ze względu na zwiększenie oczekiwanej społecznie dostępności transportowej.
Wody			x		x			Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych (oddziaływanie krótkoterminowe), oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Szczególną uwagę należy zwrócić przy przekraczaniu cieków. Standardy projektowe powinny wpłynąć na zmniejszenie możliwej infiltracji środków chemicznych służących utrzymaniu dróg kolejowych do wód, co będzie pozytywnym oddziaływaniem długoterminowym inwestycji.
Powietrze					x			Pozytywne ze względu na odciążenie transportu drogowego i minimalizację ruchu pojazdów po drogach. Ponadto elektryfikacja linii ograniczy użytkowanie pociągów spalinowych.
Hałas			x					Negatywne związane z przejazdami pociągów. Oddziaływanie będzie minimalizowane ze względu na wysokie standardy w zakresie ochrony przed hałasem konieczne do uwzględniania w dokumentacji projektowej i OOS.
Powierzchnia ziemi			x		x			Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prowadzenia prac remontowych związanych z naruszeniem warstwy glebowej (oddziaływanie krótkoterminowe - jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji - do 15 m). Standardy projektowe powinny wpłynąć na zmniejszenie możliwej infiltracji środków chemicznych służących utrzymaniu dróg kolejowych i tym samym ich dostawaniu się do gleb, co w odniesieniu do długoterminowych skutków realizacji inwestycji będzie wykazywało pozytywne oddziaływanie na omawiany komponent.
Krajobraz			x		x			Krótkoterminowe negatywne oddziaływanie na krajobraz wystąpi jedynie podczas prowadzenia prac rewitalizacyjnych. Zakłada się, że remont linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie podjęcie działania wpływających na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych, co będzie mieć pozytywny wpływ na estetykę otoczenia.
Zabytki i dobra materialne					x			Zakłada się, że remont linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie, podjęcie działań wpływających na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych które mają cechy obiektów zabytkowych. Wpływ na wartość nieruchomości oceniono jako pozytywny.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **aktualizowanego Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**3b**
Nazwa	**Modernizacja linii nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec w zakresie: Modernizacja na odcinku Lubań Śląski – Jelenia Góra**

Lokalizacja	powiat lubański - gminy: Lubań, Olszyna, powiat lwówecki - gminy Gryfów Śląski, Mirsk, powiat jeleniogórski - gmina Stara Kamienica, Miasto Jelenia Góra 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Inwestycja obejmuje odtworzenie pierwotnego stanu istniejącej linii kolejowej numer 274 na odcinku 48,558 km. Przyczynami podejmowanych prac rewitalizacyjnych są m.in.: poprawa warunków ruchu, zwiększenie przepustowości linii, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja przebiega przez tereny miast, gdzie otoczona jest zabudową miejską, fragmentami również graniczy z obszarami ogródków działkowych. Poza terenami miejskimi linia przebiega przez małe miejscowości z zabudową zagrodową lub niekiedy jednorodzinną mieszaną z wielorodzinną. Pozostały obszar otaczający inwestycję to uprawy rolne oraz tereny lasów. Inwestycja przebiega przez korytarze ekologiczne: Sudety - Bory Dolnośląskie- zachodni, Sudety - Bory Dolnośląskie- wschodni, obszar Natura 2000 Łąki Gór i Pogórza Izerskiego oraz Park Krajobrazowy Doliny Bobru (obrzeża obszaru, oraz jego otulina) Linia przecina rzeki: Kwisa, Wilka, Olszówka, Oldza, Młyńska Struga, Długi Potok, Raczyna, Kamieniczka, Kamienica, Młynówka, Wądół, Rakownica
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Parki narodowe: Karkonoski Park Narodowy - 6,5 km Rezerwaty przyrody: Krokusy w Górzyńcu - 6,9 km Parki krajobrazowe: Park Krajobrazowy Doliny Bobru - 0 km (obrzeża obszaru oraz otulina Parku) Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe: Góra Słupiec– 7,4 km, Tłoczyna – 0,9 km Natura 2000 – OSO: PLB020009 Góry Izerskie– 0,4 km, PLB020007 Karkonosze 6,3 km Natura 2000 – SOO: PLH020075 Stawy Karpnickie – 9,1 km, PLH020037 Góry i Podgórze Kaczawskie – 4,5 km, PLH020076 Źródła Pijawnika – 3,8 km, PLH020044 Stawy Sobieszowskie – 4,0 km, PLH020095 Góra Wapienna – 3,9 km, PLH020054 Ostoja nad Bobrem – 3,2 km, PLH020102 Łąki Gór i Pogórza Izerskiego – 0.0 km (przebiega przez obszar), PLH020047 Torfowiska Gór Izerskich 8,6 km, PLH020006 Karkonosze - 6,5 km PLH020013 Sztolnie w Leśnej – 6,9 km, Korytarze ekologiczny: Sudety - Bory Dolnośląskie- wschodni - 0 km (przebiega przez obszar) Sudety - Bory Dolnośląskie- zachodni - 0 km (przebiega przez obszar), Góry Izerskie -1,9 km, Pogórza Sudeckie - 4,7 km, Rudawy Janowickie - 8,0 km Użytki ekologiczne: Stawy Młyńskie – 0,8 km, Dolina Gozdnicy – 1,7 km

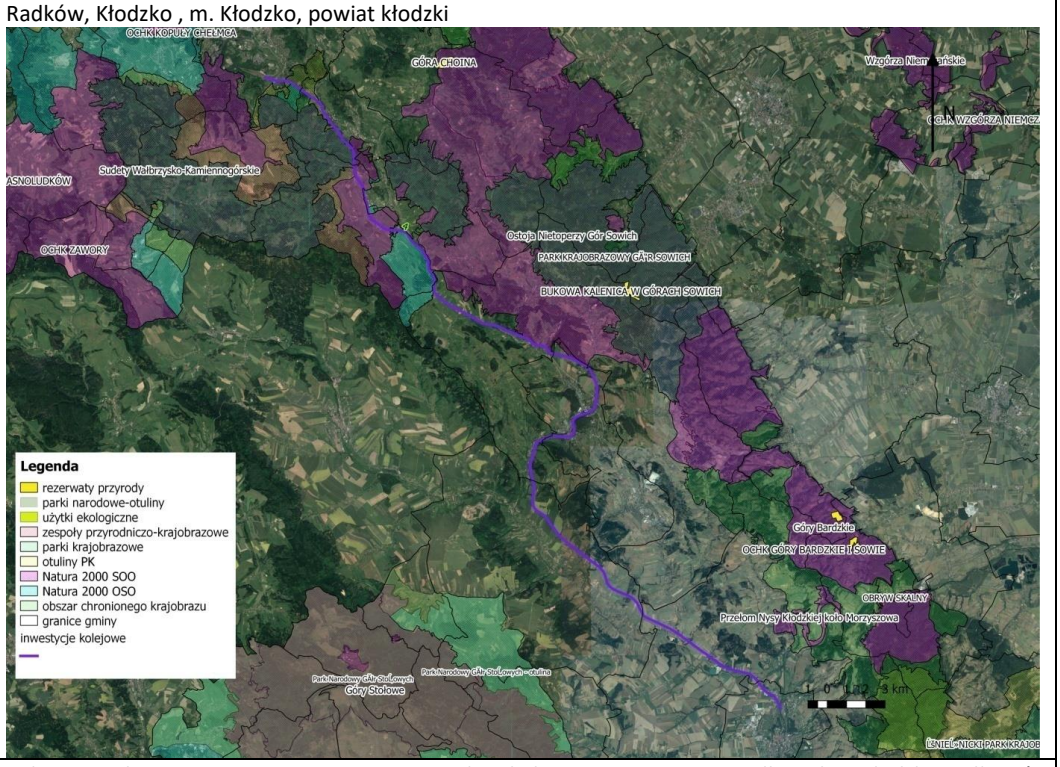
OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta, siedliska			x					Potencjalne negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych - będzie to oddziaływanie krótkoterminowe, jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji (do 15 m). Oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Oddziaływanie długoterminowe może być negatywne ze względu na zwiększoną ilość

chronione								przejeżdżających pociągów na terenie kolidującym z korytarzami ekologicznymi. Oddziaływanie to można zminimalizować poprzez budowę przejść dla zwierząt.
Obszary Natura 2000			x					Ze względu na lokalizację na terenie obszarów Natura 2000, inwestycja może oddziaływać negatywnie podczas prowadzenia prac (charakter oddziaływania krótkoterminowy). Oddziaływanie to może być zminimalizowane w przypadku prawidłowo prowadzonych prac remontowych.
Pozostałe obszary chronione			x					Inwestycja zlokalizowana jest w granicach Parku Krajobrazowego Doliny Bobru oraz w jego otulinie. Negatywne oddziaływanie krótkoterminowe związane z prowadzonymi pracami będzie miało jedynie charakter lokalny, natomiast standardy projektowe mogą wpłynąć minimalizująco na potencjalne negatywne oddziaływania długoterminowe.
Korytarze ekologiczne			x					Inwestycja przecina główny korytarz ekologiczny Sudety - Bory Dolnośląskie- zachodni oraz Sudety - Bory Dolnośląskie- wschodni. Ponadto przecina szereg korytarzy ekologicznych o charakterze regionalnym i lokalnym. Wymaga uwzględnienia budowy przejść dla zwierząt.
Ludzie						x		Pozytywny ze względu na zwiększenie oczekiwanej społecznie dostępności transportowej.
Wody			x		x			Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych (oddziaływanie krótkoterminowe), oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Szczególną uwagę należy zwrócić przy przekraczaniu cieków. Standardy projektowe powinny wpłynąć na zmniejszenie możliwej infiltracji środków chemicznych służących utrzymaniu dróg kolejowych do wód, co będzie pozytywnym oddziaływaniem długoterminowym inwestycji.
Powietrze					x			Pozytywne ze względu na odciążenie transportu drogowego i minimalizację ruchu pojazdów po drogach.
Hałas			x					Negatywne związane z przejazdami pociągów. Oddziaływanie będzie minimalizowane ze względu na wysokie standardy w zakresie ochrony przed hałasem konieczne do uwzględniania w dokumentacji projektowej i OOS.
Powierzchnia ziemi			x		x			Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prowadzenia prac remontowych związanych z naruszeniem warstwy glebowej (oddziaływanie krótkoterminowe - jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji - do 15 m). Standardy projektowe powinny wpłynąć na zmniejszenie możliwej infiltracji środków chemicznych służących utrzymaniu dróg kolejowych i tym samym ich dostawaniu się do gleb, co w odniesieniu do długoterminowych skutków realizacji inwestycji będzie wykazywało pozytywne oddziaływanie na omawiany komponent.
Krajobraz			x		x			Krótkoterminowe negatywne oddziaływanie na krajobraz wystąpi jedynie podczas prowadzenia prac rewitalizacyjnych. Zakłada się, że remont linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie podjęcie działania wpływających na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych, co będzie mieć pozytywny wpływ na estetykę otoczenia.
Zabytki i dobra materialne					x			Zakłada się, że remont linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie, działania wpływające na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych, które mają cechy obiektów zabytkowych. Wpływ na wartość nieruchomości oceniono jako pozytywny.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **aktualizowanego Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**4**
Nazwa	**Rewitalizacja linii nr 286 na odcinku Wałbrzych - Kłodzko**

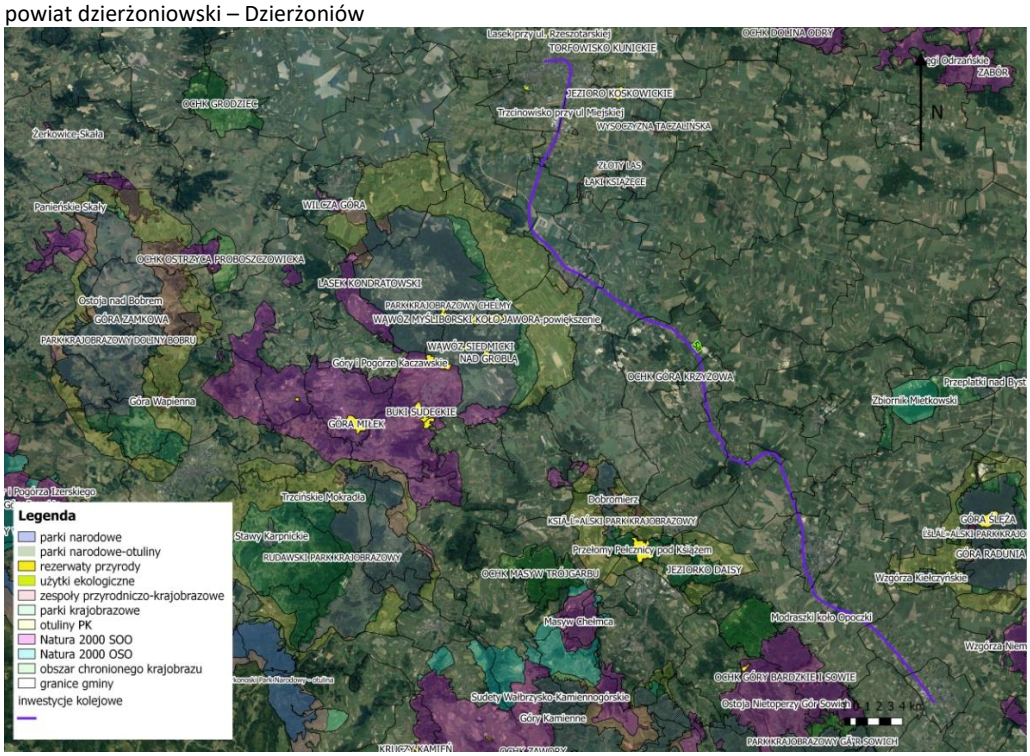
Lokalizacja	m. Wałbrzych, gmina Jedlina-Zdrój, Głuszyca, powiat wałbrzyski; gmina miejska i wiejska Nowa Ruda, Radków, Kłodzko , m. Kłodzko, powiat kłodzki 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Celem przedsięwzięcia jest remont istniejącej linii kolejowej numer 286 Wałbrzych – Kłodzko o długości 50,6 km. Linia jest prawie na całym odcinku nie zeletryfikowana. Linia ta stanowi również ważne połączenie pomiędzy Kłodzkiem oraz Wałbrzychem.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja przebiega przez tereny miast, gdzie otoczona jest zwartą zabudową miejską. Poza terenami miejskimi linia przebiega przez małe miejscowości z zabudową zagrodową lub niekiedy jednorodzinną mieszaną z wielorodzinną. Pozostały obszar otaczający inwestycję to uprawy rolne oraz tereny lasów. W trzech miejscach tory biegną w tunelu (pod Wałbrzychem, obok Jedliny oraz tuż przed Nowa Rudą). Linia przecina rzeki: Pełcznica, Jedlina, Rybna, Złota Woda, Otłuczyna, Bystrzyca, Włodzica, Sokółka, Jugowski Potok, Piekielnica, Woliborka, Dzik, Bożkowski Potok, Czerwionka, Ścinawka.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Rezerwaty przyrody: Przełomy pod Książem k. Wałbrzycha – 9,75 km, Góra Chojna – 6,11 km, Bukowa Kalenica w Górach Sowich – 4,04 km Parki narodowe: Park Narodowy Gór Stołowych – 8,0 km (otulina – 4,17 km) Parki krajobrazowe: Park Krajobrazowy Sudetów Wałbrzyskich – 0.0 km (otulina – 0,0 km, przebiega przez obszar), Parki Krajobrazowy Gór Sowich – 1,42 km Obszary Chronionego Krajobrazu: Obszar Chronionego Krajobrazu Kopuła Chełmca – 4,19 km, Obszar Chronionego Krajobrazu Góry Bardzkie i Sowie – 0,63 km Natura 2000 – OSO: PLB020006 Góry Stołowe– 4,07 km, PLB020010 Sudety Wałbrzysko - Kamiennogórskie – 0,0 km (przebiega przez obszar) Natura 2000 – SOO: PLH020094 Masyw Chełmca – 4,86 km,PLH020038 Góry Kamienne – 0,0 km (przebiega prze obszar) PLH020005 Kamionki – 5,74 km, PLH020071 Ostoja Nietoperzy Gór Sowich – 0,0 km (przebiega na granicy obszaru), PLH020043 Przełom Nysy Kłodzkiej koło Morzyszowa – 2,44 km, PLH020062 Góry Bardzkie – 5,42 km, PLH020004 Góry Stołowe – 6,6 km Korytarze ekologiczny: Góry Stołowe – zachód– 0,00 km (przebiega przez obszar), Góry Stołowe – wschód– 1,71 km, Góry Stołowe – południe– 3,08 km

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	

Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta			x		x			Rewitalizacja tej linii może wpłynąć na wzrost jej użytkowania co może pociągnąć za sobą większą śmiertelność zwierząt. Należy szczególną uwagę zwrócić na przecinanie korytarzy ekologicznych. Negatywne oddziaływania mogą wystąpić w przypadku wycinki drzew rosnących w otoczeniu torów. Może mieć to istotne znaczenia tam gdzie linia przebiega w okolicach siedlisk chronionych (9110-2, 6510, 9180-1). Na tych odcinkach należy zachować szczególną ostrożność i ograniczyć ewentualną wycinkę. Modernizacja linii może wpłynąć na pogorszenie lub likwidację siedlisk rozrodczych płazów (mokradła i rozlewiska wzdłuż linii), siedlisk ssaków, ptaków i owadów (wycinka drzew i krzewów). Efekt bariery. Kluczowe będzie właściwe zaprojektowanie przejść dla zwierząt. Pozostałe oddziaływania pozostaną podobne do stanu aktualnego. Modernizacja odcinka może pozwolić na budowę dodatkowych przejść dla zwierząt i innych środków ochrony przyrody.
Obszary Natura 2000			x					Obszary Natura 2000: PLB020010 Sudety Wałbrzysko -Kamiennogórskie – 0.0 km (przebiega przez obszar), PLH020038 Góry Kamienne – 0.0 km (przebiega przez obszar), PLH020071 Ostoja Nietoperzy Gór Sowich – 0.0 km (przebiega na granicy obszaru). Inwestycja może powodować wystąpienie oddziaływań na przedmioty ochrony obszarów. Ich wystąpienie ze względu na to, ze jest to linia funkcjonująca będzie stosunkowo niewielkie i możliwe do minimalizacji na etapie oceny OOS.
Pozostałe obszary chronione			x					Potencjalne oddziaływanie na następujące obszary: Park Krajobrazowy Sudetów Wałbrzyskich – 0,0 km (otulina – 0,0 km, przebiega przez obszar), Obszar Chronionego Krajobrazu Góry Bardzkie i Sowie – 0,63 km Oddziaływania te nie powinny jednak wpływać na cel ustanowienia tych obszarów czy też ich integralności. Ich wystąpienie będzie zależne od projektu i skutecznej oceny OOS. Pozostałe obszary znajdują się na tyle daleko, że nie powinny odczuwać skutków realizacji projektu. Standardy projektowe mogą wpłynąć minimalizująco na potencjalne negatywne oddziaływania.
Korytarze ekologiczne		x	x					Inwestycja przecina główny korytarz ekologiczny Góry Stołowe – zachód. Ponadto inwestycja będzie oddziaływać na korytarze ekologiczne o charakterze lokalnym/regionalnym. Inwestycja może pociągnąć wzrost ilości przejeżdżających pociągów. Konieczne jest uwzględnienie budowy przejść dla zwierząt.
Ludzie					x	x		Pozytywny ze względu na zwiększenie oczekiwanej społecznie dostępności transportowej.
Wody			x		x			Podobne do obecnych. Standardy projektowe powinny wpłynąć na zmniejszenie możliwej infiltracji środków chemicznych służących utrzymaniu dróg kolejowych do wód. Szczególną uwagę należy zwrócić przy przekraczaniu cieków – także ze względu na fakt, że stan cieków położonych szczególnie w obszarach podgórskich jest określony jako niezagrożony osiągnięciem celów Ramowej dyrektywy Wodnej.
Powietrze					x			Pozytywne ze względu na odciążenie transportu drogowego i minimalizację ruchu pojazdów po drogach.
Hałas			x		x			Negatywne związane z przejazdami pociągów. Oddziaływanie będzie minimalizowane ze względu na wysokie standardy w zakresie ochrony przed hałasem konieczne do uwzględniania w dokumentacji projektowej i OOS.
Powierzchnia ziemi					x			Podobne do obecnych. Standardy projektowe powinny wpłynąć na zmniejszenie możliwe infiltracji środków chemicznych służących utrzymaniu dróg kolejowych i tym samym ich dostawaniu się do gleb.
Krajobraz			x		x			Linia istnieje. Brak nowych oddziaływań. Zakłada się, że remont linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie działania wpływające na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych, co będzie mieć pozytywny wpływ na estetykę otoczenia. Elementy ochrony akustycznej mogą negatywnie wpływać na krajobraz z tego względu tam gdzie są niezbędne trzeba zadbać o to aby komponowały się z otoczeniem.
Zabytki i dobra materialne					x			Zakłada się, że remont linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie działania wpływające na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych które mają cechy obiektów zabytkowych. Wpływ na wartości nieruchomości oceniono na neutralny.

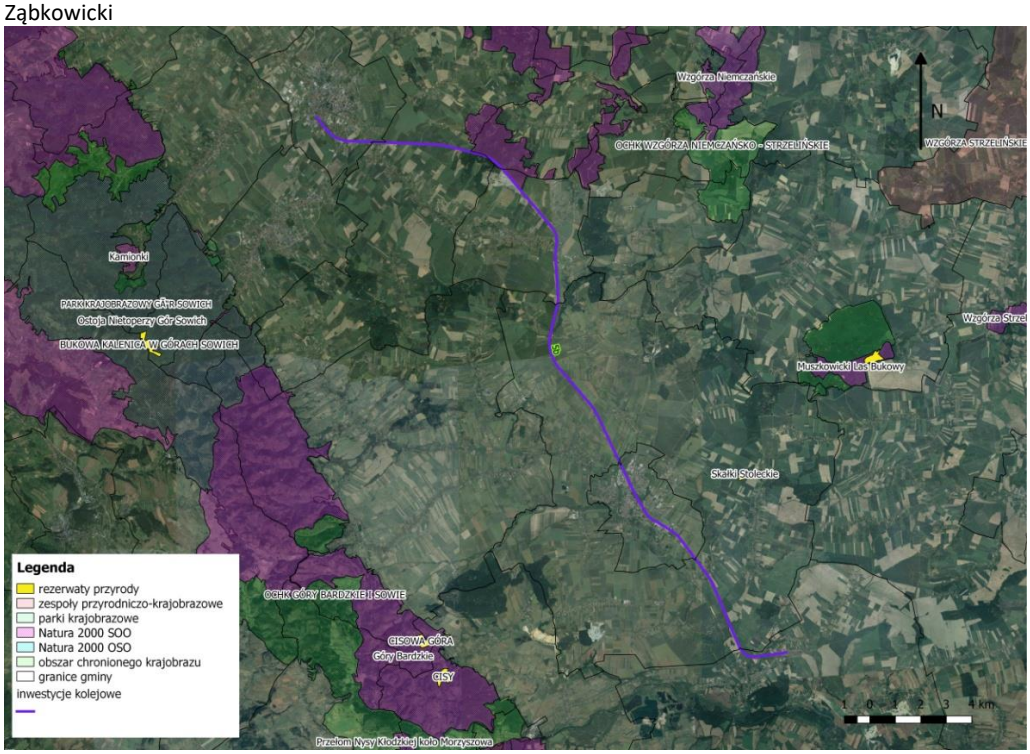
Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**5a**
Nazwa	**Rewitalizacja linii nr 137 Legnica – Katowice na odcinku: Legnica - Dzierżoniów**
Lokalizacja	Miasto Legnica, powiat legnicki - gmina Legnickie Pole, powiat jaworski - gminy: Męcinka, Mściwojów, Paszowice, Miasto Jawor, powiat świdnicki: Strzegom, Jaworzyna Śląska, Świebodzice, Miasto Świdnica, powiat dzierżoniowski – Dzierżoniów 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Inwestycja obejmuje odtworzenie pierwotnego stanu istniejącej linii kolejowej numer 137 na odcinku 75,125 km. Przyczynami podejmowanych prac rewitalizacyjnych są m.in.: poprawa warunków ruchu, zwiększenie przepustowości linii, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja przebiega przez tereny zabudowy miejskiej, jedno i wielorodzinnej oraz tereny rolne i leśne. Przedsięwzięcie przebiega przez zespół przyrodniczo-krajobrazowy Dębowa Dolina Kojszówki. Linia przecina rzeki: Kaczawa, Kojszówka, Rakowiec, Wierzbiak, Strzegomka, Cienia, Pełcznica, Tarnawka, Jabłoniec, Witoszowski Potok, Bystrzyca, Bojanicka Woda, Bielina, Kłomnica, Piława, Pieszycki Potok.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Rezerwaty przyrody: Przełom pod Książem k. Wałbrzycha - 9,8 km, Wąwóz Myśliborski koło Jawora - 6,6 km, Nad Groblą - 9,7 km, Mszana i Obłoga - 9,6 km, Wąwóz Siedmicki - 9,8 km, Jeziorko Daisy - 8,3 km, Jezioro Koskowickie - 3,78, Błyszcz - 5,0 km, Torfowisko Kunickie - 2,4 km Parki krajobrazowe: Park Krajobrazowy Chełmy - 4,7 km, Park Krajobrazowy Doliny Bystrzycy - 8,1 km, Książański Park Krajobrazowy - 8,3 km Park Krajobrazowy Gór Sowich - 5,2 km, Ślężański Park Krajobrazowy - 3,9 km Obszary chronionego krajobrazu: Obszar Chronionego Krajobrazu Góry Bardzkie i Sowie - 6,02 km Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe: Dębowa Dolina Kojszówki - 0 km (przebiega przez obszar), Mokradła Gniewomierskie – 1,0 km, Wysoczyzna Taczalińska - 5,7 km, Złoty Las - 5,1 km, Łąki Książęce - 4,4 km, Dolina Uszewicy - 3,3 km Natura 2000 – SOO: PLH020052 Pątnów Legnicki - 3,9 km,PLH020037 Góry i Podgórze Kaczawskie – 5,8 km, PLH020034 Dobromierz - 8,7 km, PLH020020 Przełomy Pełcznicy pod Książem - 9,8 km, PLH020094 Modraszki koło Opoczki - 0,6 km, PLH020071 Ostoja nietoperzy Gór Sowich - 3,4 km, PLH020005 Kamionki - 8,58 km PLH020021 Wzgórza Kielczyńskie - 4,3 km, PLH020040 Masyw Ślęży – 8,0 km, PLH020082 Wzgórza Niemczańskie - 6,3 km Korytarze ekologiczny: Bory Dolnośląskie - Odra Środkowa - 2,9 km, Pogórza Sudeckie - 5,7 km, Góry Złote - Góry Sowie - 3,3 km Użytki ekologiczne: Glinki przy ul. Szczytnickiej - 1,5 km, Podmokła łąka przy ul. Poznańskiej - 1,5 km, Bagno przy ul. Poznańskiej - 1,9 km, Lasek przy ul. Rzeszotarskiej - 2,06 km
OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA	

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta, siedliska chronione			x					Potencjalne negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych - będzie to oddziaływanie krótkoterminowe, jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji (do 15 m). Oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Oddziaływanie długoterminowe może być negatywne ze względu na zwiększoną ilość przejeżdżających pociągów na terenach objętych ochroną. Oddziaływanie to można zminimalizować poprzez budowę przejść dla zwierząt.
Obszary Natura 2000				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych programem Natura 2000, a więc nie będzie oddziaływała na te obszary.
Pozostałe obszary chronione			x					Inwestycja zlokalizowana jest w granicach zespołu przyrodniczo-krajobrazowego Dębowa Dolina Kojszówki. Negatywne oddziaływanie krótkoterminowe związane z prowadzonymi pracami będzie miało jedynie charakter lokalny, natomiast standardy projektowe mogą wpłynąć minimalizująco na potencjalne negatywne oddziaływania długoterminowe.
Korytarze ekologiczne				x				Inwestycja nie przecina głównych korytarzy ekologicznych. Jednak ze względu na umiejscowienie na terenie objętym ochroną, może wystąpić migracja zwierząt, stąd wymaga uwzględnienia budowy przejść dla zwierząt.
Ludzie						x		Pozytywny ze względu na zwiększenie oczekiwanej społecznie dostępności transportowej.
Wody			x		x			Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych (oddziaływanie krótkoterminowe), oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Szczególną uwagę należy zwrócić przy przekraczaniu cieków. Standardy projektowe powinny wpłynąć na zmniejszenie możliwej infiltracji środków chemicznych służących utrzymaniu dróg kolejowych do wód, co będzie pozytywnym oddziaływaniem długoterminowym inwestycji.
Powietrze					x			Pozytywne długoterminowe oddziaływanie ze względu na odciążenie transportu drogowego i minimalizację ruchu pojazdów po drogach.
Hałas			x					Negatywne związane z przejazdami pociągów. Oddziaływanie będzie minimalizowane ze względu na wysokie standardy w zakresie ochrony przed hałasem konieczne do uwzględniania w dokumentacji projektowej i OOS.
Powierzchnia ziemi			x		x			Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prowadzenia prac remontowych związanych z naruszeniem warstwy glebowej (oddziaływanie krótkoterminowe - jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji - do 15 m). Standardy projektowe powinny wpłynąć na zmniejszenie możliwej infiltracji środków chemicznych służących utrzymaniu dróg kolejowych i tym samym ich przedostawaniu się do gleb, co w odniesieniu do długoterminowych skutków realizacji inwestycji będzie wykazywało pozytywne oddziaływanie na omawiany komponent.
Krajobraz			x		x			Krótkoterminowe negatywne oddziaływanie na krajobraz wystąpi jedynie podczas prowadzenia prac rewitalizacyjnych. Zakłada się, że remont linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie podjęcie działania wpływających na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych, co będzie mieć pozytywny wpływ na estetykę otoczenia.
Zabytki i dobra materialne					x			Zakłada się, że remont linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie działania wpływające na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych, które mają cechy obiektów zabytkowych. W związku z tym wpływ na wartość nieruchomości oceniono jako pozytywny.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **projektu aktualizacji Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**5b**

Nazwa	Rewitalizacja linii nr 137 Legnica – Katowice na odcinku: Dzierżoniów – Kamieniec Ząbkowicki
Lokalizacja	powiat dzierżoniowski - Dzierżoniów, Piława Górna, powiat ząbkowicki - Ząbkowice Śląskie, Kamieniec Ząbkowicki 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Inwestycja obejmuje odtworzenie pierwotnego stanu istniejącej linii kolejowej nr 137 na odcinku 31,721 km. Powodami, dla których zaplanowano prace rewitalizacyjne są m.in.: poprawa warunków ruchu, zwiększenie przepustowości linii, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja przebiega przez tereny zabudowy miejskiej, jedno i wielorodzinnej oraz tereny rolne i leśne. Inwestycja przebiega wzdłuż granicy obszaru Natura 2000 PLH020082 Wzgórza Niemczyckie. Linia przecina rzeki: Brzęczek, Piława, Ślęża.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Rezerwaty przyrody: Skałki Stoleckie - 3,2 km Parki krajobrazowe: Ślężański Park Krajobrazowy - 9,5 km, Park Krajobrazowy Gór Sowich - 6,2 km, Śnieżnicki Park Krajobrazowy 9,4 km Obszary chronionego krajobrazu: Obszar Chronionego Krajobrazu Wzgórza Niemczańsko - Strzelińskie - 5,49, Obszar Chronionego Krajobrazu Góry Bardzkie i Sowie - 6,0 km Natura 2000 – SOO: PLH020021 Wzgórza Kielczyńskie - 9,8 km, PLH020082 Wzgórza Niemczańskie - 0 km (przebiega wzdłuż granicy obszaru), PLH020012 Skałki Stoleckie - 3,3 km, PLH020071 Ostoja Nietoperzy Gór Sowich - 6,28 km, PLH020062 Góry Bardzkie - 8,9 km, PLH020068 Muszkowicki Las Bukowy - 7,7 km, PLH020007 Kopalnie w Złotym Stoku - 10 km, PLH020104 Łęgi koło Chałupek - 8,2 km Korytarze ekologiczny: Góry Złote - Góry Sowie - 9,3 km, Dolina Nysy Kłodzkiej - 0,8 km

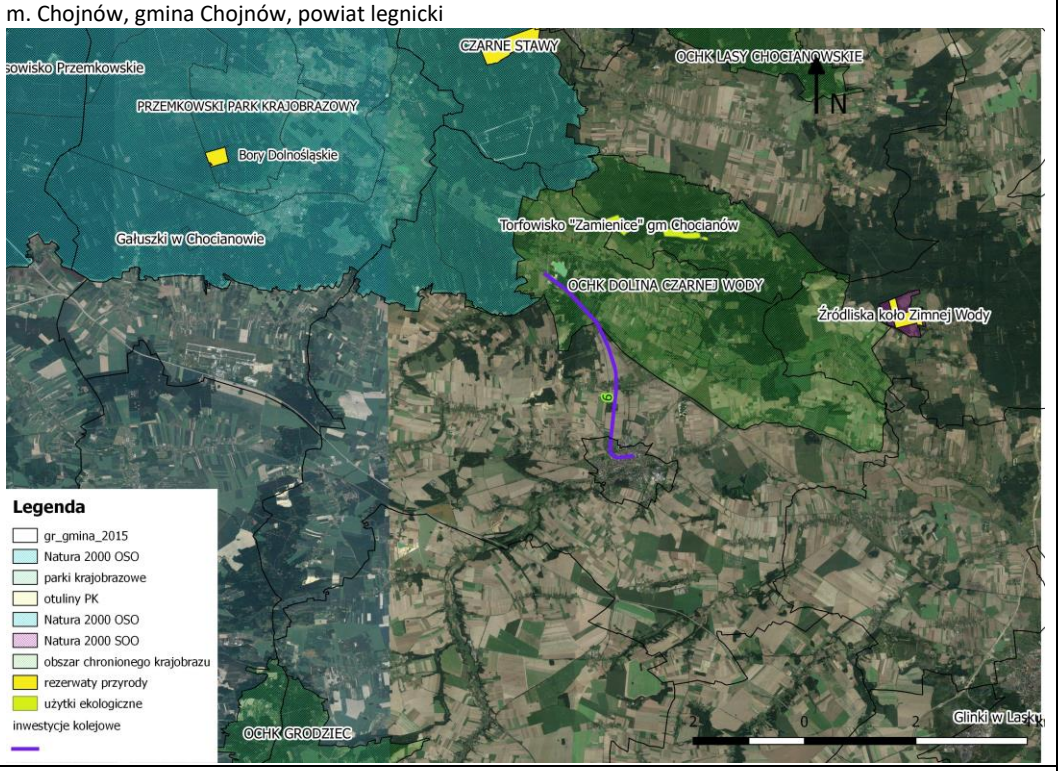
OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta, siedliska chronione			x					Potencjalne negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych - będzie to oddziaływanie krótkoterminowe, jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji (do 15 m). Oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Oddziaływanie długoterminowe może być negatywne ze względu na zwiększoną ilość przejeżdżających pociągów na terenach graniczących z obszarem Natura 2000. Oddziaływanie to można zminimalizować poprzez budowę przejść dla zwierząt.

Obszary Natura 2000			x					Ze względu na lokalizację na terenie graniczącym z obszarem Natura 2000 PLH020082 Wzgórza Niemczańskie inwestycja może wykazywać negatywne oddziaływanie podczas prowadzenia prac (charakter oddziaływania krótkoterminowy). Oddziaływanie to może być zminimalizowane w przypadku prawidłowo prowadzonych prac remontowych.
Pozostałe obszary chronione				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych ochroną, a więc nie będzie oddziaływała na te obszary.
Korytarze ekologiczne				x				Inwestycja nie przecina głównych korytarzy ekologicznych. Jednak ze względu na umiejscowienie na terenie graniczącym z obszarem Natura 2000 może wystąpić migracja zwierząt, stąd wymaga uwzględnienia budowy przejść dla zwierząt.
Ludzie						x		Pozytywny ze względu na zwiększenie oczekiwanej społecznie dostępności transportowej.
Wody			x		x			Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych (oddziaływanie krótkoterminowe), oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Szczególną uwagę należy zwrócić przy przekraczaniu cieków. Standardy projektowe powinny wpłynąć na zmniejszenie możliwej infiltracji środków chemicznych służących utrzymaniu dróg kolejowych do wód, co będzie pozytywnym oddziaływaniem długoterminowym inwestycji.
Powietrze					x			Pozytywne długoterminowe oddziaływanie ze względu na odciążenie transportu drogowego i minimalizację ruchu pojazdów po drogach.
Hałas			x					Negatywne związane z przejazdami pociągów. Oddziaływanie będzie minimalizowane ze względu na wysokie standardy w zakresie ochrony przed hałasem konieczne do uwzględniania w dokumentacji projektowej i OOS.
Powierzchnia ziemi			x		x			Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prowadzenia prac remontowych związanych z naruszeniem warstwy glebowej (oddziaływanie krótkoterminowe - jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji - do 15 m). Standardy projektowe powinny wpłynąć na zmniejszenie możliwej infiltracji środków chemicznych służących utrzymaniu dróg kolejowych i tym samym ich przedostawaniu się do gleb, co w odniesieniu do długoterminowych skutków realizacji inwestycji będzie wykazywało pozytywne oddziaływanie na omawiany komponent.
Krajobraz			x		x			Krótkoterminowe negatywne oddziaływanie na krajobraz wystąpi jedynie podczas prowadzenia prac rewitalizacyjnych. Zakłada się, że remont linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie, podjęcie działania wpływających na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych, co będzie mieć pozytywny wpływ na estetykę otoczenia.
Zabytki i dobra materialne					x			Zakłada się, że remont linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie działania wpływające na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych które mają cechy obiektów zabytkowych. W związku z tym wpływ na wartość nieruchomości oceniono jako pozytywny.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **aktualizowanego Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**6**
Nazwa	**Rewitalizacja linii kolejowej nr 316 na odcinku Chojnów – Rokitki**

Lokalizacja	m. Chojnów, gmina Chojnów, powiat legnicki 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Celem przedsięwzięcia jest odtworzenie pierwotnego stanu istniejącej linii kolejowej numer 316 na odcinku Chojnów - Rokitki o długości 8,2 km.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja przebiega przez tereny upraw rolnych, fragmentami przez lokalne zadrzewienia. Poza terenami rolnymi linia przebiega przez wieś Biała z zabudową zagrodową. W mieście Chojnów, linia przechodzi w sąsiedztwie ogródków działkowych. Linię przecina rzeka Brenna.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Rezerwaty przyrody: Torfowisko Borówki – 11,93 km, Czarne Stawy – 7,71 km Obszary Chronionego Krajobrazu: Obszar Chronionego Krajobrazu Czarnej Wody – 0,0 km Natura 2000 – OSO: PLB020005 Bory Dolnośląskie– 0,72 km Korytarze ekologiczny: Góry Stołowe - północ – 6,29 km, Przemkowski Park Krajobrazowy – 0,60 km, Odra Środkowa 2 – 2,40 km Użytki ekologiczne: Torfowisko „Ziemienice" – 2,62 km, Torfowisko „Kąty" – 3,87 km

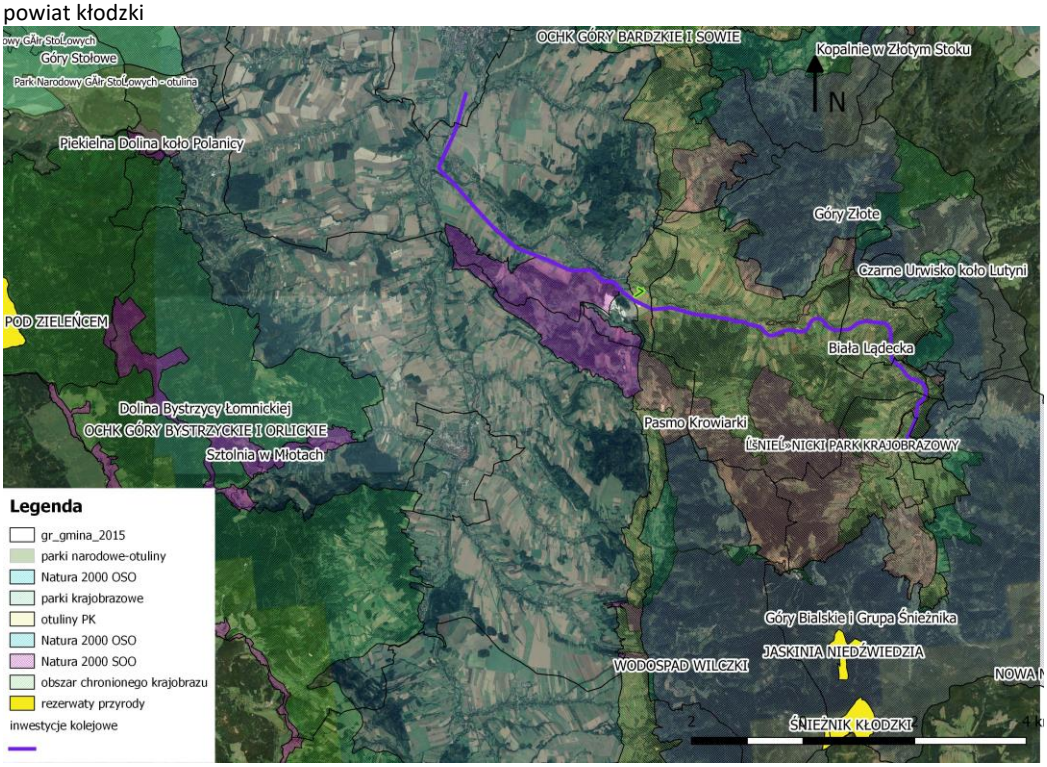
OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta			x					Uruchomienie nieczynnej obecnie linii kolejowej może wpływać negatywnie na rośliny i zwierzęta. Może zwiększyć się śmiertelność wśród zwierząt zarówno w efekcie kolizji jak i przypadkowego porażenia liniami energetycznymi (w przypadku ptaków). Skarpy linii będą spryskiwane środkami chemicznymi uniemożliwiającymi ich zarastanie które mogą również oddziaływać na cenne gatunki organizmów żywych. Konieczna będzie wycinka drzew rosnących bliżej niż 15 metrów od osi torów. Będzie mieć to istotne znaczenia tam gdzie linia przebiega w okolicach obszarów chronionych. Negatywne oddziaływania mogą wystąpić w przypadku wycinki drzew rosnących w otoczeniu torów. Może mieć to istotne znaczenia tam gdzie linia przebiega przez obszary chronione. Na tych odcinkach należy zachować szczególną ostrożność i ograniczyć ewentualną wycinkę. Modernizacja linii może wpłynąć na pogorszenie lub likwidację siedlisk rozrodczych płazów (mokradła i rozlewiska wzdłuż linii), siedlisk ssaków, ptaków i owadów (wycinka drzew i krzewów). Efekt bariery. Kluczowe będzie właściwe zaprojektowanie przejść dla zwierząt.

Obszary Natura 2000			x					W najbliższym otoczeniu inwestycji znajduje się obszar PLB020005 Bory Dolnośląskie – 0,72 km. Oddziaływania nie powinny wpływać na przedmioty ochrony tego obszaru czy też jego integralność. Ich wystąpienie będzie zależne od projektu i skutecznej oceny OOS. Pozostałe obszary Natura 2000 znajdują się na tyle daleko, że nie powinny odczuwać skutków realizacji projektu.
Pozostałe obszary chronione			x					Potencjalne oddziaływanie na następujące obszary: Obszar Chronionego Krajobrazu Czarnej Wody – 0,0 km Oddziaływania te nie będą wpływać na cel ustanowienia tego obszaru czy też jego integralność. Pozostałe obszary znajdują się na tyle daleko, że nie powinny odczuwać skutków realizacji projektu.
Korytarze ekologiczne			x					Inwestycja znajduje się w sąsiedztwie głównego korytarza ekologicznego - Przemkowski Park Krajobrazowy – 0.60 km, jednak nie przecina tego korytarza. Ponadto inwestycja będzie oddziaływać na korytarze ekologiczne o charakterze lokalnym. Wskazane jest uwzględnienie budowy przejść dla zwierząt.
Ludzie					x	x	x	Pozytywny ze względu na zwiększenie dostępności transportowej zarówno w skali lokalnej jak i regionalnej (połączenia z Wrocławiem).
Wody			x					Możliwe oddziaływanie negatywne ze względu na środki chemiczne używane przy konserwacji linii kolejowych a które mogą przenikać do wód. Standardy projektowe muszą zostać tak dobrane aby zminimalizować takie ryzyko. Szczególną uwagę należy zwrócić przy przekraczaniu cieków oraz na odcinek położonych przy stawach.
Powietrze					x			Pozytywne ze względu na odciążenie transportu drogowego i minimalizację ruchu pojazdów po drogach.
Hałas			x					Negatywne związane z przejazdami pociągów. Minimalizowane ze względu na wysokie standardy w zakresie ochrony przed hałasem konieczne do uwzględniania w dokumentacji projektowej i OOS.
Powierzchnia ziemi			x					Minimalnie negatywne ze względu na środki chemiczne używane przy konserwacji linii kolejowych a które mogą przenikać do gleb. Standardy projektowe minimalizują jednak takie ryzyko.
Krajobraz			x	x	x			Linia istnieje. Brak nowych oddziaływań. Zakłada się, że rewitalizacja samej linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie działania wpływające na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych, co będzie mieć pozytywny wpływ na estetykę otoczenia. Elementy ochrony akustycznej mogą negatywnie wpływać na krajobraz. Należy zwrócić szczególną uwagę na obszar chronionego krajobrazu, ewentualne ekrany powinny wpisywać się w otoczenie.
Zabytki i dobra materialne			x	x	x			Zakłada się, że rewitalizacja samej linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie działania wpływające na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych. W zależności od lokalizacji mogą wystąpić spadek lub wzrost wartości nieruchomości – jednak generalnie wartość gruntów położonych w okolicach trasy powinna wzrosnąć.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**7**
Nazwa	**Rewitalizacja linii kolejowej nr 322 na odcinku Kłodzko Nowe – Stronie Śląskie**

Lokalizacja	m. Kłodzko, gmina Kłodzko, m. Lądek Zdrój, gmina Lądek Zdrój, gmina Stronie Śląskie, m. Stronie Śląskie, powiat kłodzki 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Celem przedsięwzięcia jest odtworzenie pierwotnego stanu istniejącej linii kolejowej numer 322 na odcinku Kłodzko – Stronie Śląskie o długości 26,9 km.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja przebiega przez tereny upraw rolnych, fragmentami przez lasy. Poza terenami rolnymi linia przebiega przez małe miejscowości z zabudową zagrodową lub niekiedy jednorodzinną. W mieście Lądek Zdrój linia przebiega wzdłuż ogródków działkowych. Linia przecina rzeki: Biała Lądecka, Piotrówka, Konradka.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Rezerwaty przyrody: Jaskinia Niedźwiedzia– 7,48 km Parki krajobrazowe: Śnieżnicki Park Krajobrazowy – 0,0km (przebiega na granicy, otulina – 0,0 km) Obszary Chronionego Krajobrazu: Obszar Chronionego Krajobrazu Góry Bardzkie i Sowie – 4,.50 km,Obszar Chronionego Krajobrazu Góry bystrzyckie i Orlickie – 6,71 km Natura 2000 – SOO: PLH020019 Pasmo Krowiarki – 0,00 km (przebiega na granicy obszaru), PLH020008 Kościół w Konradowie – 3,59 km PLH020016 Góry Bialskie i Grupa Śnieżnika – 1,48 km, PLH020096 Góry Złote – 0,1 km, PLH020035 Biała Lądecka – 0,0 km km, PLH020033 Czarne Urwisko koło Lutyni – 2,82 km Korytarze ekologiczny: Góry Stołowe - wschód – 0,0 km (przebiega na granicy obszaru)

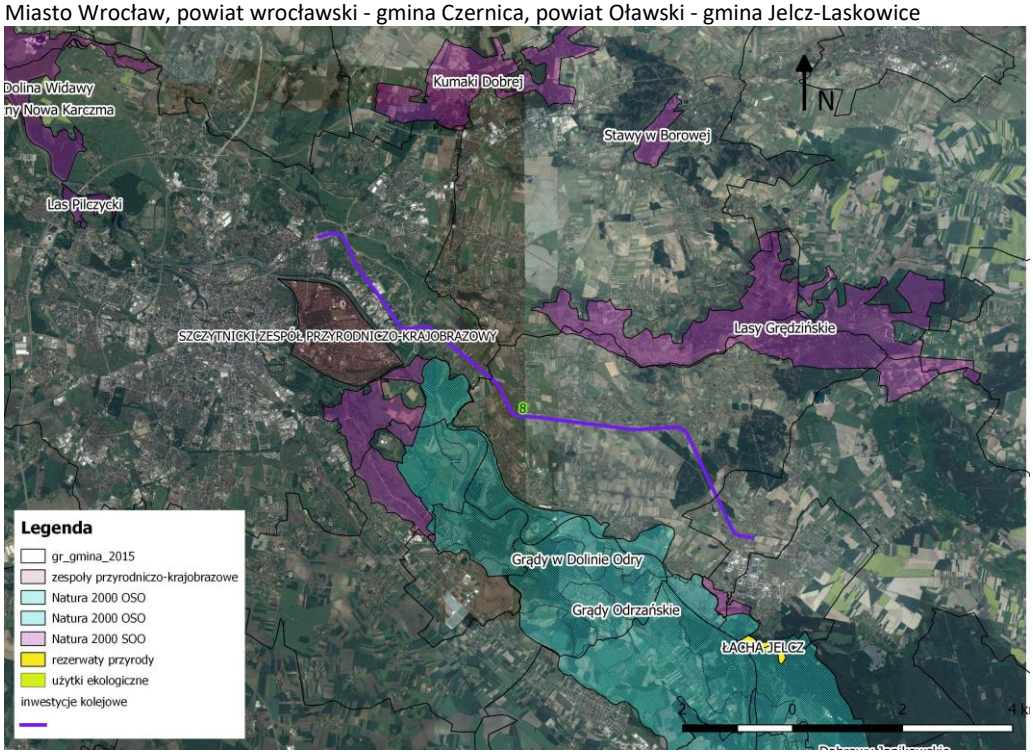
OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	

Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta		x	x					Uruchomienie częściowo nieczynnej linii kolejowej (Ruch pociągów towarowych odbywa się na odcinku linii Kłodzko-Ołdrzychowice Kł.) może wpływać negatywnie na rośliny i zwierzęta. Może zwiększyć się śmiertelność wśród zwierząt zarówno w efekcie kolizji jak i porażenia liniami energetycznymi (w przypadku ptaków) tym bardziej, że linia przebiega na granicy korytarza ekologicznego Gór Stołowych. Skarpy linii będą spryskiwane środkami chemicznymi uniemożliwiającymi ich zarastanie które mogą również oddziaływać na cenne gatunki organizmów żywych. Negatywne oddziaływania mogą wystąpić w przypadku wycinki drzew rosnących w otoczeniu torów oraz prowadzenia prac ziemnych w bezpośrednim otoczeniu linii. Może mieć to istotne znaczenia tam gdzie linia przebiega przez obszary chronione oraz lokalne korytarze ekologiczne i chronione siedliska (6520, 6510). Na tych odcinkach należy zachować szczególną ostrożność. Modernizacja linii może wpłynąć na pogorszenie lub likwidację siedlisk rozrodczych płazów (mokradła i rozlewiska wzdłuż linii), siedlisk ssaków, ptaków i owadów (wycinka drzew i krzewów). Efekt bariery. Kluczowe będzie właściwe zaprojektowanie przejść dla zwierząt. Wszystkie oddziaływania można zminimalizować lub wykluczyć poprzez przyjęcie odpowiednich standardów projektowych.
Obszary Natura 2000			x					Inwestycja może wpływać na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000: PLH020019 Pasmo Krowiarki – 0.00 km (przebiega na granicy obszaru), PLH020096 Góry Złote – 0.1 km, PLH020035 Biała Lądecka – 0.0 km (przecina obszar) oraz na integralność obszarów. Ich wystąpienie będzie zależne od projektu i skutecznej oceny OOS.
Pozostałe obszary chronione			x					W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji znajduje się Śnieżnicki Park Krajobrazowy – 0.0km (przebiega na granicy, otulina - 0.0 km). Możliwe oddziaływania nie będą wpływać na cel ustanowienia tego obszaru ani na jego integralność. Ich potencjalne wystąpienie będzie zależne od projektu i skutecznej oceny OOS. Pozostałe obszary znajdują się na tyle daleko, że nie powinny odczuwać skutków realizacji projektu.
Korytarze ekologiczne			x					Inwestycja nie przecina głównych korytarzy ekologicznych. Przebiega natomiast w bezpośrednim sąsiedztwie korytarza Góry Stołowe - wschód, co może powodować potencjalne oddziaływanie na korytarz ekologiczny. Ponadto inwestycja będzie oddziaływać na korytarze ekologiczne o charakterze lokalnym. Wskazane jest uwzględnienie budowy przejść dla zwierząt.
Ludzie					x	x	x	Pozytywny ze względu na zwiększenie bardzo oczekiwanej społecznie dostępności transportowej.
Wody			x					Możliwe negatywne ze względu na środki chemiczne używane przy konserwacji linii kolejowych a które mogą przenikać do wód. Standardy projektowe minimalizują takie ryzyko. Szczególną uwagę należy zwrócić przy przekraczaniu cieków a zwłaszcza na zabezpieczanie wód rzeki Biała Lądecka wzdłuż której położona jest część trasy kolejowej.
Powietrze					x			Pozytywne ze względu na odciążenie transportu drogowego i minimalizację ruchu pojazdów po drogach.
Hałas			x					Negatywne związane z przejazdami pociągów. Minimalizowane ze względu na wysokie standardy w zakresie ochrony przed hałasem konieczne do uwzględniania w dokumentacji projektowej i OOS.
Powierzchnia ziemi			x					Minimalnie negatywne ze względu na środki chemiczne używane przy konserwacji linii kolejowych a które mogą przenikać do gleb. Standardy projektowe minimalizują jednak takie ryzyko.
Krajobraz					x			Linia istnieje. Brak nowych oddziaływań. Zakłada się, że rewitalizacja samej linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie działania wpływające na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych, co będzie mieć pozytywny wpływ na estetykę otoczenia. Elementy ochrony akustycznej mogą negatywnie wpływać na krajobraz z tego względu tam gdzie są niezbędne trzeba zadbać o to aby komponowały się z otoczeniem.

Zabytki i dobra materialne					x	x		Zakłada się, że rewitalizacja samej linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie działania wpływające na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych, z których znaczna część ma charakter zabytków. W przedmiotowym wypadku, ze względu na wysokie oczekiwania społeczne oraz istotny potencjał rozwoju turystyki, wydaje się, że projekt wpłynie na wzrost wartości gruntów położonych w okolicach trasy.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

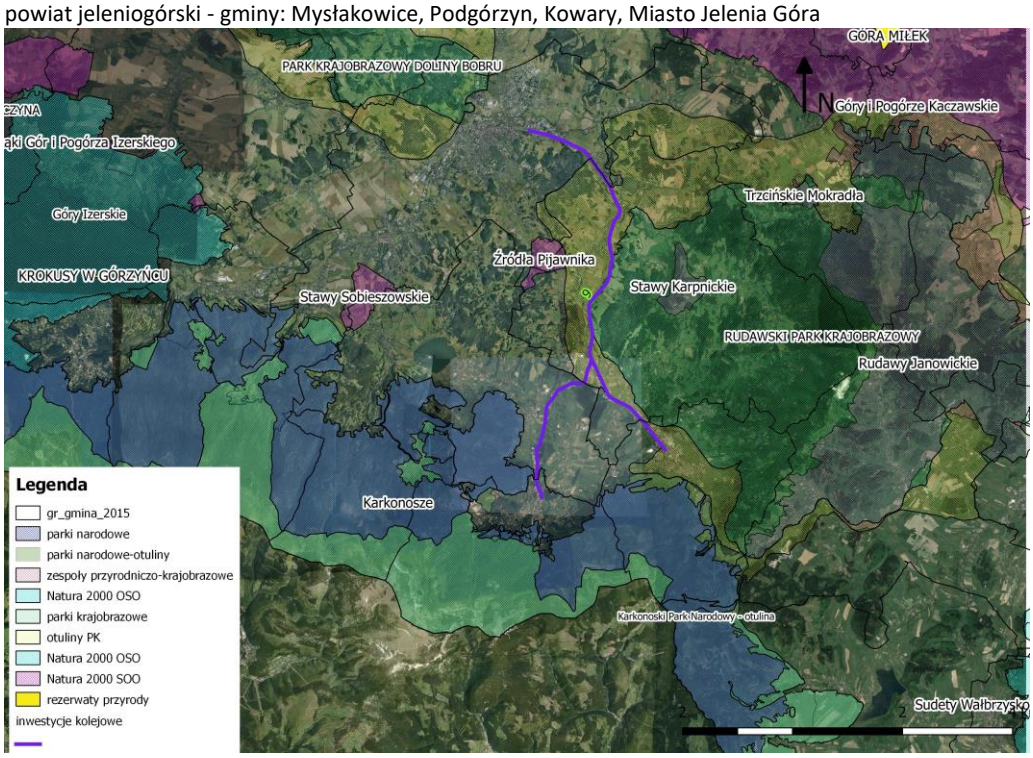
OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**8**
Nazwa	**Rewitalizacja linii nr 292 na odcinku Jelcz Miłoszyce – Wrocław Sołtysowice w celu przywrócenia przewozów pasażerskich we WrOF**
Lokalizacja	Miasto Wrocław, powiat wrocławski - gmina Czernica, powiat Oławski - gmina Jelcz-Laskowice 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Inwestycja obejmuje odtworzenie pierwotnego stanu istniejącej linii kolejowej nr 292 na odcinku 21,3km.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja przebiega przez tereny zabudowy miejskiej, jedno i wielorodzinnej. Pozostały obszar przez który przebiega linia to tereny rolne i leśne. Linia przecina rzekę Piskornę.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Rezerwaty przyrody: - Łacha Jelcz - 3,5 km Zespoły przyrodniczo - krajobrazowe: Szczytnicki Zespół Przyrodniczo - Krajobrazowy - 0,8 km Natura 2000 OSO: PLB020002 Grądy Odrzańskie - 0,4 km Natura 2000 – SOO: PLH020017 Grądy w Dolinie Odry - 0,4 km, PLH020081 Lasy Grędzińskie - 2,6, PLH020069 Las Pilczycki - 7,2 PLH020036 Dolina Widawy - 9,3, Kumaki Dobrej - 4,3 km, PLH020045 Stawy w Borowej - 9,6 km Korytarze ekologiczny: Dolina Odry Środkowej - 0,4 km, Wzgórza Trzebnickie - Bory Stobrawskie - 6,0 km

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA								
KOMPONENTY ŚRODOWISKA	**CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ**							**OPIS ODDZIAŁYWANIA**
	-3	**-2**	**-1**	**0**	**1**	**2**	**3**	

Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta, siedliska chronione			x					Potencjalne negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych - będzie to oddziaływanie krótkoterminowe, jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji (do 15 m). Oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Oddziaływanie długoterminowe może być negatywne ze względu na zwiększoną ilość przejeżdżających pociągów na terenie położonym blisko (poniżej 0,5 km) korytarza ekologicznego. Oddziaływanie to można zminimalizować poprzez budowę przejść dla zwierząt.
Obszary Natura 2000				x				Inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami Natura 2000, stąd nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania na te obszary. Należy jednak zwrócić uwagę na etapie prac projektowych na zastosowanie środków ochrony zwierząt (budowa przejść dla zwierząt) ze względu na bliskie sąsiedztwo obszaru PLH020017 Grądy w Dolinie Odry - poniżej 500 m.
Pozostałe obszary chronione				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych ochroną, a więc nie będzie oddziaływała na te obszary.
Korytarze ekologiczne				x				Inwestycja nie przecina głównych korytarzy ekologicznych. Jednak lokalizacja w pobliżu (poniżej 500m) korytarza Dolina Odry Środkowej wymaga uwzględnienia budowy przejść dla zwierząt.
Ludzie						x		Pozytywny ze względu na zwiększenie oczekiwanej społecznie dostępności transportowej.
Wody			x		x			Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych (oddziaływanie krótkoterminowe), oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Szczególną uwagę należy zwrócić przy przekraczaniu cieków. Standardy projektowe powinny wpłynąć na zmniejszenie możliwej infiltracji środków chemicznych służących utrzymaniu dróg kolejowych do wód, co będzie pozytywnym oddziaływaniem długoterminowym inwestycji.
Powietrze					x			Pozytywne ze względu na odciążenie transportu drogowego i minimalizację ruchu pojazdów po drogach.
Hałas			x					Negatywne związane z przejazdami pociągów. Oddziaływanie będzie minimalizowane ze względu na wysokie standardy w zakresie ochrony przed hałasem konieczne do uwzględniania w dokumentacji projektowej i OOS.
Powierzchnia ziemi			x		x			Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prowadzenia prac remontowych związanych z naruszeniem warstwy glebowej (oddziaływanie krótkoterminowe - jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji - do 15 m). Standardy projektowe powinny wpłynąć na zmniejszenie możliwej infiltracji środków chemicznych służących utrzymaniu dróg kolejowych i tym samym ich przedostawaniu się do gleb, co w odniesieniu do długoterminowych skutków realizacji inwestycji będzie wykazywało pozytywne oddziaływanie na omawiany komponent.
Krajobraz			x		x			Krótkoterminowe negatywne oddziaływanie na krajobraz wystąpi jedynie podczas prowadzenia prac rewitalizacyjnych. Zakłada się, że remont linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie podjęcie działania wpływających na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych, co będzie mieć pozytywny wpływ na estetykę otoczenia.
Zabytki i dobra materialne					x			Zakłada się, że remont linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie, działania wpływające na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych, które mają cechy obiektów zabytkowych. Wpływ na wartość nieruchomości oceniono jako pozytywny.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **aktualizowanego Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**9**
Nazwa	**Rewitalizacja linii kolejowej nr 308, 340 na odcinku Jelenia Góra – Mysłakowice – Kowary, Mysłakowice - Karpacz**

Lokalizacja	powiat jeleniogórski - gminy: Mysłakowice, Podgórzyn, Kowary, Miasto Jelenia Góra 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Inwestycja obejmuje odtworzenie pierwotnego stanu istniejących linii kolejowych numer 308 i 340 na odcinku 21,105 km. Przyczynami podejmowanych prac rewitalizacyjnych są m.in.: poprawa dostępności transportowej do miejscowości górskich w tym ośrodków turystycznych, przywrócenie przejezdności linii, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja przebiega przez tereny zabudowy miejskiej, jedno i wielorodzinnej oraz tereny rolne i leśne. Inwestycja w południowo-zachodnim fragmencie graniczy z Karkonoskim Parkiem Narodowym oraz formami ochrony przyrody zlokalizowanymi na jego trenie (Natura 2000: PBL020007, PLH020006, korytarz ekologiczny Karkonosze). Inwestycja przebiega wzdłuż granicy Rudawskiego Parku Krajobrazowego i zlokalizowana jest na terenie jego otuliny. Linia przecina rzeki: Łomnica, Malina oraz Jedlica.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Parki narodowe: Karkonoski Park Narodowy - 0 km (graniczy z Parkiem) Rezerwaty przyrody: Buczyna Storczykowa Na Białych Skałach – 8,7 km Parki krajobrazowe: Park Krajobrazowy Doliny Bobru - 2,2 km, Rudawski Park Krajobrazowy - 0 km (wzdłuż granicy obszaru, na terenie otuliny Parku) Natura 2000 – OSO: PLB020007 Karkonosze - 0,km (graniczy z obszarem) Natura 2000 – SOO: PLH020075 Stawy Karpnickie– 1,7 km, PLH020037 Góry i Podgórze Kaczawskie – 4,7 km,PLH020076 Źródła Pijawnika - 1,5 km, PLH020044 Stawy Sobieszowskie – 6,88 km, PLH020095 Góra Wapienna – 6,05 km, PLH020054 Ostoja nad Bobrem – 7,7 km,PLH020006 Karkonosze - 0,km (graniczy z obszarem), PLH02105 Trzcińskie Mokradła - 5,8 km, PLH020011 Rudawy Janowickie - 4,4 km Korytarze ekologiczny: Sudety - Bory Dolnośląskie- wschodni - 3,6 km, Pogórza Sudeckie - 5,6 km, Rudawy Janowickie - 1,7 km, Karkonosze - 0,km (graniczy z obszarem), Karkonosze - Góry Stołowe - 5,16 km

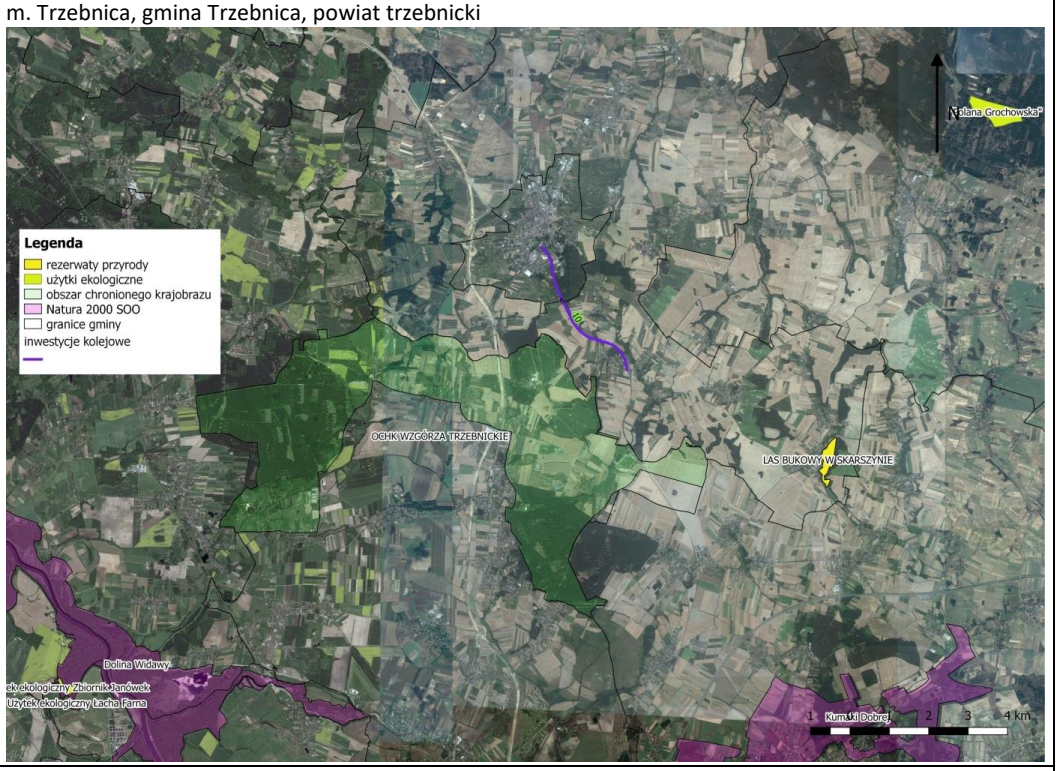
OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta, siedliska chronione			x					Potencjalne negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych - będzie to oddziaływanie krótkoterminowe, jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji (do 15 m). Oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Oddziaływanie długoterminowe może być negatywne ze względu na zwiększoną ilość przejeżdżających pociągów na terenie kolidującym z korytarzami ekologicznymi. Oddziaływanie to można zminimalizować poprzez budowę przejść dla zwierząt.
Obszary Natura			x					Ze względu na lokalizację przy granicy z obszarem PLB020007 Karkonosze

2000								oraz PLH020006 Karkonosze, inwestycja może oddziaływać negatywnie podczas prowadzenia prac (charakter oddziaływania krótkoterminowy). Oddziaływanie to może być zminimalizowane w przypadku prawidłowo prowadzonych prac remontowych.
Pozostałe obszary chronione			x					Inwestycja zlokalizowana jest na terenie Karkonoskiego Parku Narodowego oraz na terenie otuliny Rudawskiego Parku Krajobrazowego. W związku z tym może wystąpić potencjalne oddziaływanie inwestycji (krótkoterminowe podczas prowadzenia prac). Standardy projektowe mogą wpłynąć minimalizująco na potencjalne negatywne oddziaływania. Długoterminowe oddziaływanie może być spowodowane wzmożonym ruchem pociągów na rewitalizowanym odcinku. Oddziaływanie to zostanie zminimalizowane poprzez budowę przejść dla zwierząt
Korytarze ekologiczne			x					Inwestycja graniczy z korytarzem ekologicznym Karkonosze, wymaga uwzględnienia budowy przejść dla zwierząt.
Ludzie						x		Pozytywny ze względu na zwiększenie oczekiwanej społecznie dostępności transportowej.
Wody			x		x			Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych (oddziaływanie krótkoterminowe), oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Szczególną uwagę należy zwrócić przy przekraczaniu cieków. Standardy projektowe powinny wpłynąć na zmniejszenie możliwej infiltracji środków chemicznych służących utrzymaniu dróg kolejowych do wód, co będzie pozytywnym oddziaływaniem długoterminowym inwestycji.
Powietrze					x			Pozytywne ze względu na odciążenie transportu drogowego i minimalizację ruchu pojazdów po drogach.
Hałas			x					Negatywne związane z przejazdami pociągów. Oddziaływanie będzie minimalizowane ze względu na wysokie standardy w zakresie ochrony przed hałasem konieczne do uwzględniania w dokumentacji projektowej i OOS.
Powierzchnia ziemi			x		x			Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prowadzenia prac remontowych związanych z naruszeniem warstwy glebowej (oddziaływanie krótkoterminowe - jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji - do 15 m). Standardy projektowe powinny wpłynąć na zmniejszenie możliwej infiltracji środków chemicznych służących utrzymaniu dróg kolejowych i tym samym ich przedostawaniu się do gleb, co w odniesieniu do długoterminowych skutków realizacji inwestycji będzie wykazywało pozytywne oddziaływanie na omawiany komponent.
Krajobraz			x		x			Krótkoterminowe negatywne oddziaływanie na krajobraz wystąpi jedynie podczas prowadzenia prac rewitalizacyjnych. Zakłada się, że remont linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie podjęcie działania wpływających na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych, co będzie mieć pozytywny wpływ na estetykę otoczenia.
Zabytki i dobra materialne					x			Zakłada się, że remont linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie podjęcie działania wpływających na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych, które mają cechy obiektów zabytkowych. Wpływ na wartość nieruchomości oceniono jako pozytywny.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **aktualizowanego Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**10**
Nazwa	**Rewitalizacja linii kolejowej nr 326 Wrocław Psie Pole – Trzebnica II Etap (na odcinku Brochocin Trzebnicki – Trzebnica)**

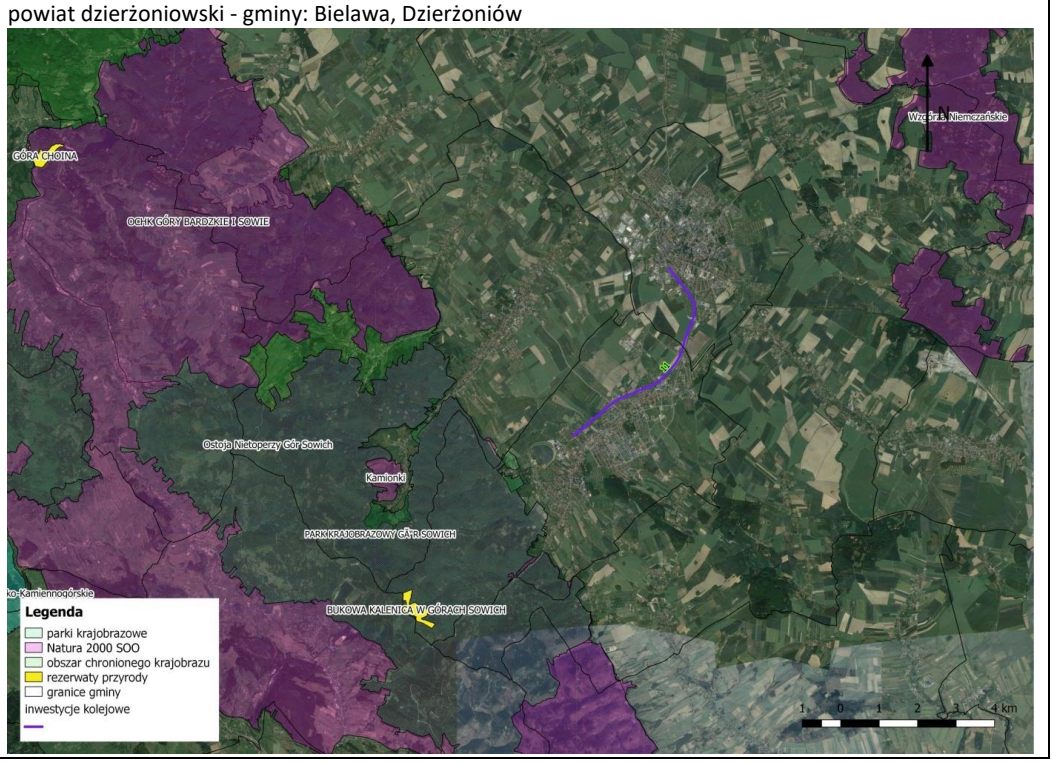
Lokalizacja	m. Trzebnica, gmina Trzebnica, powiat trzebnicki 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Celem przedsięwzięcia jest odtworzenie pierwotnego stanu linii kolejowej o długości 4,0 km.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja przebiega głównie przez mozaikę krajobrazu rolniczego (pola uprawne, łąki, zadrzewienia śródpolne). Poza terenami rolnymi linia przebiega przez południowy obszar miasta Trzebnica. Natomiast południowy odcinek linii sąsiaduje z miejscowościami Brochocin oraz Taczów Wielki. Linia nie przecina dolin rzecznych, natomiast w jej otoczeniu znajdują się nieliczne mniejsze cieki oraz zbiorniki wodne.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Rezerwaty przyrody: Las Bukowy w Skarszynie – 5,38 km Park Krajobrazowy: Dolina Baryczy – 13 km Obszary Chronionego Krajobrazu: Obszar Chronionego Krajobrazu Wzgórza Trzebnickie – 0,62 km Natura 2000 – SOO: PLH020078 Kumaki Dobrej – 8,78 km Korytarze ekologiczne: Śląsk 1 – ½ linii kolejowej przecina korytarz ekologiczny, Dolina Baryczy - południe – 8,6 km

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta			x		x			Główne zagrożenia wiążą się przede wszystkim z wycinką drzew i krzewów rosnących w otoczeniu torów. Ich wycinka może się wiązać z pogorszeniem lub likwidacją siedlisk gatunków chronionych, zwłaszcza ptaków, ssaków i bezkręgowców. Rewitalizacja linii, w zależności od skali projektowanych działań, może się wiązać ze zmianą stanu zachowania siedlisk rozrodczych płazów (mokradła i rozlewiska wzdłuż linii). Nie można jednak przesądzić o potencjalnych oddziaływaniach na obecnym etapie. Kwestie potencjalnych oddziaływań mogą być z powodzeniem minimalizowane na etapie OOS.
Obszary Natura 2000				x				Obszary znajdują się na tyle daleko, że nie powinny odczuwać skutków realizacji projektu.
Pozostałe obszary chronione				x				Obszary znajdują się na tyle daleko, że nie powinny odczuwać skutków realizacji projektu.

Korytarze ekologiczne			x		x			Linia kolejowa objęta rewitalizacją przecina główny korytarz ekologiczny Śląsk 1. Linia jednak istnieje a rewitalizacja linii nie powinna wpłynąć na wzrost jej użytkowania. Wycinka drzew może wpłynąć na funkcjonowanie korytarzy ekologicznych zarówno pozytywnie (zmniejszyć ilość kolizji) jak i negatywnie poprzez zniszczenie istniejących siedlisk.
Ludzie					x			Prace utrzymaniowe są istotne z punktu widzenia zapewnienia ciągłości eksploatacji, co z kolei w sposób pośredni wpływa na jakość życia ludzi.
Wody					x			Linia nie przecina dolin rzecznych, natomiast w jej otoczeniu znajdują się nieliczne mniejsze cieki oraz zbiorniki wodne. Inwestycja realizowana będzie w obrębie JCW RW60001713729, której stan określono jako zły, jednak niezagrożonych celach środowiskowych. Relatywnie mała skala i lokalizacja inwestycji poza głównymi ciekami wyklucza istotne oddziaływania na stan JCW. Standardy projektowe powinny wpłynąć na zmniejszenie możliwej infiltracji środków chemicznych służących utrzymaniu dróg kolejowych do wód.
Powietrze			x					Negatywne związane z przejazdami pociągów. Minimalizowane ze względu na wysokie standardy w zakresie ochrony przed hałasem konieczne do uwzględniania w dokumentacji projektowej i OOS.
Hałas				x				Linia jest obecnie użytkowana a istniejące oddziaływania nie zmienią się.
Powierzchnia ziemi				x				Linia jest obecnie użytkowana a istniejące oddziaływania nie zmienią się.
Krajobraz			x		x			Linia jest obecnie użytkowana a istniejące oddziaływania nie zmienią się. Uporządkowanie obszaru bezpośrednio przyległego może wpływać pozytywie na odbiór krajobrazu. Z drugiej strony wycinka istniejących drzew i zakrzaczeń może być odbierane negatywnie.
Zabytki i dobra materialne					x			Linia jest obecnie użytkowana a istniejące oddziaływania nie zmienią się. Pracę utrzymaniowe są istotne z punktu widzenia zapewnienia ciągłości eksploatacji, co z kolei w sposób pośredni wpływa na wartość dóbr materialnych.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**11**
Nazwa	**Rewitalizacja linii kolejowej nr 341 na odcinku Dzierżoniów – Bielawa Zachodnia**
Lokalizacja	powiat dzierżoniowski - gminy: Bielawa, Dzierżoniów 

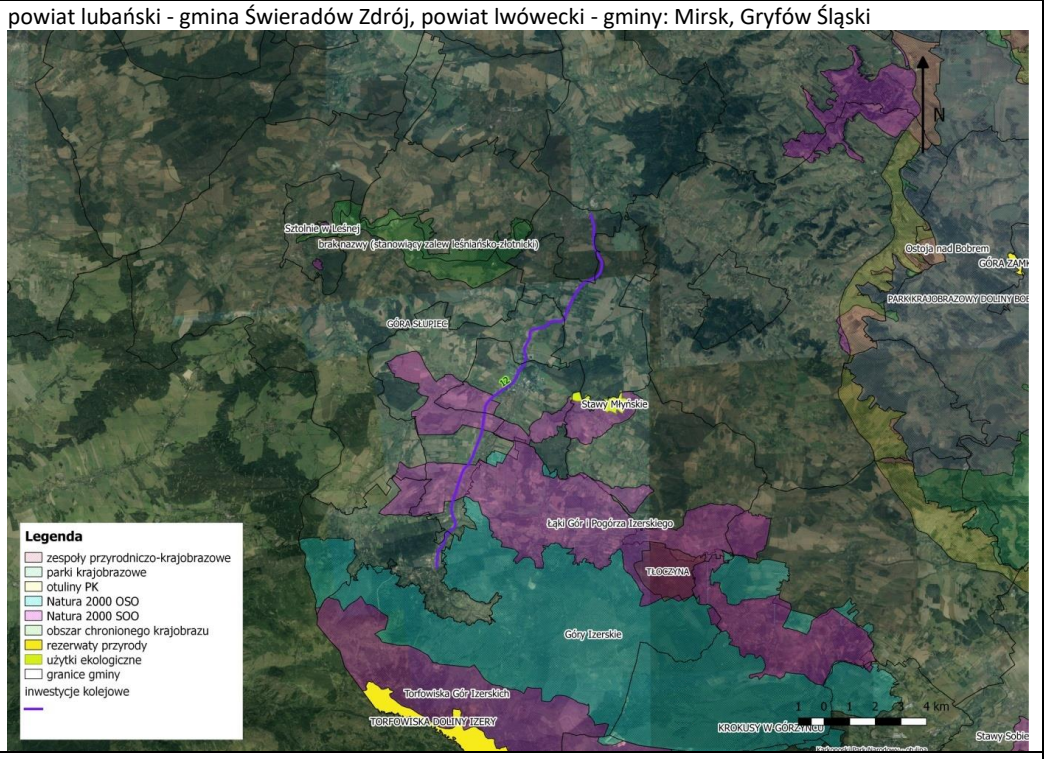
Ogólna charakterystyka inwestycji	Inwestycja obejmuje odtworzenie pierwotnego stanu istniejącej linii kolejowej nr 341 na odcinku 6,1 km. Przyczynami podejmowanych prac rewitalizacyjnych są m.in.: poprawa dostępności transportowej, poprawa warunków ruchu, zmniejszenie oddziaływania sieci kolejowej, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja przebiega przez tereny zabudowy miejskiej, jedno i wielorodzinnej oraz przez tereny rolne. Linia przecina rzekę Brzęczek.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Rezerwaty przyrody: Bukowa Kalenica w Górach Sowich - 5,7 km Parki krajobrazowe: Ślężański Park Krajobrazowy - 9,8 km, Park Krajobrazowy Gór Sowich - 1,5 km Obszary chronionego krajobrazu: Obszar Chronionego Krajobrazu Góry Bardzkie i Sowie - 4,4 km Natura 2000 – SOO: PLH020021 Wzgórza Kielczyńskie - 9,7 km, PLH020082 Wzgórza Niemczańskie - 5,2 km, PLH020071 Ostoja Nietoperzy Gór Sowich - 1,8 km Korytarze ekologiczny: Góry Złote - Góry Sowie - 1,8 km

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta, siedliska chronione			x					Potencjalne negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych - będzie to oddziaływanie krótkoterminowe, jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji (do 15 m). Oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace.
Obszary Natura 2000				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych programem Natura 2000, a więc nie będzie oddziaływała na te obszary.
Pozostałe obszary chronione				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych ochroną, a więc nie będzie oddziaływała na te obszary.
Korytarze ekologiczne				x				Inwestycja nie przecina głównych korytarzy ekologicznych. Jednak ze względu na możliwą migrację zwierząt, wymaga uwzględnienia budowy przejść dla zwierząt.
Ludzie						x		Pozytywny ze względu na zwiększenie oczekiwanej społecznie dostępności transportowej.
Wody			x		x			Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac budowlanych (oddziaływanie krótkoterminowe), oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Szczególną uwagę należy zwrócić przy przekraczaniu cieków. Standardy projektowe powinny wpłynąć na zmniejszenie możliwej infiltracji środków chemicznych służących utrzymaniu dróg kolejowych do wód, co będzie pozytywnym oddziaływaniem długoterminowym inwestycji.
Powietrze					x			Pozytywne ze względu na odciążenie transportu drogowego i minimalizację ruchu pojazdów po drogach.
Hałas			x					Negatywne związane z przejazdami pociągów. Oddziaływanie będzie minimalizowane ze względu na wysokie standardy w zakresie ochrony przed hałasem konieczne do uwzględniania w dokumentacji projektowej i OOS.
Powierzchnia ziemi			x		x			Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prowadzenia prac budowlanych związanych z naruszeniem warstwy glebowej (oddziaływanie krótkoterminowe - jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji - do 15 m). Standardy projektowe powinny wpłynąć na zmniejszenie możliwej infiltracji środków chemicznych służących utrzymaniu dróg kolejowych i tym samym ich dostawaniu się do gleb, co w odniesieniu do długoterminowych skutków realizacji inwestycji będzie wykazywało pozytywne oddziaływanie na omawiany komponent.
Krajobraz			x		x			Krótkoterminowe negatywne oddziaływanie na krajobraz wystąpi jedynie podczas prowadzenia prac budowlanych. Zakłada się, że przebudowa linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie podjęcie działań wpływających na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych, co będzie mieć pozytywny wpływ na estetykę otoczenia.

Zabytki i dobra materialne					x			Zakłada się, że przebudowa linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie, działania wpływające na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych, które mają cechy obiektów zabytkowych. Wpływ na wartość nieruchomości oceniono jako pozytywny.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **aktualizowanego Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**12**
Nazwa	**Rewitalizacja linii kolejowej nr 317, 336 na odcinku Gryfów Śląski – Mirsk – Świeradów Zdrój**
Lokalizacja	powiat lubański - gmina Świeradów Zdrój, powiat lwówecki - gminy: Mirsk, Gryfów Śląski 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Inwestycja obejmuje odtworzenie pierwotnego stanu istniejącej linii kolejowej na odcinku 16,54 km. Przyczynami podejmowanych prac rewitalizacyjnychm.in.: poprawa dostępności do miejscowości górskich w tym ośrodków turystycznych, zwiększenie prędkości ruchu pociągów, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja przebiega przez tereny zabudowy miejskiej, jedno i wielorodzinnej oraz tereny rolne i w niewielkiej części leśne. Inwestycja przebiega przez obszar Natura 2000 PLH020102 Łąki Gór i Pogórza Izerskiego. Linia przecina rzeki: Kwisa, Młyńska Struga oraz Oldza.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Rezerwaty przyrody: Torfowiska Doliny Izery - 5,5 km Parki krajobrazowe: Park Krajobrazowy Doliny Bobru – 10,0 km Obszary chronionego krajobrazu: obszar stanowiący zalew leśniańsko-złotnicki - 2,3 km Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe: Tłoczyna - 7,0 km Natura 2000 OSO: PLB020009 Góry Izerskie - 0,1 km Natura 2000 – SOO: PLH020013 Sztolnie w Leśnej - 7,9 km, PLH020102 Łąki Gór i Pogórza Izerskiego – 0 km (przebiega przez obszar), PLH020047 Torfowiska Gór Izerskich - 2,6 km, PLH020054 Ostoja nad Bobrem - 9,3 km Korytarze ekologiczny: Góry Izerskie - 0,1 km, Sudety - Bory Dolnośląskie - zachodni - 2,1 km, Sudety - Bory Dolnośląskie - wschodni - 1,9 km Użytki ekologiczne: Stawy Młyńskie - 2,1 km

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	**CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ**							**OPIS ODDZIAŁYWANIA**
	-3	**-2**	**-1**	**0**	**1**	**2**	**3**	
Różnorodność biologiczna, w			x					Potencjalne negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych - będzie to oddziaływanie krótkoterminowe, jedynie

tym rośliny i zwierzęta, siedliska chronione								w najbliższym otoczeniu inwestycji (do 15 m). Oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Oddziaływanie długoterminowe może być negatywne ze względu na zwiększoną ilość przejeżdżających pociągów na terenie kolidującym z korytarzami ekologicznymi. Oddziaływanie to można zminimalizować poprzez budowę przejść dla zwierząt.
Obszary Natura 2000			x					Ze względu na lokalizację na terenie obszaru Natura 2000 PLH020102 Łąki Gór i Pogórza Izerskie inwestycja może wykazywać potencjalne negatywne krótkoterminowe oddziaływanie na ten obszar, które może być zminimalizowane w przypadku prawidłowo prowadzonych prac remontowych. Potencjalne długoterminowe oddziaływanie może być związane ze zwiększoną liczbą przejeżdżających pociągów. Wymaga budowy przejść dla zwierząt.
Pozostałe obszary chronione				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych ochroną, a więc nie będzie oddziaływała na te obszary.
Korytarze ekologiczne			x					Ze względu na bliskość korytarza ekologicznego Góry Izerskie (ok. 100m) oraz położenia na terenie obszaru Natura 2000, realizacja inwestycji może powodować potencjalne negatywne oddziaływanie, dlatego wymaga uwzględnienia budowy przejść dla zwierząt.
Ludzie						x		Pozytywny ze względu na zwiększenie oczekiwanej społecznie dostępności transportowej.
Wody			x		x			Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac budowlanych (oddziaływanie krótkoterminowe), oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Szczególną uwagę należy zwrócić przy przekraczaniu cieków. Standardy projektowe powinny wpłynąć na zmniejszenie możliwej infiltracji środków chemicznych służących utrzymaniu dróg kolejowych do wód, co będzie pozytywnym oddziaływaniem długoterminowym inwestycji.
Powietrze					x			Pozytywne ze względu na odciążenie transportu drogowego i minimalizację ruchu pojazdów po drogach.
Hałas			x					Negatywne związane z przejazdami pociągów. Oddziaływanie będzie minimalizowane ze względu na wysokie standardy w zakresie ochrony przed hałasem konieczne do uwzględniania w dokumentacji projektowej i OOS.
Powierzchnia ziemi			x		x			Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prowadzenia prac budowlanych związanych z naruszeniem warstwy glebowej (oddziaływanie krótkoterminowe - jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji - do 15 m). Standardy projektowe powinny wpłynąć na zmniejszenie możliwej infiltracji środków chemicznych służących utrzymaniu dróg kolejowych i tym samym ich dostawaniu się do gleb, co w odniesieniu do długoterminowych skutków realizacji inwestycji będzie wykazywało pozytywne oddziaływanie na omawiany komponent.
Krajobraz			x		x			Krótkoterminowe negatywne oddziaływanie na krajobraz wystąpi jedynie podczas prowadzenia prac budowlanych. Zakłada się, że przebudowa linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie podjęcie działania wpływających na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych, co będzie mieć pozytywny wpływ na estetykę otoczenia.
Zabytki i dobra materialne					x			Zakłada się, że przebudowa linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie, działania wpływające na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych, które mają cechy obiektów zabytkowych. Wpływ na wartość nieruchomości oceniono jako pozytywny.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **aktualizowanego Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**13**
Nazwa	**Dostosowanie linii kolejowej nr 273 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez modernizację przystanku kolejowego Wrocław Muchobór**

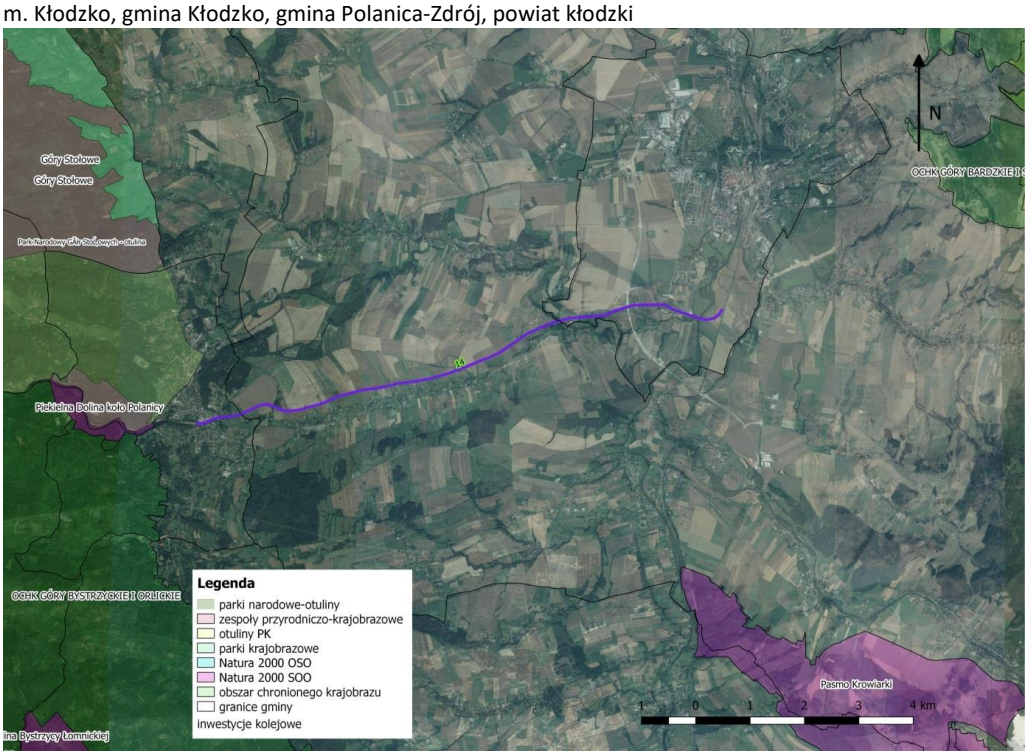
Lokalizacja	Miasto Wrocław
Ogólna charakterystyka inwestycji	Inwestycja obejmuje modernizację przystanka kolejowego na linii kolejowej nr 273 na odcinku 252,70 m.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja zlokalizowana jest na terenie miejskim, zabudowy wielorodzinnej, przemysłowej oraz usługowej. Obszar wokół inwestycji jest miejscami zadrzewiony.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Parki Krajobrazowe: Park Krajobrazowy Dolina Bystrzycy - 7,60 km Zespoły przyrodniczo - krajobrazowe: Szczytnicki Zespół Przyrodniczo - Krajobrazowy - 6,40 km Natura 2000 – SOO: PLH020017 Grądy w Dolinie Odry - 7,60 km,PLH020069 Las Pilczycki - 3,52 kmPLH020036 Dolina Widawy - 5,36 km, PLH020103 Łęgi nad Bystrzycą - 7,60 km Korytarze ekologiczny: Dolina Odry Środkowej - 2,47 km Użytki ekologiczne: Nowa Karczma - 8,20 km

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta, siedliska chronione			x	x				Ponieważ inwestycja obejmuje budowę jednego przystanku kolejowego, to jej potencjalne negatywne oddziaływanie ogranicza się wyłącznie do czasu realizacji niniejszego zadania. Będzie to zatem oddziaływanie krótkoterminowe, które przy prawidłowo prowadzonych pracach może być zredukowane.
Obszary Natura 2000				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych programem Natura 2000, a więc nie będzie oddziaływała na te obszary.
Pozostałe obszary chronione				x				Inwestycja nie będzie oddziaływać na obszary chronione, ze względu na umiejscowienie poza obszarami chronionymi.
Korytarze ekologiczne				x				Inwestycja nie będzie miała wpływu na migrację zwierząt, ze względu na umiejscowienie poza obszarami korytarzy ekologicznych.
Ludzie						x		Pozytywny ze względu na zwiększenie oczekiwanej społecznie dostępności transportowej.

Wody			x					Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych (oddziaływanie krótkoterminowe), oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace.
Powietrze					x			Pozytywne ze względu na odciążenie transportu drogowego i minimalizację ruchu pojazdów po drogach.
Hałas			x					Negatywne związane z prowadzeniem prac budowlanych (oddziaływanie krótkoterminowe) oraz późniejszymi przejazdami pociągów (długoterminowe). Oddziaływanie będzie minimalizowane ze względu na wysokie standardy w zakresie ochrony przed hałasem konieczne do uwzględniania w dokumentacji projektowej i OOS.
Powierzchnia ziemi			x					Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prowadzenia prac remontowych związanych z naruszeniem warstwy glebowej (oddziaływanie krótkoterminowe - jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji). Oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace.
Krajobraz			x					Krótkoterminowe negatywne oddziaływanie na krajobraz wystąpi jedynie podczas prowadzenia prac budowlanych.
Zabytki i dobra materialne				x				Inwestycja nie będzie oddziaływać na zabytki i dobra materialne.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **aktualizowanego Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**14**
Nazwa	**Rewitalizacja linii kolejowej nr 309 na odcinku Kłodzko Nowe – Polanica Zdrój**
Lokalizacja	m. Kłodzko, gmina Kłodzko, gmina Polanica-Zdrój, powiat kłodzki 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Celem przedsięwzięcia jest odtworzenie pierwotnego stanu linii kolejowej o długości 10,2 km.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja przebiega głównie przez tereny upraw rolnych wzdłuż doliny rzeki Wielisławka. Poza terenami rolnymi linia przebiega przez miejscowość Polanica Zdrój oraz wzdłuż miejscowości Stary Wielisław. Linia przecina rzeki: Bystrzyca Dusznicka (dwukrotnie) oraz Nysa Kłodzka, a także szereg mniejszych cieków wodnych o charakterze odwadniającym.

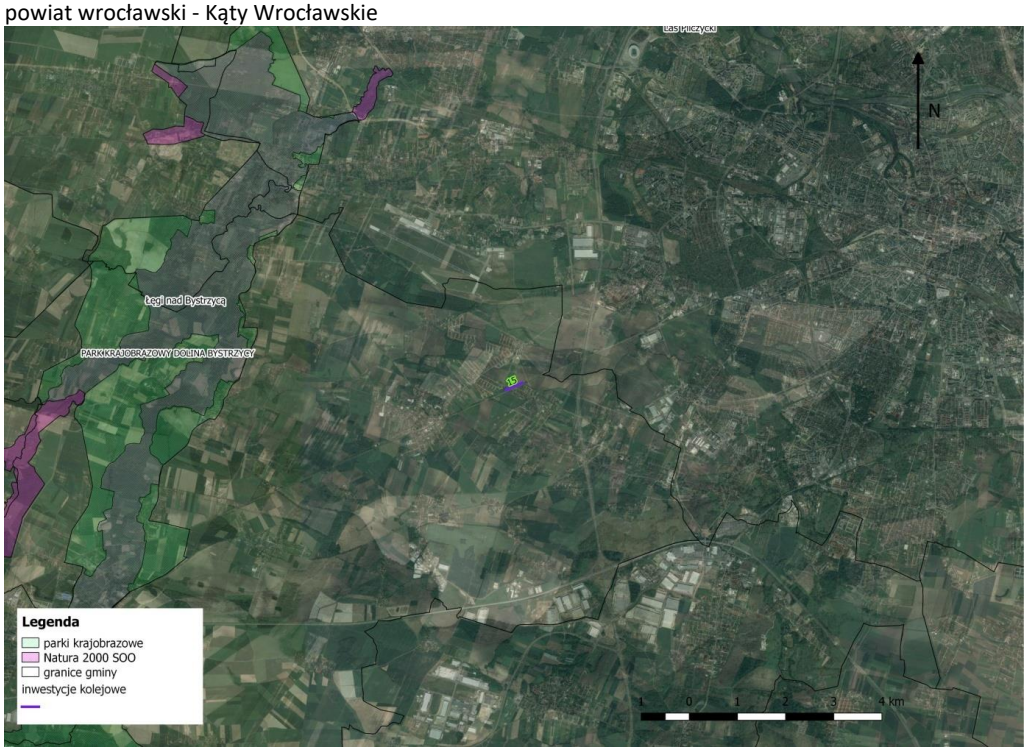
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Park Narodowy: Park Narodowy Gór Stołowych – 6,53 km Obszary Chronionego Krajobrazu: Obszar Chronionego Krajobrazu Góry Bystrzyckie i Orlickie – 0,7 km Obszar Chronionego Krajobrazu Góry Bardzkie i Sowie – 4,57 km Natura 2000 – OSO: PLB020006 Góry Stołowe – 2,89 km Natura 2000 – SOO: PLH020004Góry Stołowe – 2,9 km, PLH020010 Piekielna Dolina koło Polanicy – 0,77 km, PLH020083Dolina Bystrzycy Łomnickiej – 5,87 km, PLH020019 Pasmo Krowiarki – 4,55 km Korytarze ekologiczne: Góry Stołowe – wschód – 4,89 km, Góry Stołowe - południe – 1,05 km

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta			x		x			Rewitalizacja tego odcinka może wpłynąć na wzrost jego użytkowania, a także na wzrost prędkości pociągów co może mieć znaczenie dla śmiertelności zwierząt. Negatywne oddziaływania mogą wystąpić w przypadku wycinki drzew rosnących w otoczeniu torów. Rewitalizacja linii może się wiązać z pogorszeniem lub likwidacją siedlisk rozrodczych płazów (mokradła i rozlewiska wzdłuż linii), siedlisk ssaków, ptaków i owadów (wycinka drzew i krzewów). Kwestie potencjalnych oddziaływań mogą być z powodzeniem minimalizowane na etapie OOS. Ponadto modernizacja może wpłynąć na podniesienie standardów ochrony przyrody i pod tym kątem może być pozytywna (nowe przejścia dla małych zwierząt). Pozostałe oddziaływania pozostaną podobne do stanu aktualnego.
Obszary Natura 2000				x				Obszary znajdują się na tyle daleko, że nie powinny odczuwać skutków realizacji projektu.
Pozostałe obszary chronione				x				Obszary chronione znajdują się na tyle daleko, że nie powinny odczuwać skutków realizacji projektu.
Korytarze ekologiczne			x		x			Inwestycja nie przecina głównych korytarzy ekologicznych. Będzie natomiast oddziaływać na korytarze o charakterze lokalnym. Oddziaływania te mogą być minimalizowane na etapie OOS.
Ludzie					x	x		Linia w ciągłej eksploatacji. Poprawa jej parametrów wpłynie na poprawę warunków transportowych jak i atrakcyjność samej trasy. Pracę utrzymaniowe pozwalają także zachować ciągłość funkcjonowania linii co jest pozytywnym oddziaływaniem z punktu widzenia jakości życia mieszkańców.
Wody					x			Linia przecina rzeki: Bystrzyca Dusznicka (JCW RW6000512188) oraz Nysa Kłodzka (RW6000812199), a także szereg mniejszych cieków wodnych o charakterze odwadniającym. Standardy projektowe powinny wpłynąć na zmniejszenie możliwej infiltracji środków chemicznych służących utrzymaniu dróg kolejowych do wód. Szczególną uwagę należy zwrócić przy przekraczaniu cieków – także ze względu na fakt, że stan JCW RW6000512188 jest określony jako zły, jak również obie JCW mają status zagrożenia celów środowiskowych Ramowej dyrektywy Wodnej.
Powietrze				x				Linia w ciągłej eksploatacji – istniejące oddziaływania nie zmienią się.
Hałas			x					Negatywne związane z przejazdami pociągów. Minimalizowane ze względu na wysokie standardy w zakresie ochrony przed hałasem konieczne do uwzględniania w dokumentacji projektowej i OOS.
Powierzchnia ziemi				x				Linia w ciągłej eksploatacji – istniejące oddziaływania nie zmienią się.
Krajobraz					x	x		Linia istnieje. Brak nowych oddziaływań. Zakłada się, że rewitalizacja samej linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie działania wpływające na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych, co będzie mieć pozytywny wpływ na estetykę otoczenia. Elementy ochrony akustycznej mogą negatywnie wpływać na krajobraz z tego względu tam gdzie są niezbędne trzeba zadbać o to aby komponowały się z otoczeniem.

Zabytki i dobra materialne					x	x		Zakłada się, że rewitalizacja samej linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie działania wpływające na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych, z których znaczna część ma charakter zabytków. W przedmiotowym wypadku, ze względu na wysokie oczekiwania społeczne oraz istotny potencjał rozwoju turystyki, wydaje się, że projekt wpłynie na wzrost wartości gruntów położonych w okolicach trasy.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko Planu inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**15**
Nazwa	**Dostosowanie linii kolejowej nr 274 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez budowę przystanku kolejowego Mokronos Górny**
Lokalizacja	powiat wrocławski - Kąty Wrocławskie 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Inwestycja obejmuje budowę przystanka kolejowego na linii kolejowej nr 274 na odcinku 369,8 m.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja zlokalizowana jest na terenie zabudowy jednorodzinnej oraz terenie rolniczym. Obszar wokół inwestycji jest miejscami zadrzewiony.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Parki Krajobrazowe: Park Krajobrazowy Dolina Bystrzycy - 5,2 km Natura 2000 – SOO: PLH020069 Las Pilczycki - 7,9 km, PLH020036 Dolina Widawy - 9,4 km, PLH020103 Łęgi nad Bystrzycą - 5,3 km Korytarze ekologiczny: Dolina Odry Środkowej - 8,2 km

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA								
KOMPONENTY ŚRODOWISKA	**CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ**							**OPIS ODDZIAŁYWANIA**
	-3	**-2**	**-1**	**0**	**1**	**2**	**3**	

Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta, siedliska chronione				x				Ponieważ inwestycja obejmuje budowę jednego przystanku kolejowego, to jej potencjalne negatywne oddziaływanie ogranicza się wyłącznie do czasu realizacji niniejszego zadania. Będzie to zatem oddziaływanie krótkoterminowe, które przy prawidłowo prowadzonych pracach może być zredukowane.
Obszary Natura 2000				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych programem Natura 2000, a więc nie będzie oddziaływała na te obszary.
Pozostałe obszary chronione				x				Inwestycja nie będzie oddziaływać na obszary chronione, ze względu na umiejscowienie poza obszarami chronionymi.
Korytarze ekologiczne				x				Inwestycja nie będzie miała wpływu na migrację zwierząt, ze względu na umiejscowienie poza obszarami korytarzy ekologicznych.
Ludzie						x		Pozytywny ze względu na zwiększenie oczekiwanej społecznie dostępności transportowej.
Wody			x					Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac budowlanych (oddziaływanie krótkoterminowe), oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace.
Powietrze					x			Pozytywne ze względu na odciążenie transportu drogowego i minimalizację ruchu pojazdów po drogach.
Hałas			x					Negatywne związane z prowadzeniem prac budowlanych (oddziaływanie krótkoterminowe) oraz późniejszymi przejazdami pociągów (długoterminowe). Oddziaływanie będzie minimalizowane ze względu na wysokie standardy w zakresie ochrony przed hałasem konieczne do uwzględniania w dokumentacji projektowej i OOS.
Powierzchnia ziemi			x					Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prowadzenia prac budowlanych związanych z naruszeniem warstwy glebowej (oddziaływanie krótkoterminowe - jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji). Oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace.
Krajobraz			x					Krótkoterminowe negatywne oddziaływanie na krajobraz wystąpi jedynie podczas prowadzenia prac budowlanych.
Zabytki i dobra materialne				x				Inwestycja nie będzie oddziaływać na zabytki i dobra materialne.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **aktualizowanego Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**16**
Nazwa	**Dostosowanie linii kolejowej nr 276 do obsługi przewozów pasażerskich we WrOF poprzez budowę przystanku kolejowego Iwiny**

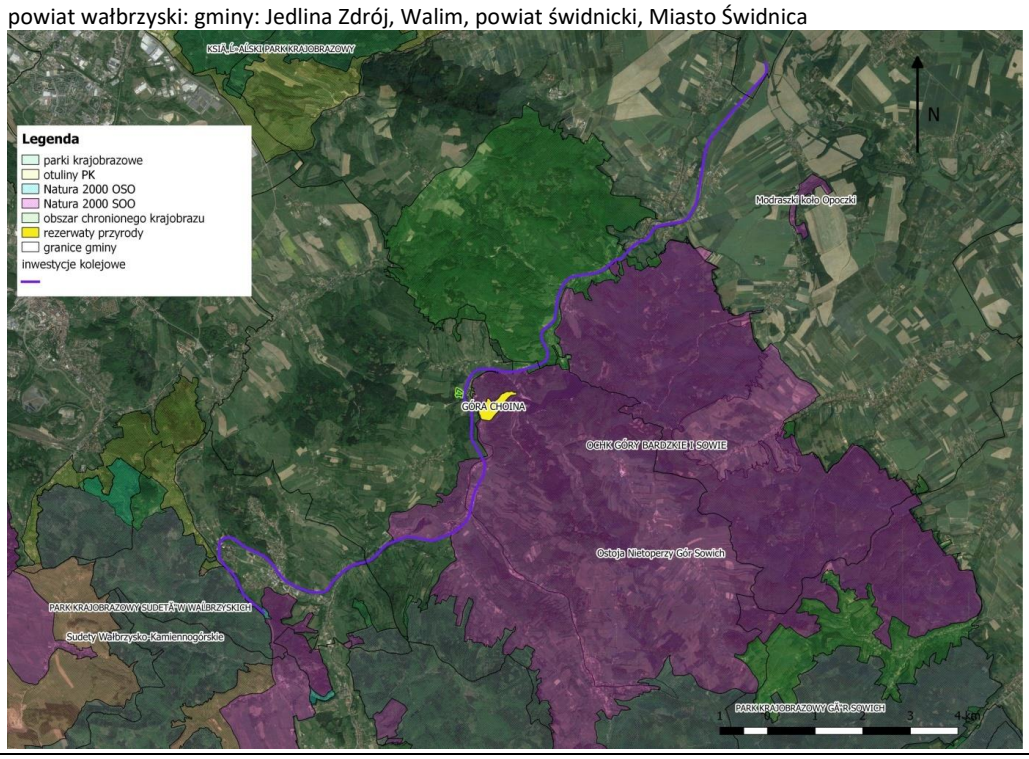
Lokalizacja	powiat wrocławski - gmina Siechnice
Ogólna charakterystyka inwestycji	Inwestycja obejmuje budowę przystanka kolejowego na linii kolejowej nr 276 na odcinku 629,6 m.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja zlokalizowana jest na terenie rolniczym w niedużej odległości od terenu zabudowy jedno i wielorodzinnej.
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Natura 2000 OSO: PLB020002 Grądy Odrzańskie - 4,7 km Natura 2000 – SOO: PLH020017 Grądy w Dolinie Odry - 3,0 km Korytarze ekologiczny: Dolina Odry Środkowej - 6,1 km

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta, siedliska chronione			x	x				Ponieważ inwestycja obejmuje budowę jednego przystanku kolejowego, to jej potencjalne negatywne oddziaływanie ogranicza się wyłącznie do czasu realizacji niniejszego zadania. Będzie to zatem oddziaływanie krótkoterminowe, które przy prawidłowo prowadzonych pracach może być zredukowane.
Obszary Natura 2000				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych programem Natura 2000, a więc nie będzie oddziaływała na te obszary.
Pozostałe obszary chronione				x				Inwestycja nie będzie oddziaływać na obszary chronione, ze względu na umiejscowienie poza obszarami chronionymi.
Korytarze ekologiczne				x				Inwestycja nie będzie miała wpływu na migrację zwierząt, ze względu na umiejscowienie poza obszarami korytarzy ekologicznych.
Ludzie						x		Pozytywny ze względu na zwiększenie oczekiwanej społecznie dostępności transportowej.

Wody			x					Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac budowlanych (oddziaływanie krótkoterminowe), oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace.
Powietrze					x			Pozytywne ze względu na odciążenie transportu drogowego i minimalizację ruchu pojazdów po drogach.
Hałas			x					Negatywne związane z prowadzeniem prac budowlanych (oddziaływanie krótkoterminowe) oraz późniejszymi przejazdami pociągów (długoterminowe). Oddziaływanie będzie minimalizowane ze względu na wysokie standardy w zakresie ochrony przed hałasem konieczne do uwzględniania w dokumentacji projektowej i OOS.
Powierzchnia ziemi			x					Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prowadzenia prac budowlanych związanych z naruszeniem warstwy glebowej (oddziaływanie krótkoterminowe - jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji). Oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace.
Krajobraz			x					Krótkoterminowe negatywne oddziaływanie na krajobraz wystąpi jedynie podczas prowadzenia prac budowlanych.
Zabytki i dobra materialne				x				Inwestycja nie będzie oddziaływać na zabytki i dobra materialne.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **aktualizowanego Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**17**
Nazwa	**Przebudowa linii kolejowej nr 285 na odcinku Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój**
Lokalizacja	powiat wałbrzyski: gminy: Jedlina Zdrój, Walim, powiat świdnicki, Miasto Świdnica 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Inwestycja obejmuje przebudowę istniejącej linii kolejowej numer 285 na odcinku 21,47 km.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Inwestycja przebiega przez tereny zabudowy miejskiej, jedno i wielorodzinnej oraz tereny rolne i leśne. Inwestycja przebiega przez korytarz ekologiczny Góry Złote - Góry Sowie, obszar Natura 2000 PLH020071 Ostoja Nietoperzy Gór Sowich (obrzeża obszaru), Obszar Chronionego Krajobrazu Góry Bardzkie i Sowie, linia kolejowa biegnie wzdłuż granicy korytarzy ekologicznych: Karkonosze - Góry Stołowe, Pogórza Sudeckie, wzdłuż granicy obszarów Natura 2000: PLB020010 Sudety Wałbrzysko - Kamiennogórskie, PLH020038 Góry Kamienne, oraz Parku Krajobrazowego Sudetów Wałbrzyskich. Linia przecina rzeki: Jedlina, Bystrzyca, Jaworzynka, Złotnica.

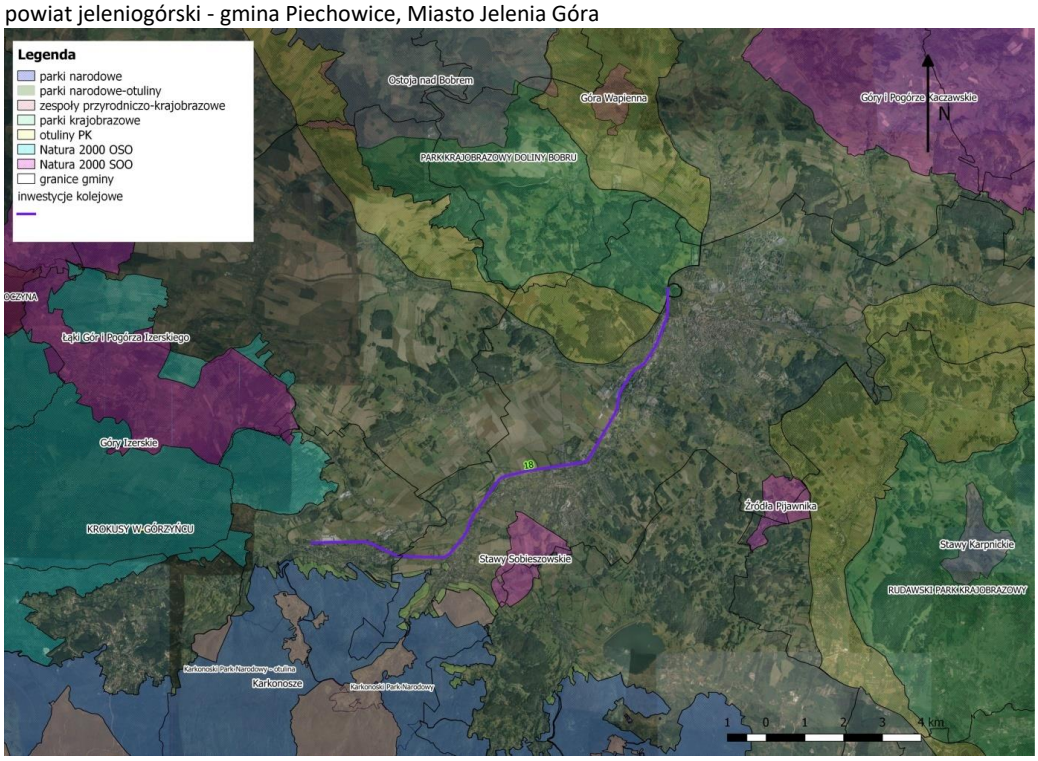
Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Rezerwaty przyrody: Góra Choina - 0,1 km, Jeziorko Daisy - 7,5 km Parki krajobrazowe: Książański Park Krajobrazowy - 5,8 km Park Krajobrazowy Gór Sowich - 0,5 km, Ślężański Park Krajobrazowy - 6,4 km, Park Krajobrazowy Sudetów Wałbrzyskich - 0 km (przebiega wzdłuż granicy obszaru) Obszary chronionego krajobrazu: Obszar Chronionego Krajobrazu Kopuły Chełmca - 7,9 km, Obszar Chronionego Krajobrazu Góry Bardzkie i Sowie - 0 km (przebiega przez obszar) Natura 2000 - OSO: PLB020010 Sudety Wałbrzysko-Kamiennogórskie - 0 km (przebiega wzdłuż granicy obszaru) Natura 2000 – SOO: PLH020094 Modraszki koło Opoczki - 1,9 km, PLH020071 Ostoja nietoperzy Gór Sowich - 0 km (obrzeża obszaru), PLH020021 Wzgórza Kielczyńskie - 6,5 km, PLH020057 Masyw Chełmca - 7,9 km, PLH020038 Góry Kamienne - 0 km (przebiega wzdłuż granicy obszaru) Korytarze ekologiczny: Pogórza Sudeckie - 0 km (przebiega wzdłuż granicy obszaru), Góry Złote - Góry Sowie - 0 km (przebiega przez obszar), Karkonosze - Góry Stołowe - 0 km (przebiega wzdłuż granicy obszaru)

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta, siedliska chronione			x					Potencjalne negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych - będzie to oddziaływanie krótkoterminowe, jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji (do 15 m). Oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Oddziaływanie długoterminowe może być negatywne ze względu na zwiększoną ilość przejeżdżających pociągów na terenie kolidującym z korytarzami ekologicznymi. Oddziaływanie to można zminimalizować poprzez budowę przejść dla zwierząt.
Obszary Natura 2000			x					Ze względu na lokalizację na terenie obszaru Natura 2000 PLH020071 Ostoja nietoperzy Gór Sowich oraz na granicy z obszarami: PLH020038 Góry Kamienne oraz PLB020010 Sudety Wałbrzysko-Kamiennogórskie inwestycja może wykazywać potencjalne negatywne krótkoterminowe oddziaływanie na te obszary, które może być zminimalizowane w przypadku prawidłowo prowadzonych prac remontowych. Potencjalne długoterminowe oddziaływanie może być związane ze zwiększoną liczba przejeżdżających pociągów. Wymaga budowy przejść dla zwierząt.
Pozostałe obszary chronione			x					Inwestycja zlokalizowana jest w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Góry Bardzkie i Sowie oraz graniczy z Parkiem Krajobrazowym Sudetów Wałbrzyskich. Negatywne oddziaływanie krótkoterminowe związane z prowadzonymi pracami będzie miało jedynie charakter lokalny, natomiast standardy projektowe mogą wpłynąć minimalizująco na potencjalne negatywne oddziaływania długoterminowe.
Korytarze ekologiczne			x					Inwestycja przecina główny korytarz ekologiczny Góry Złote - Góry Sowie, a także graniczy z korytarzami: Pogórze Sudeckie oraz Karkonosze - Góry Stołowe. Wymaga uwzględnienia budowy przejść dla zwierząt.
Ludzie						x		Pozytywny ze względu na zwiększenie oczekiwanej społecznie dostępności transportowej.
Wody			x		x			Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac budowlanych (oddziaływanie krótkoterminowe), oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace. Szczególną uwagę należy zwrócić przy przekraczaniu cieków. Standardy projektowe powinny wpłynąć na zmniejszenie możliwej infiltracji środków chemicznych służących utrzymaniu dróg kolejowych do wód, co będzie pozytywnym oddziaływaniem długoterminowym inwestycji.
Powietrze					x			Pozytywne ze względu na odciążenie transportu drogowego i minimalizację ruchu pojazdów po drogach.
Hałas			x					Negatywne związane z przejazdami pociągów. Oddziaływanie będzie minimalizowane ze względu na wysokie standardy w zakresie ochrony przed hałasem konieczne do uwzględniania w dokumentacji projektowej i OOS.

Powierzchnia ziemi			x		x			Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prowadzenia prac budowlanych związanych z naruszeniem warstwy glebowej (oddziaływanie krótkoterminowe - jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji - do 15 m). Standardy projektowe powinny wpłynąć na zmniejszenie możliwej infiltracji środków chemicznych służących utrzymaniu dróg kolejowych i tym samym ich przedostawaniu się do gleb, co w odniesieniu do długoterminowych skutków realizacji inwestycji będzie wykazywało pozytywne oddziaływanie na omawiany komponent.
Krajobraz			x		x			Krótkoterminowe negatywne oddziaływanie na krajobraz wystąpi jedynie podczas prowadzenia prac budowlanych. Zakłada się, że przebudowa linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie podjęcie działań wpływających na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych, co będzie mieć pozytywny wpływ na estetykę otoczenia.
Zabytki i dobra materialne					x			Zakłada się, że przebudowa linii kolejowej w sposób pośredni wymusi w późniejszym okresie, podjęcie działań wpływających na poprawę stanu zachowania budynków kolejowych które mają cechy obiektów zabytkowych. Wpływ na wartość nieruchomości oceniono jako pozytywny.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **aktualizowanego Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020

OGÓLNE INFORMACJE O INWESTYCJI	
Numer	**18**
Nazwa	**Budowa przystanków kolejowych w ciągu linii kolejowej Wrocław – Jelenia Góra nr 274 i 311**
Lokalizacja	powiat jeleniogórski - gmina Piechowice, Miasto Jelenia Góra 
Ogólna charakterystyka inwestycji	Inwestycja obejmuje budowę przystanków na rewitalizowanej linii kolejowej numer 274 oraz na linii nr 311 na odcinku łącznie 16,7km.
Charakterystyka obszaru objętego inwestycją	Linia kolejowa, na której planowana jest budowa przystanków przebiega przez tereny zabudowy miejskiej, jedno i wielorodzinnej oraz tereny rolne i leśne. Linia przebiega przez Park Krajobrazowy Doliny Bobru oraz biegnie wzdłuż jego granicy. Linia przecina rzeki: Odra, Kamienna, Piastówka, Młynówka, Rakownica, Bóbr. Budowa przystanków nie będzie negatywnie oddziaływała na ww. rzeki, ponieważ ich budowa nie będzie zlokalizowana w bezpośrednim sąsiedztwie cieków wodnych.

Odległość od obszarów chronionych (w tym Natura 2000)	Parki narodowe: Karkonoski Park Narodowy - 0,3 km Rezerwaty przyrody: Buczyna Storczykowa Na Białych Skałach – 9.6 km, Krokusy w Górzyńcu - 3,9 km Parki krajobrazowe: Park Krajobrazowy Doliny Bobru - 0 km (obrzeża obszaru), Rudawski Park Krajobrazowy - 4,7 km Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe: Tłoczyna – 9,2 km Natura 2000 – OSO: PLB020009 Góry Izerskie– 0.7 km, PLB020007 Karkonosze - 0,3 km Natura 2000 – SOO: PLH020075 Stawy Karpnickie– 6.8 km, PLH020037 Góry i Podgórze Kaczawskie – 4,5 km, PLH020076 Źródła Pijawnika – 3,9 km, PLH020044 Stawy Sobieszowskie – 0,8 km,PLH020095 Góra Wapienna – 3,8 km,PLH020054 Ostoja nad Bobrem – 5,3 km, PLH020102 Łąki Gór i Pogórza Izerskiego – 2,77 km, PLH020047 Torfowiska Gór Izerskich - 8,1 km, PLH020006 Karkonosze - 0,3 km, PLH02105 Trzcińskie Mokradła - 9,8 km Korytarze ekologiczny: Sudety - Bory Dolnośląskie- wschodni - 0,3 km, Góry Izerskie - 0,7 km, Pogórza Sudeckie - 4,7 km, Rudawy Janowickie - 6,8 km, Karkonosze - 0,3 km

OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POSZCZEGÓLNE ELEMENTY ŚRODOWISKA

KOMPONENTY ŚRODOWISKA	CHARAKTER I INTENSYWNOŚĆ ODDZIAŁYWAŃ							OPIS ODDZIAŁYWANIA
	-3	-2	-1	0	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, w tym rośliny i zwierzęta, siedliska chronione				x				Ponieważ inwestycja obejmuje jedynie budowę przystanków kolejowych, to jej potencjalne negatywne oddziaływanie ogranicza się wyłącznie do czasu realizacji zadania. Będzie to zatem oddziaływanie krótkoterminowe, które przy prawidłowo prowadzonych pracach może być zredukowane.
Obszary Natura 2000				x				Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych programem Natura 2000. Ze względu położenie w pobliżu obszaru PLB020007 Karkonosze - 0,26 km może wystąpić potencjalne krótkoterminowe oddziaływanie na ten obszar, jedynie podczas realizacji budowy. Prawidłowo prowadzone prace mogą zminimalizować lub całkowicie wykluczyć oddziaływanie.
Pozostałe obszary chronione				x				Inwestycja zlokalizowana jest w granicach Parku Krajobrazowego Doliny Bobru oraz w jego otulinie. Negatywne oddziaływanie krótkoterminowe związane z prowadzonymi pracami będzie miało jedynie charakter lokalny, natomiast standardy projektowe mogą wpłynąć minimalizująco na potencjalne negatywne oddziaływania.
Korytarze ekologiczne				x				Inwestycja nie będzie miała wpływu na migrację zwierząt, ze względu na umiejscowienie poza obszarami korytarzy ekologicznych.
Ludzie						x		Pozytywny ze względu na zwiększenie oczekiwanej społecznie dostępności transportowej.
Wody			x					Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prac remontowych (oddziaływanie krótkoterminowe), oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace.
Powietrze					x			Pozytywne ze względu na odciążenie transportu drogowego i minimalizację ruchu pojazdów po drogach.
Hałas			x					Negatywne związane z prowadzeniem prac budowlanych (oddziaływanie krótkoterminowe) oraz późniejszymi przejazdami pociągów (długoterminowe). Oddziaływanie będzie minimalizowane ze względu na wysokie standardy w zakresie ochrony przed hałasem konieczne do uwzględniania w dokumentacji projektowej i OOS.
Powierzchnia ziemi			x		x			Negatywne oddziaływanie może wystąpić podczas prowadzenia prac remontowych związanych z naruszeniem warstwy glebowej (oddziaływanie krótkoterminowe - jedynie w najbliższym otoczeniu inwestycji). Oddziaływanie to można zminimalizować poprzez prawidłowo prowadzone prace.
Krajobraz			x					Krótkoterminowe negatywne oddziaływanie na krajobraz wystąpi jedynie podczas prowadzenia prac budowlanych.
Zabytki i dobra materialne				x				Inwestycja nie będzie oddziaływać na zabytki i dobra materialne.

Uwagi: Inwestycja oceniona w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko **aktualizowanego Planu** inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020