

Wielkopolski Regionalny Program Operacyjny na lata 2014-2020

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego dla województwa wielkopolskiego w perspektywie 2020 roku

Suplement A - tabele kart charakterystyki
przedsięwzięć

Poznań, lipiec 2016 r.



Spis treści

I. INWESTYCJE DROGOWE.....	5
I.1. Przebudowa układu komunikacyjnego Wronki- autostrada A2.....	5
I.2. Droga nr 123 Huta Szklana- Przesieki.....	18
I.3. Droga nr 133 most Sieraków II rzeka Warta.....	25
I.4. Droga nr 160 m. Łowyń.....	31
I.5. Droga nr 160 most Międzychód II rzeka Warta.....	38
I.6. Droga nr 160 Sowia Góra- Miedzichowo.....	45
I.7. Droga nr 178 m. Oborniki.....	57
I.8. Droga nr 178 odc. DW 174- Czarnków.....	64
I.9. Droga nr 180 odc. Trzcianka- Piła.....	71
I.10. Droga nr 181 odc. Niegostaw- Wieleń.....	79
I.11. Droga nr 182 odc. Ujście-Piotrowo.....	87
I.12. Przebudowa układu komunikacyjnego Wronki- autostrada A2.....	99
I.13. Droga nr 188 Człuchów- Piła odc. Piła- Lipka.....	107
I.14. Droga nr 190 odc. Krajenka- Miłosławice.....	118
I.15. Droga nr 193 odc. Margonin- Gołańcz.....	134
I.16. Droga nr 194 odc. Wyrzysk- Osiek.....	142
I.17. Droga nr 194 m Żuławka- most (rz. Noteć).....	149
I.18. Droga nr 197 odc. Rejowiec- Pawłowo, odc. Kiszkowo- Komorowo.....	155
I.19. Droga nr 241 Morakowo- Wągrowiec.....	163
I.20. Droga nr 241 m Rogoźno.....	170

I.21. Droga nr 241 m Rogoźno rz. Mała Wełna.	177
I.22. Droga nr 251 odc. Kaliska – Niemczyn	183
I.23. Droga nr 260 m. Gniezno.....	190
I.24. Droga nr 260 m. Gniezno ul. Warszawska.....	196
I.25. Nowa droga m. Gniezno.	202
I.26. Droga nr 260 gmina Witkowo.	208
I.27. Droga nr 263 Kłodawa – Dąbie odc. od skrzyżowania z drogą krajową 92 do drogi wojewódzkiej nr 473.	214
I.28. Droga Nr 263 m. Ślesin.	226
I.29. Droga nr 264 m. Konin.....	232
I.30. Droga nr 266 m. Konin.....	238
I.31. Droga nr 269 odc. Sompolinek – Lubotyń.	244
I.32. Droga nr 305 odc. Boruja Kościelna – Karpicko.....	250
I.33. Droga nr 305 m. Nowy Tomyśl.	260
I.34. Droga Nr 305 odc. od m. Solec do granicy województwa.....	266
I.35. Droga nr 306 odc. Buk – skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 431.....	277
I.36. Droga nr 307/308 odc. Nowy Tomyśl – Buk.....	290
I.37. Droga nr 308 odc. Grodzisk Wlkp. – Kunowo.....	309
I.38. Droga nr 308 m. Kościan.....	324
I.39. Droga nr 315 odc. Obra – gr. woj.	330
I.40. Droga nr 431 m. Mosina.	337
I.41. Droga nr 431 odc. Kórnik – skrzyżowanie z drogą krajową nr 32 wraz z m. Rogalinek – most.....	344
I.42. Droga nr 432 m. Leszno.....	359
I.43. Droga nr 432 odc. Leszno – Jerka oraz odc. Zaniemyśl – Środa wraz z m. Krzywiń most.	365

I.44. Droga nr 432 Środa Wielkopolska – Września	381
I.45. Droga nr 434 m. Gostyń.	390
I.46. Droga nr 441 odc. Miłosław – Borzykowo.....	396
I.47. Droga nr 442 m. Chocz.	403
I.48. Droga Nr 443 odcinek Tuliszków – Gizałki wraz z m. Gizałki most.	410
I.49. Droga nr 444 odc. od ronda z drogą krajową nr 25 do m. Ostrzeszów.....	420
I.50. Droga nr 444 m. Świeca.....	427
I.51. Droga nr 447 odcinek. Grabów n/Prosną – skrzyżowanie z drogą krajową nr 11.....	434
I.52. Droga Nr 449 m. Brzeziny – most (rzeka Pokrzywnica).....	442
I.53. Droga nr 449 m. Ostrzeszów.	448
I.54. Droga nr 449 Zajączki – Giżyce.....	455
I.55. Droga nr 450 Ołobok – Smolniki.....	463
I.56. Droga nr 466 odc. Słupca – Pyzdry.....	472
I.57. Droga nr 473 Powiercie – Dąbie.....	480
I.58. Droga nr XXX Poznań – węzeł S5 Gniezno - Południe	488
I.59. Droga nr XXX Kaczkowo - granica województwa wielkopolskiego/dolnośląskiego.....	503
I.60. Droga nr XXX (Syców) gr. województwa - Kępno - gr. województwa (Wieruszów).....	515
II. INWESTYCJE KOLEJOWE	526
II.4. Modernizacja linii kolejowej nr 354 Poznań Główny PoD – Piła Główna.....	526
II.5. Modernizacja linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz na terenie województwa wielkopolskiego mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z Poznani na odcinku Poznań Wschód – Wągrowiec, Etap II.....	538
II.6. Modernizacja linii kolejowej nr 357 Sulechów- Luboń.....	548

I. INWESTYCJE DROGOWE.

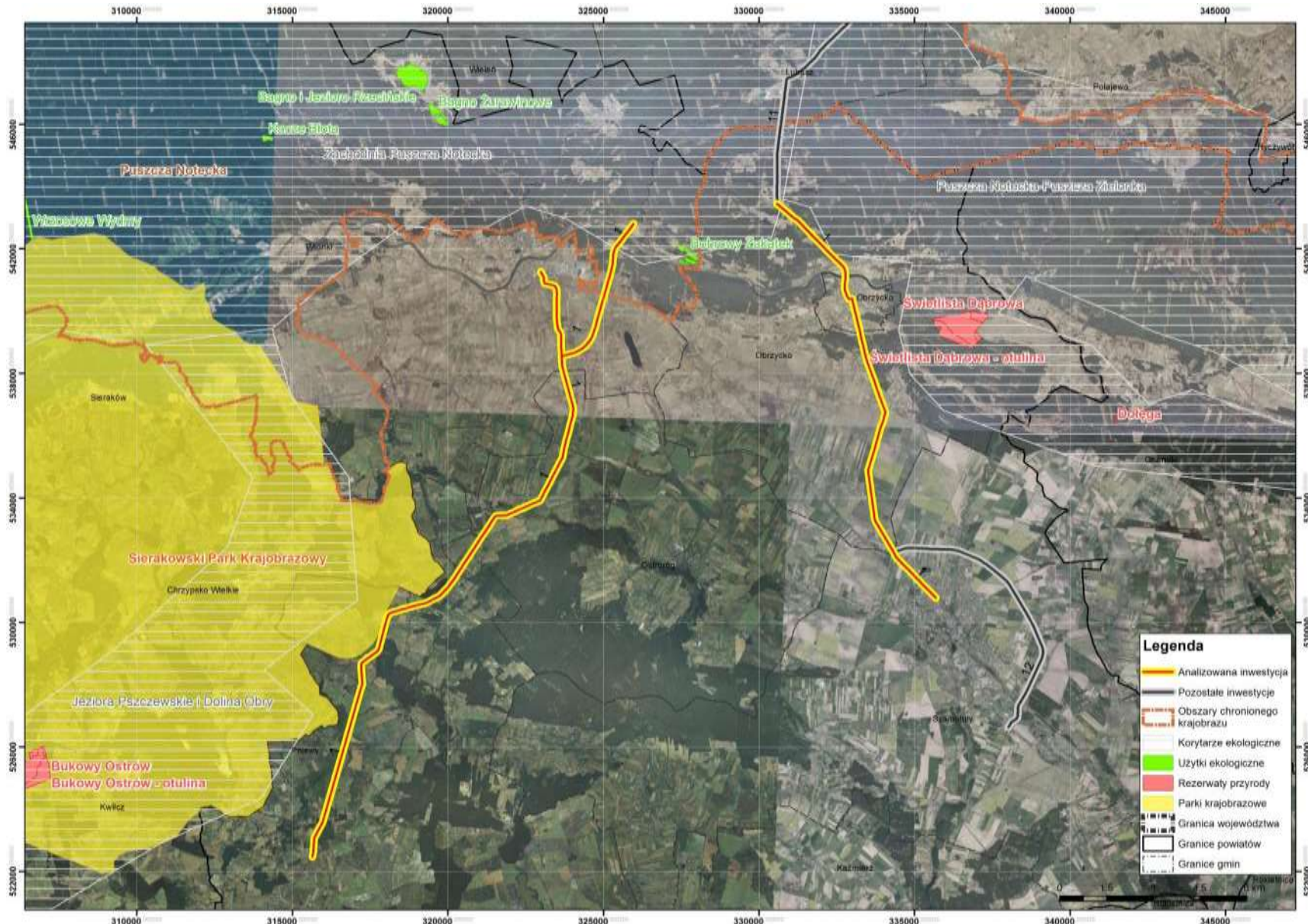
I.1. Przebudowa układu komunikacyjnego Wronki- autostrada A2.

1	Przebudowa układu komunikacyjnego Wronki- autostrada A2
Lokalizacja przedsięwzięcia	powiat szamotulski: gmina Wronki (m. Wronki), gmina Szamotuły (m. Szamotuły), Pniewy (m. Nojewo), Obrzycko (m. Piotrowo, Zielona Góra)
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest: → Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 116 na następujących odcinkach: 1. Od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 184 i 186 do Nojewa. 2. Od Nojewa do drogi wojewódzkiej nr 187 → Rozbudowa drogi nr 184 na odcinku od obwodnicy Wronek do skrzyżowania z drogą wojewódzką 186 i 116. → Rozbudowa drogi 185 na następujących odcinkach: 1. Piotrowo – Zielona góra. 2. Obrzycko - Szamotuły. → Budowa obwodnicy Wronek na następujących odcinkach: 1. Od drogi wojewódzkiej nr 184 do drogi powiatowej nr 182. 2. Od drogi powiatowej nr 1895P do drogi wojewódzkiej nr 182.
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Rozbudowa drogi nr 116: łącznie 16.30 km; budowa drogi nr 184: 3.50 km; rozbudowa drogi nr 185: łącznie 11.85 km; budowa obwodnicy Wronek: łącznie 5.17 km.
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOS	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia	Decyzje wydane dla 6 z 7 odcinków (brak decyzji dla odcinka rozbudowa drogi 116 - od Nojewa do drogi wojewódzkiej nr 187)
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	→ Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 116: Inwestycja przebiega po istniejącym śladzie drogi wojewódzkiej 116. Zapewnia połączenie pomiędzy następującymi miejscowościami: Binino, Orliczko, Nojewo. W sąsiedztwie rozbudowywanej drogi znajdują się głównie łąki oraz pola uprawne. W m. Orliczko inwestycja przebiega wzdłuż zbiornika Jezioro Orliczko. Przedsięwzięcie przecina rzekę Szczanicę w okolicach m. Binino oraz rzekę Osiecznicę

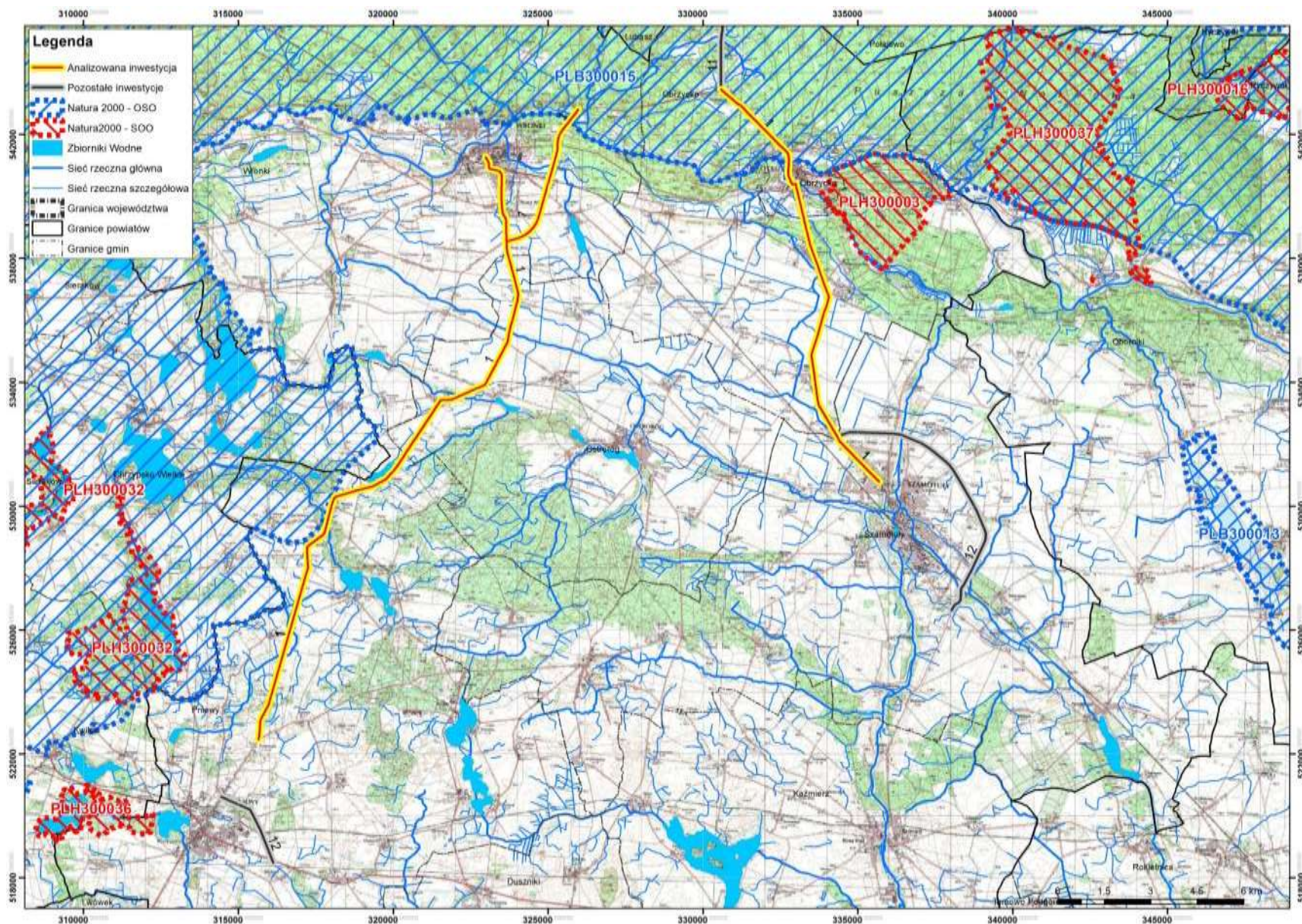
	<p>(trzykrotnie).</p> <p>→ Rozbudowa drogi nr 184 na odcinku od obwodnicy Wronek do skrzyżowania z drogą wojewódzką 186 i 116: Inwestycja przebiega po istniejącym śladzie drogi wojewódzkiej nr 184. Zapewnia połączenie pomiędzy miejscowościami: Wronki, Marianowo, Bobulczyn. W sąsiedztwie rozbudowywanej drogi poza terenami zabudowanymi znajdują się głównie łąki oraz pola uprawne. Przedsięwzięcie przecina rzekę Ostrorogę za m. Bobulczyn oraz dwa mniejsze ciek.</p> <p>→ Rozbudowa drogi 185: Inwestycja przebiega po istniejącym śladzie drogi wojewódzkiej nr 185. Zapewnia połączenie pomiędzy miejscowościami: Piotrowo, Zielona Góra, Obrzycko, Słoplanowo, Kobylniki, Gaj Mały, Szamotuły. W sąsiedztwie rozbudowywanej drogi poza terenami zabudowanymi znajdują się głównie łąki oraz pola uprawne. Na odcinkach pomiędzy miejscowościami: Piotrowo- Zielona Góra oraz Obrzycko- Słoplanowo przedsięwzięcie zlokalizowane jest w lesie. Inwestycja przecina rzekę Wartę (pomiędzy m. Zielona Góra i Obrzycko), rzekę Samą w m. Obrzycko. W rejonie m. Kobylniki nasyp drogowy sąsiaduje z jednym z zakoli Dopywu z Gaju Małego (odległość ~ 20 m)</p> <p>→ Budowa obwodnicy Wronek Inwestycja przebiegać będzie po nowej trasie na wschód od m. Wronki. Początek przedsięwzięcia znajduje się przy drodze wojewódzkiej nr 182 w okolicy m. Smolnica. Początkowy odcinek przedsięwzięcia będzie przebiegał przez pola uprawne. Następnie planuje się wykonanie nowego obiektu mostowego nad rzeką Wartą. Po przeprawie przez rzekę nowoprojektowany odcinek obwodnicy prowadził będzie głównie przez tereny leśne aż do m. Stróżki. W rejonie tej miejscowości planowane przedsięwzięcie będzie przecinać Dopyw spod Oporowa oraz dwa mniejsze ciek. Dodatkowo obwodnica będzie przekraczać również linię kolejową. W dalszym odcinku droga zlokalizowana będzie w sąsiedztwie pól uprawnych i łąk.</p>		
<p>Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych</p>	<p>Obszary Chronionego Krajobrazu: Puszcza Notecka – północny odcinek przebiega przez teren Puszczy Noteckiej Natura 2000 – SOO: PLH300019 Torfowisko Rzezińskie- 5.40 km, PLH300003 Dąbrowy Obrzyckie- 0.7 km, PLH3000037 Kiszewo- 6.30 km, PLH3000051 Grądy Bytyńskie- 14.10 km, PLH300001 Ostoja Zgierzyniecka- 8.70 km, PLH300036 Zamorze Pniewskie- 4.20km, PLH300032 Ostoja Międzychodzko-Sierakowska- 3.00 km, Natura 2000 – OSO: PLB300015 Puszcza Notecki – północny odcinek przebiega przez teren Puszczy Noteckiej Korytarze ekologiczne: Zachodnia Puszcza Notecka – północny odcinek przebiega przez teren Zachodniej Puszczy Noteckiej, Puszcza Notecka- Puszcza Zielonka- północ- 50 m, Jeziora Pszczewskie i Dolina Obry: 1.40 km Rezerваты przyrody: Wilcze Błoto- 13.15 km, Świetlista Dąbrowa- 2.80 km, Dołęga- 7.50 km, Brzęki przy Starej Gajówce- 15.90km, Bytyńskie Brzęki- 15.00 km, Jakubowo- 5.90 km, Las Grądowy nad Mogilnicą:6.40 km, Bukowy Ostrów- 9.30 km, Buki nad Jeziorem Lutomskim- 13.70km, Uroczysko- 8.50 km, Użytki ekologiczne: Kacze Błota- 9.50 km, Bagno Żurawinowe- 5.90km, Torfowiska nad jeziorem Kurteckim- 10.30 km, Parki krajobrazowe: Sierakowski Park Krajobrazowy: 80 m.</p>		
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska			
<p>Kryterium oceny skutków środowiskowych*;</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="533 1310 728 1377"> <p>Skala i charakter oddziaływań</p> </td> <td data-bbox="728 1310 2051 1377"> <p>Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)</p> </td> </tr> </table>	<p>Skala i charakter oddziaływań</p>	<p>Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)</p>
<p>Skala i charakter oddziaływań</p>	<p>Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)</p>		

	-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							W związku z budową nowej drogi (obwodnica) zajęte zostaną siedliska roślin i zwierząt. Projektowana droga przecina obszary chronione o większej wartości przyrodniczej. Ponadto istnieje duże prawdopodobieństwo wystąpienia zagrożenia dla gatunków związanych z ekosystemami krajobrazu rolniczego oraz występujących w dolinie rzeki Warty. Realizacja inwestycji (rozbudowa istniejących dróg) będzie się wiązała także z wycinką krzewów i drzew tworzących aleje przydrożne. Drzewa te mogą być siedliskiem chronionych gatunków bezkręgowców tj. pachnica dębowa, a także chronionych gatunków porostów, ptaków i nietoperzy. Konieczne jest uwzględnienie minimalizacji i kompensacji przyrodniczych na etapie projektowania dróg, a następnie respektowanie wymogów sformułowanych w decyzji środowiskowej. Realizacja przedsięwzięcia wiąże się także z bezpośrednią śmiertelnością osobników gatunków, płoszeniem, utratą siedlisk gatunków, przekształceniem, pogorszeniem jakości siedlisk (np. w wyniku odwodnienia), efektem bariery.
Obszary Natura 2000							Inwestycja przebiega przez obszar PLB300015 Puszcza Notecka oraz w sąsiedztwie PLH300003 Dąbrowy Obrzyckie. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie ooś wraz z analizą wariantów oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących i kompensujących.
Pozostałe obszary chronione							Część inwestycji (obwodnica) znajduje się w Obszarze Chronionego Krajobrazu Puszcza Notecka. Konieczne jest uwzględnienie minimalizacji i kompensacji przyrodniczych na etapie projektowania dróg, a następnie respektowanie wymogów sformułowanych w decyzji środowiskowej.
Korytarze ekologiczne							Inwestycja przecina główny korytarz ekologiczny „Dolina dolnej Warty” (planowana obwodnica przecina korytarz na całej szerokości). Natomiast rozbudowywana droga zlokalizowana jest w obrębie głównego korytarza ekologicznego „Puszcza Notecka”. Realizacja inwestycji w nowym śladzie (obwodnica) wiąże się z ingerencją w funkcjonowanie korytarza „Dolina dolnej Warty”, wystąpi efekt kumulacji oddziaływań (nowa droga i most będą stanowiły dodatkową barierę). Pozostałe drogi przebiegają po istniejącym śladzie. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących. Ponadto inwestycja ingeruje w obiekty pełniące funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych (liczne cieki wodne, zadrzewienia śródpolne). Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza (ze wskazaniem m.in. miejsc kolizji z płazami) oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (szczególnie istotne jest dostosowanie przepustów i mostów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt, ekrany antyolśnieniowe na mostach).
Ludzie (w tym zdrowie);							Inwestycja poprawi bezpieczeństwo użytkowników drogi a więc pozytywnie wpłynie na zdrowie ludzi. Budowa obwodnicy Wroniek przyczyni się do wyprowadzenia ruchu tranzytowego i wiążącego się z nim negatywnego wpływu na środowisko - w tym ludzi - poza teren zabudowany.
Wody;							Przedmiotowa inwestycja realizowana będzie w obrębie kilku jednolitych części wód powierzchniowych (RW60002018729, RW600016187289, RW600017187312, RW60002118719 i RW60002118737, RW600025187499, RW600016187389, RW60001618736). Przecina ona 7 cieków stanowiących główne biegi wskazanych JCW. Wiąże się to najprawdopodobniej z koniecznością przebudowy obiektów mostowych, a w przypadku nowych fragmentów także ich budowy, która stanowić może ingerencję w cieki i potencjalnie wymagać analizy oddziaływania na cele ich ochrony. Jednak bardziej istotnym elementem pozytywnego oddziaływania inwestycji będzie poprawa jakości odprowadzanych z analizowanych odcinków dróg wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.

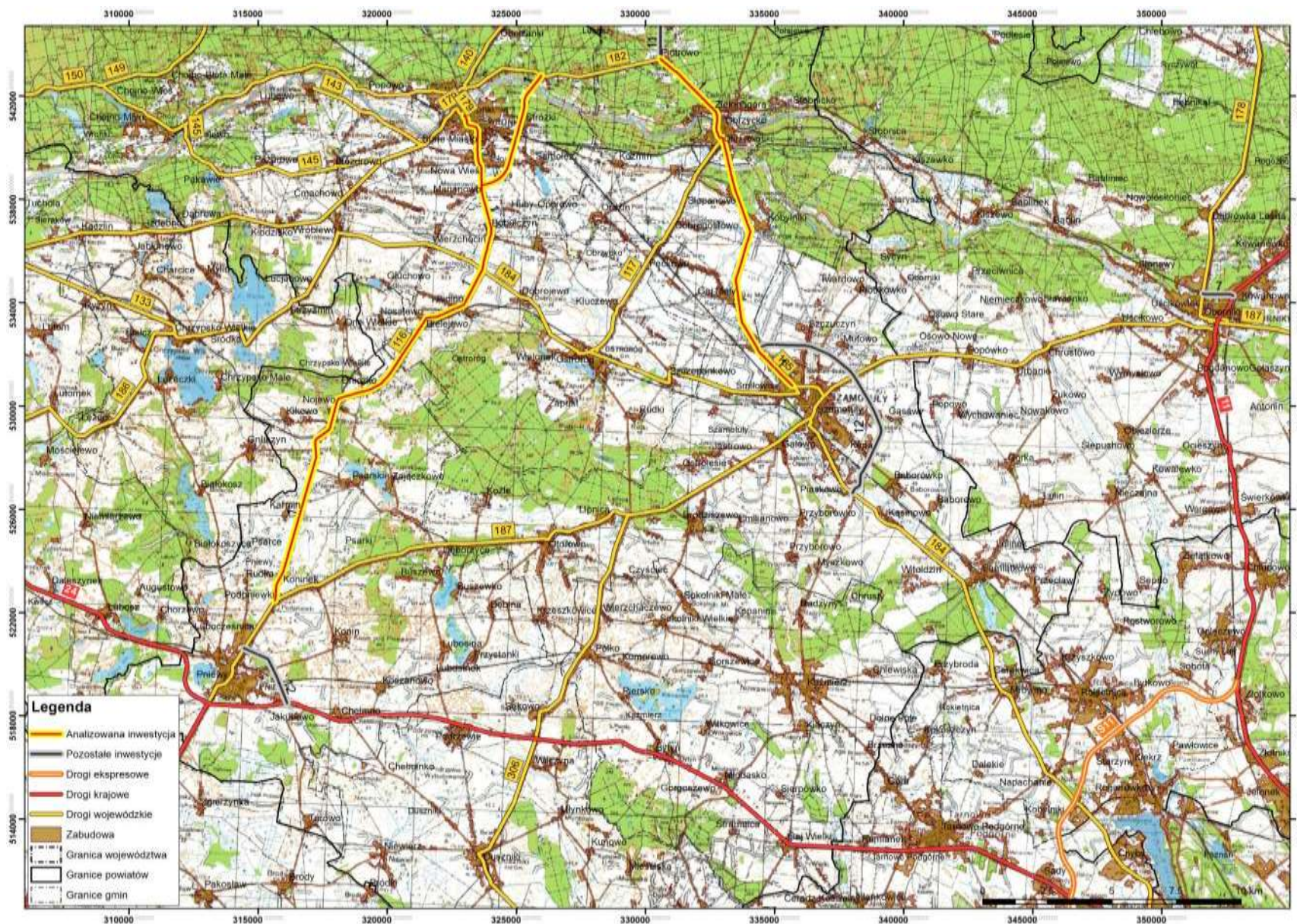
Powietrze;						Planowana inwestycja z uwagi na swój kompleksowy charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowościami Wronki i Piniewy oraz Szamotuły i Obrzycko, co może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń. Również planowana w jej ramach obwodnica Wronek pozwoli na relokację emisji i uniknięcie jej w obrębie miejscowości, czyli niewrażliwym obszarze niekorzystnego oddziaływania na ludzi.
Hałas;						Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczasowych negatywnych oddziaływań. Podobnie jak w przypadku emisji zanieczyszczeń do powietrza obwodnica Wronek pozwoli na relokację dotychczasowej emisji hałasu i uniknięcie jej w obszarze miejscowości, czyli terenie niekorzystnego oddziaływania na ludzi.
Powierzchnia ziemi ;						Inwestycja w pewnym zakresie przyczyni się do degradacji powierzchni ziemi w pobliżu pasa drogowego. Budowa nowych i poszerzanie istniejących odcinków drogi wiązać się będzie z utwardzeniem i uszczelnieniem powierzchni ziemi.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);						Inwestycja związana jest między innymi z budową obwodnicy Wronek co pozwoli skanalizować ruch tranzytowy poza centrum miejscowości i w dłuższej perspektywie powinno wpłynąć na poprawę ładu przestrzennego. Na pozostałych odcinkach inwestycja dotyczyć będzie rozbudowy już istniejących dróg, co może się wiązać z wycięciem drzew i krzewów wzdłuż pasa drogi i negatywnymi zmianami w krajobrazie. Zaleca się stosowanie kompensacji przyrodniczej i nowe nasadzenia po zakończeniu prac budowlanych.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);						Budowa obwodnicy Wronek powinna mieć długofalowy, pozytywny wpływ na stan zabytków i dóbr materialnych w centrum miejscowości. Zmniejszenie natężenia ruchu w obszarach zurbanizowanych związane jest ze zmniejszeniem emisji zanieczyszczeń i drgań destrukcyjnie wpływających na stan techniczny infrastruktury i budynków.



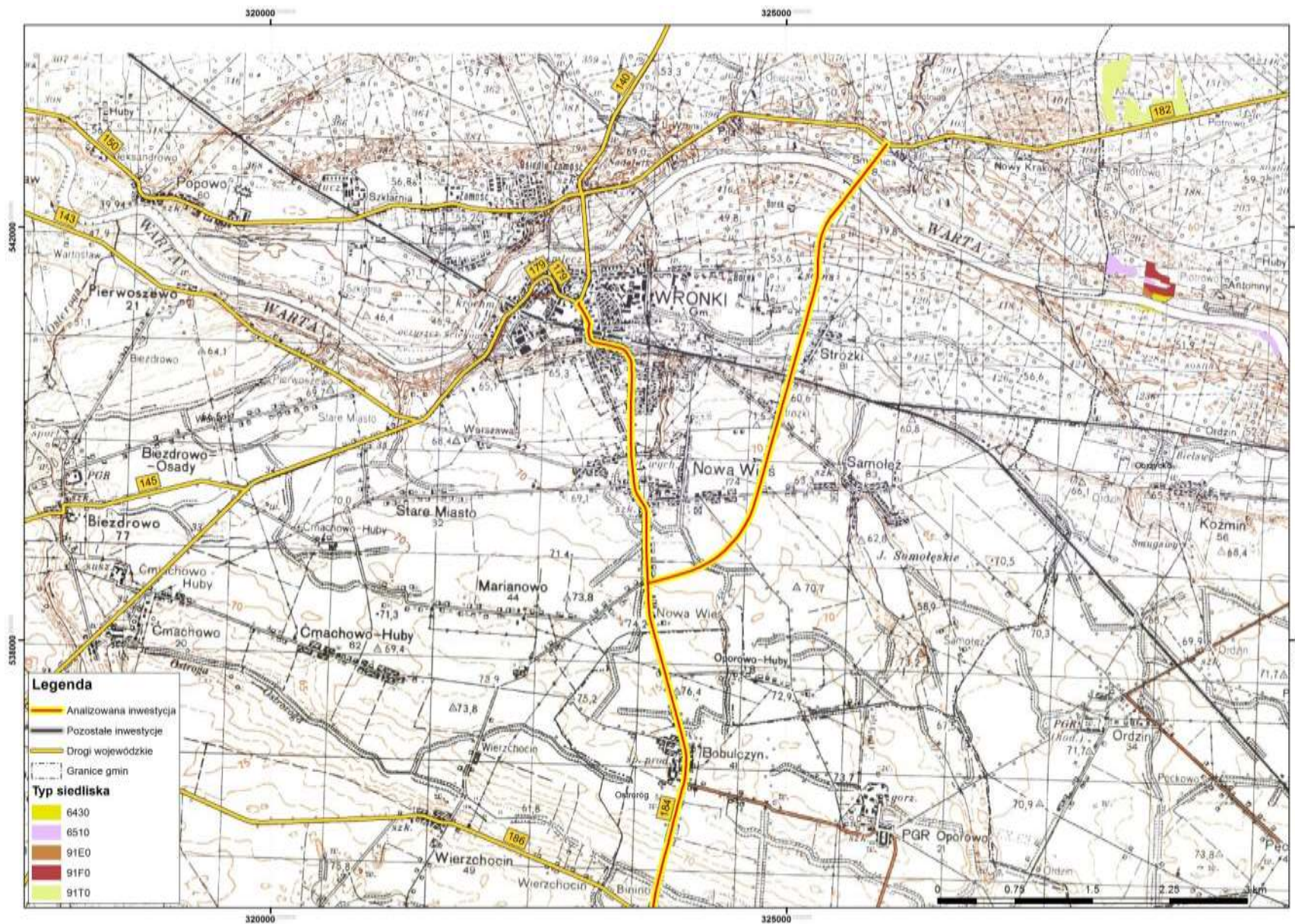
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

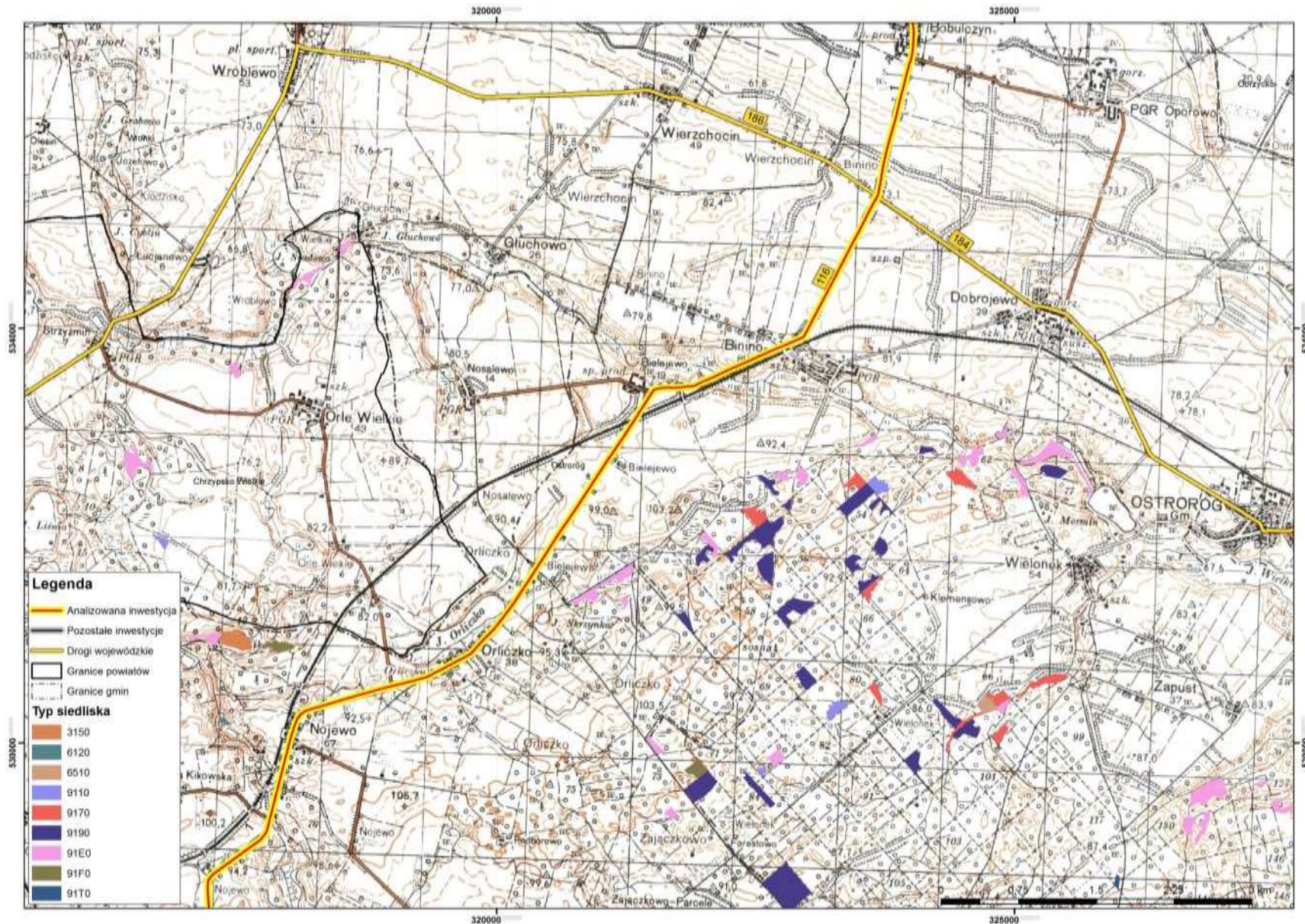


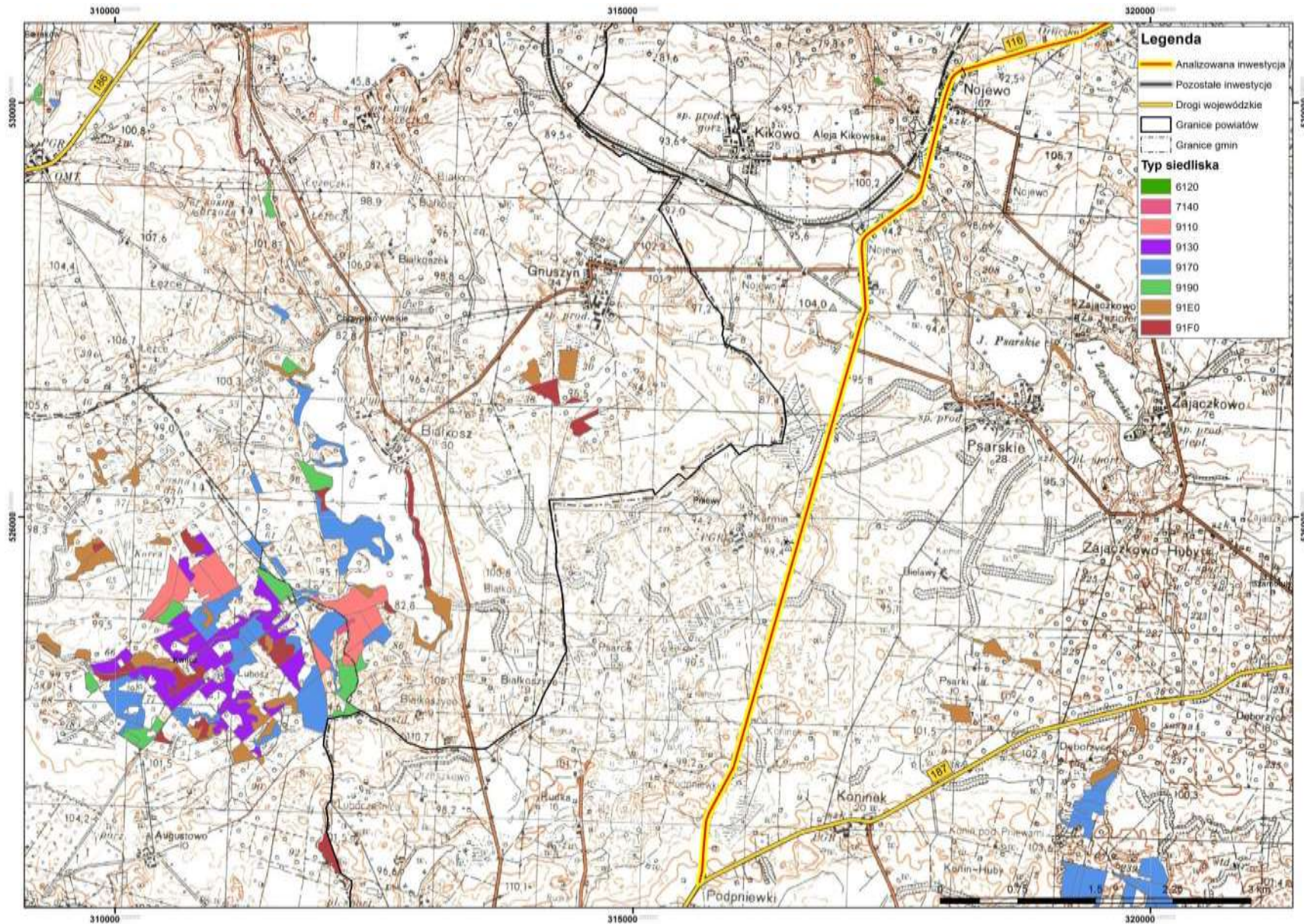
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

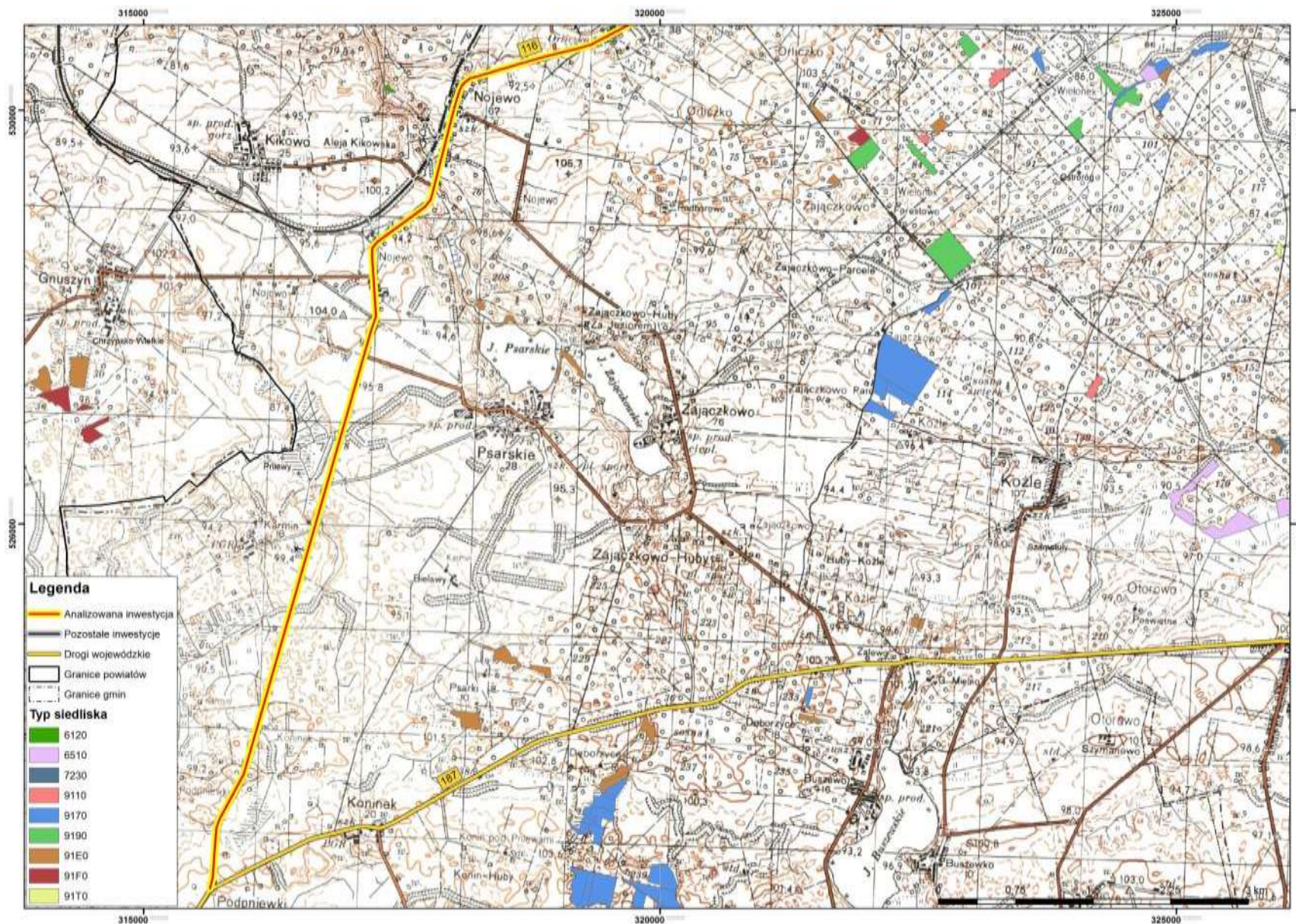


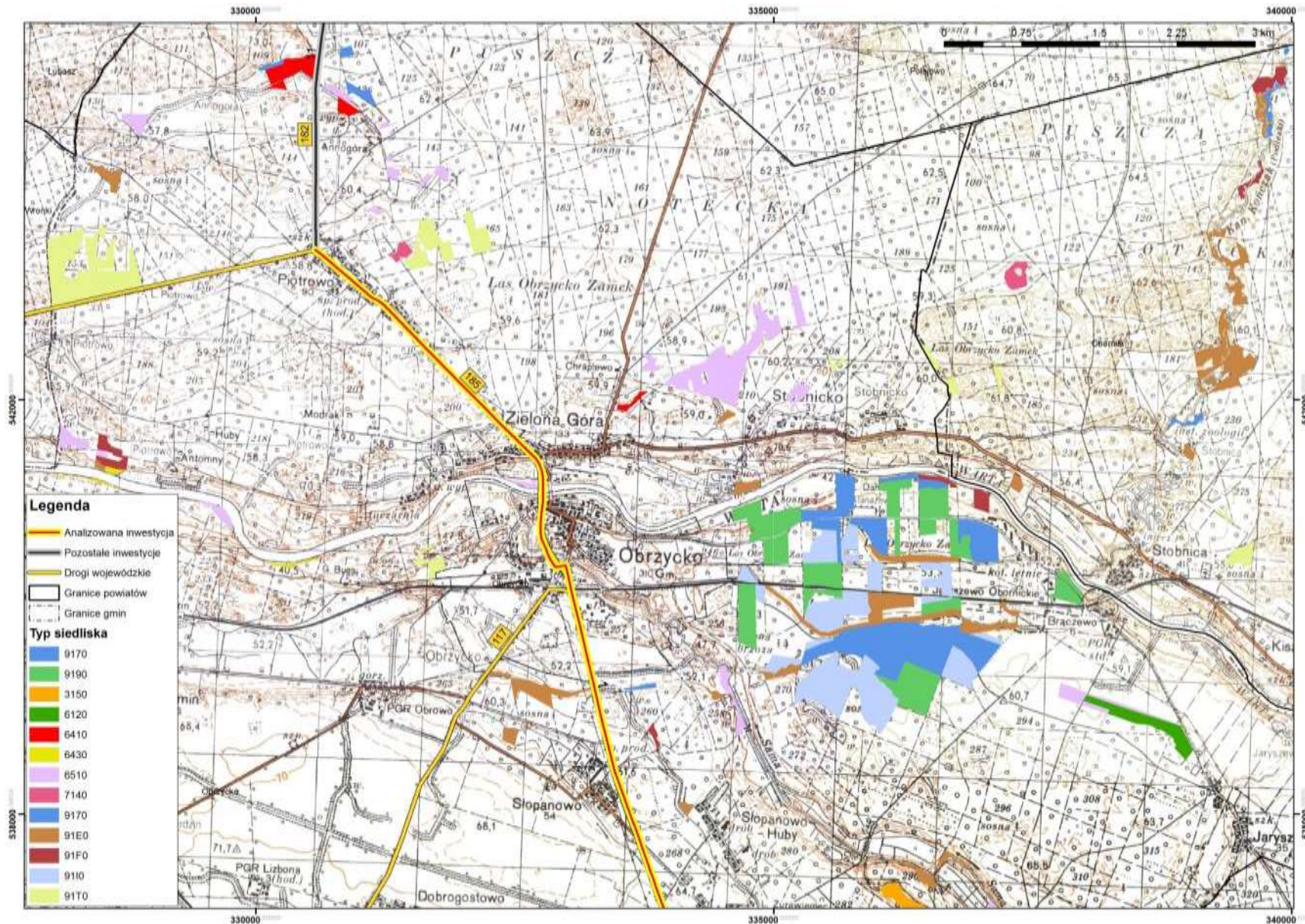
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

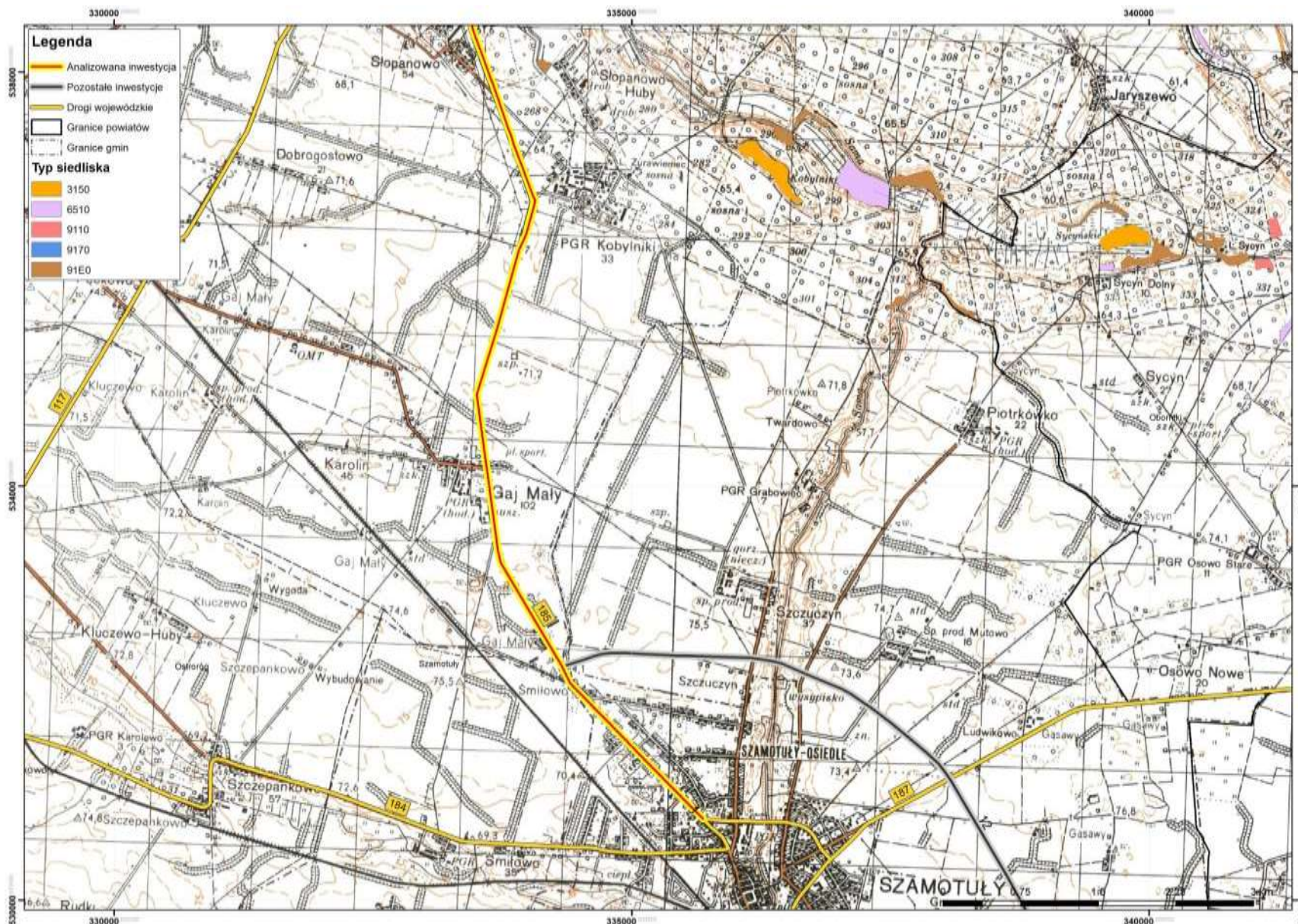












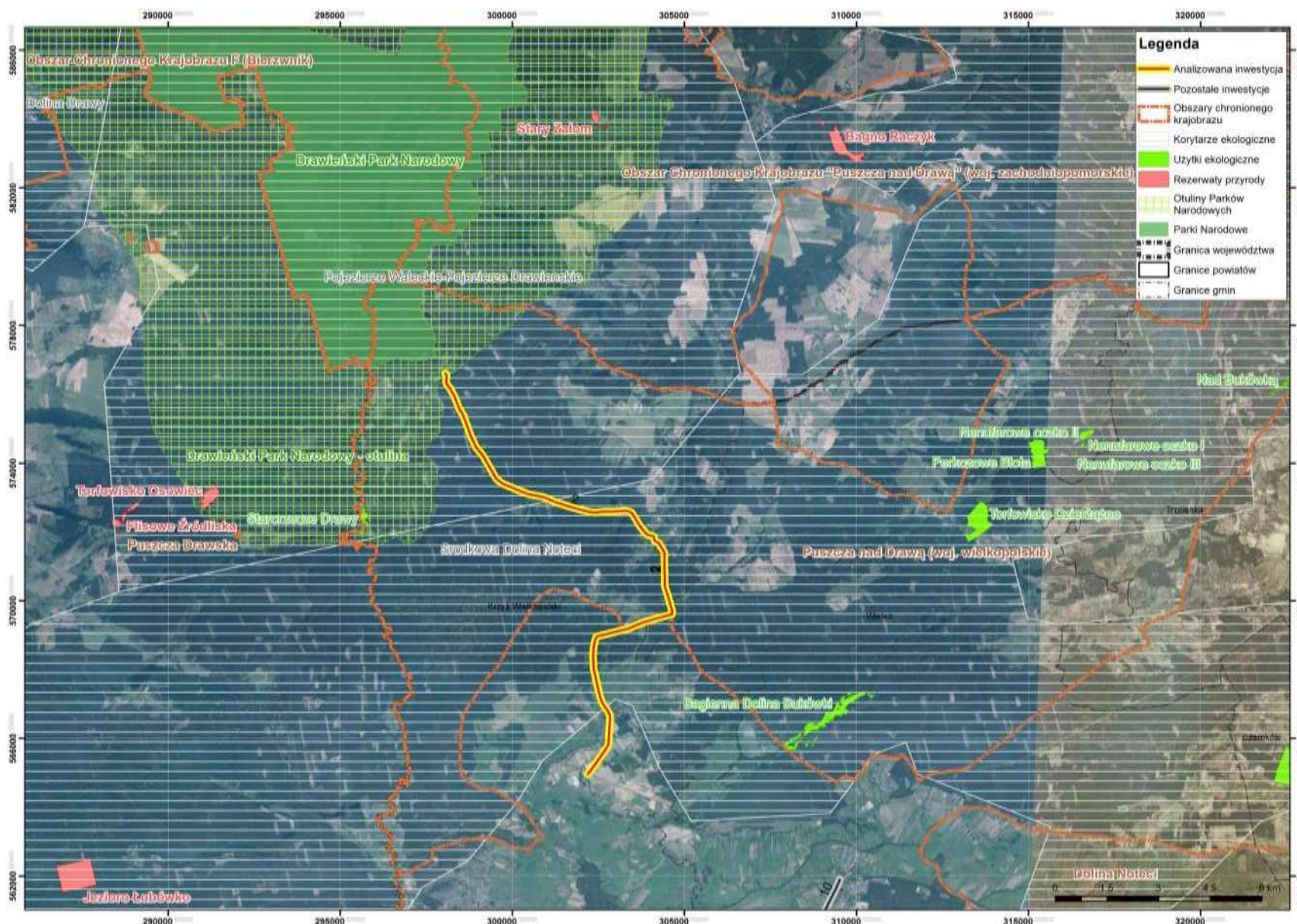
I.2. Droga nr 123 Huta Szklana- Przesieki

2	Droga nr 123 Huta Szklana- Przesieki
<p>Lokalizacja przedsięwzięcia</p> <p>Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia</p> <p>Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia</p> <p>Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ</p> <p>Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia</p>	<p>Powiat: czarnkowsko-trzcianecki gmina Krzyż Wielkopolski (m. Kuźnica Żelichowska, m. Huta Szklana, m. Przesieki),</p> <p>Celem inwestycji jest rozbudowa drogi na odcinku od skrzyżowania w m. Huta Szklana do m. Kuźnica Żelichowska (włącznie) następnie rozbudowa drogi na odcinku od m. Kuźnica Żelichowska do drogi krajowej nr 22 m. Przesieki. Obecnie droga nr 123 nie spełnia podstawowych wymagań technicznych i stanowi ogromne niebezpieczeństwo dla jej użytkowników.</p> <p>długość: odc. od m. Huta Szklana do m. Kuźnica Żelichowska: 9.20 km; odc. od m. Kuźnica Żelichowska do DK nr 22: 8.30 km</p> <p>Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;</p> <p>Decyzja wydana dnia 23.04.2012 (z pełną procedurą OOŚ)</p>
<p>Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia</p> <p>Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych</p>	<p>Inwestycja w dużej mierze przebiega przez tereny leśne. Końcowy odcinek drogi dociera do Otuliny Drawieńskiego Parku Narodowego. Za miejscowością Huta Szklana droga dwukrotnie przecina rzekę Człopnicę. W rejonie miejscowości Przesieki inwestycja przecina Kanał Szczuczarski. W bliskim sąsiedztwie rozbudowywanej drogi zlokalizowane są również mniejsze cieki oraz kilka niedużych zbiorników wodnych.</p> <p>Parki narodowe: Drawieński Park Narodowy- 0.65km, Obszary Chronionego Krajobrazu: Puszcza nad Drawą (woj. Wielkopolskie)- znaczny odcinek inwestycji przebiega przez teren Puszczy nad Drawą, Puszcza nad Drawą (woj. Zachodniopomorskie)- 2.30km, Korytnica Rzeka- 2.20km, Puszcza Drawska- 2.10 km, Puszcza Notecka- 11.00km, Dolina Noteci- 10km, Natura 2000 – SOO: PLH320046 Uroczyska Puszczy Drawskiej- znaczny odcinek inwestycji przebiega przez obszary Natura 2000, PLH300046 Dolina Bukówki- 3.10 km, PLH3000046 Dolina Bukówki- 8.10 km, PLH300042 Dolina Miały- 13.60 km, Natura 2000 – OSO: PLB320016 Lasy Puszczy nad Drawą- odcinek inwestycji przebiega przez obszary Natura 2000, PLB 300003 Nadnoteckie Łęgi- 8.00km, PLB300015 Puszcza Notecka- 7.80 km Rezerваты przyrody: Jezioro Łubowo- 14.60km, Flisowe Źródłiska- 14.10km, Torfowisko Osowiec- 11.80 km, Stary Załom- 8.40 km, Bagno Raczyk- 13.00km, Torfowisko Dzierżążno- 9.10km, Perkozowe Błota- 11.30 km, Nenufarowe oczko I, II, III- 12.80 km, Bagienna Dolina Bukówki- 5.10 km, Użytki ekologiczne: Starorzecze Drawy- 3.90km, Korytarze ekologiczne: Pojezierze Waleckie-Pojezierze Drawskie- północna część inwestycji przebiega przez teren korytarza ekologicznego, Śródkowa Dolina Noteci- środkowa część inwestycji przebiega przez teren korytarza ekologicznego, Zachodnia Puszcza Notecka- 7.00 km,</p>

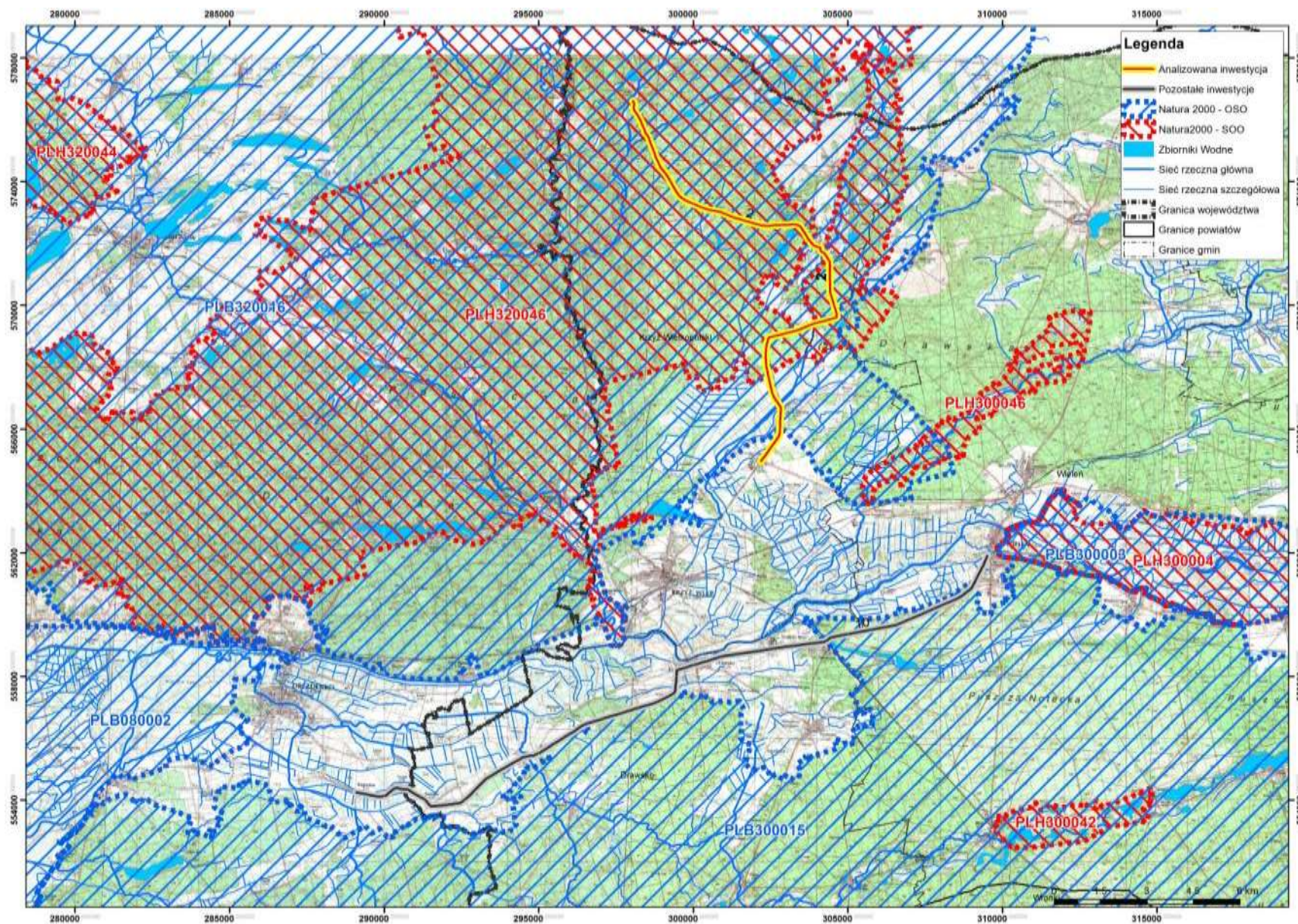
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska

Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań						Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmocnienia oddziaływań pozytywnych)
	-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							Realizacja inwestycji będzie się wiązać z wycinką krzewów i drzew tworzących aleje przydrożne (głównie południowy odcinek drogi) oraz zadrzewień w obszarze leśnym. Drzewa te mogą być siedliskiem chronionych gatunków bezkręgowców tj. pachnica dębowa, a także chronionych gatunków grzybów, porostów, ptaków i nietoperzy. Należy dążyć do pozostawienia istniejących alei przydrożnych, które stanowią istotny element różnorodności biologicznej krajobrazu rolniczego. Konieczne jest uwzględnienie minimalizacji (wycinka drzew i krzewów poza sezonem rozrodczym ptaków i nietoperzy) i kompensacji przyrodniczych na etapie projektowania, konieczne respektowanie wymogów sformułowanych w decyzji środowiskowej. Realizacja przedsięwzięcia wiąże się z bezpośrednią śmiertelnością osobników gatunków, płoszeniem, utratą siedlisk gatunków, przekształceniem, pogorszeniem jakości siedlisk (np. w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych), efektem bariery.
Obszary Natura 2000							Większa część inwestycji przebiega przez obszar PLH320046 Uroczyska Puszczy Drawskiej oraz PLB320016 Lasy Puszczy nad Drawą. Możliwe negatywne oddziaływanie na przedmioty ochrony obszarów. Konieczna ocena na etapie oos oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących.
Pozostałe obszary chronione							Północny kraniec drogi przylega do granicy Drawieńskiego Parku Narodowego. Ponadto większa część inwestycji zlokalizowana jest w Obszarze Chronionego Krajobrazu Puszcza nad Drawą. Konieczna ocena na etapie oos oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących.
Korytarze ekologiczne							Prawie cała inwestycja zlokalizowana jest w obrębie głównego korytarza ekologicznego Puszcza Drawska. Mimo że inwestycja przebiega w istniejącym śladzie drogi, to jej rozbudowa może się wiązać ze zwiększeniem natężenia ruchu pojazdów oraz zwiększeniem ich prędkości, co może wpływać na zaburzenie funkcjonowania korytarza oraz wzrost liczby kolizji ze zwierzętami. Ponadto realizacja inwestycji wiąże się z ingerencją w obiekty pełniące funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych (cieki wodne, zadrzewienia śródpolne). Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza (ze wskazaniem m.in. miejsc kolizji z płazami) oraz ocena na etapie oos oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (zapewnienie drożności obiektów pełniących funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych poprzez dostosowanie istniejących mostów i przepustów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt). Zakaz lokalizowania barier ochronnych wzdłuż ewentualnych ścieżek rowerowych.
Ludzie (w tym zdrowie);							Inwestycja będzie miała pozytywne oddziaływanie na zdrowie i życie ludzi poprawiając znacznie bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Obecny stan nawierzchni i parametry techniczne stanowią poważne zagrożenie dla użytkowników drogi.
Wody;							Przedsięwzięcie realizowane będzie głównie w obrębie zlewni rzeki Stopnica, w kilku miejscach przecinając jej bieg. Jest to naturalna część wód o kodzie JCW RW6000231888969, złym stanie i zagrożonych celach środowiskowych. Natomiast krótsza, północna część przebiega również przez JCW o kodach RW600024188899, RW6000181888929 i RW600001888924, jednak swym zakresem kolidując jedynie z Kanałem Szczuczarsz. Do potencjalnych oddziaływań na cel środowiskowy może dojść jedynie w przypadku znaczącej przebudowy obiektów mostowych w obrębie JCW RW6000231888969. Jednak mogą one zostać łatwo zminimalizowane na etapie OOS. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania inwestycji w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z

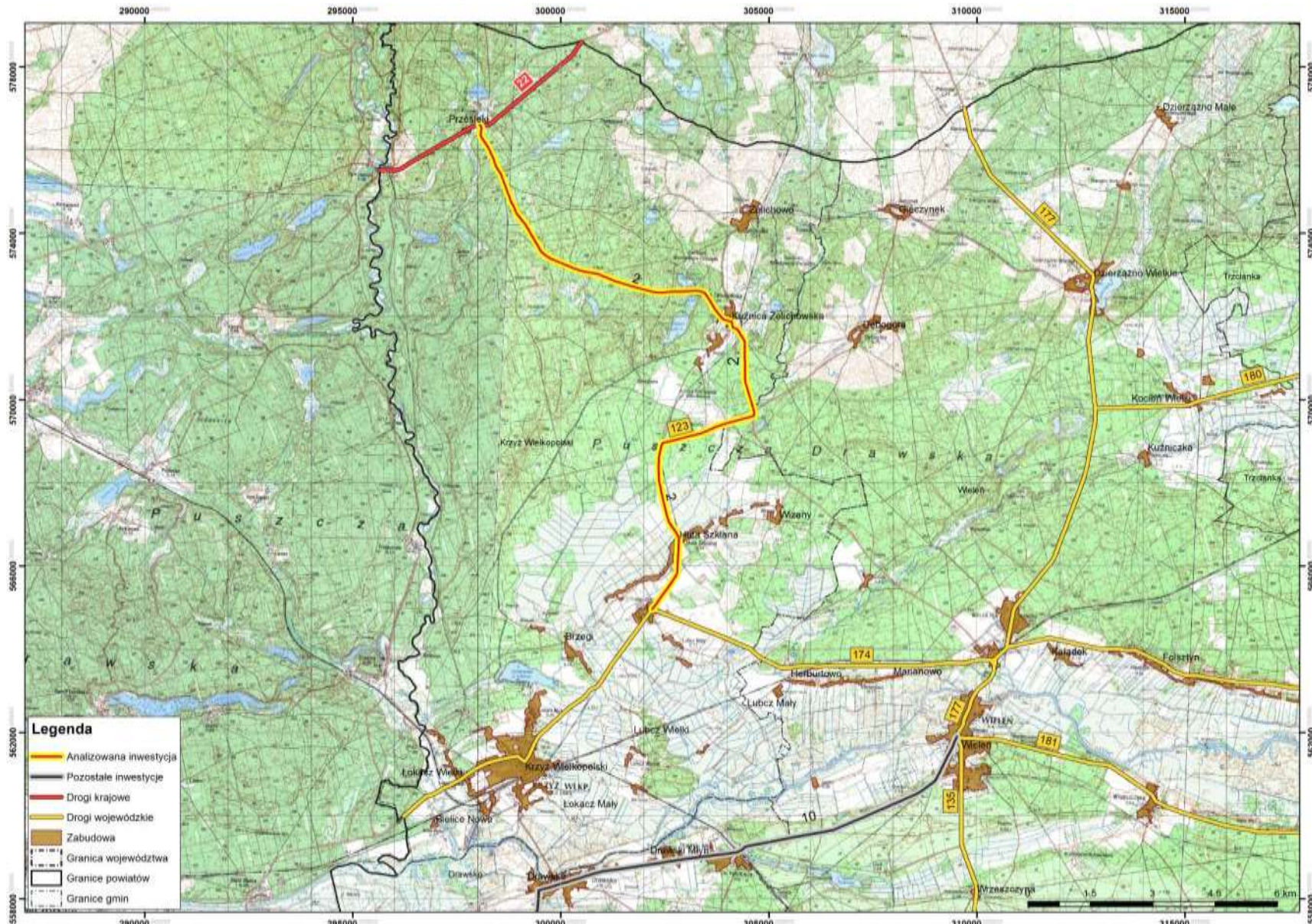
Powietrze;						niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
						Planowana inwestycja z uwagi na swój kompleksowy charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowością m. Huta Szklana a DK22, co może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń.
Hałas;						Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań.
Powierzchnia ziemi ;						Inwestycja będzie wiązała się z poszerzeniem pasa drogowego, a co za tym idzie ingerencją i zmianą w kilkunasto kilometrowym odcinku powierzchni ziemi. Droga zostanie poszerzona a więc powierzchnia ziemi będzie utwardzona i uszczelniona.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);						Inwestycja w odcinkach dotyczących przebudowy istniejącej drogi na terenach leśnych, nie wpłynie znacząco negatywnie na zmianę krajobrazu i ładu przestrzennego choć wiązać się będzie z wycięciem pasa drzew. Na odcinkach, na których przebiegowi drogi towarzyszą zadrzewienia w postaci alei oraz szpalerów drzew, wpływ na krajobraz będzie znaczny, ale możliwy do załagodzenia poprzez nasadzenia wzdłuż wyremontowanych dróg.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);						Droga prowadzi głównie przez obszary leśne i nieurbanizowane, jej remont nie będzie miał wpływu na ten komponent.



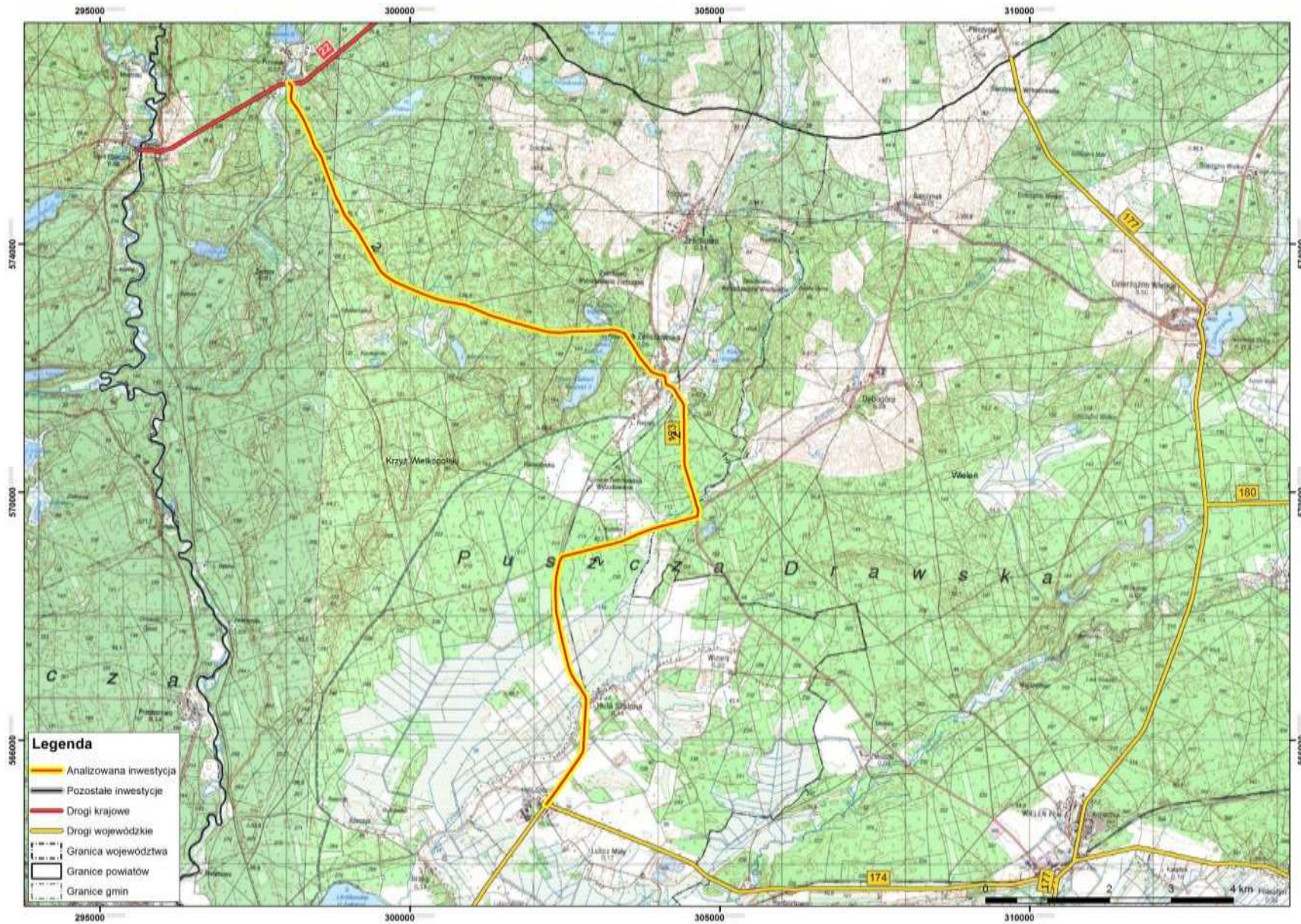
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



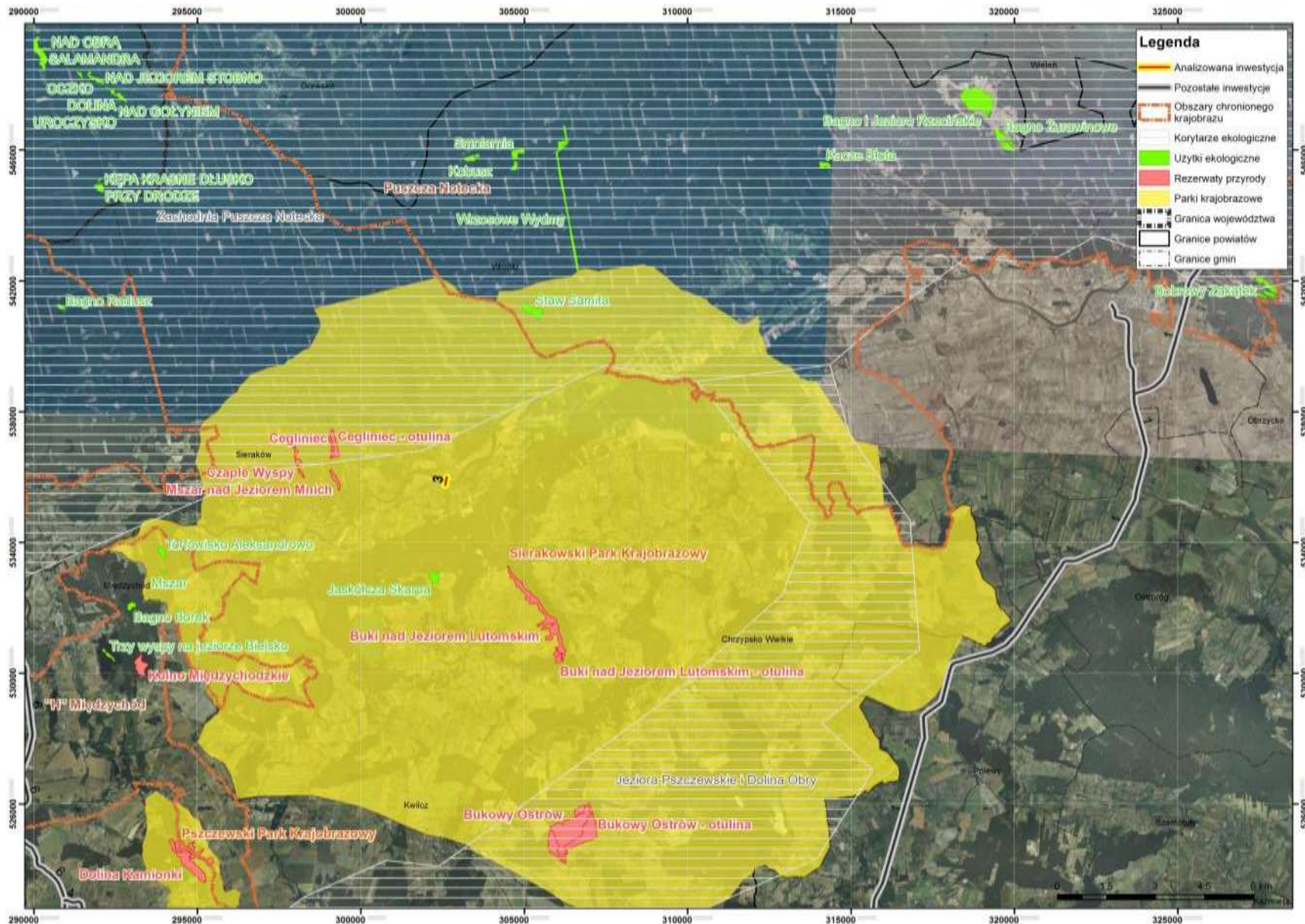
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



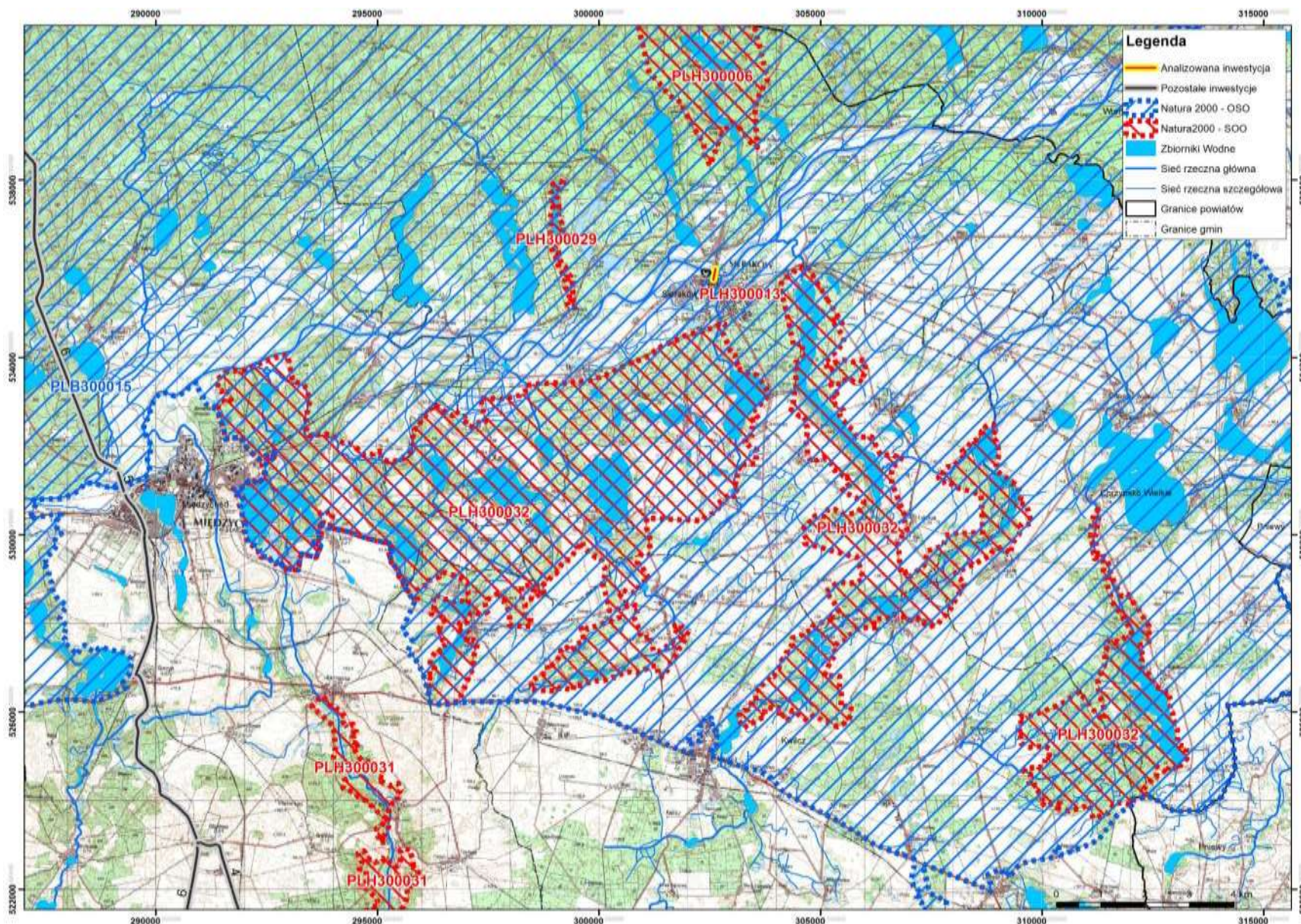
I.3. Droga nr 133 most Sieraków II rzeka Warta.

3		Droga nr 133 most Sieraków II rzeka Warta
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat: międzychodzki gmina Sieraków (m. Sieraków)	
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji przebudowa mostu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 133 w m. Sieraków	
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 0.5 km	
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOS	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody	
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Przebudowywany most zlokalizowany jest w mieście Sieraków. Stanowi on przeprawę nad rzeką Wartą. Zagospodarowanie brzegów rzeki wygląda następująco: na lewym brzegu znajduje się zwarta zabudowa a na prawym głównie tereny zielone.	
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Parki krajobrazowe: Sierakowski Park Krajobrazowy- inwestycja znajduje się na terenie Parku Krajobrazowego, Pszczewski Park Krajobrazowy- 12.70 km</p> <p>Obszary Chronionego Krajobrazu: Puszcza Notecka- 4.70 km, „H” Międzychód- 7.30 km,</p> <p>Natura 2000 – SOO: PLH300006 Jezioro Kubek- 2.30 km, PLH300029 Jezioro Mnich- 3.30km, PLH 300032 Ostoja Międzychodzko- Sierakowska- 1.00km, PLH300013 Sieraków- 0.60 km, PLH 300031 Dolina Kamionki- 13.10 km.</p> <p>Natura 2000 – OSO: PLB300015 Puszcza Notecka- inwestycja znajduje się na terenie Puszczy Noteckiej</p> <p>Rezerваты przyrody: Ceglińiec- 3.30 km, Czaple Wysypy- 4.40 km, Mszar nad Jeziorem Mnich- 3.30 km, Kolno Międzychodzkie- 10.60 km, Dolina Kamionki- 13.20 km, Bukowy Ostrów- 10.90 km, Buki nad Jeziorem Lutomskim- 3.30 km,</p> <p>Użytki ekologiczne: Makąty- 14.00 km, Bagno Ratusz- 13.00 km, Przy Drodze- 13.60 km, Smolarnia- 9.60 km, Kobusz- 9.90 km, Staw Samita- 5.50 km, Kacze Błota- 14.80km, Jaskółca Skarpa- 2.70 km, Trzy wyspy na jeziorze Bielsko- 11.40km, Bagno Borek- 10.20 km, Mszar- 8.90 km, Torfowisko Aleksandrowo- 8.80 km</p> <p>Korytarze ekologiczne: Zachodnia Puszcza Notecka- 1.00 km, Jeziora Pszczewskie i Dolina Obry- 11.60 km,</p>	
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska		
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań	Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)
	-3 -2 -1 1 2 3	
Różnorodność biologiczna, rośliny,		Realizacja inwestycji może się wiązać z zanieczyszczeniem wód rzeki Warty zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji. Możliwa jest

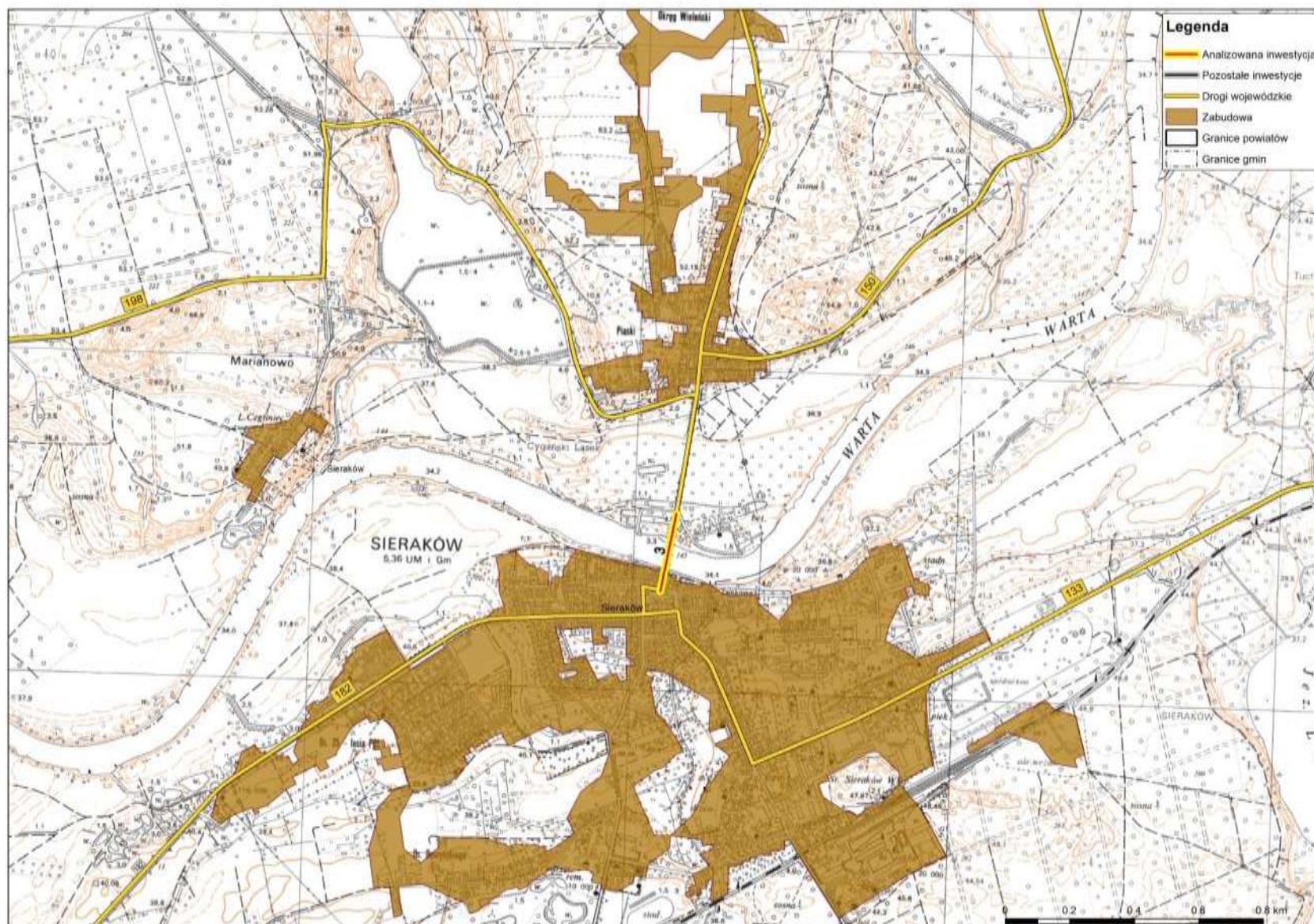
zwierzęta, siedliska chronione											także ingerencja w tereny nadrzeczne (zniszczenie roślinności). Konieczne jest wykonanie inwentaryzacji przyrodniczej (w tym inwentaryzacji pod kątem zasiedlenia mostu przez ptaki i nietoperze) oraz uwzględnienie minimalizacji, a następnie respektowanie wymogów sformułowanych w decyzji środowiskowej.
Obszary Natura 2000											Inwestycja zlokalizowana jest w obszarze PLB300015 Puszcza Notecka. Możliwe wystąpienie oddziaływań na przedmioty ochrony obszaru. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących.
Pozostałe obszary chronione											Inwestycja zlokalizowana jest na terenie Sierakowskiego Parku Krajobrazowego. Konieczna ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących.
Korytarze ekologiczne											Inwestycja zlokalizowana jest w obrębie głównego korytarza ekologicznego „Dolina dolnej Warty”. Może wpłynąć na pogorszenie funkcjonowania korytarza na etapie realizacji inwestycji (hałas, oświetlenie). Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (np.: ekrany antyolśnieniowe, zastosowanie osłon na czas prowadzenia robót, prowadzenie prac tylko w porze dziennej, właściwa lokalizacja zapleczy budowy).
Ludzie (w tym zdrowie);											Inwestycja powinna pozytywnie wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa użytkowników drogi a co za tym idzie spodziewane jest pozytywnie oddziaływanie na zdrowie ludzi.
Wody;											Inwestycja realizowana będzie w obrębie JCW o kodzie RW60002118759 (Warta od Ostrorogi do Kamionki). Jest to część wód sklasyfikowana jako silnie zmieniona z uwagi na duży stopień regulacji, o złym stanie i ryzyku nieosiągnięcia celów środowiskowych, w związku z czym objęta została derogacją czasową. Niewielki zakres w skali JCW oraz remontowy charakter inwestycji nie powinien wpłynąć negatywnie na możliwość osiągnięcia celu środowiskowego.
Powietrze;											Z uwagi na zakres i charakter inwestycji nie przewiduje się możliwości wystąpienia istotnych oddziaływań na analizowany komponent środowiska
Hałas;											Z uwagi na zakres i charakter inwestycji nie przewiduje się możliwości wystąpienia istotnych oddziaływań na analizowany komponent środowiska.
Powierzchnia ziemi ;											Inwestycja nie powinna za sobą nieść oddziaływania na powierzchnię ziemi.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);											Przebudowa istniejącego mostu nie powinna znacząco wpłynąć na krajobraz, jednak jej wpływ zależy w dużej mierze od projektu budowlanego. Kształt, wielkość, proporcje a nawet zastosowana kolorystyka może mieć kluczowe znaczenie dla tego komponentu i na tym etapie oceny nie można tego określić.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);											Nie przewiduje się wpływu inwestycji na ten komponent.

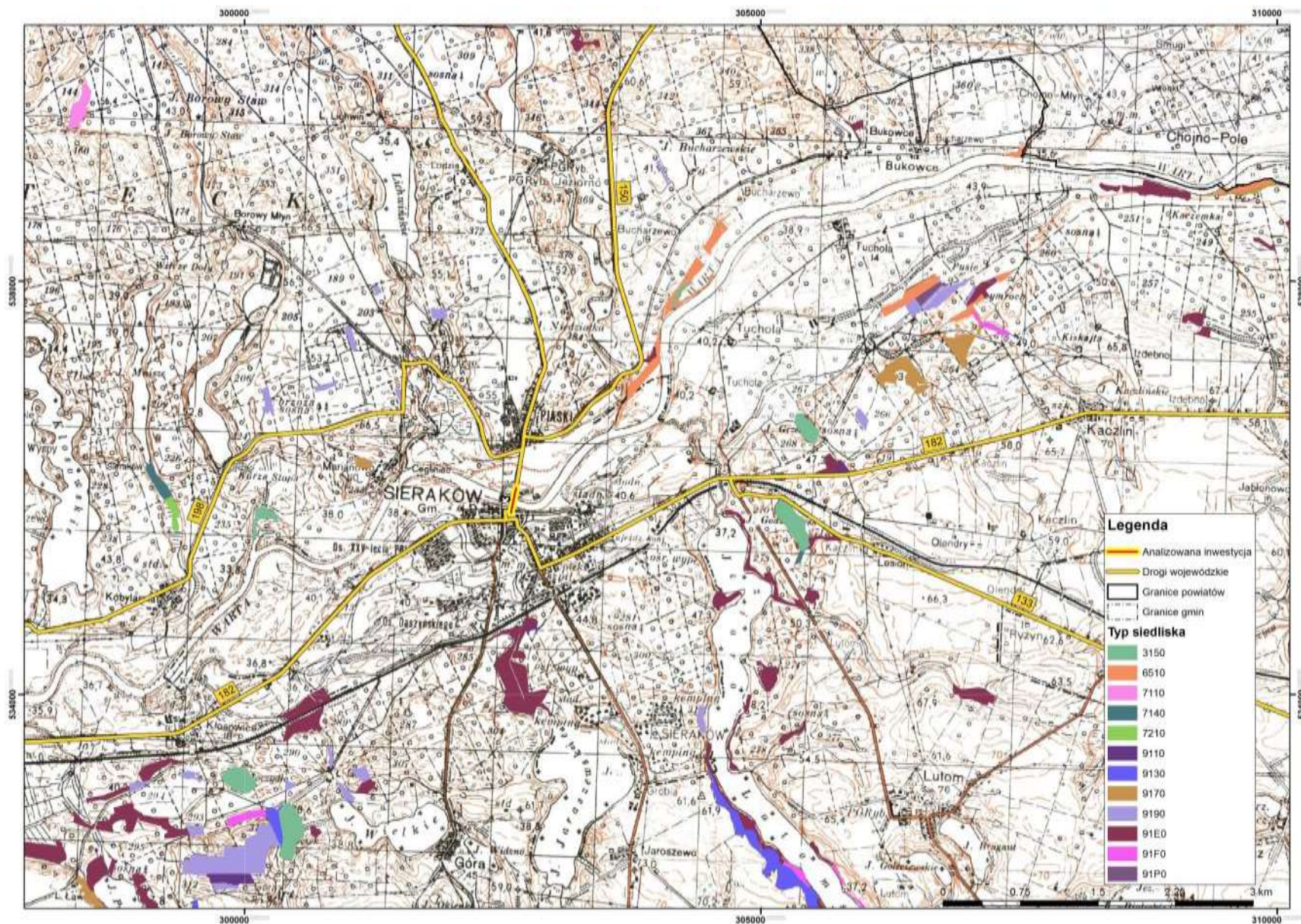


w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



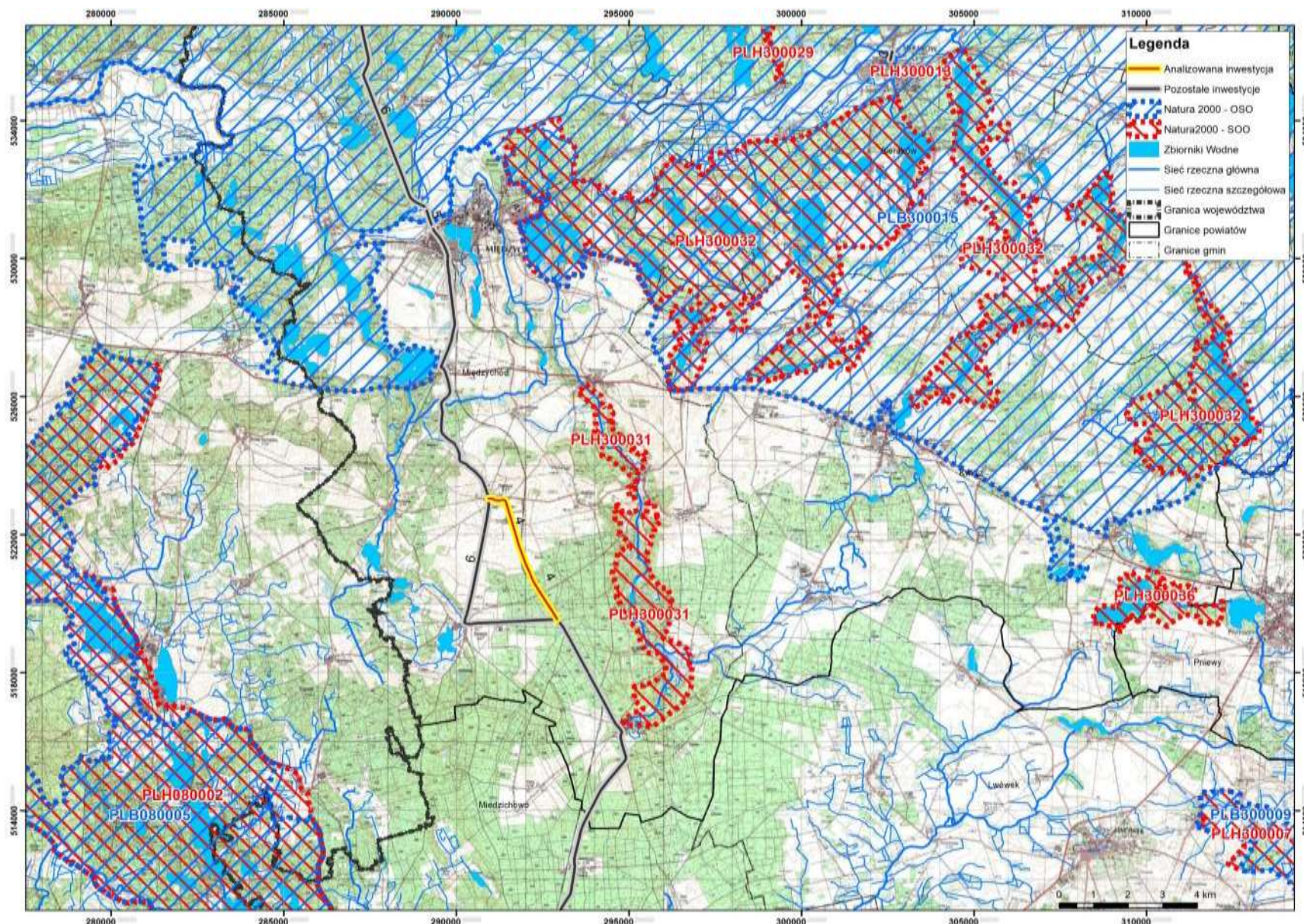


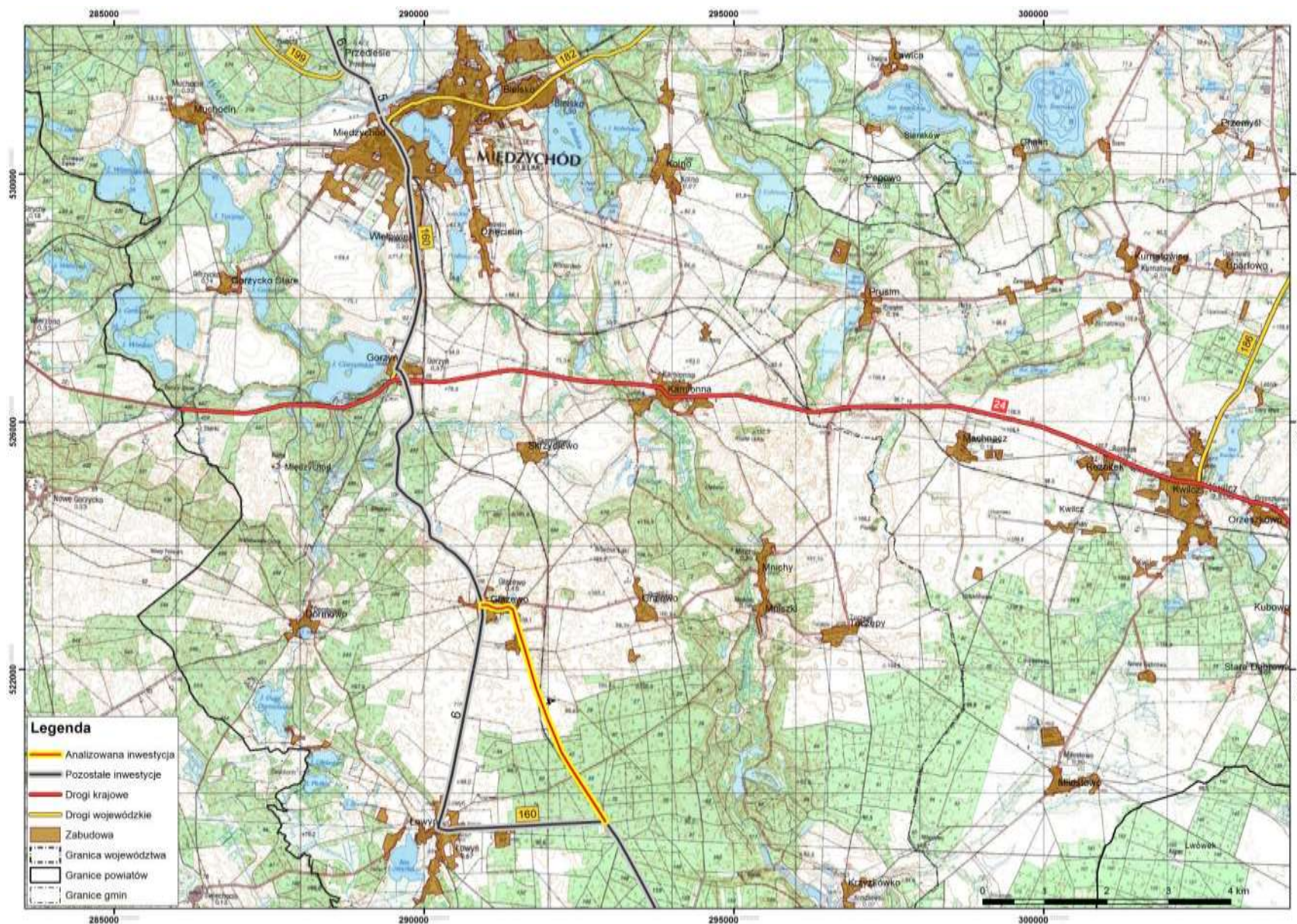
I.4. Droga nr 160 m. Łowyn.

4	Droga nr 160 m. Łowyn
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat: międzychodzki Gmina: Międzychód (m. Łowyn)
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest budowa obwodnicy m. Łowyn
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 1.5 km
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia	Decyzja wydana dnia 24.11.2010 (bez OOŚ)
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja w większości prowadzi śladem istniejącej drogi zlokalizowanej wzdłuż torów kolejowych. Początkowy odcinek przebiega przez las a następnie przez pola uprawne oraz przez tereny zabudowy w m. Głazewo. Przedsięwzięcie nie przecina żadnych cieków ani zbiorników wodnych
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Parki krajobrazowe: Sierakowski Park Krajobrazowy- 5.80 km, Dolina Kamionki- 2.20 km, Pszczewski Park Krajobrazowy- 10.20 km, Obszary Chronionego Krajobrazu: „H” Międzychód- 2.50 km, Gorzycko- 3.80 km, „I” Międzyrzecz- Trzciel- 3.40 km, Natura 2000 – SOO: PLH080002 Rynna Jezior Obrzańskich- 9.20 km, PLH300031 Dolina Kamionki- 3.80 km, PLH300032 Ostoja Międzychodzko-Sierakowska- 6.30 km, Natura 2000 – OSO: PLB300015 Puszcza Notecka- 4.30 km, PLB08005 Jeziora Pszczewskie i Dolina Obry- 9.00 km, Rezerваты przyrody: Dąbrowa na wyspie- 14.70 km, Kolno Międzychodzkie- 7.70 km, Bukowy Ostrów 14.90 km, Jezioro Wielkie- 12.50 km, Rybojady- 14.40 km, Jeziora Gofyńskie- 13.40 km, Użytki ekologiczne: Wyspa na jeziorze Duże Dormowskie- 4.20 km, Wyspa na jeziorze Gorzyńskim- 4.20 km, Wyspa na jeziorze Winnogóra- 8.80 km, Trzy wyspy na jeziorze Bielsko- 7.70 km, Bagno Maszyna- 10.90 km, Wyspa na jeziorze Mierzyńskim- 11.20 km, Makąty- 13.80 km, Torfowisko Aleksandrowo- 10.90 km, Mszar- 10.50 km, Bagno Borek- 9.10 km, Jaskółcza Skarpa- 16.60 km, Zabagnienia nad Kamionką- 3.40 km, Podmokła łąka- 3.20 km, Zabagnienia nad Kamionką II- 3.10 km, Zalesione zagłębienie- 11.80 km, Bagno- 13.20 km, Śródleśne oczko wodne- 13.00 km, Bagno śródleśne-12.90 km, Kompleks terenów podmokłych- 11.50 km, Podmokła łąka- 11.90 km, Przy jeziorze- 14.70 km, Dwójka 13.80 km, Zapadliska kopalniane- 13.20 km, Śródleśne bagno- 11.80 km, Korytarze ekologiczne: Zachodnia Puszcza Notecka- 9.90 km, Jeziora Pszczewskie i Dolina Obry- południowy odcinek inwestycji przebiega przez teren</p>

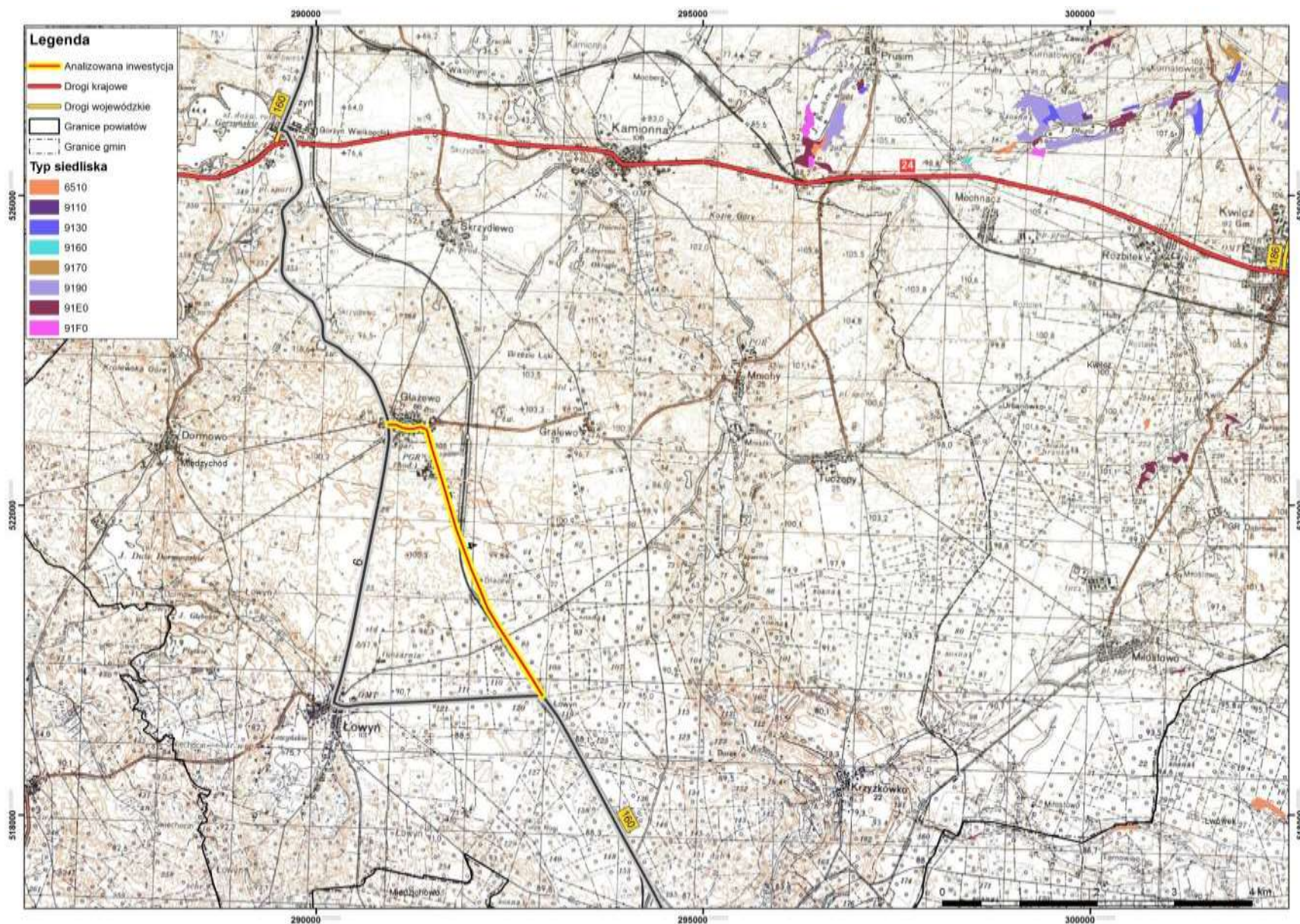
		korytarza ekologicznego					
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska							
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań						Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)
	-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							Realizacja inwestycji wiąże się z wycinką drzew w obszarze leśnym, bezpośrednią śmiertelnością osobników gatunków zwierząt (zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji), płoszeniem, utratą siedlisk gatunków, przekształceniem, pogorszeniem jakości siedlisk (np. w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia), pogłębieniem efektu fragmentacji obszaru leśnego oraz kumulacją efektu bariery. Konieczne jest uwzględnienie minimalizacji (m.in. wycinka drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków) i kompensacji przyrodniczych na etapie projektowania drogi, a następnie respektowanie wymogów sformułowanych w decyzji środowiskowej.
Obszary Natura 2000							Nie zidentyfikowano zagrożeń dla obszarów Natura 2000.
Pozostałe obszary chronione							Nie zidentyfikowano zagrożeń dla pozostałych obszarów chronionych.
Korytarze ekologiczne							Południowy odcinek inwestycji przebiega przez fragment korytarza ekologicznego „Lasy zachodniej Wielkopolski”. Realizacja inwestycji spowoduje nasilenie zjawiska fragmentacji i efektu bariery oraz w Na etapie wykonania Raportu OOŚ należy rozważyć warianty lokalizacyjne obwodnicy poza obszarem leśnym.
Ludzie (w tym zdrowie);							Poprowadzenie DW160 w planowanym przebiegu odciąży komunikacyjnie miejscowość Łowyń i oddali tranzytowy ruch samochodowy od granic wsi co będzie miało pozytywny wpływ na bezpieczeństwo i zdrowie ludzi.
Wody;							Planowany do budowy odcinek obwodnicy nie koliduje z elementami sieci hydrograficznej JCW RW60002318769 Kamionka . Z uwagi na relatywnie małą skalę inwestycji, nie przewiduje się możliwości wystąpienia negatywnych oddziaływań na wody.
Powietrze;							Planowana w ramach przedsięwzięcia obwodnica Łowynia pozwoli na relokację emisji zanieczyszczeń powodowanych ruchem tranzytowym, które skoncentrowana jest obecnie w miejscowości, poza jej obręb, co przyczyni się do redukcji ich niekorzystnego oddziaływania na ludzi.
Hałas;							Budowa nowej infrastruktury drogowej uwarunkowana jest koniecznością dotrzymania obowiązujących standardów akustycznych. Natomiast zakładana relokacja ruchu tranzytowego poza obręb miejscowości spowoduje zmniejszenie obecnie notowanych uciążliwości w zakresie hałasu drogowego.
Powierzchnia ziemi ;							Inwestycja wiąże się z wycinką drzew w odcinku leśnym, budową pasa drogowego, utwardzeniem i uszczelnieniem gruntu co będzie miało negatywny wpływ na powierzchnię ziemi.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);							Przeprowadzenie inwestycji w południowej jej części związane jest z wycinką drzew na szerokość umożliwiającą budowę pasa drogowego na odcinku ok. 1 kilometra. Taka antropogeniczna ingerencja będzie krajobrazowo zauważalna i jej negatywny wpływ będzie znaczny. Ponieważ planowany jest remont DW160 w jej obecnym przebiegu, czyli przez miejscowość Łowyń, zaleca się ponowne rozważenie lokalizacji inwestycji.

Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);						Budowa obwodnicy powinna nieść pozytywne skutki dla dóbr materialnych zlokalizowanych w centrum miejscowości Łowyń, ponieważ oddali od terenów zabudowanych tranzytowy ruch drogowy i związaną z nim emisję drgań i zanieczyszczeń.
---	--	--	--	--	--	---





w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



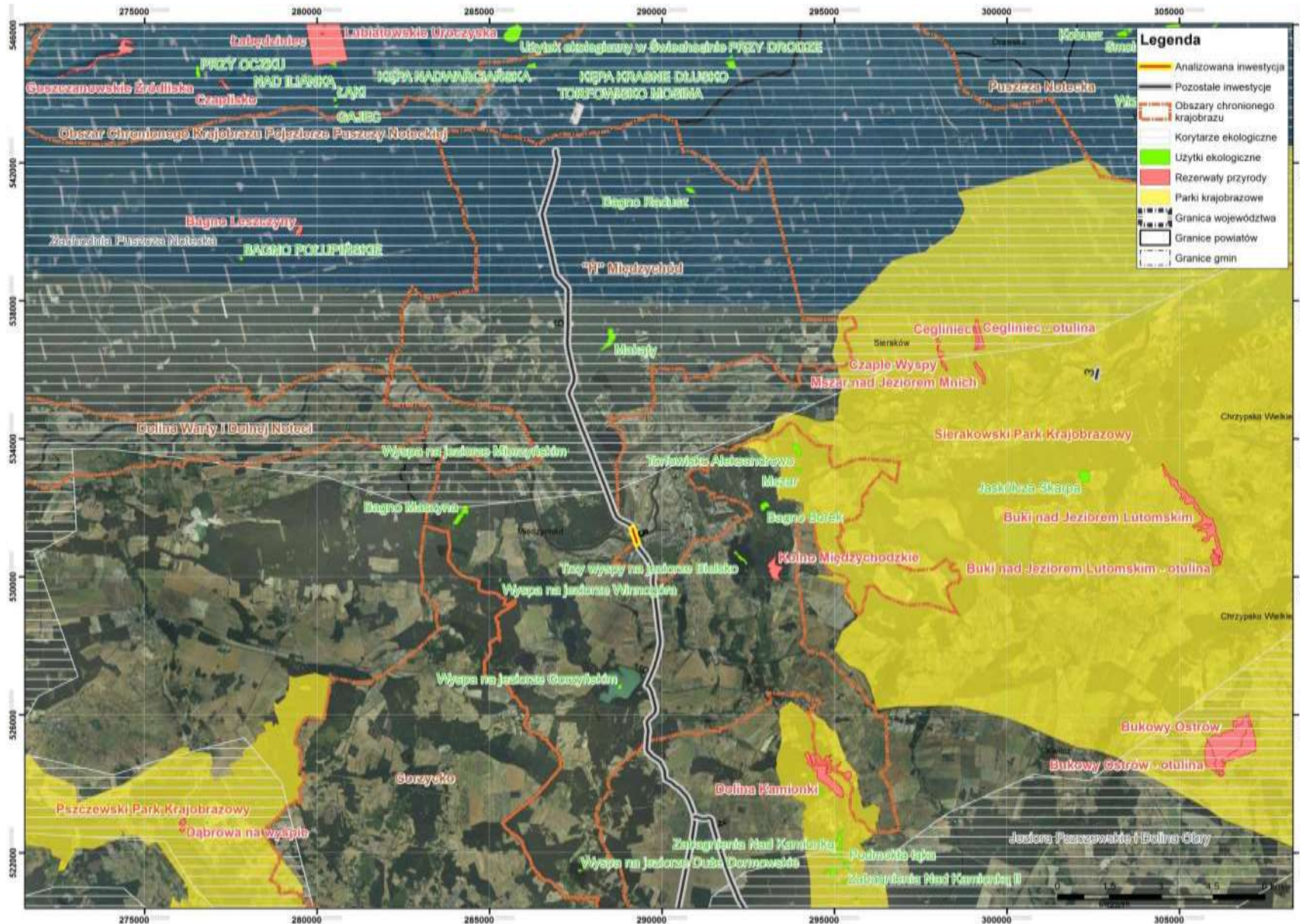
I.5. Droga nr 160 most Międzychód II rzeka Warta

5	Droga nr 160 most Międzychód II rzeka Warta
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat: międzychodzki Gmina: Międzychód (m. Międzychód)
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest budowa mostu wraz z dojazdami nad rzeką Wartą w m. Międzychód nad rzeką Wartą
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 0,76 km
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Przebudowywany most zlokalizowany jest w mieście Międzychód. Stanowi on przeprawę nad rzeką Wartą wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 160. Po obu stronach rzeki dominują tereny zielone. Wzdłuż lewego brzegu znajdują się Wały Jana Kazimierza, które oprócz funkcji wałów przeciwpowodziowych pełnią również funkcję drogi publicznej. W sąsiedztwie inwestycji znajduje się zbiornik Jezioro Miejskie posiadające bezpośrednie połączenie z rzeką Wartą.
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Parki krajobrazowe: Sierakowski Park Krajobrazowy 4.30 km, Pszczewski Park Krajobrazowy 6.50 km,</p> <p>Obszary Chronionego Krajobrazu: „H” Międzychód inwestycja zlokalizowana jest na granicy Obszaru Chronionego Krajobrazu, Gorzycko- 3.90 km, Dolina Warty i Noteci- 6.60 km, „I” Międzyrzecz- Trzciel- 13.90 km, Obszar Chronionego Krajobrazu Pojezierze Puszczy Noteckiej- 11.50 km,</p> <p>Natura 2000 – SOO: PLB 300015 Puszcza Notecka- inwestycja zlokalizowana jest na terenie obszaru Natura 2000, PLB 080005 Jeziora Pszczewskie i Dolina Obry- 9.00 km,</p> <p>Natura 2000 – OSO: PLH 300032 Ostoja Międzychodzko-Sierakowska- 2.50 km, PLH 30031 Dolina Kamionki- 6.50 km, PLH080002 Rynna Jezior Obrzańskich- 8.90 km, PLH 080032 Bory Chrobotkowe Puszczy Noteckiej- 12.70 km, PLH 300029 Jezioro Mnich- 11.00 km, PLH 300006 Jezioro Kubek- 15.00 km,</p> <p>Rezerваты przyrody: Bagno Leszczyń- 12.80 km, Cegliniec 11.20 km, Mszar nad Jeziorem Mnich- 11.10 km, Czaple Wyspy- 10.25 km, Kolno Międzychodzkie- 3.80 km, Dolina Kamionki- 7.80 km,</p> <p>Użytki ekologiczne: Bagno Maszyna- 4.70 km, Wyspa na jeziorze Mierzyńskim- 2.90 km, Bagno Połupińskie- 13.70 km, Gajec- 14.90 km, Kępa Nadwarciańska- 13.60 km, Użytek ekologiczny w Świechocinie- 14.50 km, Torfowisko Mosina- 14.50 km, Przy Drodze- 13.90 km, Kępa Krasne Dłusko- 13.60 km, Bagno Radosz- 9.80 km, Makąty- 5.20 km, Torfowisko Aleksandrowo- 5.20 km, Mszar- 5.20 km, Bagno Borek- 3.70 km, Trzy Wyspy na jeziorze Bielsko- 2.80 km, Wyspa na jeziorze Gorzyńskim- 4.10 km, Wyspa na jeziorze Winnogóra- 4.00 km, Jaskółcza Skarpa- 13.00 km, Podmokła łąka 10.20 km, Zabagnienia nad Kamionką 11.50 km,</p> <p>Korytarze ekologiczne: Zachodnia Puszcza Notecka- 1.20 km, Jeziora Pszczewskie i Dolina Obry- 10.00 km,</p>

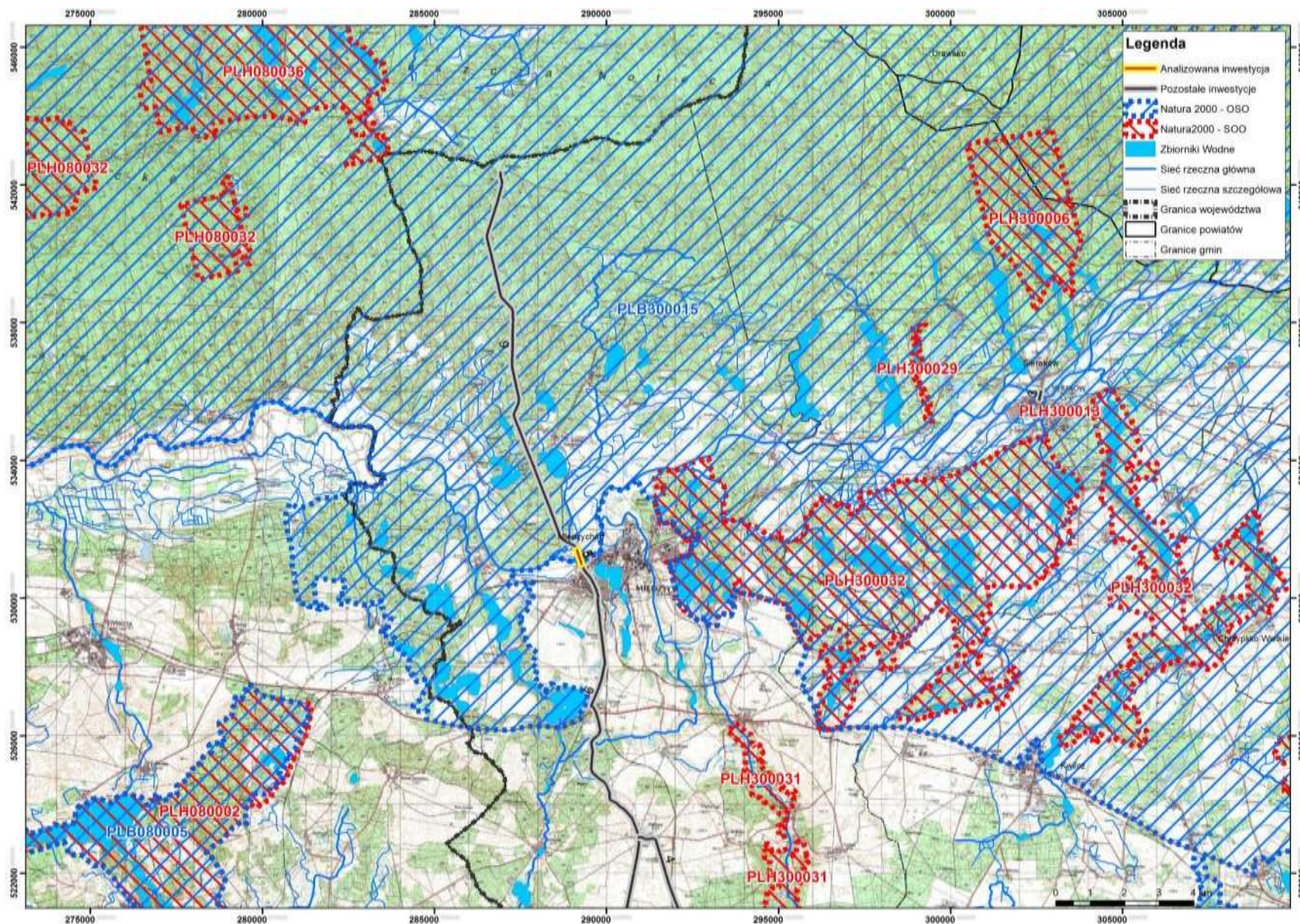
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska

Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań						Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)
	-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							Realizacja inwestycji może się wiązać z zanieczyszczeniem wód rzeki Warty zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji. Możliwa jest także ingerencja w tereny nadrzeczne (zniszczenie roślinności). Konieczne jest wykonanie inwentaryzacji przyrodniczej (w tym inwentaryzacji pod kątem zasiedlenia mostu przez ptaki i nietoperze) oraz uwzględnienie minimalizacji, a następnie respektowanie wymogów sformułowanych w decyzji środowiskowej. Oddziaływania mogą dotyczyć zwłaszcza ptaków w okresie przelotów, a także nietoperzy. Inwestycja znajduje się w obszarze wyznaczonym jako ważny dla ptaków.
Obszary Natura 2000							Inwestycja znajduje się w granicach obszaru PLB300015 Puszcza Notecka, jej realizacja może się wiązać z wystąpieniem oddziaływań na przedmioty ochrony obszaru. Konieczna ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (właściwe parametry mostu).
Pozostałe obszary chronione							Inwestycja graniczy z Obszarem Chronionego Krajobrazu H-Międzychód. Nie zidentyfikowano zagrożeń dla obszaru.
Korytarze ekologiczne							Inwestycja zlokalizowana jest w obszarze głównego korytarza ekologicznego „Dolina dolnej Warty”, przecina rzekę Wartę w miejscowości Międzychód. Realizacja może wpłynąć na pogorszenie funkcjonowania korytarza na etapie budowy inwestycji (hałas, oświetlenie). Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (np.: ekrany antyłośnieniowe, zastosowanie osłon na czas prowadzenia robót, prowadzenie prac tylko w porze dziennej, zapewnienie właściwych parametrów mostu, właściwa lokalizacja zapleczy budowy).
Ludzie (w tym zdrowie);							Budowa nowego mostu wpłynie na poprawę bezpieczeństwa użytkowników ruchu drogowego a tym samym będzie mieć pozytywne oddziaływanie na życie i zdrowie ludzi.
Wody;							Inwestycja realizowana będzie w obrębie JCW o kodzie RW60002118779 (Warta od Kamionki do Obry). Jest to część wód sklasyfikowana jako silnie zmieniona z uwagi na duży stopień regulacji, o złym stanie i ryzyku nieosiągnięcia celów środowiskowych, w związku z czym objęta została derogacją czasową. Niewielki zakres w skali JCW oraz remontowy charakter inwestycji nie powinien wpłynąć istotnie negatywnie na możliwość osiągnięcia celu środowiskowego, mogą wystąpić jednak lokalne oddziaływania na etapie realizacji.
Powietrze;							Z uwagi na zakres i charakter inwestycji nie przewiduje się możliwości wystąpienia istotnych oddziaływań na analizowany komponent środowiska
Hałas;							Z uwagi na zakres i charakter inwestycji nie przewiduje się możliwości wystąpienia istotnych oddziaływań na analizowany komponent środowiska.
Powierzchnia ziemi ;							Inwestycja nie powinna mieć istotnego wpływu na ten komponent środowiska.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu							Budowa mostu w miejscu istniejącej już przeprawy nie powinna znacząco wpłynąć na krajobraz, jednak jej wpływ zależy w dużej mierze od projektu budowlanego. Kształt, wielkość, proporcje a nawet zastosowana kolorystyka może mieć kluczowe znaczenie dla

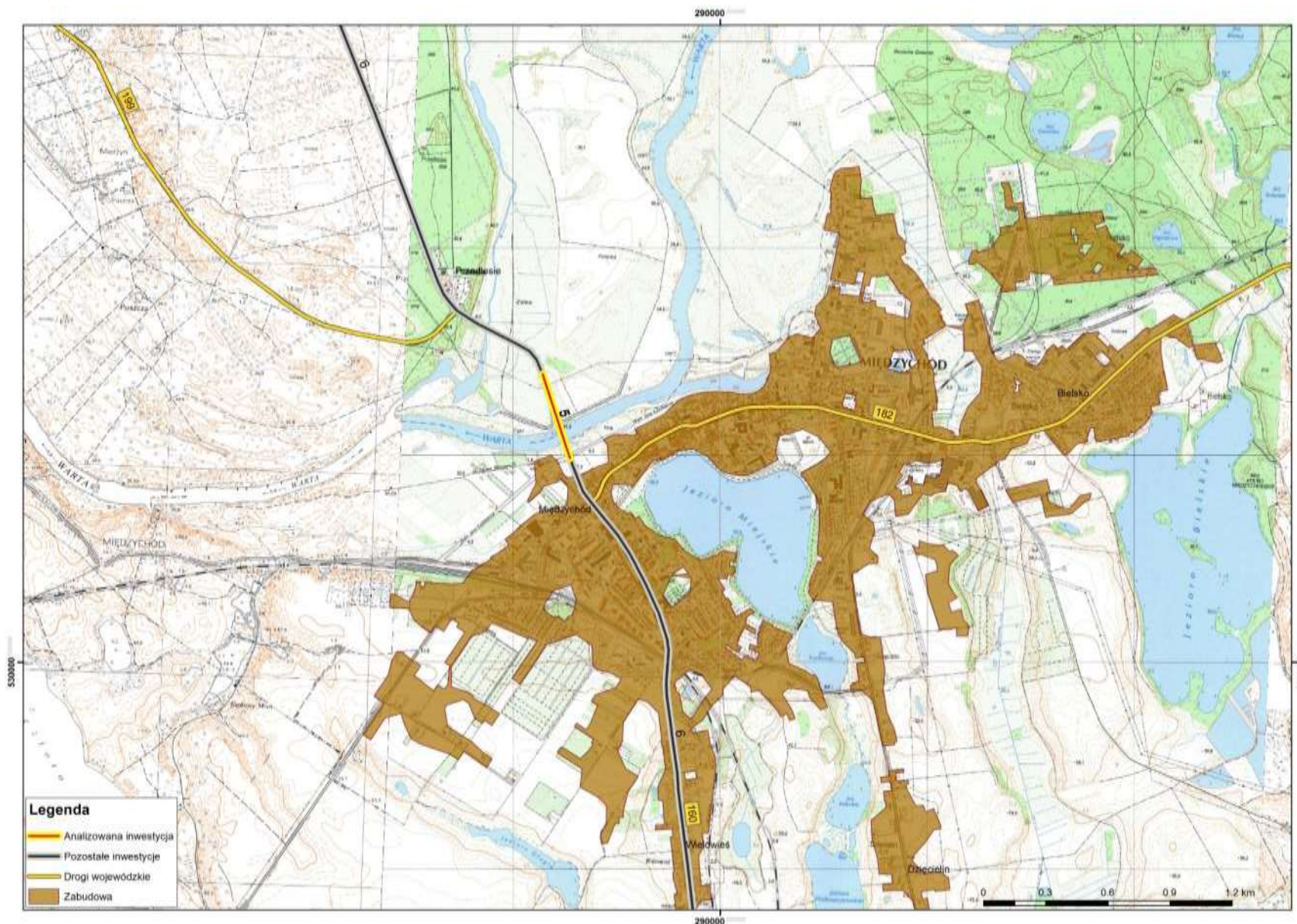
przestrzennego); Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);										tego komponentu i na tym etapie oceny nie można tego określić.
										Nie przewiduje się wpływu inwestycji na ten komponent.

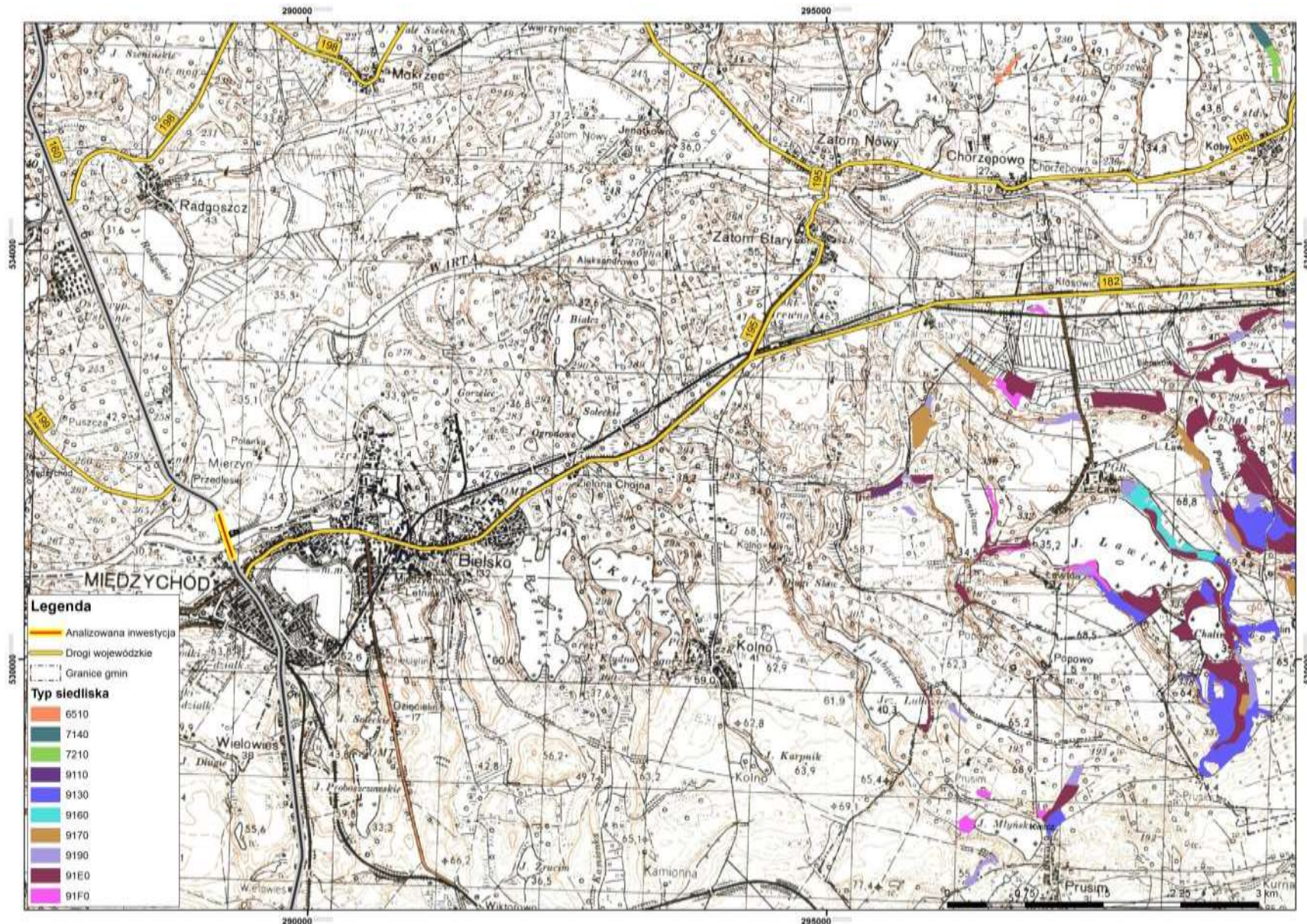


w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



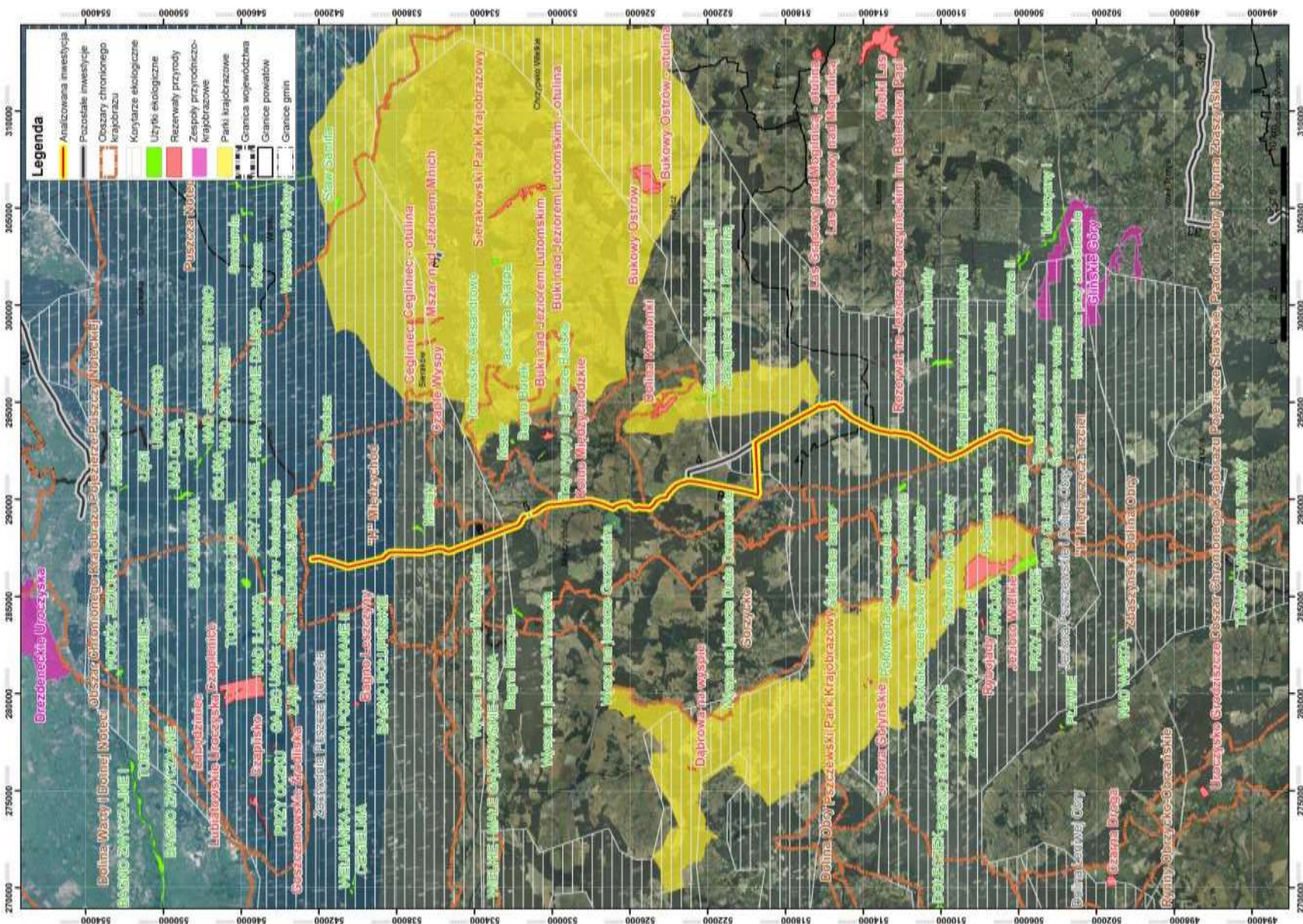


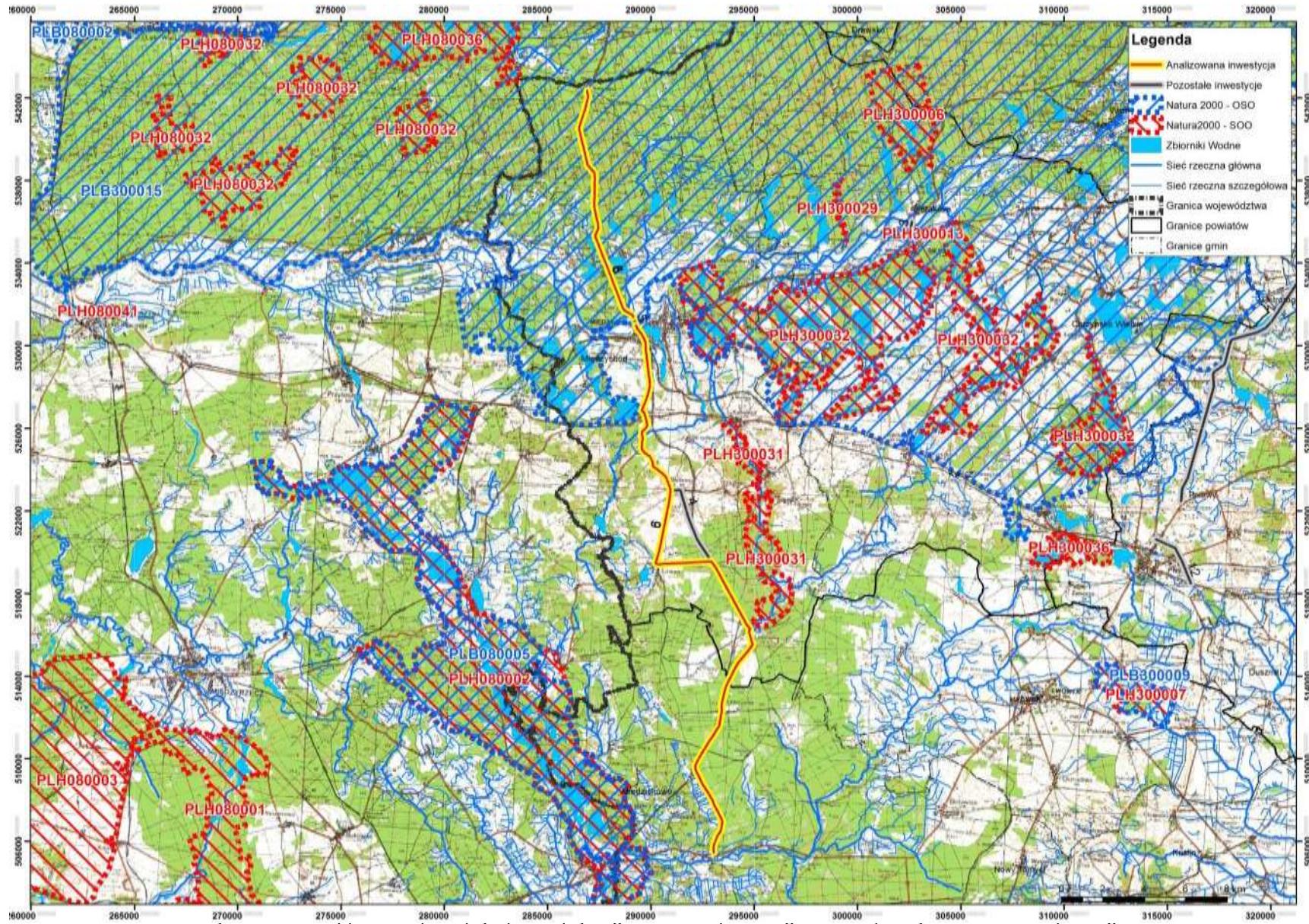
I.6. Droga nr 160 Sowia Góra- Miedzichowo.

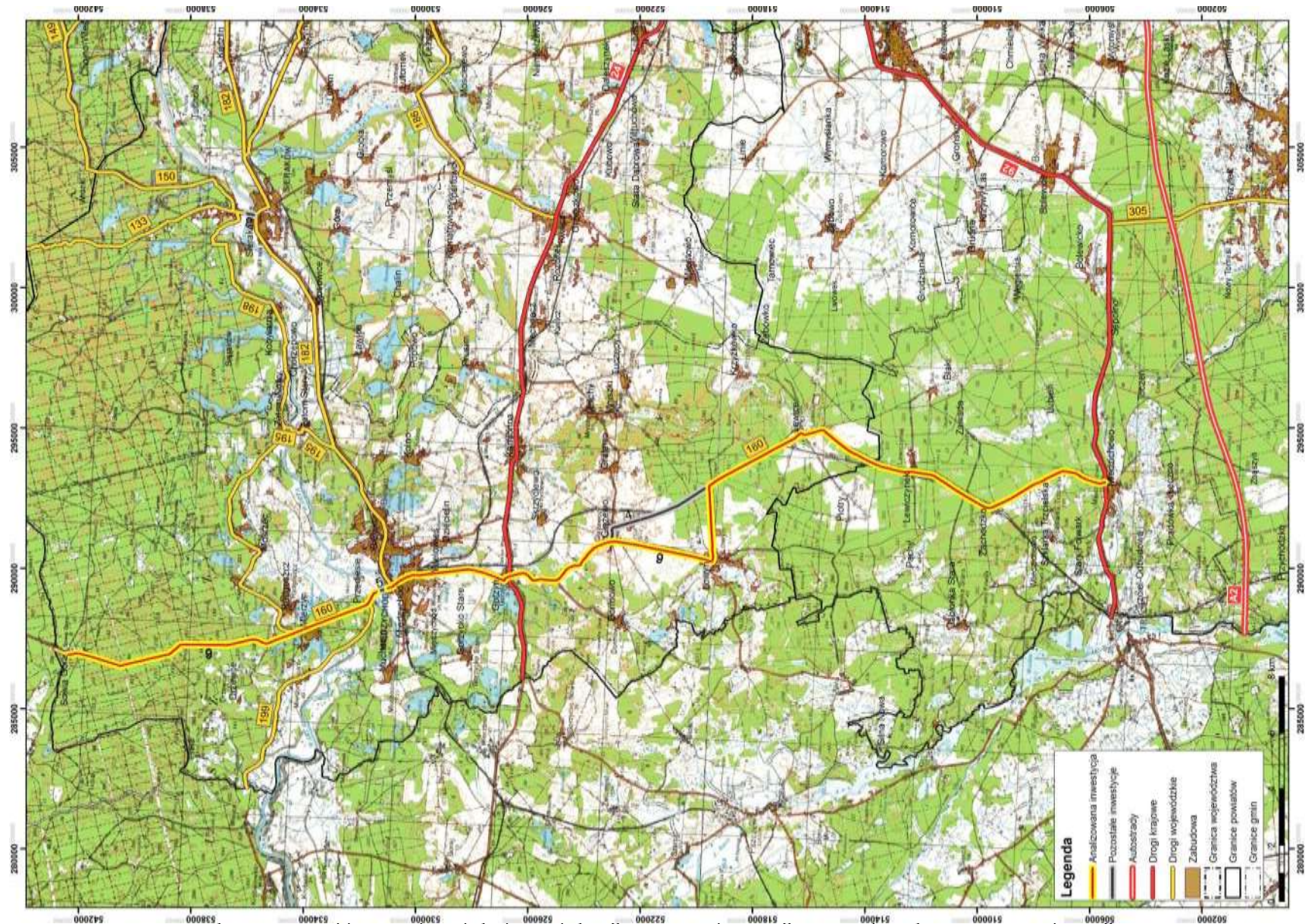
6	Droga nr 160 Sowia Góra- Miedzichowo
<p>Lokalizacja przedsięwzięcia</p> <p>Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia</p> <p>Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia</p> <p>Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOS</p> <p>Decyzja środowiskowa 24.11.2010 bez OOS</p>	<p>Powiat: międzychodzki, nowotomyski Gmina: Międzychód (m. Międzychód, m. Sowia Góra), Miedzichowo (m. Miedzichowo)</p> <p>Celem inwestycji jest rozbudowa drogi na odcinku Sowia Góra - Międzychód oraz rozbudowa drogi na odcinku Międzychód - Miedzichowo</p> <p>długość: odc. Sowia Góra- Międzychód 12.10 km; odc. Międzychód- Miedzichowo- 18.70 km</p> <p>Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody</p> <p>Decyzja środowiskowa 15.12.2014 r., bez OOS dla odcinka rozbudowa drogi na odc. Sowia Góra - Międzychód</p>
<p>Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych</p>	<p>Parki krajobrazowe: Sierakowski Park Krajobrazowy- 4.20 km, Pszczewski Park Krajobrazowy- 7.10 km Obszary Chronionego Krajobrazu: „H” Międzychód- znaczna część inwestycji przebiega przez obszary chronionego krajobrazu, Dolina Warty i Dolnej Noteci- 4.10 km, Obszar Chronionego Krajobrazu Pojezierze Puszczy Noteckiej- 2.60 km, Ząbszyńska Dolina Obry- 5.50 km Natura 2000 – SOO: PLH080036 Jeziora Gościmskie- 3.40 km, PLH080032 Bory Chrobotkowe Puszczy Noteckiej- 6.90 km, PLH08002 Rynna Jezior Obrzańskich- 8.70 km, PLH300031 Dolina Kamionki- 1.80 km, Natura 2000 – OSO: PLB300015 Puszcza Notecka- północna część inwestycji przebiega przez Obszar Natura 2000, PLB080005- Jeziora Pszczewskie i Dolina Obry- 3.40 km, Rezerваты przyrody: Jezioro Wielkie- 4.90 km, Rybojady- 8.40 km, Jeziora Gołyńskie- 13.00 km, Dąbrowa na wyspie- 13.60 km, Gorzycko- 2.30 km, Puszcza Notecka- 11.00 km, Bagno Leszczyny- 7.00 km, Czaplisko- 8.70 km, Goszczanowskie Źródlika- 12.70 km, Lubiatowskie Uroczyska- 6.60 km, Łąbedziniec- 7.50 km, Czaplence- 8.00 km, Mszar nad Jeziorem Mnich- 11.30 km, Czaple Wyspy- 10.40 km, Cegliniec- 11.60 km, Kolno Międzychodzkie- 3.30 km, Dolina Kamionki- 3.70 km, Buków Ostrów- 13.70 km, Użytki ekologiczne: Wysokie Trawy- 12.30 km, Trawy- 12.40 km, Nad Wartą- 11.00 km, Pławie 14.80 km, Nad Glinikiem- 5.90 km, Przy Jeziorze- 6.10 km, Bagno- 1.60 km, Bagno Śródleśne- 1.80, Śródleśne oczko wodne- 1.50 km, Kompleks terenów podmokłych- 2.10 km, Podmokła łąka- 3.20 km, Torfowisko Koto Wieży- 2.30 km, Dwójka- 6.40 km, Zapadlika Kopalniane- 7.30 km, Torfowisko przejściowe i mechowisko- 3.00 km, Jezioro Pąchowskie- 2.50 km, Półotwarta powierzchnia leśna- 3.30 km, Śródleśne Bagno- 4.50 km, Wyspa na jeziorze Duże Dormowskie- 3.00 km, Wyspa na jeziorze Gorzyńskim- 0.70</p>

<p>km, Wyspa na jeziorze Winnogóra- 4.10 km, Bagno Maszyna- 3.90 km, Wyspa na jeziorze Mierzyńskim- 0.60 km, Bagno Połupińskie- 8.80 km, Gajec- 6.40 km, Nad Ilianką- 6.80 km, Łąki- 6.40 km, Przy Oczo- 10.50 km, Oczo- 11.10 km, Torfowisko Kopaniec- 13.90 km, Wokół Jeziora Popienko- 11.20 km, Użytek ekologiczny w Świechocinie- 3.30 km, Kępa Nadwarciańska- 2.40 km, Kępa Krasne Dłusko- 5.50 km, Przy drodze- 5.70 km, Torfowisko Mosina- 4.20 km, Kieszeń Odry- 10.10 km, Łęgi- 10.70 km, Salamandra- 7.00 km, Nad Obrą- 7.40 km, Stobno- 7.60 km, Oczo- 7.60 km, Nad Gołyniem- 7.60 km, Uroczysko- 7.70 km, Dolina- 7.70 km, Bagno Radusz- 3.90 km, Makąty- 0.90 km, Torfowisko Aleksandrowo- 5.50 km, Mszar- 5.40 km, Bagno Borek- 3.70 km, Trzy wyspy na jeziorze Bielsko- 2.50 km, Użytek ekologiczny Bez Nazwy I- kierunek zachód- 4.90 km, Użytek ekologiczny Bez Nazwy II- 3.70 km, Podmokła łąka- 3.20 km, Zabagnienia nad Kamionką- 4.10 km, Zabagnienia nad Kamionką II- 2.50 km, Teren podmokły- 4.00 km, Zalesione zagłębienie- 2.70 km, Mokrzyzna przy autostradzie- 12.00 km, Mokrzyzny I- 10.40 km, Mokrzyzna II- 8.70 km</p> <p>Zespoły przyrodniczo – krajobrazowe: Drezdeńskie Uroczyska- 14.00 km, Glińskie Góry- 6.20 km,</p> <p>Korytarze ekologiczne: Zachodnia Puszcza Notecka- północny odcinek inwestycji przebiega przez teren korytarza ekologicznego, Jeziora Pszczewskie i Dolina Obry- południowy odcinek inwestycji przebiega przez teren korytarza ekologicznego,</p>							
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska							
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań						Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)
	-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							Realizacja inwestycji wiąże się z wycinką krzewów i drzew wzdłuż drogi oraz zajęciem dodatkowych powierzchni terenu, co może prowadzić do zniszczenia siedlisk chronionych gatunków bezkręgowców, grzybów, porostów, ptaków i nietoperzy. Realizacja przedsięwzięcia wiąże się także z bezpośrednim zniszczeniem osobników gatunków roślin, zwierząt i grzybów (zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji), płoszeniem, przekształceniem, pogorszeniem jakości siedlisk (np. w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych), efektem bariery. Na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia i/lub wykonania Raportu OOŚ należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą dla odc. Międzychód-Miedzichowo. Konieczne jest uwzględnienie minimalizacji (wycinka drzew i krzewów poza sezonem rozrodczym ptaków i nietoperzy) i kompensacji przyrodniczych na etapie projektowania drogi, a następnie respektowanie wymogów sformułowanych w decyzji środowiskowej.
Obszary Natura 2000							Północny odcinek inwestycji zlokalizowany jest w obszarze PLB300015 Puszcza Notecka. Na etapie wykonania Raportu OOŚ należy wykonać inwentaryzację przyrodniczą oraz analizę wpływu na przedmioty ochrony obszaru.
Pozostałe obszary chronione							Znaczna część inwestycji zlokalizowana jest w Obszarze Chronionego Krajobrazu „H” Międzychód oraz wzdłuż granicy Obszaru Chronionego Krajobrazu „I” Międzychód-Trzciel. Nie zidentyfikowano istotnych zagrożeń dla obszarów.
Korytarze ekologiczne							Inwestycja zlokalizowana jest w obrębie głównego korytarza ekologicznego „Puszcza Notecka”, pełniącego funkcję obszaru węzłowego, głównego korytarza „Dolina dolnej Warty” oraz korytarza o znaczeniu krajowym - „Lasy zachodniej Wielkopolski”. Realizacja inwestycji wiąże się także z ingerencją w obiekty pełniące funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych. Negatywne oddziaływania wystąpią na etapie budowy (hałas, oświetlenie) oraz na etapie eksploatacji (zwiększenie ruchu pojazdów, wzrost prędkości, co może powodować wzrost kolizji ze zwierzętami). Nowe obiekty odwadniające drogę (rowy) oraz krawężniki mogą stanowić barierę migracyjną dla małych zwierząt. Konieczna jest szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza (ze wskazaniem m.in. miejsc kolizji z płazami) oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (m.in. zapewnienie drożności obiektów pełniących funkcje lokalnych korytarzy

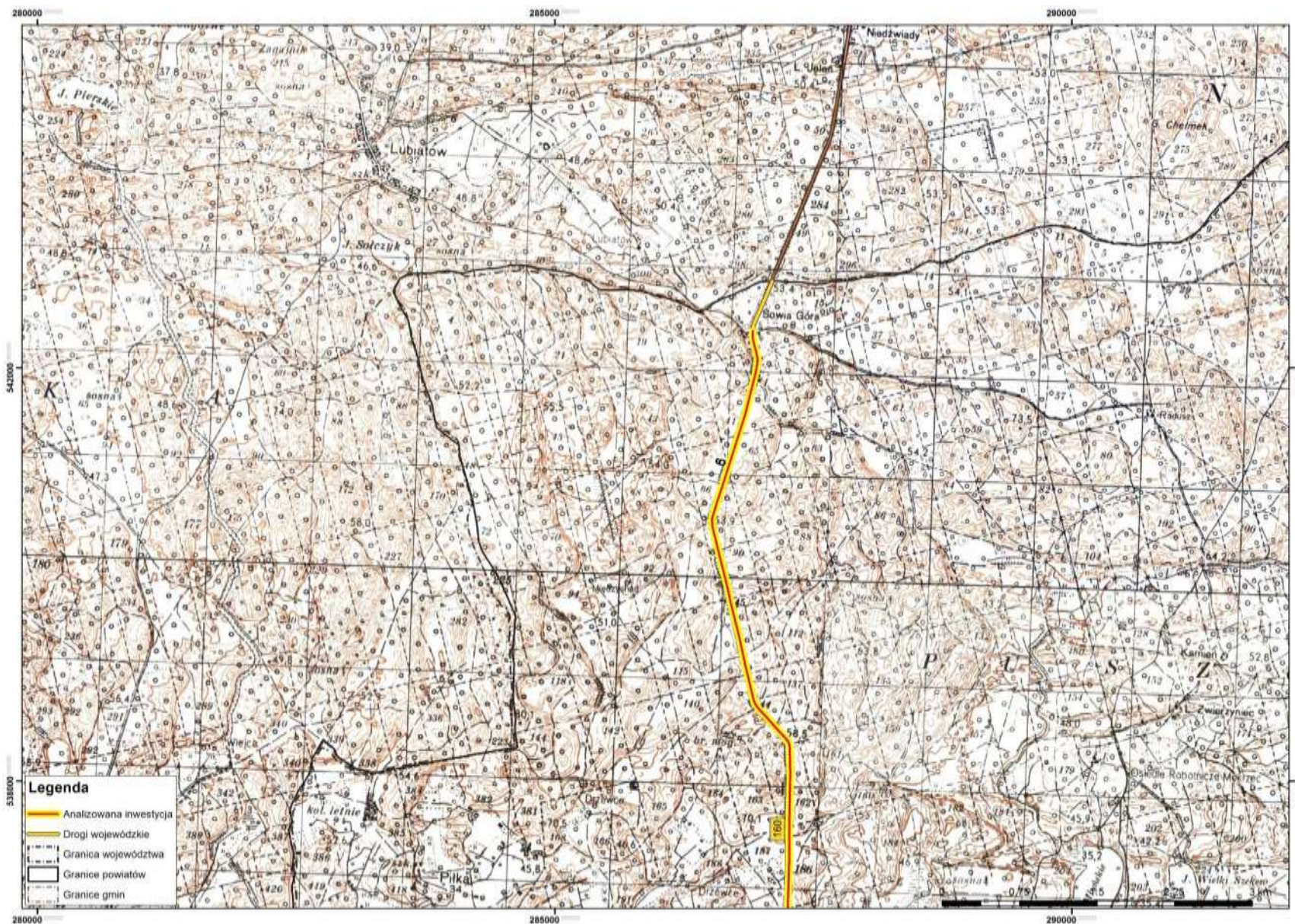
						ekologicznych poprzez dostosowanie istniejących mostów i przepustów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt, ekrany antyolśnieniowe na mostach). Zapleczka budowy należy lokalizować poza dolinami cieków wodnych. Zakaz wykorzystywania barierek ochronnych wzdłuż ścieżek rowerowych.
Ludzie (w tym zdrowie);						Rozbudowa drogi powinna poprawić bezpieczeństwo jej użytkowników a więc będzie miała pozytywny wpływ na zdrowie i życie ludzi.
Wody;						Analizowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie około 30 km drogi łączącej Sowią Górę i Miedziechowo. Południowa część inwestycji realizowana w obrębie JCW RW6000191878729 i RW60002318769 nie koliduje z żadnym z głównych cieków. W przypadku części północnej, realizowanej na terenie JCW RW600017188969, RW60002118779, RW60001718774 i RW60002318772 może dojść do konieczności przebudowy infrastruktury mostowej, a tym samym ingerencji w ich koryta. Zagrożenia w tym zakresie powinny być przedmiotem procesu OOŚ. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
Powietrze;						Planowana inwestycja z uwagi na swój kompleksowy charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowością Sowią Góra i Miedziechowo, co może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń.
Hałas;						Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań. Możliwa jest natomiast niwelacja tego oddziaływania przez wzrost natężenia ruchu na zmodernizowanym odcinku.
Powierzchnia ziemi ;						Inwestycja wiąże się z poszerzeniem pasa drogowego, zajęciem, utwardzeniem i uszczelnieniem powierzchni ziemi. Takie prace mogą mieć negatywne oddziaływanie na powierzchnię ziemi, ale zasięg tego oddziaływania będzie stosunkowo niewielki.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);						Rozbudowa drogi wiąże się poszerzeniem pasa drogowego, wycinką drzew na obszarach leśnych oraz usunięciem krzewów i drzew towarzyszących DW160 w obecnym jej biegu. Szczególnie na obszarach otwartych zaleca się odtworzenie szpalerów i alei drzew po zakończeniu prac budowlanych. Należy zauważyć, że planowana jest również inwestycja polegająca na budowie obwodnicy łowynia, która będzie alternatywą dla obecnego przebiegu DW160 przez tą miejscowość. Zaleca się rozważyć czy prowadzenie obu inwestycji jest zasadne ze względów środowiskowych i którydy ostatecznie zostanie poprowadzony ruch drogowy.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);						Nie przewiduje się wpływu inwestycji na ten komponent.

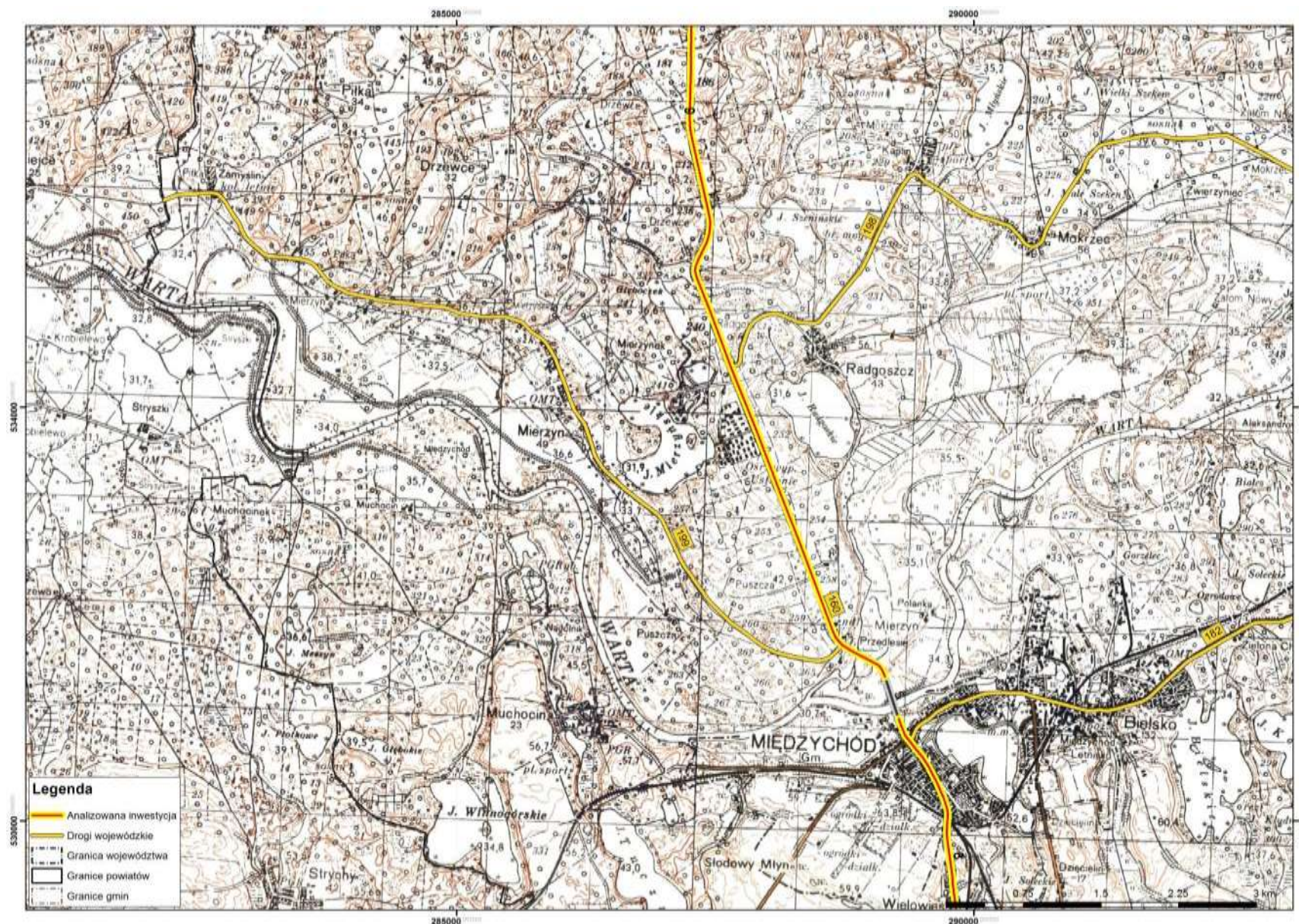


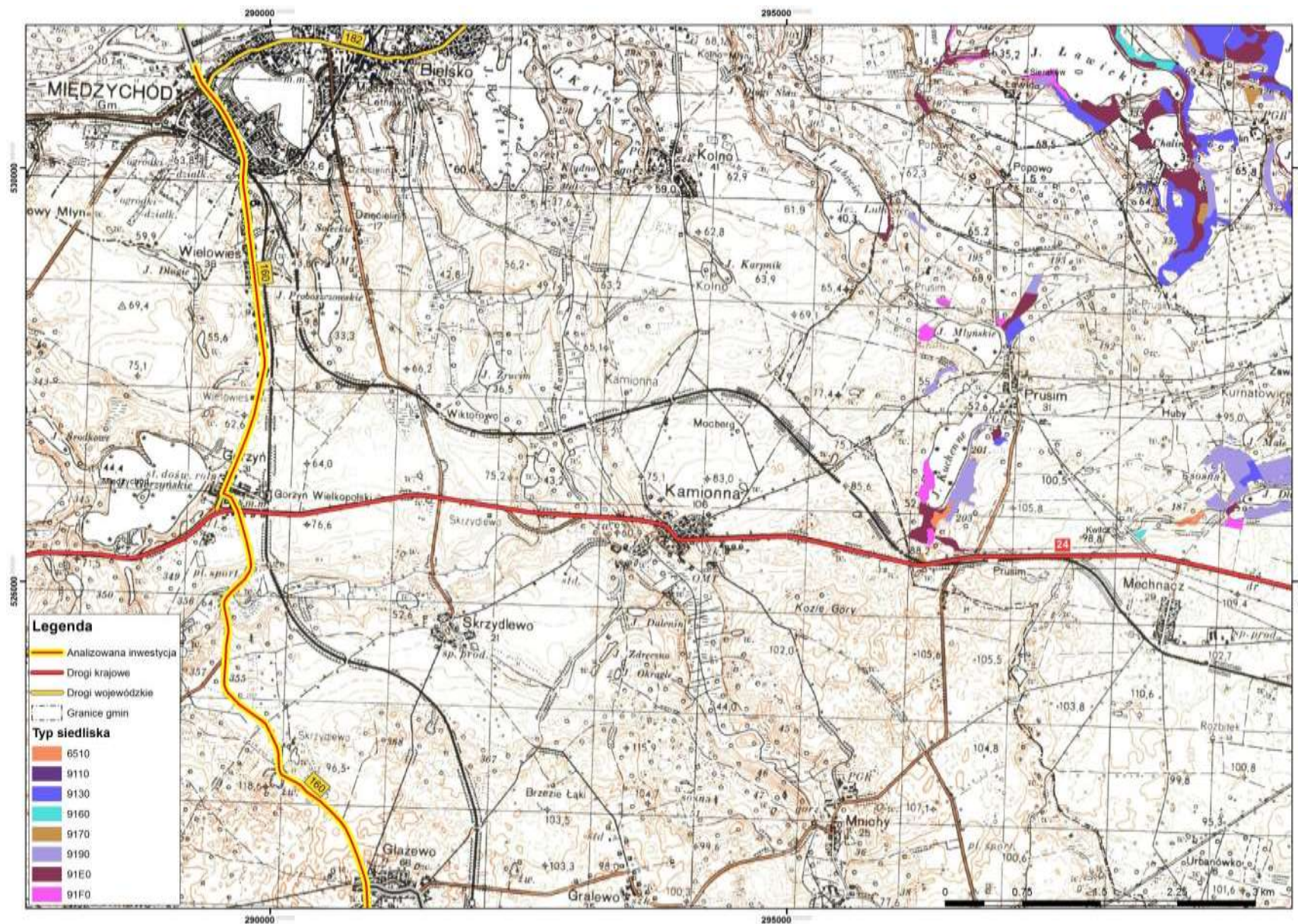


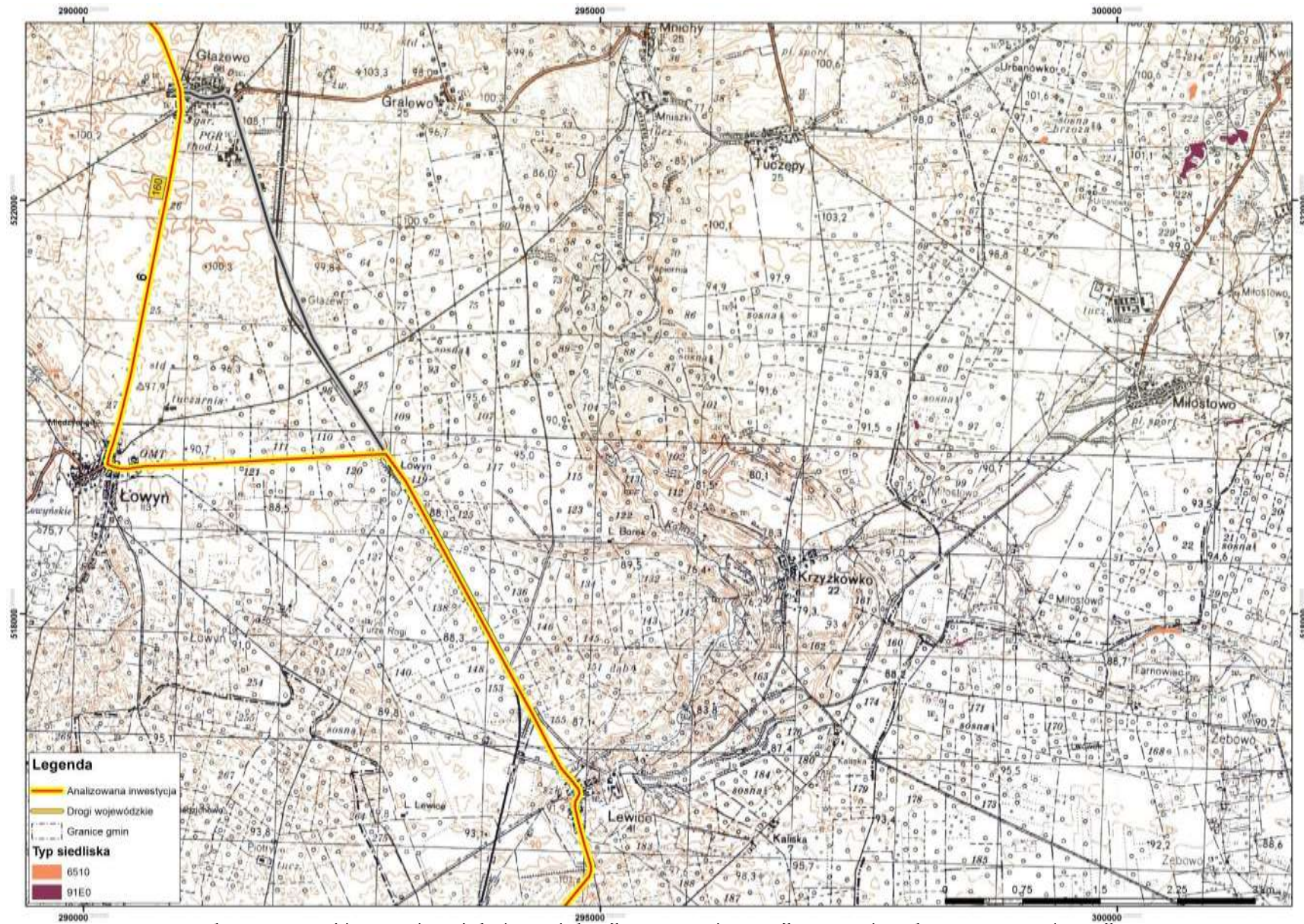


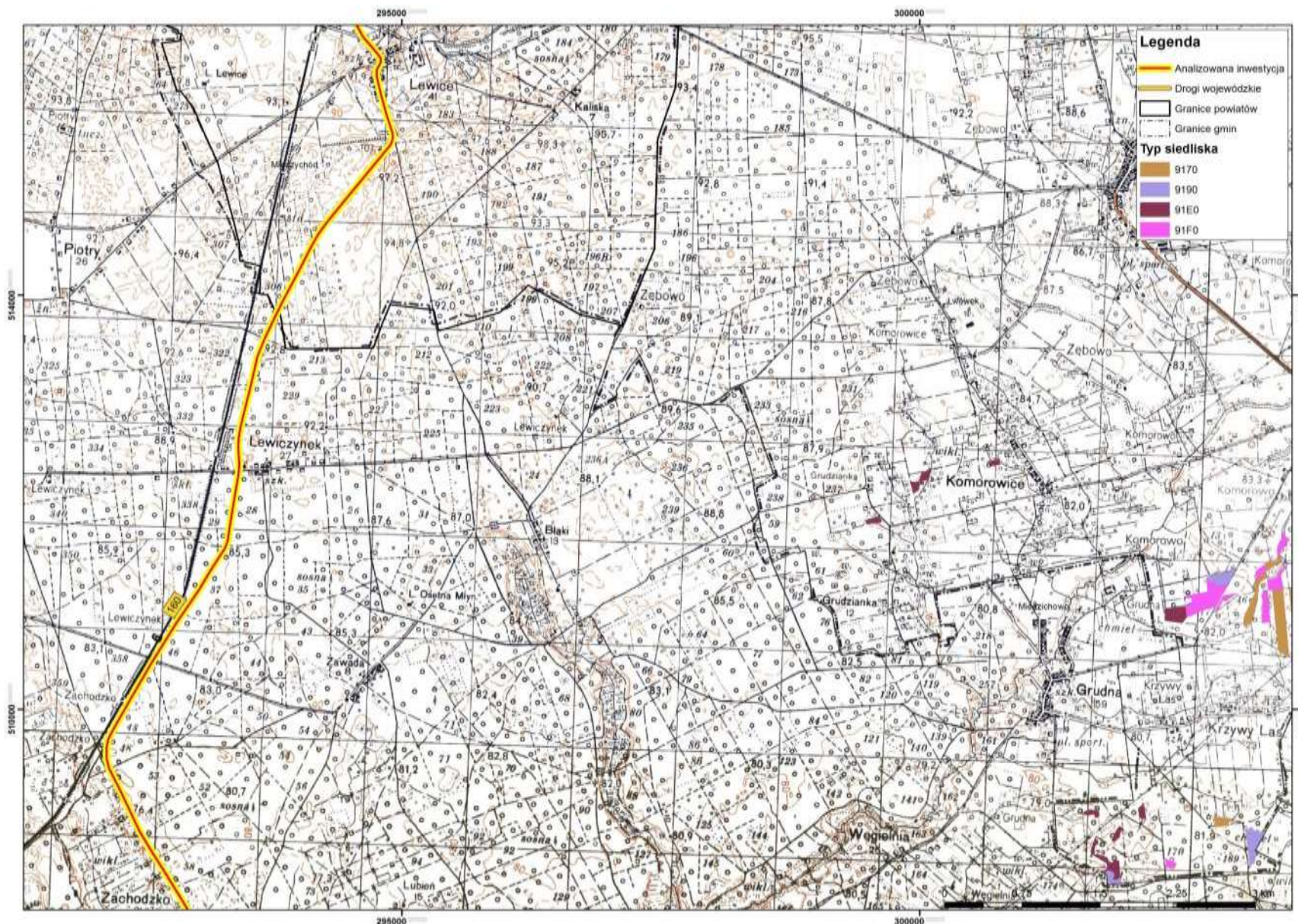
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

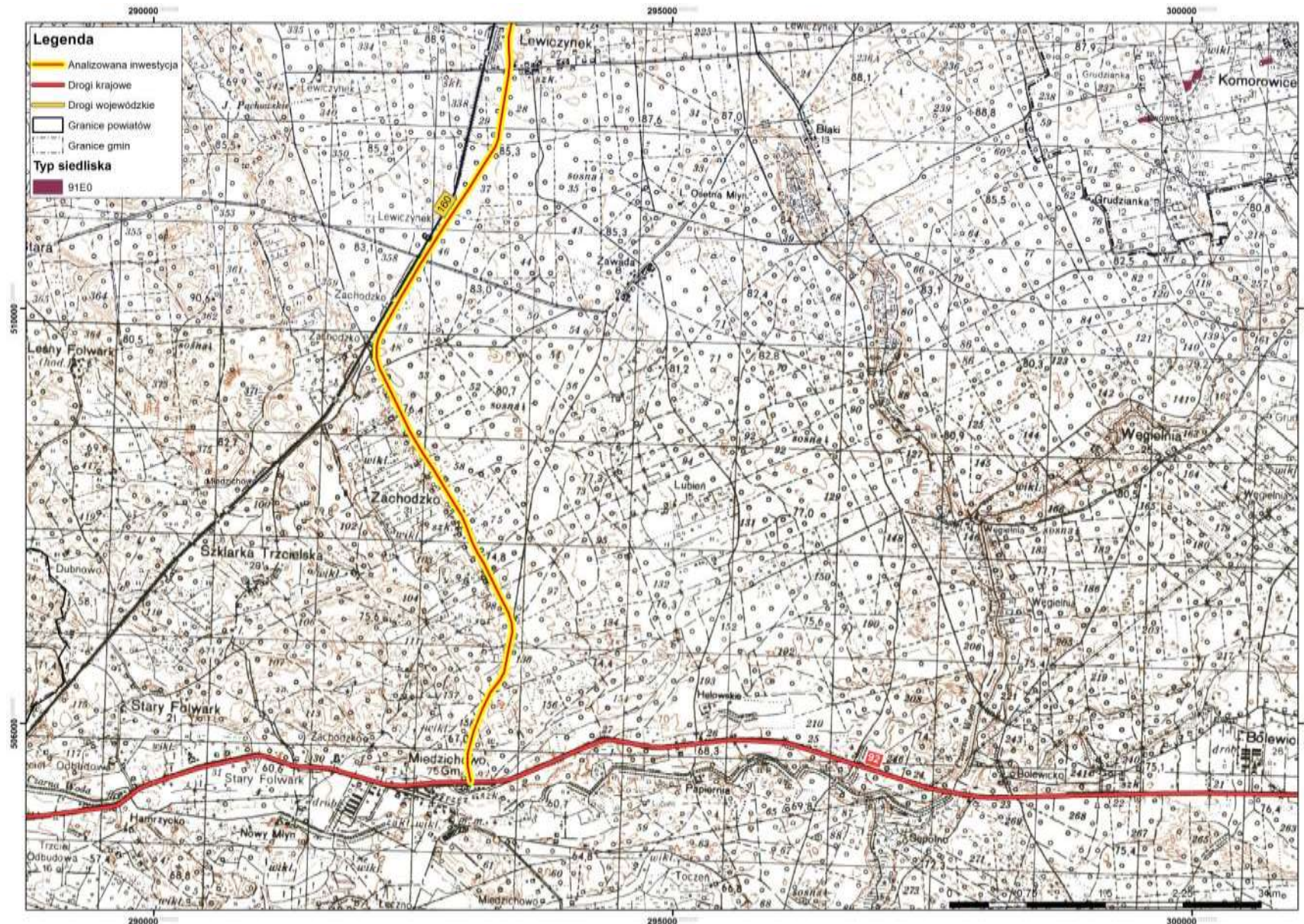










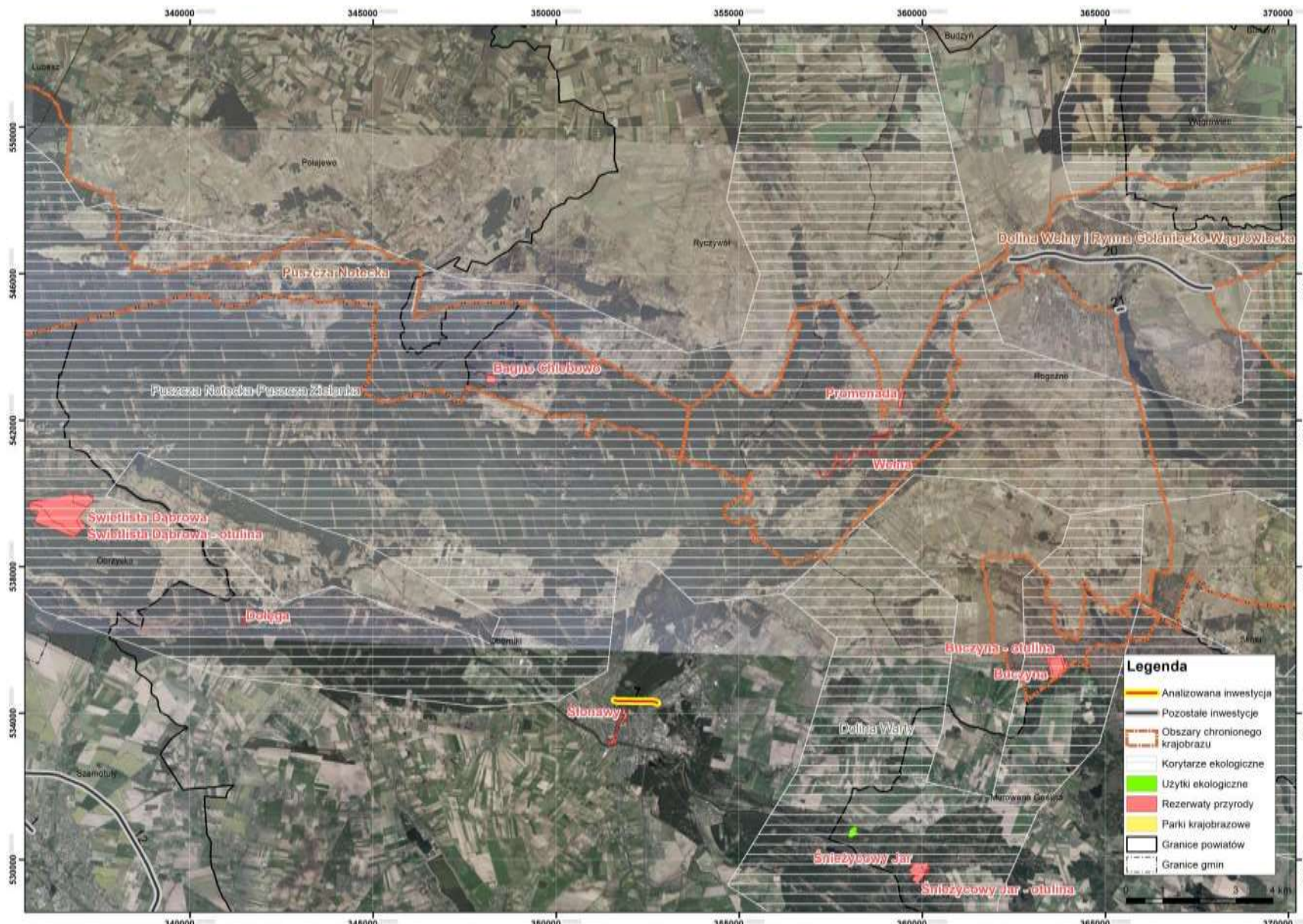


I.7. Droga nr 178 m. Oborniki.

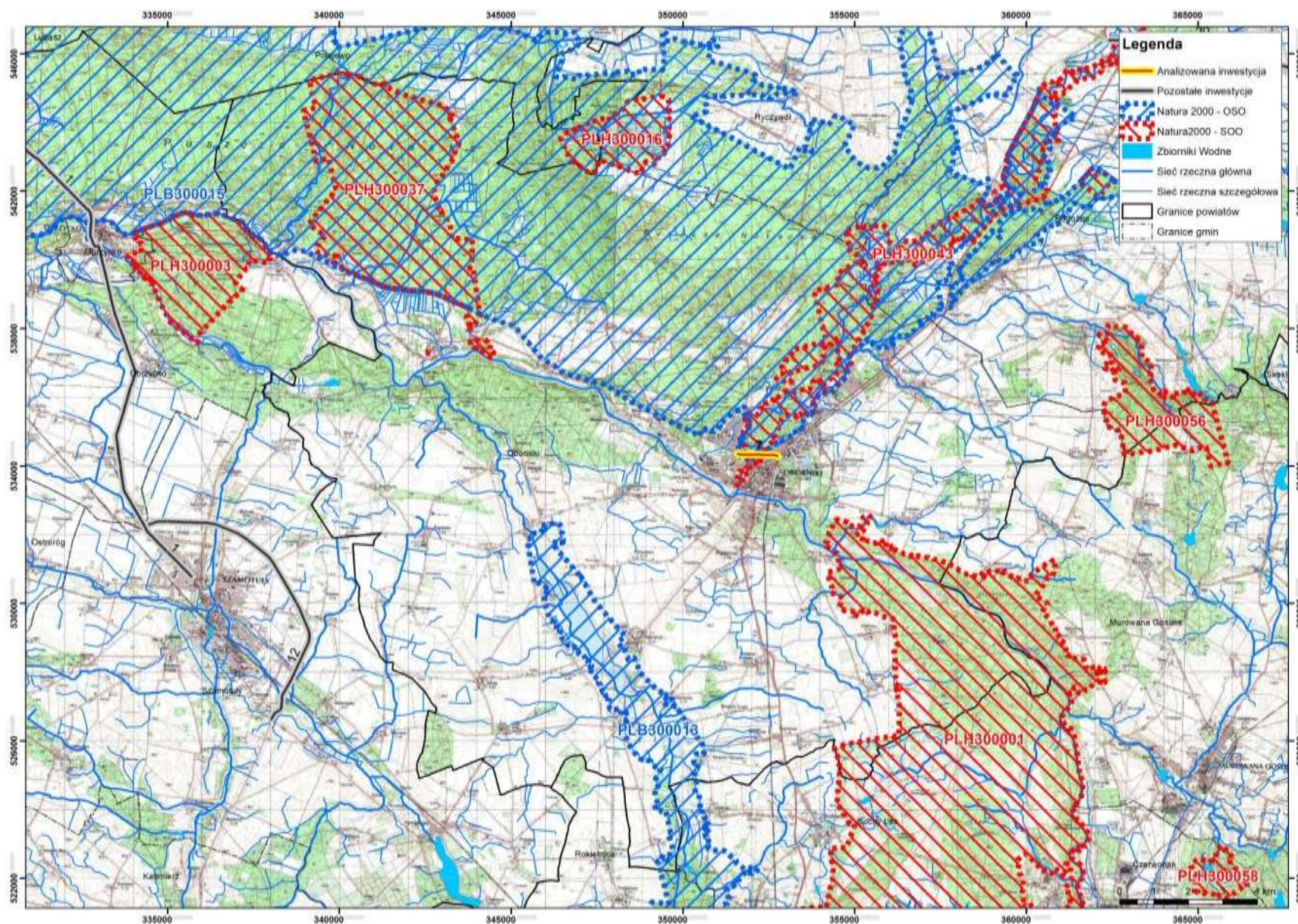
7		Droga nr 178 m. Oborniki			
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat: obornicki Gmina: Oborniki (m. Oborniki)				
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest budowa północnej obwodnicy Obornik, która ma przebiegać po byłym torze kolejowym Oborniki - Wronki.				
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 1.18 km				
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody				
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia	14.11.2015 (z pełną procedurą OOŚ)				
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Obszary Chronionego Krajobrazu: Dolina Wełny i Rynna Gołaniecko- Wągrowicka- 5.20 km, Puszcza Notecka- 6.65 km, Suchy Las Biedrusko- 8.80 km, Pawłowicko- Sobocki Obszar Chronionego Krajobrazu- 12.50 km, Dolina Samicy Kierskiej w gminie Suchy Las- 9.60 km,</p> <p>Natura 2000 – SOO: PLH300003 Dąbrowy Obrzyckie- 14.70 km, PLH300037 Kiszewo- 7.60 km, PLH300016 Bagno Chlebowo- 8.50 km, PLH300043 Dolina Wełny- inwestycja w znacznym odcinku przebiega przez Obszar Natura 2000, PLH300056 Buczyna w Długiej Goślinie- 9.50 km, PLH 300001 Biedrusko- 2.50 km</p> <p>Natura 2000 – OSO: PLB300015 Puszcza Notecka- inwestycja w znacznym odcinku przebiega wzdłuż południowej granicy Obszaru Natura 2000, PLB 300013- 5.80 km</p> <p>Rezerваты przyrody: Słonawy- 0.20 km, Dołęga- 10.20 km, Świetlista Droga- 15.10 km, Bagno Chlebowo- 9.40 km, Wełna- 7.60 km, Promenada- 10.30 km, Buczyna- 10.70 km, Śnieżycowy Jar- 8.40 km, Gogulec-14.90 km</p> <p>Użytki ekologiczne: Użytek ekologiczny Bez Nazwy kierunku południowy-wschód- 6.30 km</p> <p>Korytarze ekologiczne: Puszcza Notecka- Puszcza Zielonka- 0.83 km, Dolina Warty- 4.30 km</p>				
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska					
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań		Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmocnienia oddziaływań pozytywnych)		
	-3	-2		-1	1

Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione						Realizacja inwestycji wiąże się z wycinką krzewów i drzew wzdłuż drogi oraz zajęciem dodatkowych powierzchni terenu, co może prowadzić do zniszczenia siedlisk chronionych gatunków roślin, bezkręgowców, grzybów, porostów, ryb, płazów, gadów, ptaków i ssaków. Realizacja przedsięwzięcia wiąże się także z bezpośrednim zniszczeniem osobników gatunków roślin, zwierząt i grzybów (zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji), płożeniem, przekształceniem, pogorszeniem jakości siedlisk (np. w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych podczas budowy mostu), fragmentacją siedlisk, efektem bariery. Na etapie wykonania Raportu OoŚ wykonano szczegółową inwentaryzację przyrodniczą. Konieczne jest uwzględnienie minimalizacji (wycinka drzew i krzewów poza sezonem rozrodczym ptaków i nietoperzy) i kompensacji przyrodniczych, a następnie respektowanie wymogów sformułowanych w decyzji środowiskowej.
Obszary Natura 2000						Inwestycja przecina obszar PLH300043 Dolina Wełny oraz graniczy z obszarem PLB300015 Puszcza Notecka. Możliwe wystąpienie negatywnych oddziaływań na przedmioty ochrony obszarów. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących.
Pozostałe obszary chronione						Inwestycja zlokalizowana jest ok. 200 m od rezerwatu „Słonawy”. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących.
Korytarze ekologiczne						Inwestycja przecina korytarz ekologiczny „Wełna”. Nasilone negatywne oddziaływania wystąpią na etapie realizacji oraz na etapie eksploatacji (hałas, oświetlenie, pojawienie się ruchu pojazdów), co będzie stanowiło efekt bariery. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (m.in. zapewnienie drożności korytarza ekologicznego poprzez dostosowanie mostu do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt, ekrany antyolśnieniowe). Zaplecza budowy należy lokalizować poza obszarem korytarza ekologicznego.
Ludzie (w tym zdrowie);						Inwestycja polegająca na budowie nowej drogi, będącej odciążeniem komunikacyjnym centrum Obornik będzie miała pozytywne oddziaływanie na zdrowie ludzi, szczególnie mieszkańców, którzy dzięki takiemu rozwiązaniu, przestaną być narażeni na szkodliwą emisję zanieczyszczeń pochodzących z ruchu tranzytowego.
Wody;						Planowana obwodnica realizowana będzie w obrębie ujściowego fragmentu JCW RW60002418699 (Wełna od Doptwywu poniżej Jez. Łęgowo do ujścia). Niewielka skala inwestycji obejmująca budowę około 1 km drogi po śladzie dotychczasowego toru kolejowego wyklucza możliwość wystąpienia istotnych negatywnych oddziaływań na wody i ich cele środowiskowe. Należy jednak zbadać możliwe oddziaływanie z uwagi na konieczność przebudowy obiektu mostowego nad Wełną.
Powietrze;						Planowana w ramach przedsięwzięcia obwodnica pozwoli na relokację emisji zanieczyszczeń powodowanych ruchem tranzytowym, które skoncentrowana jest obecnie w centrum miejscowości, poza jej zamieszkane centrum, co przyczyni się do redukcji ich niekorzystnego oddziaływania na ludzi.
Hałas;						Budowa nowej infrastruktury drogowej uwarunkowana jest koniecznością dotrzymania obowiązujących standardów akustycznych. Natomiast zakładana relokacja ruchu tranzytowego poza obręb centrum Obornik spowoduje zmniejszenie obecnie notowanych uciążliwości w zakresie hałasu drogowego.
Powierzchnia ziemi ;						Inwestycja wiąże się z wytyczeniem i zajęciem obszaru pod pas drogowy, a to będzie skutkowało utwardzeniem i uszczelnieniem powierzchni ziemi. Biorąc pod uwagę, że nowa droga ma przebiegać po trasie nieczynnej linii kolejowej oddziaływanie negatywne będzie minimalne.

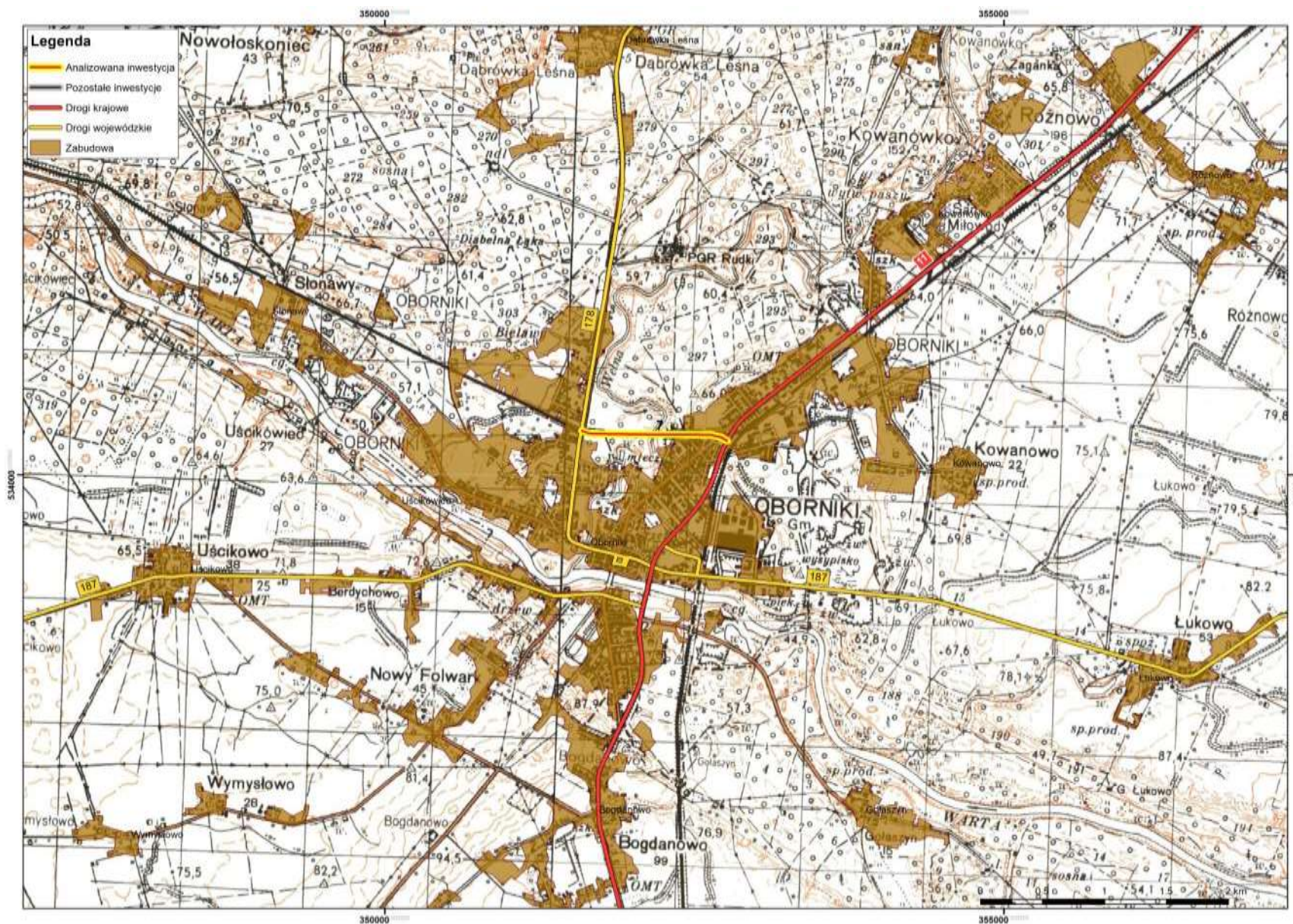
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);					Przebieg drogi zaplanowano po trasie nieczynnej linii kolejowej, która obecnie stanowi nieużytek, więc inwestycja może mieć oddziaływanie pozytywne, polegające na uporządkowaniu przestrzeni i zagospodarowaniu terenów dotychczas wyłączonych z użytkowania. Dodatkowo pozytywne oddziaływanie będzie mieć częściowe wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrum miejscowości.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);					Oddalenie części ruchu tranzytowego od centrum miasta, wiąże się z ograniczeniem szkodliwej emisji zanieczyszczeń i drgań na obszary o intensywnej zabudowie i historycznej wartości.

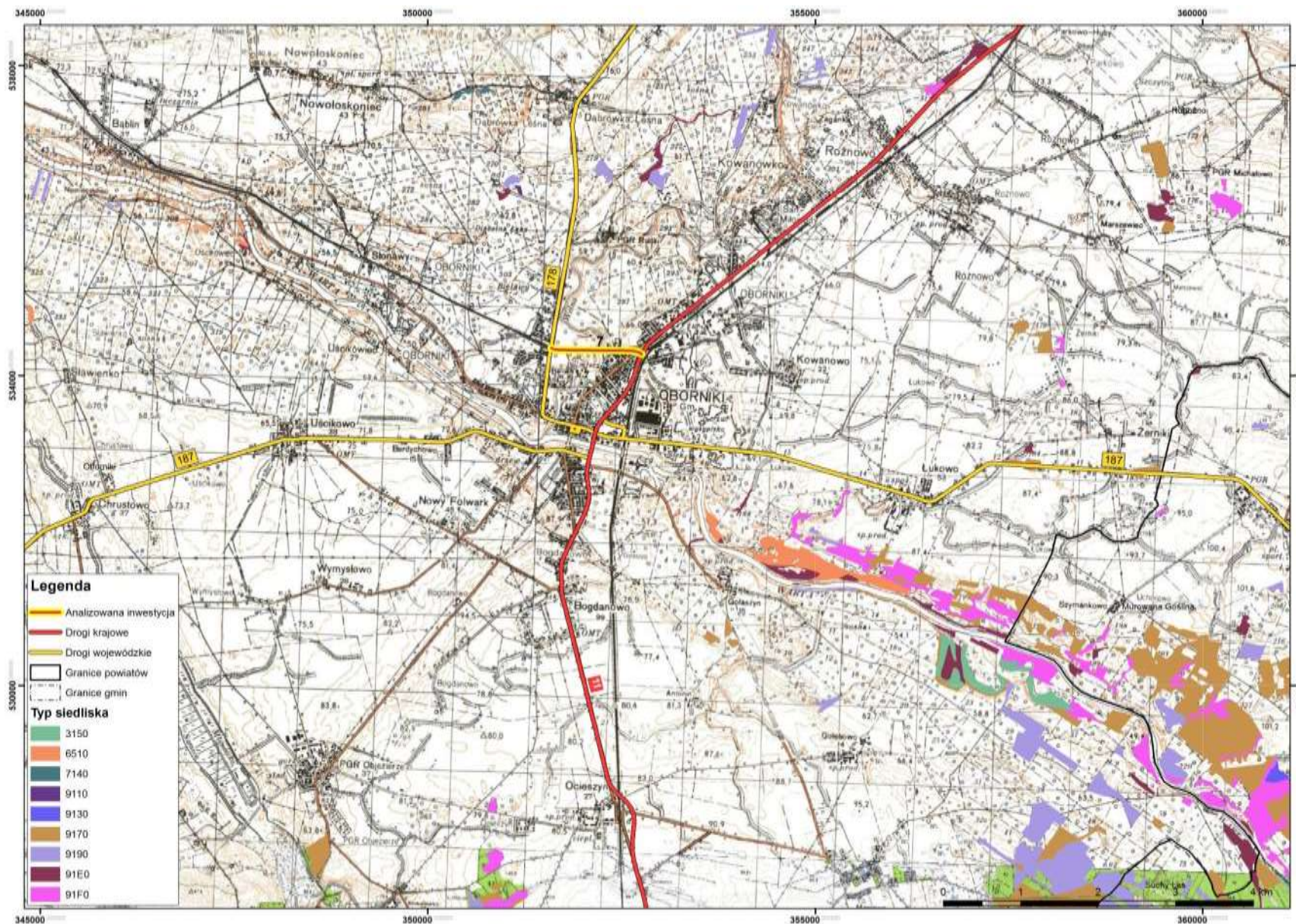


w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



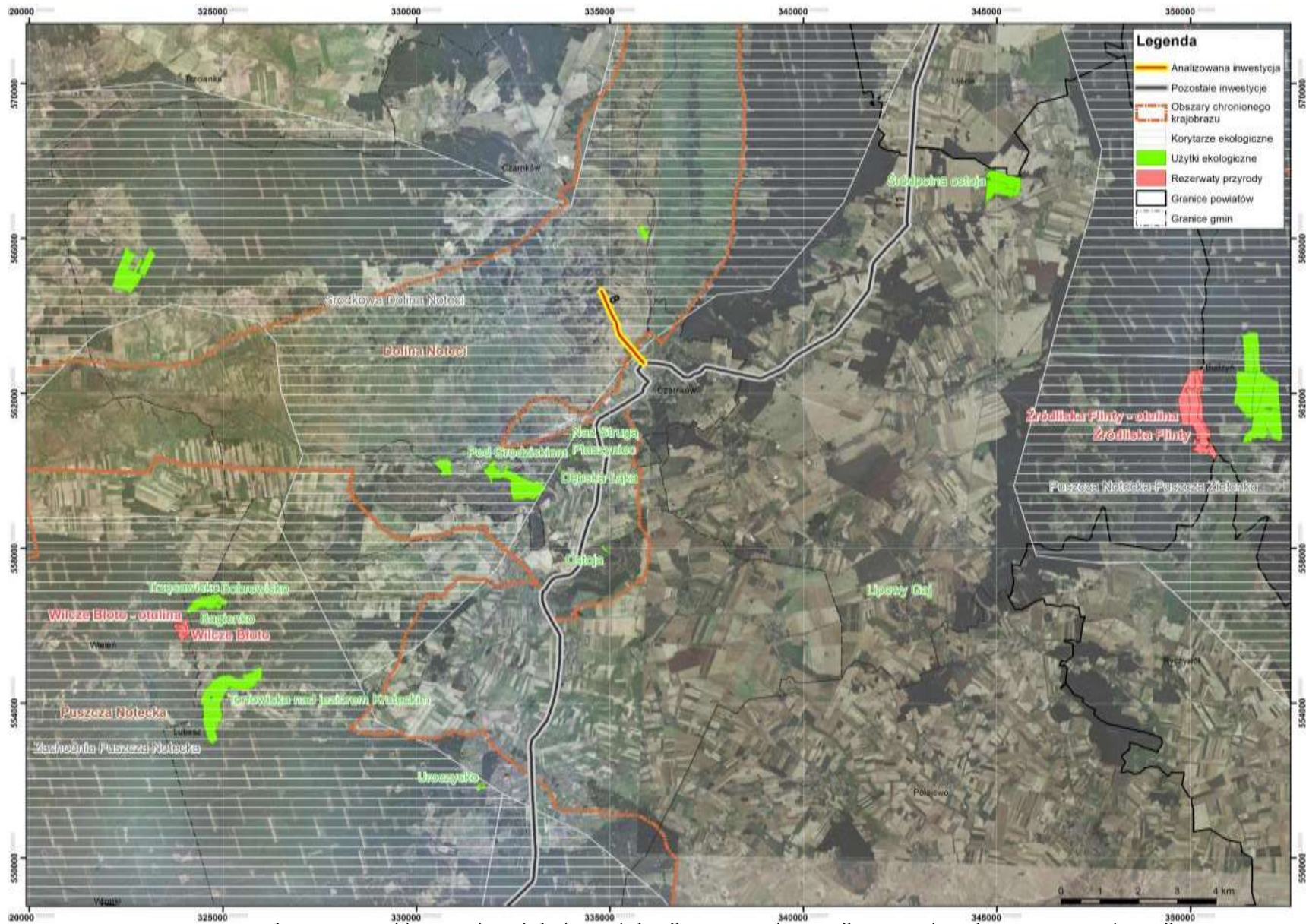


I.8. Droga nr 178 odc. DW 174- Czarnków.

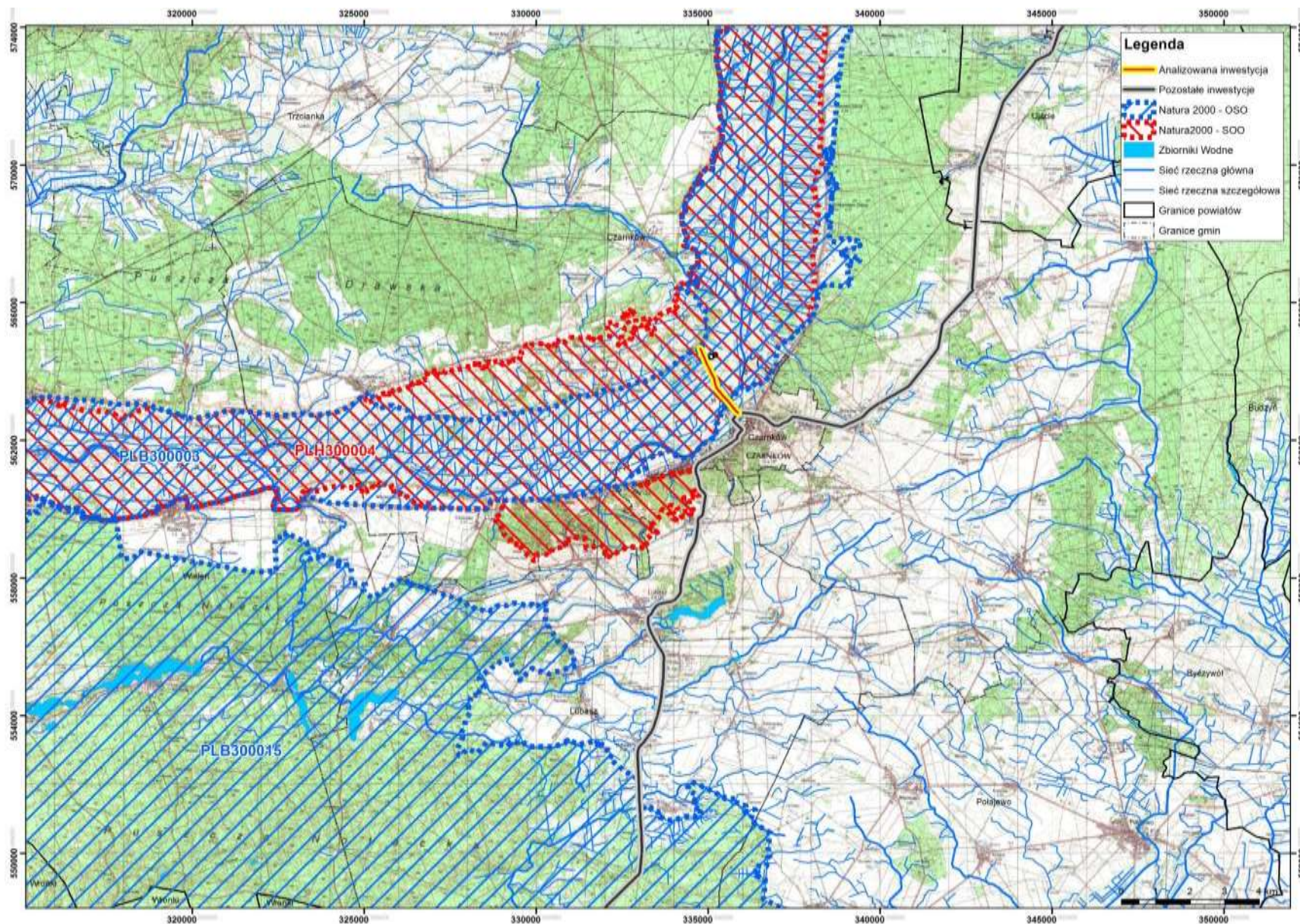
8	Droga nr 178 odc. DW 174- Czarnków	
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat: czarnkowsko- trzcianecki Gmina: Czarnków (m. Czarnków)	
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest przebudowa drogi wojewódzkiej nr 178 na odcinku od m. Czarnków do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 174.	
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 1.78 km	
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	<p>Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko:</p> <p>60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody</p>	
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja prowadzi śladem istniejącej drogi wojewódzkiej nr 178. Od skrzyżowania z DW 174 na południe w stronę m. Czarnków przebudowywana drogą sąsiaduje głównie z użytkami zielonymi. Takie zagospodarowanie terenów otaczających inwestycję dominuje aż do mostu nad rz. Notecią. Za obiektem inżynierskim rozpoczynają się już zabudowania m. Czarnków. Oprócz rzeki Noteci inwestycja przecina również kilka mniejszych cieków wodnych.	
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Obszary Chronionego Krajobrazu: Dolina Noteci- znaczny odcinek inwestycji przebiega przez teren Obszaru Chronionego Krajobrazu, Puszcza Notecka- 6.10 km,</p> <p>Natura 2000 – SOO: PLH300004 Dolina Noteci- znaczny odcinek inwestycji przebiega przez teren Obszaru Natura 2000</p> <p>Natura 2000 – OSO: PLB 300003 Nadnoteckie Łęgi- znaczny odcinek inwestycji przebiega przez terenu Obszaru Natura 2000, PLB300015 Puszcza Notecka- 7.80 km</p> <p>Rezerваты przyrody: Wilcze Błoto- 13.50 km, Źródliśka Flinty- 13.80 km,</p> <p>Użytki ekologiczne: Śródpolna Ostoja- 10.20 km, Lipowy Gaj- 9.60 km, Uroczysko- 11.60 km, Ostoja- 4.80 km, Nad Strugą- 2.60 km, Ptaszyniec- 3.00 km, Torfowiska nad jeziorem Kurteckim- 12.50 km, Bagienco- 12.60 km, Trzęsawisko- 12.50 km, Bobrowisko- 12.40 km, Pod Grodziskiem- 4.40 km, Użytek ekologiczny Bez Nazwy kierunek południowy-zachód- 5.60 km, Użytek ekologiczny Bez Nazwy- 11.80 km, Użytek ekologiczny bez nazwy kierunek zachód- 12.00 km</p> <p>Korytarze ekologiczne: Środkowa Dolina Noteci- znaczna część inwestycji zlokalizowana jest na terenie Korytarza Ekologicznego, Zachodnia Puszcza Notecka- 10.30 km, Puszcza Notecka- Puszcza Zielonka- 11.70 km,</p>	
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska		
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań	Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmocnienia oddziaływań pozytywnych)

	-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							Ze względu na lokalizację inwestycji w obrębie doliny Noteci, możliwe jest wystąpienie oddziaływań na gatunki charakterystyczne dla obszarów podmokłych łąk w dolinach rzecznych (zwłaszcza płazy, ptaki, rośliny i chronione siedliska). Negatywne oddziaływania będą miały nasilony charakter zwłaszcza na etapie budowy (hałas, oświetlenie). Ze względu na podmokły charakter obszaru i obecność zbiorników wodnych w otoczeniu inwestycji, grupą szczególnie narażoną na negatywne oddziaływania mogą być płazy. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących.
Obszary Natura 2000							Inwestycja zlokalizowana jest w obszarach Natura 2000: PLH300004 Dolina Noteci oraz PLB 300003 Nadnoteckie Łęgi. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących.
Pozostałe obszary chronione							Inwestycja zlokalizowana jest w Obszarze Chronionego Krajobrazu Dolina Noteci. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących.
Korytarze ekologiczne							Inwestycja przecina główny korytarz ekologiczny „Dolina Noteci”. Nowe obiekty odwadniające drogę (rowy) mogą stanowić barierę migracyjną dla małych zwierząt. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza (ze wskazaniem m.in. miejsc kolizji z płazami) oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (np. wyгородzenie pasa robót na czas prowadzenia prac w celu uniemożliwienia przedostawania się małych zwierząt, głównie płazów na obszar robót, zaprojektowanie przejść dla płazów w miejscach nasilonych kolizji).
Ludzie (w tym zdrowie);							Niewielkie oddziaływanie pozytywne związane z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego.
Wody;							Analizowana inwestycja realizowana będzie w obrębie JCW RW60002118877 (Notec od Kanału Romanowskiego do Bukówki) i może wymagać przebudowy obiektu mostowego nad Notecią, dlatego powinna polegać ocenie oddziaływania na cele ochrony wód, również z uwagi na możliwą kumulację oddziaływań z przedsięwzięciem nr 11. Pozytywnym aspektem realizacji przedsięwzięcia będzie dostosowanie infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów, co spowoduje poprawę jakości odprowadzanych do odbiornika wód.
Powietrze;							Z uwagi na zakres i charakter inwestycji nie przewiduje się możliwości wystąpienia istotnych negatywnych oddziaływań na analizowany komponent środowiska. Ewentualne pozytywne oddziaływania mogą dotyczyć redukcji emisji zanieczyszczeń z uwagi na upłynnienie ruchu na analizowanym odcinku drogi. W obrębie analizowanego odcinka udział terenów zamieszkałych jest relatywnie mały, dlatego oddziaływanie na komponent uznano za neutralne.
Hałas;							Remont infrastruktury drogowej uwarunkowany jest koniecznością dotrzymania obowiązujących standardów akustycznych, co w przypadku analizowanej inwestycji potencjalnie zmniejszy obecnie istniejące negatywne oddziaływania. W obrębie analizowanego odcinka udział terenów ochrony akustycznej jest relatywnie mały, dlatego oddziaływanie na komponent uznano za neutralne.
Powierzchnia ziemi ;							Przebudowa drogi może się wiązać z utwardzeniem i uszczelnieniem powierzchni ziemi. Biorąc jednak pod uwagę długość drogi oraz jej obecne parametry oddziaływanie nie powinno być znaczące. W czasie prac budowlanych należy zadbać o odpowiednie lokalizowanie placów budowy.
Krajobraz							Przebudowa drogi może wiązać się z usunięciem krzewów i drzew towarzyszących trasie w obecnym jej biegu. Zaleca się kompensację przyrodniczą w postaci nowych nasadzeń po zakończeniu prac budowlanych.

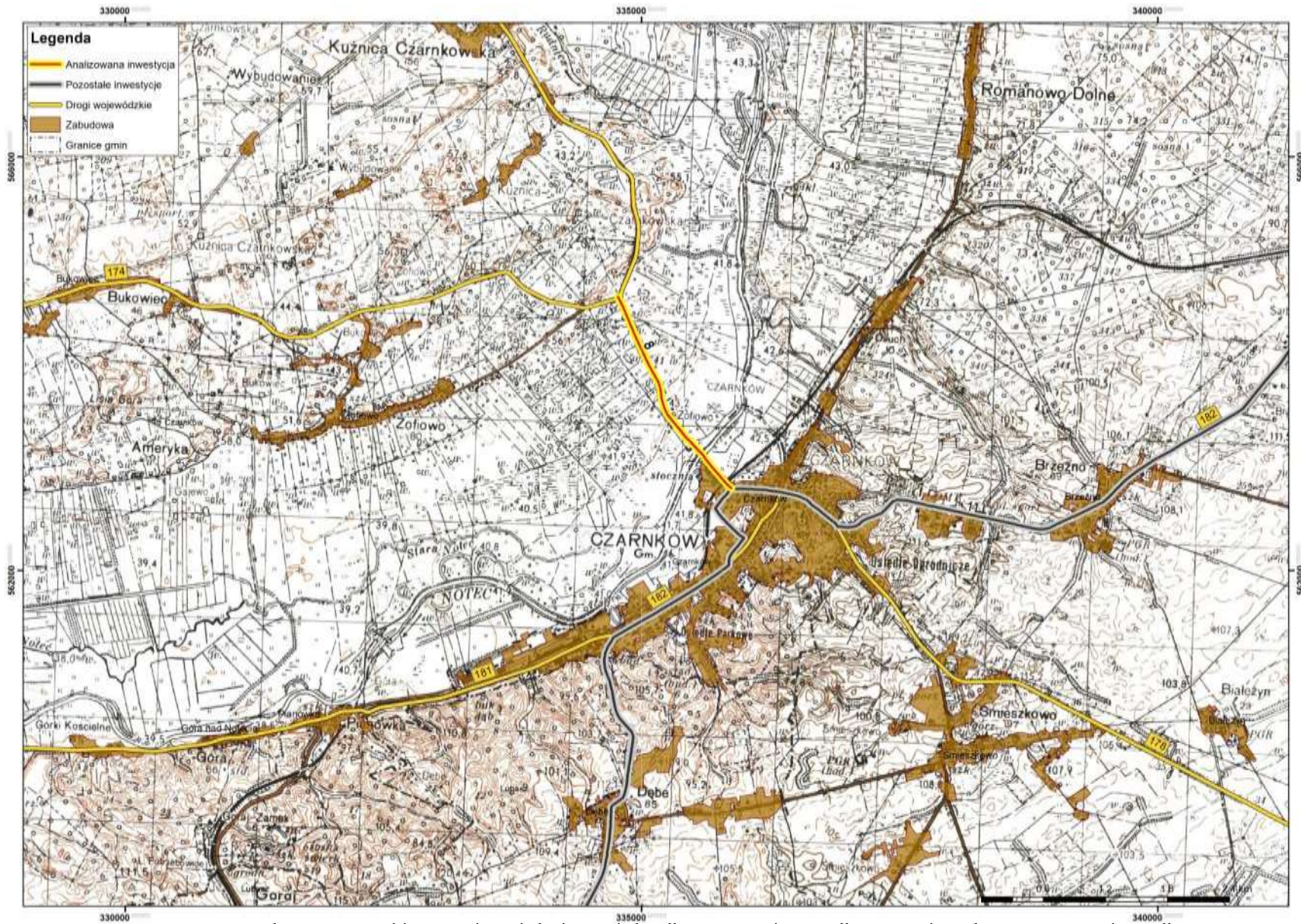
Zabytki i dobra materialne											Nie przewiduje się wpływu inwestycji na ten komponent.
----------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

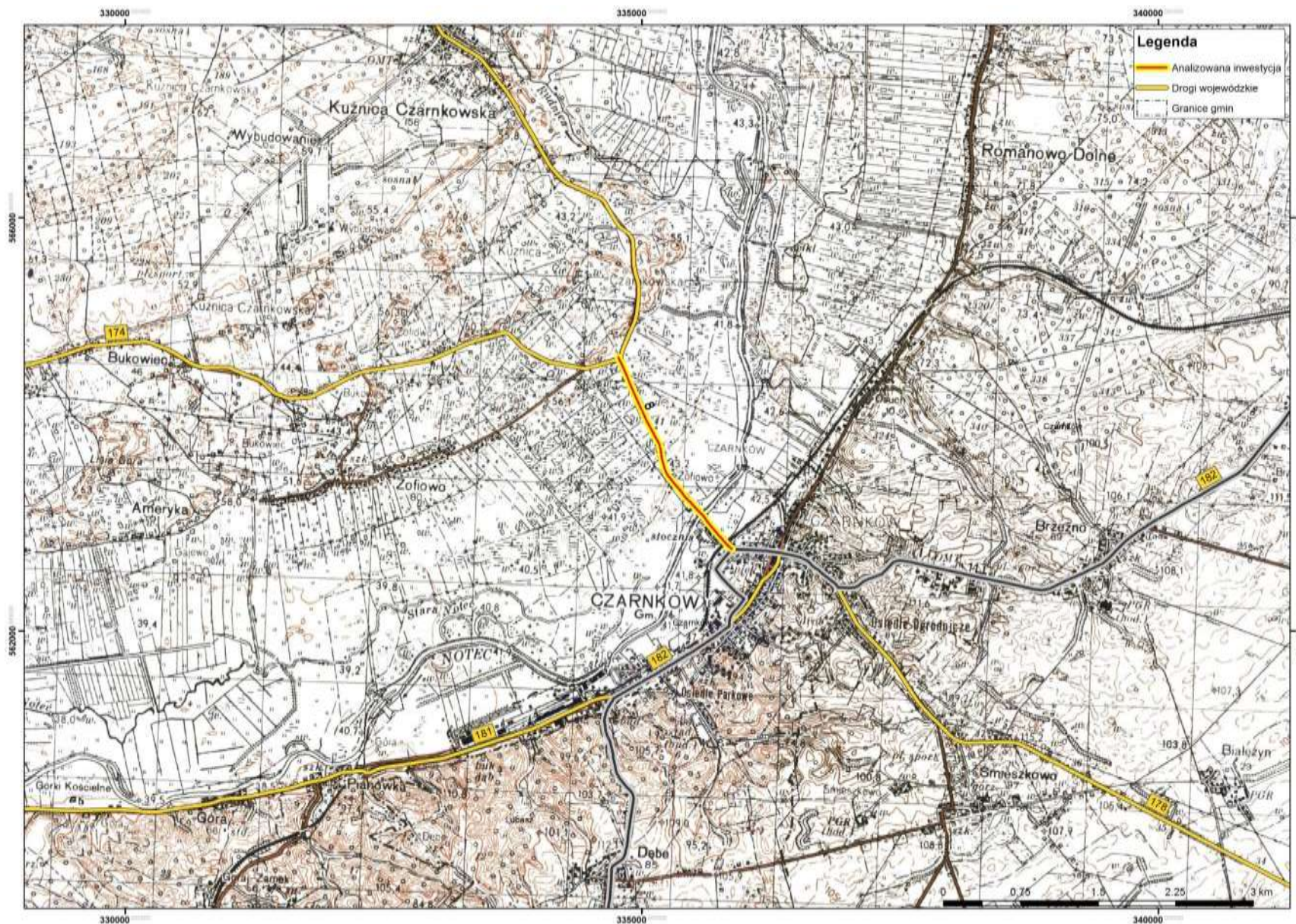


w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



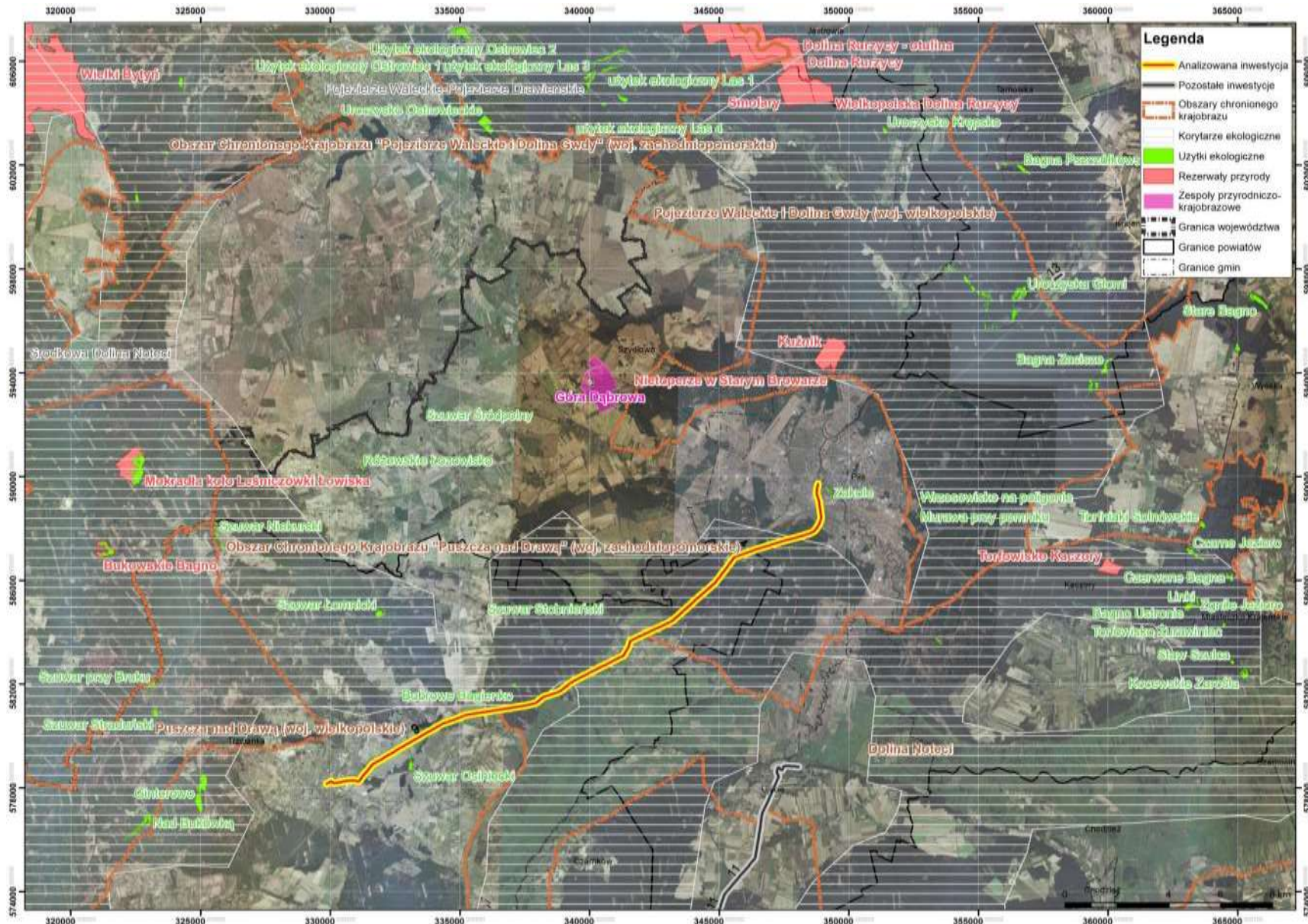


I.9. Droga nr 180 odc. Trzcianka- Piła.

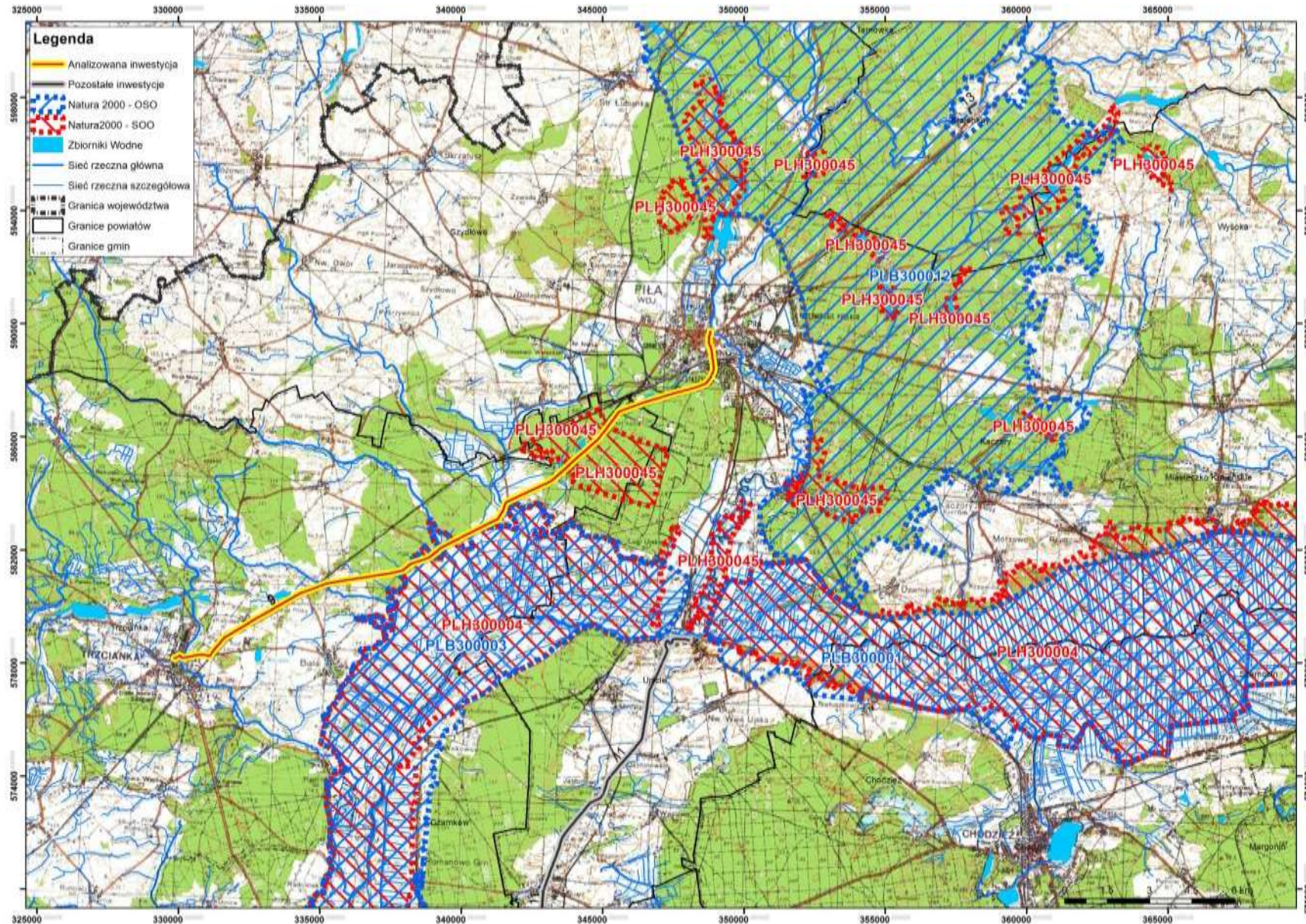
9	Droga nr 180 odc. Trzcianka- Piła
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat: czarnkowsko- trzcianecki Gmina: Czarnków (m. Czarnków)
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest przebudowa drogi wojewódzkiej nr 178 na odcinku od m. Czarnków do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 174.
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 18.45 km
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	<p>Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody</p>
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	<p>Inwestycja przebiega po istniejącym śladzie drogi wojewódzkiej 180. Zapewnia połączenie pomiędzy następującymi miejscowościami: Trzcianka, Stobno, Piła. Pomiędzy terenami zabudowanymi otoczenie drogi stanowią grunty orne oraz lasy. Przedsięwzięcie przecina następujące rzeki: Trzcianka w m. Trzcianka, Glinica i Łomnica na odcinku Trzcianka-Stobno, rzeka Krępica w m. Stobno. Dodatkowo przebudowywana droga przecina również kilka mniejszych cieków wodnych. W bliskim sąsiedztwie przebudowywanej drogi znajdują się następujące zbiorniki wodne: Jezioro Bąblino, Jezioro Moczytko- za m. Trzcianka, Jezioro Leśne- za m. Stobno oraz J. Piaszczyste na końcowym odcinku inwestycji przez m. Piła.</p>
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Obszary Chronionego Krajobrazu: Dolina Noteci- środkowy odcinek inwestycji przebiega wzdłuż granicy Obszaru Chronionego Krajobrazu, Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy (woj. wielkopolskie)- 3.30 km, Puszcza nad Drawą (woj. Wielkopolskie)- 1.70 km Natura 2000 – SOO: PLH30004 Dolina Noteci- środkowy odcinek inwestycji przebiega przez obszar Natura 2000, PLH 300045 Ostoja Pilska- północno-wschodni odcinek inwestycji przebiega przez teren obszaru Natura 2000, PLH 300017 Dolina Rurzycy- 14.60 km, PLH320046 Uroczyska Puszczy Drawskiej- 11.00 km, Natura 2000 – OSO: PLB 300003 Nadnoteckie Łęgi- środkowy odcinek inwestycji przebiega przez obszar Natura 2000, PLB 320016 Lasy Puszczy nad Drawą- 10.70 km, PLB 300012 Puszcza nad Gwdą- 3.40 km, Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego- 6.90 km Rezerваты przyrody: Torfowisko Kaczory- 10.90 km, Nietoperze w Starym Browarze- 4.20 km, Kuźnik- 4.30 km, Smolary- 14.80 km, Wielkopolska Dolina Rurzycy- 14.60 km, Bukowskie Bagno- 12.00 km, Mokradła koło Leśniczówki Łowiska- 14.20 km, Użytki ekologiczne: Ginterowo- 4.90 km, Nad Bukówką- 7.00 km, Perkozowe Błota- 14.80 km, Nenufarowe oczko I- 13.30 km, Nenufarowe oczko II- 13.90 km, Nenufarowe oczko III- 13.95 km, Szuwar Straduński- 7.00 km, Szuwar przy Bruku- 7.75 km, Szuwar Niekurski- 8.30 km, Szuwar Łomnicki- 4.80 km, Bobrowie Bagienko- 0.90 km, Szuwar Stobnieński- 1.30 km, Uroczysko Krępsko- 13.70 km, Bagna Pszczółkowskiego- 14.50 km, Uroczyska Głomi- 8.70 km, Bagna Zacisze- 11.00 km, Zakole- 0.30 km, Wrzosowisko na poligonie- 3.70 km, Murawa przy pomniku- 3.70 km, Torfniaki Solnówskie- 14.60 km, Czarne Jezioro- 14.20 km, Czerwone Bagna- 14.70 km, Torfowisko Żurawiec- 16.00 km, Bagno Ustronie- 14.50 km,</p>

	<p>Zespoły przyrodniczo – krajobrazowe: Góra Dąbrowa- 7.40 km, Korytarze ekologiczne: Środkowa Dolina Noteci- środkowy odcinek inwestycji przebiega przez teren Korytarza Ekologicznego, Pojezierze Waleckie- Pojezierze Drawieńskie- 13.90 km</p>					
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska						
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań					
	-3	-2	-1	1	2	3
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione						<p>Realizacja inwestycji może się wiązać z wycinką krzewów i drzew tworzących aleje przydrożne o dużych walorach przyrodniczych i krajobrazowych. Drzewa te mogą być siedliskiem chronionych gatunków bezkręgowców tj. pachnica dębowa, a także chronionych gatunków grzybów, porostów, ptaków i nietoperzy. Wskazane jest pozostawienie istniejących zadrzewień przydrożnych, które stanowią istotny element różnorodności biologicznej krajobrazu rolniczego Wielkopolski. Realizacja inwestycji wiąże się także z bezpośrednią śmiertelnością osobników gatunków zwierząt (zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji), płoszeniem, utratą siedlisk gatunków, przekształceniem, pogorszeniem jakości siedlisk (np. w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych), efektem bariery. Na etapie wykonania Raportu OOŚ należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą oraz rozważenie wariantów umożliwiających pozostawienie istniejących alei w całości lub jednostronnie. Konieczne jest uwzględnienie minimalizacji i kompensacji przyrodniczych na etapie projektowania drogi, a następnie respektowanie wymogów sformułowanych w decyzji środowiskowej.</p>
Obszary Natura 2000						<p>Inwestycja przebiega przez obszar PLH300045 Ostoja Pilska oraz przez niewielkie fragmenty obszarów: PLB30003 Nadnoteckie Łęgi i PLH30004 Dolina Noteci. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących.</p>
Pozostałe obszary chronione						<p>Inwestycja przebiega wzdłuż granicy Obszaru Chronionego Krajobrazu „Dolina Noteci”. Nie zidentyfikowano istotnych zagrożeń dla obszaru. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących.</p>
Korytarze ekologiczne						<p>Inwestycja zlokalizowana jest w obrębie głównych korytarzy ekologicznych: „Puszcza Drawska-Bory Krajeńskie” oraz „Dolina Noteci”. Nasilone negatywne oddziaływania mogą wystąpić na etapie realizacji oraz na etapie eksploatacji (zwiększenie ruchu na drodze, zwiększenie prędkości pojazdów), co może powodować wzrost kolizji ze zwierzętami. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących. Realizacja inwestycji wiąże się także z ingerencją w obiekty pełniące funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych (cieki wodne, zadrzewienia śródpolne). Nowe obiekty odwadniające drogę (rowy) mogą stanowić barierę migracyjną dla małych zwierząt. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza (ze wskazaniem m.in. miejsc kolizji z płazami) oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (m.in. zapewnienie drożności obiektów pełniących funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych poprzez dostosowanie istniejących mostów i przepustów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt). Zaplecza budowy należy lokalizować poza obszarami pełniącymi funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych.</p>
Ludzie (w tym zdrowie);						<p>Przebudowa drogi powinna pozytywnie wpłynąć na stan bezpieczeństwa użytkowników drogi a co za tym idzie oddziaływać pozytywnie na zdrowie i życie ludzi.</p>

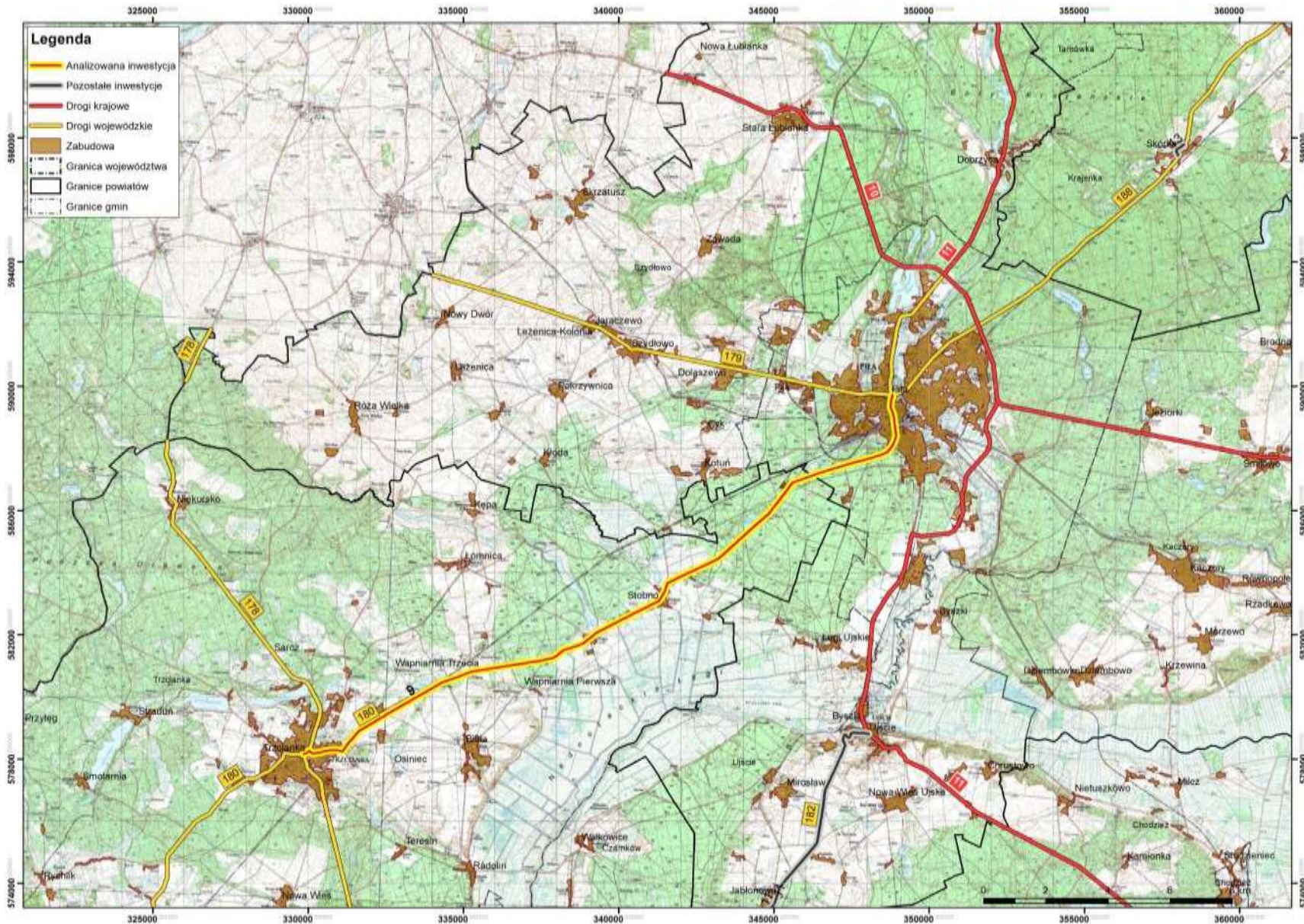
Wody;							Przedmiotowa inwestycja realizowana będzie w obrębie 5 JCW będących dopływami Noteci, i może wymagać przebudowy obiektów mostowych w punktach przejść przez te ciek. Z tego względu wymaga oceny oddziaływania na możliwość osiągnięcia ich celów środowiskowych. Pozytywnym aspektem realizacji przedsięwzięcia będzie dostosowanie infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów, co spowoduje poprawę jakości odprowadzanych do odbiornika wód.
Powietrze;							Planowana inwestycja z uwagi na swój kompleksowy charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowością Trzcianka a Piła, co może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń.
Hałas;							Remont infrastruktury drogowej uwarunkowany jest koniecznością dotrzymania obowiązujących standardów akustycznych, co w przypadku analizowanej inwestycji potencjalnie zmniejszy obecnie istniejące negatywne oddziaływania na terenach ochrony akustycznej.
Powierzchnia ziemi ;							Inwestycja może się wiązać z zwiększeniem powierzchni utwardzonej. Chwilowe oddziaływanie negatywne w czasie prowadzenia prac budowlanych możliwe do zminimalizowania poprzez odpowiednie zarządzanie pracami.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);							Prawdopodobnie inwestycja będzie niosła za sobą konieczność wycinki drzew i krzewów rosnących wzdłuż jej biegu. W miejscach gdzie takie zabiegi będą niezbędne należy zadbać o odpowiednią kompensację przyrodniczą w postaci nasadzeń po zakończeniu prac budowlanych.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);							Nie stwierdzono wpływu na ten komponent środowiska.



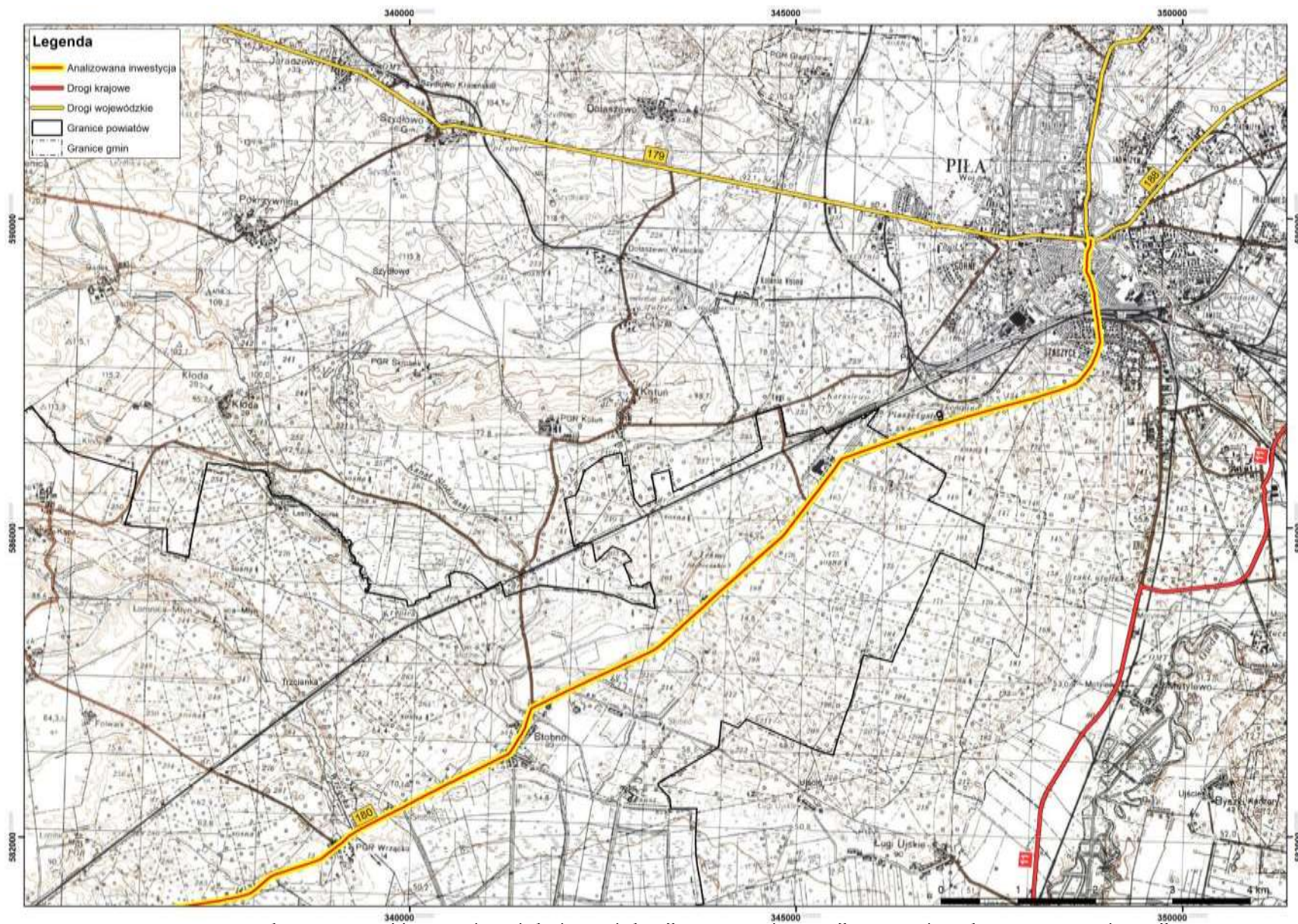
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

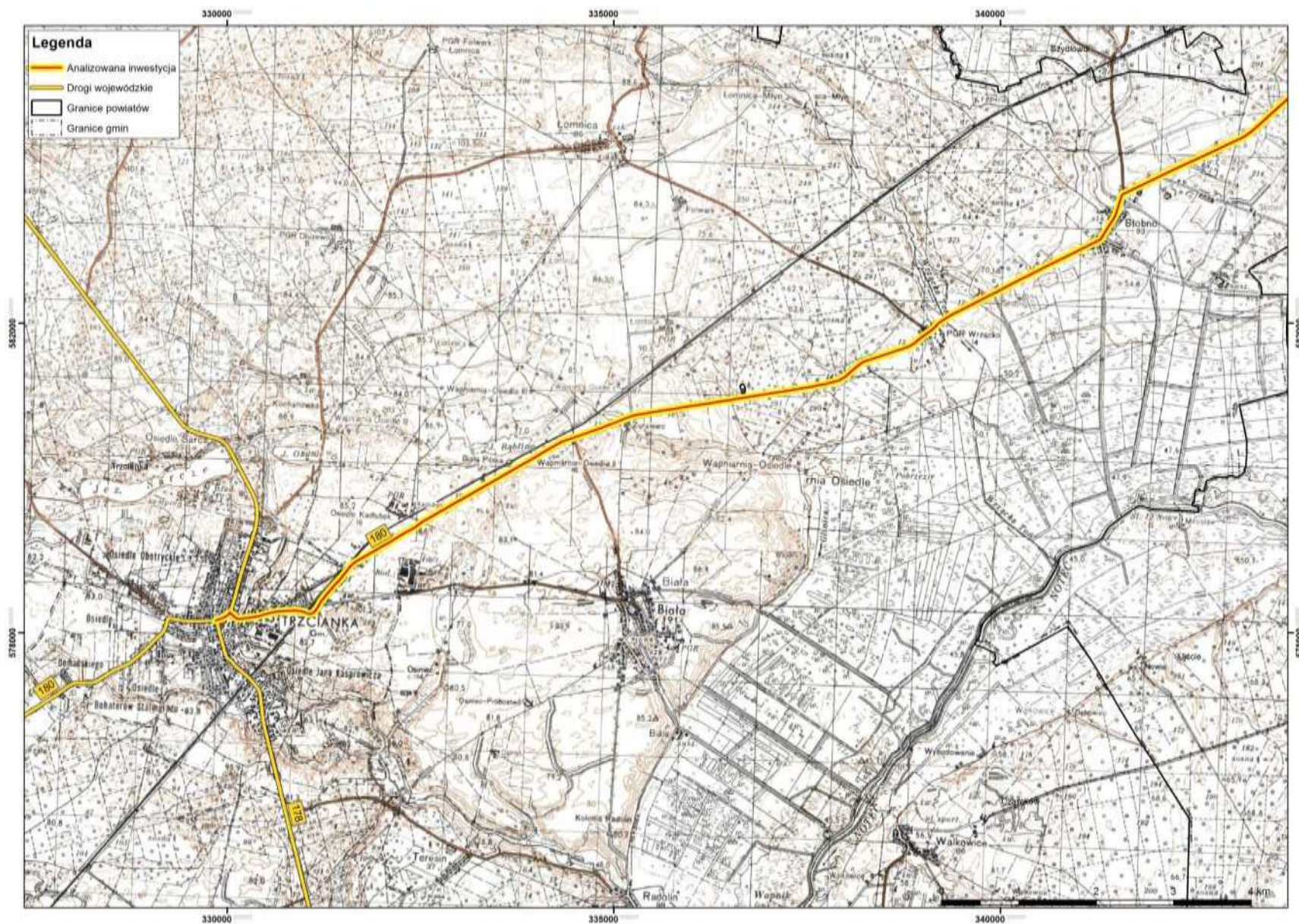


w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020





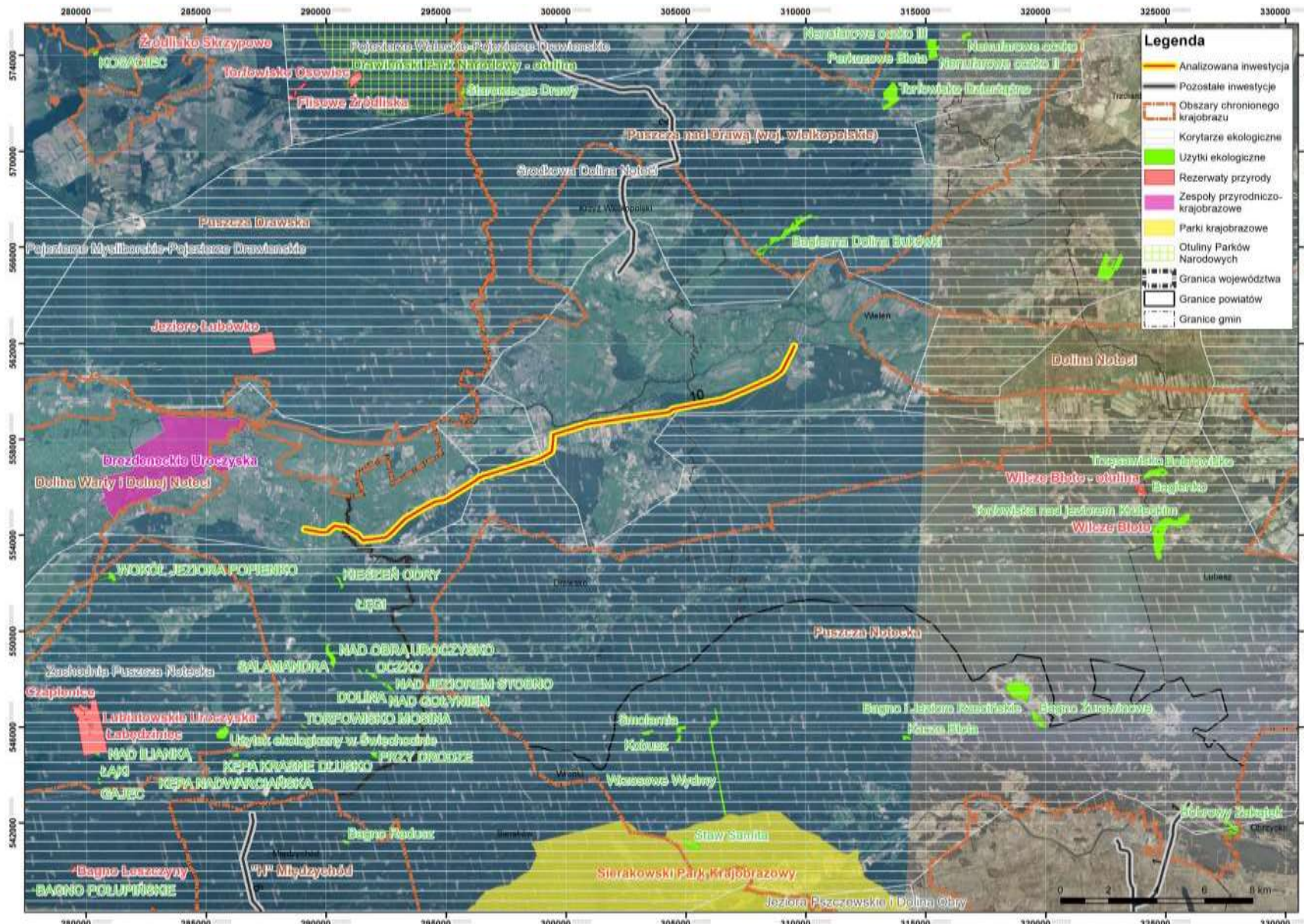
I.10. Droga nr 181 odc. Niegosław- Wieleń.

10	Droga nr 181 odc. Niegosław- Wieleń
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat: czarnkowsko- trzcianecki, strzelecko- drezdeński Gmina: Wieleń (m. Wieleń), Drezdenko (m. Niegosław)
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest przebudowa drogi wojewódzkiej nr 181 na odcinku od m. Wieleń do m. Niegosław
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 18.20 km
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja przebiega po istniejącym śladzie drogi wojewódzkiej 181. Zapewnia połączenie pomiędzy następującymi miejscowościami: Niegosław, Kawczyn, Chełst, Drawsko, Drawski Młyn oraz Wieleń. Pomiędzy terenami zabudowanymi otoczenie drogi stanowią grunty orne oraz lasy. Przedsięwzięcie przecina rzekę Miałą w m. Chełst oraz kilka mniejszych cieków oraz jeden zbiornik wodny- Staw przy Szosie za m. Drawski Młyn. W m. Drawsko przebudowywana droga zlokalizowana jest równolegle do rzeki Noteci w odległości pomiędzy 200-400 m.
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Parki krajobrazowe: Sierakowski Park Krajobrazowy- 14.80 km, Obszary Chronionego Krajobrazu: Dolina Warty i Dolnej Noteci- 2.10 km, Obszar Chronionego Krajobrazu Puszczy Noteckiej- 3.50 km, Puszcza Drawska- 3.60 km, Puszcza nad Drawą (woj. wielkopolskie)- 4.30 km, Dolina Noteci- 2.50 km, Puszcza Notecka- 5.40 km, Natura 2000 – SOO: PLH300046 Dolina Bukówki- 3.60 km, PLH 300004 Dolina Noteci- 0.35 km, Uroczyska Puszczy Drawskiej- 2.10 km, Jeziora Gościmskie- 9.60 km, PLH300006 Jezioro Kubek- 13.90 km, PLH 300042 Dolina Miały- 7.00 km, Natura 2000 – OSO: PLB 300015 Puszcza Notecka- północno zachodni odcinek inwestycji przebiega przez obszar Natura 2000, PLB 080002 Dolina Dolej Noteci- 4.00 km, PLB 320016 Lasy Puszczy nad Drawą- 3.20 km, PLB 300003 Nadnoteckie Łęgi- 0.40 km, Rezerваты przyrody: Jezioro Łubówko- 7.50 km, Czaplence- 11.20 km, Łabędziniac- 12.10 km, Lubiatowskie Uroczyska- 12.30 km, Czaplisko- 15.40 km, Użytki ekologiczne: Kieszeń Odry- 2.30 km, Łęgi- 4.30 km, Salamandra- 4.80 km, Nad Obrą- 5.80 km, Nad Jeziorem Stobno- 5.90 km, Oczko- 5.60 km, Nad Gołyniem- 5.70 km, Uroczysko- 5.90 km, Torfowisko Mosina- 8.10 km, Przy Drodze- 9.50 km, Kępa Krasne Dłusko- 9.30 km, Kępa Nadwarciańska- 9.70 km, Użytek ekologiczny w Świechocinie- 8.80 km, Gajec- 13.60 km, Łąki- 13.40 km, Nad Ilianką- 12.60 km, Oczko- 14.70 km, Wokół Jeziora Popienko- 8.10 km, Torfowisko Kopaniec- 12.80 km, Bagno Zwyczajne I- 14.80, Bagno Zwyczajne- 16.10 km, Bagienna Dolina Bukówki- 4.00 km, Starorzecze Drawy- 14.80 km, Użytek ekologiczny bez nazwy, kierunek północny wschód- 13.00 km. Zespoły przyrodniczo – krajobrazowe: Drezdeńskie Uroczyska- 4.00 km, Perkozowe Błota- 13.50 km, Korytarze ekologiczne: Zachodnia Puszcza Notecka- środkowy odcinek inwestycji przebiega przez korytarz ekologiczny, Środkowa Dolina Noteci- 2.90 km, Pojezierze Waleckie- Pojezierze Drawskie- 14.00 km, Pojezierze Myśluborskie- Pojezierze Drawskie- 14.90 km,</p>

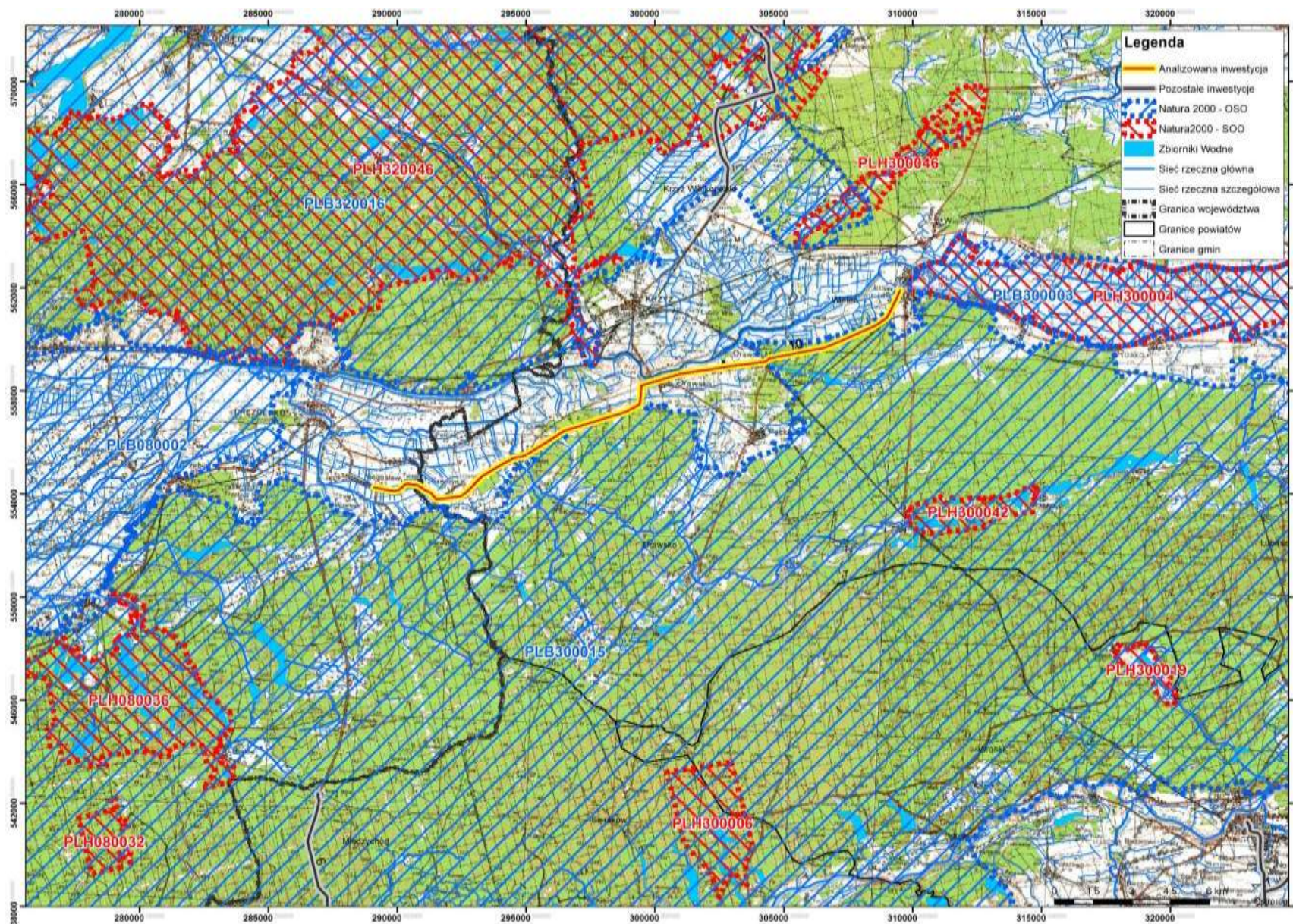
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska

Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań						Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmocnienia oddziaływań pozytywnych)
	-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							Realizacja inwestycji wiąże się z ewentualną wycinką drzew i krzewów przydrożnych. Drzewa te mogą być siedliskiem chronionych gatunków bezkręgowców, grzybów, porostów, ptaków i nietoperzy. Realizacja przedsięwzięcia wiąże się także z bezpośrednią śmiertelnością osobników gatunków zwierząt (zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji), płoszeniem, przekształceniem, pogorszeniem jakości siedlisk gatunków (np. w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych), efektem bariery. Na etapie wykonania Raportu OOŚ należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą. Konieczne jest uwzględnienie minimalizacji i kompensacji przyrodniczych na etapie projektowania drogi, a następnie respektowanie wymogów sformułowanych w decyzji środowiskowej.
Obszary Natura 2000							Część inwestycji zlokalizowana jest w obszarze PLB300015 Puszcza Notecka. Mogą wystąpić oddziaływania na przedmioty ochrony obszaru. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących.
Pozostałe obszary chronione							Nie zidentyfikowano zagrożeń dla pozostałych obszarów chronionych.
Korytarze ekologiczne							Inwestycja przebiega przez obszary łączące dwa główne korytarze ekologiczne: „Dolina Noteci” oraz „Puszcza Notecka”, a także korytarz „Miała” o randze regionalnej. Realizacja inwestycji wiąże się z wystąpieniem oddziaływań na funkcjonowanie korytarzy zarówno na etapie budowy (hałas, oświetlenie) oraz eksploatacji (zwiększenie prędkości pojazdów, co może przyczynić się do wzrostu kolizji ze zwierzętami). Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza (ze wskazaniem m.in. miejsc kolizji z płazami) oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (m.in. zapewnienie drożności obiektów pełniących funkcje regionalnych i lokalnych korytarzy ekologicznych poprzez dostosowanie istniejących mostów i przepustów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt). Zaplecza budowy należy lokalizować poza obszarami pełniącymi funkcje regionalnych i lokalnych korytarzy ekologicznych. Zakaz lokalizowania barierek ochronnych wzdłuż ewentualnych ścieżek rowerowych.
Ludzie (w tym zdrowie);							Przebudowa DW181 pozytywnie wpłynie na stan bezpieczeństwa użytkowników ruchu, co przełoży się na zdrowie i życie ludzi.
Wody;							Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie 5 JCW Noteci i jej dopływów, przy czym kolizje z ważniejszymi ciekami wystąpią jedynie w zachodniej części inwestycji (Warta i Czałpia). W tych miejscach może dojść do konieczności przebudowy infrastruktury mostowej, a tym samym ingerencji w koryta cieków. Zagrożenia w tym zakresie powinny być przedmiotem procesu OOŚ. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
Powietrze;							Planowana inwestycja z uwagi na swój kompleksowy charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowością Wieleń i Niegosław, co może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń.
Hałas;							Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań na terenach ochrony akustycznej.

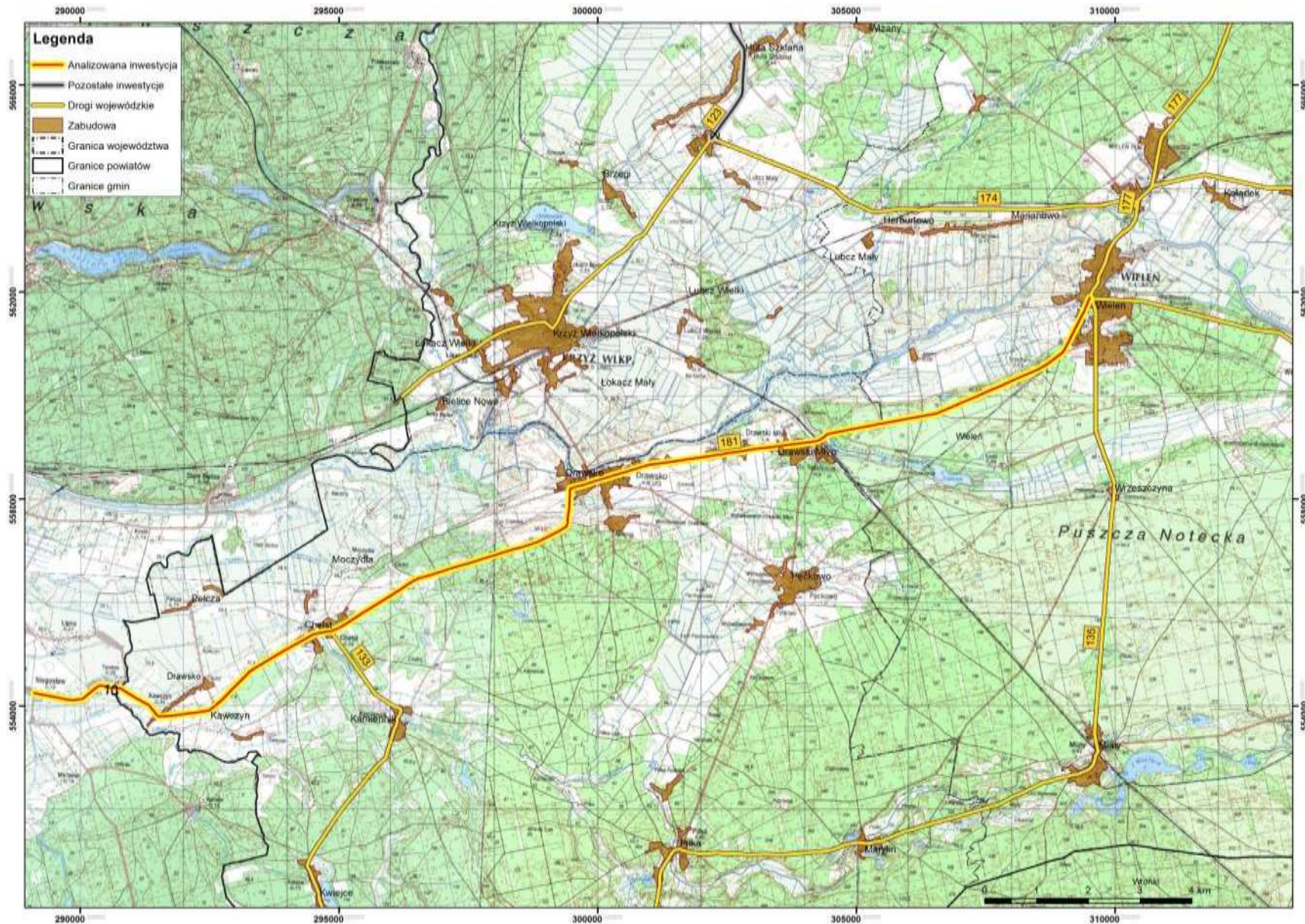
Powierzchnia ziemi ;							Na odcinkach wymagających przebudowy może dojść do utwardzenia i uszczelnienia powierzchni ziemi co ma negatywne oddziaływanie na komponent.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);							Inwestycja może się wiązać z wycinką drzew i krzewów przydrożnych a co za tym idzie negatywnym wpływem na krajobraz. Zaleca się minimalizację oddziaływań poprzez stosowanie kompensacyjnych nasadzeń po zakończeniu prac budowlanych.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);							Nie przewiduje się oddziaływań inwestycji na ten komponent.



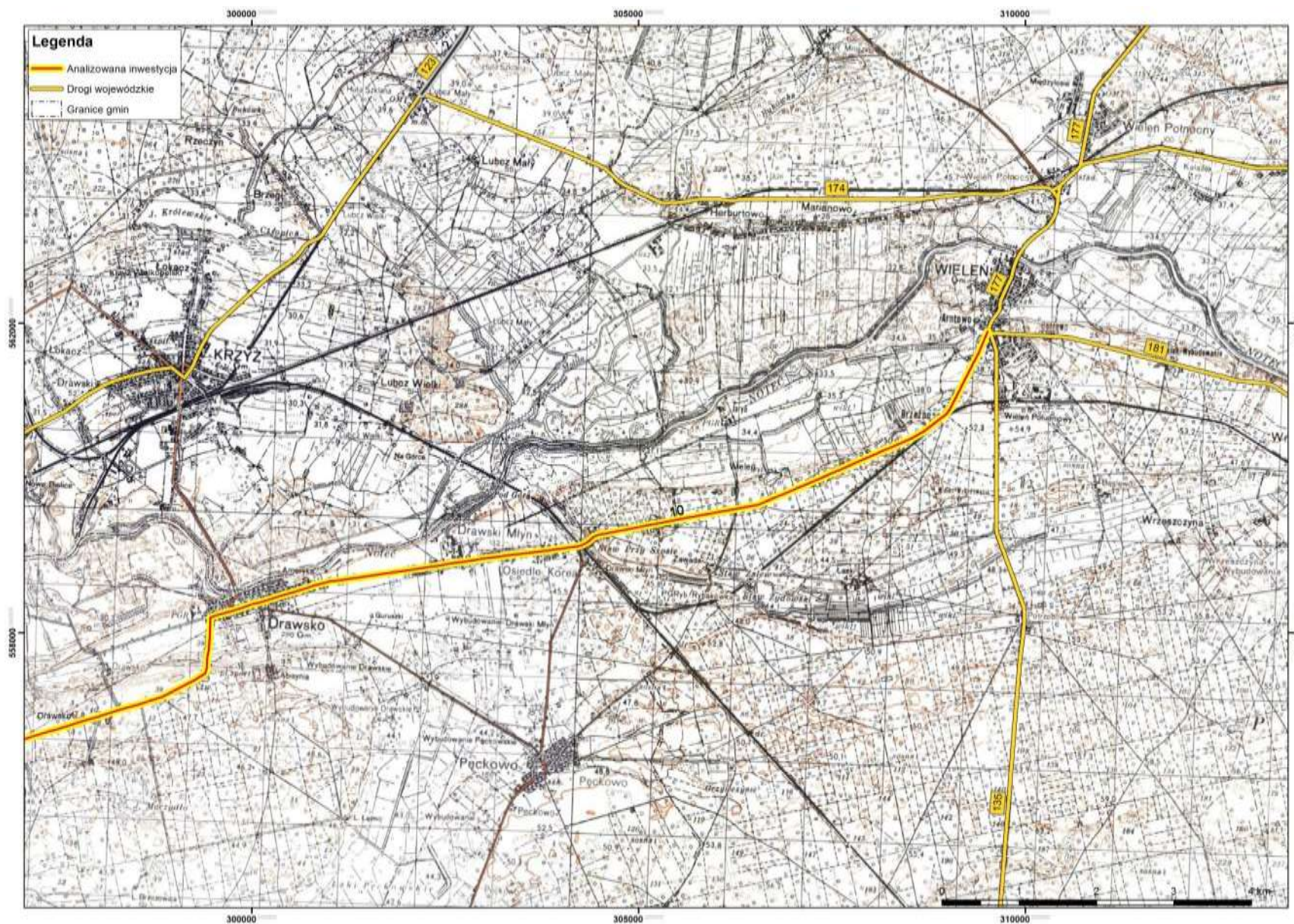
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

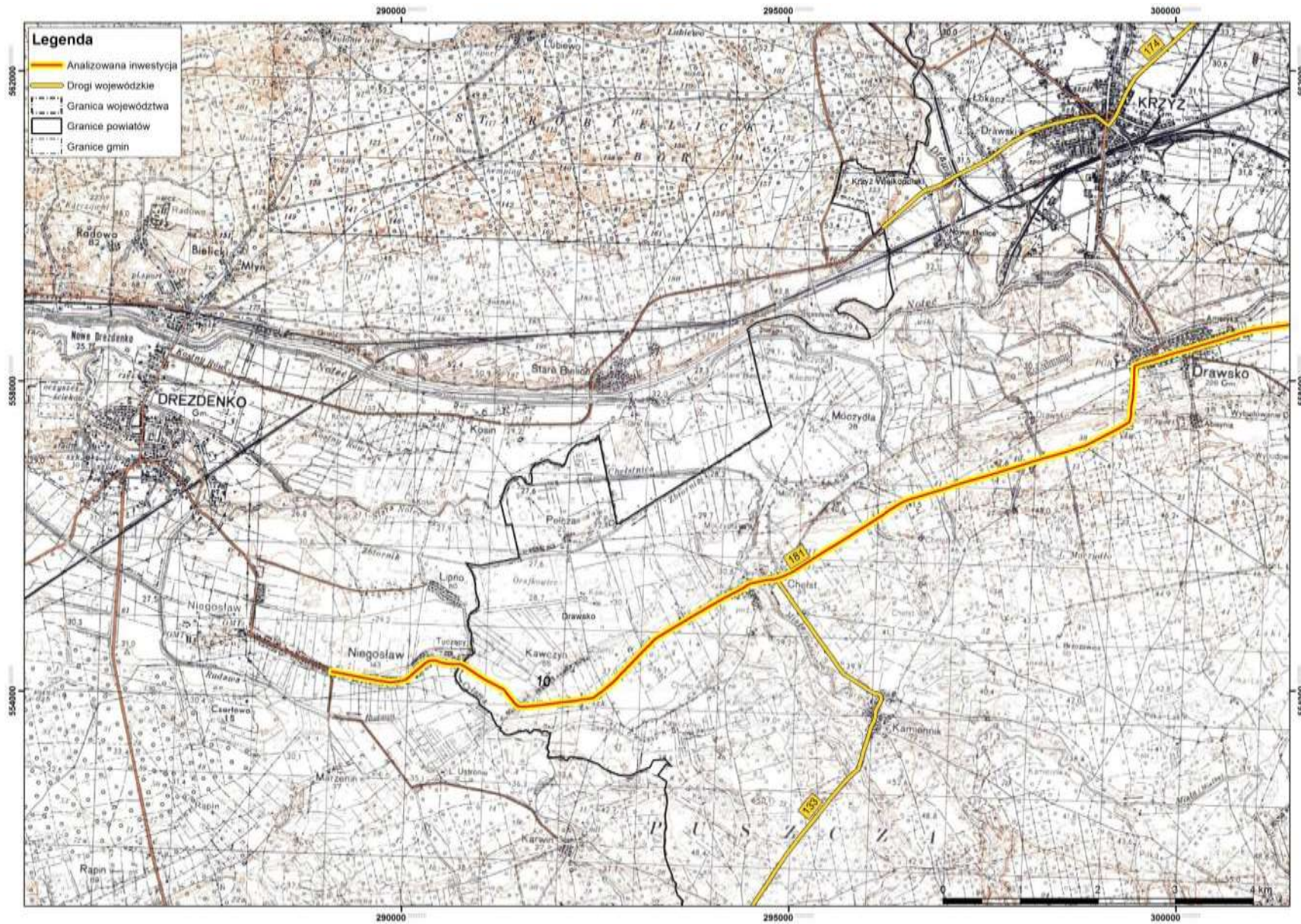


w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



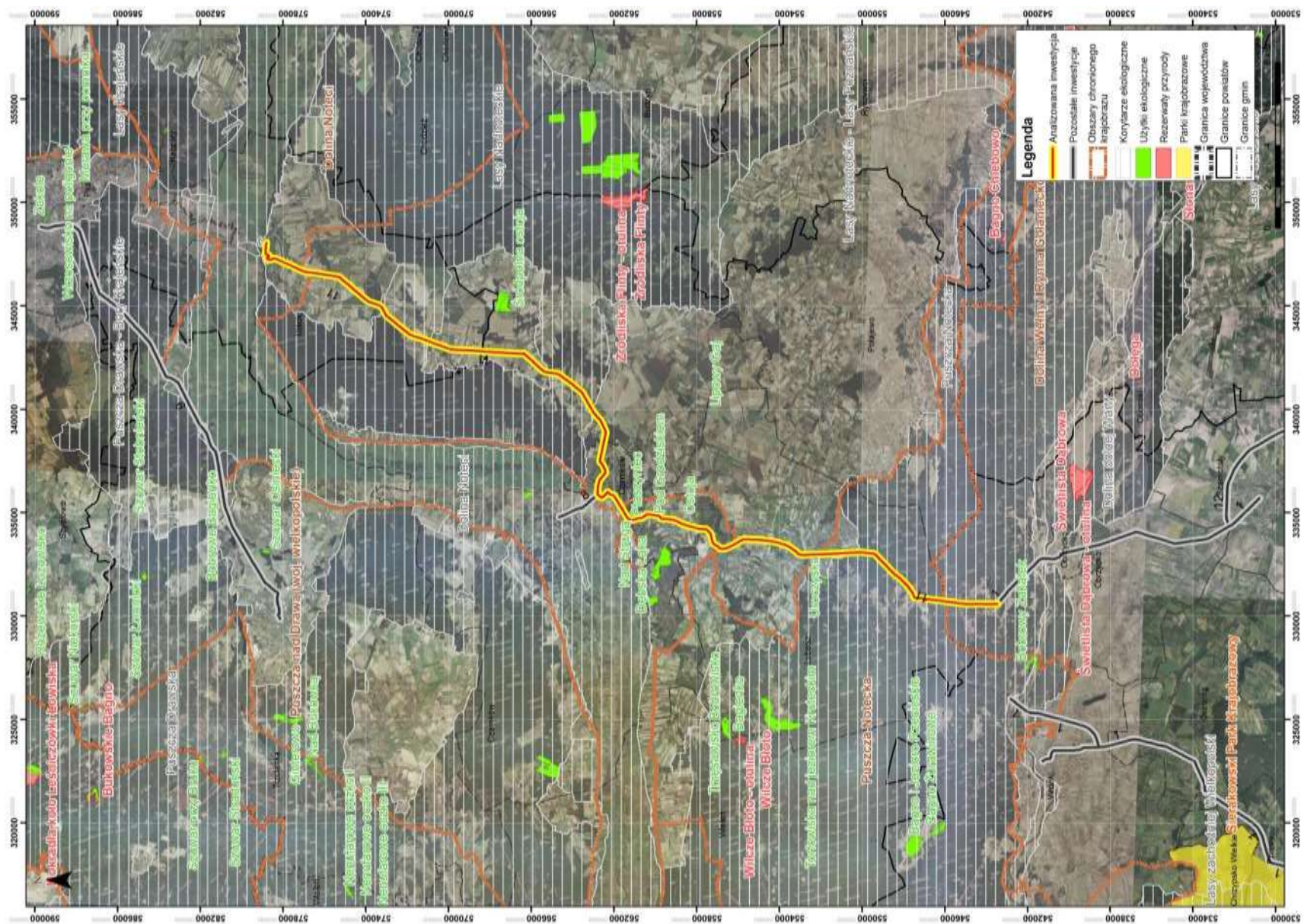


I.11. Droga nr 182 odc. Ujście-Piotrowo

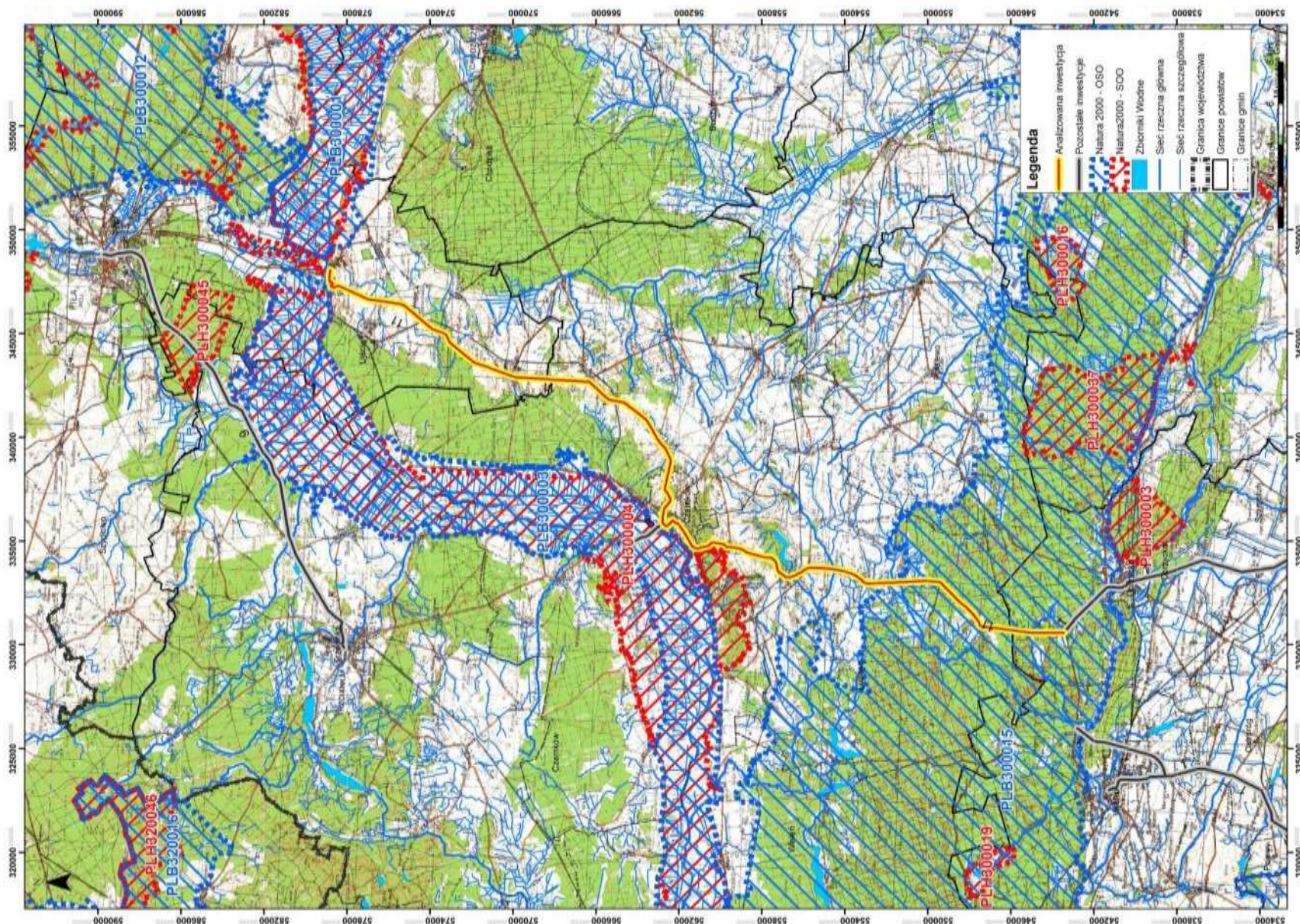
11	Droga nr 182 odc. Ujście - Piotrowo
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat pilski Gmina: Ujście (m. Ujście, Jabłonowo, Kruszewo) Powiat czarnkowsko- trzaniecki Gmina: Czarnków (Sarbia, Sarbka, Brzeźno) Gmina: m. Czarnków (m. Czarnków) Gmina: Lubasz (Dębe, Lubasz, Miłkowo, Klempicz) Powiat szamotulski Gmina: Obrzycko (Piotrowo)
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 182 na odcinku Jabłonowo- Ujście oraz na odcinku Jabłonowo-Czarnków do obwodnicy DW 178 wraz z rozbiórką mostu i budową nasypu w m. Sarbka, rozbudowa drogi w m. Czarnków - ul. Kościuszki oraz rozbudowa drogi na odc. Czarnków - Piotrowo.
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: odc. Jabłonowo- Ujście: 5.31 km; odc. Jabłonowo-Piotrowo 37.69 km. Dodatkowo na drugim odcinku w m. Sarbka planuje się rozbiórkę obiektu mostowego zlokalizowanego nad nieczynna obecnie linią kolejową. W miejscu obiektu mostowego ma zostać wybudowany nasyp drogowy.
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia	Wydana decyzja z 19.07.2012 dla rozbudowa drogi na odc. Jabłonowo – Ujście (bez pełnej procedury OOŚ) Dla pozostałych trzech odcinków nie wydano decyzji.
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja leży w przeważającej części wśród gruntów rolnych oraz w mniejszym stopniu w lasach. Lasy otoczenie inwestycji stanowią szczególnie w części południowej (Puszcza Notecka). Ponadto otoczenie inwestycji stanowią tereny zabudowane mniejszych miejscowości, ale także większych np. Ujście, Krajewo, Czarnków, Lubasz. Inwestycja przecina wiele cieków wodnych, zarówno melioracji szczegółowych, jak i większych rzek (od strony południowej): Dopływ z Annogóry, Smolnica, Gulczanka, Lubaska Struga. Dwukrotnie inwestycja znajduje się też blisko rzeki Noteć.
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Obszary Chronionego Krajobrazu: Puszcza Notecka – 0 km, Dolina Noteci – 0 km (części inwestycji leżą w obszarach chronionego krajobrazu) Natura 2000 – SOO: PLH300004 – 0 km (inwestycja graniczy z obszarem chronionym), PLH300045 – 0,4 km, PLH300003 – 4,5 km, PLH300037 – 8,3 km, PLH300016 – 14,7 km

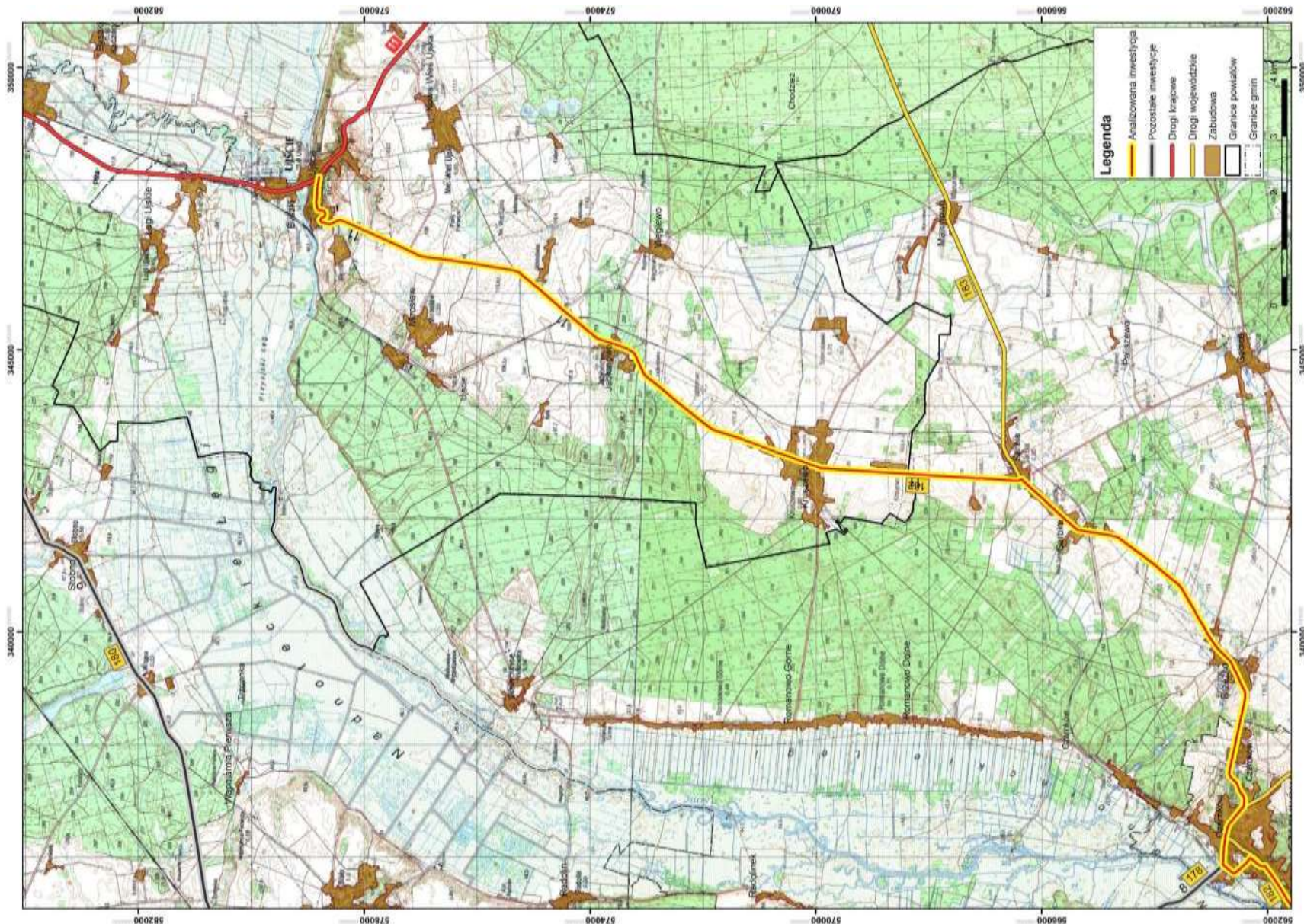
		<p>Natura 2000 – OSO: PLB300015 – 0 km (część inwestycji leży na obszarze chronionym), PLB300003- 0,3 km, PLB300001 – 0,5 km, PLB300012 – 4,4 km Rezerwy przyrody: Świetlista Dąbrowa – 6,3 km, Źródlika Flinty – 8,4 km, Wilcze Błoto – 8,9 km, Użytki ekologiczne: Bobrowy Zakątek – 3,1 km, Uroczysko – 1,1 km, Torfowiska nad jeziorem Kruteckim – 7,1 km, Bagienko – 8,1 km, Trzęsawisko Bobrowisko – 8,3 km, Pod Grodziskiem – 0,7 km, Ptaszyniec – 0,8 km, Dębska Łąka – 1,0 km, Nad Strugą – 0,7 km, Ostoja – 0,5 km, Lipowy Gaj – 7,2 km, duży użytek na południe od Dębskiej Łąki – 1,3 km, użytek centralnie na zachodniej stronie – 12,1 km, użytek na zachodniej stronie inwestycji na północ od inwestycji nr 8 – 3,1 km, duży użytek na wschód od inwestycji, w gminie Budzyń – 9,2 km, Śródpolna ostoja – 1,9 km, Bobrowe Bagienko – 10,7 km, Szuwar Osiniecki – 12,3 km Korytarze ekologiczne: Puszcza Notecka – 0 km, Lasy Nadnoteckie – 0 km, Dolina Noteci – 0,2 km, Lasy Krajeńskie – 3,5 km, Puszcza Drawska – Bory Krajeńskie – 2,8 km, Puszcza Drawska – 5,7 km, Dolina dolnej Warty – 2,2 km, Lasy Nadnoteckie – Lasy Poznańskie – 13,2 km</p>					
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska							
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań		Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmocnienia oddziaływań pozytywnych)				
	-3	-2					-1
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							<p>Realizacja inwestycji będzie się wiązała z wycinką krzewów i drzew tworzących aleje przydrożne. Drzewa te mogą być siedliskiem chronionych gatunków bezkręgowców, porostów, ptaków i nietoperzy. Ponadto istnieje duże prawdopodobieństwo wystąpienia kolizji z pomnikami przyrody w bezpośrednim sąsiedztwie drogi. Na etapie wykonania Raportu OOS należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą (nie dotyczy odcinka: rozbudowa drogi na odc. Jabłonowo – Ujście, dla którego jest wydana decyzja środowiskowa). Konieczne jest uwzględnienie minimalizacji i kompensacji przyrodniczych na etapie projektowania drogi, a następnie respektowanie wymogów sformułowanych w decyzji środowiskowej. Realizacja przedsięwzięcia wiąże się z bezpośrednią śmiertelnością osobników gatunków, płoszeniem, utratą siedlisk gatunków, przekształceniem, pogorszeniem jakości siedlisk (np. w wyniku odwodnienia), efektem bariery.</p>
Obszary Natura 2000							<p>Południowa część inwestycji zlokalizowana jest w obszarze PLB300015 Puszcza Notecka. Realizacja inwestycji (wycinka drzew i krzewów) może się wiązać z wystąpieniem negatywnych oddziaływań na gatunki ptaków, będących przedmiotami ochrony w obszarze. Ponadto, na niewielkim odcinku inwestycja graniczy z obszarem PLH300004 Dolina Noteci. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie oos oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących i kompensujących.</p>
Pozostałe obszary chronione							<p>Część inwestycji zlokalizowana jest w Obszarze Chronionego Krajobrazu Puszcza Notecka oraz w Obszarze Chronionego Krajobrazu Dolina Noteci, jednak ze względu na przebieg drogi w istniejącym śladzie, nie przewiduje się aby jej realizacja wiązała się z istotną ingerencją w cele ochrony obszarów. Konieczne jest uwzględnienie minimalizacji na etapie projektowania drogi, a następnie respektowanie wymogów sformułowanych w decyzji środowiskowej.</p>
Korytarze ekologiczne							<p>Większa część inwestycji zlokalizowana jest w obrębie głównego korytarza ekologicznego „Puszcza Notecka”. Ze względu na przebieg w istniejącym śladzie, realizacja inwestycji nie będzie się wiązała ze znaczącą ingerencją w obszar. Nasilone negatywne oddziaływania mogą wystąpić na etapie realizacji oraz na etapie eksploatacji (zwiększenie ruchu na drodze, zwiększenie prędkości pojazdów), co może powodować wzrost kolizji ze zwierzętami. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie oos oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących. Ponadto inwestycja ingeruje w obiekty pełniące funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych</p>

									(liczne ciekły wodne, zadrzewienia śródpolne). Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza (ze wskazaniem m.in. miejsc kolizji z płazami) oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (szczególnie istotne jest dostosowanie istniejących przepustów i mostów do pełnienia funkcji przejść dla małych zwierząt).
Ludzie (w tym zdrowie);									Inwestycja polegająca na przebudowie drogi, wiązać się będzie z poprawą stanu technicznego i parametrów co pozytywnie wpłynie na bezpieczeństwo użytkowników ruchu, a tym samym przełoży się na zdrowie i życie ludzi.
Wody;									Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie 5 JCW Warty, Noteci i jej dopływów, przy czym kolizje z ważniejszymi ciekami wystąpią jedynie w południowej części inwestycji. W tych miejscach może dojść do konieczności przebudowy infrastruktury mostowej, a tym samym ingerencji w koryta cieków. Zagrożenia w tym zakresie powinny być przedmiotem procesu OOŚ. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów. Elementem oddziaływania negatywnego może być ingerencja w ko
Powietrze;									Planowana inwestycja z uwagi na swój kompleksowy charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowością Piotrowo i Ujście, co może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń.
Hałas;									Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań.
Powierzchnia ziemi ;									Inwestycja będzie miejscami wymagać poszerzenia pasa drogowego, co spowoduje negatywne oddziaływanie w postaci utwardzania i uszczelniania powierzchni ziemi.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);									Rozbudowa drogi wiązać się będzie z wycinką drzew i krzewów tworzących szpalery i aleje przydrożne. Zaleca się minimalizowanie negatywnego oddziaływania takich zabiegów, poprzez wprowadzanie nowych nasadzeń kompensujących w miejsce zlikwidowanej roślinności po zakończeniu prac budowlanych.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);									Nie stwierdzono oddziaływania na komponent.

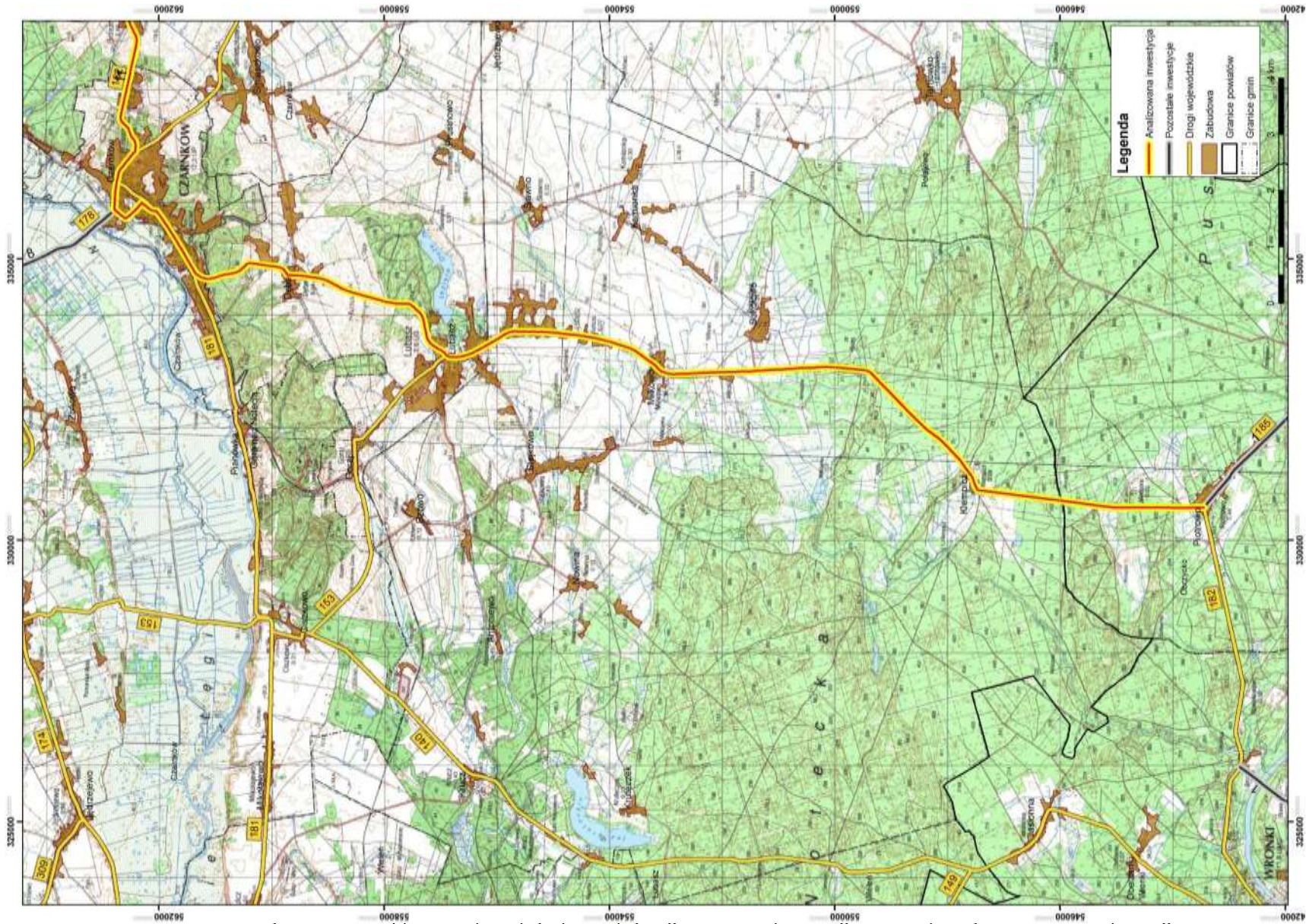


w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

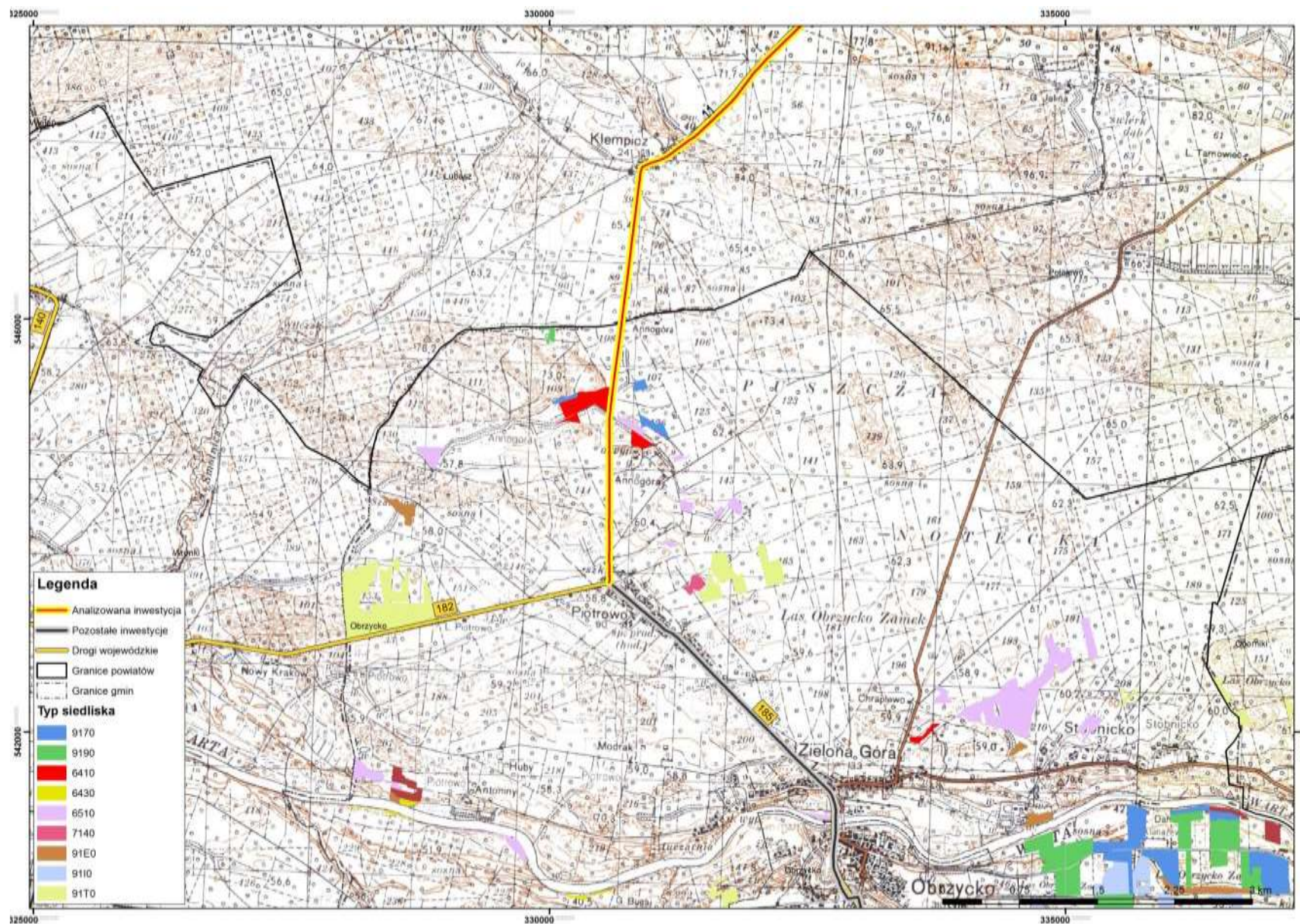


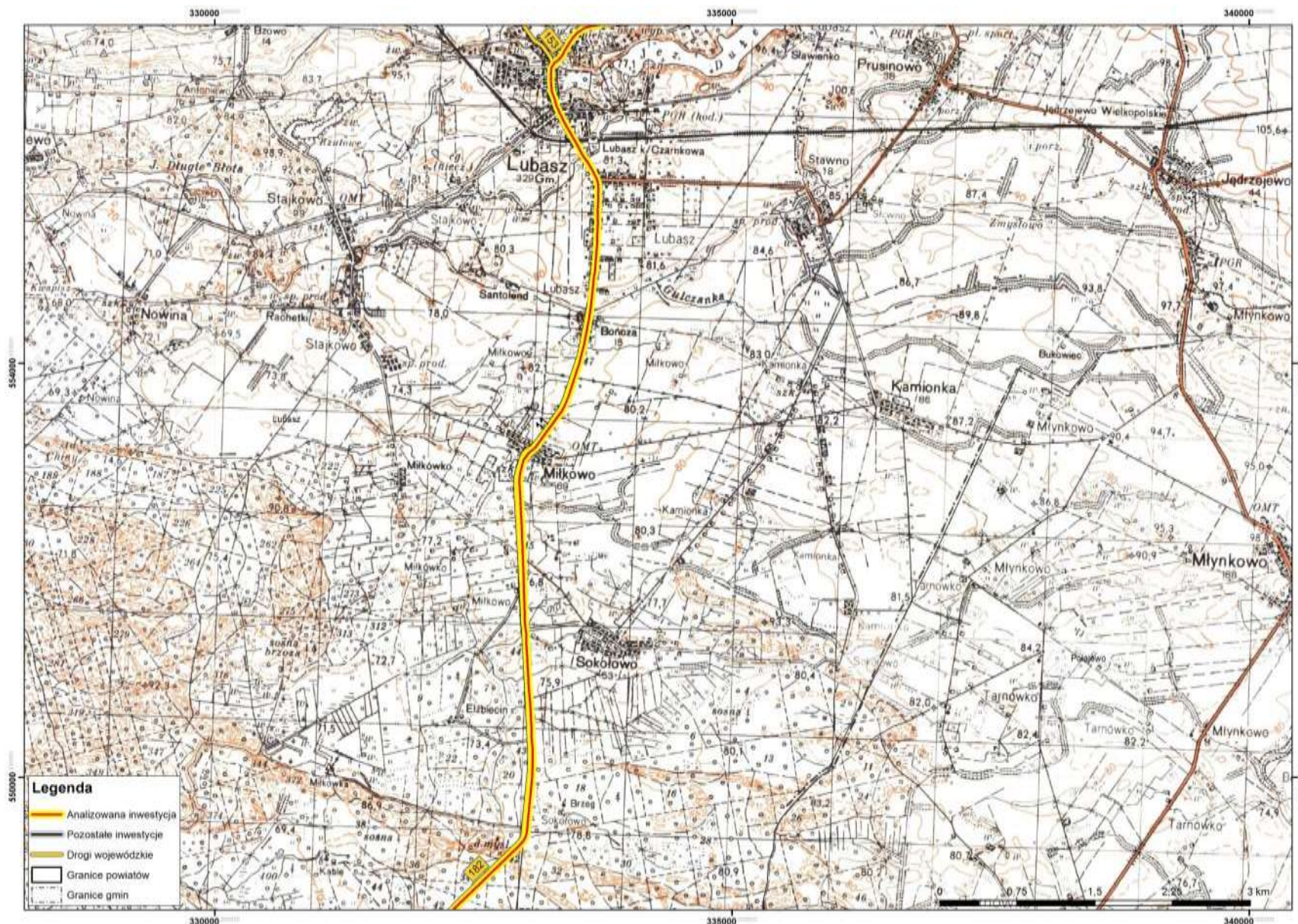


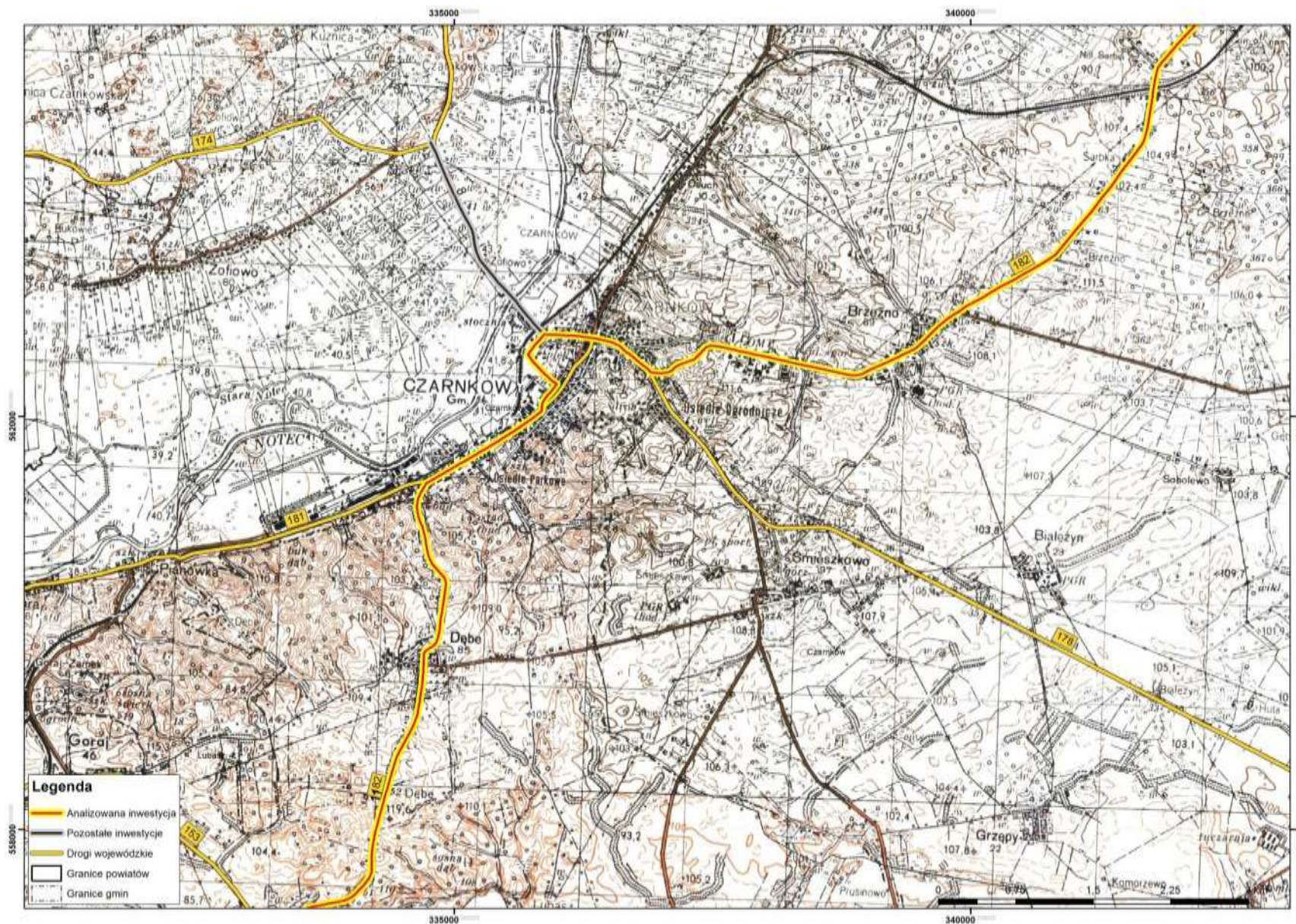
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

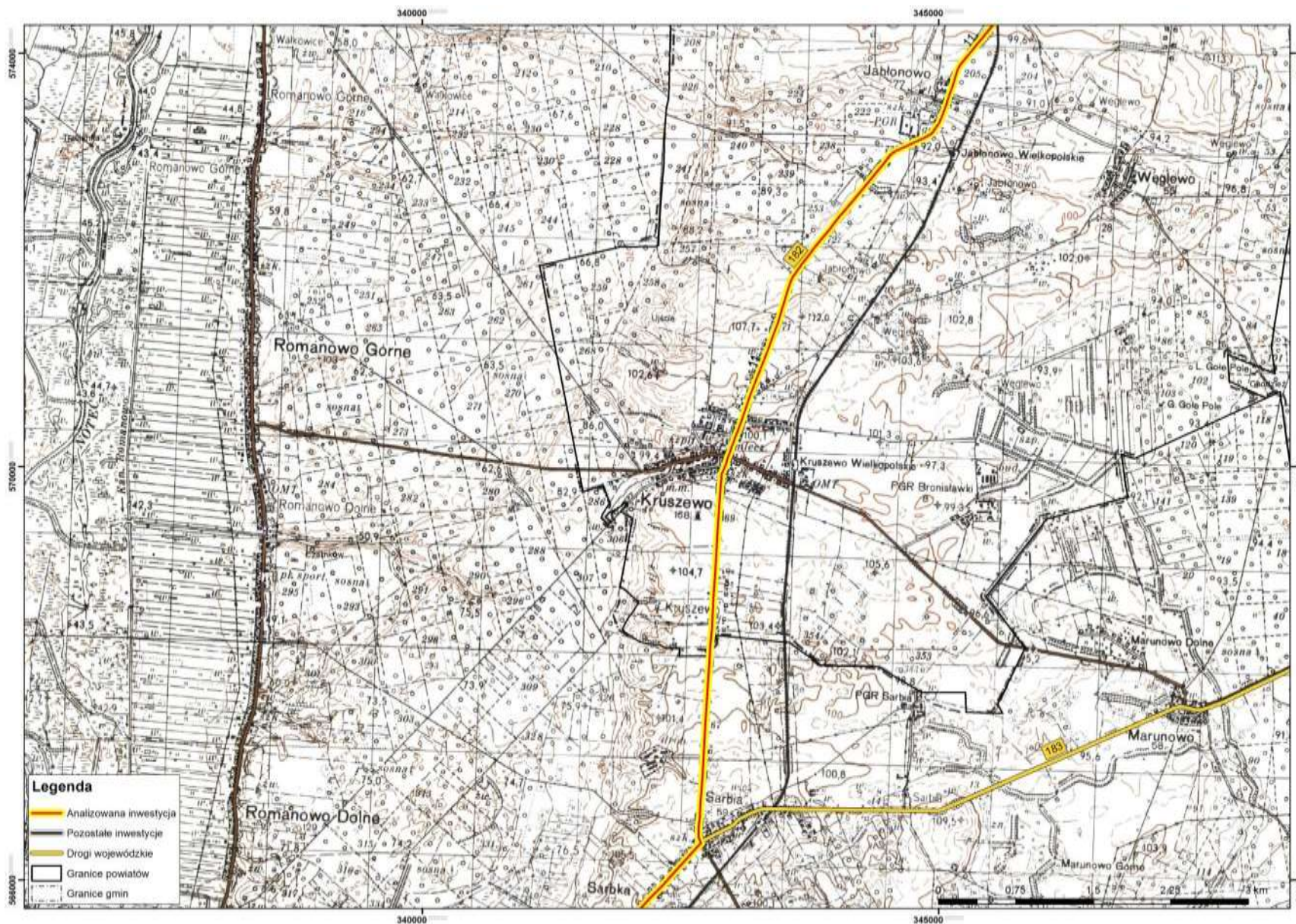


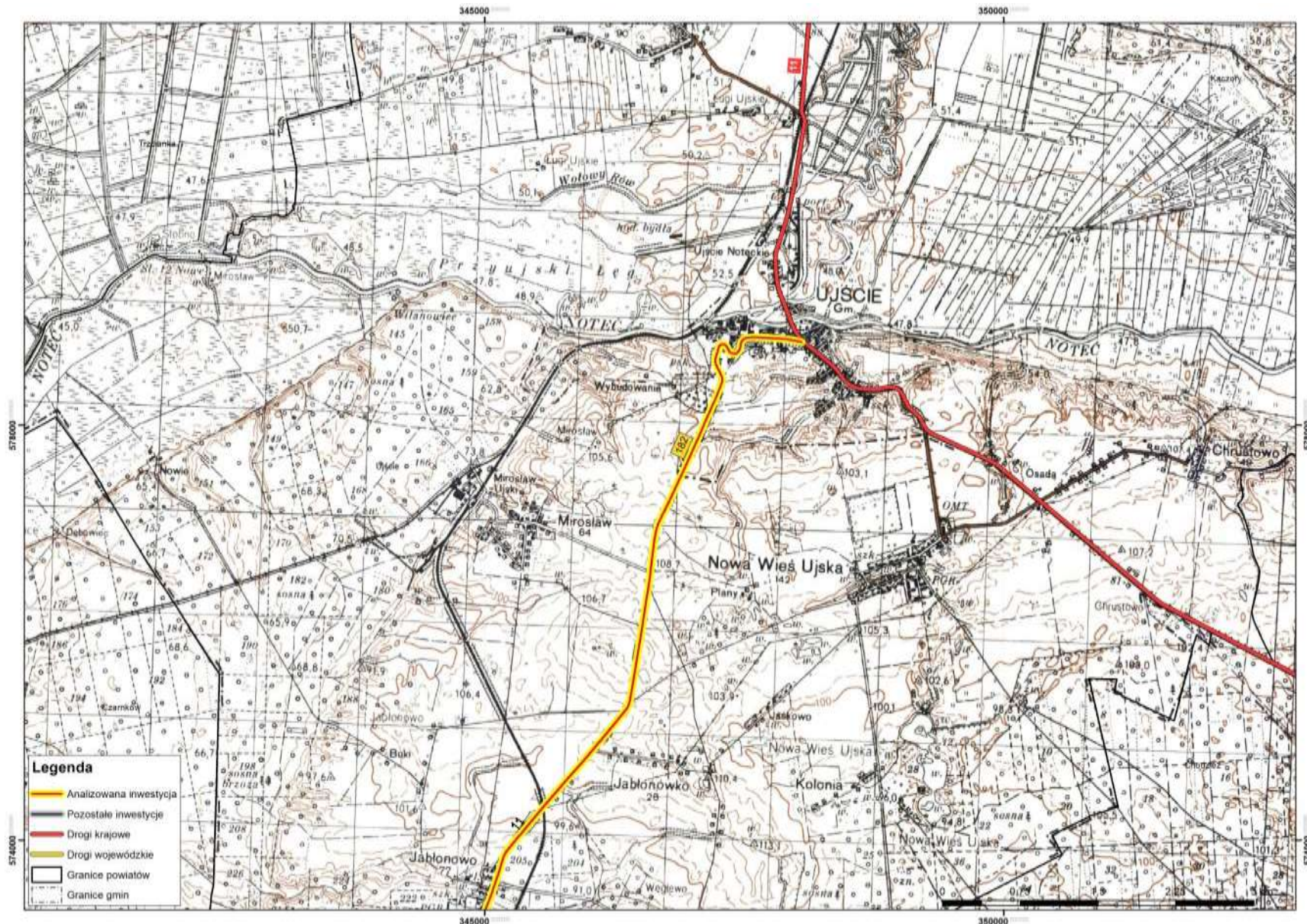
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020







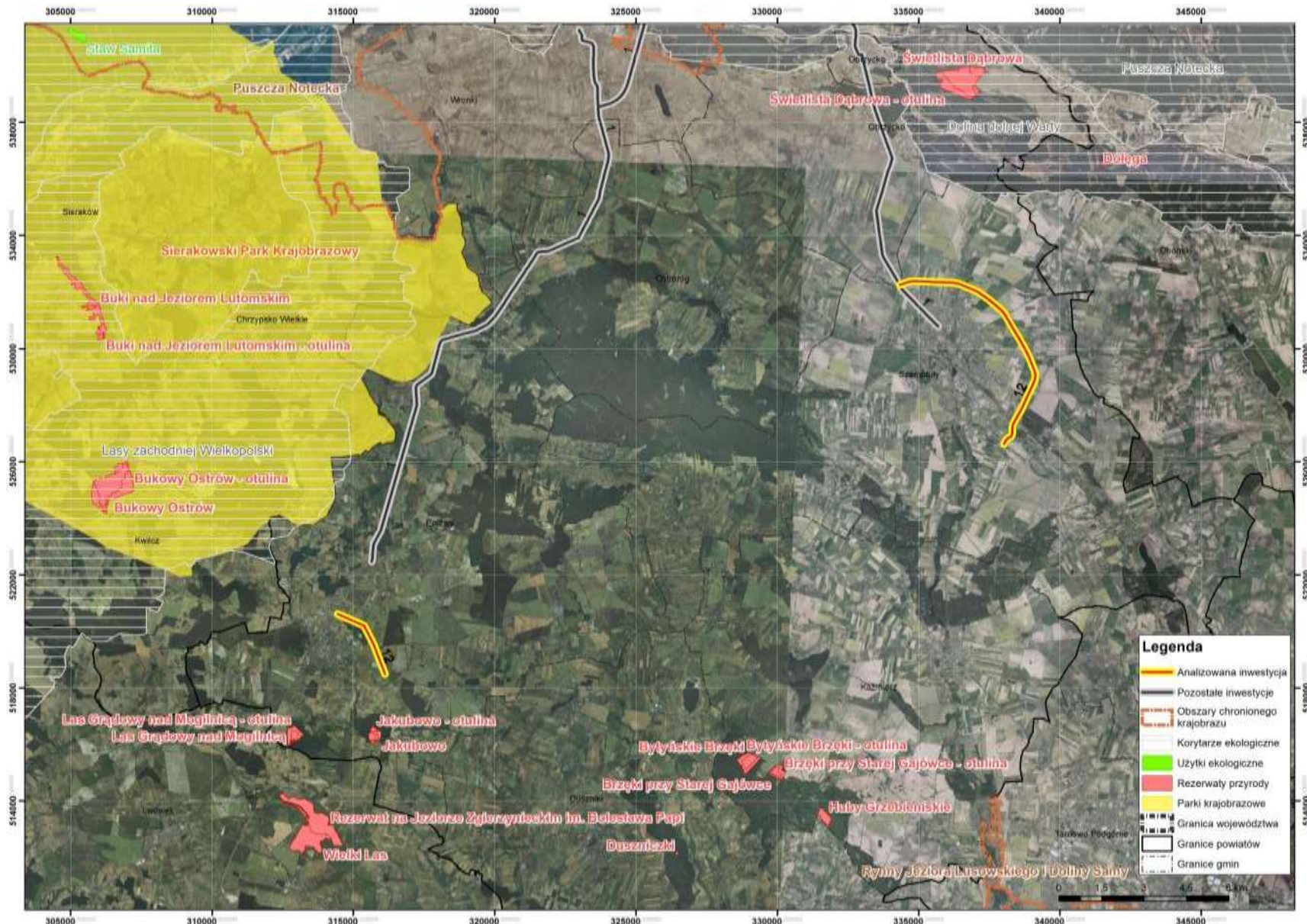




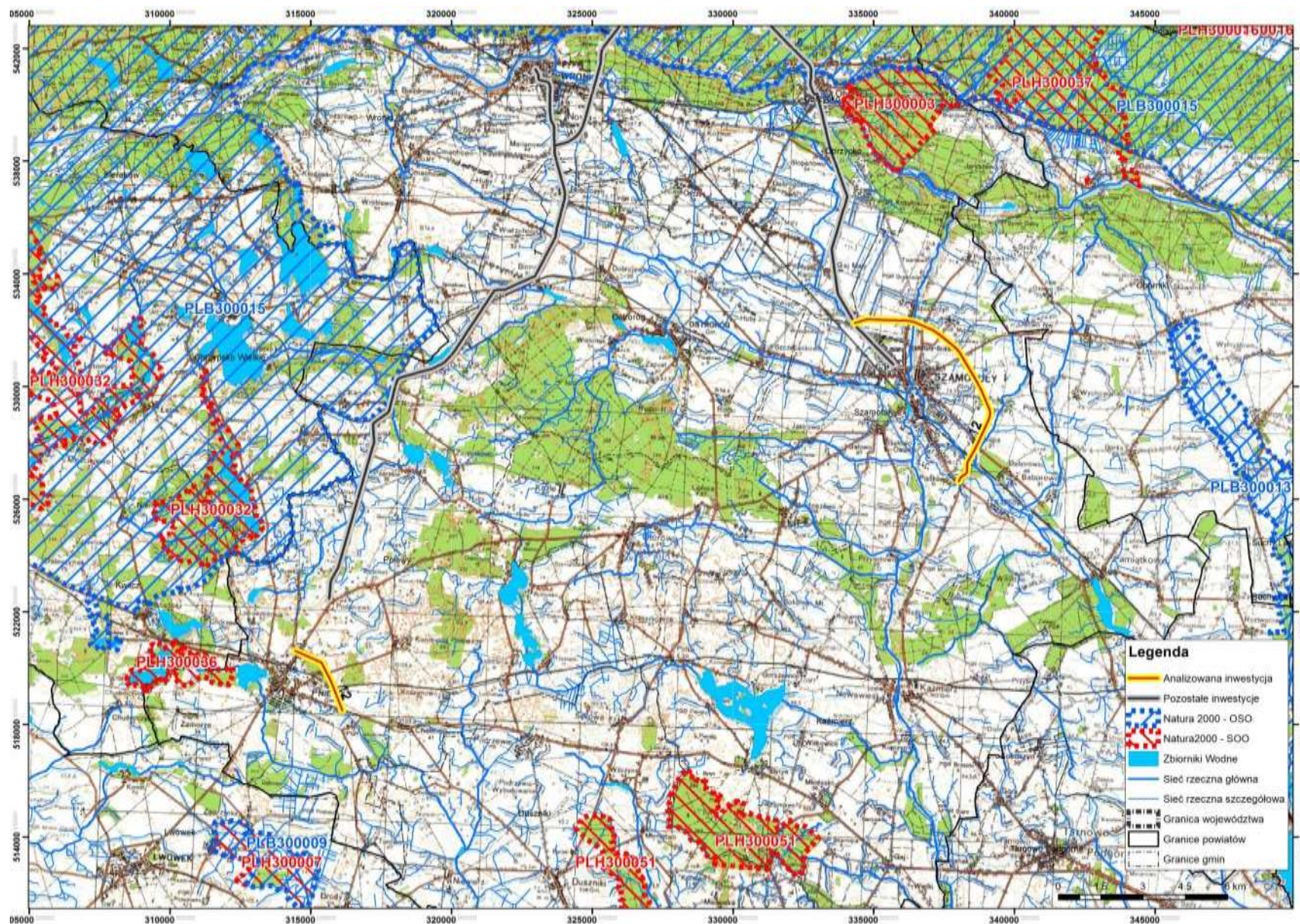
I.12. Przebudowa układu komunikacyjnego Wronki- autostrada A2.

12		Przebudowa układu komunikacyjnego Wronki- autostrada A2					
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat: szamotulski Gmina: Szamotuły (m. Szamotuły), Pniewy (m. Pniewy)						
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest budowa obwodnicy Pniew i Szamotuł (DW 184)						
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 15,4 km						
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;						
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Na daną inwestycję składają się dwa odcinki będące obwodnicami dwóch różnych miast. Odcinek będący obwodnicą Pniewa przebiega przez grunty rolne oraz w części północnej na długości około 900 metrów przez las. W przypadku tego odcinka inwestycji na jego obszarze ani w najbliższej okolicy nie znajdują się żadne cieki. Odcinek, stanowiący obwodnicę Szamotuł leży również wśród gruntów rolnych. W otoczeniu obwodnicy na całej jej długości znajdują się jednak pojedyncze, najczęściej rozproszone budynki. Inwestycja przecina dwa istotne cieki: Kanał Przybrodzki oraz rzekę Sama. Ponadto przedsięwzięcie przecina także 3 cieki szczegółowe.						
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Parki krajobrazowe: Sierakowski Park Krajobrazowy – 3,3km Obszary Chronionego Krajobrazu: Puszcza Notecka – 13,3 km Natura 2000 – SOO: PLH300036 – 2,3 km, PLH300032 – 4,1 km, PLH300007 – 5,6 km, PLH300051 – 9,4 km, PLH300003 – 5,1 km, PLH300037 – 7,5 km Natura 2000 – OSO: PLB300015 – 3,2 km, PLB300009 – 5,3 km, PLB300013 – 6,5 km Rezerваты przyrody: Dotęga – 6,2 km, Świetlista Dąbrowa – 6,6 km, Las Grądowy nad Mogilnicą – 3,6 km, Jakubowo – 2,1 km, Bytyńskie Brzęki – 13,1 km, Brzęki przy Starej Gajówce – 14,3 km Korytarze ekologiczne: Lasy zachodniej Wielkopolski – 3,1 km, Dolina dolnej Warty – 3,1 km, Puszcza Notecka – 7,8 km						
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska							
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań			Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmocnienia oddziaływań pozytywnych)			
	-3	-2	-1		1	2	3
Różnorodność biologiczna,							Ze względu na budowę drogi w nowym śladzie, główne oddziaływania na różnorodność biologiczną obszaru będą wynikały z utraty i

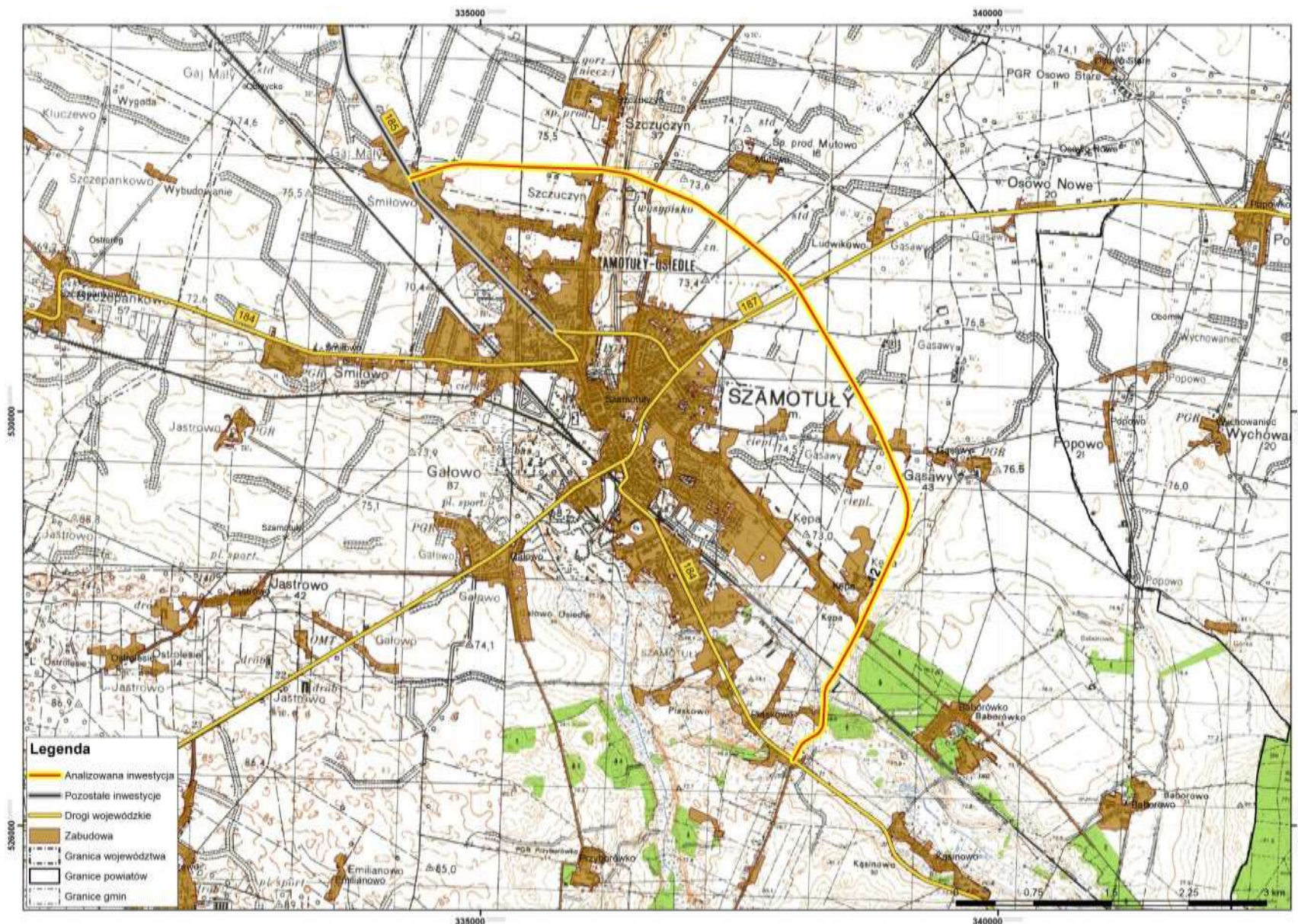
rośliny, zwierzęta, siedliska chronione						fragmentacji siedlisk oraz efektu bariery i będą dotyczyły ekosystemów i gatunków krajobrazu rolniczego. Na etapie budowy może dochodzić do śmiertelności zwierząt na placach budowy. Ponadto istnieje zagrożenie zmiany warunków siedliskowych w wyniku odwodnienia terenu. Dodatkowo na etapie eksploatacji przewiduje się wzrost zanieczyszczeń pochodzących z emisji spalin oraz utrzymania drogi. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie ooś, analiza wariantów oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (właściwe terminy wykonywania prac, zabezpieczenia placu budowy).
Obszary Natura 2000						Nie zidentyfikowano zagrożeń dla obszarów Natura 2000.
Pozostałe obszary chronione						Nie zidentyfikowano zagrożeń dla pozostałych obszarów chronionych.
Korytarze ekologiczne						Realizacja inwestycji wiąże się z ingerencją w obiekty pełniące funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych (cieki wodne, zadrzewienia śródpolne). Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza (ze wskazaniem m.in. miejsc kolizji z płazami) oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (zapewnienie drożności obiektów pełniących funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych).
Ludzie (w tym zdrowie);						Budowa obwodnicy m. Szamotuły i m. Pniewy wpłynie bardzo pozytywnie na ograniczenie szkodliwych dla ludzi emisji drgań, hałasu i zanieczyszczeń w centrach miejscowości. Pozytywne dla zdrowia i życia mieszkańców, a także użytkowników dróg, będzie wyprowadzenie ruchu kołowego poza teren zabudowany, który odbywać się będzie po nowoczesnych, spełniających współczesne standardy bezpieczeństwa drogach.
Wody;						Planowany do budowy odcinek obwodnicy koliduje z niektórymi elementami sieci hydrograficznej JCW RW600016187289, RW60002018729, RW600017187312. Z uwagi na relatywnie małą skalę inwestycji, nie przewiduje się możliwości wystąpienia istotnych negatywnych oddziaływań na wody.
Powietrze;						Planowana w ramach przedsięwzięcia obwodnica Pniew i Szamotuł pozwoli na relokację emisji zanieczyszczeń powodowanych ruchem tranzytowym, które skoncentrowana jest obecnie w miejscowościach, poza jej obręb, co przyczyni się do redukcji ich niekorzystnego oddziaływania na ludzi.
Hałas;						Budowa nowej infrastruktury drogowej uwarunkowana jest koniecznością dotrzymania obowiązujących standardów akustycznych. Natomiast zakładana relokacja ruchu tranzytowego poza obręb miejscowości spowoduje zmniejszenie obecnie notowanych uciążliwości w zakresie hałasu drogowego.
Powierzchnia ziemi ;						Budowa obwodnic wiązać się będzie z utwardzeniem i uszczelnieniem gruntu, budową skarp, nasypów oraz innymi pracami ziemnymi co może nieść negatywne oddziaływanie na powierzchnię ziemi.
Krajobraz;						Budowa obwodnic i przeniesienie ciężaru ruchu tranzytowego poza centra miejscowości, powinno pozytywnie wpłynąć na gospodarowanie przestrzenią miejską i poprawę ład przestrzennego, jednak będzie się wiązać z przekształceniem krajobrazu Szamotuł oraz m. Pniew.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);						Inwestycja powinna znacząco pozytywnie wpłynąć na dobra materialne i zabytki obu miejscowości. Ograniczenie ruchu tranzytowego w centrach wiąże się ze zmniejszona na tych obszarach emisją drgań i zanieczyszczeń pochodzących z przejeżdżających pojazdów.

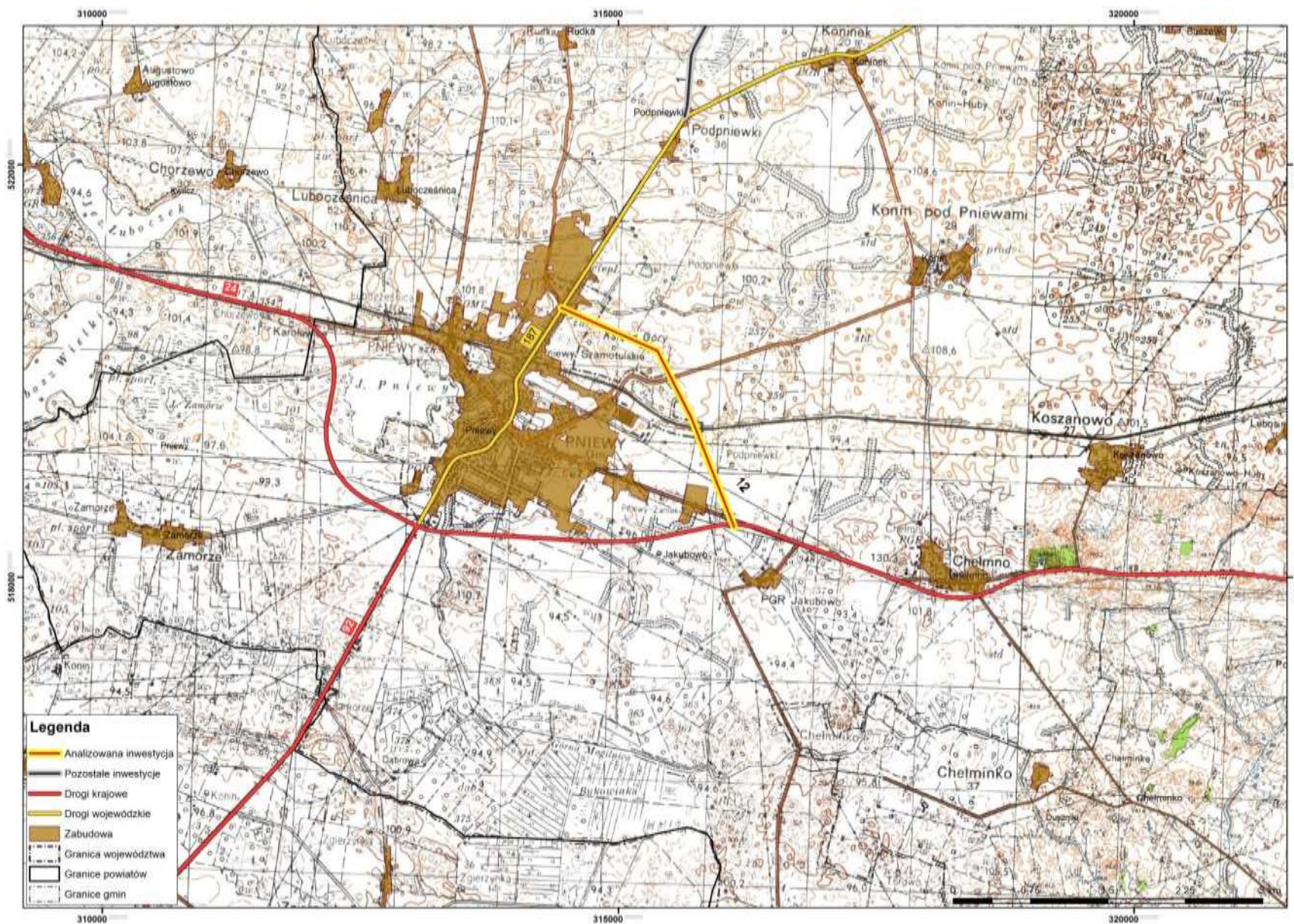


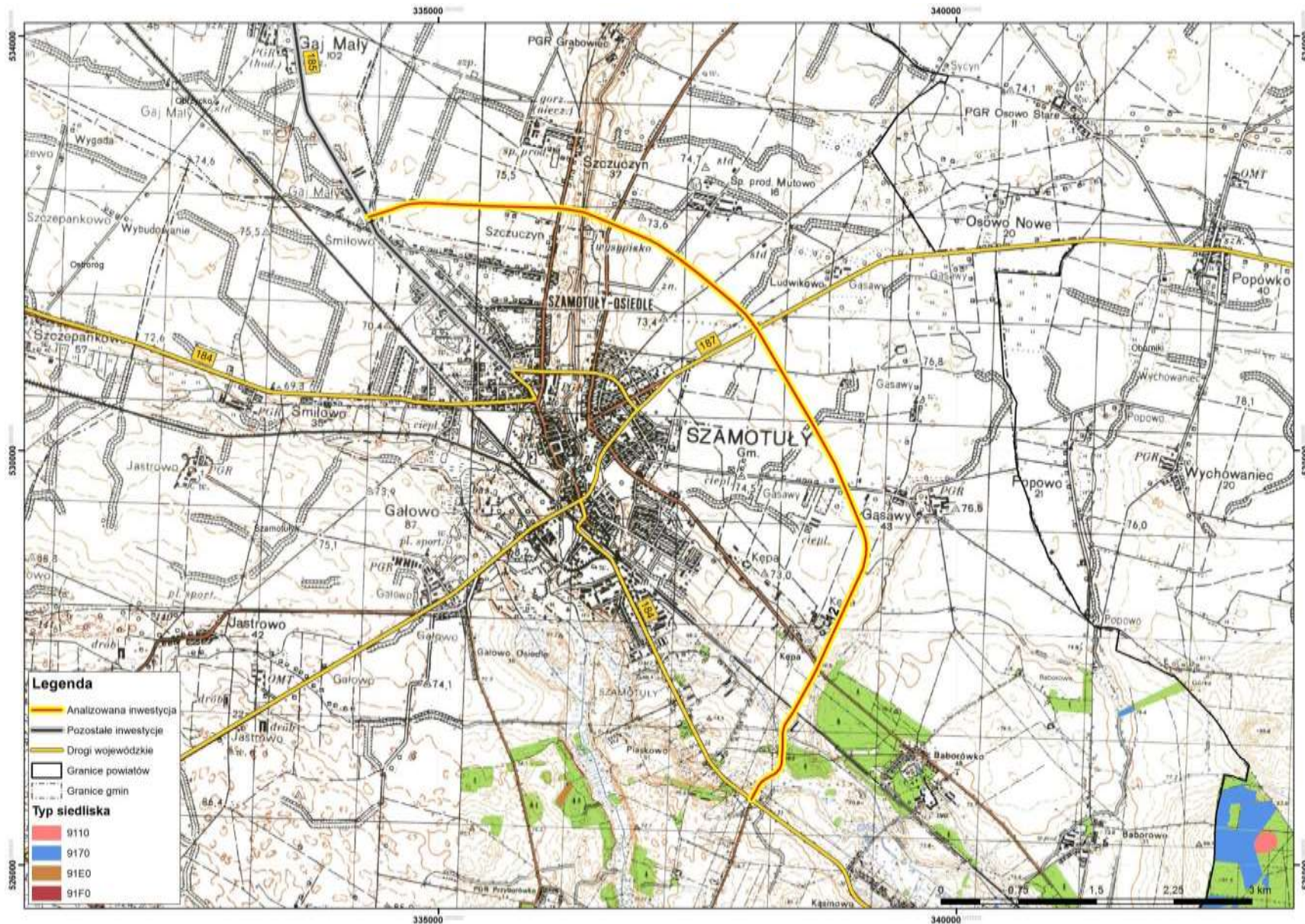
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

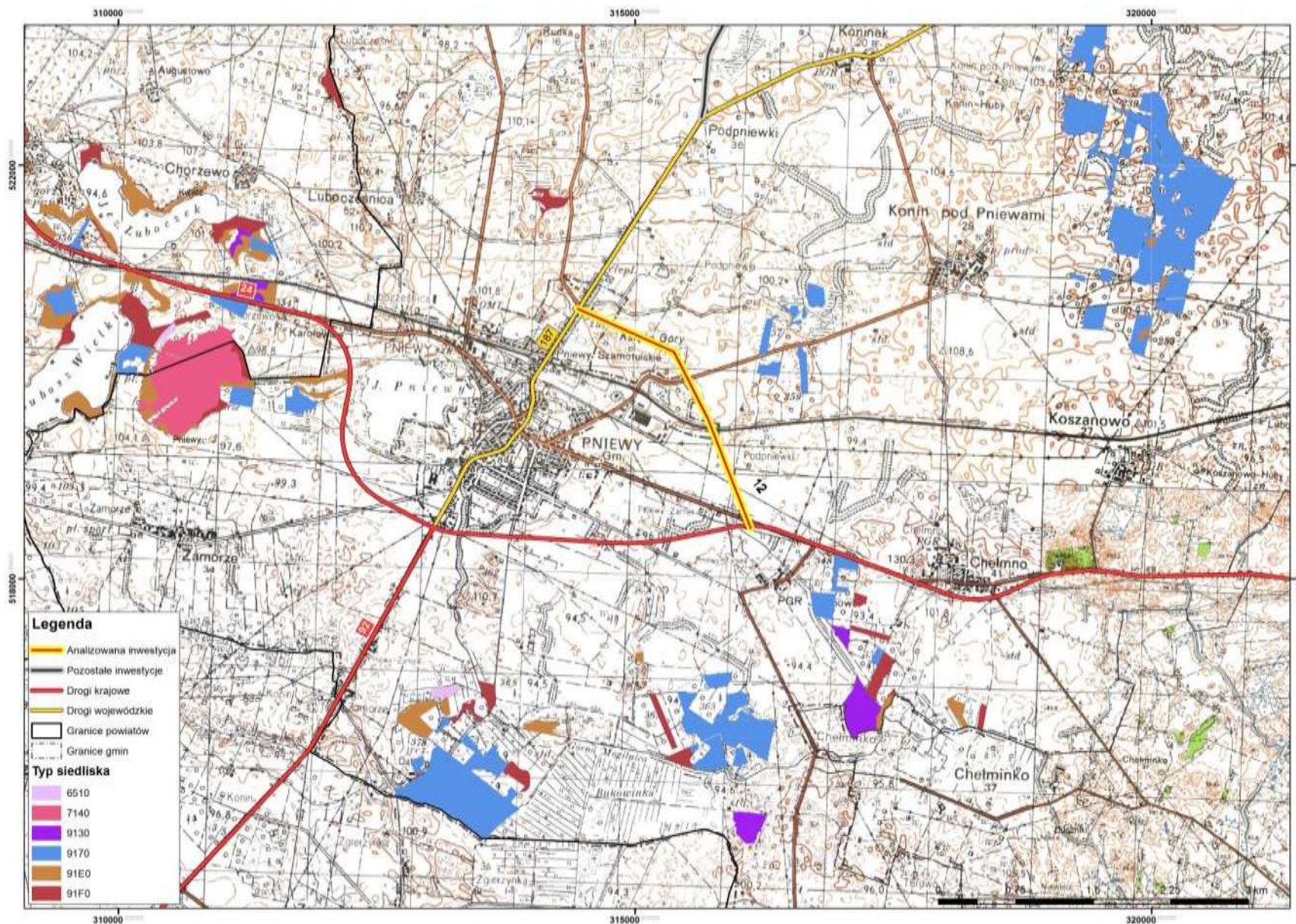


w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020







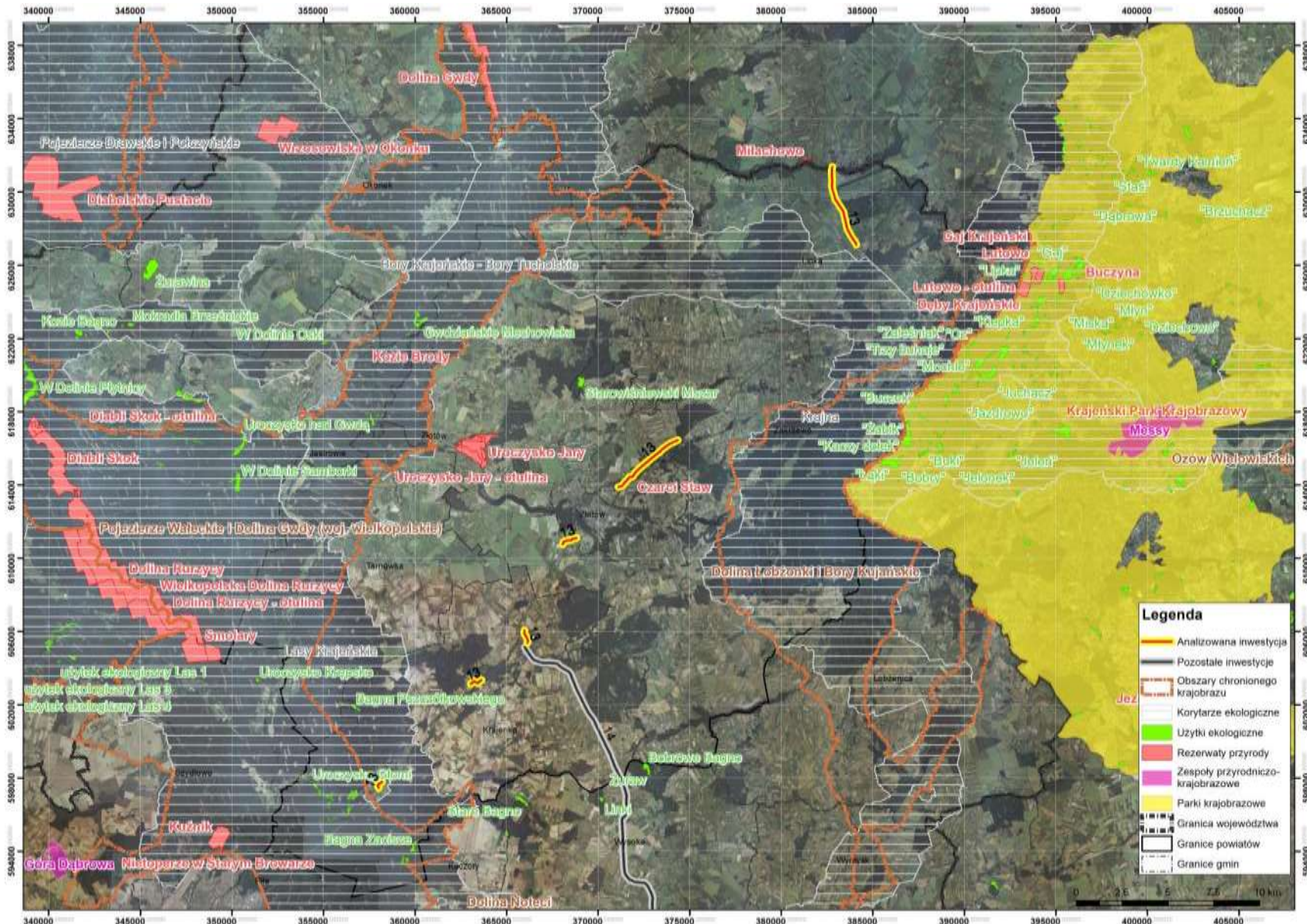


I.13. Droga nr 188 Człuchów- Piła odc. Piła- Lipka.

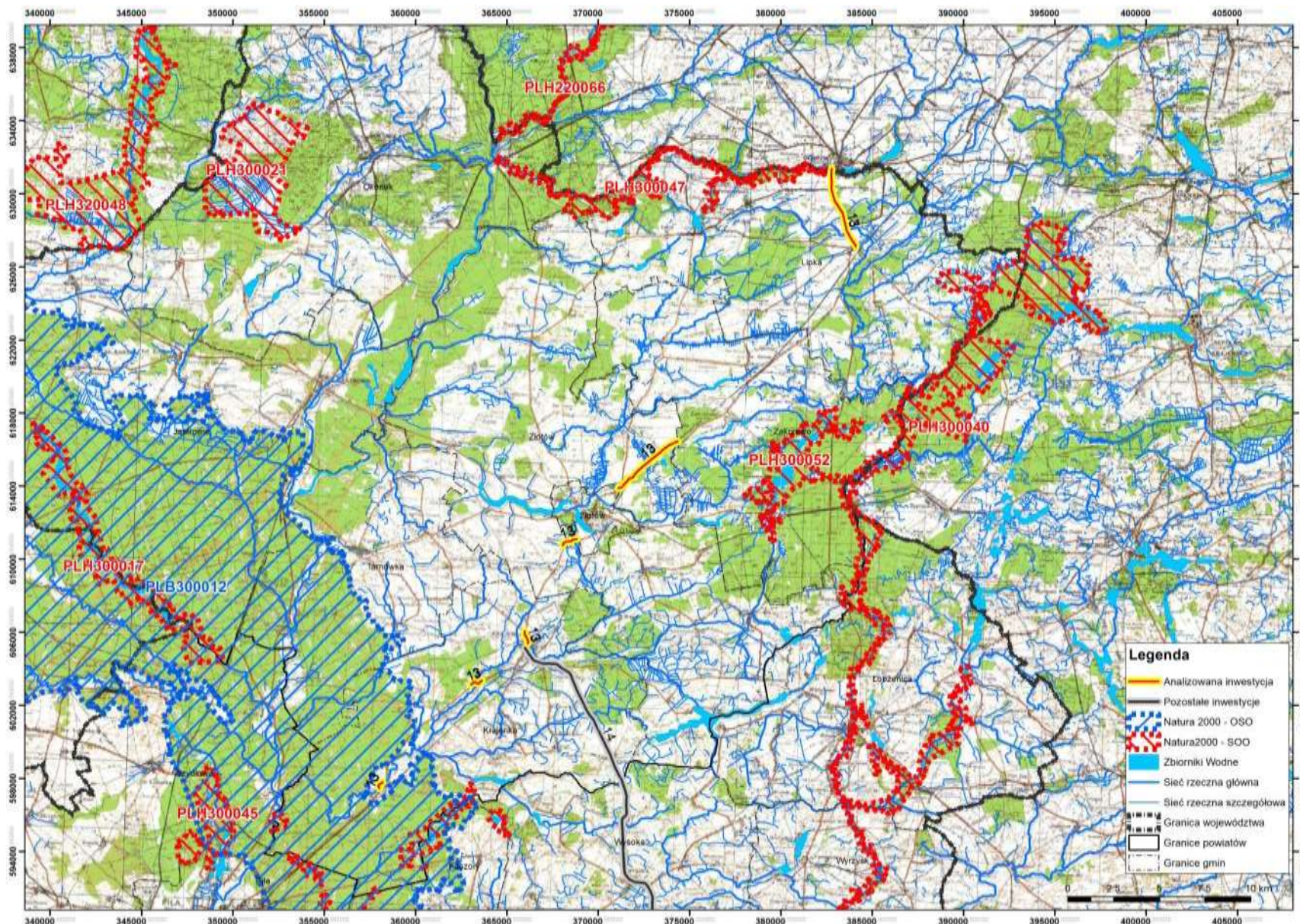
13	Droga nr 188 Człuchów- Piła odc. Piła- Lipka
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat: złotowski Gmina: Lipka (Debrzno – Wieś, Lipka), Złotów (Płosków, Błękwit), Krajenka (Krajenka, Żeleźnica)
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 188 w następujących odcinkach: Debrzno- Lipka, m. Krajenka, m. Błękwit, od granicy gmin Złotów/ Zakrzewo do skrzyżowania z drogą powiatową 1022P, m. Żeleźnica wraz z rozbudową mostu, w m. Skórka wraz z rozbudową mostu.
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: odc. Debrzno-Lipka : 4.39 km; odc. w m. Krajenka : 0,75 km; odc. w m. Błękwit : 0.86 km; na odc. od granicy gmin Złotów/ Zakrzewo do skrzyżowania z DP 1022P : 4.05 km; odc w m. Żeleźnica : 2.62 km; odc. m. Skórka : 0.19 km
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia	Wydane decyzje środowiskowe dla wszystkich odcinków (bez pełnej procedury OOŚ)
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja składa się z 5 oddzielnych odcinków w ciągu drogi wojewódzkiej 188. Odcinek Debrzno – Lipka leży w głównej mierze na obszarze gruntów rolnych. W centralnej części od wschodu granicę z inwestycją na odcinku około 800 metrów stanowi las. W części południowej i północnej inwestycja leży w terenach zabudowanych miejscowości Debrzno – Wieś oraz Lipka. Odcinek przecina rzekę Smolnicę oraz jeden ciek szczegółowy. W części północnej w pobliżu inwestycji istniejąca droga nr 188 przecina rzekę Debrzynka. Odcinek Złotów – Zakrzów leży w otoczeniu gruntów rolnych i lasów. Pojedyncze rozproszone zabudowania znajdują się przy centralnej części inwestycji i dotyczą miejscowości Płosków. Odcinek nie przecina żadnego cieku, lecz w jego otoczeniu znajduje się sieć melioracji szczegółowych. Odcinek w miejscowości Błękwit leży w całości w terenie zabudowanym. Przecina on rzekę Głomię oraz jeden rów szczegółowy. Odcinek w miejscowości Krajenka również w całości znajduje się na terenie zabudowanym. W jego pobliżu przepływa rzeka Głomia, jednak obszar inwestycji nie obejmuje bezpośrednio rzeki. Odcinek w miejscowości Żeleźnica leży w większości w terenie zabudowanym. Jedyne część najbardziej wysunięta na wschód otaczają las oraz grunty orne. Inwestycja przecina rzekę Głomię. Odcinek w miejscowości Skórka leży w całości w terenie zabudowanym. Inwestycja przecina rzekę Głomię.
Lokalizacja przedsięwzięcia w	Parki krajobrazowe: Krajeński Park Krajobrazowy – 7,4 km

odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Obszary Chronionego Krajobrazu: Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy – 0,7 km, Dolina Łobzonki i Bory Kujarskie – 2,7 km Natura 2000 – SOO: PLH300047 – 0 km (inwestycja graniczy z obszarem chronionym), PLH300045 – 2,8 km, PLH300040 – 4,8 km, PLH300052 – 4,8 km, PLH300017 – 10,8 km Natura 2000 – OSO: PLB300012 – 0,3 km Rezerваты przyrody: Kuźnik – 8,4 km, Nietoperze w Starym Browarze – 9,4 km, Smolary – 11,3 km, Wielkopolska Dolina Rurzyca – 11,1 km, Dolina Rurzyca – 13,4 km, <u>Czarci Staw – 0,1 km</u>, Uroczysko Jary – 6,2 km, Miłachowo – 1,3 km, Dęby Krajeńskie – 9,1 km, Gaj Krajeński – 9,4 km, Lutowo – 9,9 km, Buczyna – 11,1 km, Kozie Brody – 14,9 km Użytki ekologiczne: Uroczyska Głomi – 1,3 km, Bagna Zacisze – 3,1 km, Stare Bagno – 7,3 km, Bagna Pszczółkowskiego – 4,1 km, Uroczysko Krępsko – 8,3 km, Linki – 9,3 km, Bobrowe Bagno – 9,3 km, Żuraw – 9,4 km, Starowiśniewski Mszar – 5,4 km, Uroczysko nad Gwdą – 12,1 km, Gwóźdźskie Mechowiska – 13,8 km, <i>kompleks użytków ekologicznych w obszarze Krajeńskiego Parku Krajobrazowego</i> – 7,5 km Korytarze ekologiczne: Lasy Krajeńskie – 0,2 km, Krajna – 0,5 km, Bory Krajeńskie – Bory Tucholskie – 8,3 km, Pojezierze Drawskie i Połczyńskie – 16,3 km</p>					
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska						
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań					Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)
	-3	-2	-1	1	2	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione						Realizacja inwestycji (rozbudowa istniejących dróg) wiąże się z wycinką krzewów i drzew tworzących aleje przydrożne. Drzewa te mogą być siedliskiem chronionych gatunków bezkręgowców tj. pachnica dębowa, a także chronionych gatunków grzybów, porostów, ptaków i nietoperzy. Wskazane jest pozostawienie istniejących zadrzewień przydrożnych, które stanowią istotny element różnorodności biologicznej krajobrazu rolniczego. Konieczne jest uwzględnienie minimalizacji i kompensacji przyrodniczych na etapie projektowania dróg, a następnie respektowanie wymogów sformułowanych w decyzji środowiskowej. Realizacja przedsięwzięcia wiąże się także z bezpośrednią śmiertelnością osobników gatunków zwierząt (zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji), płoszeniem, utratą siedlisk gatunków, przekształceniem, pogorszeniem jakości siedlisk (np. w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych), fragmentacją, efektem bariery.
Obszary Natura 2000						Inwestycja zlokalizowana jest w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru PLH300047 Dolina Debrzynki. Możliwe jest wystąpienie oddziaływań na przedmioty ochrony obszaru na etapie rozbudowy mostu w miejscowości Debrzno. Konieczne jest zastosowanie działań minimalizujących oddziaływanie na obszar.
Pozostałe obszary chronione						Inwestycja zlokalizowana jest w bezpośrednim sąsiedztwie rezerwatu przyrody Czarci Staw. Konieczne jest zastosowanie działań minimalizujących oddziaływanie na obszar poprzez wskazanie optymalnego terminu prowadzenia robót oraz wskazań dotyczących lokalizacji zapleczy budowy.
Korytarze ekologiczne						Realizacja inwestycji wiąże się z ingerencją w obiekty pełniące funkcje korytarzy regionalnych (Głomia) i lokalnych (cieki wodne, zadrzewienia śródpolne). Nowe obiekty odwadniające drogę (rowy) mogą stanowić barierę migracyjną dla małych zwierząt. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza (ze wskazaniem m.in. miejsc kolizji z płazami) oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (m.in. zapewnienie drożności obiektów pełniących funkcje korytarzy ekologicznych poprzez dostosowanie istniejących mostów i przepustów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt).

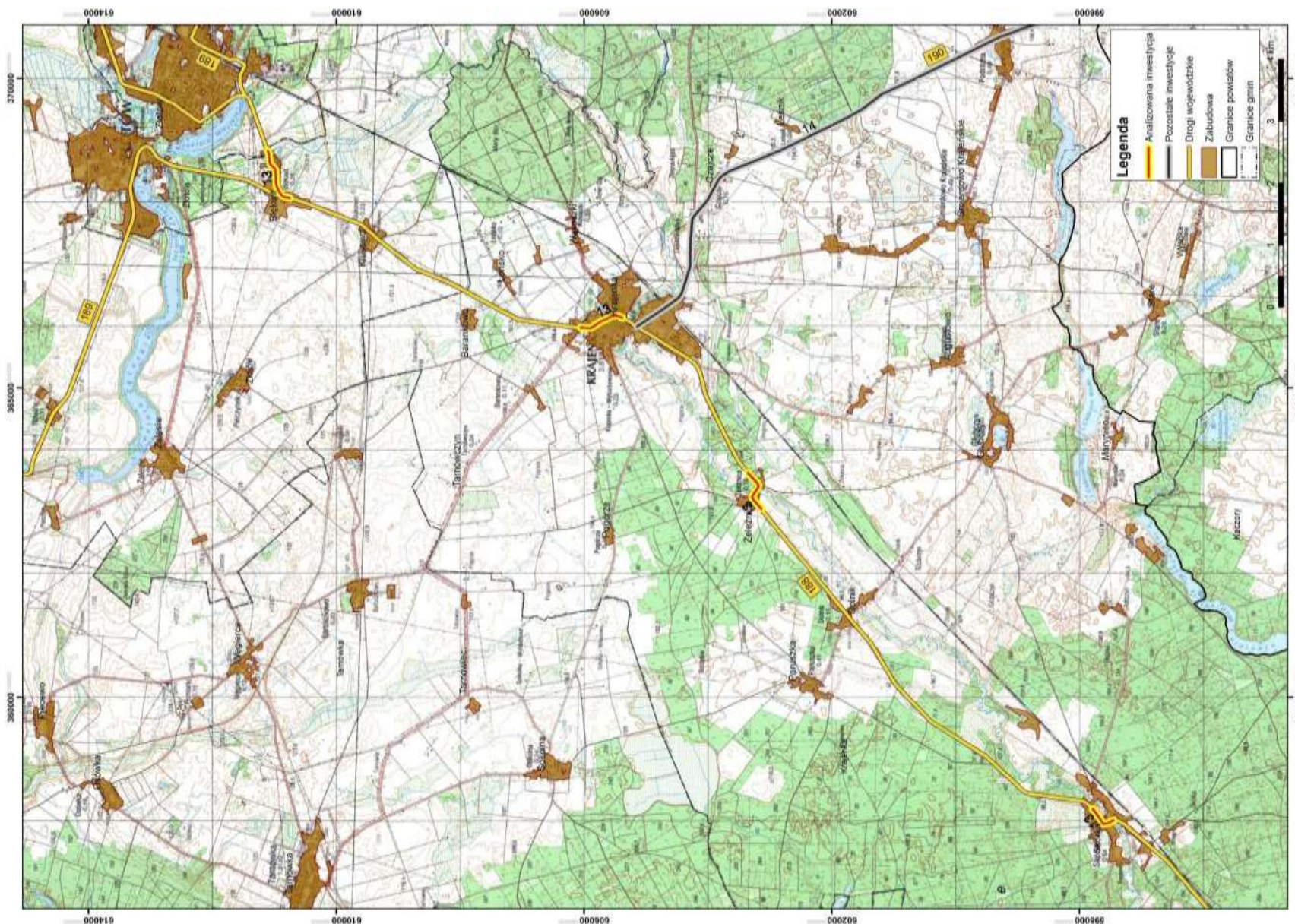
Ludzie (w tym zdrowie);							Celem inwestycji jest rozbudowa DW188, co powinno doprowadzić do poprawy parametrów technicznych, podniesienia komfortu i bezpieczeństwa użytkowników drogi. Działania te mogą mieć pozytywne oddziaływanie na zdrowie i życie ludzi.
Wody;							Przedsięwzięcie realizowane będzie na kilku fragmentach w obrębie 5 JCW, przy czym kolizje z ważniejszymi ciekami wystąpią jedynie w południowej części inwestycji. W tych miejscach może dojść do konieczności przebudowy infrastruktury mostowej, a tym samym ingerencji w koryta cieków. Zagrożenia w tym zakresie powinny być przedmiotem procesu OOŚ. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym analizowanym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
Powietrze;							Planowana inwestycja z uwagi na swój charakter odcinkowo doprowadzi do poprawy płynności ruchu, co w połączeniu z wcześniej zmodernizowanymi fragmentami może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń. Efekt ten zneutralizowany być może wzrostem natężenia ruchu na skutek poprawy atrakcyjności połączenia.
Hałas;							Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań w szczególności w obszarach ochrony akustycznej.
Powierzchnia ziemi ;							Na odcinkach remontowanych może wystąpić konieczność poszerzenia pasa drogowego, a co za tym idzie negatywnego w skutkach uszczelniania warstwy ziemi.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);							Na niektórych odcinkach rozbudowywanej DW188, może mieć miejsce wycinka przydrożnych drzew i krzewów związana z poszerzaniem drogi. Zaleca się, po zakończeniu prac budowlanych, stosowanie nasadzeń kompensacyjnych w celu minimalizacji negatywnego oddziaływania na ten komponent środowiska.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);							Nie można stwierdzić negatywnego oddziaływania na komponent.

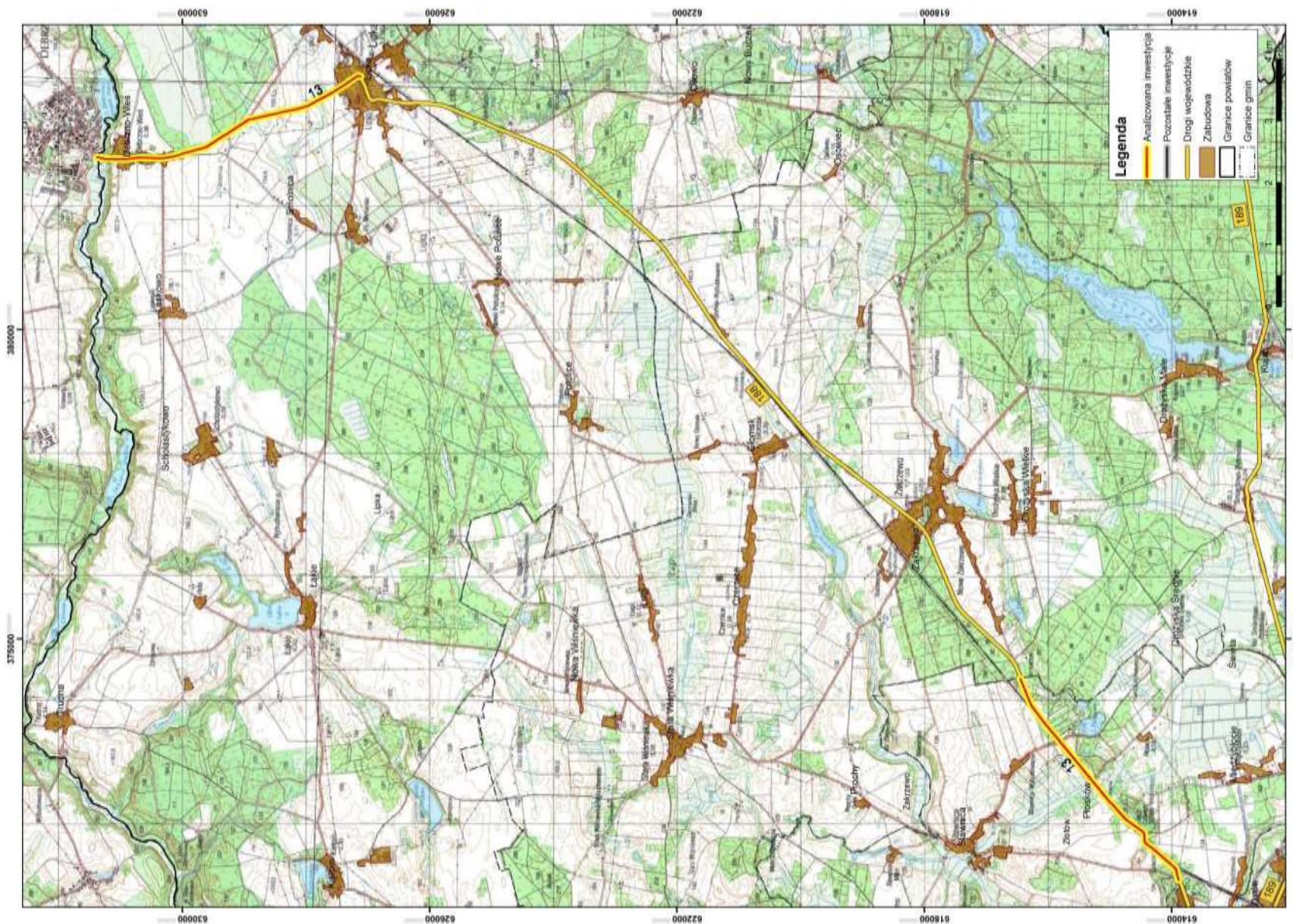


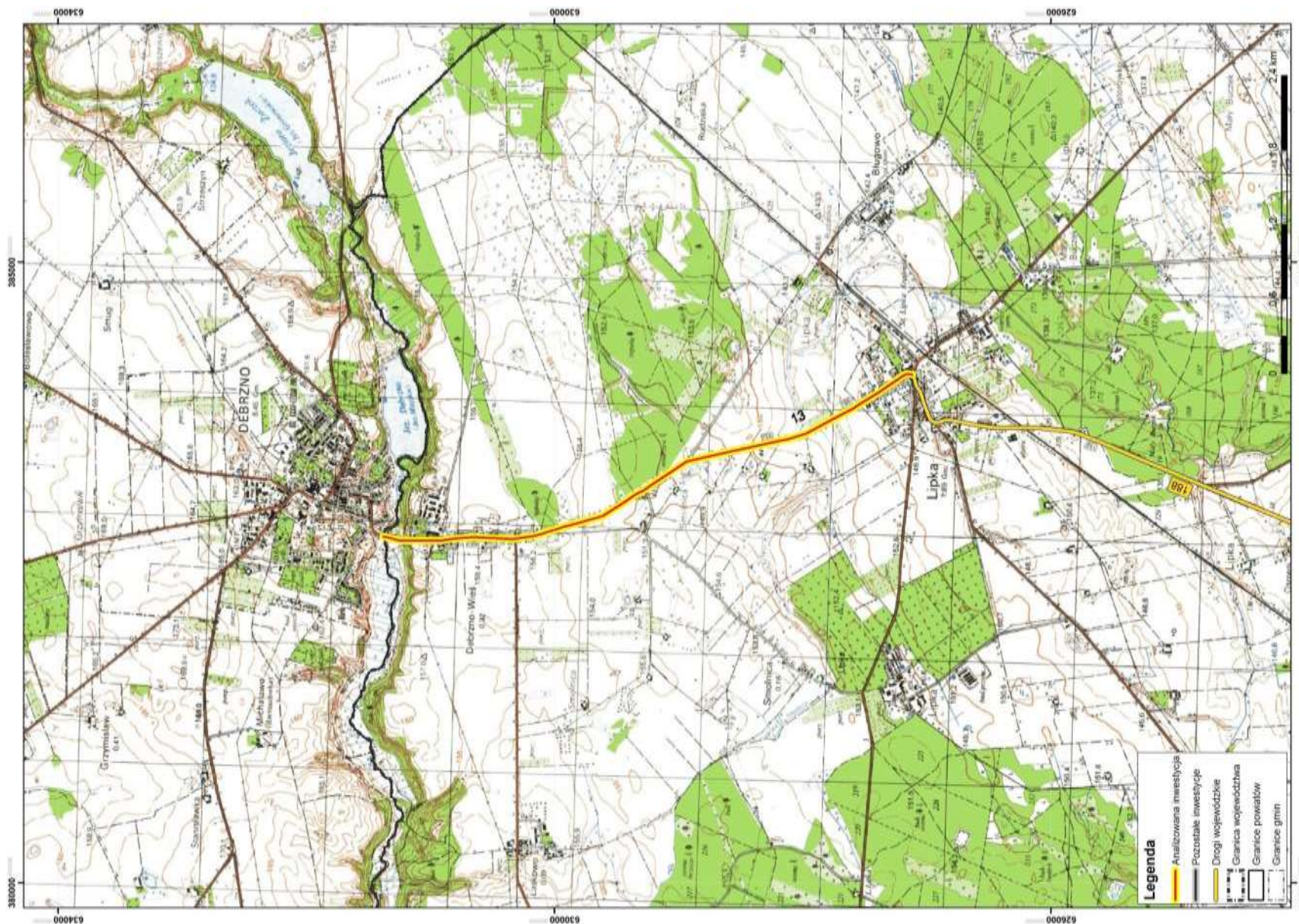
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

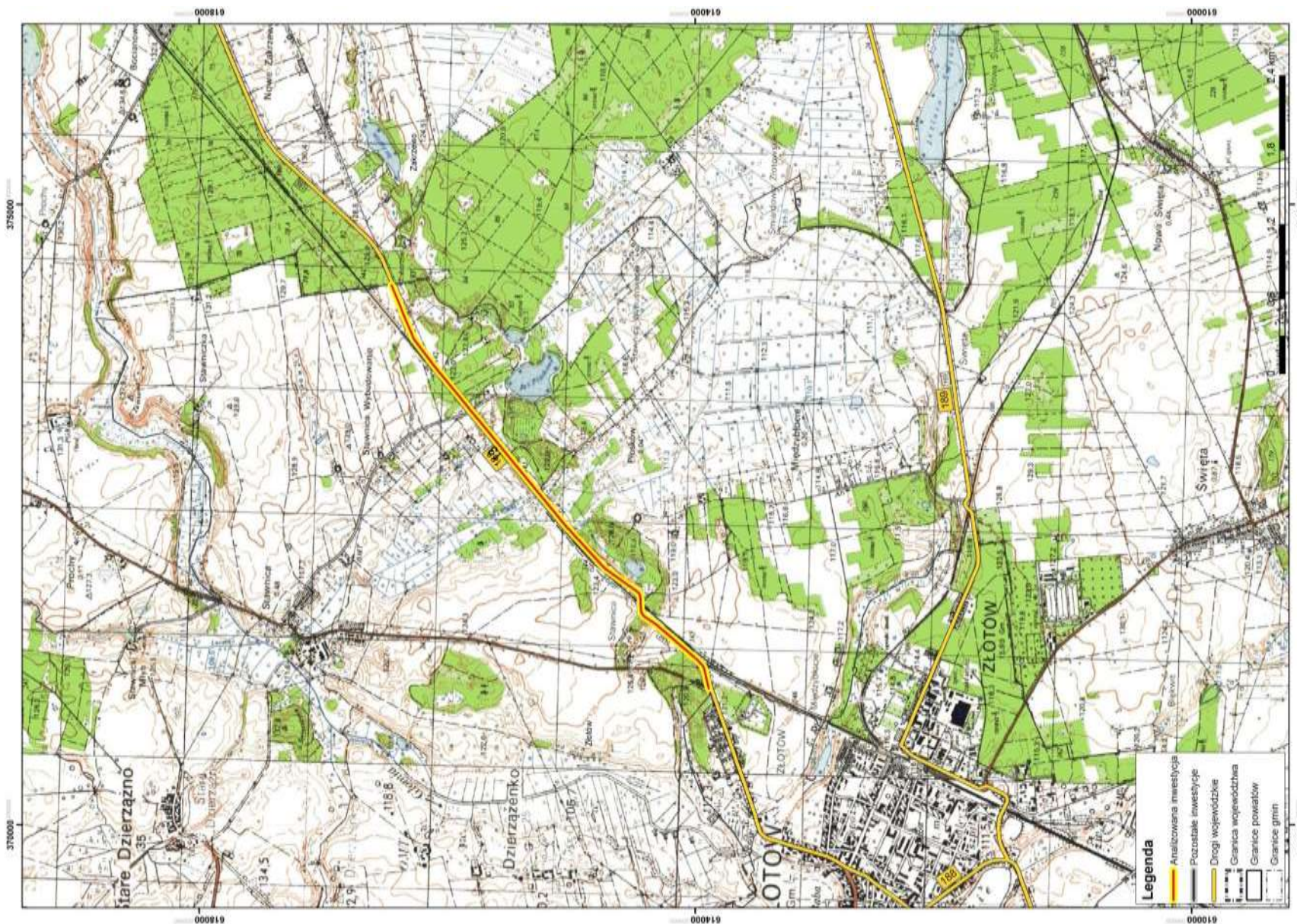


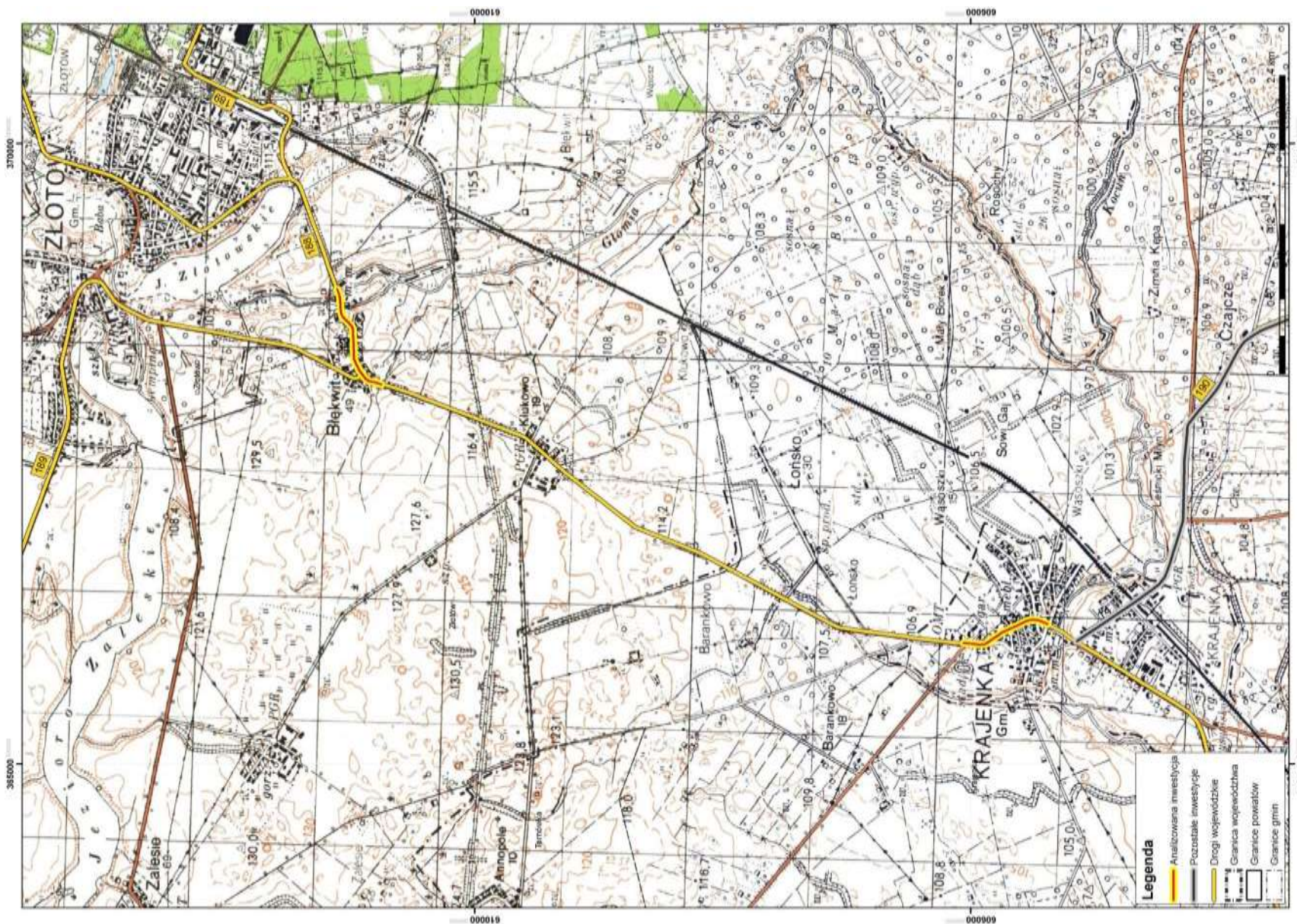
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

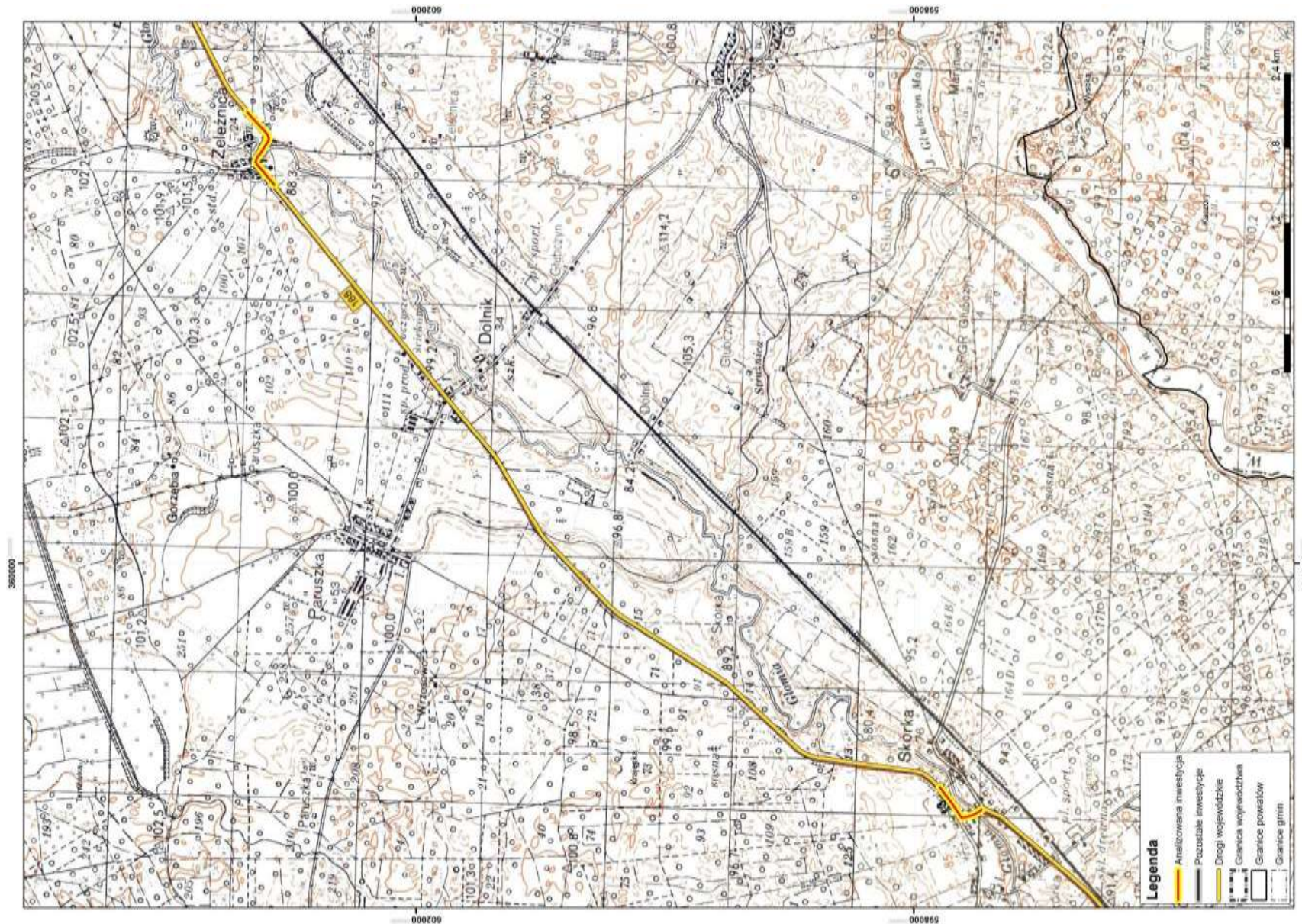










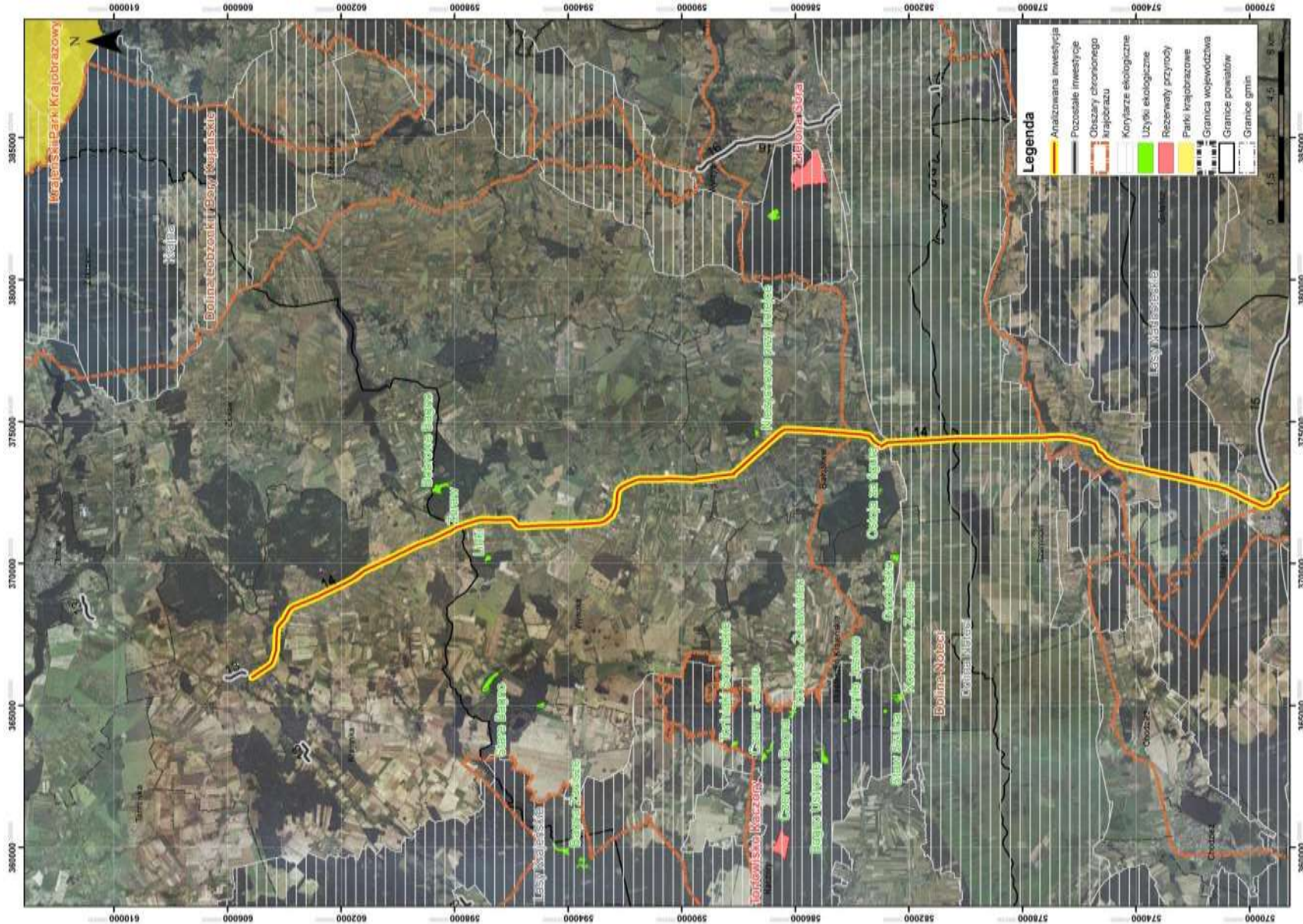


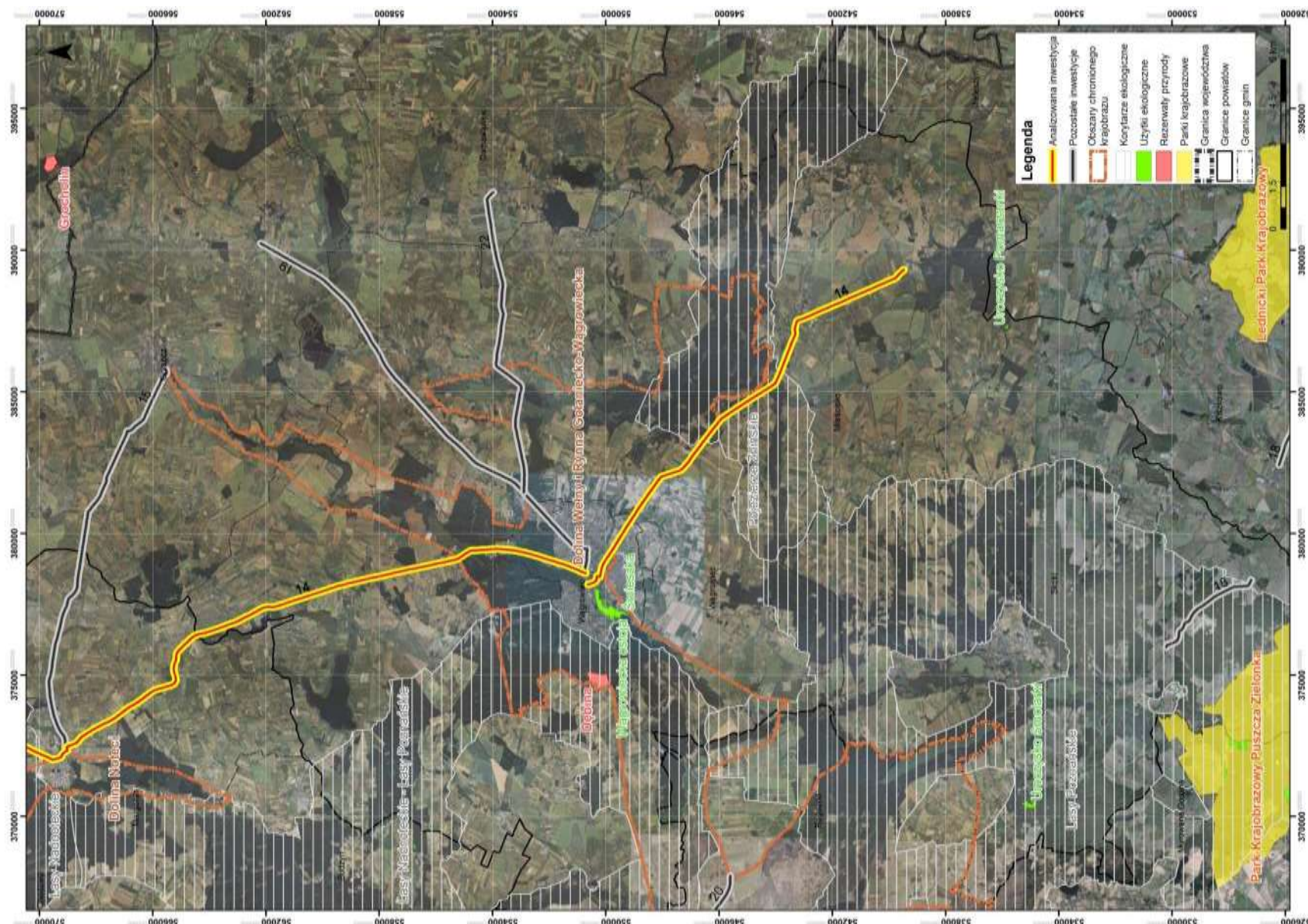
I.14. Droga nr 190 odc. Krajenka- Miłosławice.

14	Droga nr 188 Człuchów- Piła odc. Piła- Lipka
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat: złotowski, wągrowiecki Gmina: Krajenka (m. Krajenka), Mieścisko (m. Miłosławice)
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest rozbudowa drogi wojewódzkiej na odcinkach: od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 188 w m. Krajenka do skrzyżowania z DK 10, od skrzyżowania z DK 10 do m. Margonin, na odc. Margonin - Wągrowiec oraz na odc. Wągrowiec - Miłosławice
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 60 km
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja w części północnej przylega do miasta Krajenka, następnie biegnie w kierunku południowym przez obszar miasta Szamocin, Margonin. W części środkowej przebiega przez obszar miasta Wągrowiec i w kierunku południowo-wschodnim przez obszary użytkowane rolniczo biegnie do miasta Mieścisko. W biegu końcowym przylega do miasta Miłosławice na południe od Mieściska.
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Parki krajobrazowe: Lednicki Park Krajobrazowy – 10,9 km, Park Krajobrazowy Puszcza Zielonki – 17,7 km, Krajeński Park Krajobrazowy – 17,8 km</p> <p>Obszary Chronionego Krajobrazu: Dolina Wełny i Rynna Gołaniecko – Wągrowiecka – 0 km (część inwestycji leży w obszarze chronionym), Dolina Noteci – 0 km (część inwestycji leży w obszarze chronionym), Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy – 7,2 km, Dolina Łobzonki i Bory Kujańskie – 8,7 km</p> <p>Natura 2000 – SOO: PLH300004 – 0 km (część inwestycji leży w obszarze chronionym), PLH300054 - 0 km (inwestycja graniczy z obszarem chronionym), PLH300044 – 0 km (inwestycja graniczy z obszarem chronionym), PLH300050 – 6,4 km, PLH300055 – 6,0 km, PLH300045 – 5,9 km, PLH300052 – 8,8 km</p> <p>Natura 2000 – OSO: PLB300001 – 0 km (część inwestycji leży w obszarze ochrony), PLB300012 – 6,4 km, PLB300006 – 8,7 km</p> <p>Rezerваты przyrody: Czarczi Staw – 10,8 km, Uroczysko Jary – 10,3 km, Torfowisko Kaczory – 12,4 km, Zielona Góra – 8,3, Grocholín – 17,1 km, Dębina - 3,1 km</p> <p>Użytki ekologiczne: Uroczysko Pomarzanki – 4,0 km, Wągrowiecka Ostoja – 0,3 km, Śmieszka – 1,1 km, Ostoja za figurą – 1,3 km, Grodzisko – 3,7 km, Kocowskie Zarośla – 8,7 km, Staw Szulca – 9,2 km, Zgniłe Jezioro – 9,4 km, Torfowisko Żurawiniec – 8,3 km, Bagno Ustronie – 10,0 km, Czerwone Bagna – 3,3 km, Czarne Jezioro – 9,4 km, Torfniaki Solnówskie – 9,3 km, Niezychowo przy kolejce – 0,5 km, Bagno Zacisze – 11,2 km, Linki – 1,4 km, Stare Bagno – 5,1 km, Uroczyska Głomi – 12,1 km, Bobrowe Bagno – 1,7 km, Żuraw – 1,6 km, Bagna Pszczółkowskiego – 9,5 km, Uroczysko Krępsko – 14,7 km</p> <p>Zespoły przyrodniczo – krajobrazowe: Zespoły przyrodniczo – krajobrazowe jezior położonych w gminie Rogowo – 13,9 km</p> <p>Korytarze ekologiczne: Pojezierze Żnińskie – 0 km, Lasy Nadnoteckie 0 km, Dolina Noteci – 0 km, Lasy Nadnoteckie - Lasy Poznańskie – 1,1 km, Lasy Poznańskie – 4,1 km, Lasy Krajeńskie – 5,3 km, Krajna – 4,3 km, Bory Krajeńskie - Bory Tucholskie – 10,7 km</p>
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska	

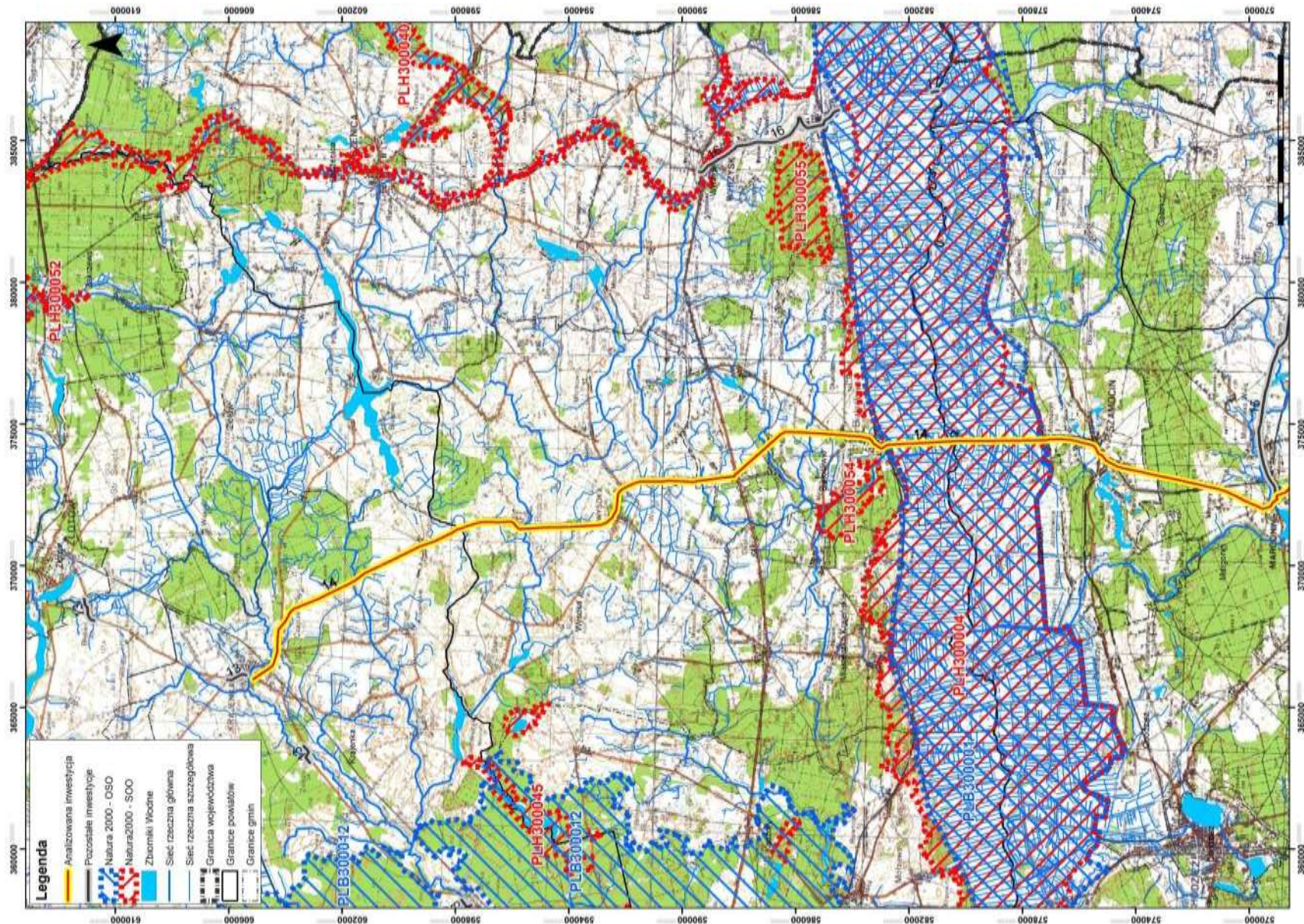
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań						Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)
	-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							Realizacja inwestycji wiąże się z wycinką krzewów i drzew tworzących aleje przydrożne. Drzewa te mogą być siedliskiem chronionych gatunków bezkręgowców tj. pachnica dębowa, a także chronionych gatunków grzybów, porostów, ptaków i nietoperzy. Wskazane jest pozostawienie istniejących zadrzewień przydrożnych, które stanowią istotny element różnorodności biologicznej krajobrazu rolniczego Wielkopolski. Na etapie wykonania Raportu OOŚ należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą oraz rozważenie wariantów umożliwiających pozostawienie istniejących alei w całości lub jednostronnie. Konieczne jest uwzględnienie minimalizacji i kompensacji przyrodniczych na etapie projektowania drogi, a następnie respektowanie wymogów sformułowanych w decyzji środowiskowej. Realizacja przedsięwzięcia wiąże się także z bezpośrednią śmiertelnością osobników gatunków zwierząt (zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji), płoszeniem, utratą siedlisk gatunków, przekształceniem, pogorszeniem jakości siedlisk (np. w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych), fragmentacją, efektem bariery.
Obszary Natura 2000							Inwestycja przebiega przez obszar PLH300004 Dolina Noteci oraz PLB300001 Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego. Możliwe wystąpienie oddziaływań na przedmioty ochrony obszarów. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących.
Pozostałe obszary chronione							Inwestycja przebiega przez dwa obszary chronionego krajobrazu: OChK Dolina Noteci oraz OChK Dolina Wełny i Rynna Gołaniecko-Wągrowiecka. Ze względu na przebieg w istniejącym śladzie, inwestycja nie powinna wpłynąć negatywnie na cele ochrony obszarów. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących.
Korytarze ekologiczne							Inwestycja przecina dwa główne korytarze ekologiczne: Dolina Noteci oraz Lasy Nadnoteckie, a także korytarz Pojezierze Żnińskie. Nasilone negatywne oddziaływania mogą wystąpić na etapie realizacji oraz na etapie eksploatacji (zwiększenie ruchu na drodze, zwiększenie prędkości pojazdów), co może powodować wzrost kolizji ze zwierzętami. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących. Realizacja inwestycji wiąże się także z ingerencją w obiekty pełniące funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych (cieki wodne, zadrzewienia śródpolne). Nowe obiekty odwadniające drogę (rowy) mogą stanowić barierę migracyjną dla małych zwierząt. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza (ze wskazaniem m.in. miejsc kolizji z płazami) oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (m.in. zapewnienie drożności obiektów pełniących funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych poprzez dostosowanie istniejących mostów i przepustów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt). Zaplecza budowy należy lokalizować poza obszarami pełniącymi funkcje korytarzy ekologicznych.
Ludzie (w tym zdrowie);							Przebudowa DW190 powinna doprowadzić do poprawy parametrów technicznych, podniesienia komfortu i bezpieczeństwa użytkowników drogi. Działania te mogą mieć pozytywne oddziaływanie na zdrowie i życie ludzi. Aby zapewnić maksymalne bezpieczeństwo użytkowników należy zastosować wszystkie możliwe środki aby zminimalizować potencjalne zagrożenia kolizji z udziałem dzikich zwierząt.
Wody;							Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie 16 JCW, a kolizje z ich głównymi biegami wystąpią w 12 przypadkach. W tych miejscach może dojść do konieczności przebudowy infrastruktury mostowej, a tym samym ingerencji w koryta cieków. Zagrożenia w tym zakresie powinny być przedmiotem procesu OOŚ. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu

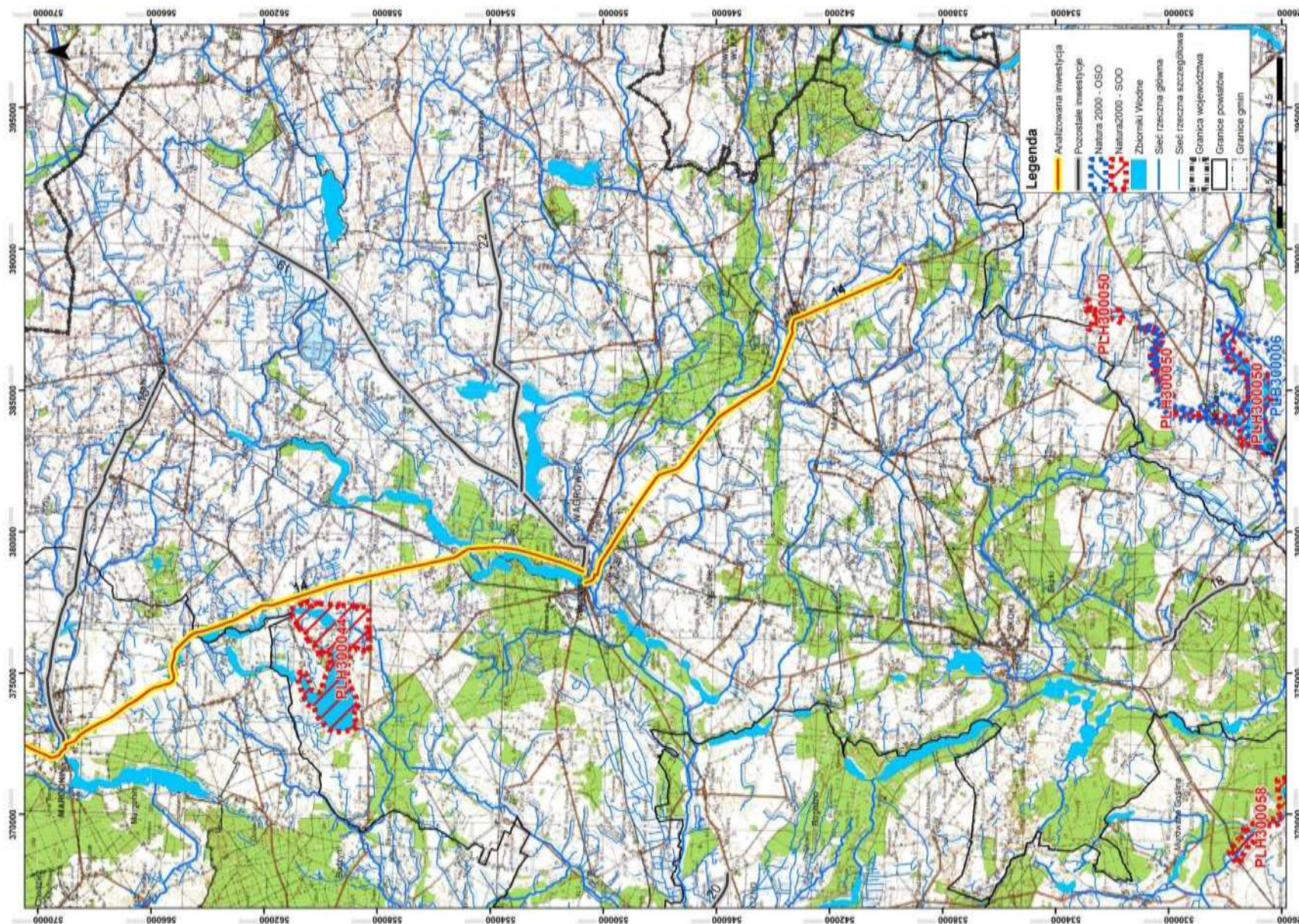
											będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
Powietrze;											Planowana inwestycja z uwagi na swój kompleksowy charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowością Krajenka i Miłosławice, co może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń. Efekt ten zneutralizowany jednak być może przez wzrost natężenia ruchu spowodowany poprawą atrakcyjności połączenia.
Hałas;											Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań na terenach ochrony akustycznej.
Powierzchnia ziemi ;											Można założyć negatywny wpływ inwestycji na powierzchnię ziemi związany z zajmowaniem dodatkowych obszarów na poszerzenie pasa drogowego. W takich miejscach grunt zostanie utwardzony i uszczelniony.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);											Inwestycja może prowadzić do wycinki przydrożnych krzewów i drzew co należy uznać za oddziaływanie negatywne. W celu minimalizacji tego wpływu zaleca się stosowanie nasadzeń kompensacyjnych po zakończeniu prac budowlanych.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);											Nie można określić wpływu inwestycji na ten komponent.



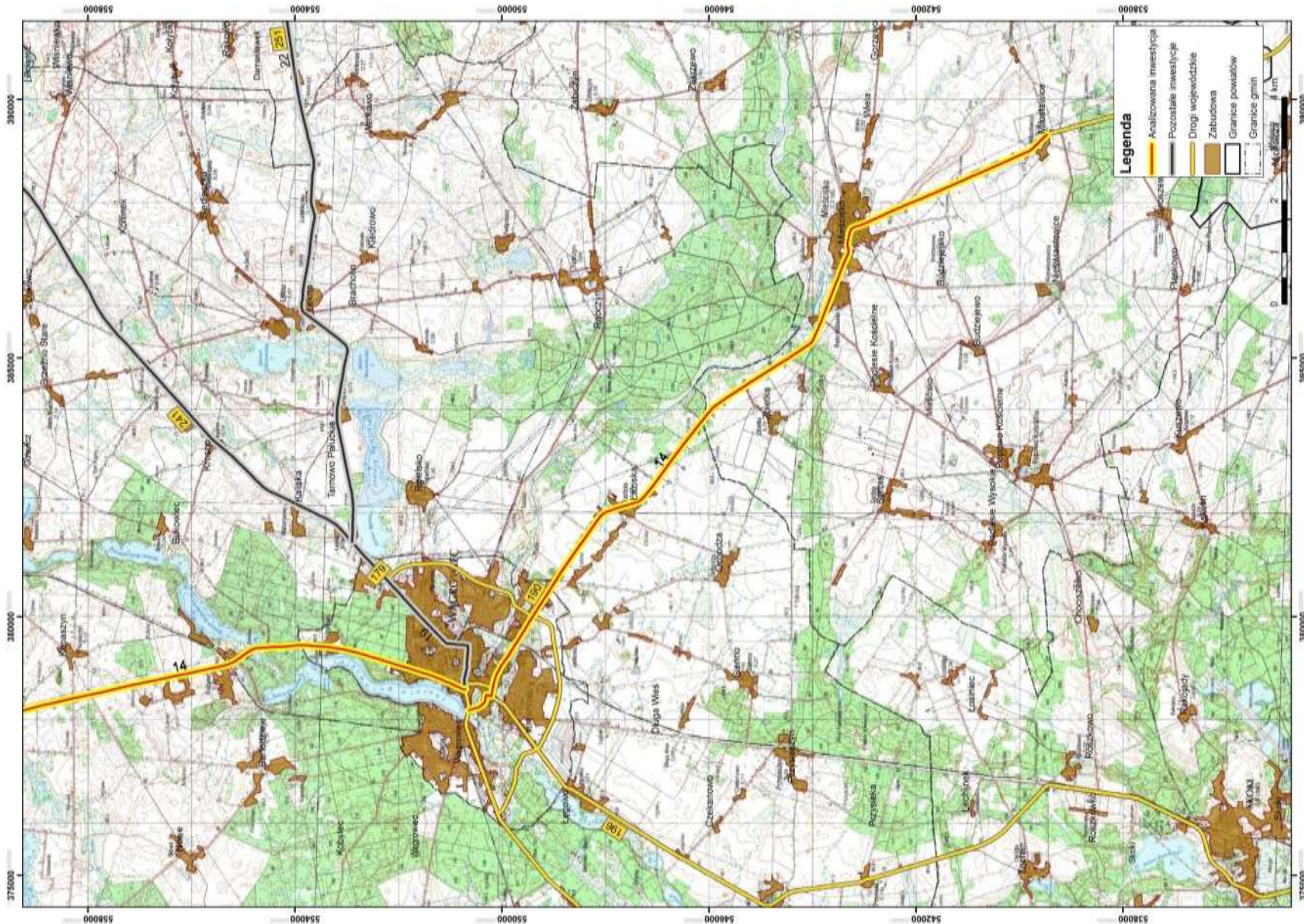


w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

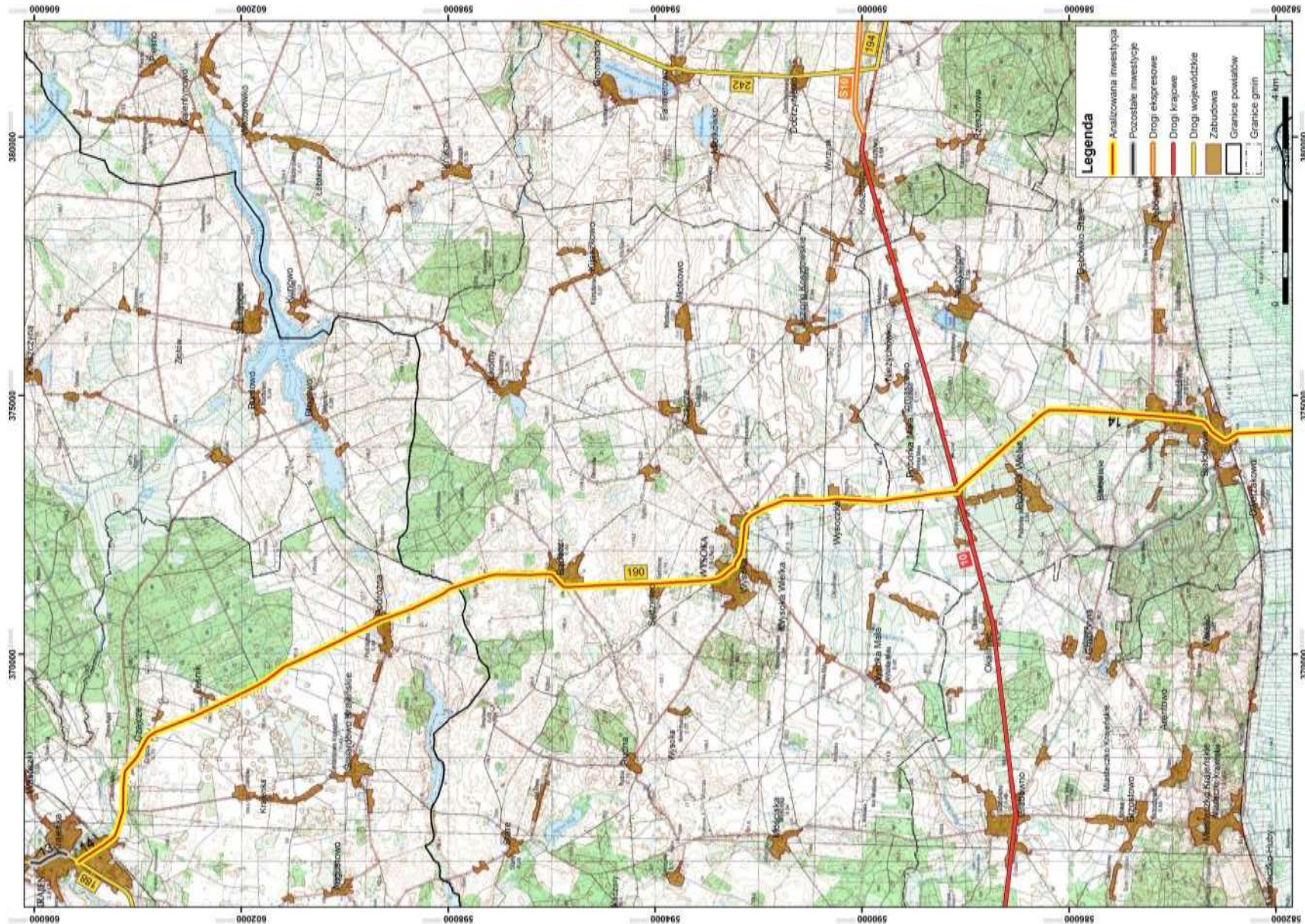




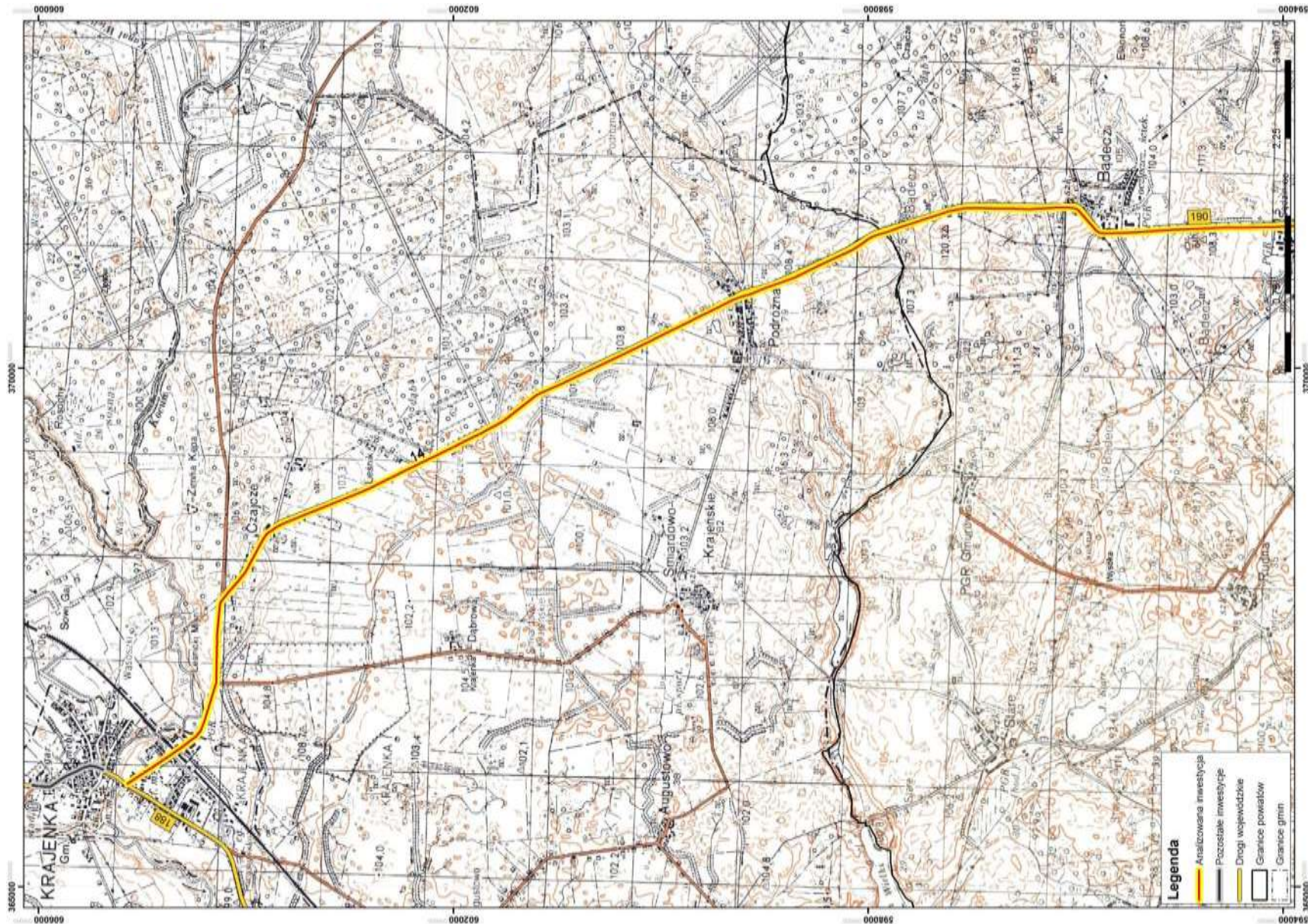
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

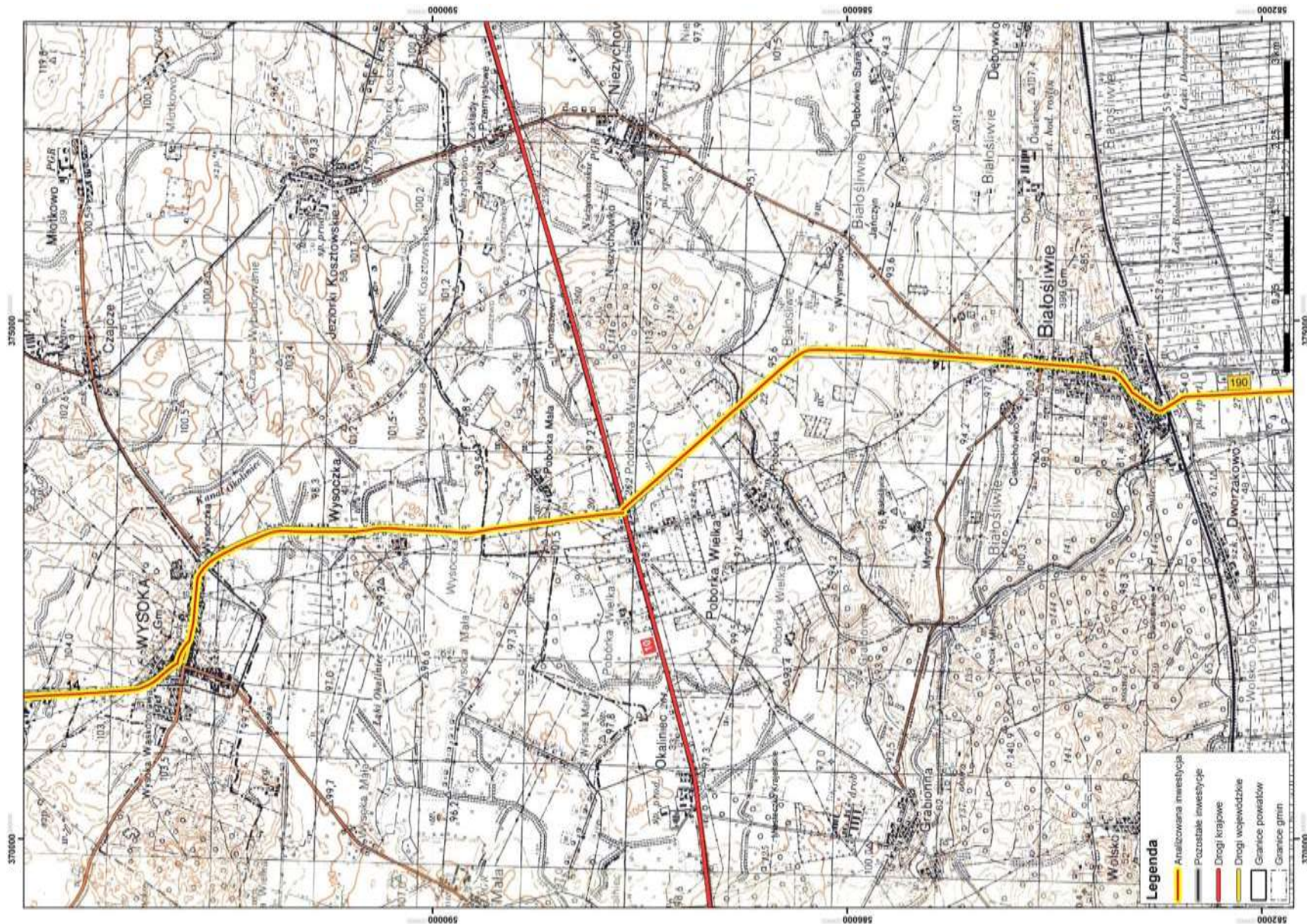


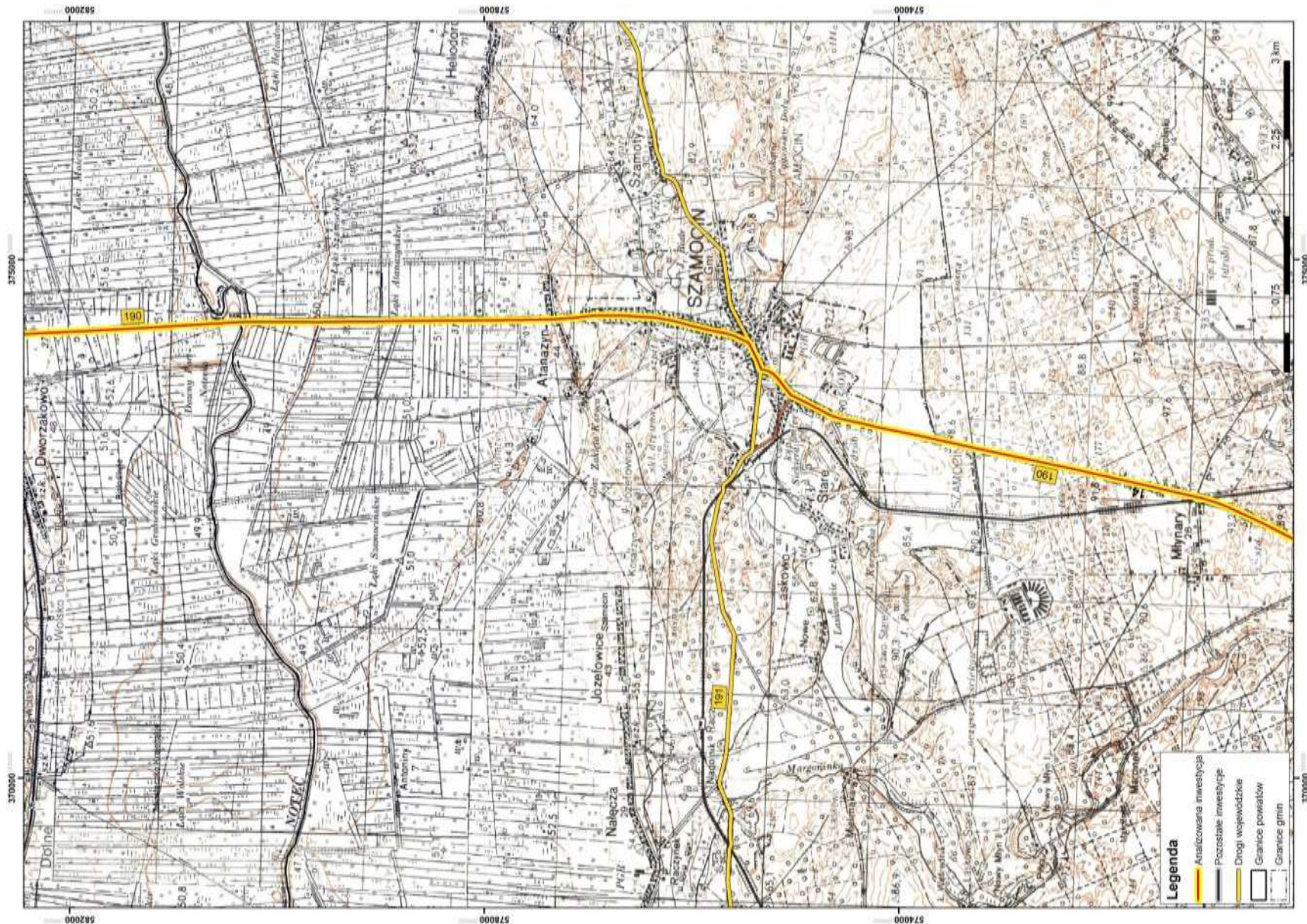


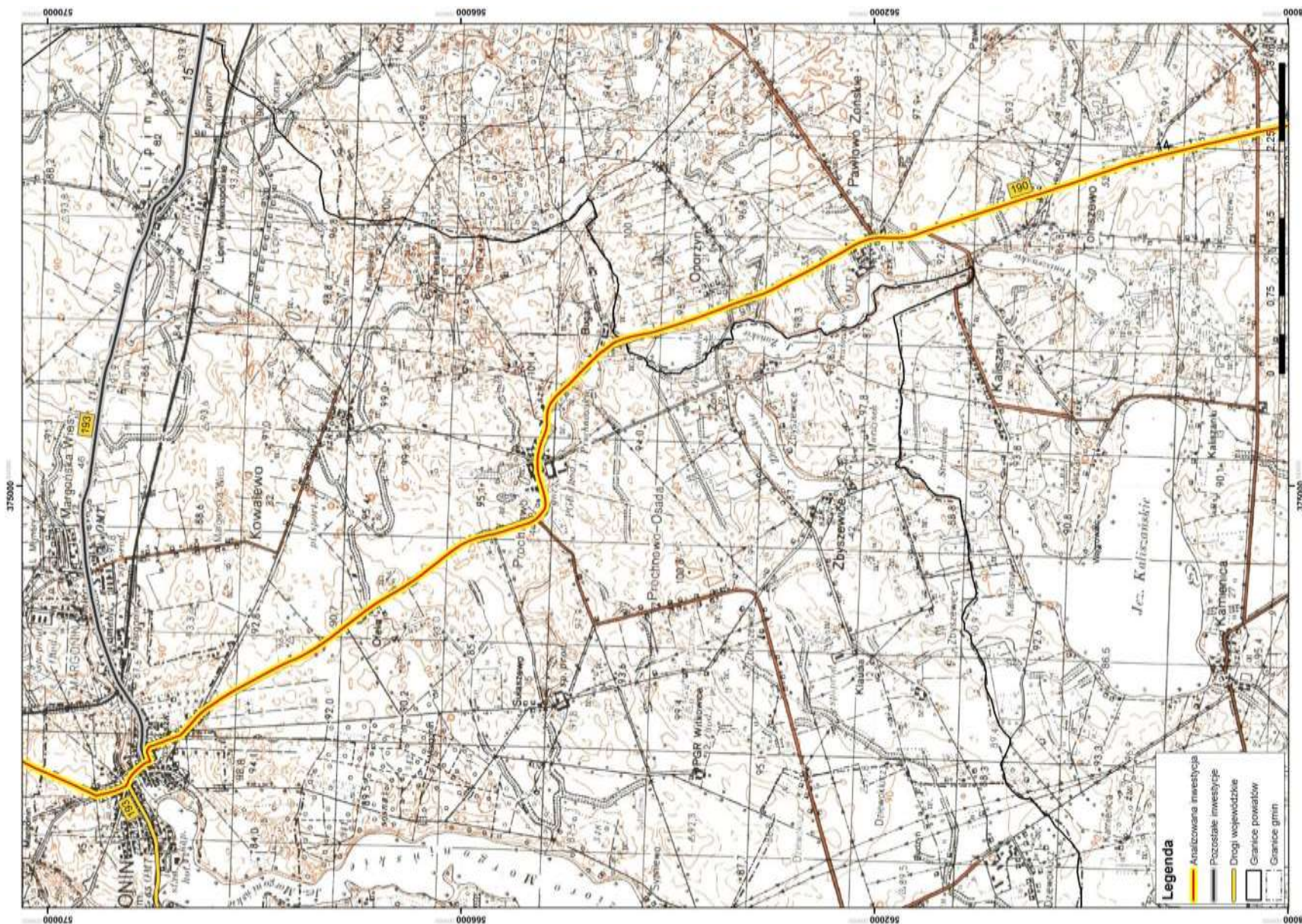


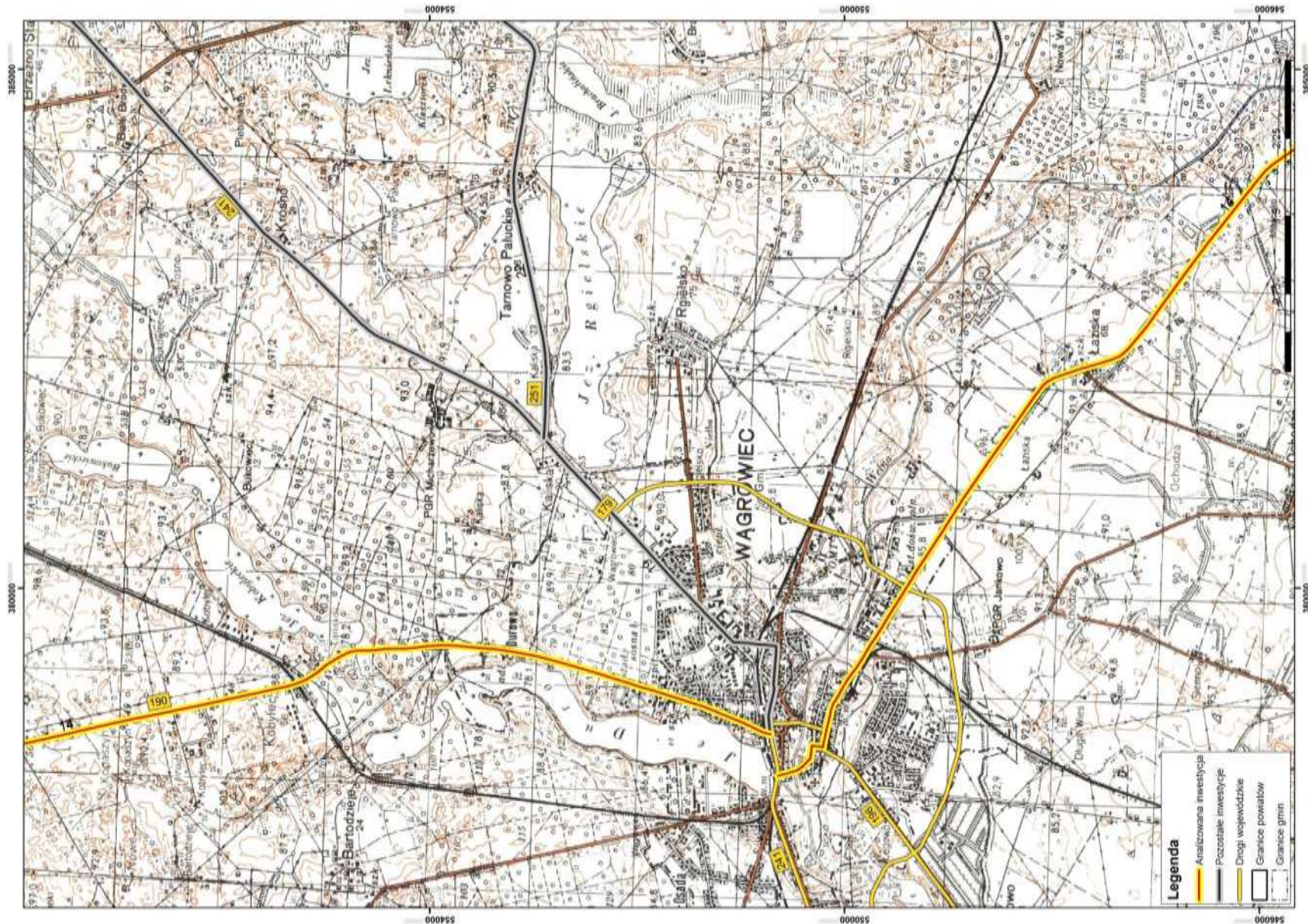
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

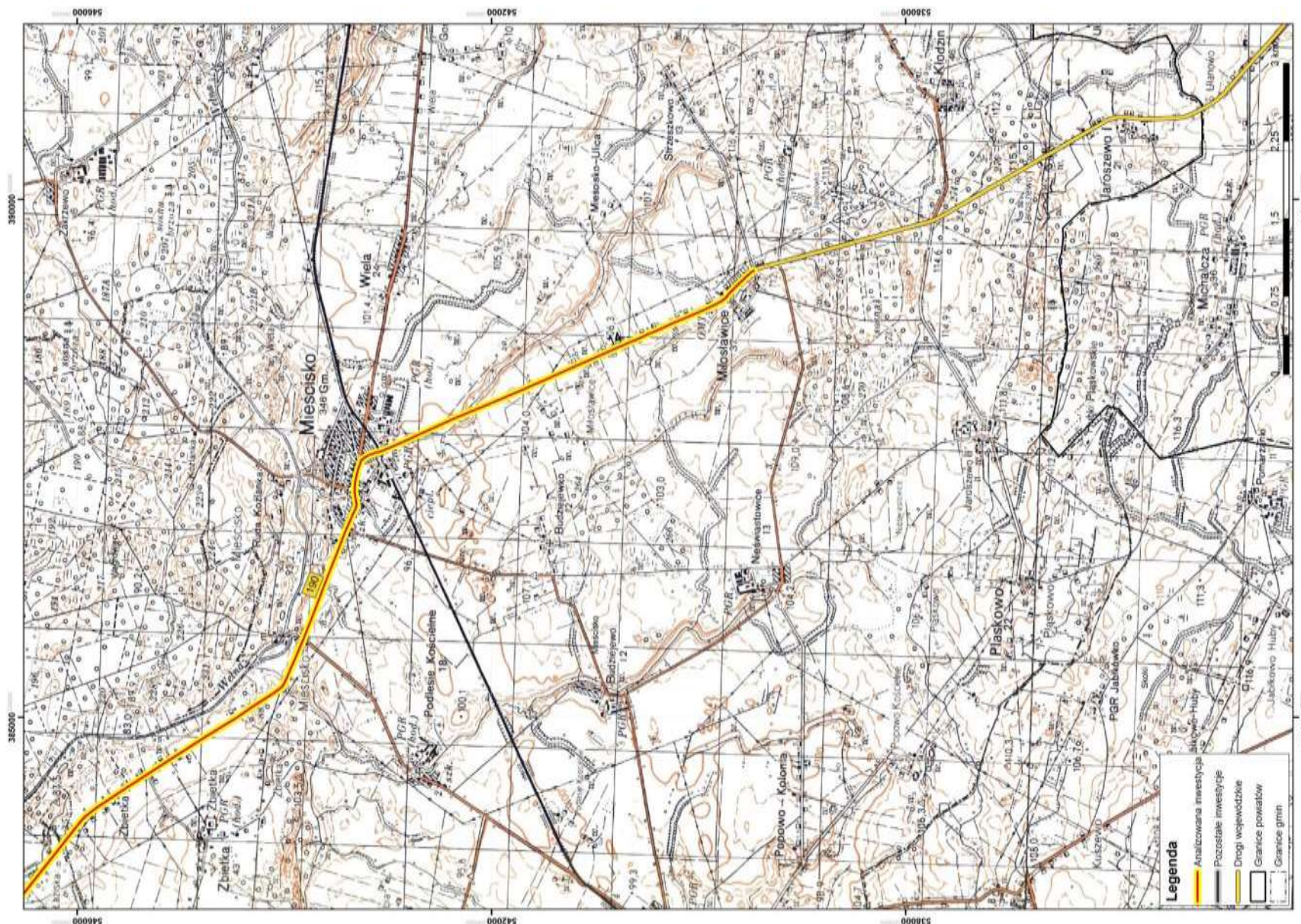












I.15. Droga nr 193 odc. Margonin- Gołańcz.

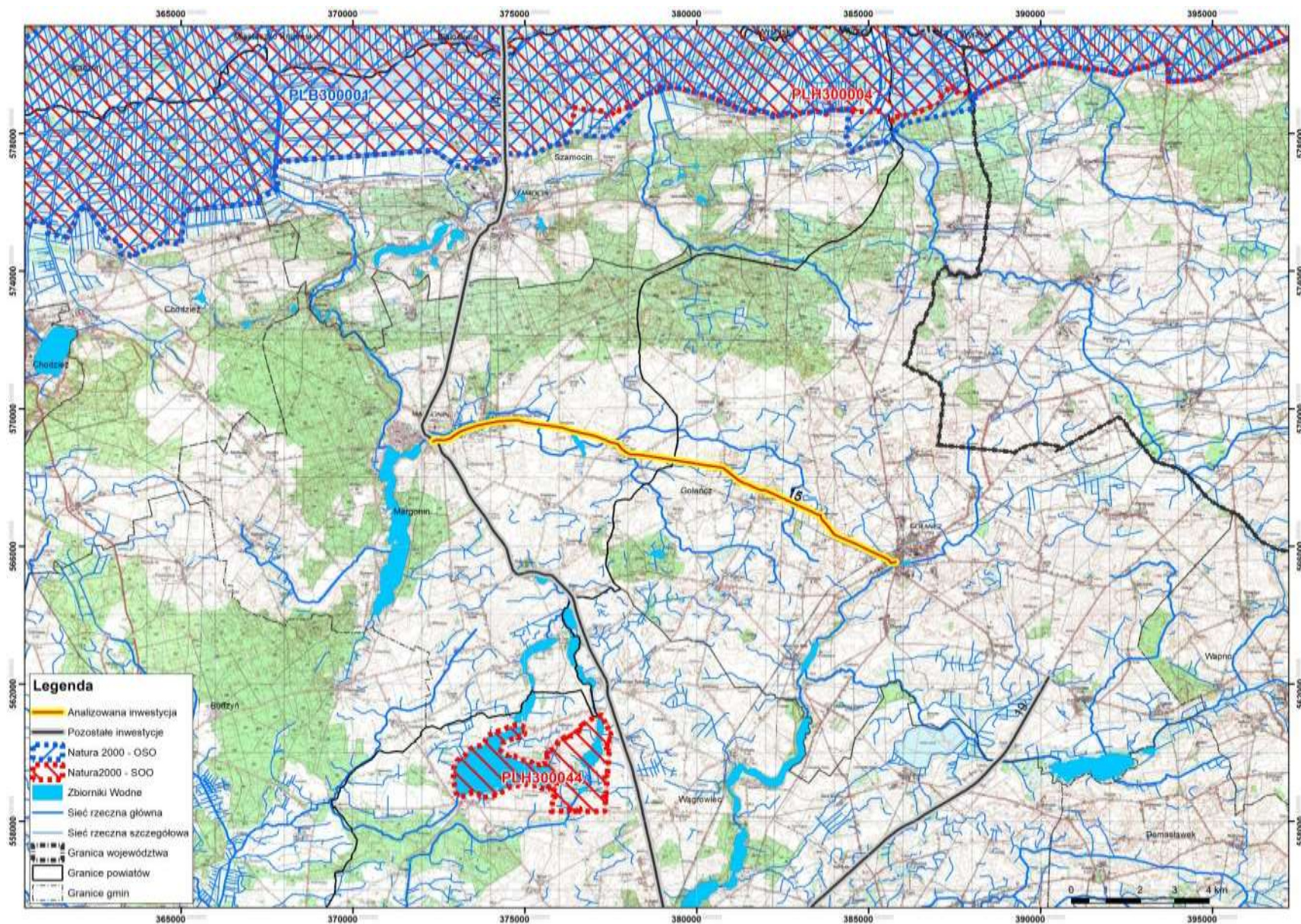
15		Droga nr 193 odc. Margonin- Gołańcz					
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat: chodzieski, wągrowiecki Gmina: Margonin (m. Margonin), Gołańcz (m. Gołańcz)						
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest przebudowa drogi wojewódzkiej nr 194 na odcinku od m. Margonin do m. Gołańcz						
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: odc. 13,87 km						
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;						
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja leży w szlaku drogi wojewódzkiej nr 193. Jej otoczenie stanowią niemal wyłącznie grunty rolne oraz małe miejscowości przez które inwestycja przebiega (Lipiny, Buszewo, Grabowo, Tomczyce. Krańcowe części inwestycji leżą w większych obszarach zabudowanych miast Margonin oraz Gołańcz. Wzdłuż inwestycji płynie rzeka Margoninka, którą przebudowywana droga trzykrotnie przecina. Ponadto inwestycja przecina wiele mniejszych cieków szczegółowych.						
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Obszary Chronionego Krajobrazu: Dolina Noteci – 0 km, Dolina Wełny i Rynna Gołaniecko – Wągrowiecka – 0 km (inwestycja graniczy z oboma obszarami) Natura 2000 – SOO: PLH300004 – 7,3 km, PLH300044 – 7,6 km, PLH300054 – 13,4 km Natura 2000 – OSO: PLB300001 – 7,3 km Rezerваты przyrody: Grocholin – 8,2 km Korytarze ekologiczne: Lasy Nadnoteckie – 0,6 km, Lasy Nadnoteckie – Lasy Poznańskie – 1,6 km, Dolina Noteci – 6,1 km						
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska							
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań			Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)			
	-3	-2	-1		1	2	3
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							Realizacja inwestycji może stanowić zagrożenie dla alei pomnikowych drzew po obu stronach drogi w miejscowości Margońska Wieś. Potencjalne zagrożenia dotyczą bezpośredniej wycinki drzew, uszkodzenia brył korzeniowych, zaburzenia warunków wodnych w otoczeniu drzew. Inwestycja może się wiązać z wycinką krzewów i drzew tworzących aleje przydrożne także na pozostałym odcinku drogi. Drzewa te mogą być siedliskiem chronionych gatunków bezkręgowców tj. pachnica dębowa, a także chronionych gatunków grzybów, porostów, ptaków i nietoperzy. Istniejących zadrzewień przydrożnych, które stanowią istotny element różnorodności biologicznej krajobrazu rolniczego Wielkopolski. Na etapie wykonania Raportu OOŚ należy wykonać szczegółową inwentaryzację

								<p>przyrodniczą oraz rozważenie wariantów technicznych umożliwiających pozostawienie i nie pogorszenie stanu istniejącej pomnikowej alei. Podobnie w przypadku pozostałych alei należy rozważyć warianty techniczne umożliwiające pozostawienie zadrzewień w całości lub jednostronnie. Konieczne jest uwzględnienie minimalizacji i kompensacji przyrodniczych na etapie projektowania drogi, a następnie respektowanie wymogów sformułowanych w decyzji środowiskowej.</p> <p>Realizacja przedsięwzięcia wiąże się także z bezpośrednią śmiertelnością osobników gatunków zwierząt (zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji), płoszeniem, utratą siedlisk gatunków, przekształceniem, pogorszeniem jakości siedlisk (np. w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych), fragmentacją, efektem bariery.</p>
Obszary Natura 2000								Nie zidentyfikowano zagrożeń dla obszarów Natura 2000.
Pozostałe obszary chronione								Nie zidentyfikowano zagrożeń dla pozostałych obszarów chronionych.
Korytarze ekologiczne								Realizacja inwestycji wiąże się z ingerencją w obiekty pełniące funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych (cieki wodne, zadrzewienia śródpolne). Nowe obiekty odwadniające drogę (rowy) mogą stanowić barierę migracyjną dla małych zwierząt. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza (ze wskazaniem m.in. miejsc kolizji z płazami) oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (m.in. zapewnienie drożności obiektów pełniących funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych poprzez dostosowanie istniejących mostów i przepustów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt).
Ludzie (w tym zdrowie);								Celem inwestycji jest przebudowa DW193, która powinna doprowadzić do poprawy parametrów technicznych, podniesienia komfortu i bezpieczeństwa użytkowników drogi. Działania te mogą mieć pozytywne oddziaływanie na zdrowie i życie ludzi.
Wody;								Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie 2 JCW. Kolizje z ważniejszymi ciekami wystąpią w 4 punktach. W tych miejscach może dojść do konieczności przebudowy infrastruktury mostowej, a tym samym ingerencji w koryta cieków będących głównymi biegami JCW. Zagrożenia w tym zakresie powinny być przedmiotem procesu OOŚ. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
Powietrze;								Planowana inwestycja z uwagi na swój kompleksowy charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowością Margonin i Gołańcz, co może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń.
Hałas;								Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań.
Powierzchnia ziemi ;								Na odcinkach remontowanych może wystąpić konieczność poszerzenia pasa drogowego, a co za tym idzie negatywnego w skutkach uszczelniania warstwy ziemi.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);								Przeprowadzenie inwestycji może stanowić zagrożenie dla cennych przyrodniczo i krajobrazowo alei drzew w m. Margońska Wieś. Należy rozważyć alternatywny przebieg drogi lub zastosować takie rozwiązania techniczne, które zabezpieczą aleję przed pogorszeniem stanu.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);								Podobnie jak w przypadku komponentu krajobrazowego, największe zagrożenie dla pomników przyrody mających również wartość historyczną i kulturową można wskazać w m. Margońska Wieś. Należy rozważyć alternatywny przebieg drogi lub zastosować takie rozwiązania techniczne, które zabezpieczą aleję przed pogorszeniem stanu.

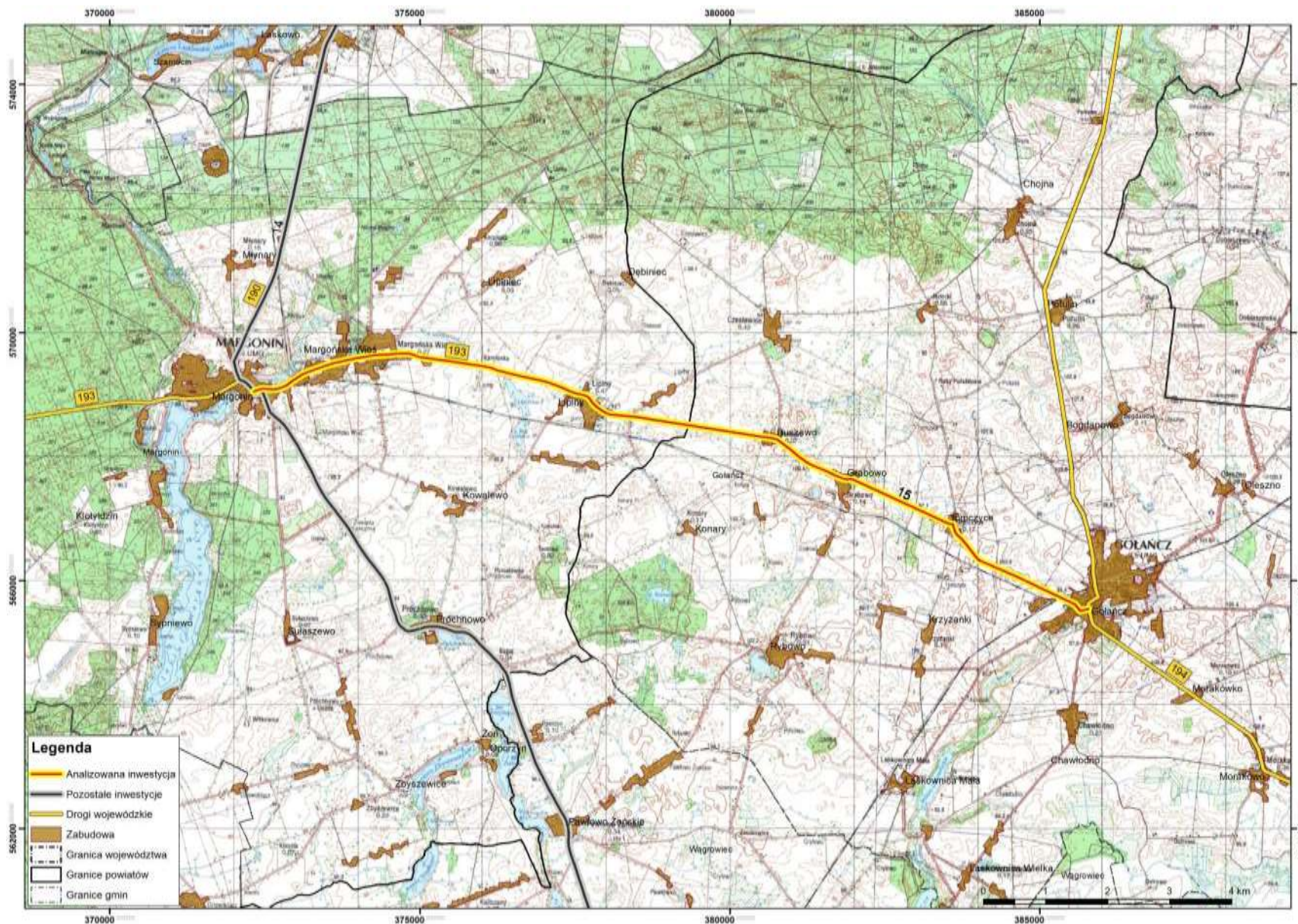




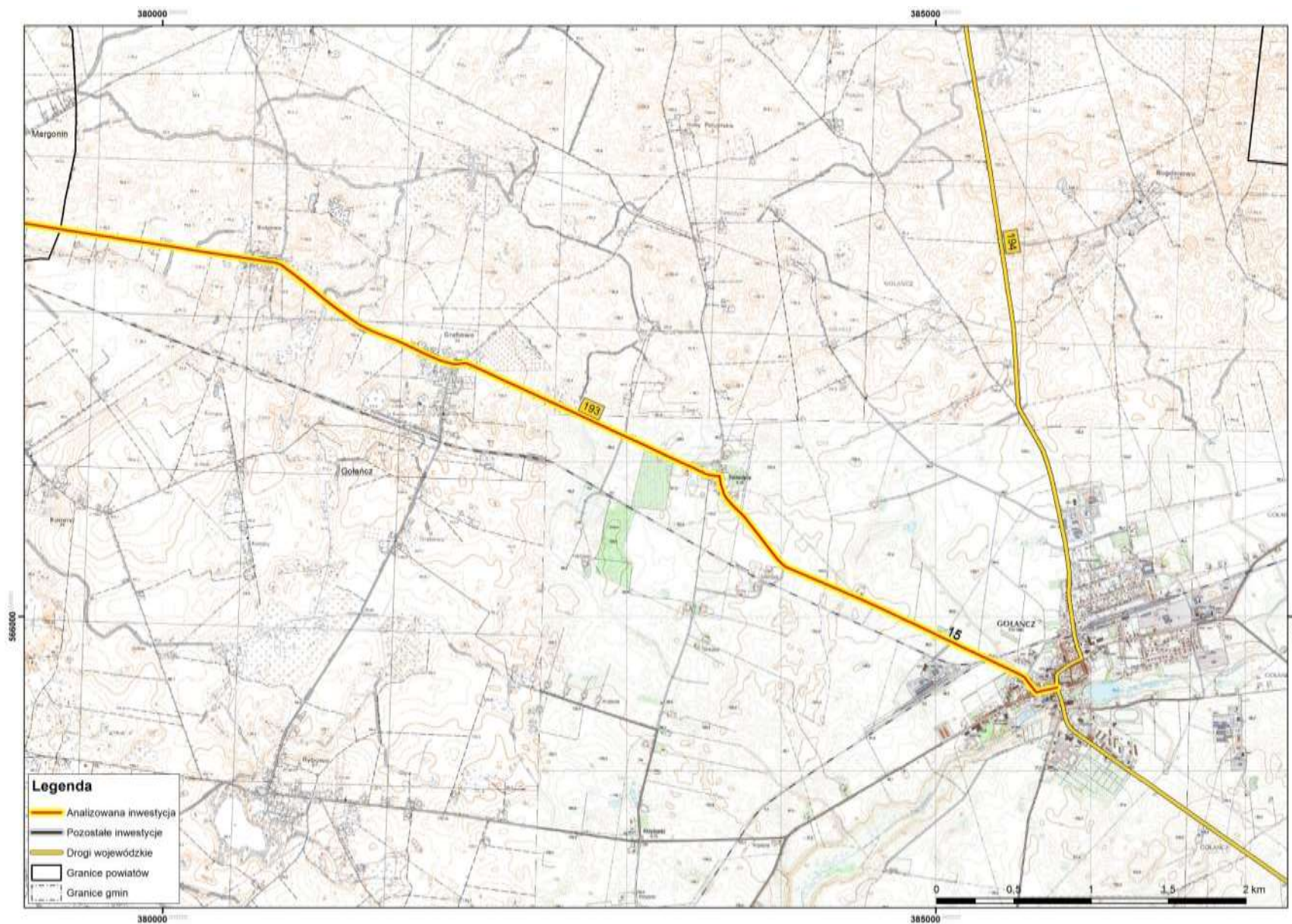
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

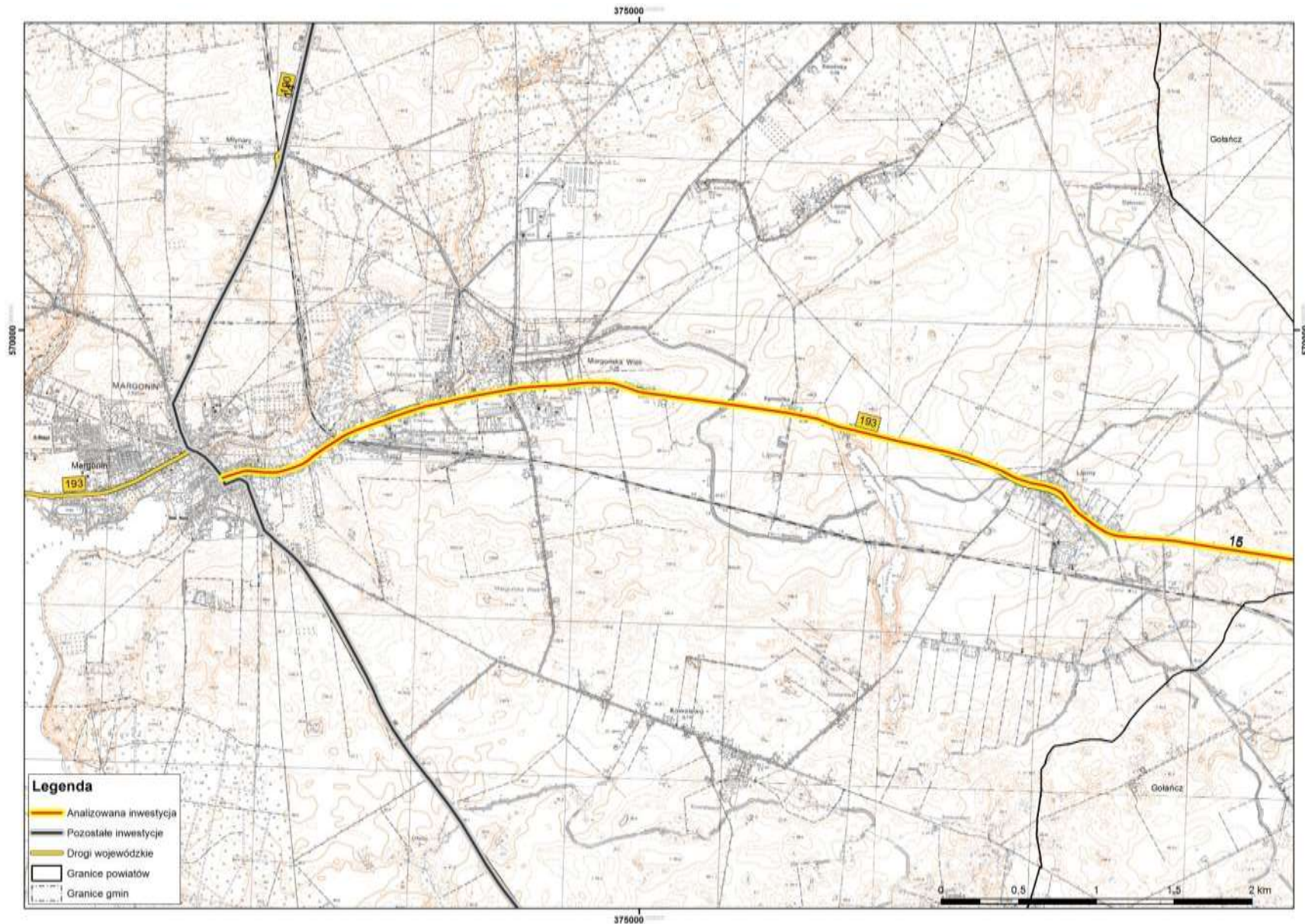


w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



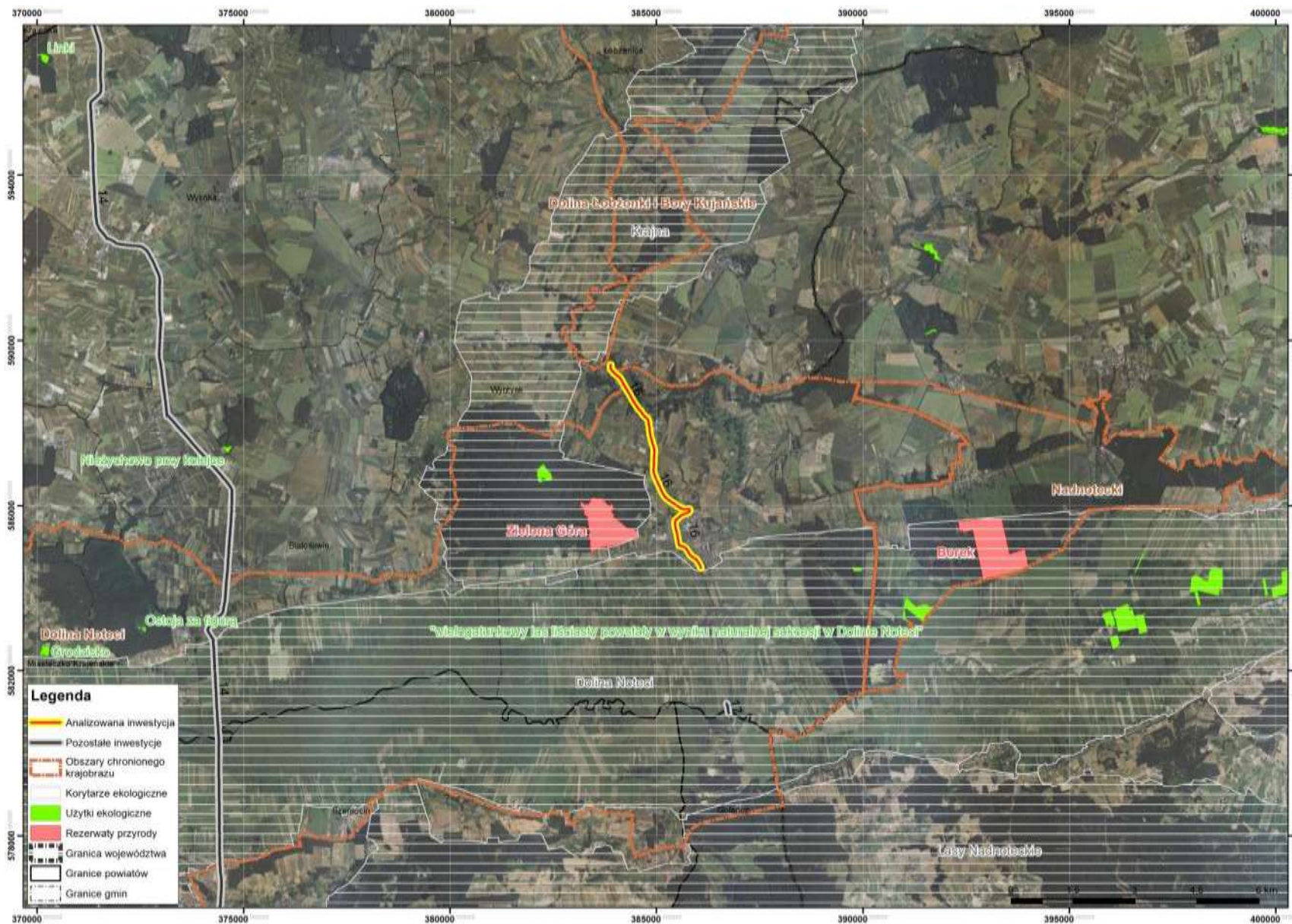


I.16. Droga nr 194 odc. Wyrzysk- Osiek.

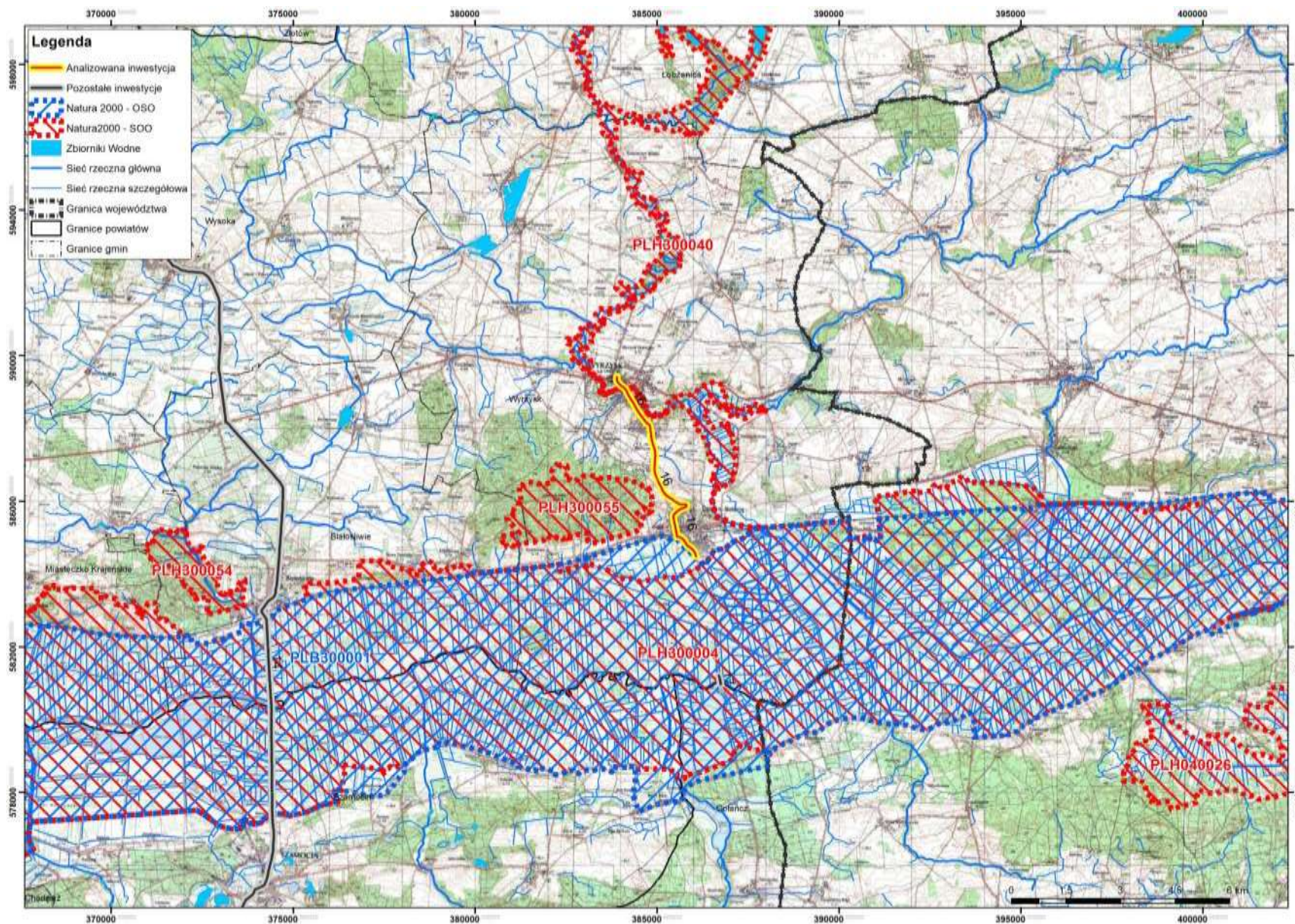
16	Droga nr 194 odc. Wyrzysk- Osiek	
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat: pilski, Gmina: Wyrzysk (m. Wyrzysk, m. Osiek)	
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 194 w m. Wyrzysk i na odcinku od m. Wyrzysk do m. Osiek	
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: odc. w m. Wyrzysk : 2.17 km; odc. od m. Wyrzysk do m. Osiek : 4.20 km	
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;	
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia	Wydana decyzja na rozbudowę drogi nr 194 w m. Wyrzysk, z dnia 19.09.2012 (bez pełnej procedury OOŚ)	
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja przebiega w szlaku istniejącej drogi wojewódzkiej nr 194. Część południowa i północna leżą w obszarze zabudowanym miejscowości Wyrzysk oraz Osiek. Część centralna przebiega wśród pól uprawnych. W mieście Wyrzysk inwestycja przecina rzekę Łobżonkę.	
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Obszary Chronionego Krajobrazu: Dolina Noteci – 0 km (inwestycja leży na obszarze chronionym), Dolina Łobżonki i Bory Kujańskie – 0,2 km, Nadnotecki – 4,0 km</p> <p>Natura 2000 – SOO: PLH300040 – 0 km (inwestycja leży na obszarze chronionym), PLH300004 – 0,3 km, PLH300055 – 0,5 km, PLH300054 – 11,6 km, PLH300026 – 12,8 km</p> <p>Natura 2000 – OSO: PLB300001 – 0 km (inwestycja graniczy z obszarem chronionym)</p> <p>Rezerваты przyrody: Zielona Góra – 0,7 km, Borek – 6,1 km</p> <p>Użytki ekologiczne: Nieżychowo przy kolejce – 9,6 km, Ostoja za figurą – 13,3 km, <i>użytek na zachód od inwestycji</i> – 2,6 km, <i>użytek na wschód od inwestycji</i> – 3,8 km, wielogatunkowy las liściasty powstały w wyniku naturalnej sukcesji w Dolinie Noteci – 5,2 km, dwa <i>użytki na północny - wschód od inwestycji kolejno</i> – 7,2 km, 7,8 km</p> <p>Korytarze ekologiczne: Krajna – 0,2 km, Dolina Noteci – 0,2 km, Lasy Nadnoteckie – 5,7 km</p>	
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska		
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań	Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)

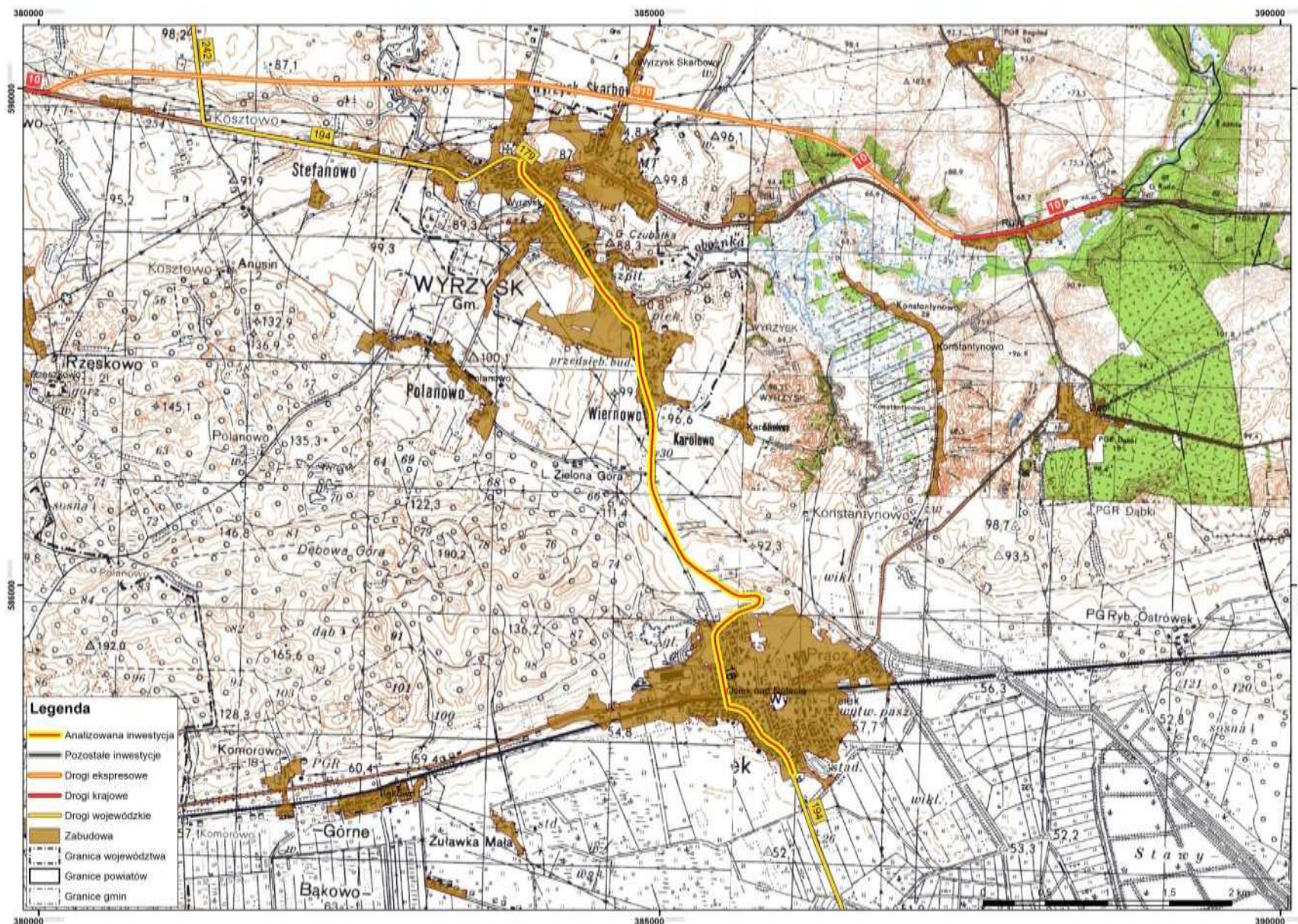
	-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							Realizacja inwestycji wiąże się z wycinką krzewów i drzew przydrożnych. Drzewa te mogą być siedliskiem chronionych gatunków bezkręgowców tj. pachnica dębowa, a także chronionych gatunków grzybów, porostów, ptaków i nietoperzy. Wskazane jest pozostawienie istniejących zadrzewień przydrożnych co najmniej z jednej strony drogi. Realizacja przedsięwzięcia wiąże się także z bezpośrednią śmiertelnością osobników gatunków zwierząt (zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji), płoszeniem, utratą siedlisk gatunków, przekształceniem, pogorszeniem jakości siedlisk (np. w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych), fragmentacją, efektem bariery. Konieczna inwentaryzacja przyrodnicza (gatunki związane z drzewami, wskazanie miejsc kolizji z płazami) dla odc. rozbudowa drogi nr 194 na odc. od m. Wyrzysk do m. Osiek, dla którego nie wydano dotychczas decyzji środowiskowej.
Obszary Natura 2000							Północny odcinek inwestycji przecina fragment obszaru PLH300040 Dolina Łobżonki. W przypadku zanieczyszczenia wód rzeki istnieje możliwość negatywnego oddziaływania na przedmioty ochrony w obszarze (m.in. skójka grubo skorupowa, minóg strumieniowy, trzepla zielona). Konieczne zastosowanie rozwiązań minimalizujących (zabezpieczenie przed możliwością zanieczyszczenia wód rzeki Łobżonki).
Pozostałe obszary chronione							Inwestycja przebiega przez OChK Dolina Noteci. Ze względu na przebieg w istniejącym śladzie, nie przewiduje się wystąpienia istotnych negatywnych oddziaływań na cele ochrony obszaru.
Korytarze ekologiczne							Nie zidentyfikowano zagrożeń dla głównych korytarzy ekologicznych. Inwestycja wiąże się natomiast z ingerencją w obiekty pełniące funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych (dolina rzeki Łobżonki). Konieczne zastosowanie rozwiązań minimalizujących (m.in. zachowanie drożności obiektów).
Ludzie (w tym zdrowie);							Rozbudowa drogi powinna pozytywnie wpłynąć na stan bezpieczeństwa użytkowników drogi a co za tym idzie oddziaływać pozytywnie na zdrowie i życie ludzi.
Wody;							Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie 3 JCW, przy czym kolizje z ważniejszymi ciekami wystąpią jedynie w jednym miejscu w północnej części inwestycji. W tym miejscu może dojść do konieczności przebudowy infrastruktury mostowej, a tym samym ingerencji w koryta cieków. Zagrożenia w tym zakresie powinny być przedmiotem procesu OOŚ. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia szczególnie w przebiegu przez tereny zabudowane będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
Powietrze;							Planowana inwestycja z uwagi na swój kompleksowy charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowością Piotrowo i Ujście, co może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń. Efekt ten może zostać jednak zneutralizowany przez wzrost natężenia ruchu spowodowany poprawą atrakcyjności połączenia.
Hałas;							Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań. Efekt ten może zostać jednak zneutralizowany przez wzrost natężenia ruchu spowodowany poprawą atrakcyjności połączenia.
Powierzchnia ziemi ;							Rozbudowa drogi może się wiązać z poszerzeniem pasa drogowego, utwardzeniem i uszczelnieniem powierzchni ziemi. Biorąc jednak pod uwagę długość drogi oraz jej obecne parametry oddziaływanie nie powinno być znaczące.

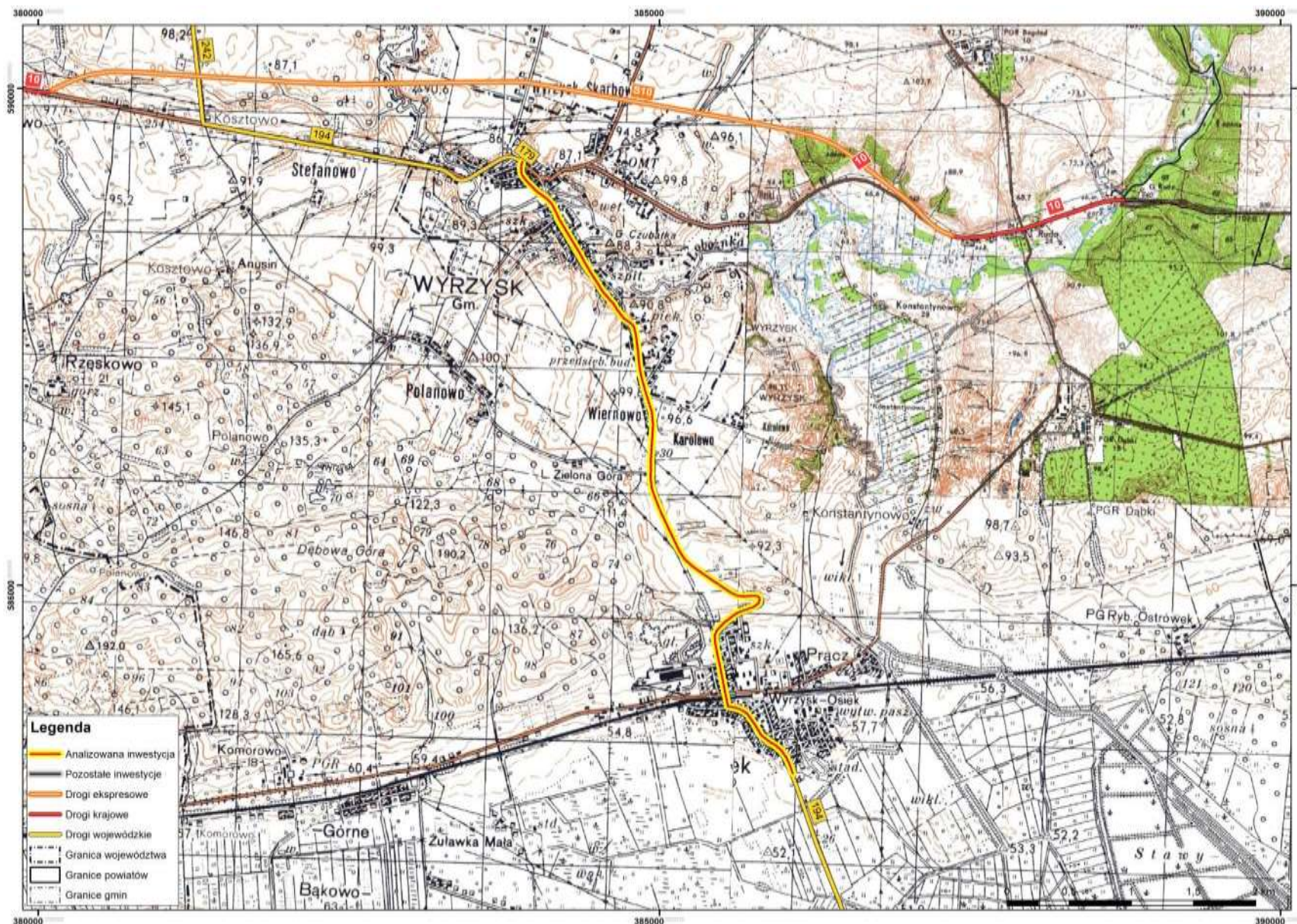
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);						Rozbudowa drogi może się wiązać z usunięciem krzewów i drzew towarzyszących trasie w obecnym jej biegu. Zaleca się kompensację oddziaływań w postaci nowych nasadzeń po zakończeniu prac budowlanych.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);						Nie przewiduje się wpływu inwestycji na ten komponent.



w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



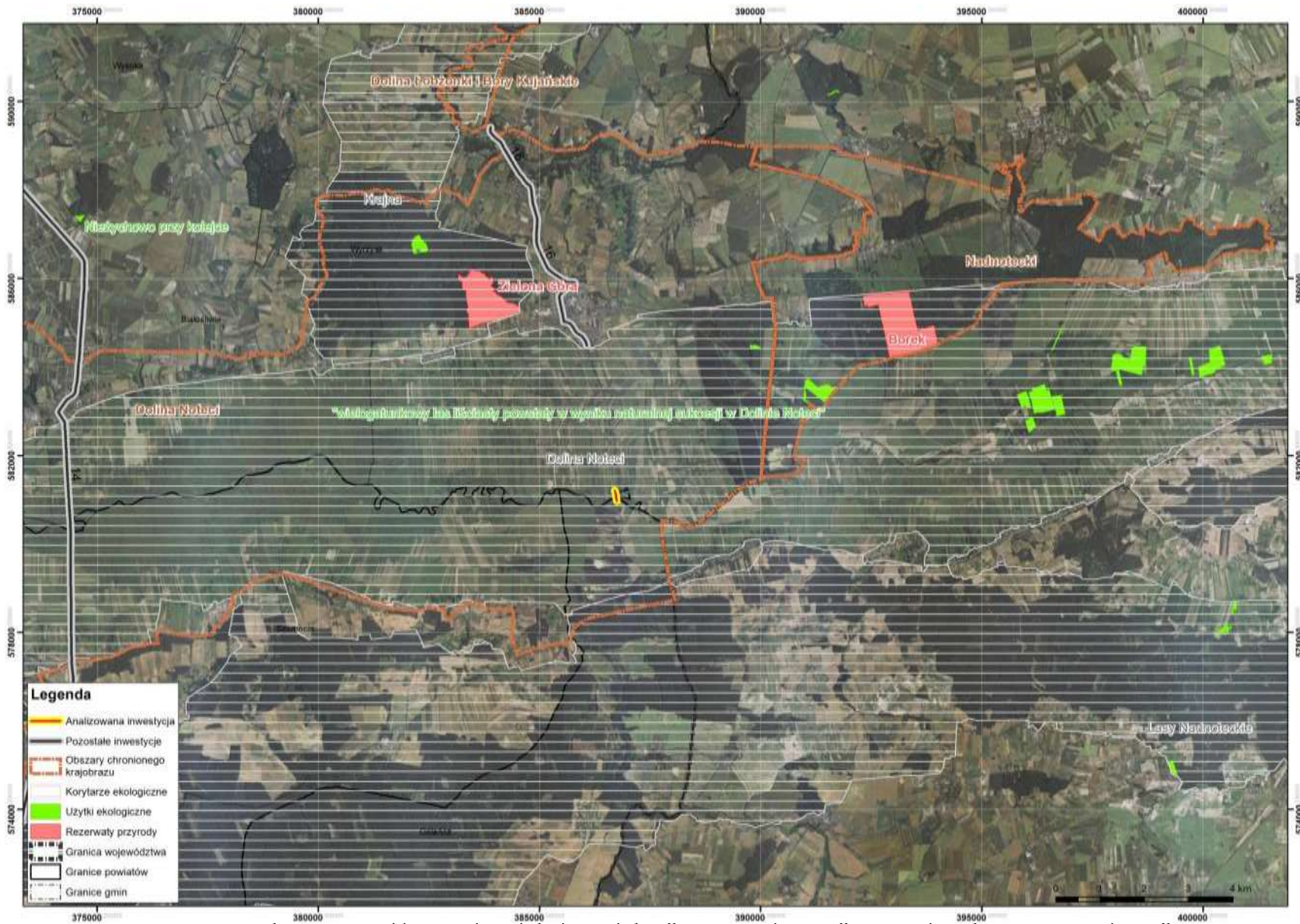


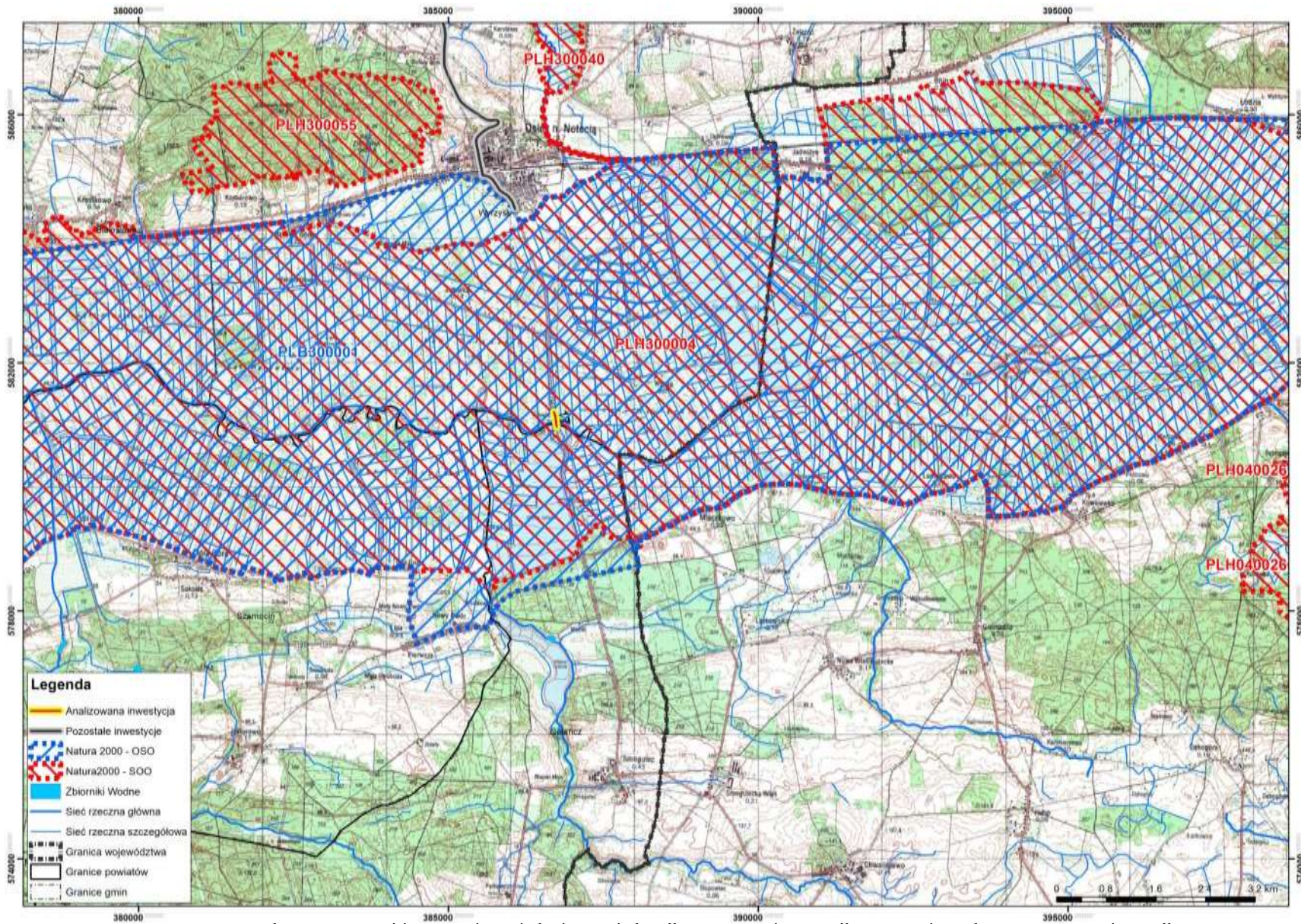


I.17. Droga nr 194 m Żuławka- most (rz. Noteć).

17		Droga nr 194 m Żuławka- most (rz. Noteć)					
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat: pilski Gmina: Wyrzysk (m. Wyrzysk, m. Osiek)						
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest przebudowa mostu nad rzeką Notecią w ciągu drogi wojewódzkiej nr 194.						
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 0.50 km						
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;						
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja polegająca na budowie mostu przebiega śladem istniejącej drogi wojewódzkiej nr 194, przecinającej w tym miejscu rzekę Noteć. Teren wokół rzeki pokrywają zadrzewienia, użytki zielone, nieużytki oraz pojedyncze pola uprawne.						
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Obszary Chronionego Krajobrazu: Dolina Noteci – 0 km (inwestycja leży na obszarze chronionym), Nadnotecki – 3,3 km, Dolina Łobzonki i Bory Kujańskie – 8,7 km</p> <p>Natura 2000 – SOO: PLH300004 – 0 km (inwestycja leży na obszarze chronionym), PLH300055 – 4,6 km, PLH300040 – 5,3 km, PLH300026 – 11,2 km, PLH300054 – 13,3 km</p> <p>Natura 2000 – OSO: PLB300001 – 0 km (inwestycja leży na obszarze chronionym)</p> <p>Rezerваты przyrody: Zielona Góra – 4,6 km, Borek – 6,9 km</p> <p>Użytki ekologiczne: Niezychowo przy kolejce – 13,6 km, <i>użytek na północny - zachód od inwestycji</i> – 6,9 km, <i>użytek na północny - wschód od inwestycji</i> – 4,4 km, wielogatunkowy las liściasty powstały w wyniku naturalnej sukcesji w Dolinie Noteci – 4,7 km, <i>użytki na wschód od inwestycji kolejno</i> – 9,4 km, 9,6 km, 11,7 km, 13,6 km, <i>dwa użytki na południowy - wschód od inwestycji</i> – 13,8 km oraz 13,9 km</p> <p>Korytarze ekologiczne: Dolina Noteci – 0 km, Lasy Nadnoteckie – 1,9 km, Krajna – 4,2 km</p>						
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska							
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań					Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)	
	-3	-2	-1	1	2		3
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							Realizacja inwestycji może się wiązać z zanieczyszczeniem wód rzeki Noteci zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji. Możliwa jest także ingerencja w tereny nadrzeczne (zniszczenie roślinności, w tym fragmentów siedlisk chronionych: 91E0 - łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, 6430 - ziołorośla nadrzeczne). Konieczne jest wykonanie inwentaryzacji przyrodniczej (w tym

										inwentaryzacji pod kątem zasiedlenia mostu przez ptaki i nietoperze) oraz uwzględnienie minimalizacji (m.in. właściwa lokalizacja zapleczy budowy), a następnie respektowanie wymogów sformułowanych w decyzji środowiskowej.
Obszary Natura 2000										Inwestycja znajduje się na obszarze dwóch obszarów Natura 2000: PLH300004 Dolina Noteci oraz PLB300001 Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego. Inwestycja może oddziaływać na przedmioty ochrony obszarów. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących.
Pozostałe obszary chronione										Nie zidentyfikowano istotnych zagrożeń dla pozostałych obszarów chronionych.
Korytarze ekologiczne										Inwestycja zlokalizowana jest w obrębie głównego korytarza ekologicznego „Dolina Noteci”. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (np.: ekrany antyodłnieniowe, zastosowanie osłon na czas prowadzenia robót, prowadzenie prac tylko w porze dziennej, właściwa lokalizacja zapleczy budowy).
Ludzie (w tym zdrowie);										Inwestycja powinna pozytywnie wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa użytkowników drogi a co za tym idzie spodziewane jest pozytywnie oddziaływanie na zdrowie ludzi.
Wody;										Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie JCW RW600024188519. W tym miejscu dojdzie do przebudowy infrastruktury mostowej, a tym samym ingerencji w koryto ciekłu. Z uwagi na stan i status JCW nie przewiduje się zagrożeń w tym zakresie. Mogą pojawić się oddziaływania na wody etapu realizacji.
Powietrze;										Planowana inwestycja z uwagi na swój charakter skalę nie doprowadzi do istotnych oddziaływań na analizowany komponent.
Hałas;										Planowana inwestycja z uwagi na swój charakter skalę nie doprowadzi do istotnych oddziaływań na analizowany komponent.
Powierzchnia ziemi ;										Remont istniejącego mostu nie powinien znacząco wpłynąć na krajobraz, jednak jego wpływ zależy w dużej mierze od zakresu i sposobu przeprowadzenia robót budowlanych. Kluczowe znaczenie dla tego komponentu może mieć np. zastosowana kolorystyka i na tym etapie oceny nie można tego określić.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);										Remont istniejącego mostu nie powinien znacząco wpłynąć na krajobraz, jednak jego wpływ zależy w dużej mierze od zakresu i sposobu przeprowadzenia robót budowlanych. Kluczowe znaczenie dla tego komponentu może mieć np. zastosowana kolorystyka i na tym etapie oceny nie można tego określić.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);										Nie przewiduje się wpływu inwestycji na ten komponent.







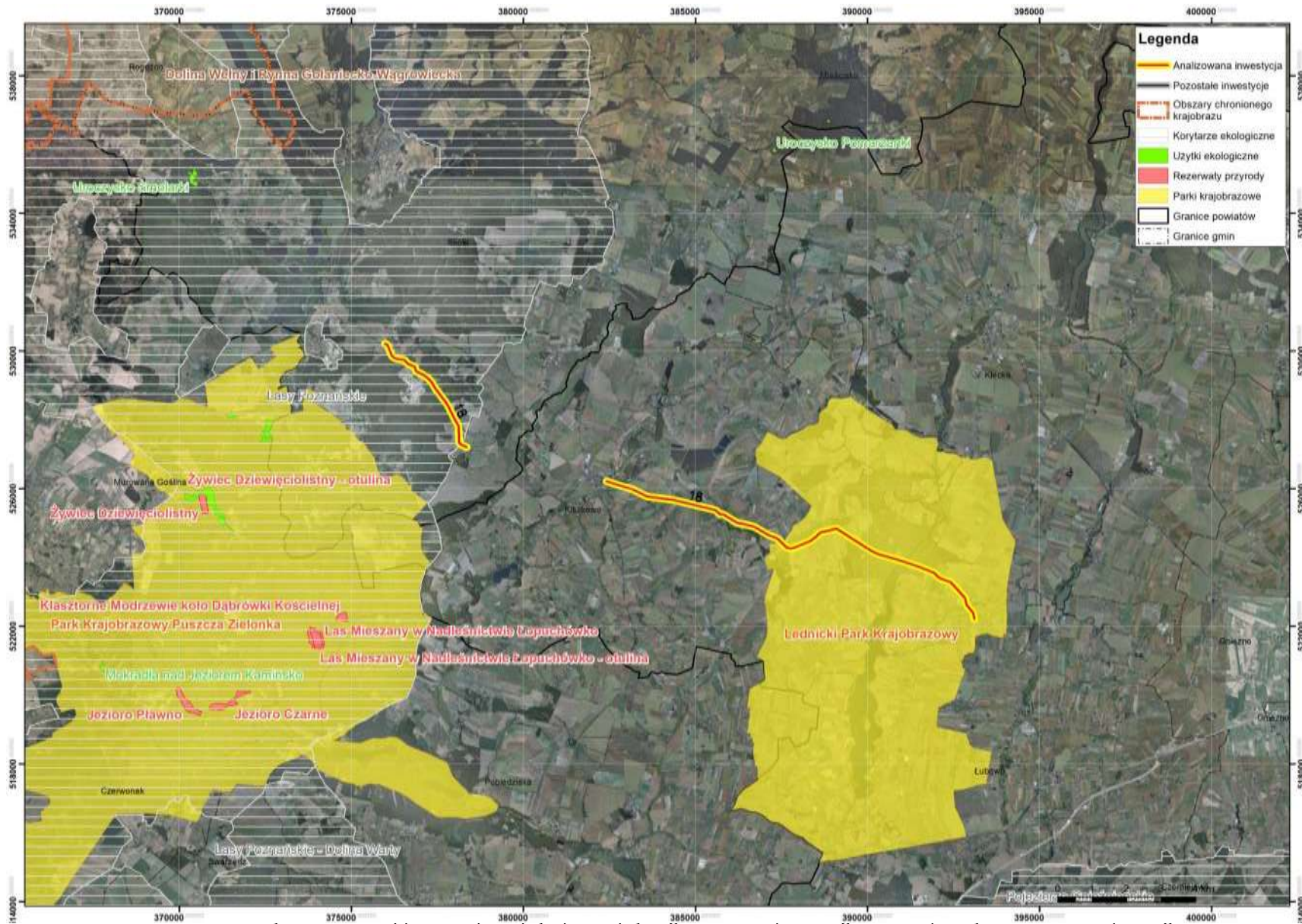


I.18. Droga nr 197 odc. Rejowiec- Pawłowo, odc. Kiszkowo- Komorowo.

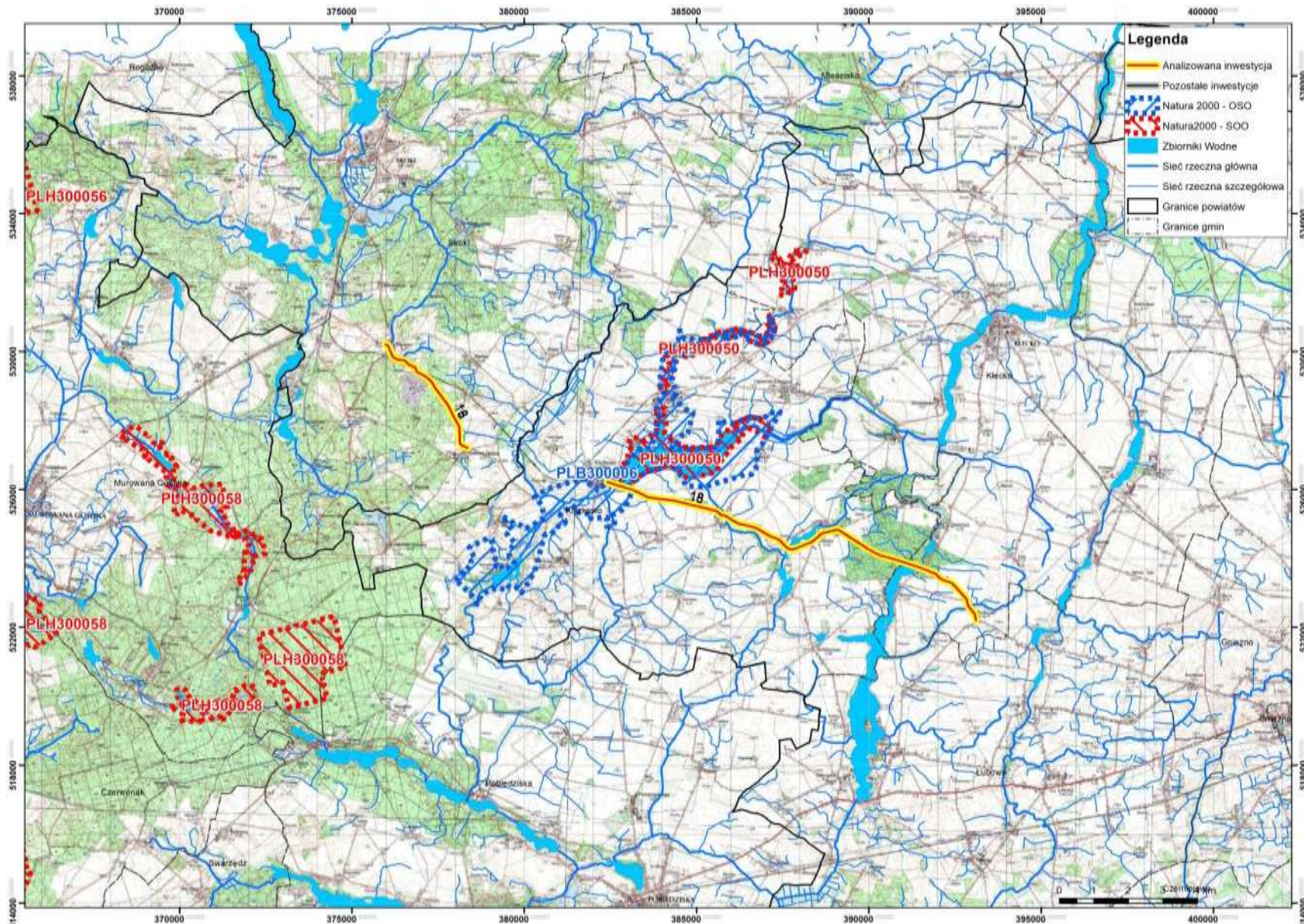
18	Droga nr 197 odc. Rejowiec- Pawłowo, odc. Kiszkowo- Komorowo	
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat: wągrowiecki, gnieźnieński Gmina: Skoki (m. Rejowiec i Pawłowo Skockie), Kiszkowo (m. Kiszkowo), Kłeco (m. Komorowo)	
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest przebudowa drogi wojewódzkiej nr 197 na odcinku pomiędzy m. Rejowiec, a m. Pawłowo oraz na odcinku pomiędzy m. Kiszkowo a m. Komorowo.	
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 12,07 km	
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące <u>potencjalnie</u> znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;	
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja, w przeważającej części będzie biegła wśród gruntów rolnych oraz lasów trasą istniejącej drogi wojewódzkiej nr 197. Lasy znajdują się szczególnie w części północno – zachodniej na odcinku Rejowiec – Pawłowo oraz w części południowo – wschodniej w pobliżu miejscowości Sławno. Inwestycja będzie biegła przez szereg miejscowości Rejowiec, Kiszkowo, Ujazd, Sławno, Komorowo. W pobliżu inwestycji znajdują się liczne zbiorniki wodne: Jez. Lednica, Jez. Sławno, zbiornik wodny w pobliżu Kiszkowa. Ponadto inwestycja przecina liczne ciekły: Dopyw z Rejowca, Mała Wełna, Dopyw z Jezioro Głębokiego, Dopyw spod Sulina oraz wiele cieków szczytowych.	
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Parki krajobrazowe: Lednicki Park Krajobrazowy – 0 km (część inwestycji leży na obszarze parku), Park Krajobrazowy Puszcza Zielonki – 1,9 km, Park Krajobrazowy Promno – 11,7 km</p> <p>Obszary Chronionego Krajobrazu: Dolina Wełny i Rynna Gołaniecko – Wągrowiecka – 6,6 km, Pola Trzaskowskie – 13,2 km</p> <p>Natura 2000 – SOO: PLH300050 – 0 km (inwestycja graniczy z obszarem ochrony), PLH300058 – 6,2 km, PLH300056 – 10,9 km, PLH300030 – 13,0 km, PLH300049 – 9,9 km</p> <p>Natura 2000 – OSO: PLB30006 – 0 km (część inwestycji leży na obszarze ochrony)</p> <p>Rezerваты przyrody: Buczyzna – 13,2 km, Żywiec Dziewięciolistny – 6,8 km, Klasztorne Modrzewie koło Dąbrówki Kościelnej – 6,1 km, Las Mieszany w Nadleśnictwie Łopuchowo – 7,1 km, Jezioro Czarne – 9,5 km, Jezioro Pławno – 10,9 km, Jezioro Dębiniac – 13,3 km, Wiązy w Nowym Lesie – 9,8 km</p> <p>Użytki ekologiczne: Uroczysko Pomarzanki – 10,4 km, Uroczysko Smolarki – 7,2 km, 3 użytki na wschód od inwestycji – kolejno 4,0 km, 4,7 km, 6,7 km, Mokradła nad Jeziorem Kamińsko – 12,3 km</p> <p>Korytarze ekologiczne: Lasy Poznańskie – 0 km, Lasy Poznańskie – Dolina Warty – 10,3 km, Pojezierze Gnieźnieńskie – 7,6 km</p>	
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska		
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań	Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)

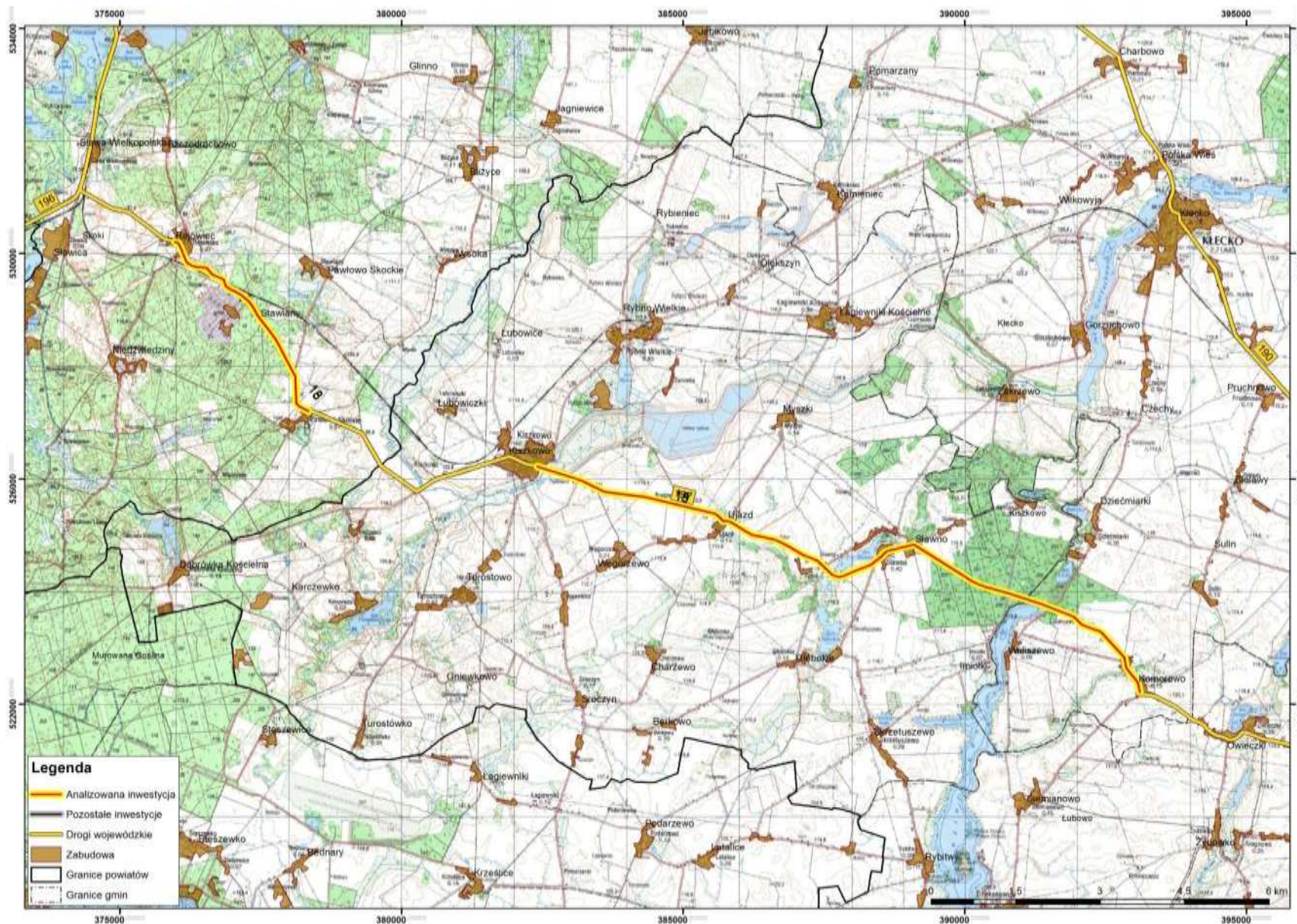
	-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							Realizacja inwestycji wiąże się z potencjalną wycinką krzewów i drzew tworzących zadrzewienia przydrożne oraz obszary leśne. Obiekty te mogą być siedliskiem chronionych gatunków bezkręgowców, grzybów, porostów, ptaków i nietoperzy. Wskazane jest pozostawienie istniejących zadrzewień przydrożnych (dwustronnie lub jednostronnie). Konieczne jest uwzględnienie minimalizacji i kompensacji przyrodniczych (wycinka drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków, nasadzenia zastępcze drzew i krzewów). Realizacja przedsięwzięcia wiąże się także z bezpośrednią śmiertelnością osobników gatunków zwierząt (zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji), płoszeniem, utratą siedlisk gatunków, przekształceniem, pogorszeniem jakości siedlisk (np. w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych), fragmentacją, efektem bariery. Inwestycja przebiega w sąsiedztwie siedliska 9170 (grąd środkowoeuropejski)
Obszary Natura 2000							Inwestycja przecina dwa obszary Natura 2000: PLB30006 Dolina Małej Wełny pod Kiszkowem i PLH300050 Stawy Kiszkowskie. ze względu na przebieg inwestycji w istniejącym śladzie i na krótkim odcinku, nie przewiduje się wystąpienia istotnych negatywnych oddziaływań na przedmioty ochrony obszarów.
Pozostałe obszary chronione							Inwestycja zlokalizowana jest na terenie Lednickiego Parku Krajobrazowego. W związku z tym, że jest to przebudowa istniejącej drogi, realizacja inwestycji nie niesie ze sobą istotnych zagrożeń dla celów ochrony parku. Zakaz lokalizowania ekranów akustycznych.
Korytarze ekologiczne							Inwestycja zlokalizowana jest w obrębie korytarza ekologicznego Lasy Poznańskie. W związku z tym, że jest to przebudowa istniejącej drogi, realizacja inwestycji nie niesie ze sobą nowych istotnych zagrożeń dla funkcjonowania korytarza. Nasilone negatywne oddziaływania wystąpią na etapie realizacji inwestycji (hałas, oświetlenie). Realizacja inwestycji wiąże się także z ingerencją w obiekty pełniące funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych. Nowe obiekty odwadniające drogę (rowy) mogą stanowić barierę migracyjną dla małych zwierząt. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza (ze wskazaniem m.in. miejsc kolizji z płazami) oraz ocena na etapie oos oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (m.in. zapewnienie drożności obiektów pełniących funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych).
Ludzie (w tym zdrowie);							Celem inwestycji jest przebudowa DW197, która powinna doprowadzić do poprawy parametrów technicznych, podniesienia komfortu i bezpieczeństwa użytkowników drogi. Działania te mogą mieć pozytywne oddziaływanie na zdrowie i życie ludzi.
Wody;							Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie 6 JCW, przy czym 2 kolizje z ważniejszymi ciekami wystąpią jedynie w środkowej części inwestycji. W tych miejscach może dojść do konieczności przebudowy infrastruktury mostowej, a tym samym ingerencji w koryta cieków stanowiących główne biegi JCW. Zagrożenia w tym zakresie powinny być przedmiotem procesu OOS. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
Powietrze;							Planowana inwestycja z uwagi na swój charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowościami Rejewiec a Pawłowo oraz Kiszkowo a Komorowo, co może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń. Efekt ten zneutralizowany jednak być może przez wzrost natężenia ruchu spowodowany poprawą atrakcyjności połączenia.
Hałas;							Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwala na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań. Z uwagi na niski udział terenów ochrony akustycznej w otoczeniu drogi oddziaływanie to będzie neutralne

Powierzchnia ziemi ;							Na odcinkach remontowanych może wystąpić konieczność większego uszczelnienia powierzchni ziemi, na etapie prac budowlanych należy zachować prawidłowe zarządzanie - szczególnie z punktu widzenia lokalizacji zaplecza budowy.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);							Na niektórych fragmentach przebiegu remontowanej DW197, może mieć miejsce wycinka przydrożnych drzew i krzewów związana z poszerzaniem drogi. Zaleca się, po zakończeniu prac budowlanych, stosowanie nasadzeń kompensacyjnych w celu minimalizacji negatywnego oddziaływania na ten komponent środowiska. Zakaz lokalizowania ekranów akustycznych.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);							Nie można stwierdzić negatywnego oddziaływania na komponent.

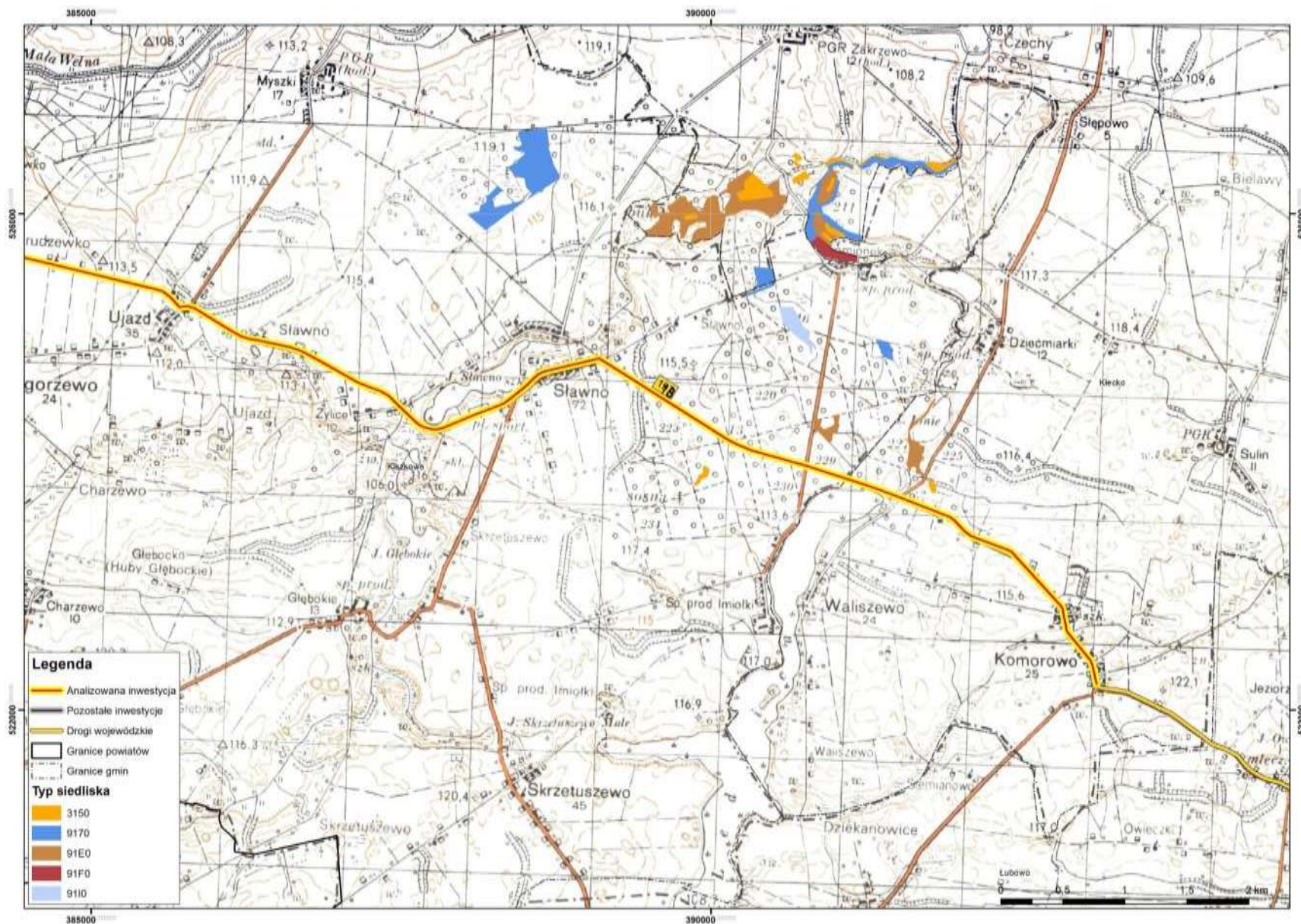


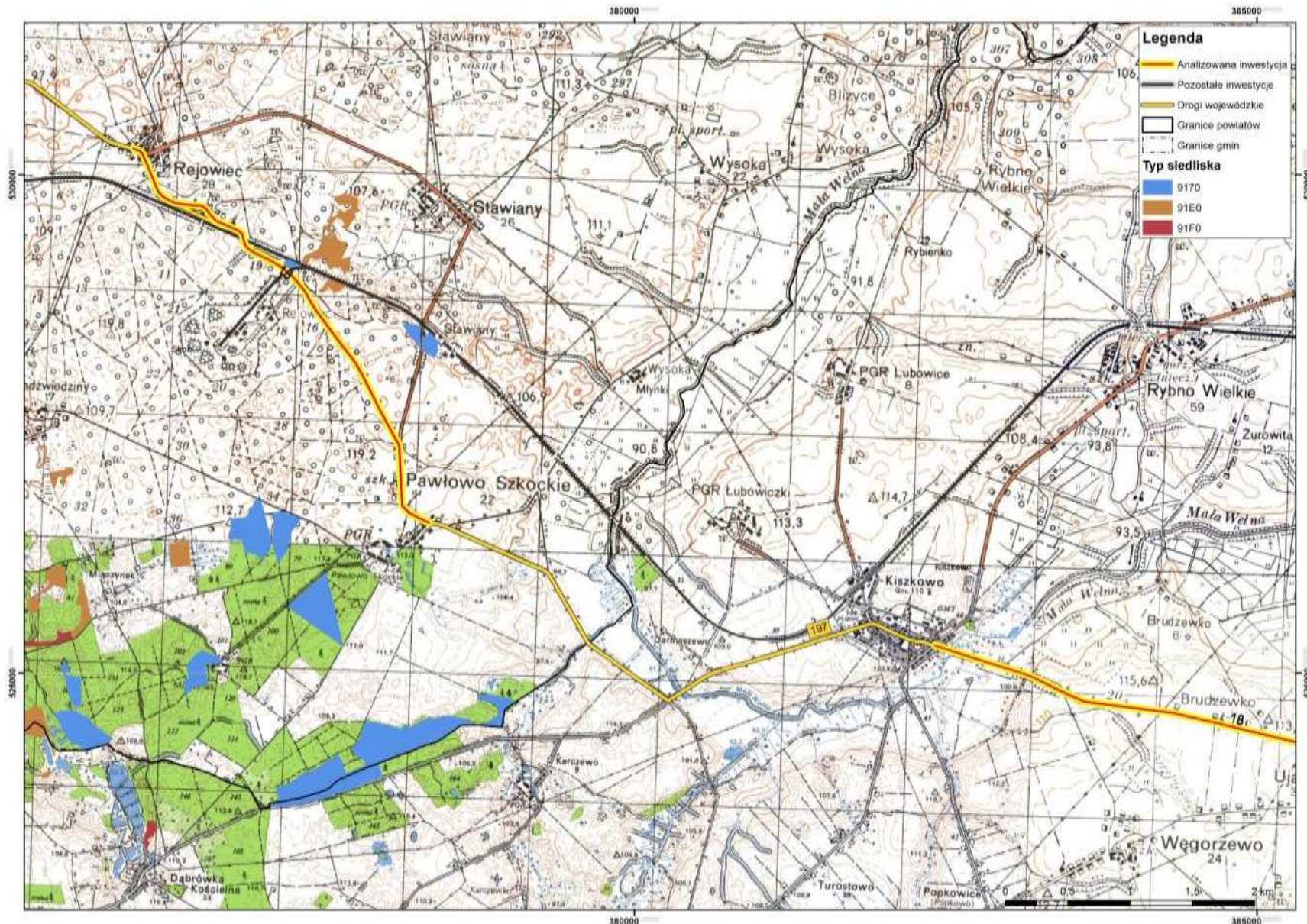
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020





w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

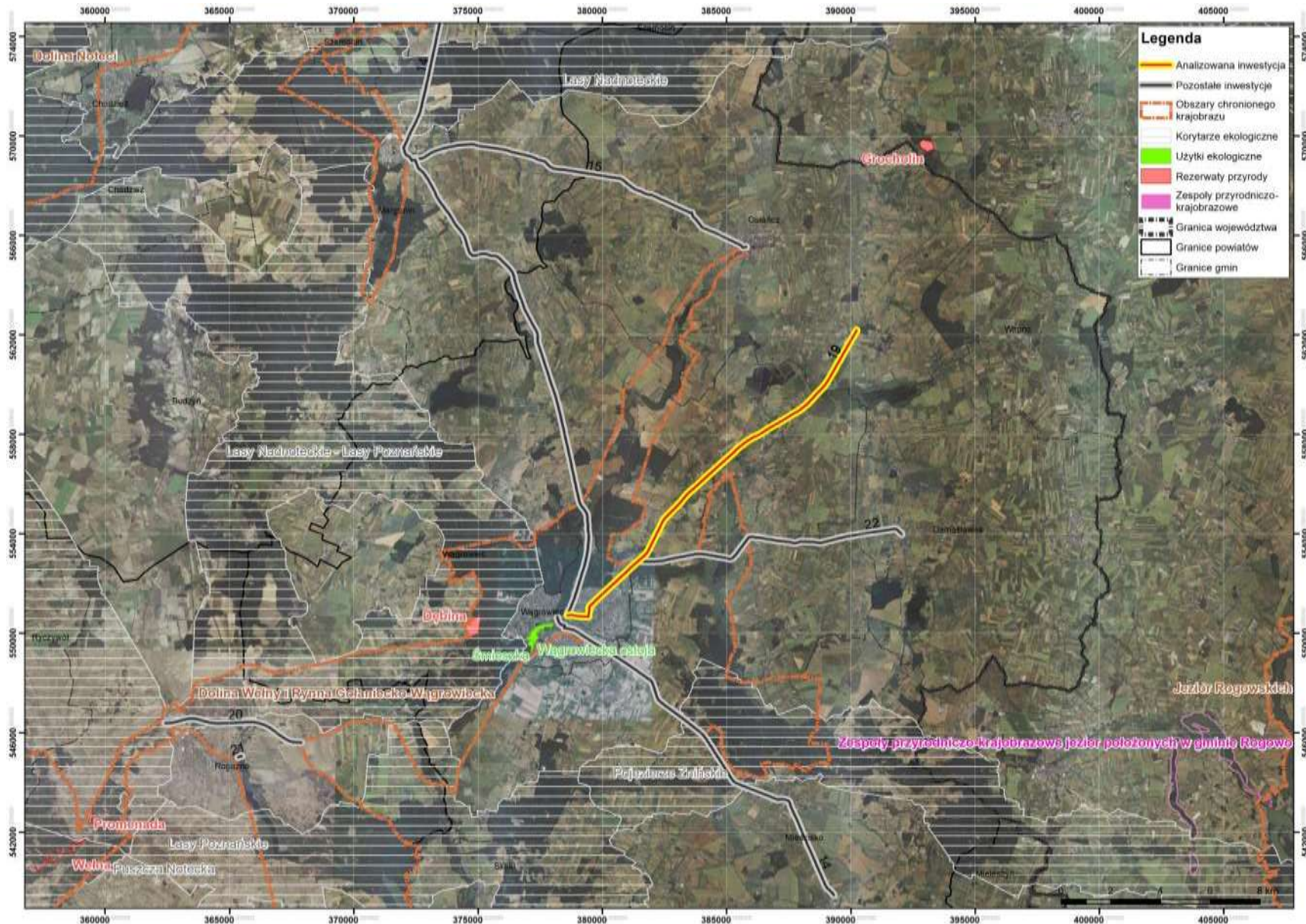


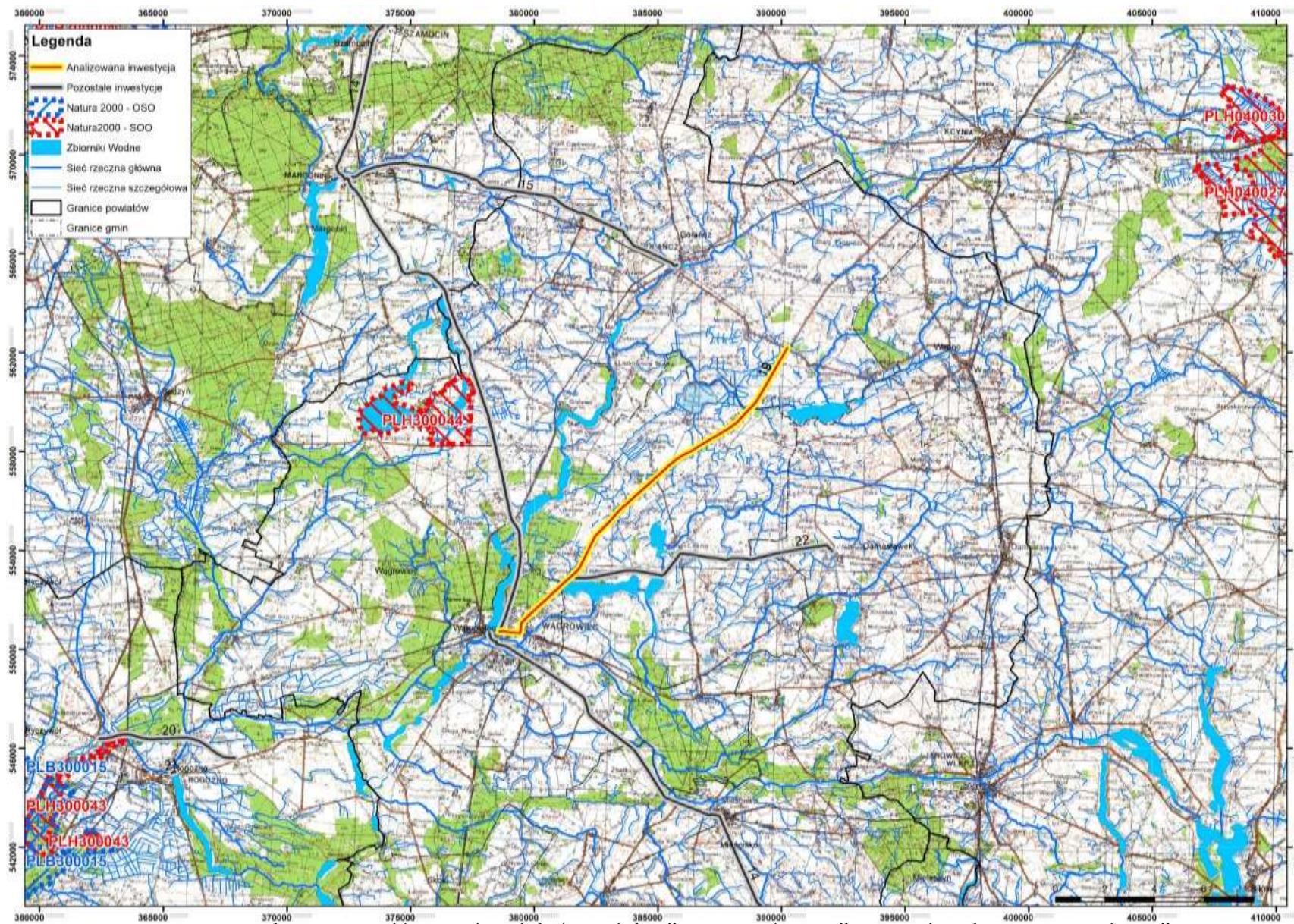


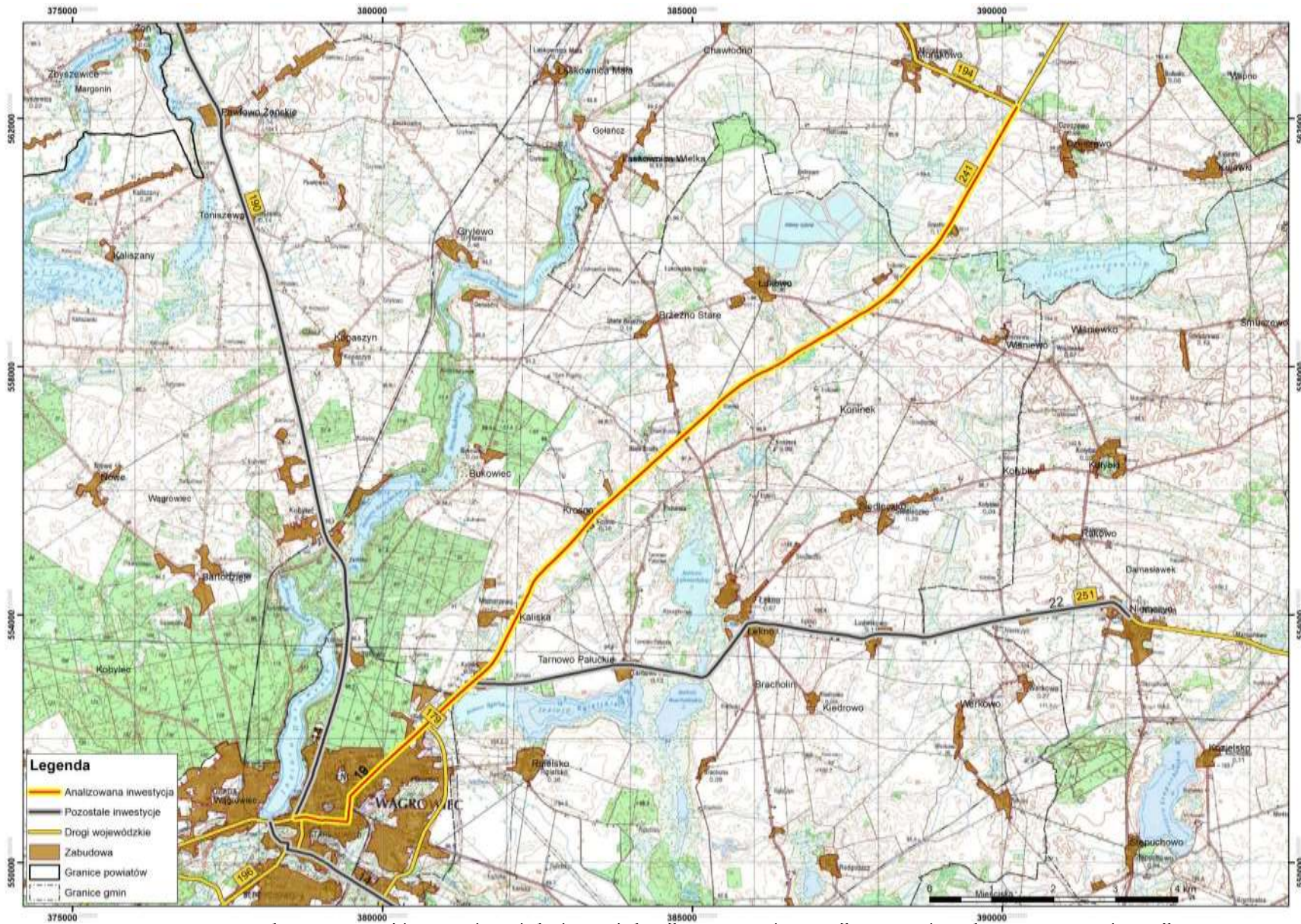
I.19. Droga nr 241 Morakowo- Wągrowiec.

19	Droga nr 241 Morakowo- Wągrowiec	
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat: wągrowiecki Gmina: Gołańcz (m. Morakowo), Wągrowiec (m. Wągrowiec)	
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest przebudowa drogi wojewódzkiej nr 241 na odcinku Morakowo - Wągrowiec	
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 12,79 km	
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące <u>potencjalnie</u> znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;	
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja będzie śladem istniejącej drogi nr 241 w otoczeniu gruntów rolnych: pól uprawnych oraz łąk i pastwisk. Część południowa przedsięwzięcia leży w obszarze zabudowanym miasta Wągrowiec. Inwestycja przecina wiele cieków szczegółowych, a w części północnej przecina Kanał Wapno – Laskownica.	
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Obszary Chronionego Krajobrazu: Dolina Wełny i Rynna Gołaniecko – Wągrowiecka – 0 km (część inwestycji leży w obszarze chronionym), Dolina Noteci – 14,8 km Natura 2000 – SOO: PLH300044 – 6,4 km Rezerваты przyrody: Dębina – 3,4 km, Grocholín – 7,8 km Użytki ekologiczne: Wągrowiecka Ostoja – 0,7 km, Śmieszka – 1,5 km Korytarze ekologiczne: Lasy Nadnoteckie – Lasy Poznańskie – 1,8 km, Pojezierze Żnińskie – 4,7 km, Lasy Poznańskie – 6,2 km, Lasy Nadnoteckie – 11,1 km	
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska		
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań	Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)
	-3 -2 -1 1 2 3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione	-3 -2 -1 1 2 3	Realizacja inwestycji wiąże się z wycinką krzewów i drzew tworzących zadrzewienia przydrożne. Obiekty te mogą być siedliskiem chronionych gatunków bezkręgowców, grzybów, porostów, ptaków i nietoperzy. Wskazane jest pozostawienie istniejących zadrzewień przydrożnych, które stanowią istotny element różnorodności biologicznej krajobrazu rolniczego Wielkopolski. Realizacja przedsięwzięcia wiąże się także z bezpośrednią śmiertelnością osobników gatunków zwierząt (zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji), płoszeniem, utratą siedlisk gatunków, przekształceniem, pogorszeniem jakości siedlisk (np. w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych), fragmentacją, efektem bariery. Na etapie wykonania Raportu OOŚ należy wykonać

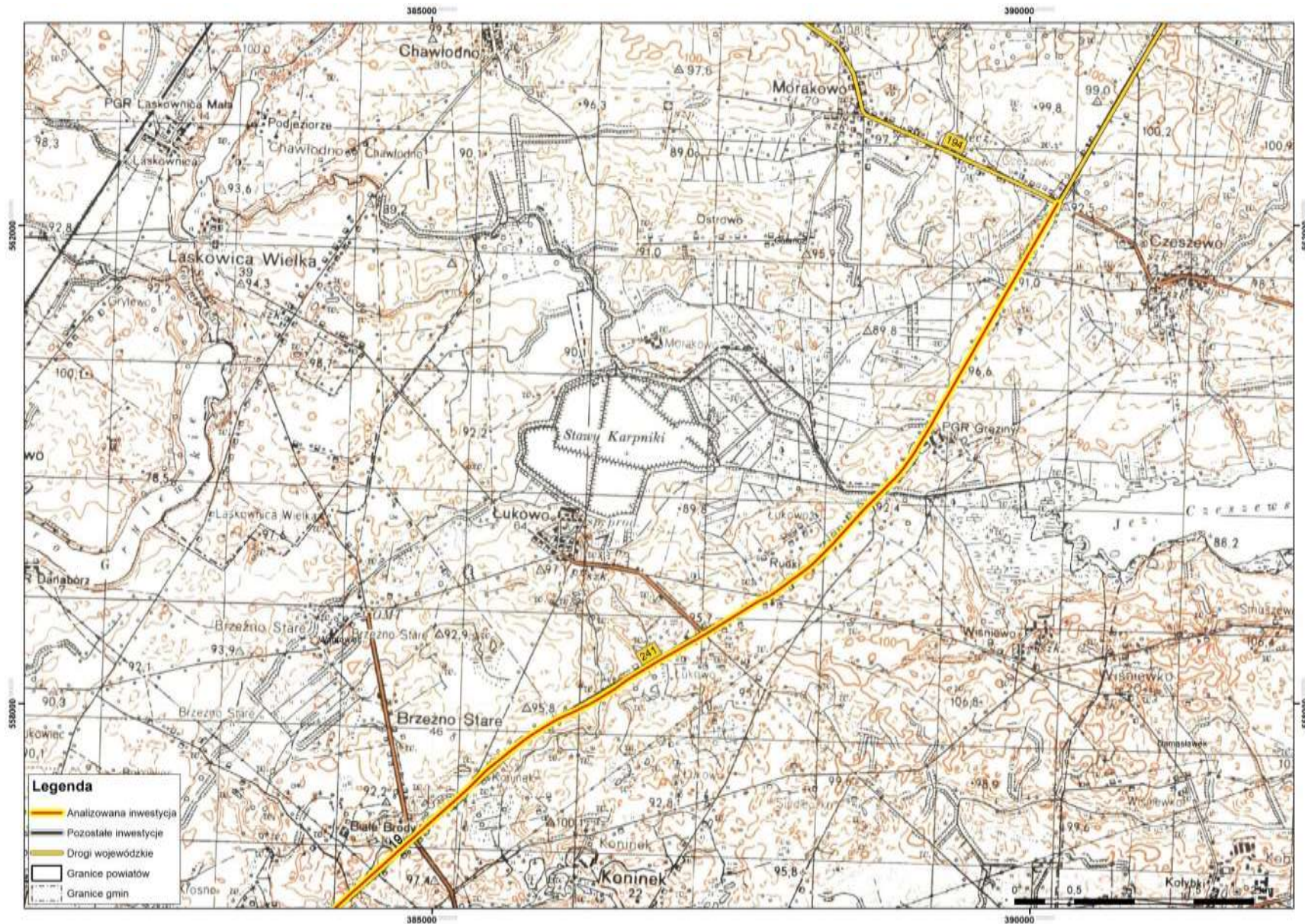
						inwentaryzację przyrodniczą oraz rozważenie wariantów umożliwiających pozostawienie istniejących zadrzewień w całości lub jednostronnie. Konieczne jest uwzględnienie minimalizacji i kompensacji przyrodniczych (wycinka drzew i krzewów poza sezonem lęgowym ptaków, zabezpieczenie drzew i krzewów, nasadzenia zastępcze).
Obszary Natura 2000						Nie zidentyfikowano zagrożeń dla obszarów Natura 2000.
Pozostałe obszary chronione						Południowy odcinek inwestycji zlokalizowany jest w Obszarze Chronionego Krajobrazu Dolina Wełny i Rynna Gołaniecko – Wągrowiecka. Ze względu na przebieg po istniejącym śladzie drogi, nie przewiduje się wystąpienia istotnych negatywnych oddziaływań na cele ochrony oraz integralność obszaru.
Korytarze ekologiczne						Realizacja inwestycji wiąże się z ingerencją w obiekty pełniące funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych (cieki wodne, zadrzewienia śródpolne). Nowe obiekty odwadniające drogę (rowy) mogą stanowić barierę migracyjną dla małych zwierząt. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza (ze wskazaniem m.in. miejsc kolizji z płazami) oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (m.in. zapewnienie drożności obiektów pełniących funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych poprzez dostosowanie istniejących przepustów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt).
Ludzie (w tym zdrowie);						Przebudowa drogi powinna poprawić jej parametry techniczne i wpłynąć na zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników, co będzie miało pozytywne oddziaływanie na zdrowie i życie ludzi.
Wody;						Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie 3 JCW, przy czym z ważniejszymi ciekami wystąpi jedynie 1 kolizja w północnej części inwestycji. W tym miejscu może dojść do konieczności przebudowy infrastruktury mostowej, a tym samym ingerencji w koryto cieku stanowiące główny bieg JCW. Zagrożenia w tym zakresie powinny być przedmiotem procesu OOŚ. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
Powietrze;						Planowana inwestycja z uwagi na swój charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowościami Morakowo a Wągrowiec, co może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń. . Efekt ten zneutralizowany jednak być może przez wzrost natężenia ruchu spowodowany poprawą atrakcyjności połączenia.
Hałas;						Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań. Oddziaływanie istotne w obszarze Wągrowca. Pozostały przebieg pozbawiony jest istotnego udziału terenów ochrony akustycznej
Powierzchnia ziemi ;						Podczas prac inwestycyjnych niezbędne może być poszerzenie niektórych odcinków drogi, co wiązać się będzie z negatywnym działaniem jakim jest utwardzenie i uszczelnienie dodatkowej powierzchni ziemi
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);						We fragmentach przebiegu drogi, na których konieczna będzie wycinka przydrożnych drzew i krzewów wystąpi oddziaływanie negatywne. W celu jego minimalizacji zaleca się stosowanie nasadzeń kompensujących straty w drzewostanie po zakończeniu prac budowlanych.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);						Nie można stwierdzić negatywnego oddziaływania na komponent.

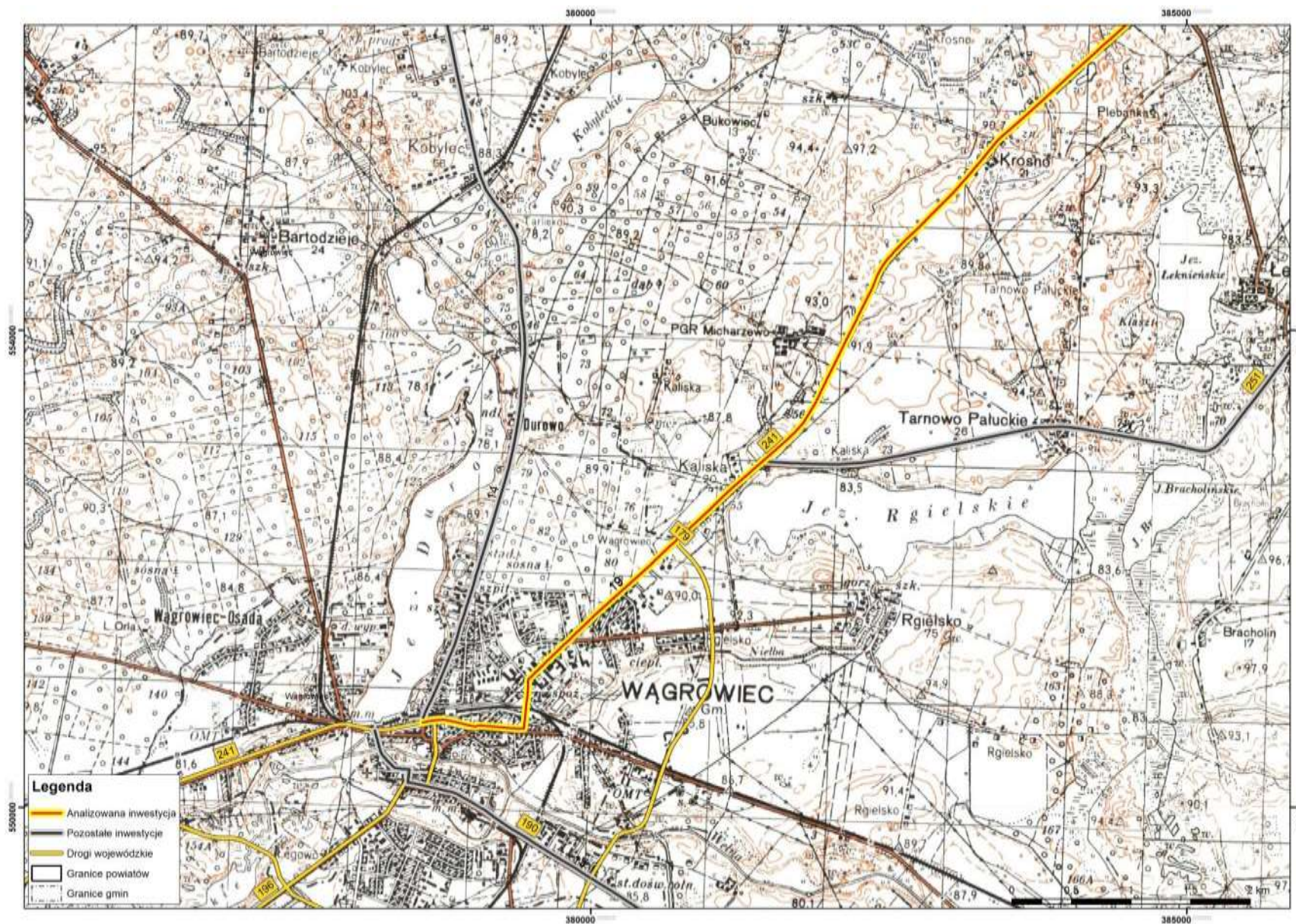






w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



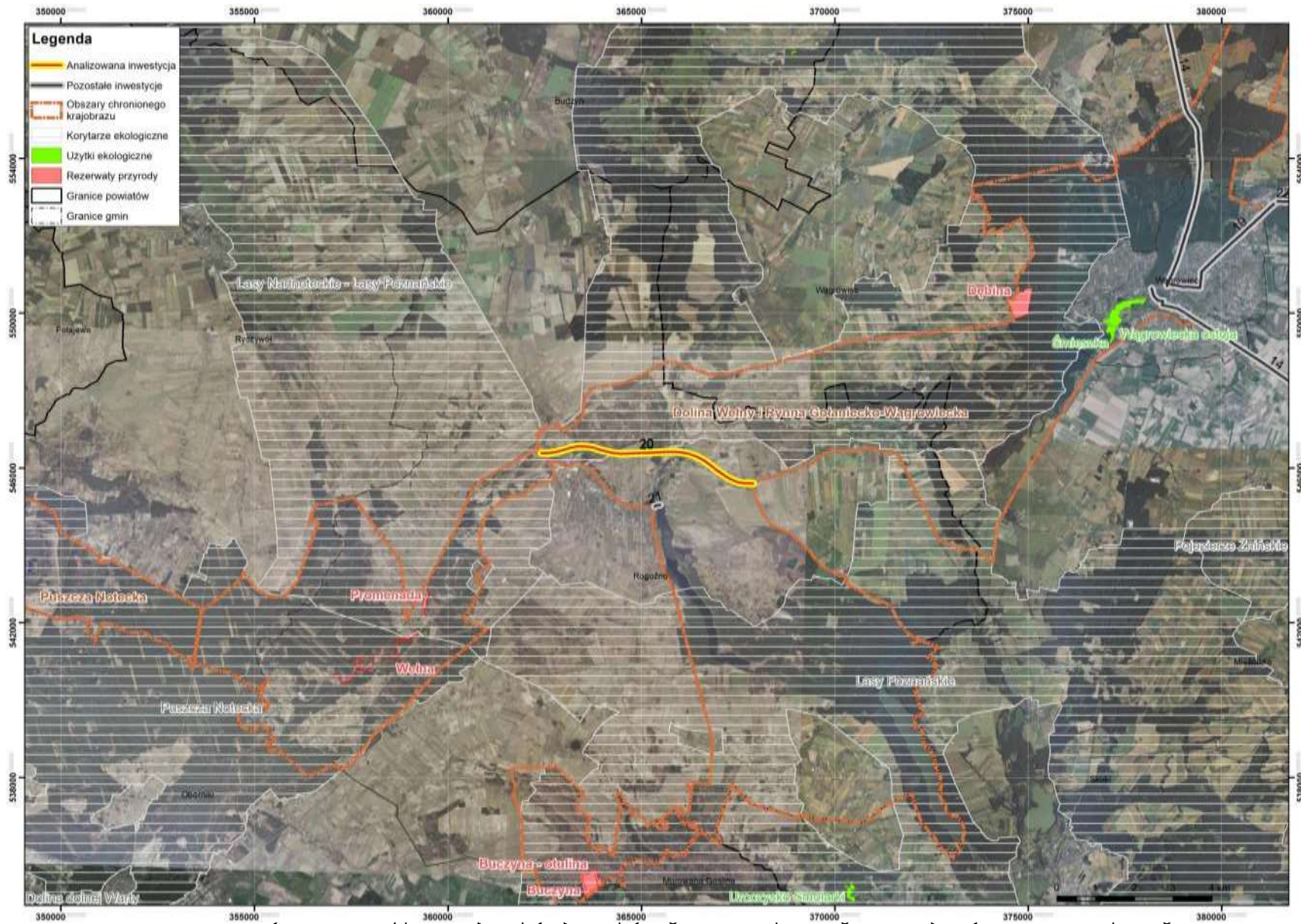


I.20. Droga nr 241 m Rogoźno.

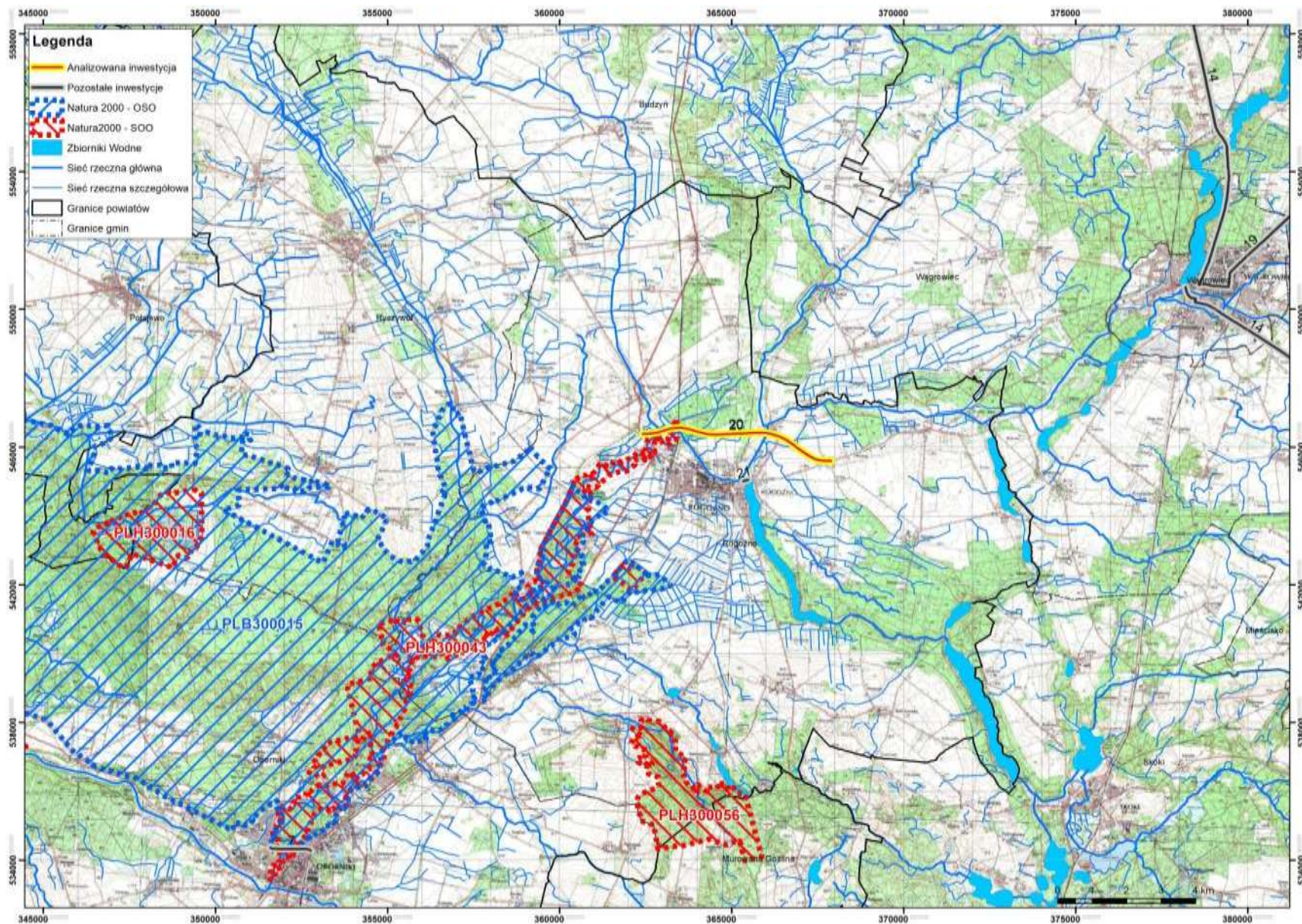
20	Droga nr 241 m Rogoźno												
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat: obornicki Gmina: Rogoźno (m. Rogoźno)												
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest budowa obwodnicy m. Rogoźno												
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 5,00 km												
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;												
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja leży na obszarze gruntów rolnych oraz lasów. Przecina ona dwa większe ciek: Wełnę oraz Dopływ z Sokołowa Budzyńskiego oraz kilka mniejszych należących do melioracji szcegółowych.												
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Obszary Chronionego Krajobrazu: Dolina Wełny i Rynna Gołaniecko – Wągrowiecka – 0 km (inwestycja leży w obszarze chronionym), Puszcza Notecka – 9,7 km</p> <p>Natura 2000 – SOO: PLH300043 – 0 km (część inwestycji leży w obszarze chronionym), PLH300056 – 8,3 km, PLH300016 – 12,9 km, PLH300044 – 14,9 km</p> <p>Natura 2000 – OSO: PLB300015 – 2,4 km</p> <p>Rezerваты przyrody: Dębina – 7,9 km, Promenada – 4,6 km, Wełna – 5,7 km, Bagno Chlebowo – 14,3 km, Buczyna – 11,0 km</p> <p>Użytki ekologiczne: Śmieszka – 9,9 km, Wągrowiecka Ostoja – 10,0 km, Uroczysko Smolarki – 10,7 km</p> <p>Korytarze ekologiczne: Lasy Nadnoteckie – Lasy Poznańskie – 0 km, Lasy Poznańskie – 2,7 km, Puszcza Notecka – 5,1 km, Pojezierze Żnińskie – 11,1 km, Lasy Nadnoteckie -13,2 km</p>												
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska													
Kryterium oceny skutków środowiskowych*; Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione	Skala i charakter oddziaływań	Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)											
	<table border="1"> <tr> <td>-3</td> <td>-2</td> <td>-1</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td style="background-color: red;"></td> <td style="background-color: red;"></td> <td style="background-color: red;"></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	-3	-2	-1	1	2	3						
-3	-2	-1	1	2	3								

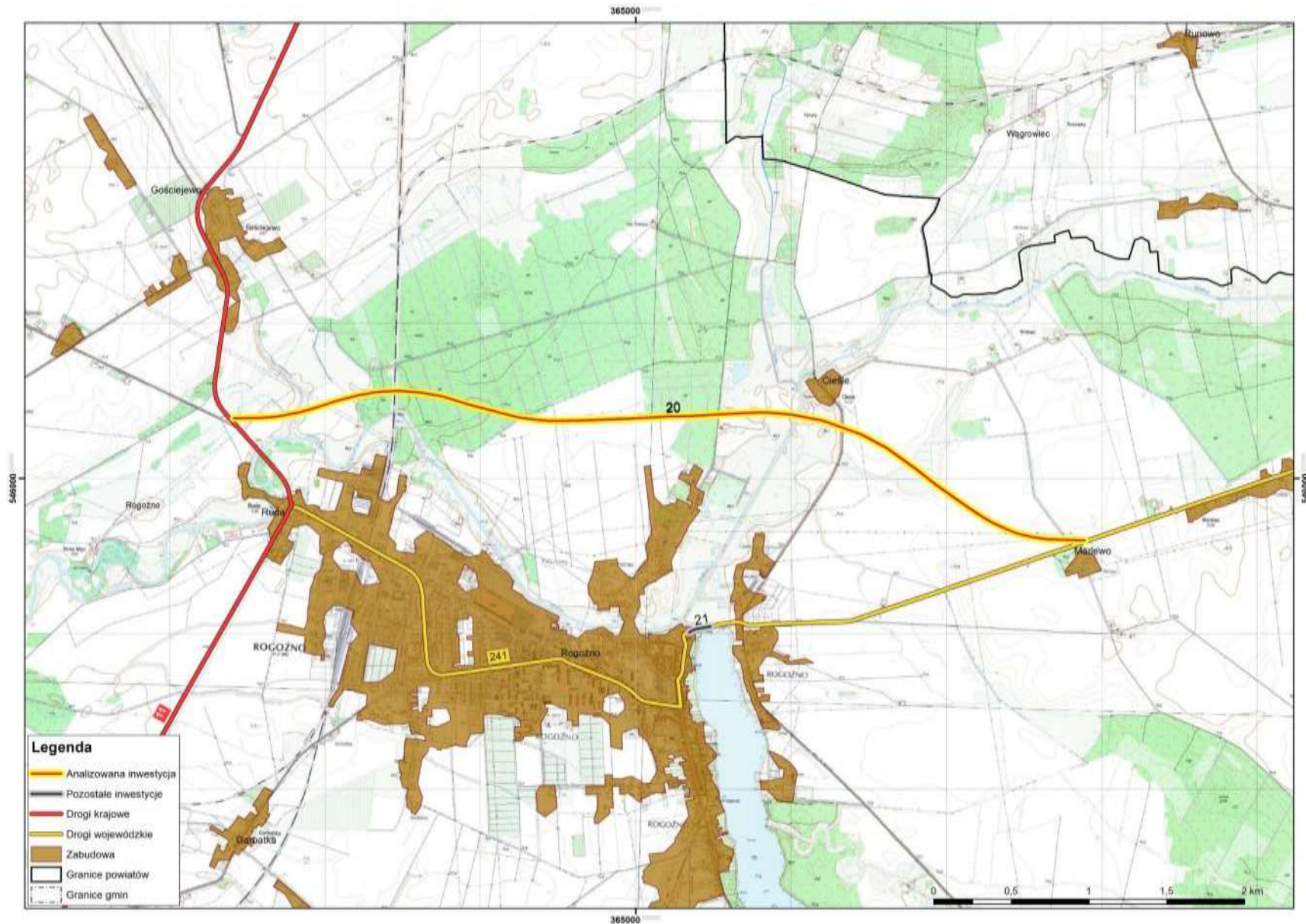
						(np. w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych), fragmentacją, efektem bariery. Na etapie wykonania Raportu OoŚ należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą (w tym miejsc kolizji z trasami migracji ptaków) oraz analizę wariantów lokalizacji. Konieczne jest uwzględnienie minimalizacji i kompensacji przyrodniczych na etapie projektowania drogi, a następnie respektowanie wymogów sformułowanych w decyzji środowiskowej.
Obszary Natura 2000						Inwestycja przebiega przez niewielki północno-wschodni fragment obszaru PLH300043 Dolina Wełny. Możliwe wystąpienie negatywnych oddziaływań na przedmioty ochrony obszaru. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie ooś z analizą wariantów lokalizacyjnych oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących.
Pozostałe obszary chronione						Inwestycja w całości zlokalizowana jest w Obszarze Chronionego Krajobrazu Dolina Wełny i Rynna Gołaniecko – Wągrowiecka. Ze względu na lokalizację w nowym śladzie, inwestycja może negatywnie oddziaływać na cele ochrony i integralność obszaru. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie ooś z analizą wariantów lokalizacyjnych oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących.
Korytarze ekologiczne						Inwestycja zlokalizowana jest w obrębie głównego korytarza ekologicznego „Lasy Nadnoteckie - Lasy Poznańskie”. Droga przebiega w nowym śladzie, co wiąże się z ingerencją i zajęciem obszarów o charakterze rolniczym, leśnym oraz części doliny rzeki Wełny powodując nową istotną barierę i fragmentację siedlisk. W połączeniu z istniejącą infrastrukturą i wąskim obszarem korytarza w miejscu lokalizacji inwestycji, dojdzie do nasilenia oddziaływania barierowego w wyniku efektu kumulacji. Konieczna szczegółowa ocena na etapie ooś z analizą wariantów lokalizacyjnych oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (m.in. właściwe parametry mostów i przepustów zapewniających funkcję przejść dla zwierząt, ekrany antyolśnieniowe na mostach, lokalizacja zapleczy budowy poza dolinami cieków wodnych).
Ludzie (w tym zdrowie);						Inwestycja powinna znacząco pozytywnie wpłynąć na ten komponent. Oddziaływanie związane jest z poprawą bezpieczeństwa użytkowników ruchu, wyprowadzeniem transportu poza granice terenu zabudowanego oraz zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i hałasu w centrum.
Wody;						Planowany do budowy odcinek obwodnicy koliduje z niektórymi elementami sieci hydrograficznej JCW RW60002418699 i RW60001618672 będzie wymagał budowy obiektów mostowych, a co za tym idzie ingerencji w koryta cieków. Z uwagi na relatywnie małą skalę inwestycji i zakładane standardy projektowe, nie przewiduje się możliwości wystąpienia istotnych negatywnych oddziaływań na wody. Mogą wystąpić jednak lokalne oddziaływania etapu realizacji.
Powietrze;						Planowana w ramach przedsięwzięcia obwodnica Rogoźna pozwoli na relokację emisji zanieczyszczeń powodowanych ruchem tranzytowym, które skoncentrowana jest obecnie w centrum miejscowości, poza jej obręb, co przyczyni się do redukcji ich niekorzystnego oddziaływania na ludzi.
Hałas;						Budowa nowej infrastruktury drogowej uwarunkowana jest koniecznością dotrzymania obowiązujących standardów akustycznych. Natomiast zakładana relokacja ruchu tranzytowego poza obręb miejscowości spowoduje zmniejszenie obecnie notowanych uciążliwości w zakresie hałasu drogowego.
Powierzchnia ziemi ;						Budowa obwodnicy wiązać się będzie z utwardzeniem i uszczelnieniem gruntu, budową skarp, nasypów oraz innymi pracami ziemnymi co może nieść negatywne oddziaływanie na powierzchnię ziemi.

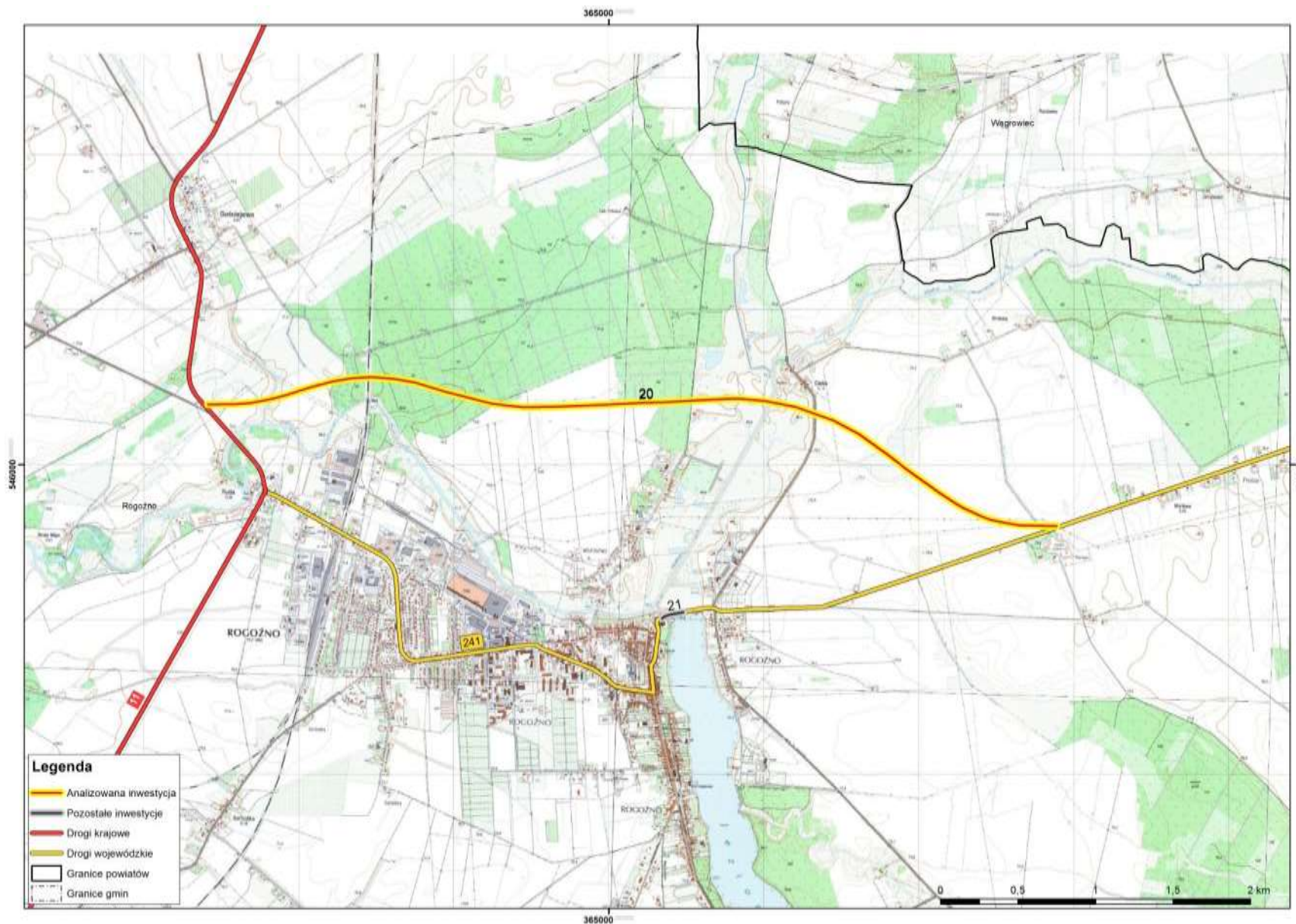
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);						Budowa obwodnicy i przeniesienie ciężaru ruchu tranzytowego poza centrum miejscowości, powinno pozytywnie wpłynąć na gospodarowanie przestrzenią miejską i poprawę ładu przestrzennego. Inwestycja wiązać się jednak może ze znaczną ingerencją w krajobraz w miejscach wyznaczonego przebiegu drogi.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);						Inwestycja powinna znacząco pozytywnie wpłynąć na dobra materialne i zabytki miejscowości. Ograniczenie ruchu tranzytowego w centrum wiąże się ze zmniejszoną na tych obszarach emisją dźwięków i zanieczyszczeń pochodzących z przejeżdżających pojazdów.



w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



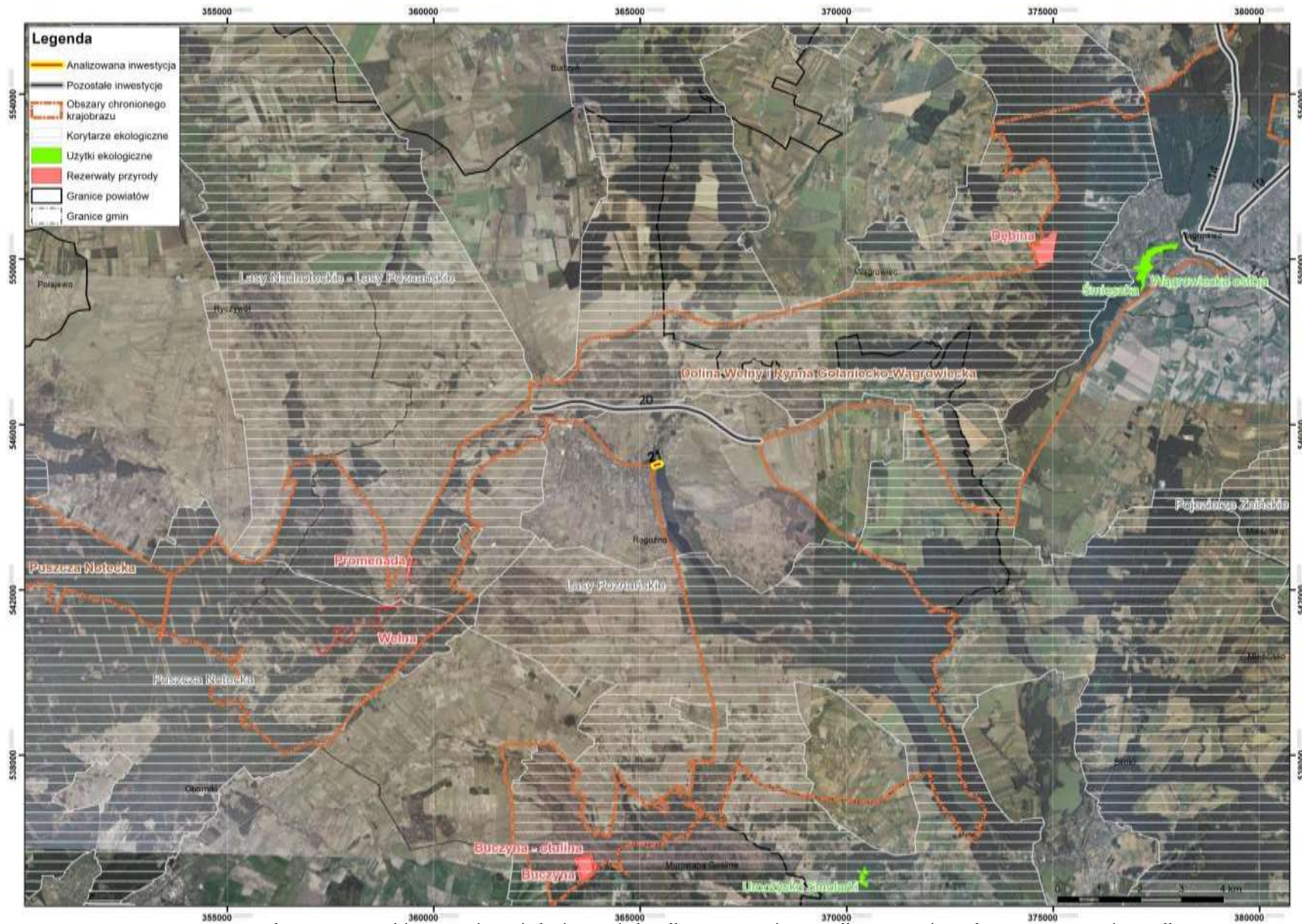


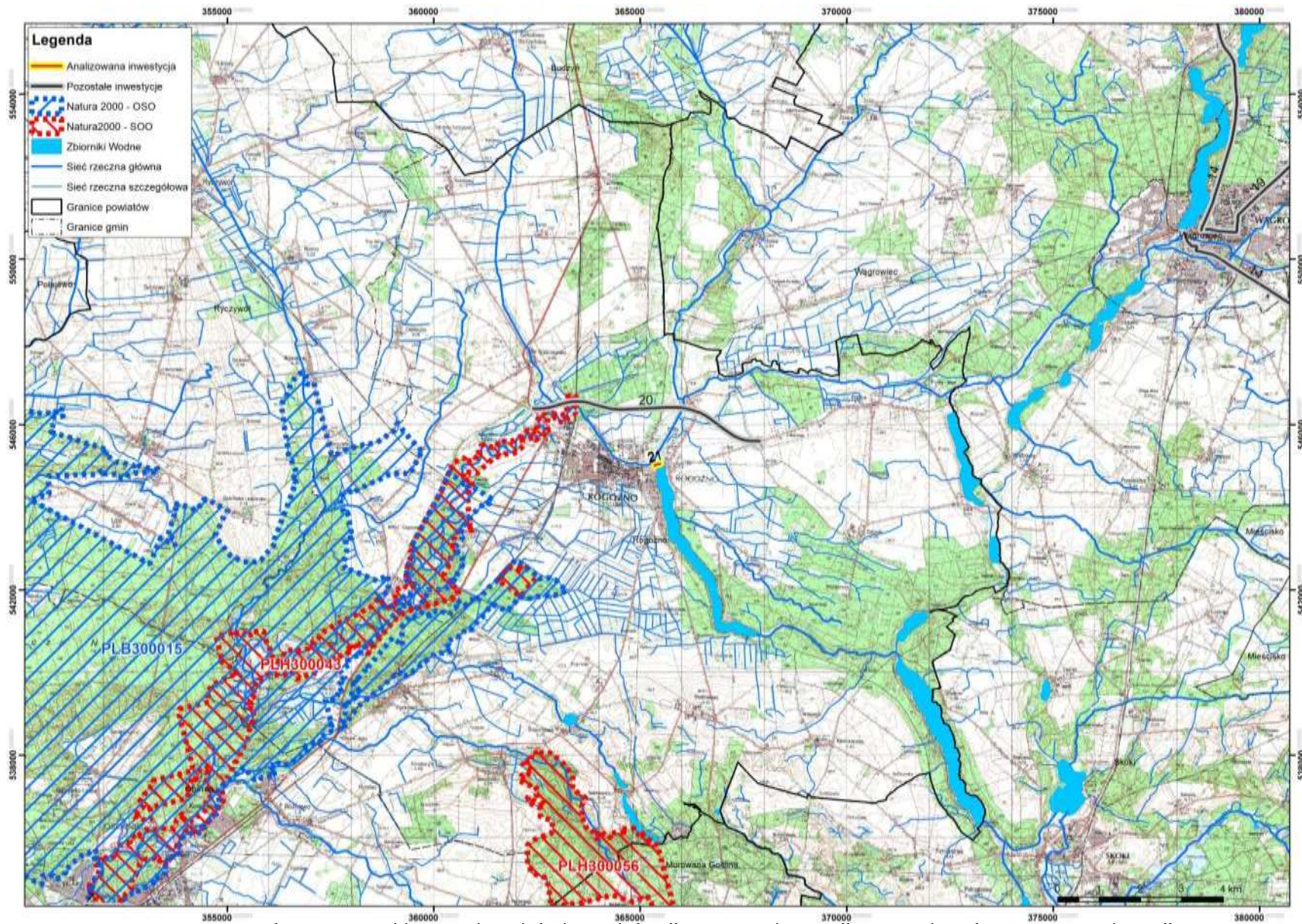


I.21. Droga nr 241 m Rogoźno rz. Mała Wełna.

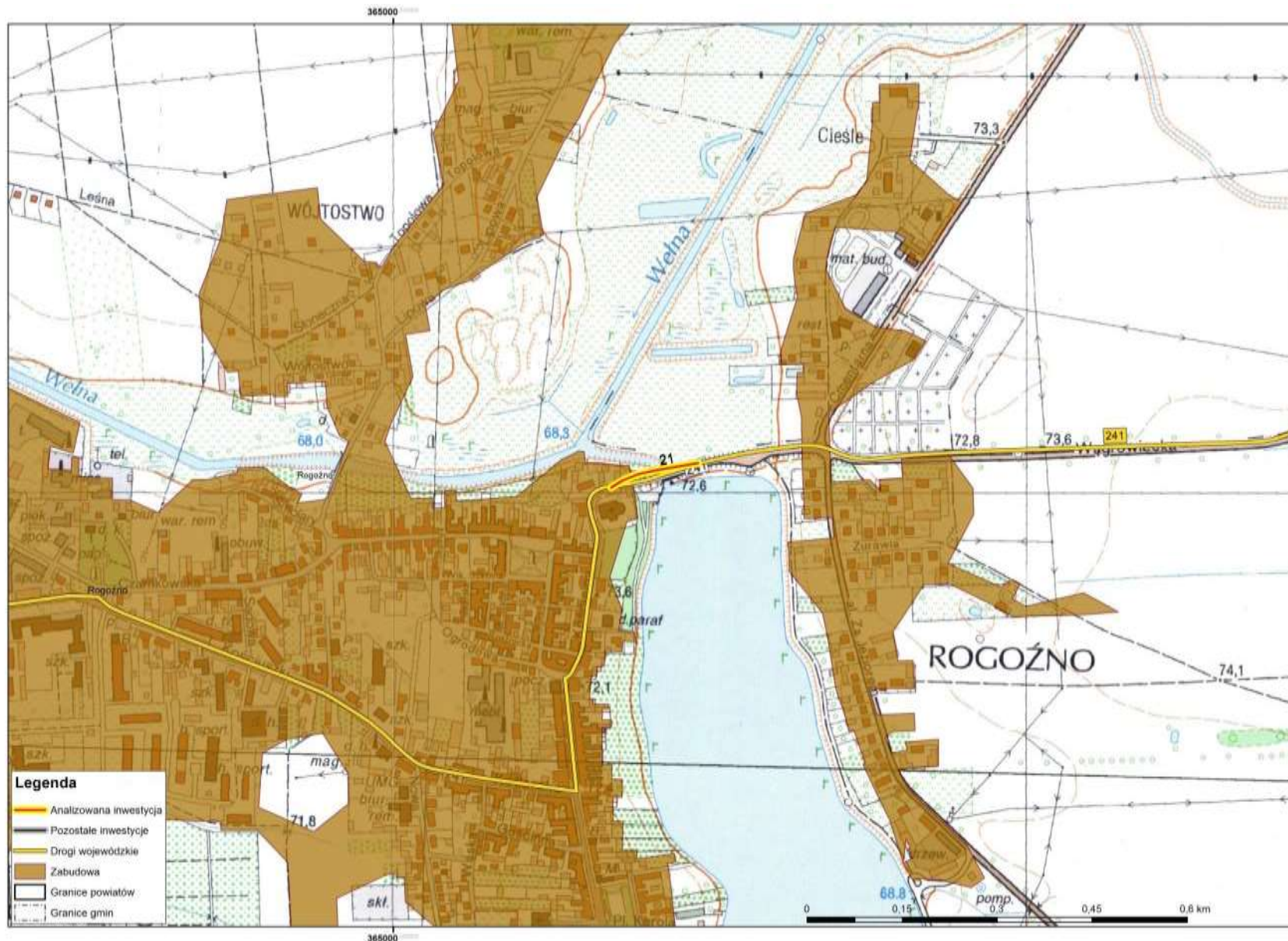
21	Droga nr 241 m Rogoźno rz. Mała Wełna							
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat: obornicki Gmina: Rogoźno (m. Rogoźno)							
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest przebudowa mostu nad rzeką Mała Wełna w ciągu drogi wojewódzkiej nr 241 w mieście Rogoźno							
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 0,50 km							
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;							
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja polegająca na remoncie mostu przebiega śladem istniejącej drogi wojewódzkiej nr 241, przecinającej w tym miejscu rzekę Mała Wełna. Teren wokół rzeki pokrywają zadrzewienia, jednak w bliskiej odległości znajduje się także teren zabudowany przy wschodniej części inwestycji.							
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Obszary Chronionego Krajobrazu: Dolina Wełny i Rynna Gołaniecko – Wągrowiecka – 0 km (inwestycja leży na obszarze chronionym), Puszcza Notecka – 12,0 km Natura 2000 – SOO: PLH300043 – 2,2 km, PLH300056 – 7,2 km Natura 2000 – OSO: PLB300015 – 3,6 km Rezerваты przyrody: Promenada – 6,4 km, Wełna – 6,8 km, Buczyna – 9,8 km, Dębina – 10,3 km Użytki ekologiczne: Śmieszka – 12,2 km, Wągrowiecka ostoja – 12,4 km Korytarze ekologiczne: Lasy Nadnoteckie – Lasy Poznańskie – 1,3 km, Lasy poznańskie – 2,2 km, Puszcza Notecka – 6,0 km, Pojezierze Żnińskie – 13,6 km							
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska								
Kryterium oceny skutków środowiskowych*; Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione	Skala i charakter oddziaływań <table border="1" data-bbox="544 1193 741 1233"> <tr> <td>-3</td> <td>-2</td> <td>-1</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> </tr> </table>	-3	-2	-1	1	2	3	Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)
	-3	-2	-1	1	2	3		
	Realizacja inwestycji wiąże się z możliwością wystąpienia oddziaływań na florę i faunę (śmiertelność zwierząt, zwłaszcza ptaków i nietoperzy, podczas prac remontowych, nasilony hałas, zanieczyszczenie wód). Należy zastosować zabezpieczenia chroniące przed zanieczyszczeniem wód rzeki i jeziora. Konieczna inwentaryzacja ornitologiczna i chiropterologiczna pod kątem zasiedlenia obiektu przez ptaki i nietoperze.							

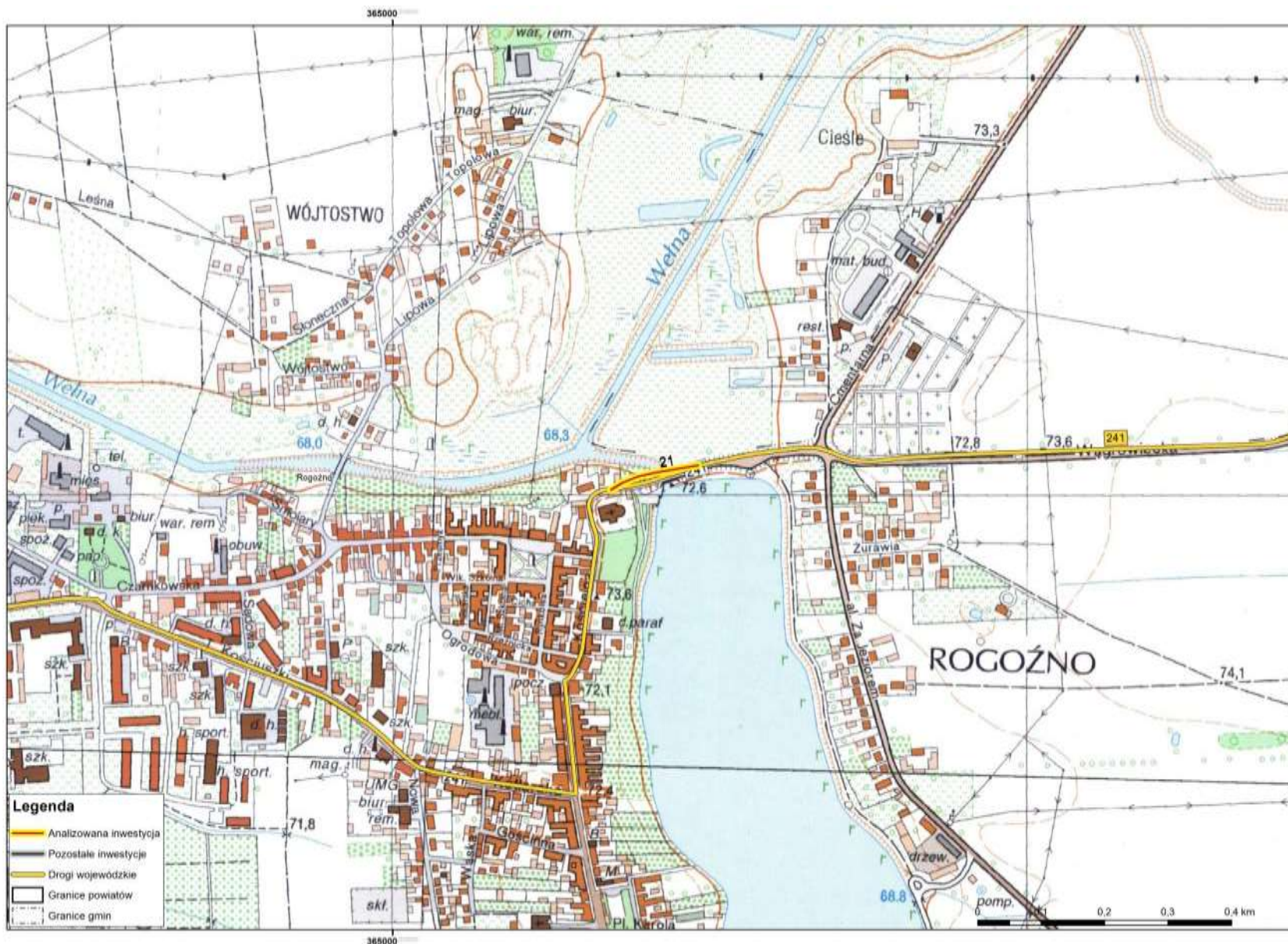
Obszary Natura 2000						Nie zidentyfikowano zagrożeń dla obszarów Natura 2000.
Pozostałe obszary chronione						Inwestycja znajduje się na obszarze Chronionego Krajobrazu Dolina Wełny i Rynna Gołaniecko-Wągrowiecka. Nie przewiduje się wystąpienia istotnych negatywnych oddziaływań na cele ochrony obszaru oraz jego integralność.
Korytarze ekologiczne						Na etapie remontu mostu może dojść do nasilenia oddziaływań na lokalny korytarz ekologiczny Małej Wełny (zwiększony hałas, oświetlenie). Jednak oddziaływania te będą miały charakter okresowy.
Ludzie (w tym zdrowie);						Inwestycja powinna pozytywnie wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa użytkowników drogi a co za tym idzie spodziewane jest pozytywnie oddziaływanie na zdrowie ludzi.
Wody;						Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie JCW RW600025186699. W tym miejscu dojdzie do remontu infrastruktury mostowej, a tym samym ingerencji w koryto ciekłu. Z uwagi na stan i status JCW nie przewiduje się negatywnych zagrożeń w tym zakresie.
Powietrze;						Planowana inwestycja z uwagi na swój charakter skalę nie doprowadzi do istotnych oddziaływań na analizowany komponent.
Hałas;						Planowana inwestycja z uwagi na swój charakter skalę nie doprowadzi do istotnych oddziaływań na analizowany komponent.
Powierzchnia ziemi ;						Inwestycja nie powinna za sobą nieść oddziaływania na powierzchnię ziemi.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);						Remont istniejącego mostu nie powinien znacząco wpłynąć na krajobraz, jednak jego wpływ zależy w dużej mierze od zakresu i sposobu przeprowadzenia robót budowlanych. Kluczowe znaczenie dla tego komponentu może mieć np. zastosowana kolorystyka i na tym etapie oceny nie można tego określić.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);						Nie przewiduje się wpływu inwestycji na ten komponent.





w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



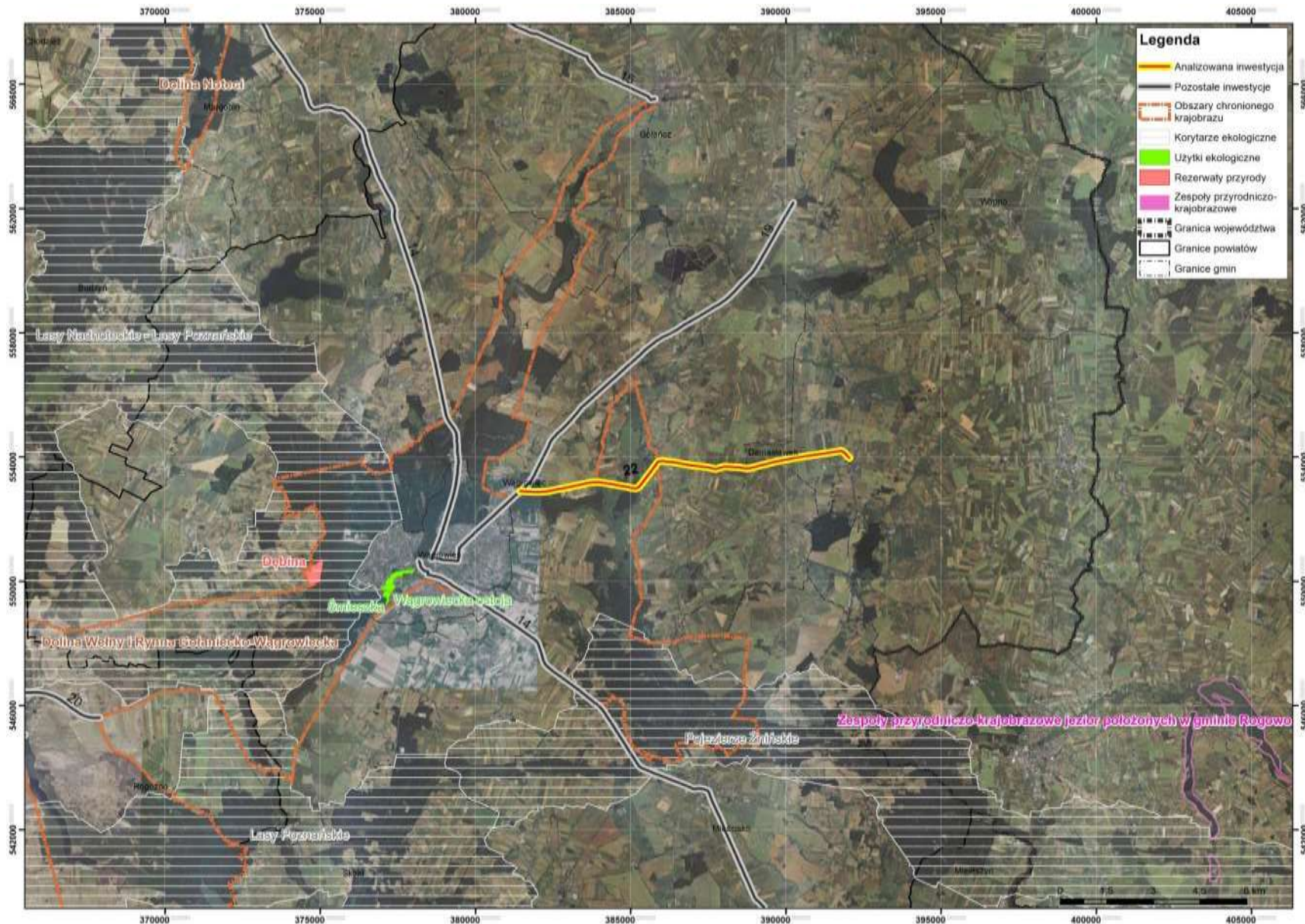


I.22. Droga nr 251 odc. Kaliska – Niemczyn.

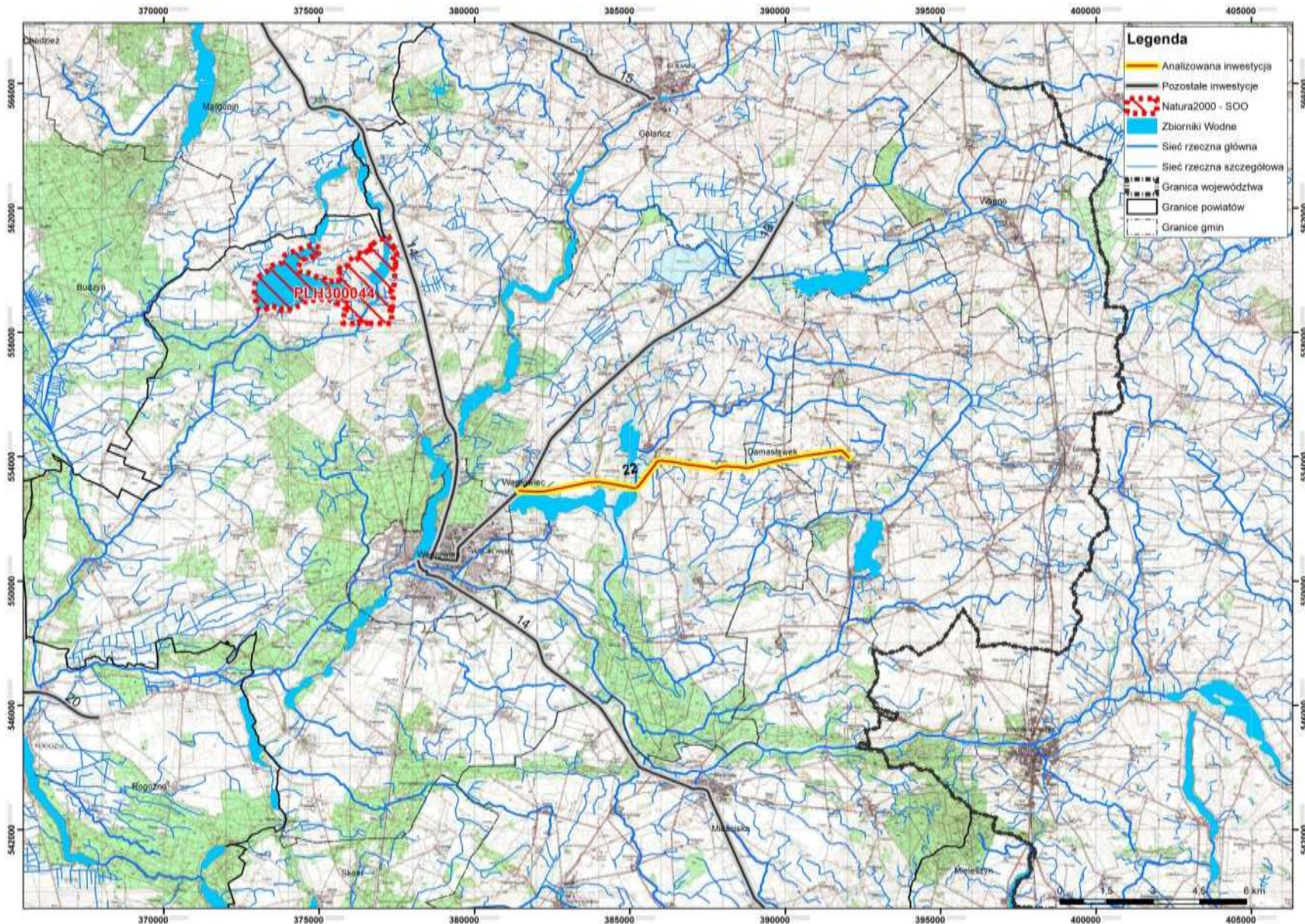
22	Droga nr 251 odc. Kaliska - Niemczyn							
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat: wągrowiecki Gmina: Wągrowiec (m. Kaliska), Damasławek (m. Niemczyn)							
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest przebudowa drogi wojewódzkiej nr 251 na odcinku pomiędzy m. Kaliska a m. Niemczyn							
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 10,50 km							
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOS	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;							
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja przebiega szlakiem istniejącej drogi wojewódzkiej nr 251 pośród gruntów rolnych. Wyjątek stanowią tereny zabudowane miejscowości wzdłuż drogi wśród których wymienić można Tarnowo Pałuckie, Łęčno i Niemczyn oraz niewielkie obszary lasów w centralnej oraz wschodniej części inwestycji. Inwestycja przecina rzekę Nielbę oraz pomniejsze ciekę szczegółowe.							
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Obszary Chronionego Krajobrazu: Dolina Wełny i Rynna Gołaniecko – Wągrowiecka – 0 km (część inwestycji leży w obszarze chronionym), Dolina Noteci – 14,9 km</p> <p>Natura 2000 – SOO: PLH300044 – 6,9 km</p> <p>Rezerваты przyrody: Dębina – 6,6 km</p> <p>Użytki ekologiczne: Wągrowiecka ostoja – 4,2 km, Śmieszka – 5,1 km, użytek na wschód od inwestycji – 13,3 km</p> <p>Zespoły przyrodniczo – krajobrazowe: Zespoły przyrodniczo – krajobrazowe jezior położonych w gminie Rogowo – 13,5 km</p> <p>Korytarze ekologiczne: Lasy Nadnoteckie – Lasy Poznańskie – 3,8 km, Lasy Poznańskie – 8,7 km, Pojezierze Żnińskie – 4,0 km</p>							
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska								
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	<p>Skala i charakter oddziaływań</p> <table border="1" data-bbox="539 1289 734 1329"> <tr> <td>-3</td> <td>-2</td> <td>-1</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> </tr> </table>	-3	-2	-1	1	2	3	<p>Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)</p>
-3	-2	-1	1	2	3			
Różnorodność biologiczna, rośliny,	<table border="1" data-bbox="539 1329 734 1372"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>							Realizacja inwestycji wiąże się z wycinką krzewów i drzew tworzących aleje przydrożne. Drzewa te mogą być siedliskiem chronionych

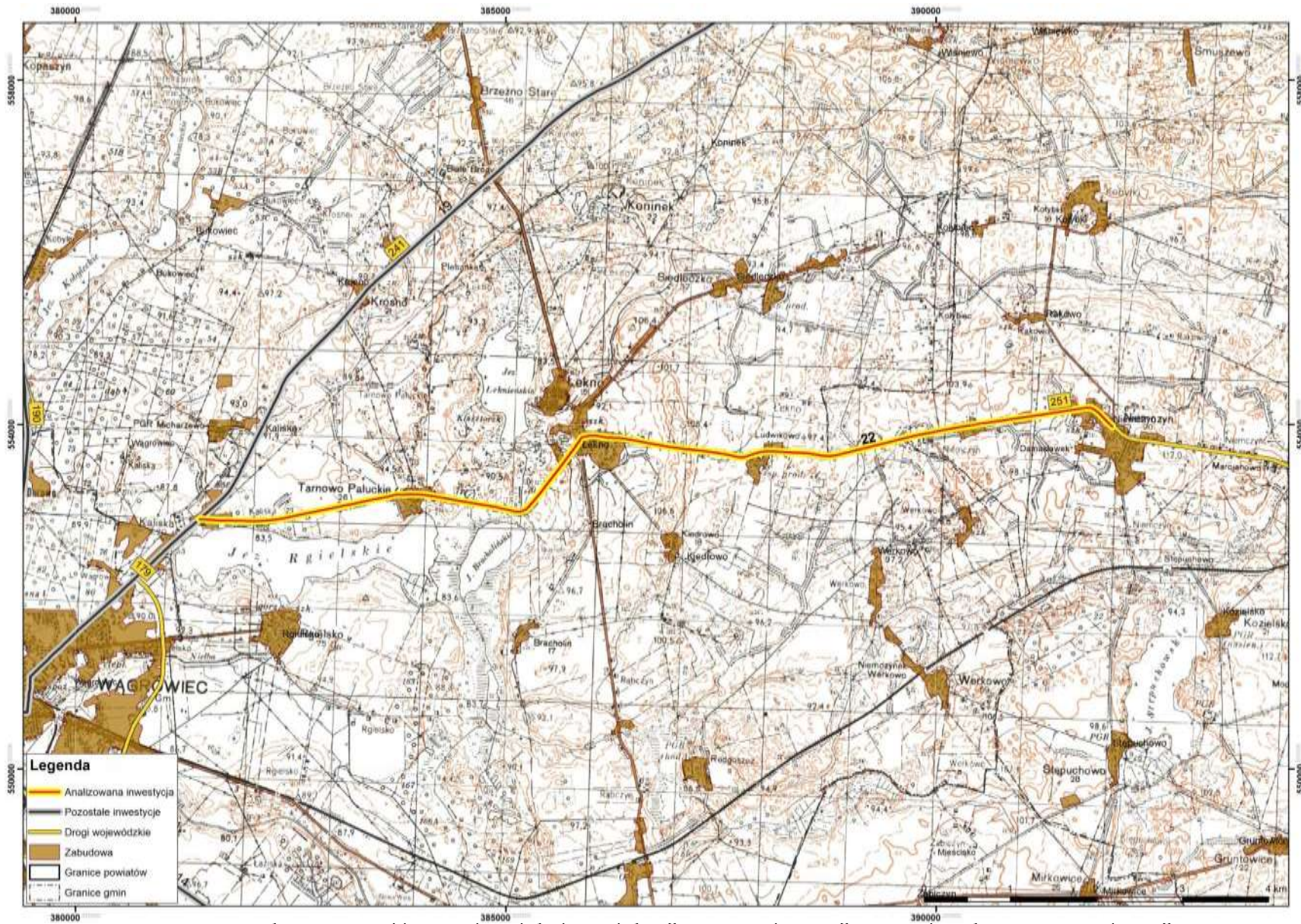
zwierzęta, siedliska chronione						gatunków bezkręgowców tj. pachnica dębowa, a także chronionych gatunków grzybów, porostów, ptaków i nietoperzy. Wskazane jest pozostawienie istniejących zadrzewień przydrożnych, które stanowią istotny element różnorodności biologicznej krajobrazu rolniczego Wielkopolski. Realizacja przedsięwzięcia wiąże się także z bezpośrednią śmiertelnością osobników gatunków zwierząt (zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji), płoszeniem, utratą siedlisk gatunków, przekształceniem, pogorszeniem jakości siedlisk (np. w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych), fragmentacją, efektem bariery (nowe obiekty odwadniające drogę (rowy) mogą stanowić barierę migracyjną dla małych zwierząt). Na etapie wykonania Raportu OOŚ należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą oraz rozważenie wariantów umożliwiających pozostawienie istniejących alei w całości lub jednostronnie. Konieczne jest uwzględnienie minimalizacji i kompensacji przyrodniczych na etapie projektowania drogi (m.in. zabezpieczenie drzew na czas robót, wycinka drzew i krzewów poza sezonem lęgowym ptaków), a następnie respektowanie wymogów sformułowanych w decyzji środowiskowej.
Obszary Natura 2000						Nie zidentyfikowano zagrożeń dla obszarów Natura 2000.
Pozostałe obszary chronione						Zachodni odcinek inwestycji zlokalizowany jest w Obszarze Chronionego Krajobrazu Dolina Wełny i Rynna Gołaniecko – Wągrowiecka. Możliwa wycinka drzew tworzących aleje przydrożne może wpłynąć na obniżenie walorów krajobrazowych części obszaru. Na etapie wykonania Raportu OOŚ należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą oraz rozważenie wariantów umożliwiających pozostawienie istniejących alei w całości lub jednostronnie.
Korytarze ekologiczne						Realizacja inwestycji wiąże się z ingerencją w obiekty pełniące funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych (cieki wodne, kompleks jezior i terenów podmokłych, zadrzewienia śródpolne). Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza (ze wskazaniem m.in. miejsc kolizji z płazami) oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (m.in. zapewnienie drożności obiektów pełniących funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych poprzez dostosowanie istniejących mostów i przepustów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt lub budowa dodatkowych przejść dla płazów wraz z systemem płotków).
Ludzie (w tym zdrowie);						Celem inwestycji jest przebudowa DW251, która powinna doprowadzić do poprawy parametrów technicznych, podniesienia komfortu i bezpieczeństwa użytkowników drogi. Działania te mogą mieć pozytywne oddziaływanie na zdrowie i życie ludzi.
Wody;						Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie JCW RW600025186699, przy czym wystąpi jedynie 1 istotna kolizja z ciekami. W tym miejscu może dojść do konieczności przebudowy infrastruktury mostowej, a tym samym ingerencji w koryto cieku stanowiące główny bieg JCW. Zagrożenia w tym zakresie powinny być przedmiotem procesu OOŚ. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
Powietrze;						Planowana inwestycja z uwagi na swój charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowościami Kaliska i Niemczyn, co może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń.
Hałas;						Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań.
Powierzchnia ziemi ;						Na odcinkach remontowanych może wystąpić konieczność poszerzenia pasa drogowego, a co za tym idzie negatywnego w skutkach uszczelniania warstwy ziemi.

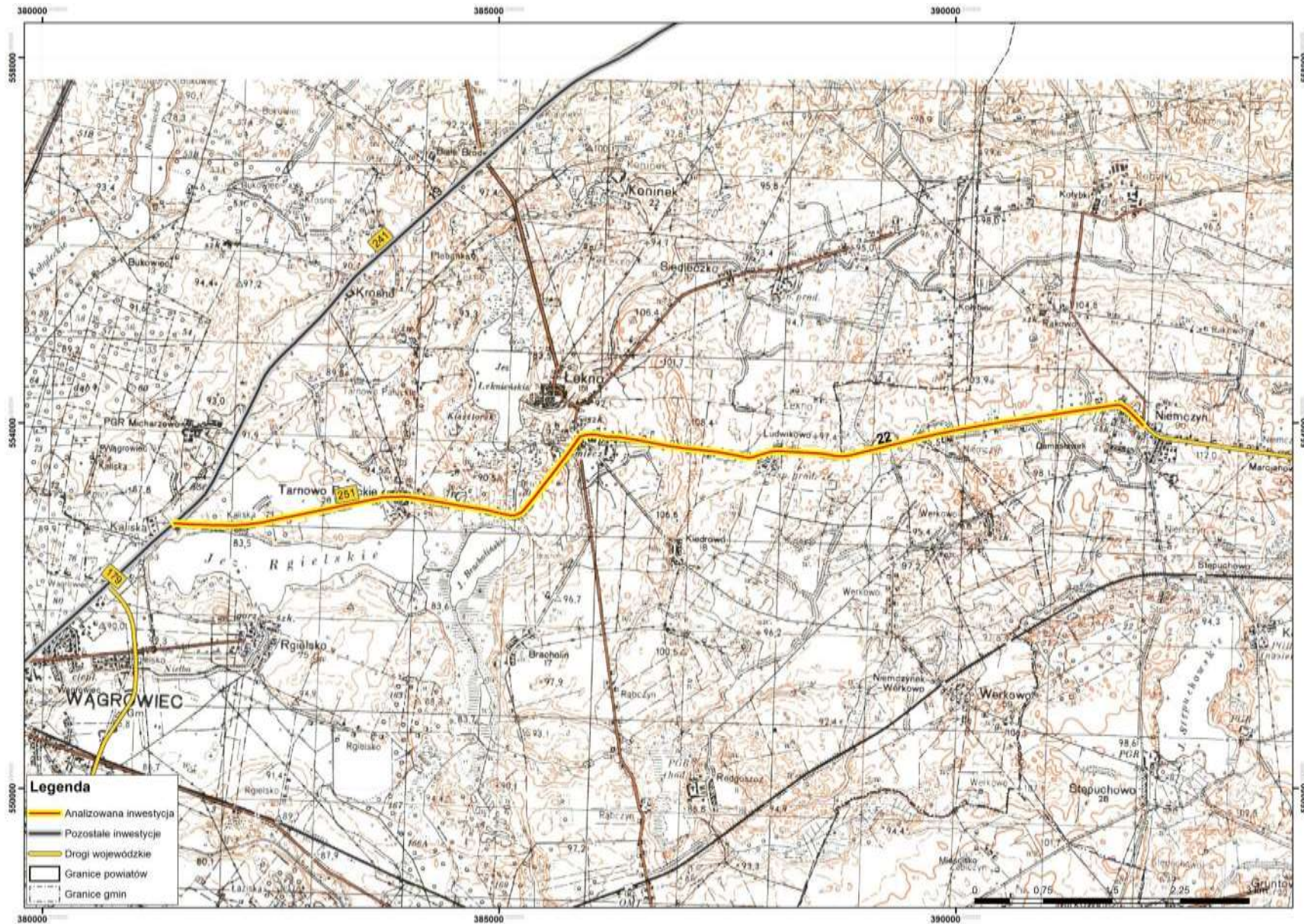
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);							Na fragmentach przebiegu, może mieć miejsce wycinka przydrożnych drzew i krzewów związana z poszerzaniem drogi. Zaleca się, po zakończeniu prac budowlanych, stosowanie nasadzeń kompensacyjnych w celu minimalizacji negatywnego oddziaływania na ten komponent środowiska.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);							Nie można stwierdzić negatywnego oddziaływania na komponent.



w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



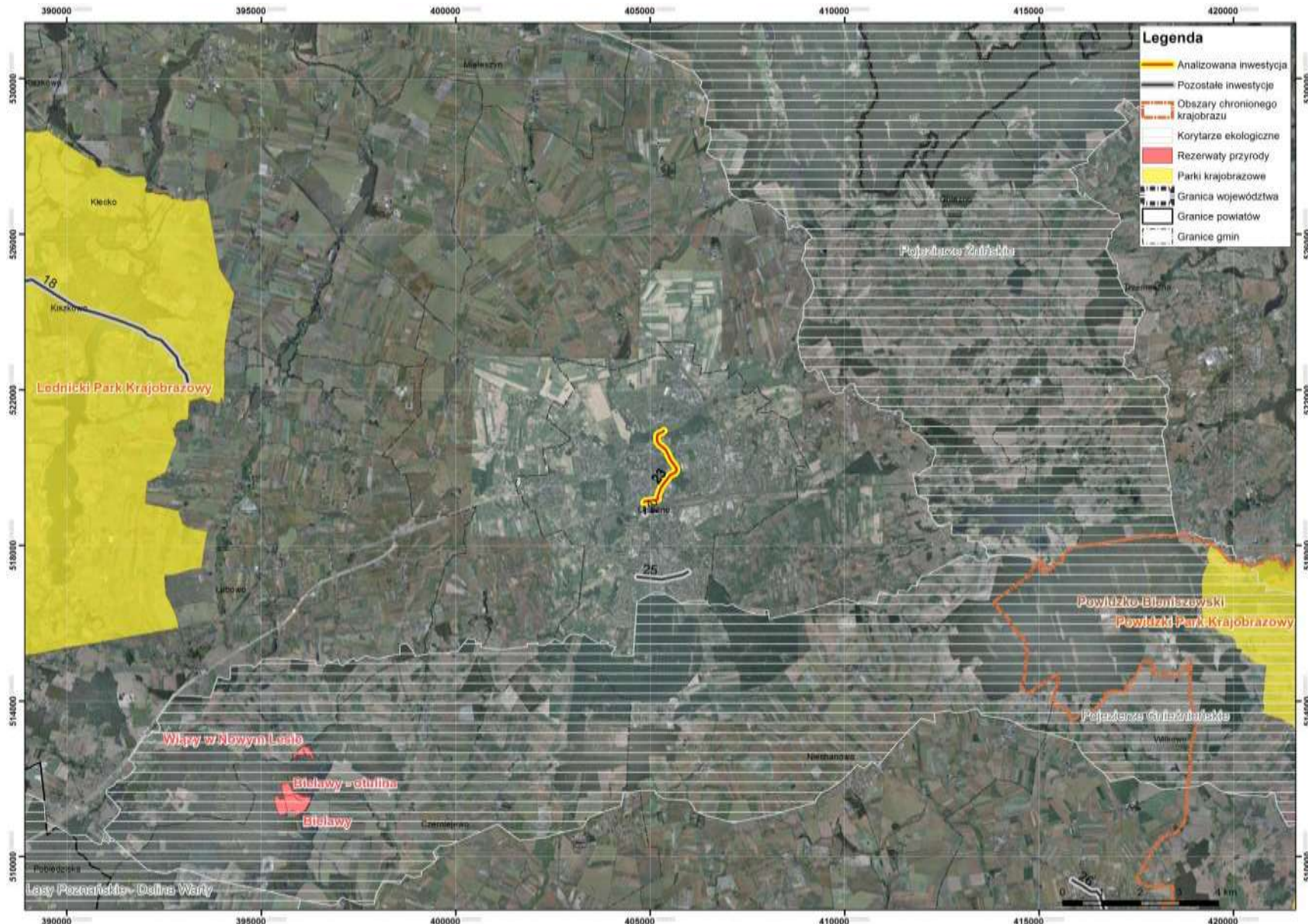


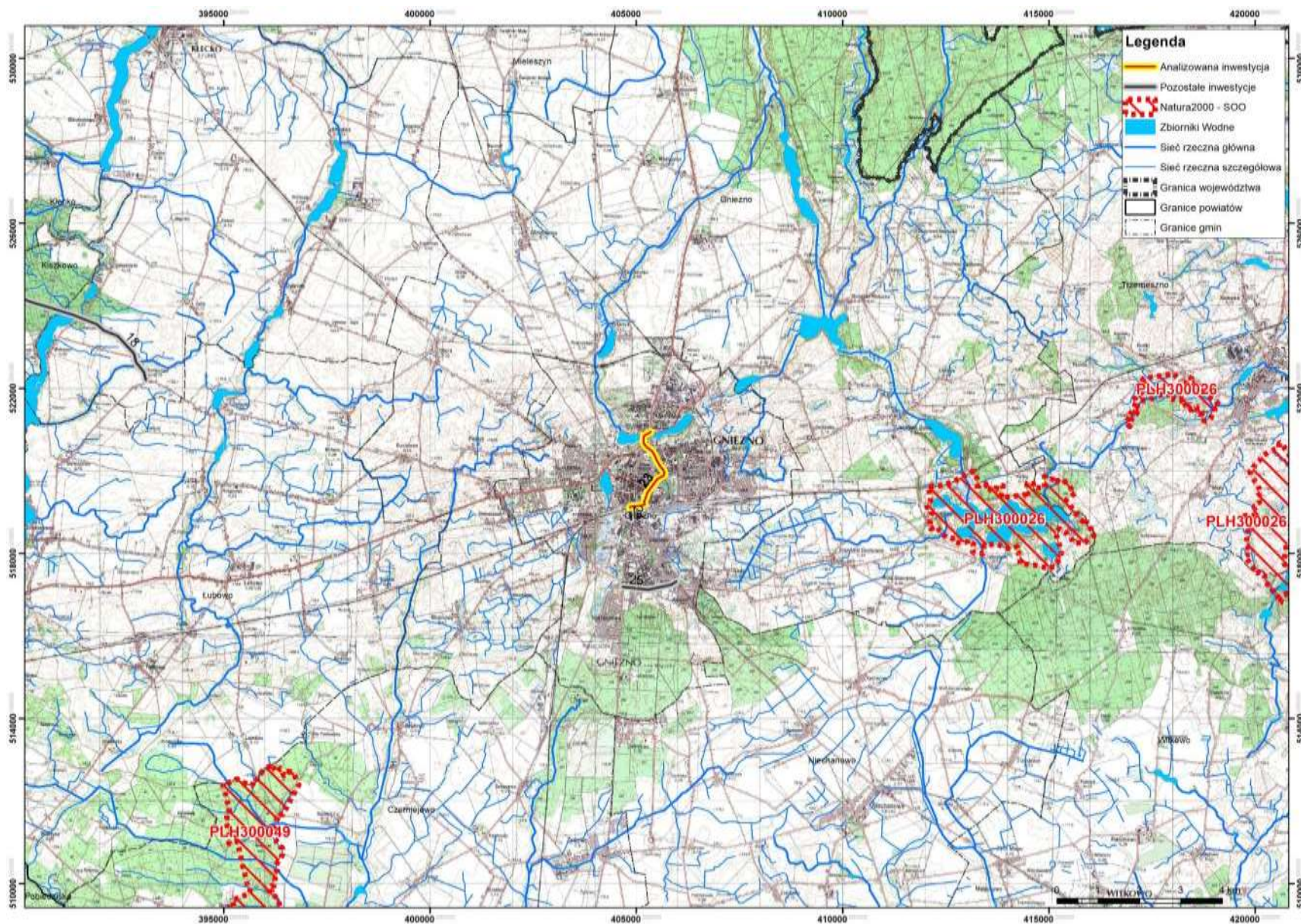


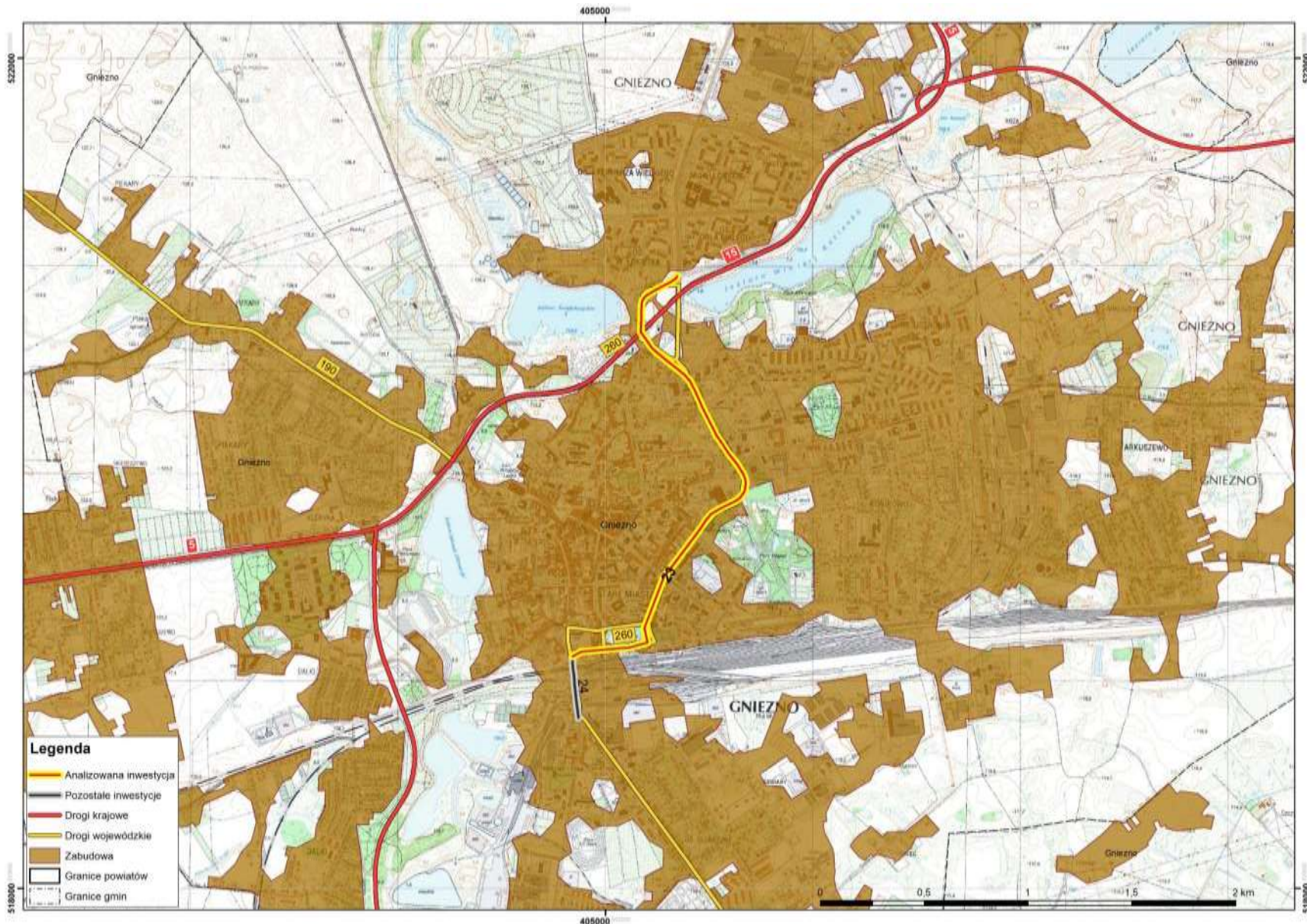
I.23. Droga nr 260 m. Gniezno.

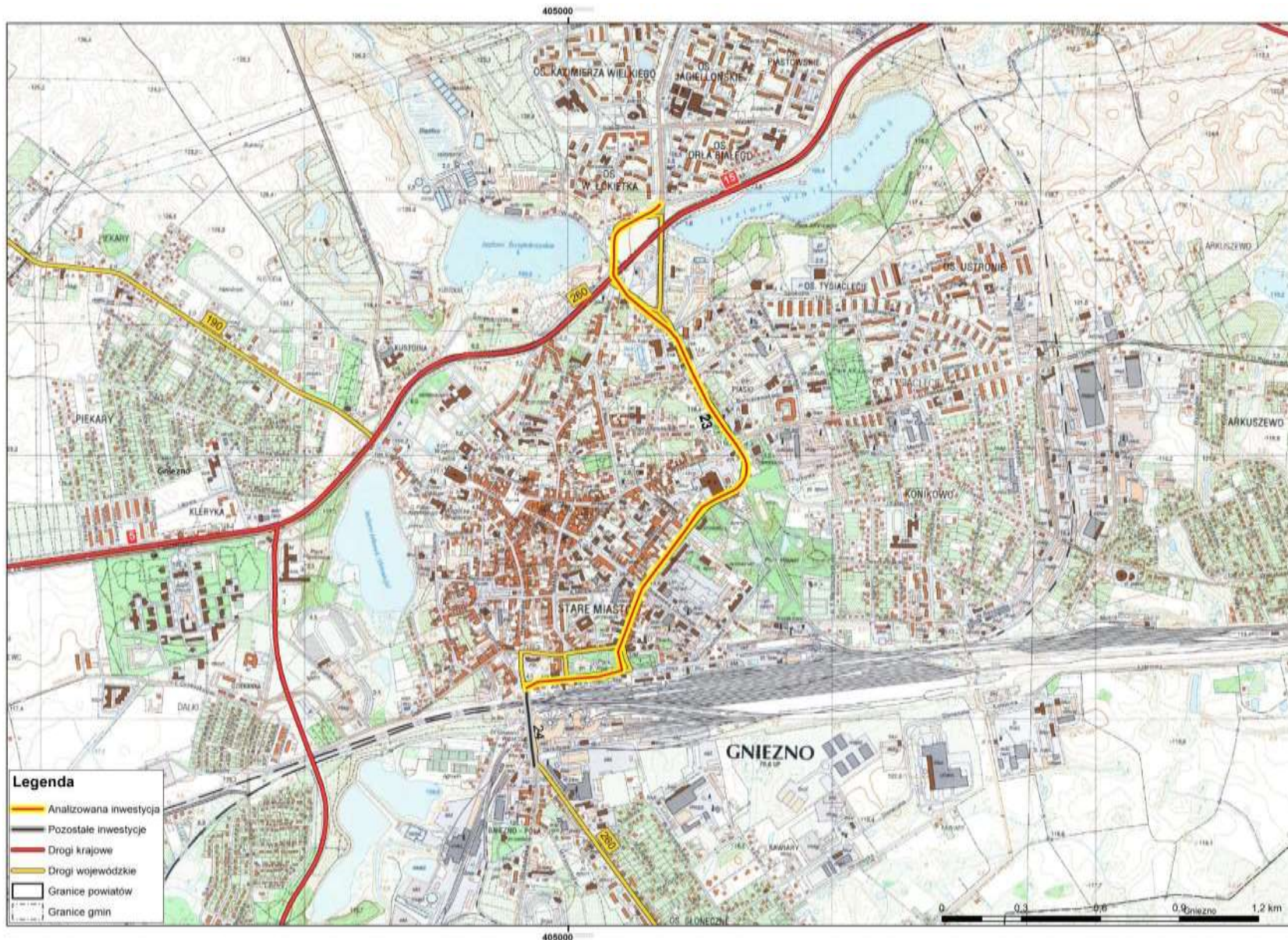
23	Droga nr 260 m. Gniezno						
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat: gnieźnieński Gmina: Gniezno (m. Gniezno)						
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest przebudowa drogi wojewódzkiej nr 260 w m. Gniezno						
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 2,69 km						
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;						
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja przebiega w całości w terenie zabudowanym miasta Gniezno. W centralnej części inwestycji w zabudowie znajdują się obszary parkowe z większą ilością drzew. Inwestycja nie przecina żadnych cieków, a jedynie w jej pobliżu w północnej części znajdują się dwa jeziora: Świętokrzyskie oraz Winiary.						
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Parki krajobrazowe: Lednicki Park Krajobrazowy – 11,1 km, Powidzki Park Krajobrazowy – 13,7 km Obszary Chronionego Krajobrazu: Powidzko – Bieniszewski – 8,6 km Natura 2000 – SOO: PLH300026 – 6,3 km, PLH300049 – 10,2 km Rezerваты przyrody: Wiązy w Nowym Lesie – 10,6 km, Bielawa – 11,5 km Korytarze ekologiczne: Pojezierze Żnińskie – 3,9 km, Pojezierze Gnieźnieńskie – 2,4 km, Lasy Poznańskie – Dolina Warty – 13,4 km						
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska							
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań						Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)
	-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							Potencjalne negatywne oddziaływania mogą dotyczyć wycinki drzew i krzewów lub ich uszkodzenia na etapie realizacji inwestycji. Konieczne zastosowanie zabezpieczeń drzew na czas prowadzenia prac.
Obszary Natura 2000							Nie zidentyfikowano zagrożeń dla obszarów Natura 2000.
Pozostałe obszary chronione							Nie zidentyfikowano zagrożeń dla pozostałych obszarów chronionych.

Korytarze ekologiczne						Nie zidentyfikowano zagrożeń dla korytarzy ekologicznych.
Ludzie (w tym zdrowie);						Przebudowa drogi powinna pozytywnie wpłynąć na stan bezpieczeństwa użytkowników drogi a co za tym idzie oddziaływać pozytywnie na zdrowie i życie ludzi.
Wody;						Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie JCW RW600025186339, przy czym nie wystąpią istotne kolizje z ciekami. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
Powietrze;						Planowana inwestycja z uwagi na swój charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu na terenie Gniezna, co może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń.
Hałas;						Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań.
Powierzchnia ziemi ;						Nie można stwierdzić wpływu na ten komponent środowiska.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);						Przebudowa drogi powinna pozytywnie wpłynąć na stan bezpieczeństwa użytkowników drogi a co za tym idzie oddziaływać pozytywnie na zdrowie i życie ludzi.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);						Nie można stwierdzić wpływu na ten komponent środowiska.





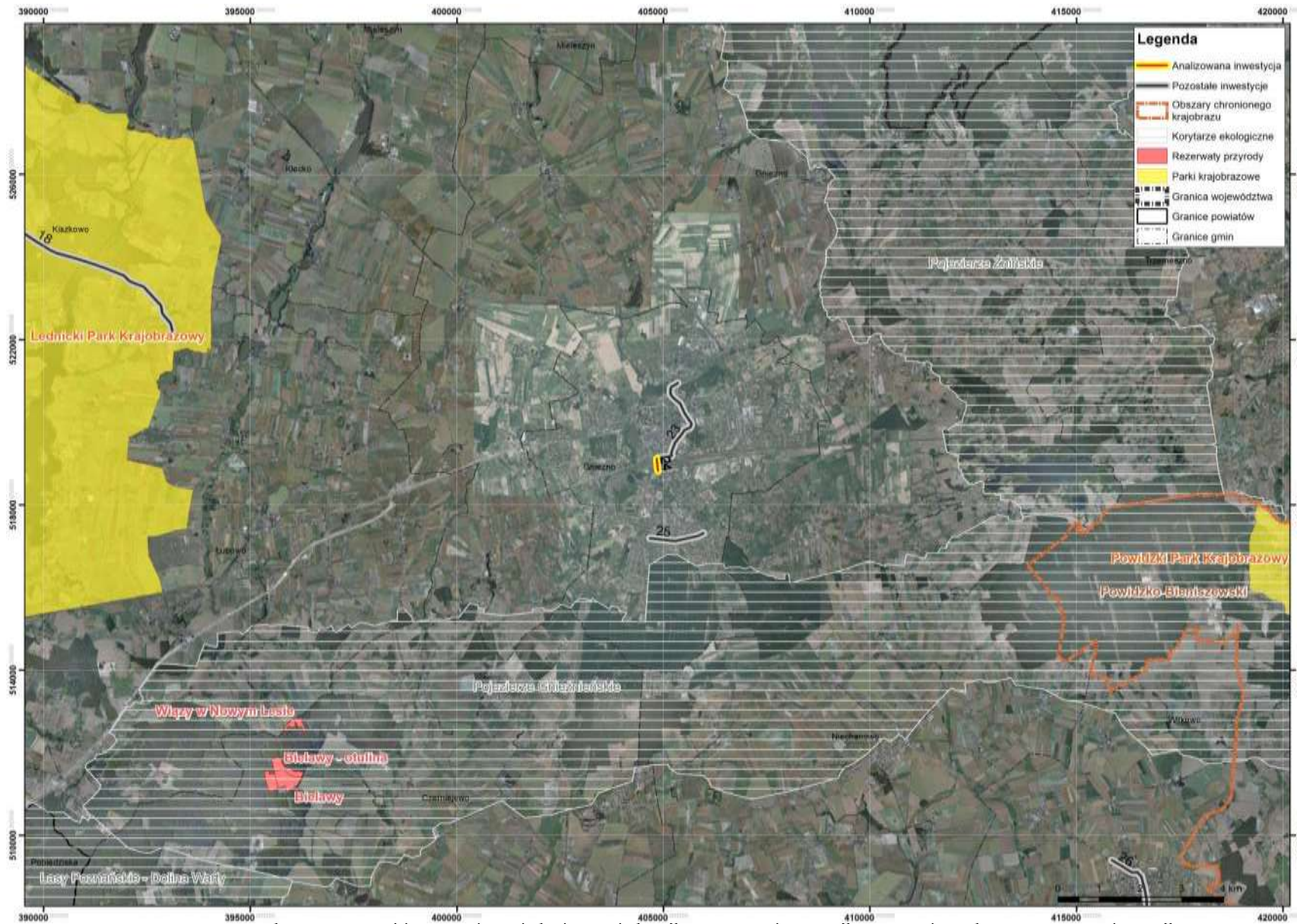




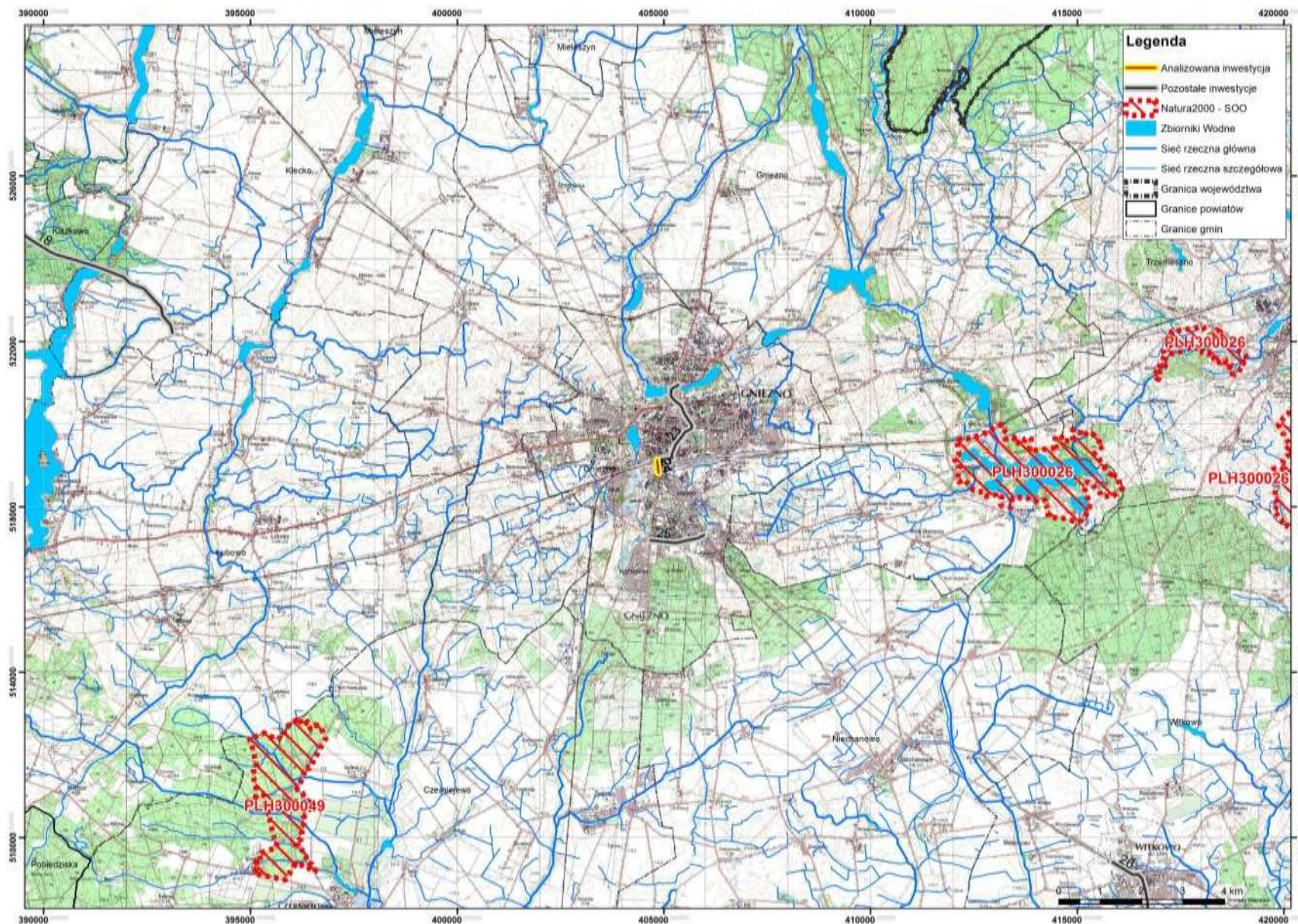
I.24. Droga nr 260 m. Gniezno ul. Warszawska.

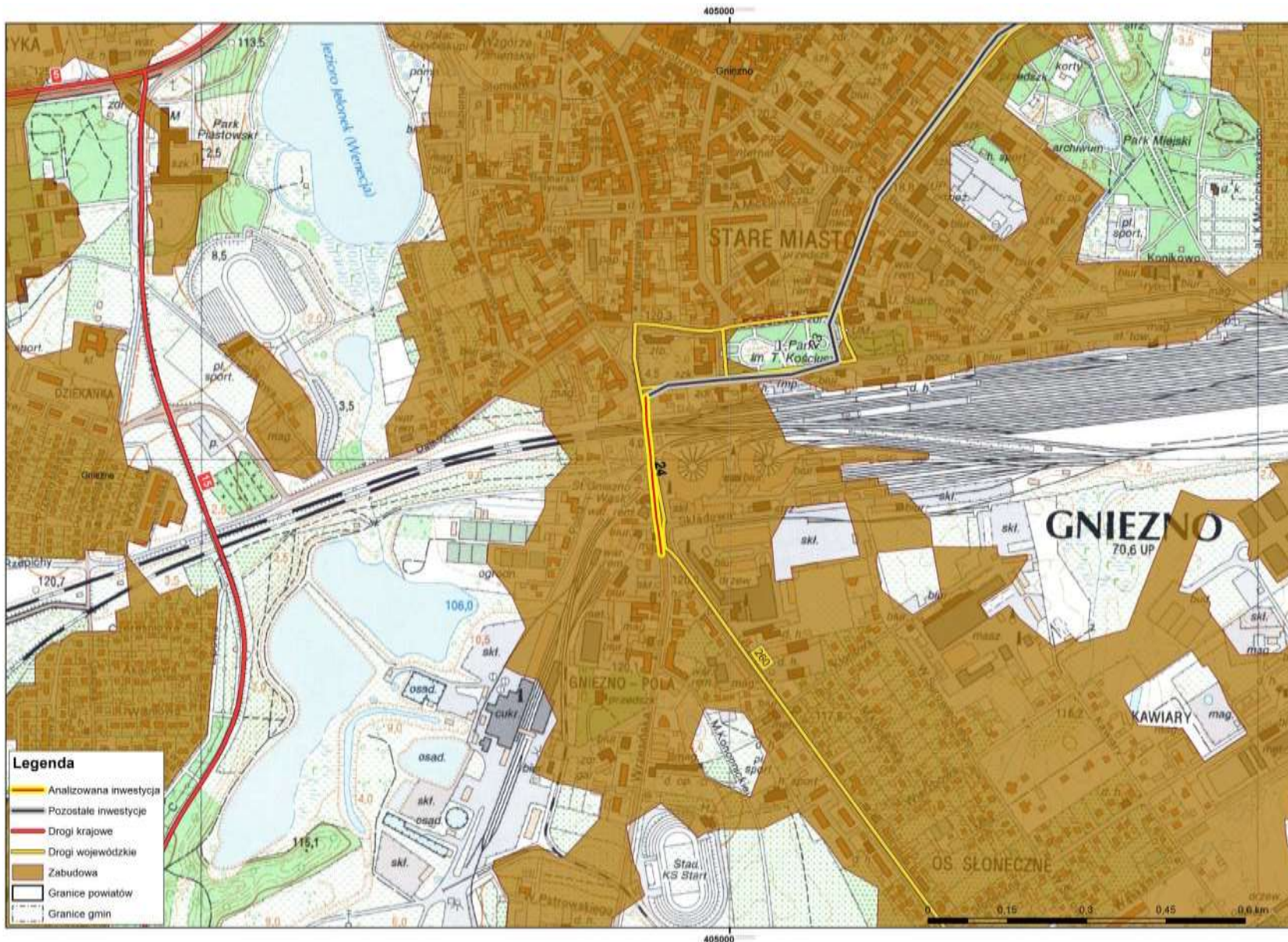
24	Droga nr 260 m. Gniezno ul. Warszawska					
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat: gnieźnieński Gmina: Gniezno (m. Gniezno)					
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest rozbudowa drogi i przebudowa wiaduktu nad linią PKP w ciągu drogi wojewódzkiej nr 260 w m. Gniezno przy ul. Warszawskiej.					
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 0,50 km					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOS	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 58) linie kolejowe i urządzenia do przeładunku w transporcie intermodalnym, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, oraz mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych, a ponadto bocznice z co najmniej jednym torem kolejowym o długości użytecznej powyżej 1 km;					
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja, mimo iż drogowa ma ścisły związek z linią kolejową tuż przy dworcu kolejowym w Gnieźnie. Obszar inwestycji to tereny zabudowy jednorodzinnej i wielorodzinnej oraz tereny zabudowy przemysłowej związanej z obsługą stacji kolejowej. W tym obszarze znajdują się pojedyncze drzewa.					
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Parki krajobrazowe: : Lednicki Park Krajobrazowy – 11,1 km, Powidzki Park Krajobrazowy – 14,4 km Obszary Chronionego Krajobrazu: Powidzko – Bieniszewski – 9,3 km Natura 2000 – SOO: PLH300026 – 7,3 km, PLH300049 – 10,2 km Rezerваты przyrody: Wiązy w Nowym Lesie – 10,4 km, Bielawy – 11,2 km Korytarze ekologiczne: Pojezierze Gnieźnieńskie – 2,0 km, Pojezierze Żnińskie – 5,4 km, Lasy Poznańskie – Dolina Warty – 13,3 km					
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska						
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań					
	-3	-2	-1	1	2	3
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione						
Obszary Natura 2000						
Pozostałe obszary chronione						
Korytarze ekologiczne						
	Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmocnienia oddziaływań pozytywnych)					
	Realizacja inwestycji wiąże się z możliwością wystąpienia potencjalnych oddziaływań na faunę (śmiertelność zwierząt, zwłaszcza ptaków i nietoperzy, podczas prac remontowych). Konieczna inwentaryzacja ornitologiczna i chiropterologiczna pod kątem zasiedlenia obiektu przez ptaki i nietoperze.					
	Nie zidentyfikowano zagrożeń dla obszarów Natura 2000.					
	Nie zidentyfikowano zagrożeń dla pozostałych obszarów chronionych.					
	Nie zidentyfikowano zagrożeń dla funkcjonowania korytarzy ekologicznych.					

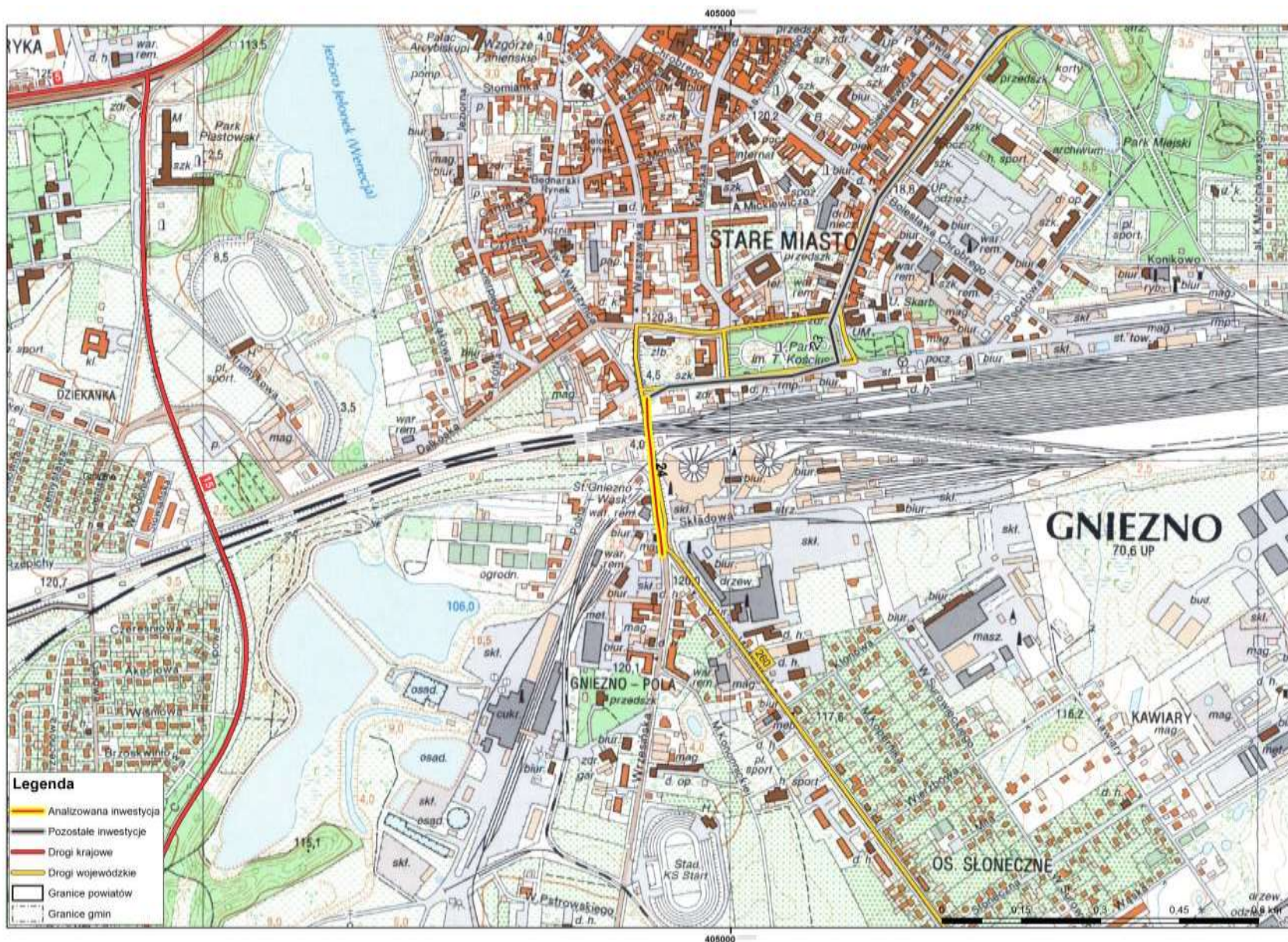
Ludzie (w tym zdrowie);							Inwestycja powinna pozytywnie wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa użytkowników drogi a co za tym idzie spodziewane jest pozytywnie oddziaływanie na zdrowie ludzi.
Wody;							Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie JCW RW600025186339. W tym miejscu dojdzie do remontu wiaduktu. Z uwagi na charakter inwestycji nie przewiduje się istotnych oddziaływań na analizowany komponent.
Powietrze;							Planowana inwestycja z uwagi na swój charakter skalę nie doprowadzi do istotnych oddziaływań na analizowany komponent.
Hałas;							Planowana inwestycja z uwagi na swój charakter skalę nie doprowadzi do istotnych oddziaływań na analizowany komponent.
Powierzchnia ziemi ;							Inwestycja nie powinna za sobą nieść oddziaływania na powierzchnię ziemi.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);							Remont istniejącego wiaduktu nie powinien znacząco wpłynąć na krajobraz, jednak jego wpływ zależy w dużej mierze od zakresu i sposobu przeprowadzenia robót budowlanych. Kluczowe znaczenie dla tego komponentu może mieć np. zastosowana kolorystyka i na tym etapie oceny nie można tego określić.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);							Brak oddziaływania



w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



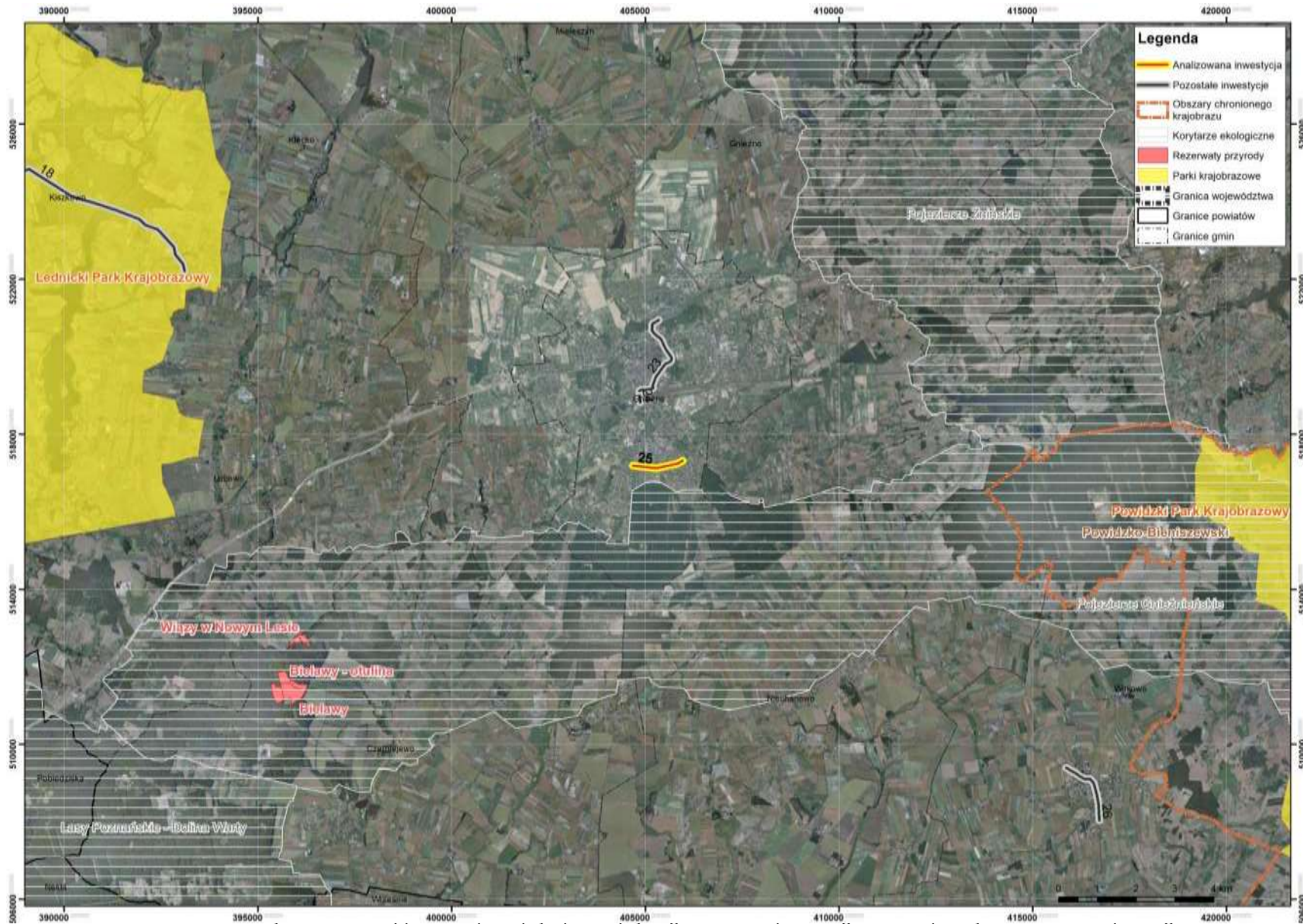




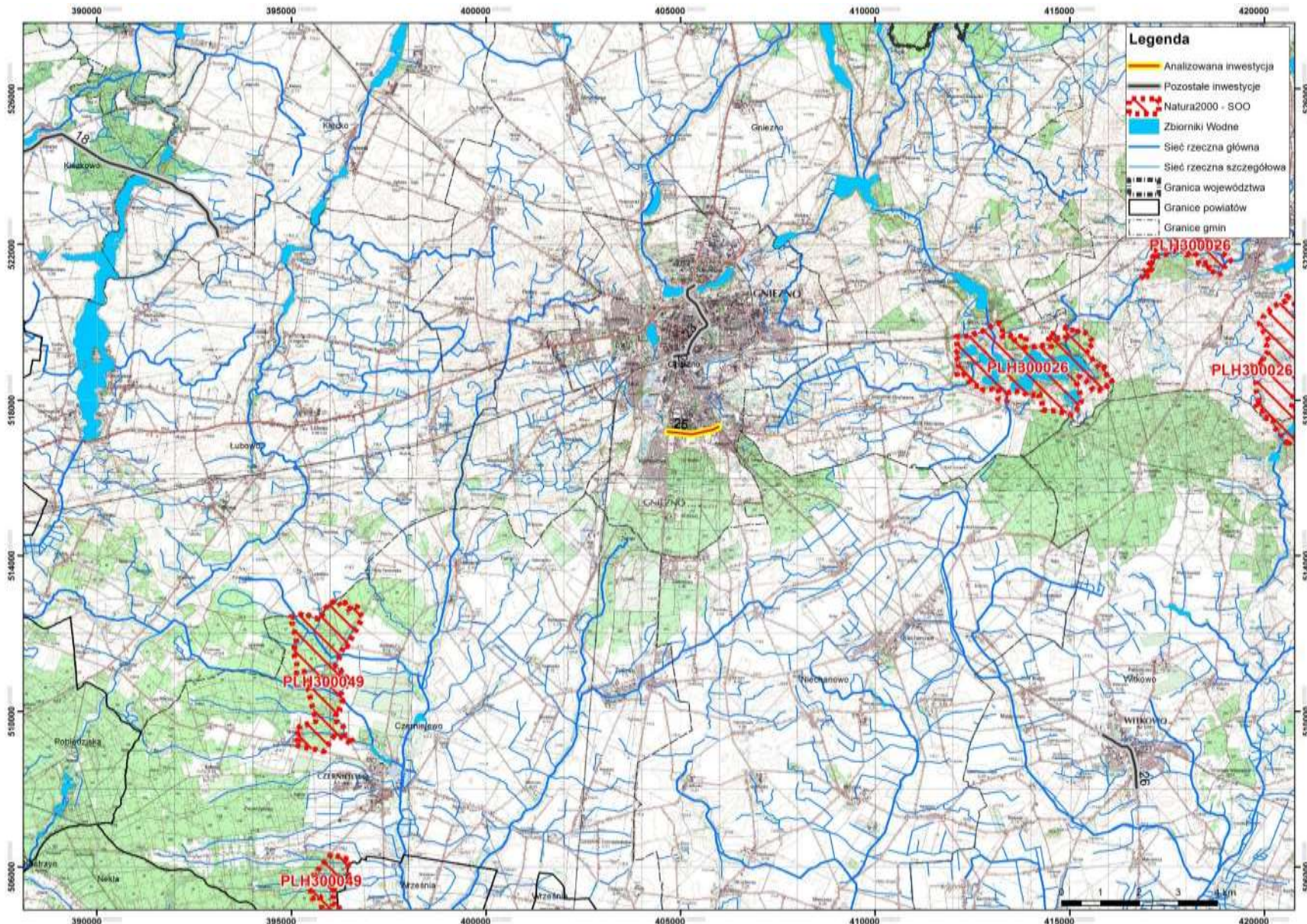
I.25. Nowa droga m. Gniezno.

25	Nowa droga m. Gniezno	
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat: gnieźnieński Gmina: Gniezno (m. Gniezno)	
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest budowa nowej drogi łączącej DW 260 z DK 15	
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 3,70 km	
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOS	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;	
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja przebiega w całości w terenie zabudowanym miasta Gniezna. W pobliżu inwestycji nie znajdują się żadne elementy układu hydrograficznego.	
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Parki krajobrazowe: Lednicki Park Krajobrazowy – 11,2 km, Powidzki Park Krajobrazowy – 13,1 km Obszary Chronionego Krajobrazu: Powidzko – Bieniszewski – 7,8 km Natura 2000 – SOO: PLH300026 – 6,1 km, PLH300049 – 9,3 km Rezerваты przyrody: Wiązy w Nowym Lesie – 9,5 km, Bielawy – 10,3 km Korytarze ekologiczne: Pojezierze Gnieźnieńskie – 0,4 km, Pojezierze Żnińskie – 5,8 km, Lasy Poznańskie – Dolina Warty – 11,3 km	
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska		
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań	Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)
	-3 -2 -1 1 2 3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione		Nie zidentyfikowano istotnych oddziaływań na różnorodność biologiczną.
Obszary Natura 2000		Nie zidentyfikowano zagrożeń dla obszarów Natura 2000.
Pozostałe obszary chronione		Nie zidentyfikowano zagrożeń dla pozostałych obszarów chronionych.
Korytarze ekologiczne		Nie zidentyfikowano zagrożeń dla korytarzy ekologicznych.
Ludzie (w tym zdrowie);		Inwestycja odciąży centrum Gniezna jeśli chodzi o ruch tranzytowy z kierunku Witkowa, co będzie miało pozytywny wpływ dla zdrowia

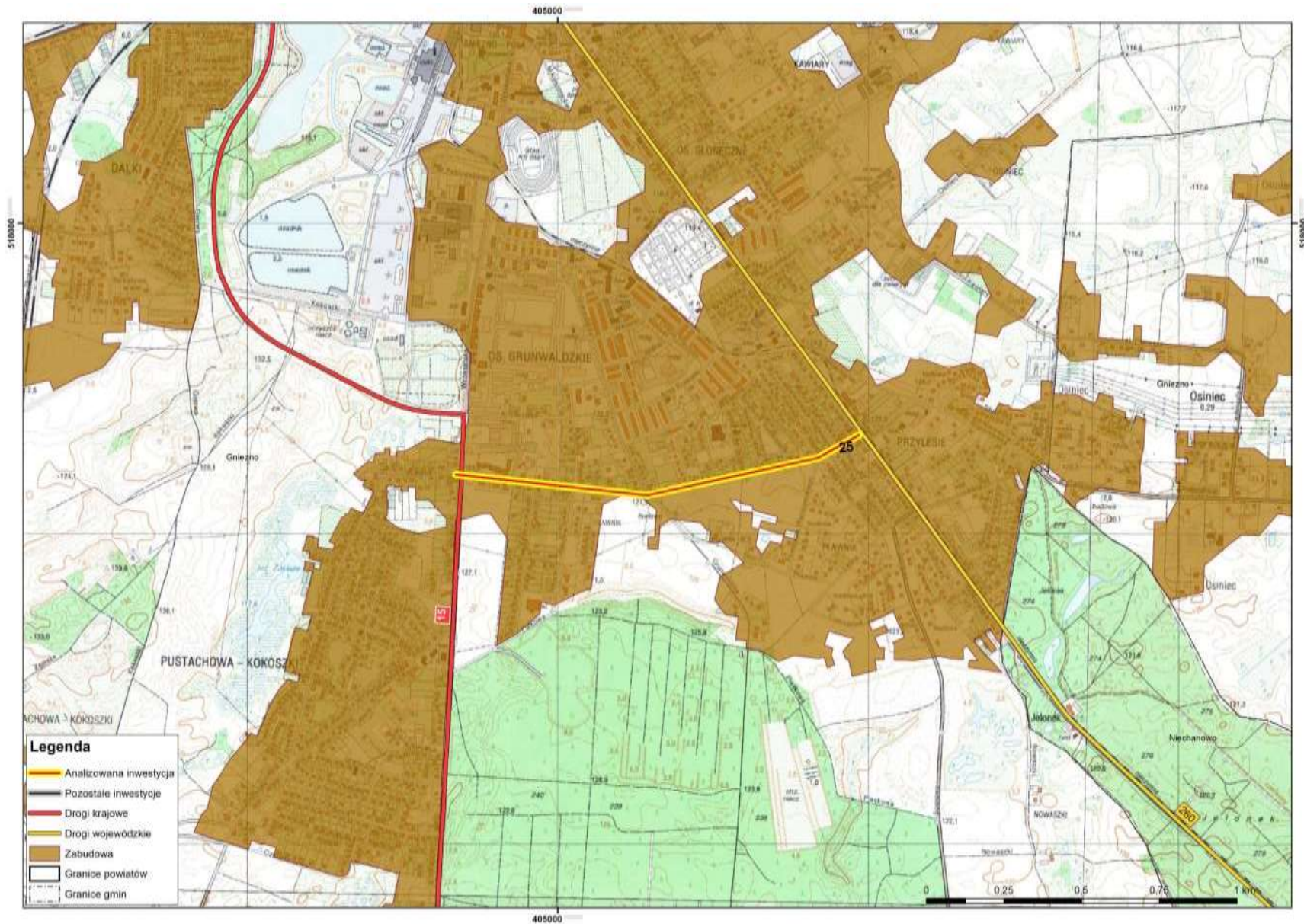
							<p>mieszkających tam mieszkańców. Potencjalnie negatywny wpływ może wystąpić u mieszkańców ul. Wolności, którą poprowadzona będzie Obwodnica Południowa Miasta Gniezna. Należy podkreślić, że projektowany przebieg przecina tereny jednorodzinnej zabudowy mieszkaniowej, więc nie spełnia roli obwodnicy, a w dłuższej perspektywie może stanowić źródło konfliktów i protestów społecznych.</p>
Wody;							<p>Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie JCWRW600025186339. Z uwagi na charakter i skalę inwestycji nie przewiduje się istotnych oddziaływań na analizowany komponent.</p>
Powietrze;							<p>Planowana w ramach przedsięwzięcia obwodnica pozwoli na relokację emisji zanieczyszczeń powodowanych ruchem tranzytowym, która skoncentrowana jest obecnie w centrum Gniezna, na jej obrzeża, co przyczyni się do skrócenia tranzytu z DW 260 na DK15 a przez to do redukcji ich niekorzystnego oddziaływania na ludzi.</p>
Hałas;							<p>Budowa nowej infrastruktury drogowej uwarunkowana jest koniecznością dotrzymania obowiązujących standardów akustycznych. Natomiast zakładana relokacja ruchu tranzytowego na obrzeża miejscowości spowoduje zmniejszenie obecnie notowanych uciążliwości w zakresie hałasu drogowego.</p>
Powierzchnia ziemi ;							<p>Nie zidentyfikowano zagrożeń dla tego komponentu.</p>
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);							<p>Nie zidentyfikowano zagrożeń dla tego komponentu.</p>
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);							<p>Inwestycja powinna pozytywnie wpłynąć na dobra materialne i zabytki w centrum miejscowości. Ograniczenie ruchu tranzytowego w centrum wiąże się ze zmniejszoną na tych obszarach emisją drgań i zanieczyszczeń pochodzących z przejeżdżających pojazdów. Zwiększy się natomiast negatywne oddziaływanie na budynki i infrastrukturę ul. Wolności, która skanalizowany zostanie ruch tranzytowy z DW260.</p>

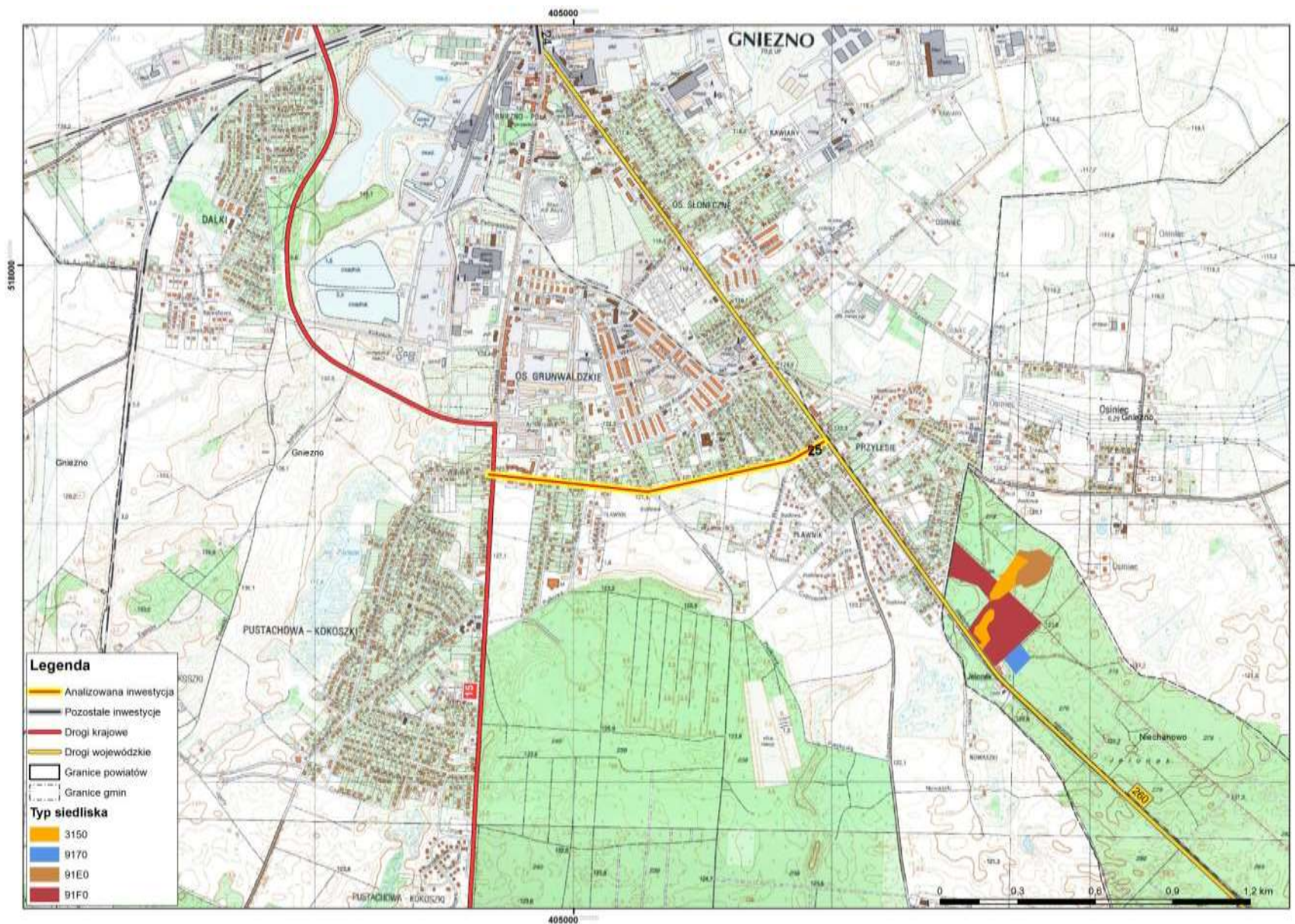


w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

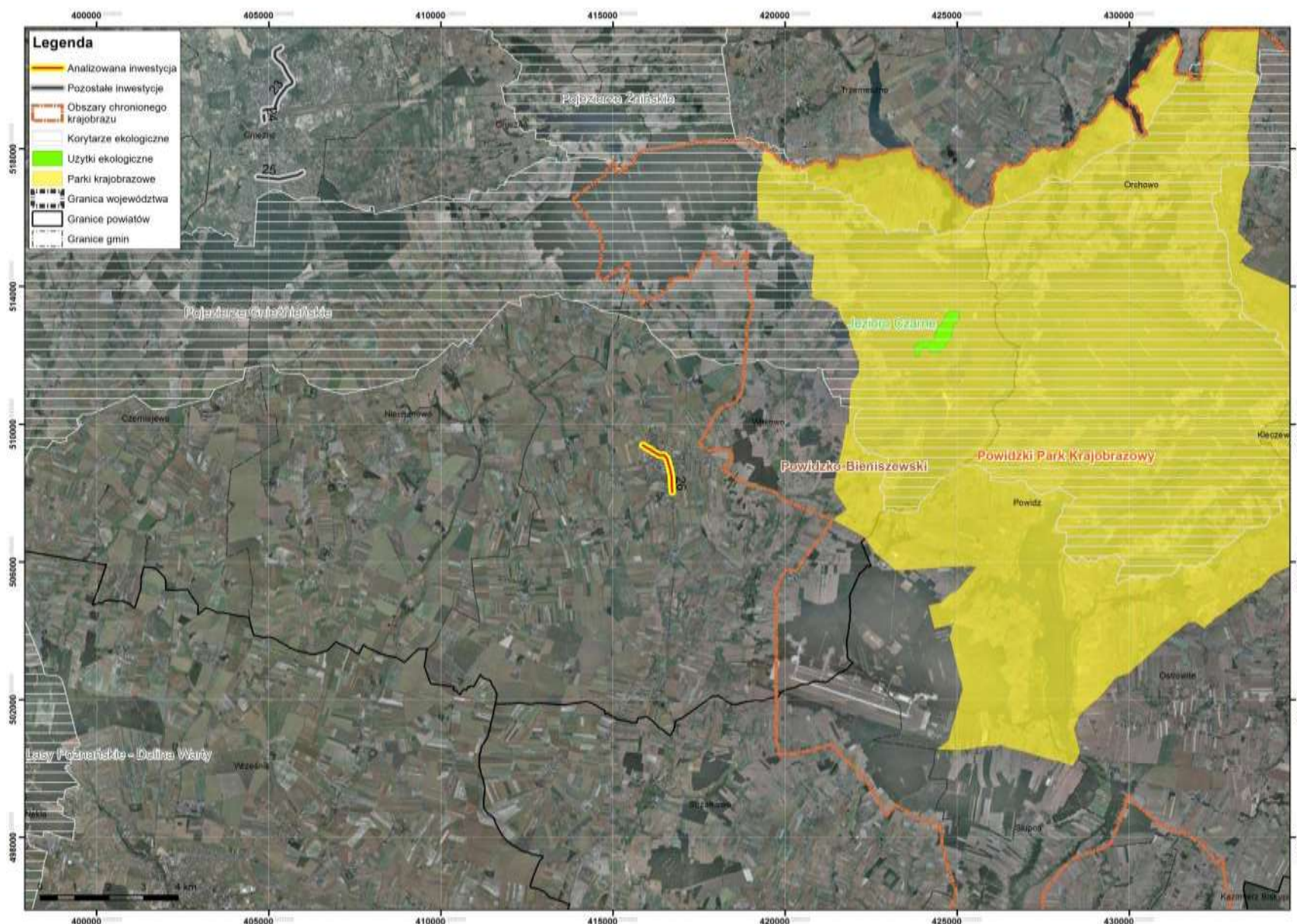


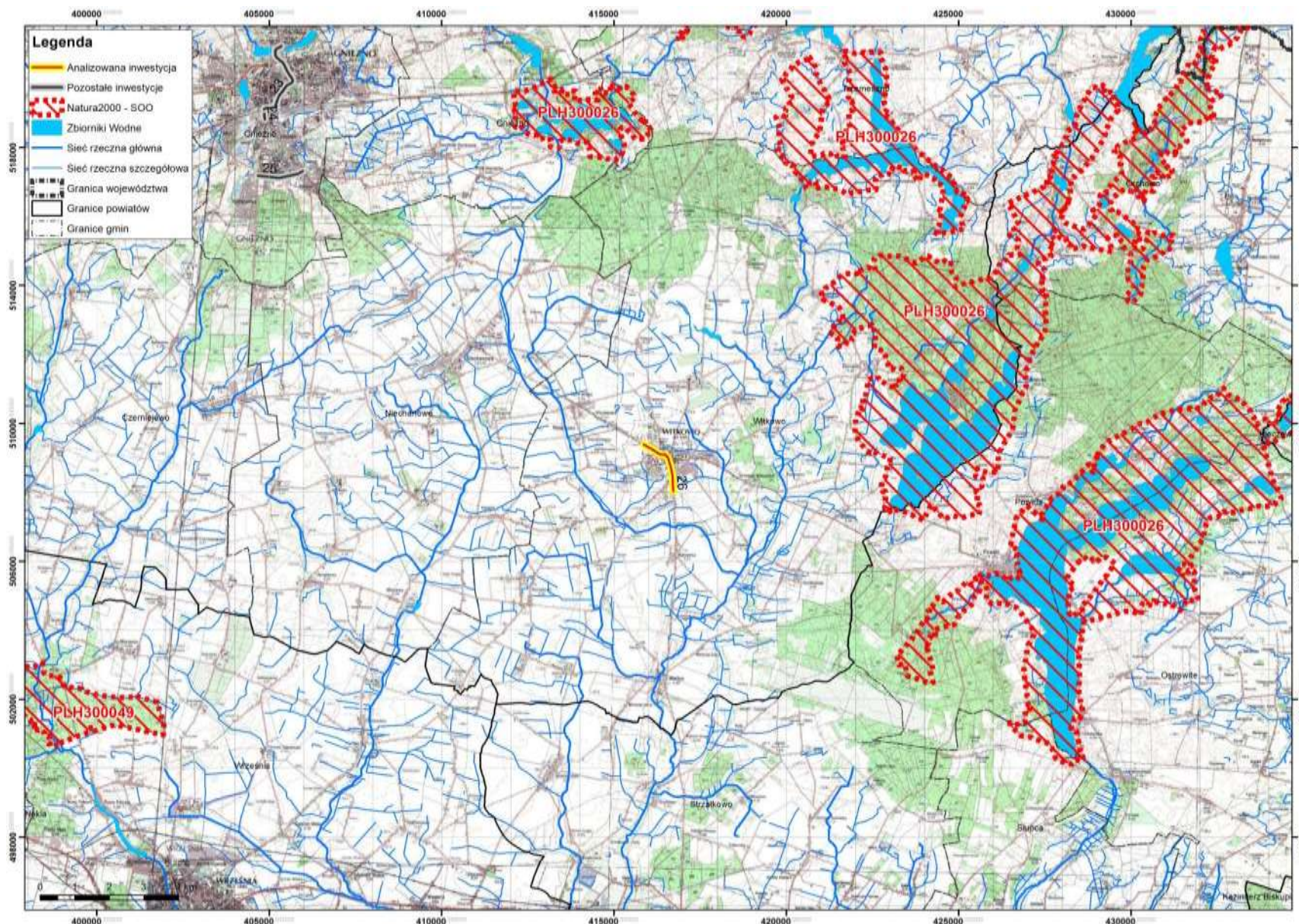


I.26. Droga nr 260 gmina Witkowo.

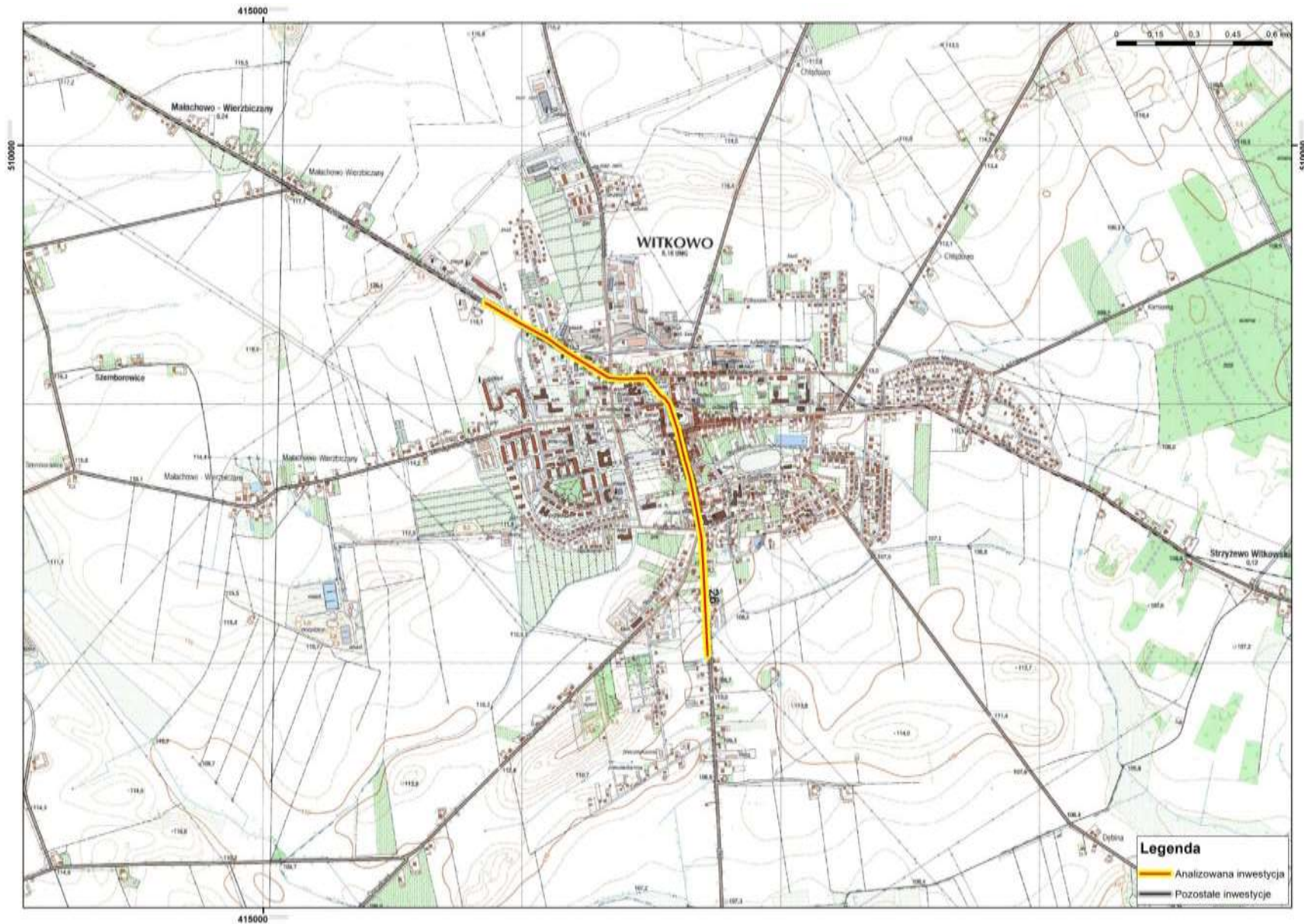
26	Droga nr 260 gmina Witkowo						
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat: gnieźnieński Gmina: Witkowo (m. Witkowo)						
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest przebudowa drogi wojewódzkiej nr 260 w granicach m. Witkowo						
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 1,85 km						
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące <u>potencjalnie</u> znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;						
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja w całości przebiega przez obszar miasta Witkowo na zachód od Powidzkiego Parku Krajobrazowego.						
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Użytki ekologiczne: Jezioro Czarne – 7,81 km; Obszary chronionego krajobrazu: Powidzko-Bieniszewski – 10,40 km; Korytarze ekologiczne: Pojezierze Gnieźnieńskie – 2,73 km, Pojezierze Żnińskie – 8,02 km; Parki krajobrazowe: Powidzki Park Krajobrazowy – 4,71 km; Natura 2000 – SOO: PLH300026 Pojezierze Gnieźnieńskie – 5,44 km;						
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska							
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań						Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)
	-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							Nie zidentyfikowano istotnych zagrożeń dla różnorodności biologicznej. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć uszkodzenia lub usunięcia pojedynczych drzew. Na czas wykonywania robót ziemnych należy zabezpieczyć pnie i bryły korzeniowe drzew przed uszkodzeniem.
Obszary Natura 2000							Nie zidentyfikowano zagrożeń dla obszarów Natura 2000.
Pozostałe obszary chronione							Nie zidentyfikowano zagrożeń dla pozostałych obszarów chronionych.
Korytarze ekologiczne							Nie zidentyfikowano zagrożeń dla korytarzy ekologicznych.

Ludzie (w tym zdrowie);						Przebudowa drogi powinna pozytywnie wpłynąć na stan bezpieczeństwa użytkowników drogi a co za tym idzie oddziaływać pozytywnie na zdrowie i życie ludzi.
Wody;						Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie JCW RW6000171836839, przy czym nie wystąpią istotne kolizje z ciekami. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
Powietrze;						Planowana inwestycja z uwagi na swój charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu na terenie Witkowa, co może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń.
Hałas;						Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej (cicha nawierzchnia) pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań.
Powierzchnia ziemi ;						Nie stwierdzono wpływu na ten komponent środowiska.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);						Nie stwierdzono wpływu na ten komponent środowiska (ew. negatywny wpływ może się wiązać z ekranami akustycznymi, jeżeli analiza akustyczna wykaże konieczność ich stosowania).
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);						Nie stwierdzono wpływu na ten komponent środowiska.





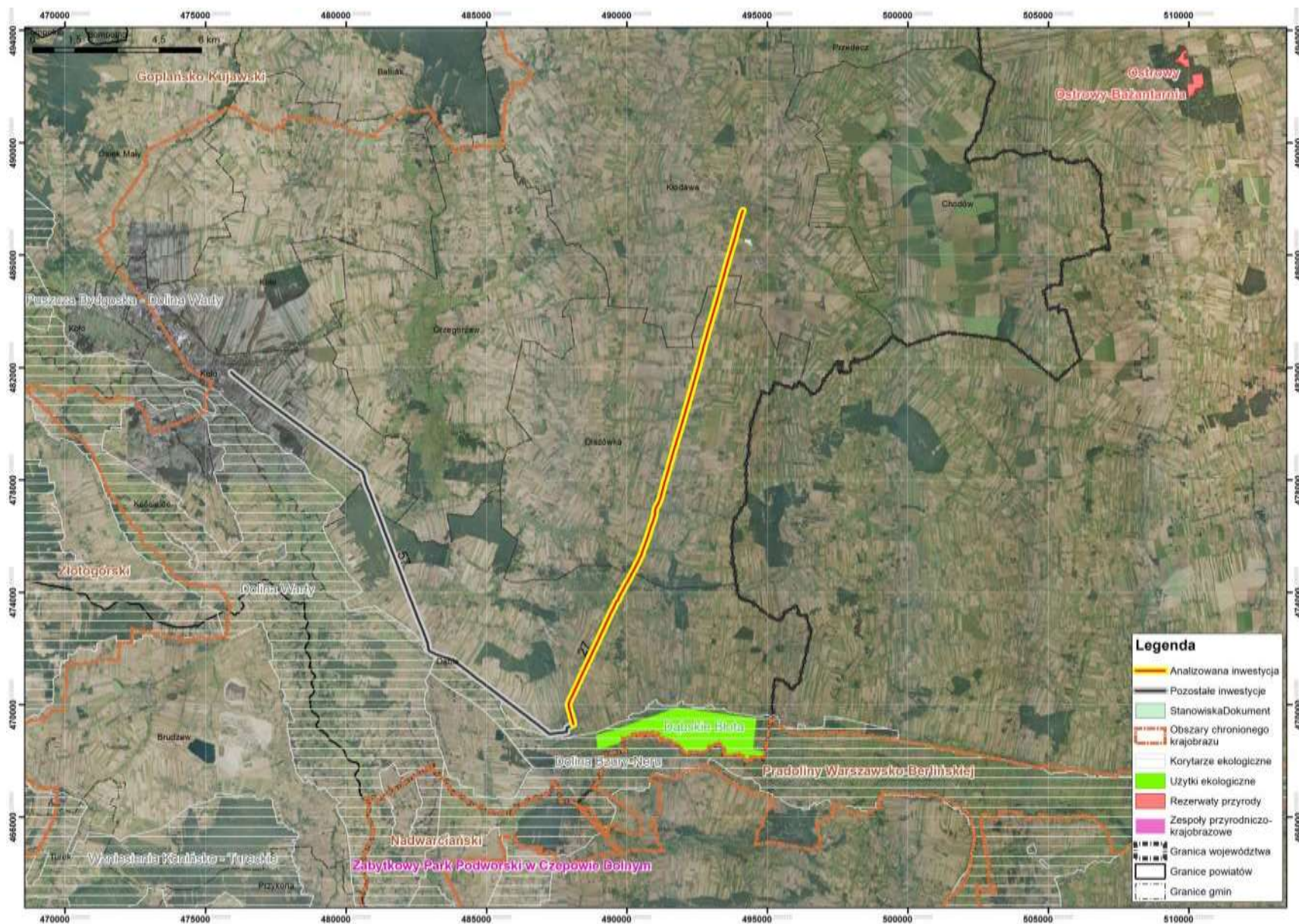




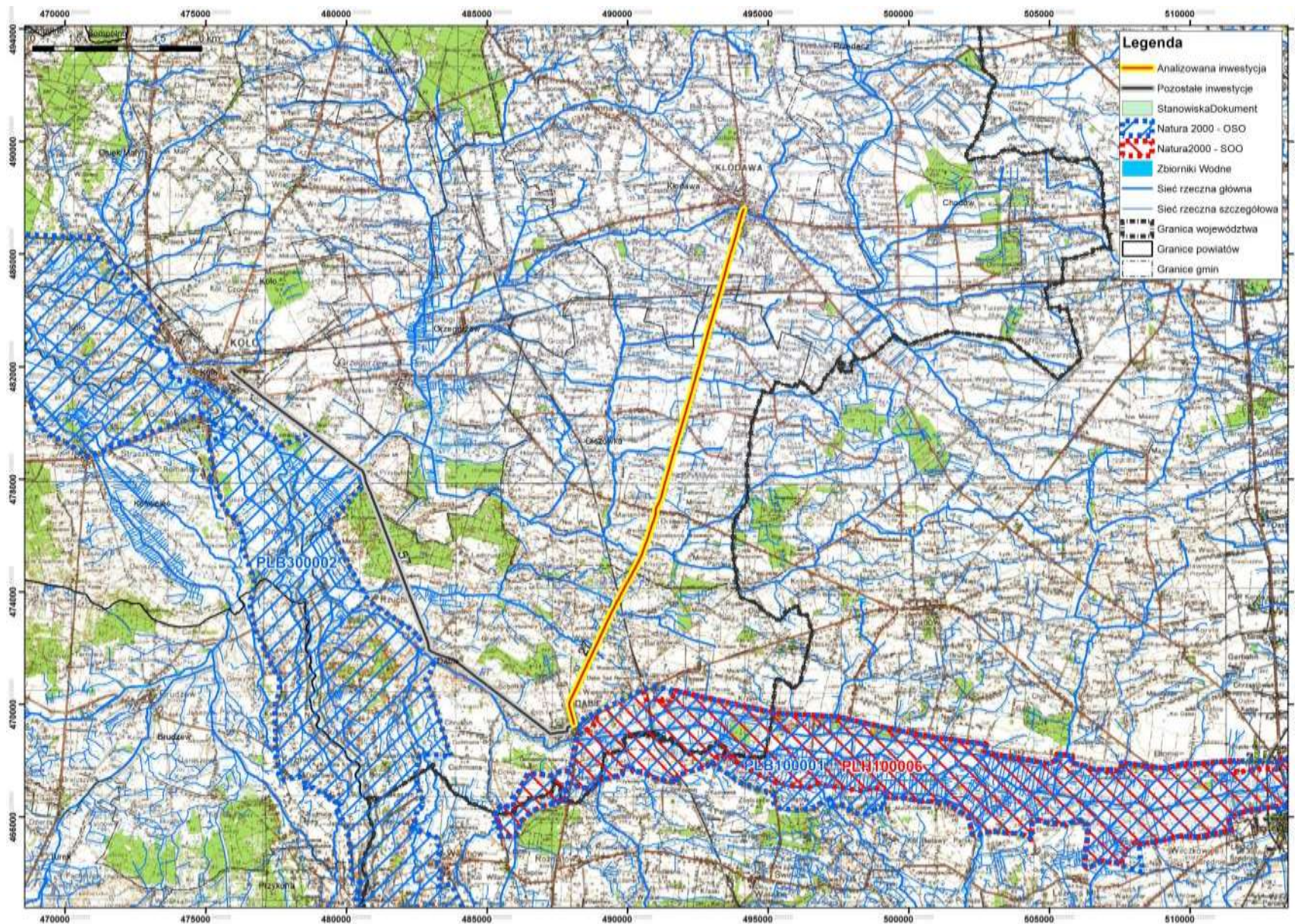
I.27. Droga nr 263 Kłodawa – Dąbie odc. od skrzyżowania z drogą krajową 92 do drogi wojewódzkiej nr 473.

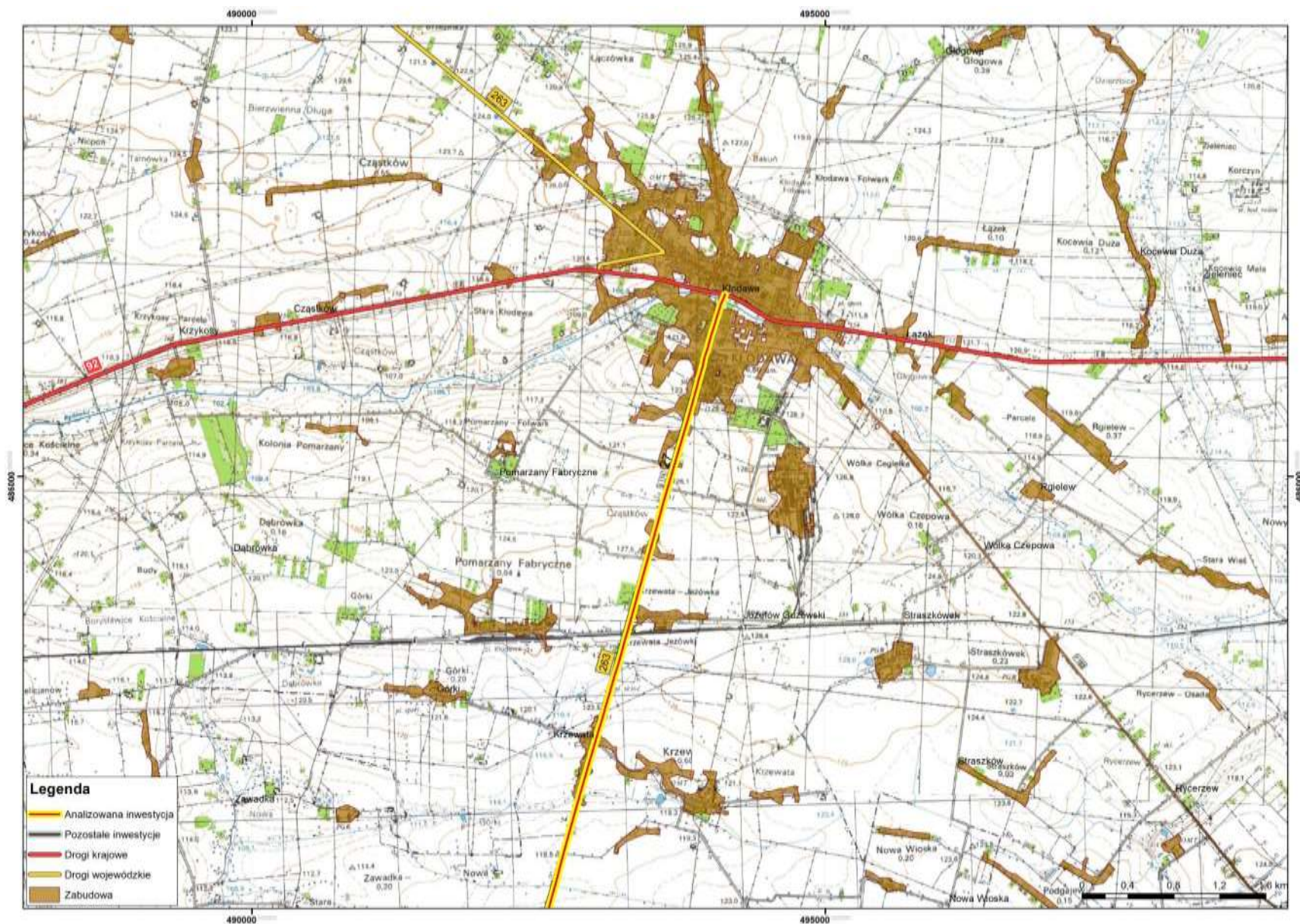
27		Droga nr 263 Kłodawa – Dąbie odc. od skrzyżowania z drogą krajową 92 do drogi wojewódzkiej nr 473					
Lokalizacja przedsięwzięcia	powiat kolski: gmina Kłodawa (m. Kłodawa), gmina Olszówka (Krzewata, Głębokie, Wojciechów, Marianów, Drzewce), gmina Dąbie (Tarnówka, m. Dąbie).						
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 263 na odcinku Kłodawa - Dąbie od skrzyżowania z drogą krajową 92 do drogi wojewódzkiej nr 473						
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 19,45km						
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące <u>potencjalnie</u> znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;						
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia	Decyzja z 07.06.2013 (bez pełnej procedury OOŚ)						
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	W części północnej inwestycja przylega do obszaru miasta Kłodawa. Następnie biegnie na południe przez obszary użytkowane głównie rolniczo. W części południowej przylega do miasta Dąbie na zachód od użytku ekologicznego Dąbskie Błota.						
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Użytki ekologiczne: Dąbskie Błota – 885 m;</p> <p>Obszary chronionego krajobrazu: Pradoliny Warszawsko-Berlińskiej – 1,52 km, Nadwarciański – 2,21 km, Złotogórski – 12,40 km, Goplańsko-Kujawski – 8,81 km;</p> <p>Korytarze ekologiczne: Dolina Bzury-Neru – 426 m, Dolina Warty – 4,78 km, Wzniesienia Konińsko – Tureckie – 10,55 km;</p> <p>Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe: Zabytkowy Park Podworski w Czepowie Dolnym – 5,92 km;</p> <p>Natura 2000 – OSO: PLB100001 Pradolina Warszawsko-Berlińska – 161 m, PLB300002 Dolina Środkowej Warty – 4,51 km;</p> <p>Natura 2000 – SOO: PLH100006 Pradolina Bzury-Neru – 388 m;</p>						
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska							
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań						Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)
	-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny,							Realizacja inwestycji wiąże się z wycinką drzew tworzących aleje przydrożne. Drzewa te mogą być siedliskiem chronionych gatunków

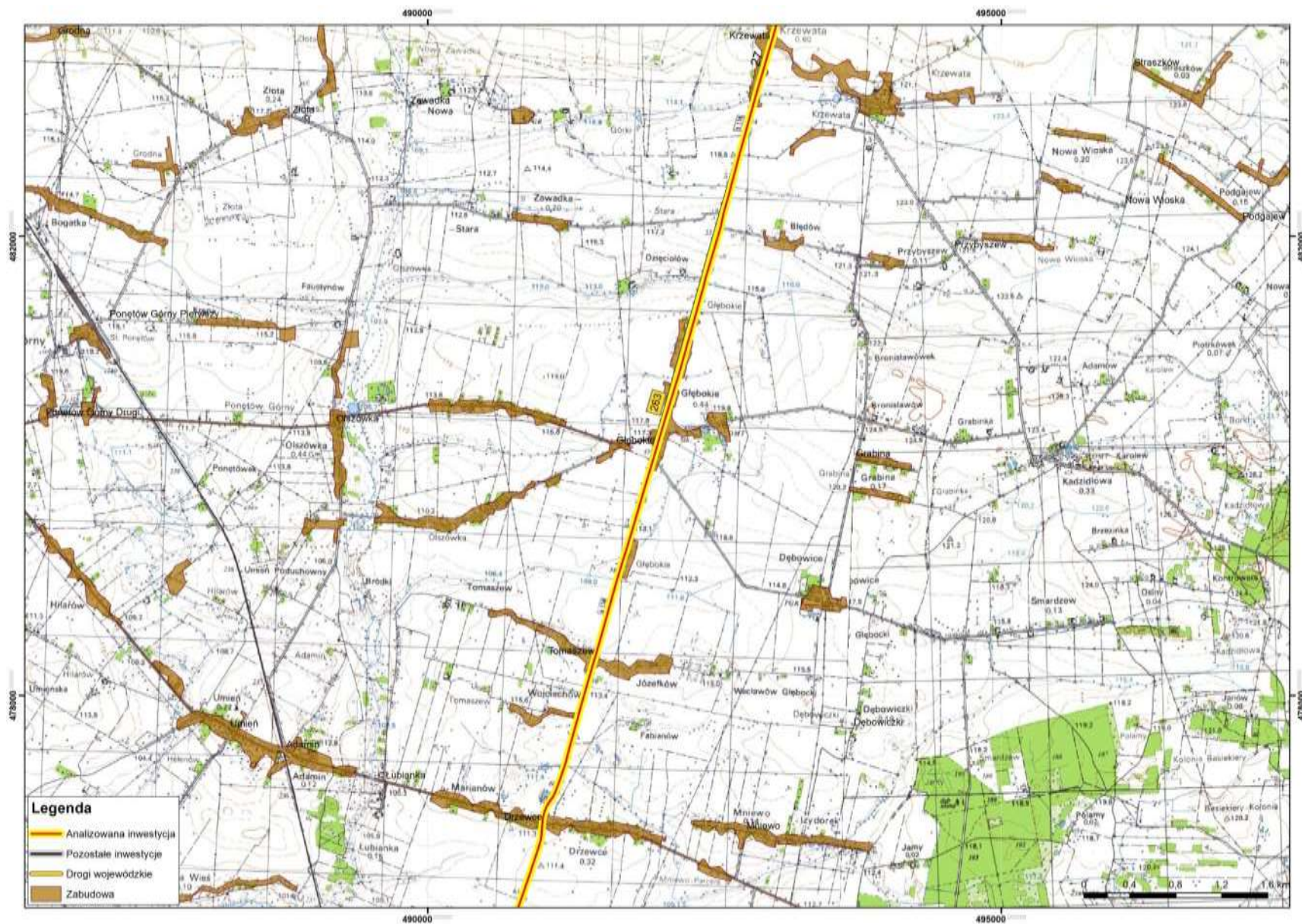
zwierzęta, siedliska chronione						bezkęgowców, grzybów, porostów, ptaków i nietoperzy. Wskazane jest pozostawienie istniejących zadrzewień przydrożnych, które stanowią istotny element różnorodności biologicznej krajobrazu rolniczego Wielkopolski. Konieczne jest uwzględnienie minimalizacji i kompensacji przyrodniczych na etapie projektowania drogi, a następnie respektowanie wymogów sformułowanych w decyzji środowiskowej.
Obszary Natura 2000						Nie zidentyfikowano zagrożeń dla obszarów Natura 2000.
Pozostałe obszary chronione						Nie zidentyfikowano zagrożeń dla pozostałych obszarów chronionych.
Korytarze ekologiczne						Inwestycja przecina regionalny korytarz ekologiczny „Rgilewka” oraz szereg korytarzy o charakterze lokalnym. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza (ze wskazaniem m.in. miejsc kolizji z płazami) oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (m.in. zapewnienie drożności obiektów pełniących funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych poprzez dostosowanie istniejących mostów i przepustów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt). Zaplecza budowy należy lokalizować poza obszarami pełniącymi funkcje korytarzy ekologicznych.
Ludzie (w tym zdrowie);						Przebudowa drogi powinna pozytywnie wpłynąć na stan bezpieczeństwa użytkowników drogi a co za tym idzie oddziaływać pozytywnie na zdrowie i życie ludzi.
Wody;						Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie 4 JCW, przy czym wystąpi 5 kolizji z większymi ciekami. W tych miejscach dojdzie do konieczności przebudowy infrastruktury mostowej, a tym samym ingerencji w koryta cieków stanowiących główne biegi JCW. Zagrożenia w tym zakresie powinny być przedmiotem procesu OOS. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
Powietrze;						Planowana inwestycja z uwagi na swój charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowościami Kłodawa i Dąbie, co może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń.
Hałas;						Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań.
Powierzchnia ziemi ;						Rozbudowa drogi może się wiązać z mającymi negatywne oddziaływanie: poszerzaniem pasa drogowego, utwardzaniem i uszczelnianiem powierzchni ziemi.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);						Rozbudowa drogi może się wiązać z poszerzaniem pasa drogowego oraz usunięciem krzewów i drzew towarzyszących trasie w obecnym jej biegu. Zaleca się kompensację oddziaływań w postaci nowych nasadzeń po zakończeniu prac budowlanych.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);						Nie przewiduje się wpływu inwestycji na ten komponent.



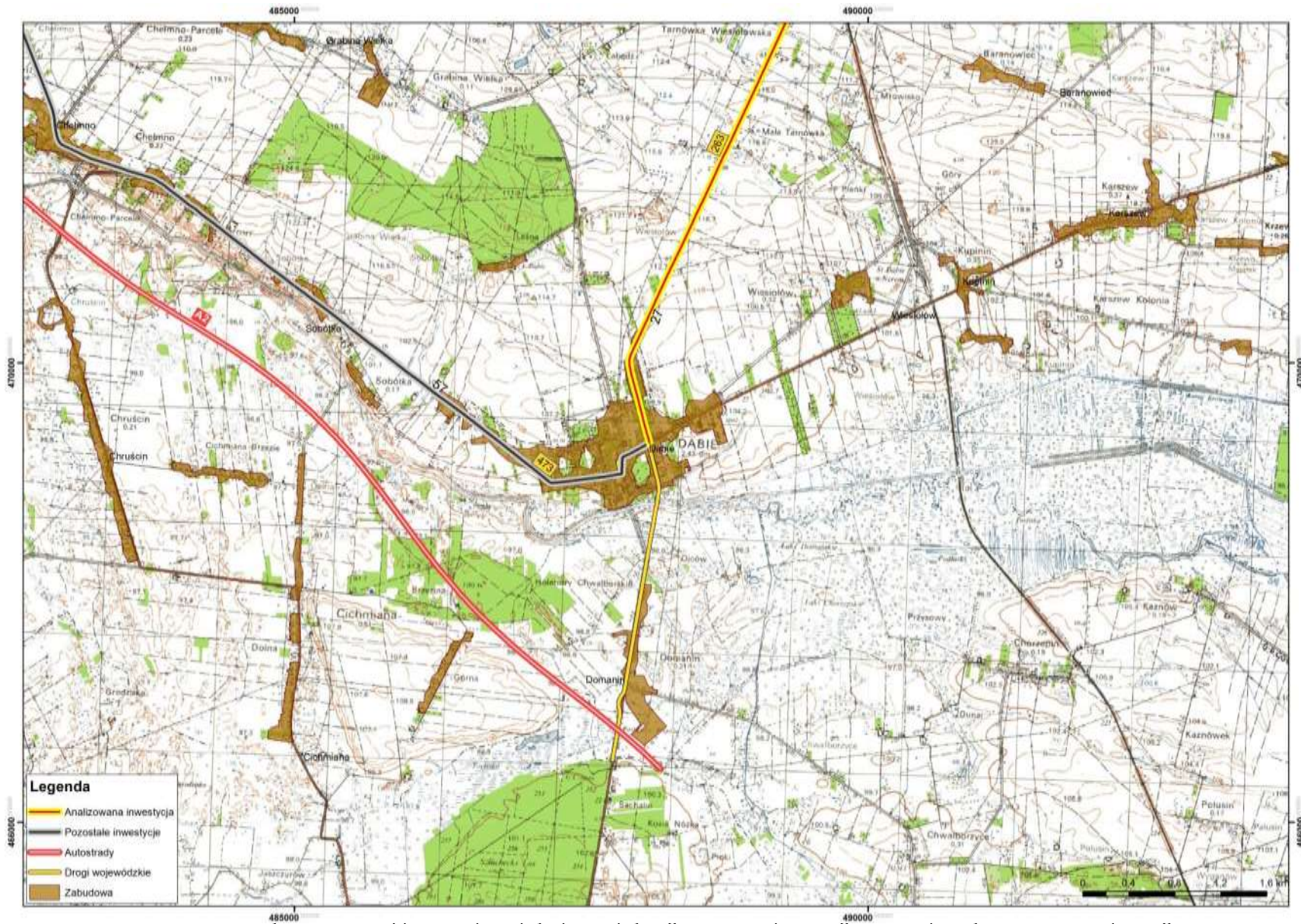
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



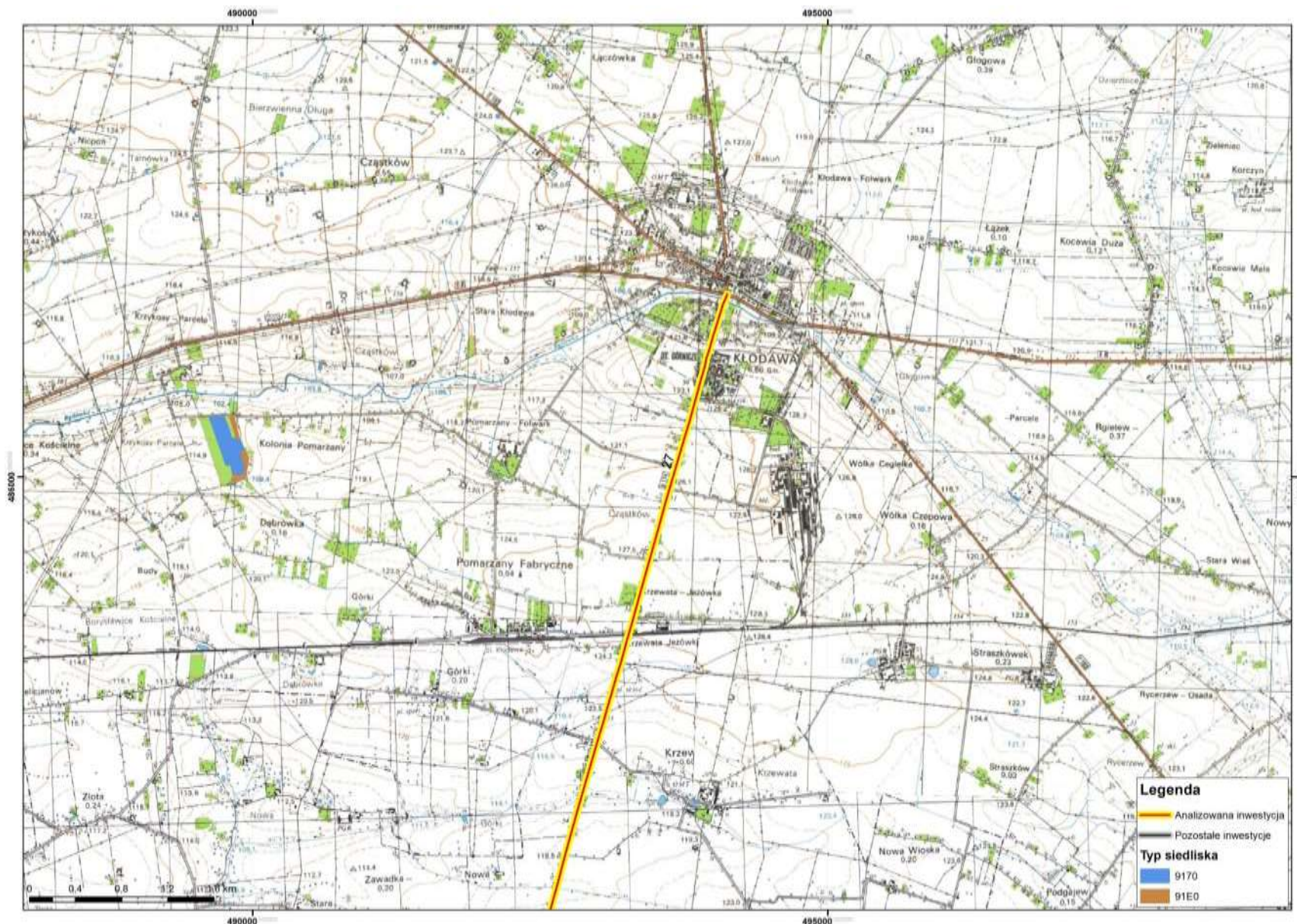


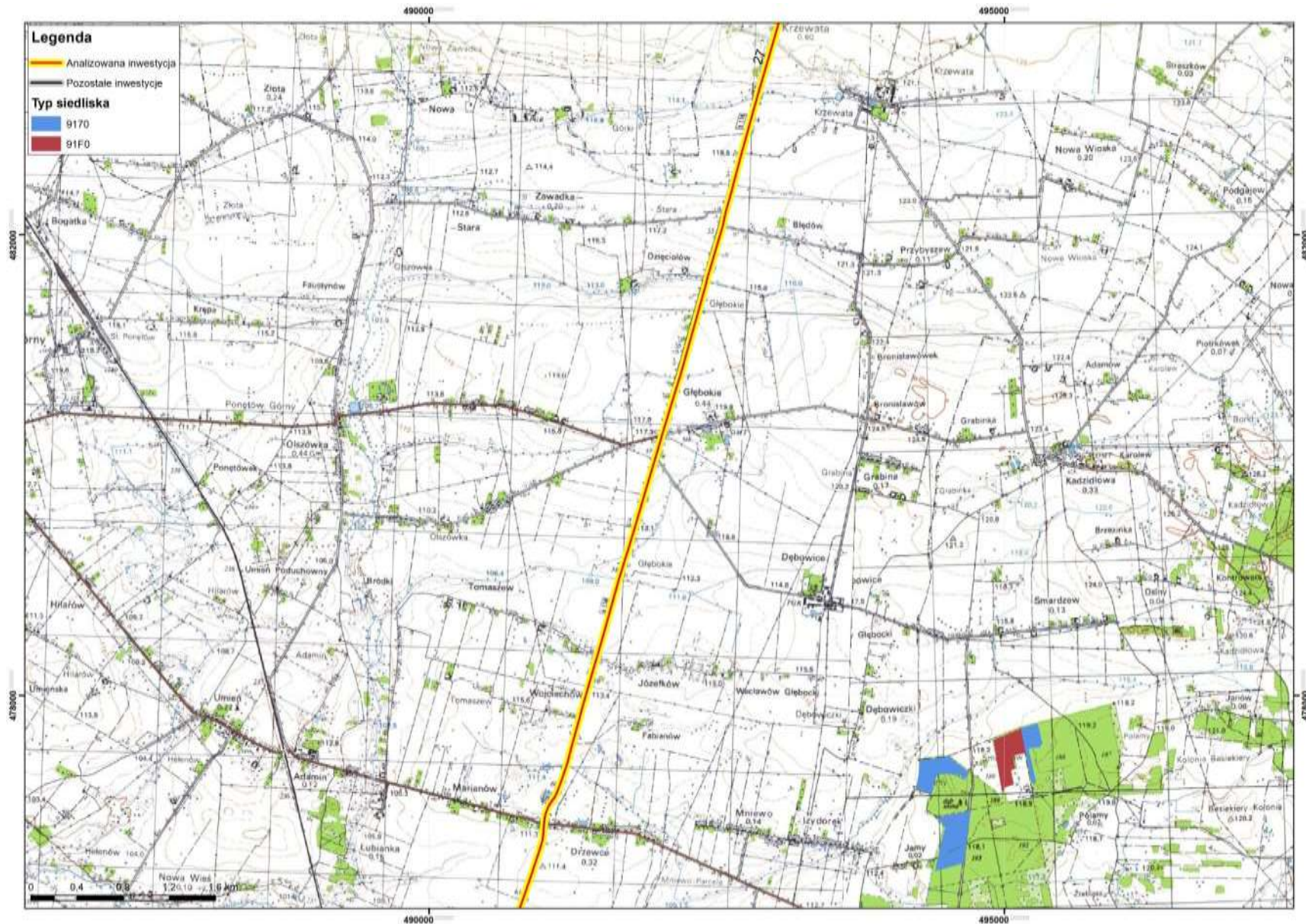


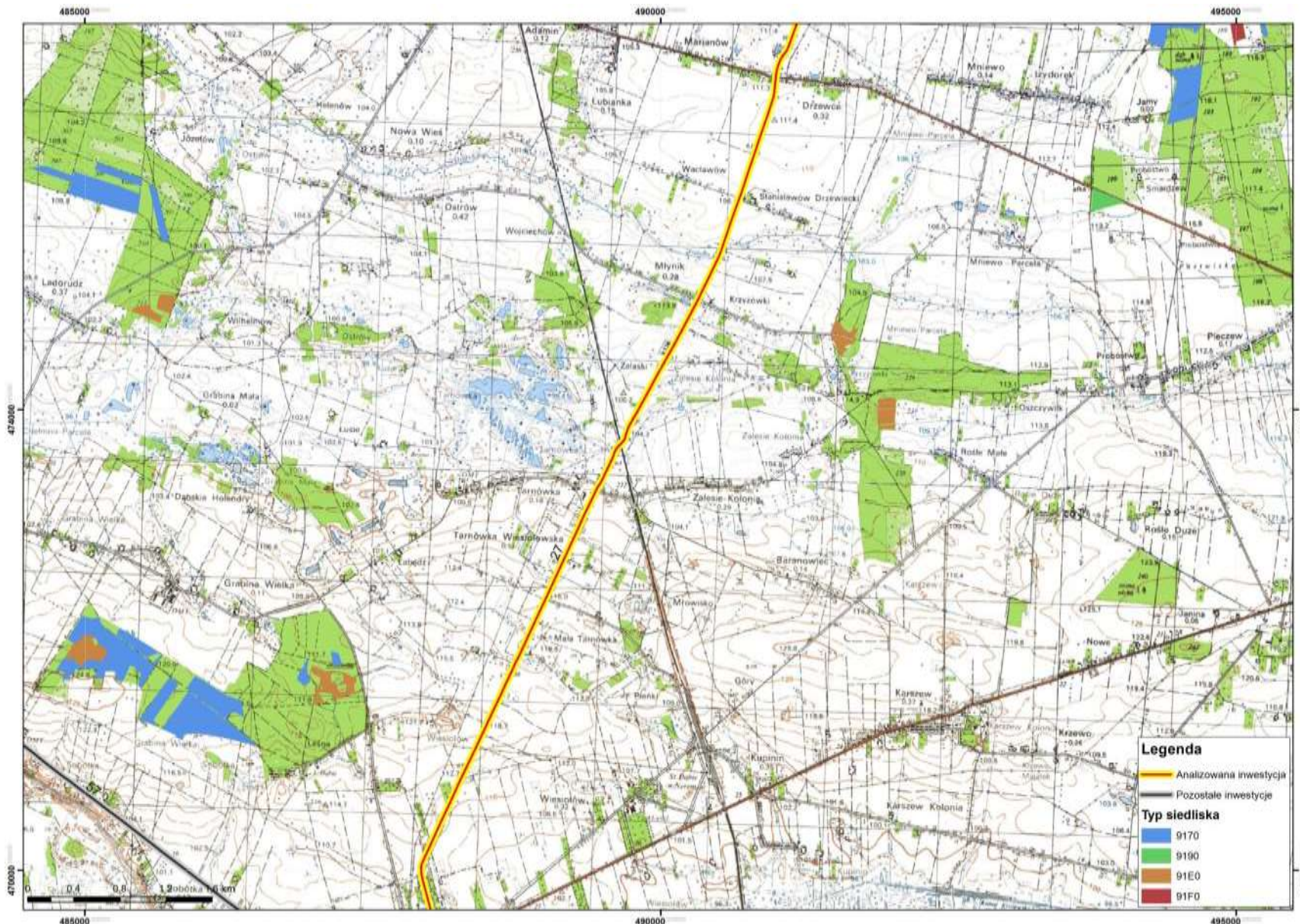


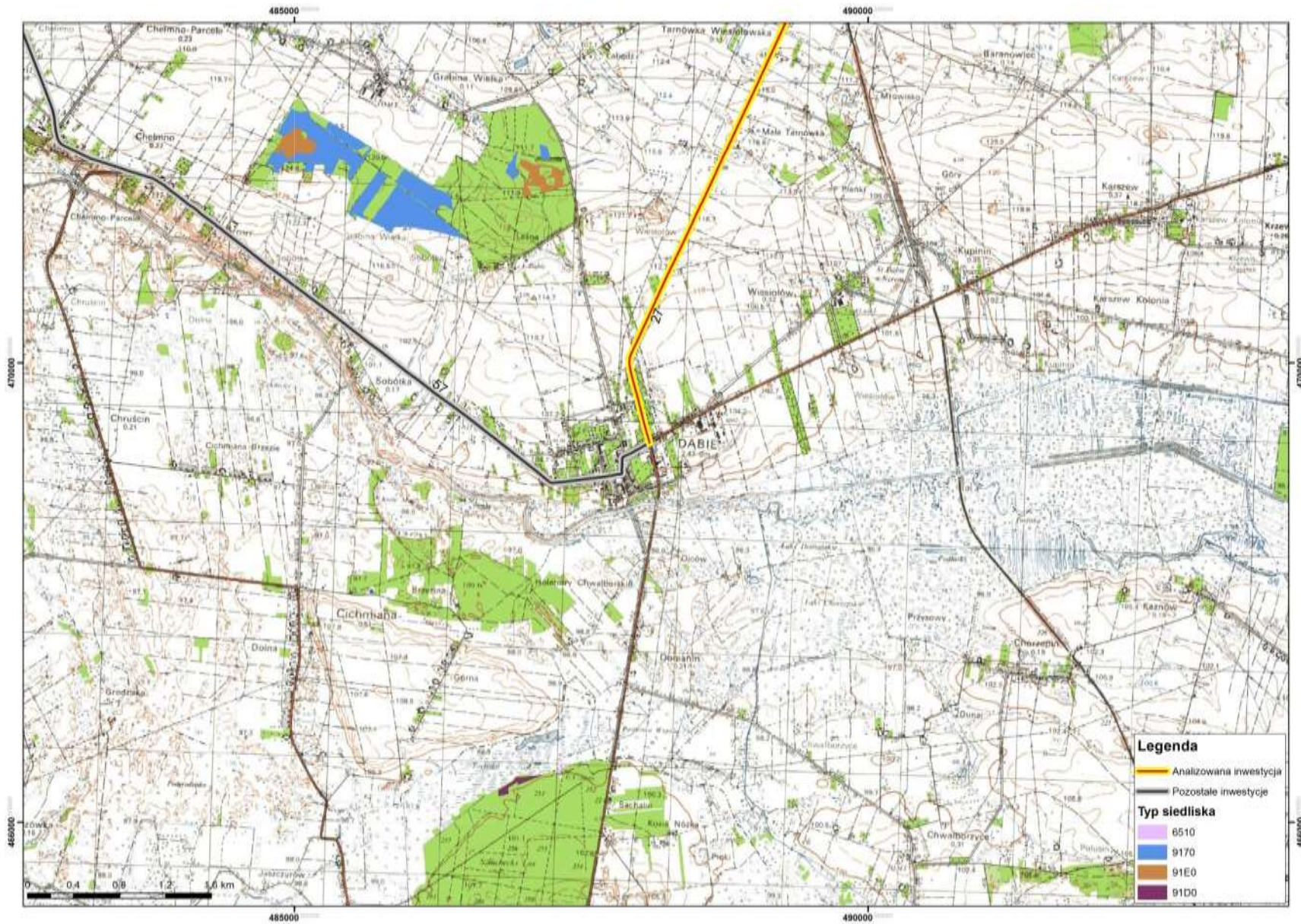


w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020





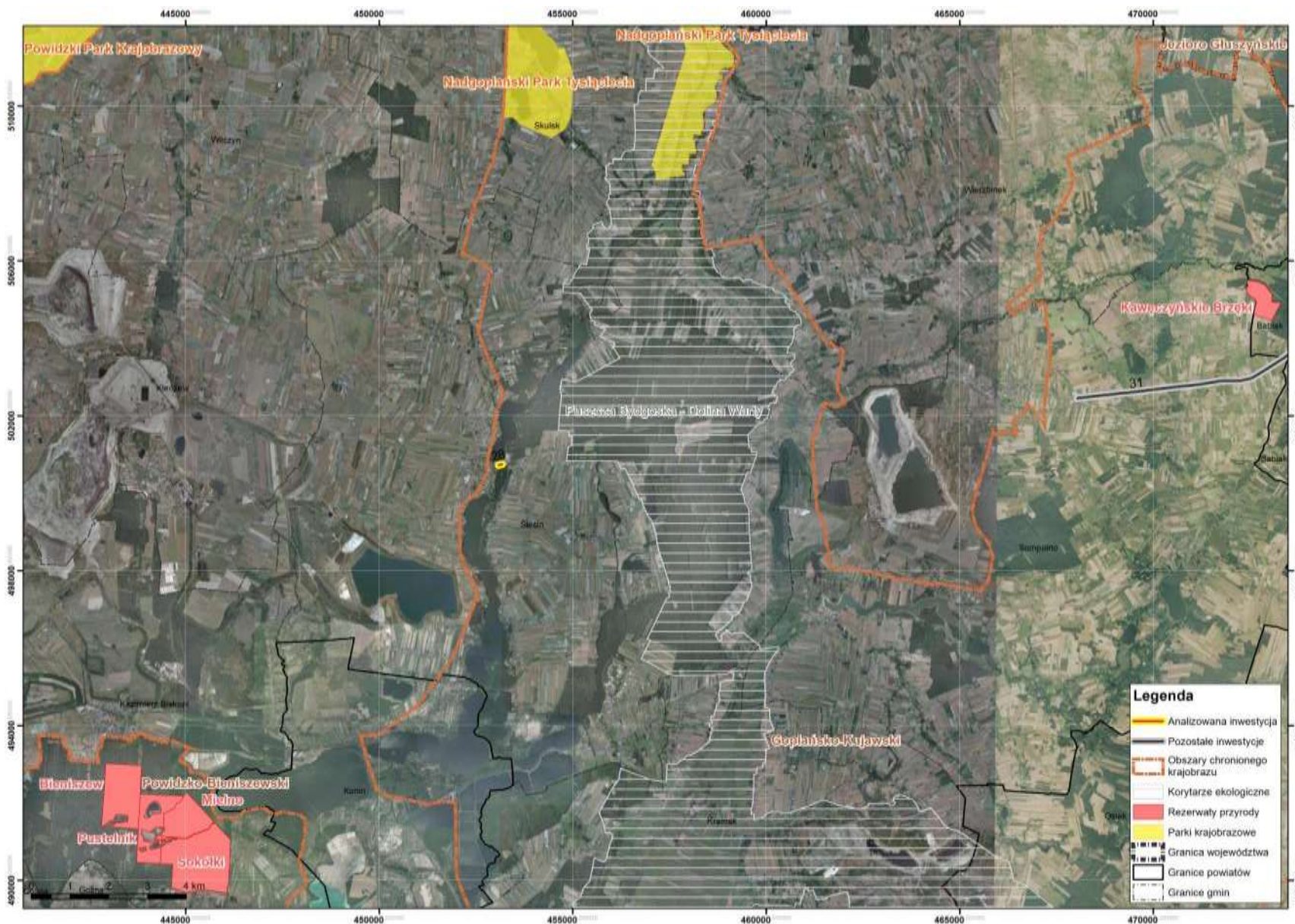




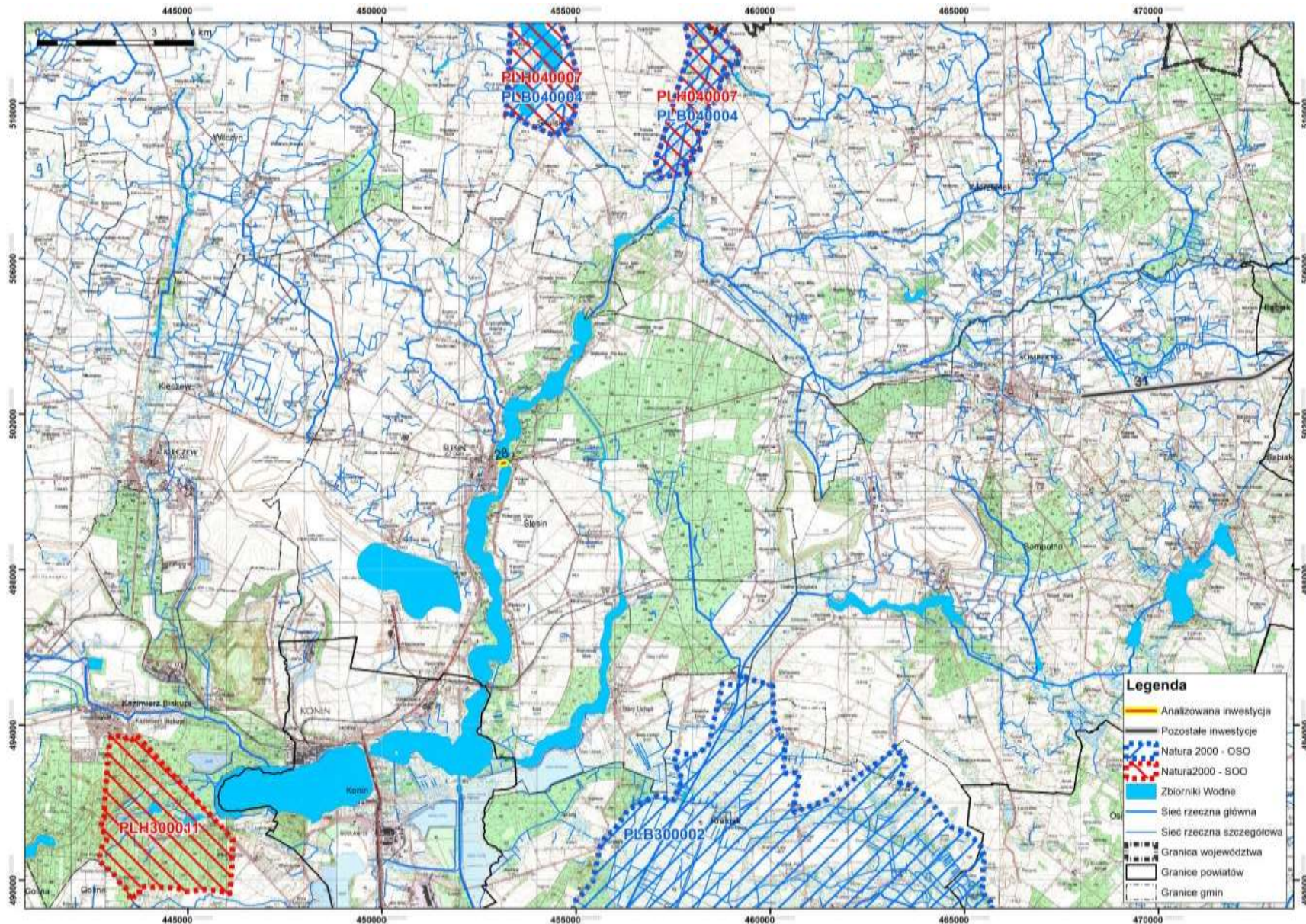
I.28. Droga Nr 263 m. Ślesin.

28	Droga Nr 263 m. Ślesin					
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat koniński Gmina: Ślesin (m. Ślesin)					
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest rozbudowa drogi i przebudowa mostu nad kanałem łączącym Jezioro Ślesieńskie i Jezioro Mikozyńskie w mieście Ślesin w ciągu drogi wojewódzkiej nr 263					
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 0,50km					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOS	Przedsięwzięcie mogące <u>potencjalnie</u> znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;					
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja lokalizowana jest pomiędzy Jeziorem Ślesieńskim (na północy) a Jeziorem Mikozyńskim (na południu).					
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Rezerwy przyrody: Bieniszew – 12,06 km, Mielno – 11,68 km, Sokółki – 11,80 km, Pustelnik – 11,80 km; Obszary chronionego krajobrazu: Goplańsko-Kujawski – 0 km (inwestycja zawiera się w zasięgu OChK), Powidzko-Bieniszewski – 10,40 km; Korytarze ekologiczne: Puszcza Bydgoska - Dolina Warty – 1,67 km; Parki krajobrazowe: Nadgoplański Park Tysiąclecia – 8,36 km; Natura 2000 – OSO: PLB300002 Dolina Środkowej Warty – 7,97 km, PLB040004 Ostoja Nadgoplańska – 8,34 km; Natura 2000 – SOO: PLH300011 Puszcza Bieniszewska – 11,66 km, PLH040007 Jezioro Gopło – 8,34 km;					
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska						
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań					
	-3	-2	-1	1	2	3
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione						
Obszary Natura 2000						Nie zidentyfikowano zagrożeń dla obszarów Natura 2000.
Pozostałe obszary chronione						Nie zidentyfikowano zagrożeń dla pozostałych obszarów chronionych.
Korytarze ekologiczne						Inwestycja przecina korytarz ekologiczny „Kanał Ślesieński” o randze regionalnej. Może wpłynąć na pogorszenie funkcjonowania

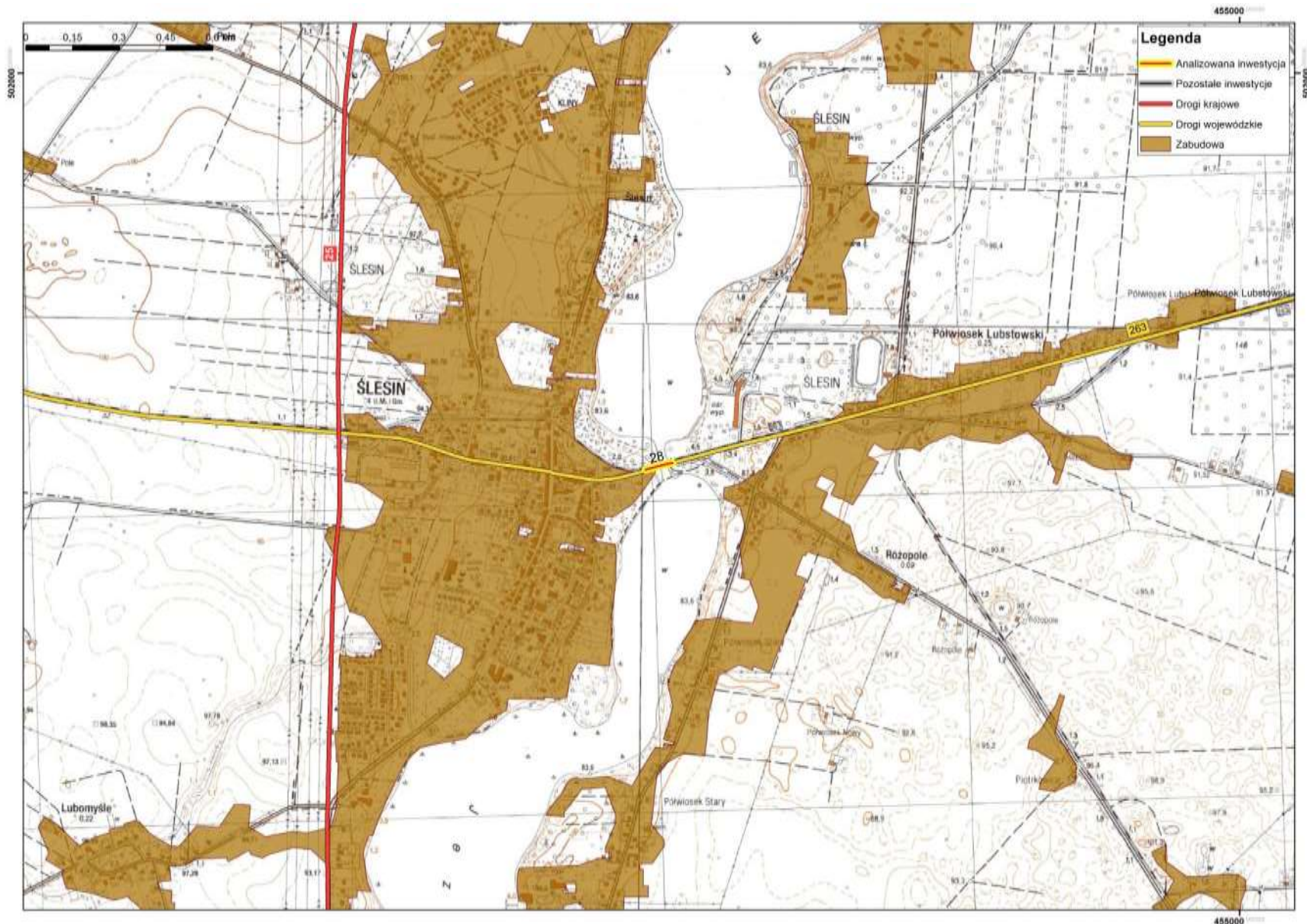
						korytarza na etapie realizacji inwestycji (hałas, oświetlenie). Konieczna zastosowanie rozwiązań minimalizujących (np.: ekrany antyodśnieżniowe, zastosowanie osłon na czas prowadzenia robót, prowadzenie prac tylko w porze dziennej, właściwa lokalizacja zapleczy budowy).
Ludzie (w tym zdrowie);						Inwestycja powinna pozytywnie wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa użytkowników drogi a co za tym idzie spodziewane jest pozytywnie oddziaływanie na zdrowie ludzi.
Wody;						Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie JCW RW600025183459. W tym miejscu dojdzie do remontu infrastruktury mostowej, a tym samym ingerencji w koryto kanału. Z uwagi na stan i status JCW nie przewiduje się zagrożeń celów ochrony wód. Mogą wystąpić natomiast niewielkie i lokalne oddziaływania na wody etapu realizacji,
Powietrze;						Planowana inwestycja z uwagi na swój charakter skalę nie doprowadzi do istotnych oddziaływań na analizowany komponent.
Hałas;						Planowana inwestycja z uwagi na swój charakter skalę nie doprowadzi do istotnych oddziaływań na analizowany komponent.
Powierzchnia ziemi ;						Inwestycja nie powinna za sobą nieść oddziaływania na powierzchnię ziemi.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);						Przebudowa istniejącego mostu nie powinna znacząco wpłynąć na krajobraz, jednak jej wpływ zależy w dużej mierze od projektu budowlanego. Kształt, wielkość, proporcje a nawet zastosowana kolorystyka może mieć kluczowe znaczenie dla tego komponentu i na tym etapie oceny nie można tego określić.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);						Nie przewiduje się wpływu inwestycji na ten komponent.

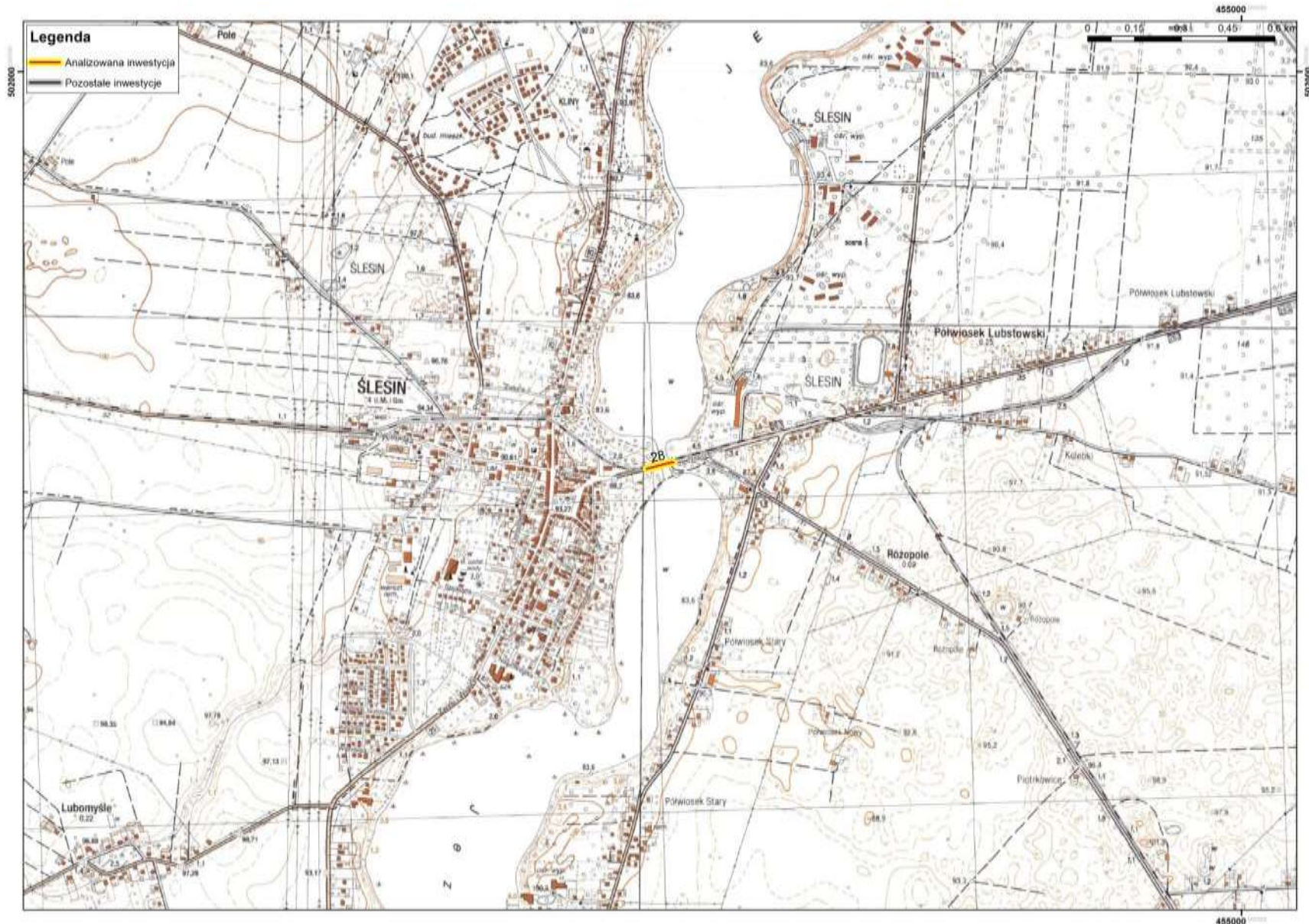


w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

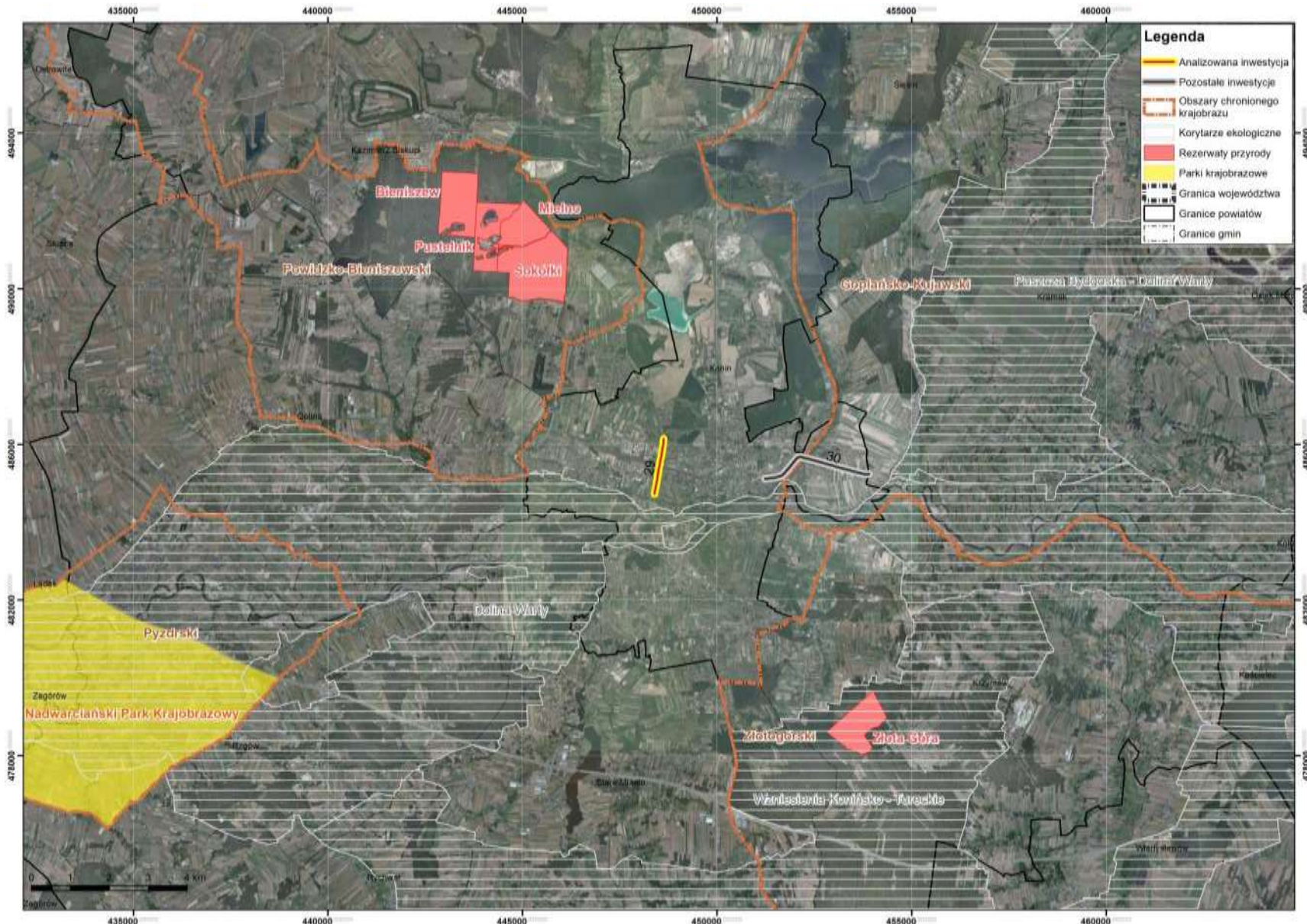




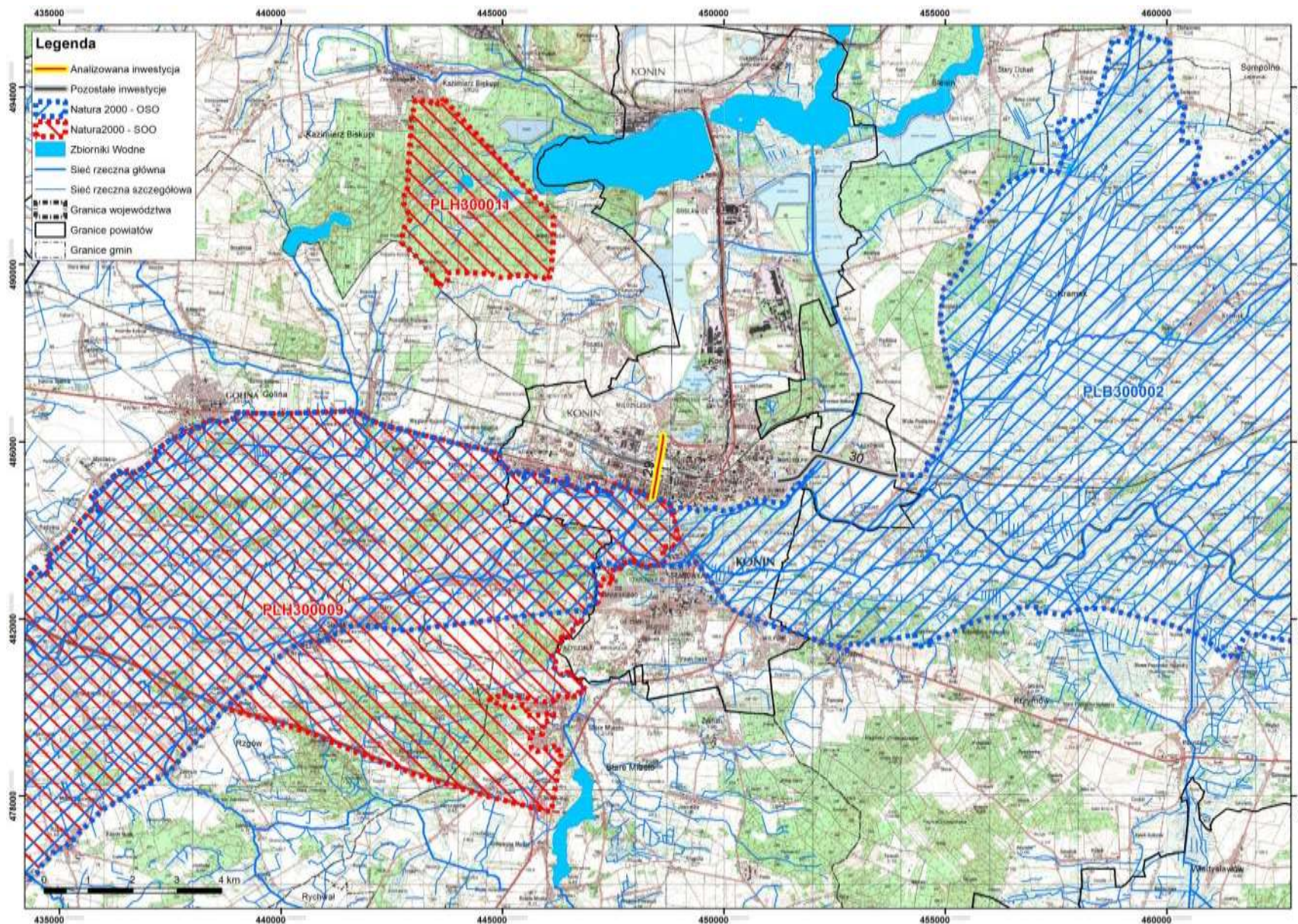
I.29. Droga nr 264 m. Konin.

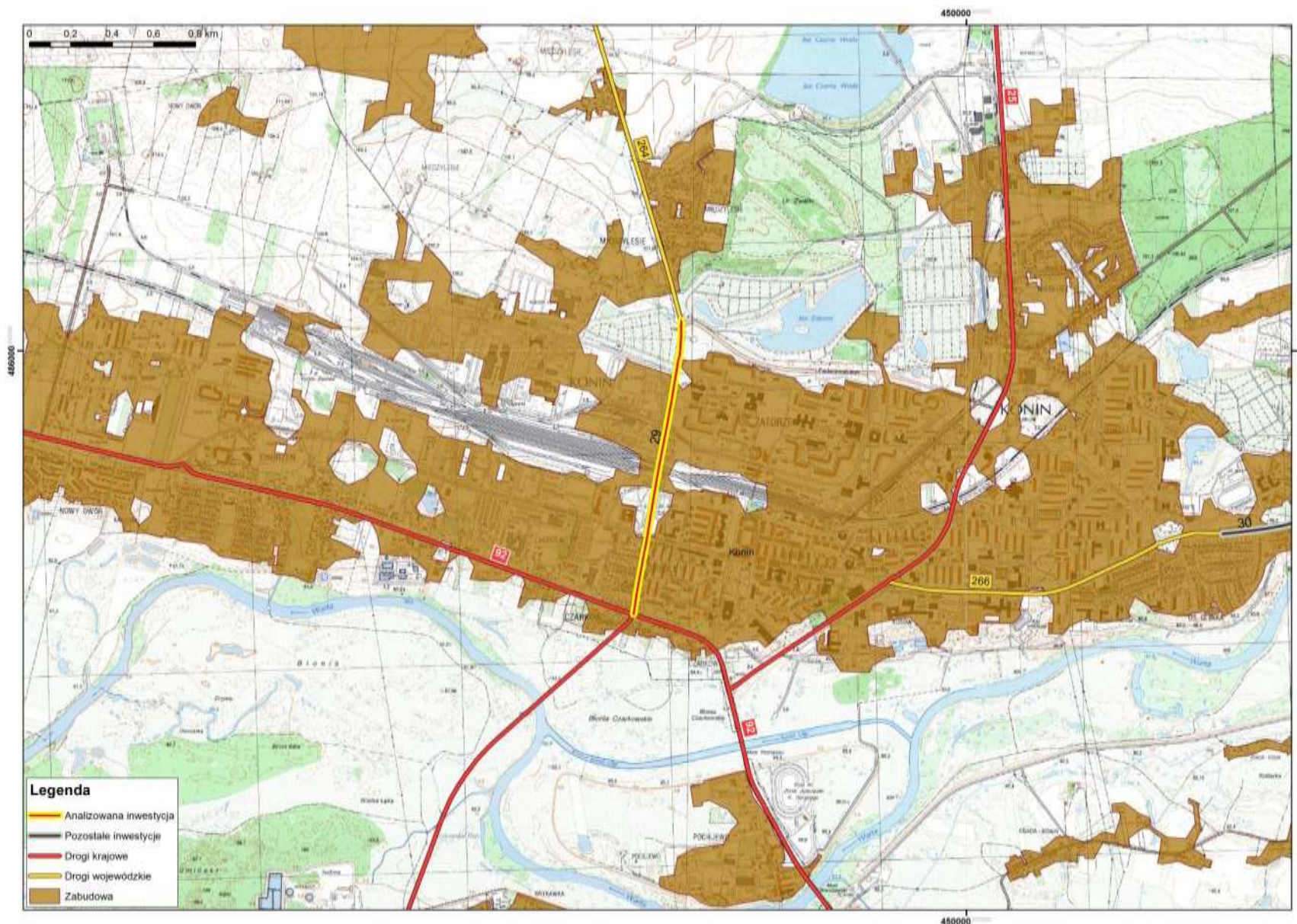
29		Droga nr 264 m. Konin					
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat: Konin gmina: Konin (m. Konin)						
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest przebudowa i remont drogi nr 264 (ul. Kleczewska) w Koninie						
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 2,25 km						
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące <u>potencjalnie</u> znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;						
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja w całości przebiega przez obszar miasta Konin;						
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Rezerwy przyrody: Złota Góra – 7,51 km, Sokółki – 4,34 km, Mielno – 6,00 km, Pustelnik – 6,05 km, Bieniszew – 7,09 km; Obszary chronionego krajobrazu: Goplańsko-Kujawski – 3,19 km, Powidzko-Bieniszewski – 2,93 km, Złotogórski – 4,50 km; Korytarze ekologiczne: Dolina Warty – 368 m, Wzniesienia Konińsko – Tureckie – 6,42 km, Puszcza Bydgoska - Dolina Warty – 5,90 km; Parki krajobrazowe: Nadwarciański Park Krajobrazowy – 10,76 km; Natura 2000 – OSO: PLB300002 Dolina Środkowej Warty – 0 km (inwestycja przylega do obszaru Natura 2000); Natura 2000 – SOO: PLH300009 Ostoja Nadwarciańska – 0 km (inwestycja przylega do obszaru Natura 2000), PLH300011 Puszcza Bieniszewska – 4,34 km;						
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska							
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań						Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)
	-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							Nie zidentyfikowano istotnych zagrożeń dla różnorodności biologicznej.
Obszary Natura 2000							Nie zidentyfikowano zagrożeń dla obszarów Natura 2000.
Pozostałe obszary chronione							Nie zidentyfikowano zagrożeń dla pozostałych obszarów chronionych.
Korytarze ekologiczne							Nie zidentyfikowano zagrożeń dla korytarzy ekologicznych.

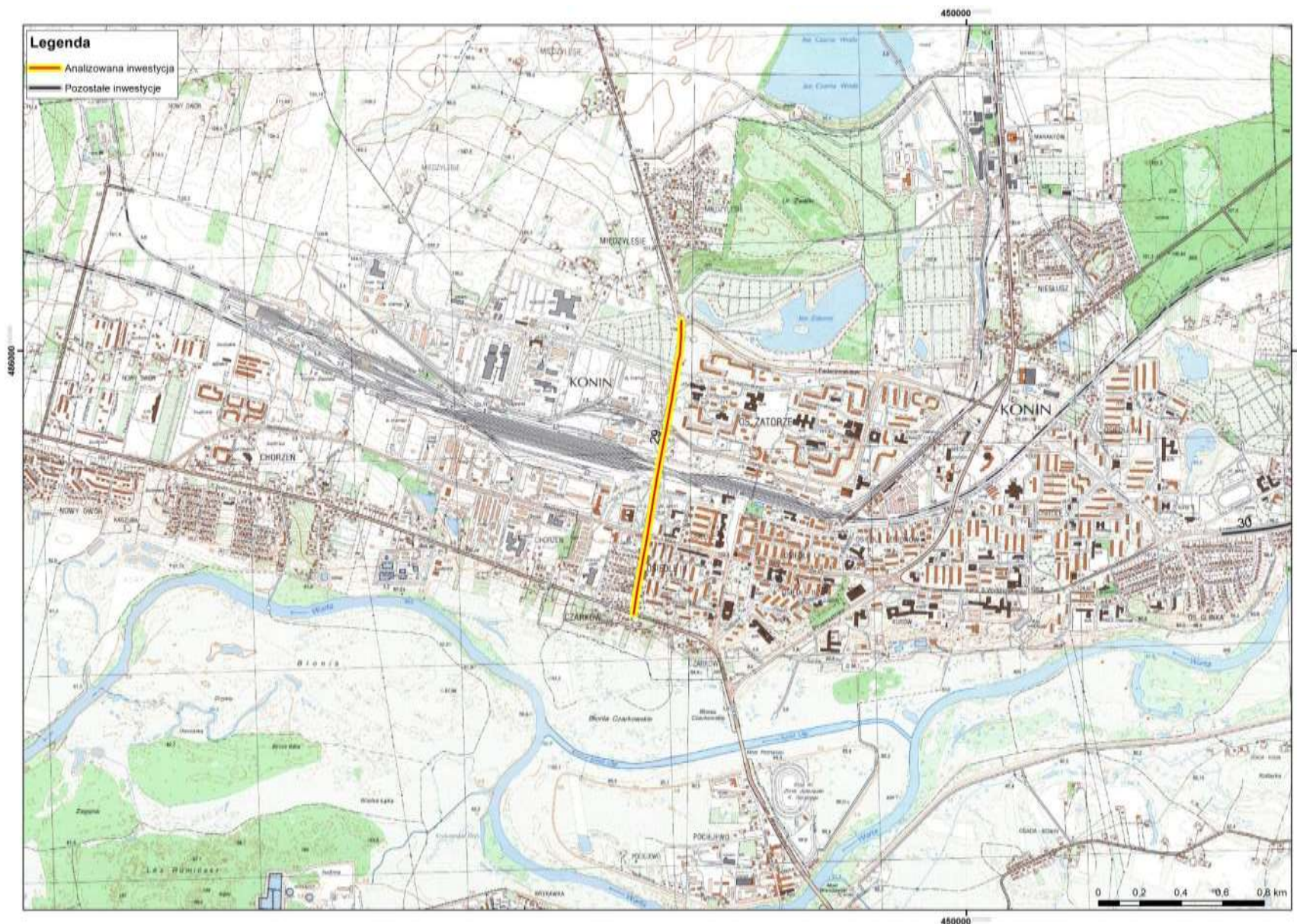
Ludzie (w tym zdrowie);						Inwestycja powinna doprowadzić do zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników ruchu drogowego czyli zakłada się jej pozytywny wpływ na analizowany komponent.
Wody;						Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie JCW RW600021183519, przy czym nie wystąpią istotne kolizje z ciekami.
Powietrze;						Planowana inwestycja z uwagi na swój charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu na terenie Konina, co może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń.
Hałas;						Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań.
Powierzchnia ziemi ;						Nie można stwierdzić wpływu na ten komponent.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);						Nie można stwierdzić wpływu na ten komponent.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);						Nie można stwierdzić wpływu na ten komponent.



w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



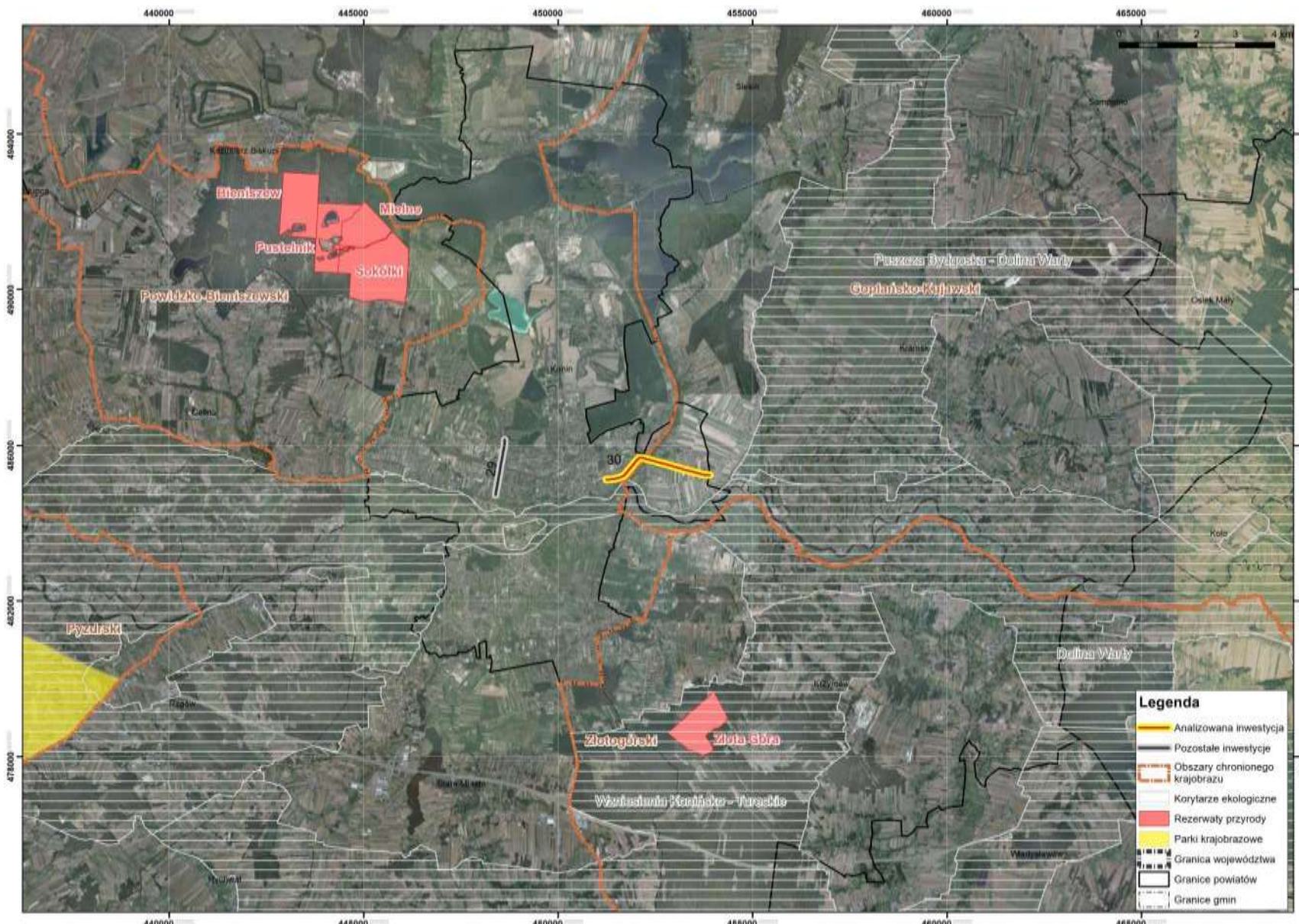




I.30. Droga nr 266 m. Konin.

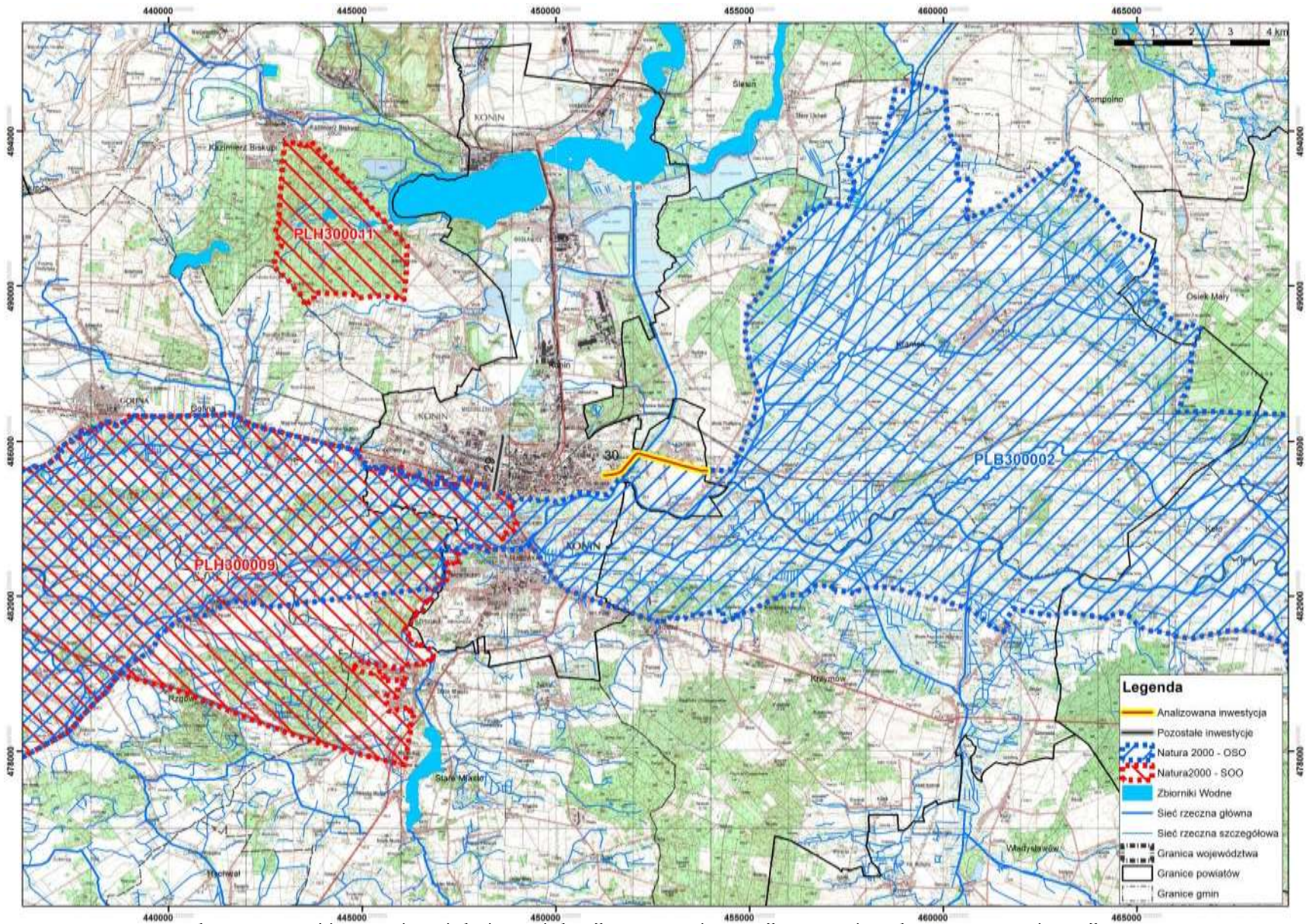
30	Droga nr 266 m. Konin						
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat: Konin Gmina: Konin (m. Konin)						
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest przebudowa drogi nr 266 (ul. Jana Pawła II) w Koninie						
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 1,29km						
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOS	Przedsięwzięcie mogące <u>potencjalnie</u> znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;						
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja zawiera się we wschodniej części miasta Konin. Przebiega przez obszar podmiejski i w niewielkim stopniu zurbanizowany.						
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Rezerwy przyrody: Złota Góra – 5,57 km, Sokółki – 6,87 km, Mielno – 8,40 km, Pustelnik – 8,70 km, Bieniszew – 9,70 km; Obszary chronionego krajobrazu: Goplańsko-Kujawski – 0 km (inwestycja przecina OChK), Złotogórski – 869 m, Powidzko-Bieniszewski – 5,46 km, Pyzdrowski – 10,98 km; Korytarze ekologiczne: Dolina Warty – 119 m, Puszcza Bydgoska - Dolina Warty – 568 m, Wzniesienia Konińsko – Tureckie – 3,71 km; Parki krajobrazowe: Nadwarciański Park Krajobrazowy – 13,65 km; Natura 2000 – OSO: PLB300002 Dolina Środkowej Warty – 0 km (inwestycja przylega do obszaru Natura 2000); Natura 2000 – SOO: PLH300009 Ostoja Nadwarciańska – 2,48 km, PLH300011 Puszcza Bieniszewska – 6,88 km;						
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska							
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań						Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmocnienia oddziaływań pozytywnych)
	-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							Nie zidentyfikowano istotnych zagrożeń dla różnorodności biologicznej. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć uszkodzenia lub usunięcia pojedynczych drzew lub krzewów. Na czas wykonywania robót ziemnych należy zabezpieczyć pnie i bryły korzeniowe drzew oraz krzewy przed uszkodzeniem.
Obszary Natura 2000							Inwestycja przebiega wzdłuż granicy obszaru PLB300002 Dolina Środkowej Warty, jednak ze względu na lokalizację w obrębie obszaru zabudowanego nie przewiduje się istotnych zagrożeń dla obszarów i jego przedmiotów ochrony.
Pozostałe obszary chronione							Inwestycja zlokalizowana jest w Goplańsko-Kujawskim Obszarze Chronionego Krajobrazu. Jednak ze względu na lokalizację w obrębie

						obszaru zabudowanego, nie przewiduje się istotnych zagrożeń dla celów ochrony obszaru.
Korytarze ekologiczne						Inwestycja przecina regionalny korytarz ekologiczny „Kanał Ślesiński”. Wskazane zastosowanie rozwiązań minimalizujących (m.in. zapewnienie drożności obiektu pełniącego funkcję korytarza ekologicznego, ekrany antyolśnieniowe na moście). Zaplecza budowy należy lokalizować poza obszarem korytarza.
Ludzie (w tym zdrowie);						Inwestycja powinna prowadzić do poprawy bezpieczeństwa użytkowników ruchu drogowego a więc będzie miała pozytywny wpływ na ten komponent środowiska.
Wody;						Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie JCW RW6000018349, a w jego ramach może zajść konieczność przebudowy obiektu mostowego. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
Powietrze;						Planowana inwestycja z uwagi na swój charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu na terenie Konina, co może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń.
Hałas;						Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań.
Powierzchnia ziemi ;						Nie można stwierdzić wpływu na ten komponent.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);						Inwestycja nie powinna mieć znaczącego wpływu na ten komponent. Jeżeli w trakcie realizacji konieczne będzie usunięcie drzew lub krzewów w związku z poszerzaniem pasa ruchu, zaleca się nasadzenia kompensacyjne po zakończeniu prac budowlanych.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);						Nie można stwierdzić wpływu na ten komponent.

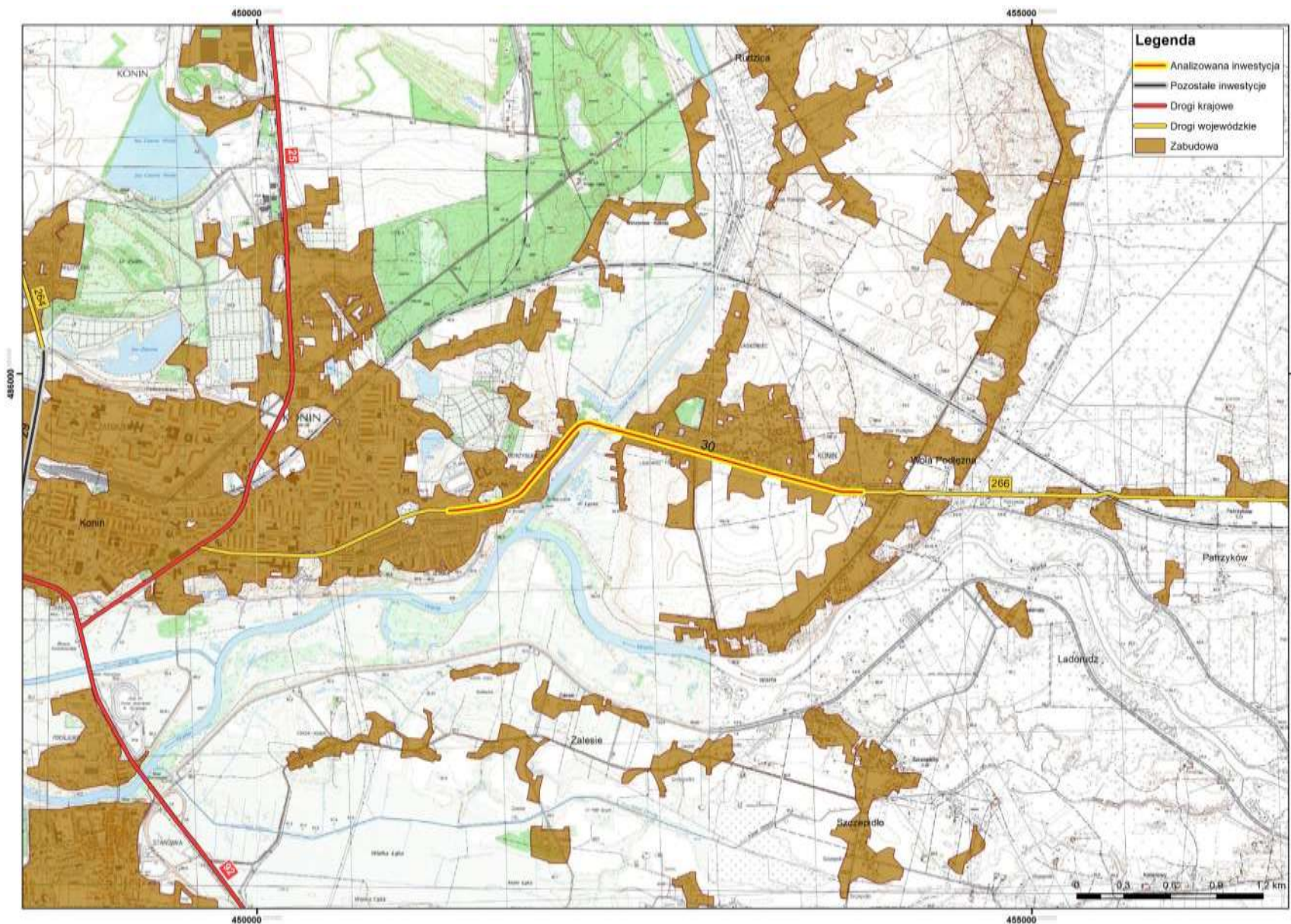


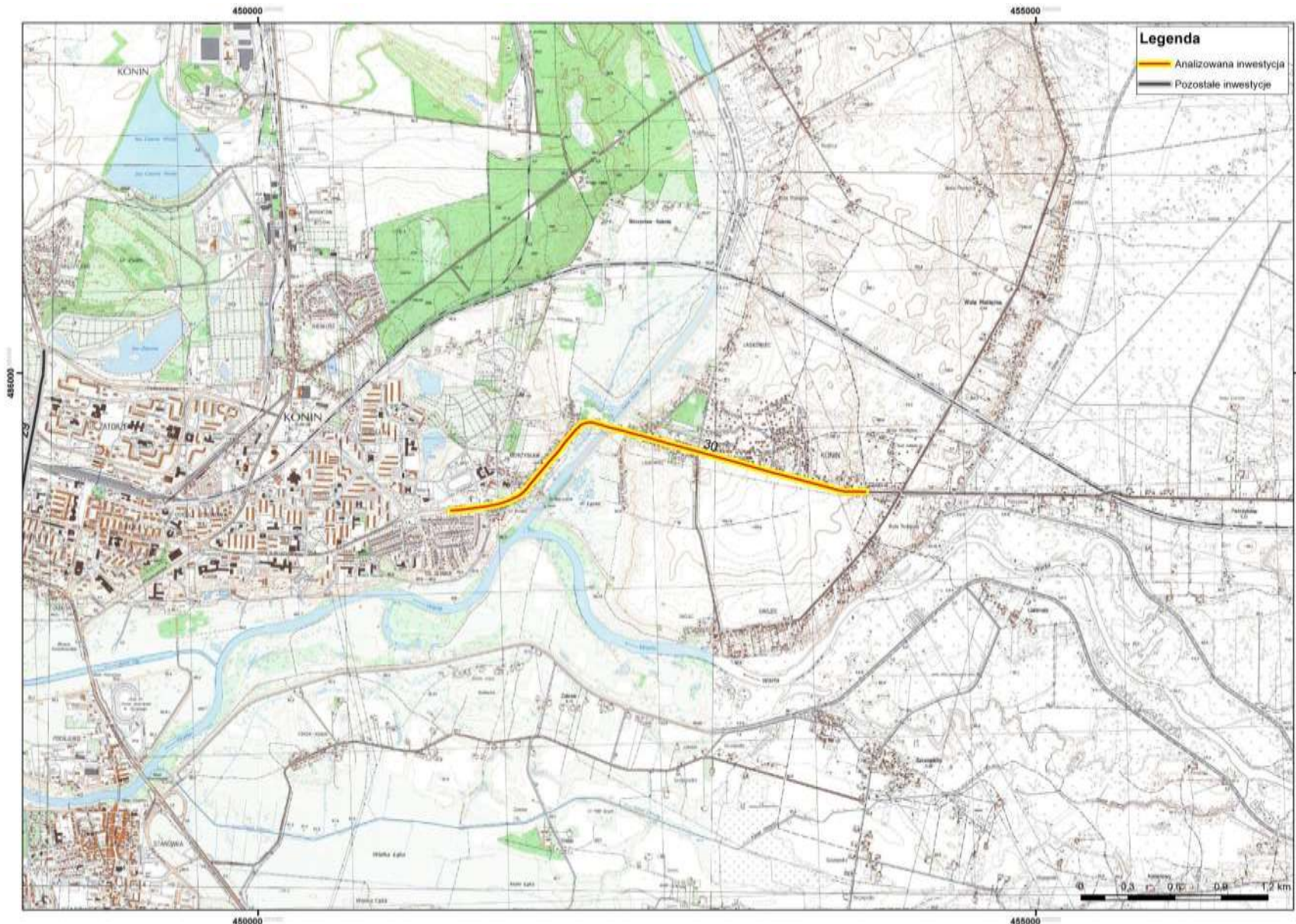
1.

w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

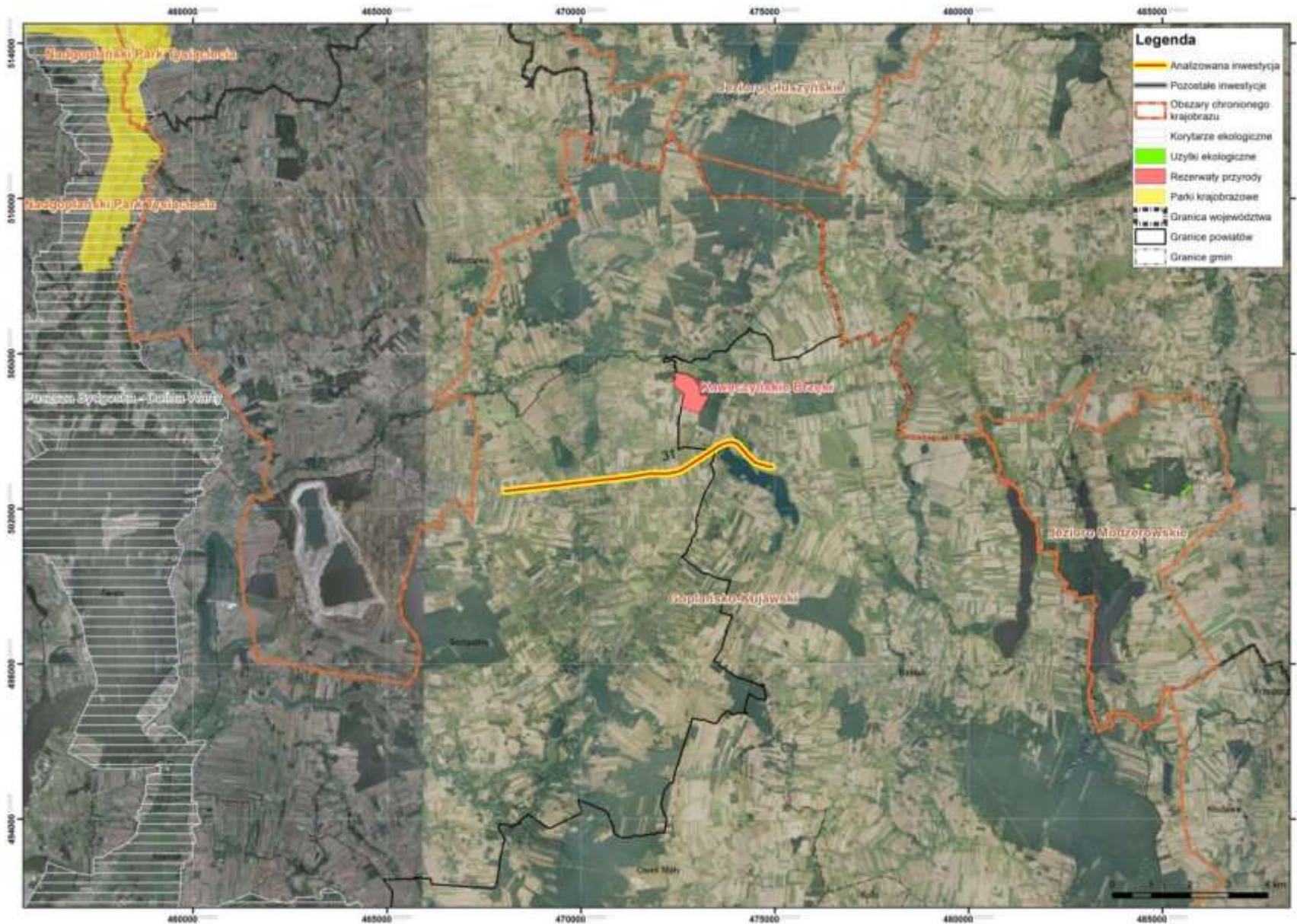




I.31. Droga nr 269 odc. Sompolinek – Lubotyń.

31	Droga nr 269 odc. Sompolinek – Lubotyń						
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat koniński Gmina Sompolno (Sompolinek, Ośno Górne, Ośno Dolne) Powiat kolski Gmina Babiak (Lubotyń)						
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 269 na odcinku Sompolinek - Lubotyń						
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 5,55 km						
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOS	Przedsięwzięcie mogące <u>potencjalnie</u> znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;						
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Wschodnia część inwestycji przylega do miasta Sompolinek; środkowy odcinek znajduje się na obszarach użytkowanych rolniczo, natomiast w odcinku zachodnim inwestycja graniczy ze zbiornikiem wodnym – Jezioro Lubotyń;						
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Użytki ekologiczne: 9,21 km, 9,27 km;</p> <p>Rezerwaty przyrody: Kawęczyńskie Brzęki – 1 km;</p> <p>Obszary chronionego krajobrazu: Obszar Chronionego Krajobrazu Goplańsko-Kujawski – 0 km (na obszarze OChK), Obszar Chronionego Krajobrazu Jezioro Modzerowskie – 5,72 km, Obszar Chronionego Krajobrazu Jezioro Głuszyńskie – 6,89 km;</p> <p>Korytarze ekologiczne: Puszcza Bydgoska - Dolina Warty – 7,36 km</p> <p>Parki Krajobrazowe: Nadgoplański Park Tysiąclecia – 12,00 km;</p> <p>Natura 2000 – OSO: PLB040004 Ostoja Nadgoplańska – 11,72 km, PLB300002 Dolina Środkowej Warty – 10,25 km;</p> <p>Natura 2000 – SOO: PLH040007 Jezioro Gopło – 11,50 km, PLH040037 Stone Łąki w Dolinie Zgłowiączki – 13,43 km;</p>						
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska							
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań						Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)
	-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							Realizacja inwestycji wiąże się z wycinką pojedynczych drzew i krzewów. Drzewa te mogą być siedliskiem chronionych gatunków bezkręgowców, grzybów, porostów, ptaków i nietoperzy. Realizacja przedsięwzięcia wiąże się także z bezpośrednią śmiertelnością osobników gatunków zwierząt (zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji), płożeniem, utratą siedlisk gatunków, przekształceniem, pogorszeniem jakości siedlisk (np. w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych), efektem bariery. Wycinkę

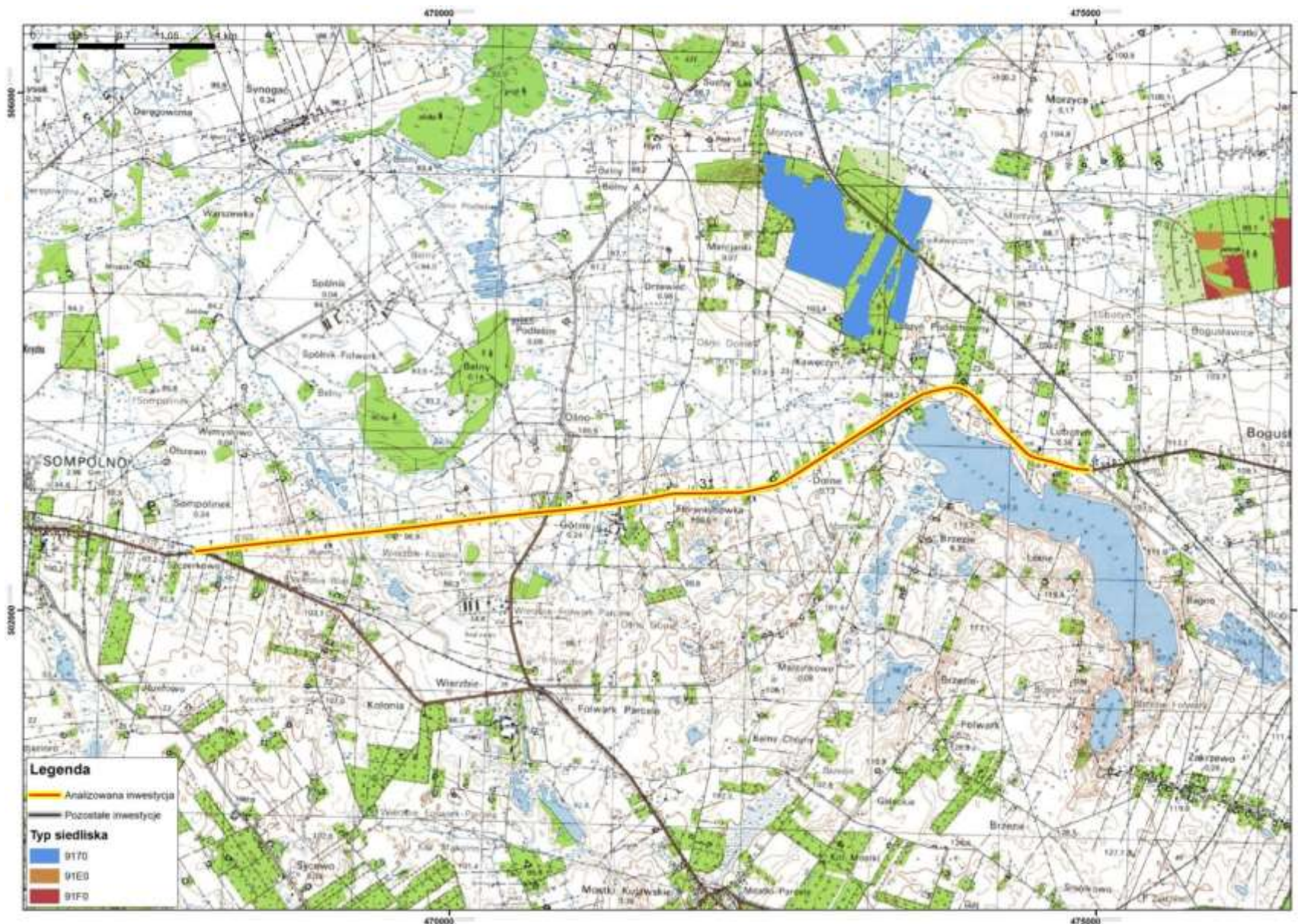
								drzew i krzewów należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków. drzewa i krzewy nieprzewidziane do wycinki należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem.
Obszary Natura 2000								Nie zidentyfikowano zagrożeń dla obszarów Natura 2000.
Pozostałe obszary chronione								Inwestycja zlokalizowana jest Goplańsko-Kujawskim Obszarze Chronionego Krajobrazu. Ze względu na przebieg w istniejącym śladzie, nie przewiduje się wystąpienia istotnych zagrożeń dla celów ochrony obszaru. Nie należy stosować barierek ochronnych wzdłuż ewentualnych ścieżek rowerowych i chodników.
Korytarze ekologiczne								Realizacja inwestycji wiąże się z ingerencją w obiekty pełniące funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych (cieki wodne, zadrzewienia śródpolne). Nowe obiekty odwadniające drogę (rowy) mogą stanowić barierę migracyjną dla małych zwierząt. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza (ze wskazaniem m.in. miejsc kolizji z płazami) oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (m.in. zapewnienie drożności obiektów pełniących funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych poprzez dostosowanie istniejących mostów i przepustów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt). Zaplecza budowy należy lokalizować poza obszarami pełniącymi funkcje korytarzy ekologicznych.
Ludzie (w tym zdrowie);								Celem inwestycji jest rozbudowa drogi, co powinno doprowadzić do poprawy parametrów technicznych, podniesienia komfortu i bezpieczeństwa. Działania te mogą mieć pozytywne oddziaływanie na zdrowie i życie ludzi.
Wody;								Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie 2 JCW, przy czym wystąpi jedna kolizja z większym ciekim. W tym miejscu dojdzie do konieczności przebudowy infrastruktury mostowej, a tym samym ingerencji w koryto cieką stanowiącego główny bieg JCW. Zagrożenia w tym zakresie powinny być przedmiotem procesu OOŚ. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów. Istotne szczególnie w rejonie zbiornika wodnego.
Powietrze;								Planowana inwestycja z uwagi na swój charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowościami Sompolek i Lubotyń, co może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń. Efekt zniesiony może być jednak przez wzrost natężenia ruchu związany z poprawą atrakcyjności odcinka.
Hałas;								Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań. Relatywnie krótki fragment i mały udział obszarów ochrony akustycznej w otoczeniu drogi sprawią, że efekt nie będzie istotny.
Powierzchnia ziemi ;								Na odcinkach remontowanych może wystąpić konieczność poszerzenia pasa drogowego, a co za tym idzie negatywnego w skutkach uszczelniania warstwy ziemi.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);								Na niektórych odcinkach rozbudowywanej DW269, może mieć miejsce wycinka przydrożnych drzew i krzewów związana z poszerzeniem drogi. Zaleca się, po zakończeniu prac budowlanych, stosowanie nasadzeń kompensacyjnych w celu minimalizacji negatywnego oddziaływania na ten komponent środowiska.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);								Nie można stwierdzić negatywnego oddziaływania na komponent.



w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



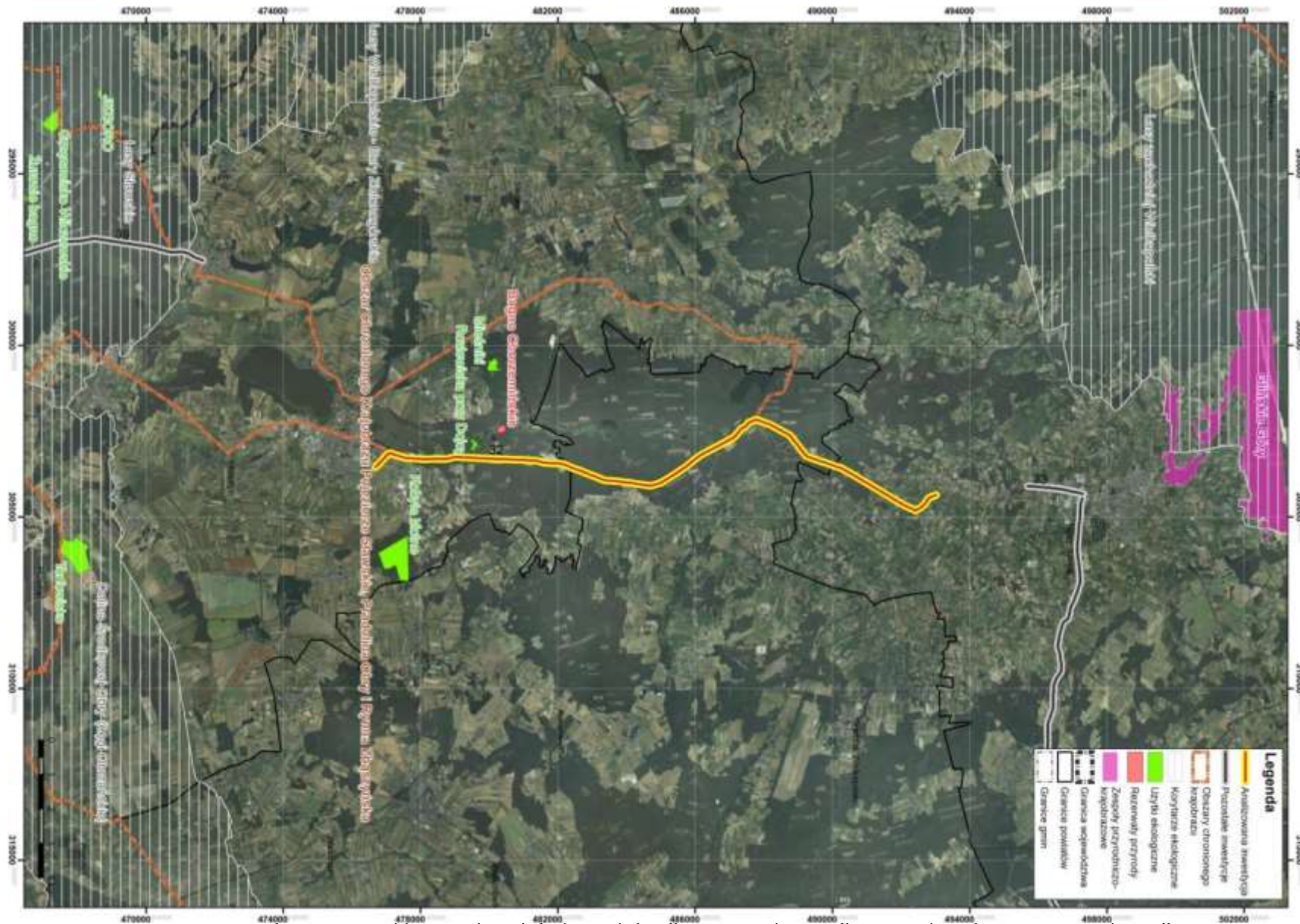




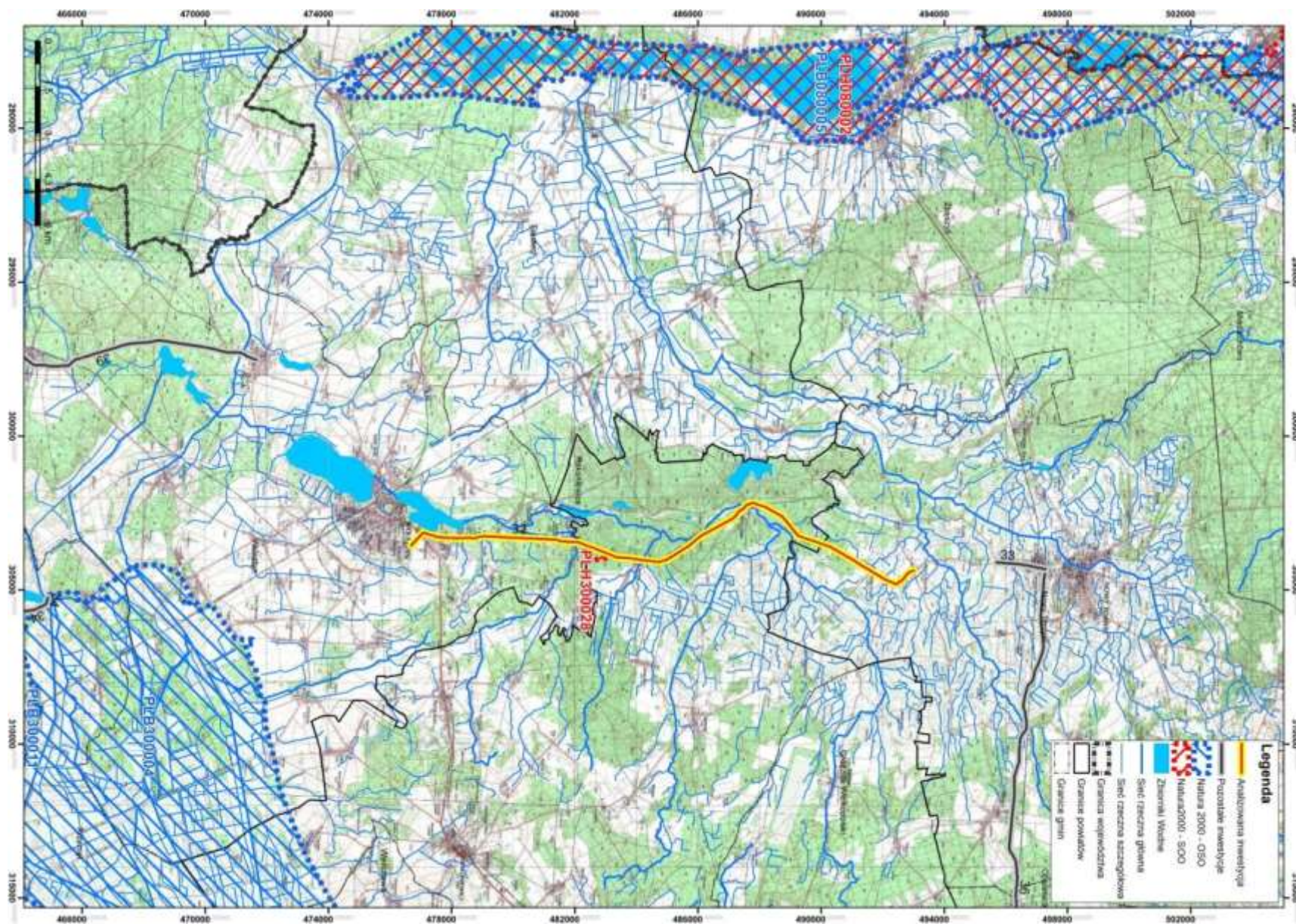
I.32. Droga nr 305 odc. Boruja Kościelna – Karpicko.

32	Droga nr 305 odc. Boruja Kościelna – Karpicko					
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat nowotomyski Gmina: Nowy Tomyśl (Boruja Kościelna, Boruja Nowa) Powiat grodziski Gmina: Rakoniewice (Kuźnica Zbąska, Błońsko) Powiat wolsztyński Gmina: Wolsztyn (Barłożnia Wolsztyńska, Młyńsko, Karpicko)					
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest przebudowa drogi nr 305 na odcinku Boruja Kościelna - Karpicko					
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 15,40km					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące <u>potencjalnie</u> znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;					
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Przedsięwzięcie w części północnej przecina rzekę Dojcę, następnie przebiega przez obszary zalesione, natomiast w części południowej przylega do zbiornika wodnego Jezioro Wolsztyńskie oraz obszaru zabudowanego miasta Wolsztyn;					
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Użytki ekologiczne: Rozlewiska przy Dojcy – 317 m, Kobyle błotne – 2,30 km, Mieśniki – 2,54 km, Żurawie błota – 14,47 km, Torfowisko – 8,87 km, Jezioro – 13,23 km, Grzędawisko Wilczewskie – 13,58 km; Mokrzyzna przy autostradzie – 10,60 km, Mokrzyzny I – 11,23 km, Podmokła Łąka – 11,65 km;</p> <p>Rezerваты przyrody: Bagno Chorzemińskie – 716 m;</p> <p>Obszary chronionego krajobrazu: Obszar Chronionego Krajobrazu Pojezierze Sławskie, Pradolina Obry i Rynna Zbąszyńska – 0 km (przylega do OChK), Przemęcko-Wschowski i kompleks leśny Włoszakowice – 9,66 km;</p> <p>Korytarze ekologiczne: Lasy zachodniej Wielkopolski – 5,13 km, Lasy Sławskie – 7,56 km, Dolina Środkowej Obry (Łęgi Obrzańskie) – 7,57 km;</p> <p>Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe: Glińskie Góry – 6,70 km;</p> <p>Natura 2000 – OSO: PLB300004 Wielki Łęg Obrzański – 6,48 km, PLB080005 Jeziora Pszczewskie i Dolina Obry – 11,86 km;</p> <p>Natura 2000 – SOO: PLH300028 Barłożnia Wolsztyńska – 0 km (przylega do SOO), PLH080002 Rynna Jezior Obrzańskich – 12,06 km;</p>					
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska						
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań	Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)				
	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="background-color: red;">-3</td> <td style="background-color: red;">-2</td> <td style="background-color: red;">-1</td> <td style="background-color: green;">1</td> <td style="background-color: green;">2</td> <td style="background-color: green;">3</td> </tr> </table>		-3	-2	-1	1
-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny,		Realizacja inwestycji może się wiązać z wycinką drzew i krzewów w obszarze leśnym. Realizacja przedsięwzięcia wiąże się także z				

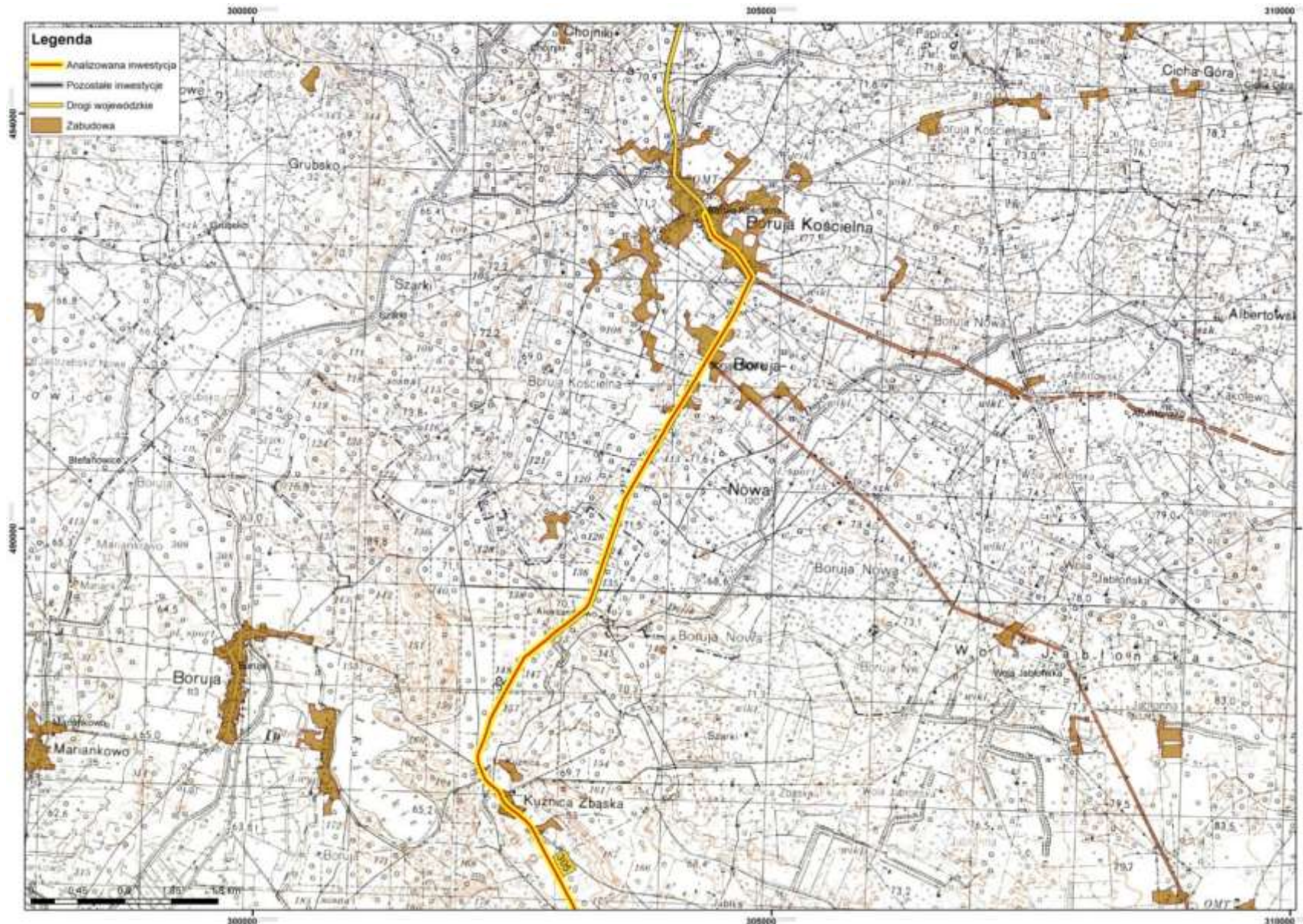
zwierzęta, siedliska chronione						bezpośrednią śmiertelnością osobników gatunków zwierząt (zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji), płoszeniem, utratą siedlisk gatunków, przekształceniem, pogorszeniem jakości siedlisk (np. w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych), efektem bariery. Należy przeprowadzić inwentaryzację przyrodniczą. Wycinkę drzew i krzewów należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków. drzewa i krzewy nieprzewidziane do wycinki należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem.
Obszary Natura 2000						Inwestycja przylega do obszaru PLH300028 Barłożnia Wolsztyńska. Zagrożenia w tym zakresie powinny być przedmiotem procesu OOS.
Pozostałe obszary chronione						Inwestycja przebiega wzdłuż granicy Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierze Sławskie, Pradolina Obry i Rynna Zbąszyńska. Nie przewiduje się istotnych zagrożeń dla celów ochrony obszaru.
Korytarze ekologiczne						Inwestycja przecina regionalny korytarz ekologiczny „Dojca” oraz korytarze o znaczeniu lokalnym. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza (ze wskazaniem m.in. miejsc kolizji z płazami) oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (m.in. zapewnienie drożności obiektów pełniących funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych poprzez dostosowanie istniejących mostów i przepustów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt). Zaplecza budowy należy lokalizować poza obszarami pełniącymi funkcje korytarzy ekologicznych.
Ludzie (w tym zdrowie);						Inwestycja pozytywnie wpłynie na stan bezpieczeństwa użytkowników ruchu a tym samym pozytywnie wpłynie na komponent.
Wody;						Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie 2 JCW, przy czym wystąpią 3 przypadki gdzie może dojść do konieczności przebudowy infrastruktury mostowej, a tym samym ingerencji w koryto ciekłu stanowiącego główny bieg JCW. Zagrożenia w tym zakresie powinny być przedmiotem procesu OOS. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
Powietrze;						Planowana inwestycja z uwagi na swój charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowościami Boruja Kościelna i Wolsztyn, co może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń. Uatrakcyjnienie trasy od DK32 do Boruji może jednak zniwelować ten efekt poprzez wzrost natężenia ruchu a co za tym idzie większą emisję zanieczyszczeń.
Hałas;						Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań.
Powierzchnia ziemi ;						Na odcinkach wymagających poszerzenia pasa drogowego może dojść do utwardzenia i uszczelnienia powierzchni ziemi co ma negatywne oddziaływanie na komponent.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);						Inwestycja może się wiązać z poszerzeniem pasa drogowego, wycinką drzew i krzewów przydrożnych a co za tym idzie negatywnym wpływem na krajobraz. Zaleca się minimalizację oddziaływań poprzez stosowanie kompensacyjnych nasadzeń po zakończeniu prac budowlanych.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);						Nie przewiduje się oddziaływań inwestycji na ten komponent.

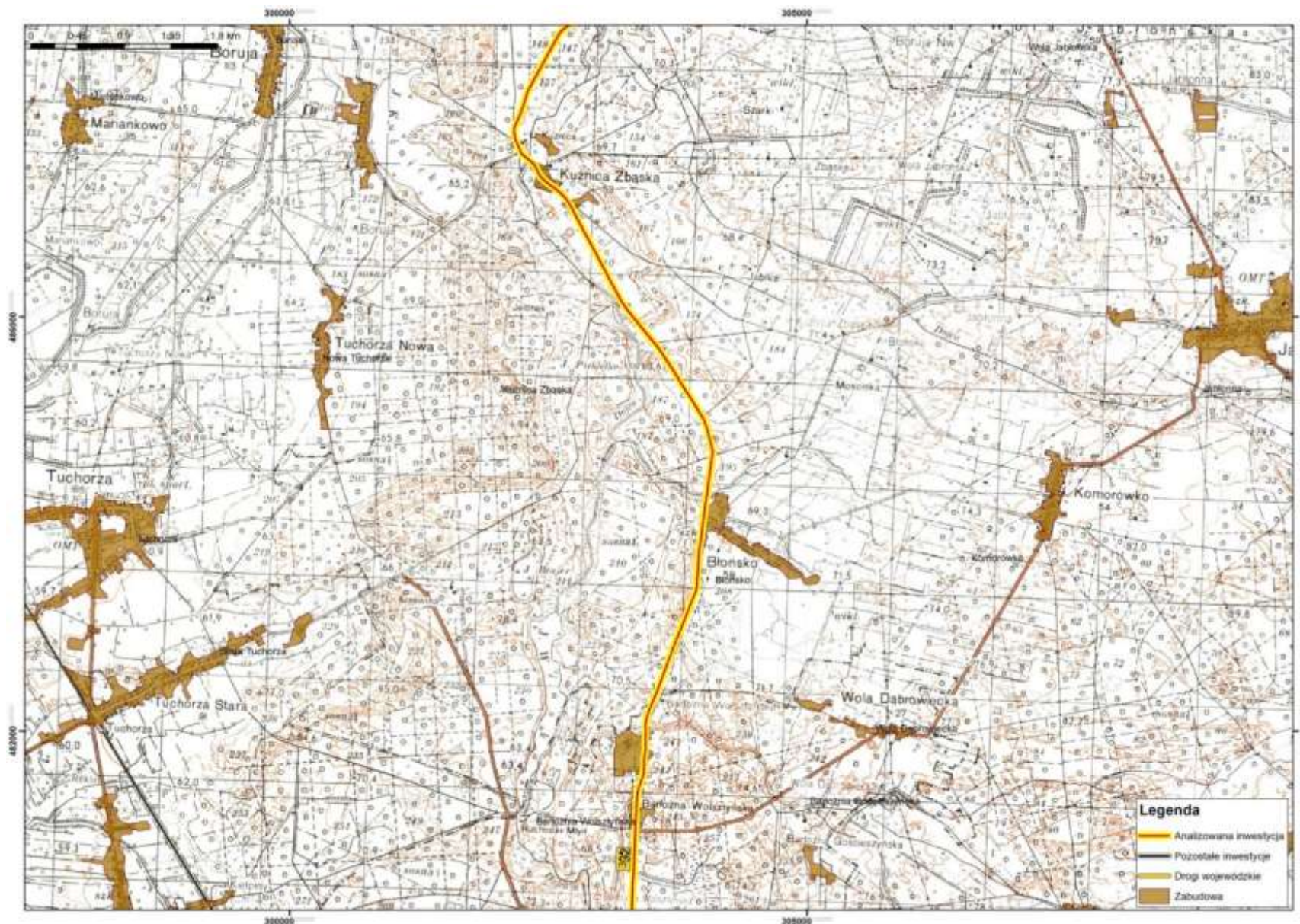


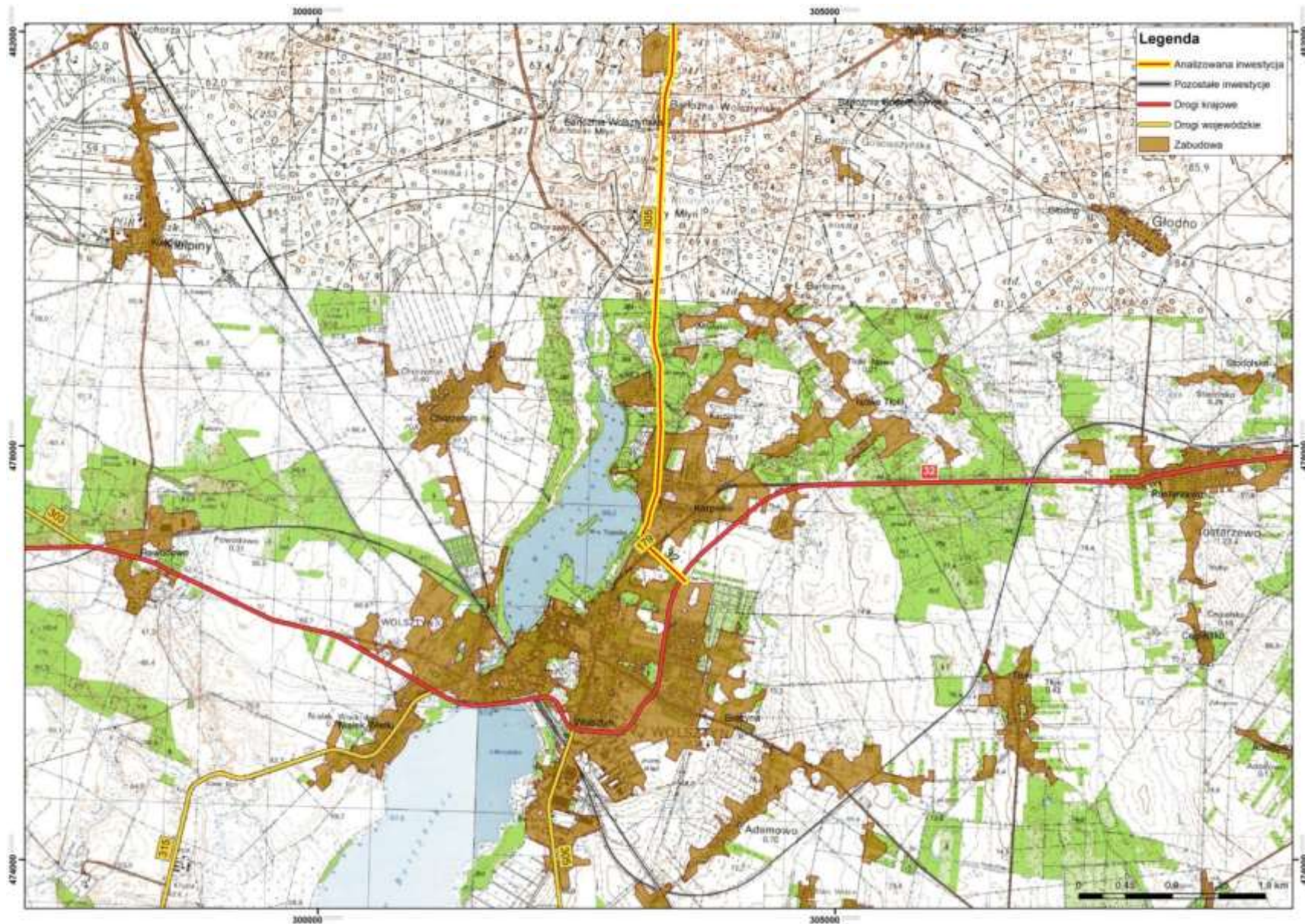
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

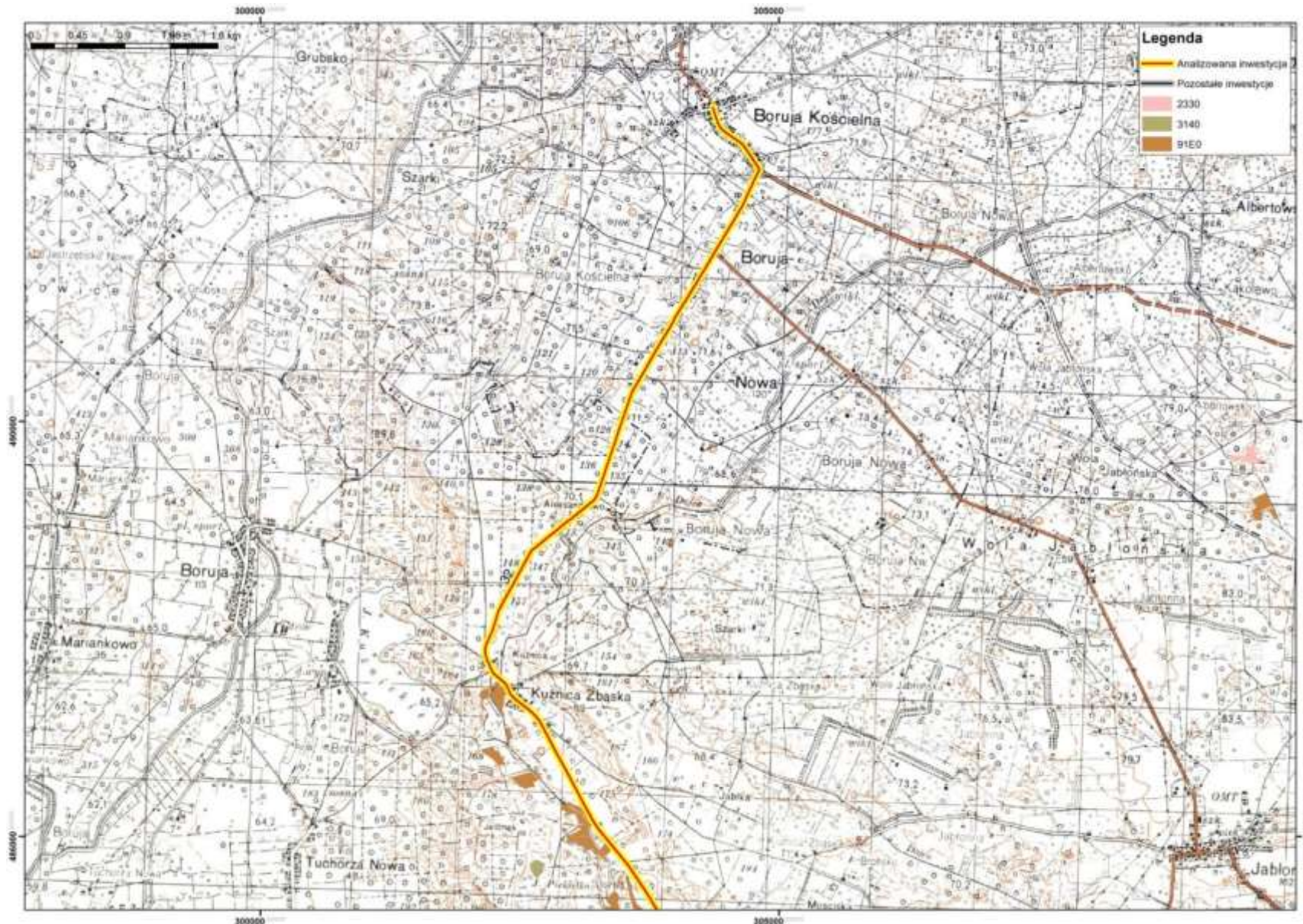


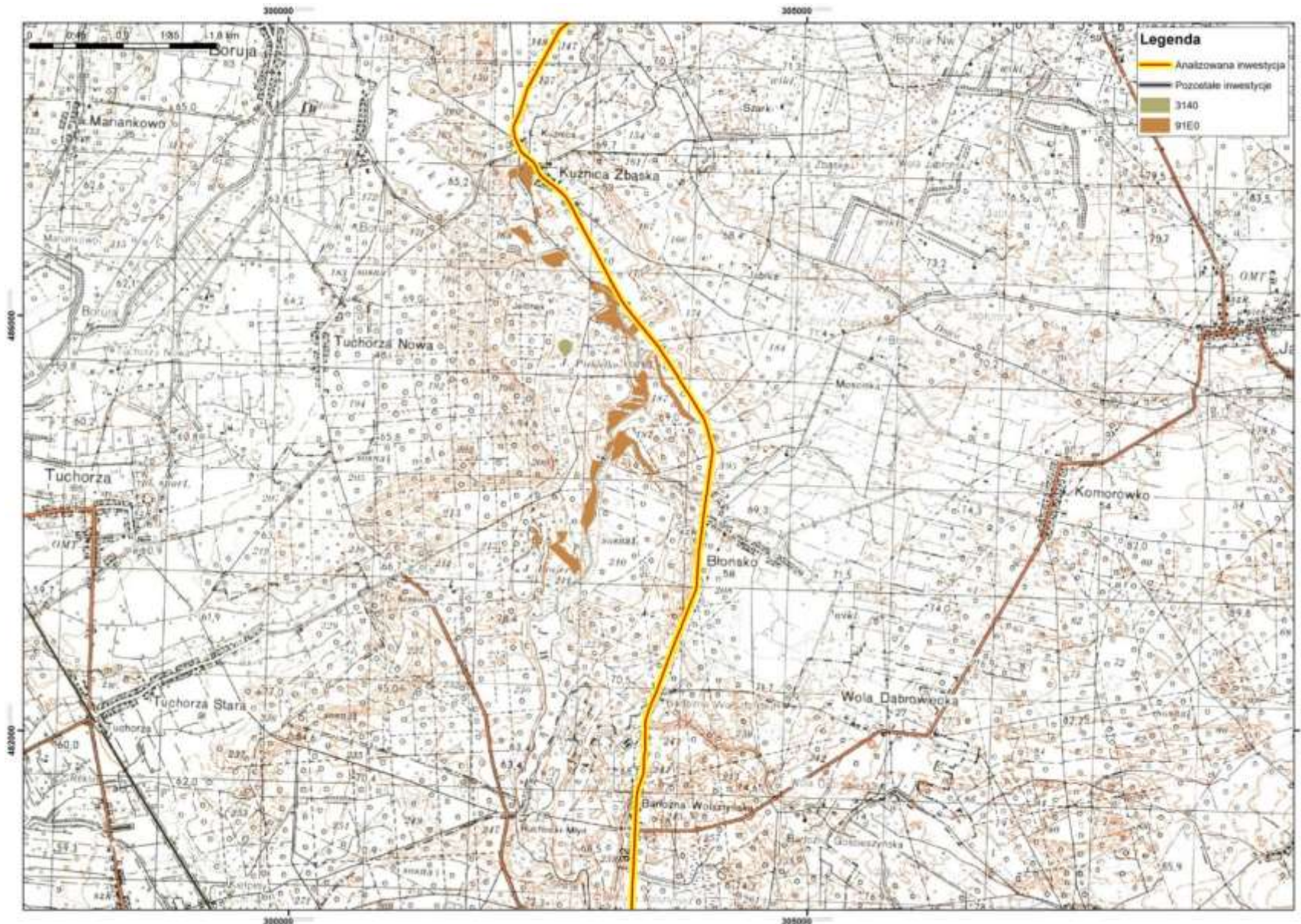
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

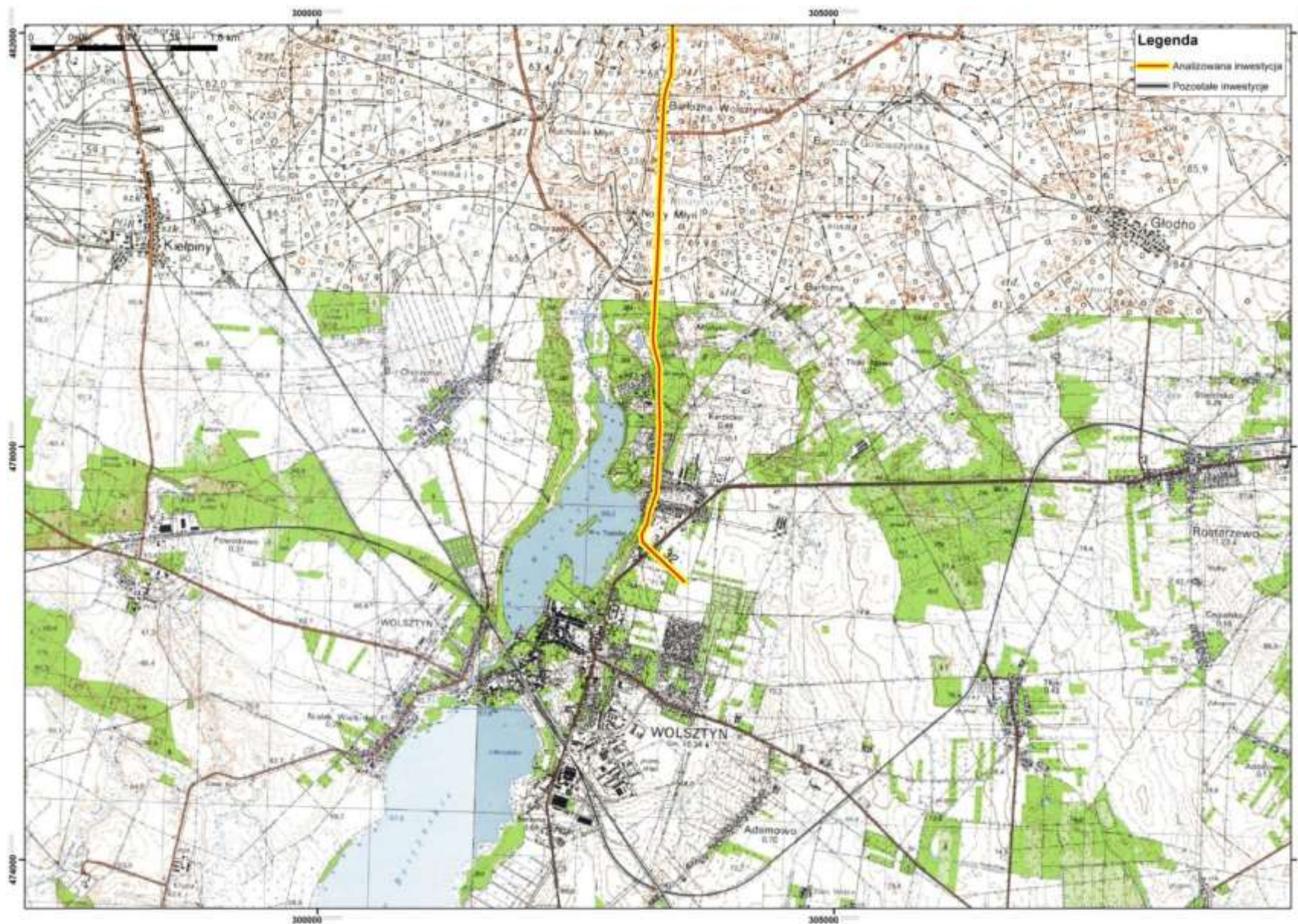








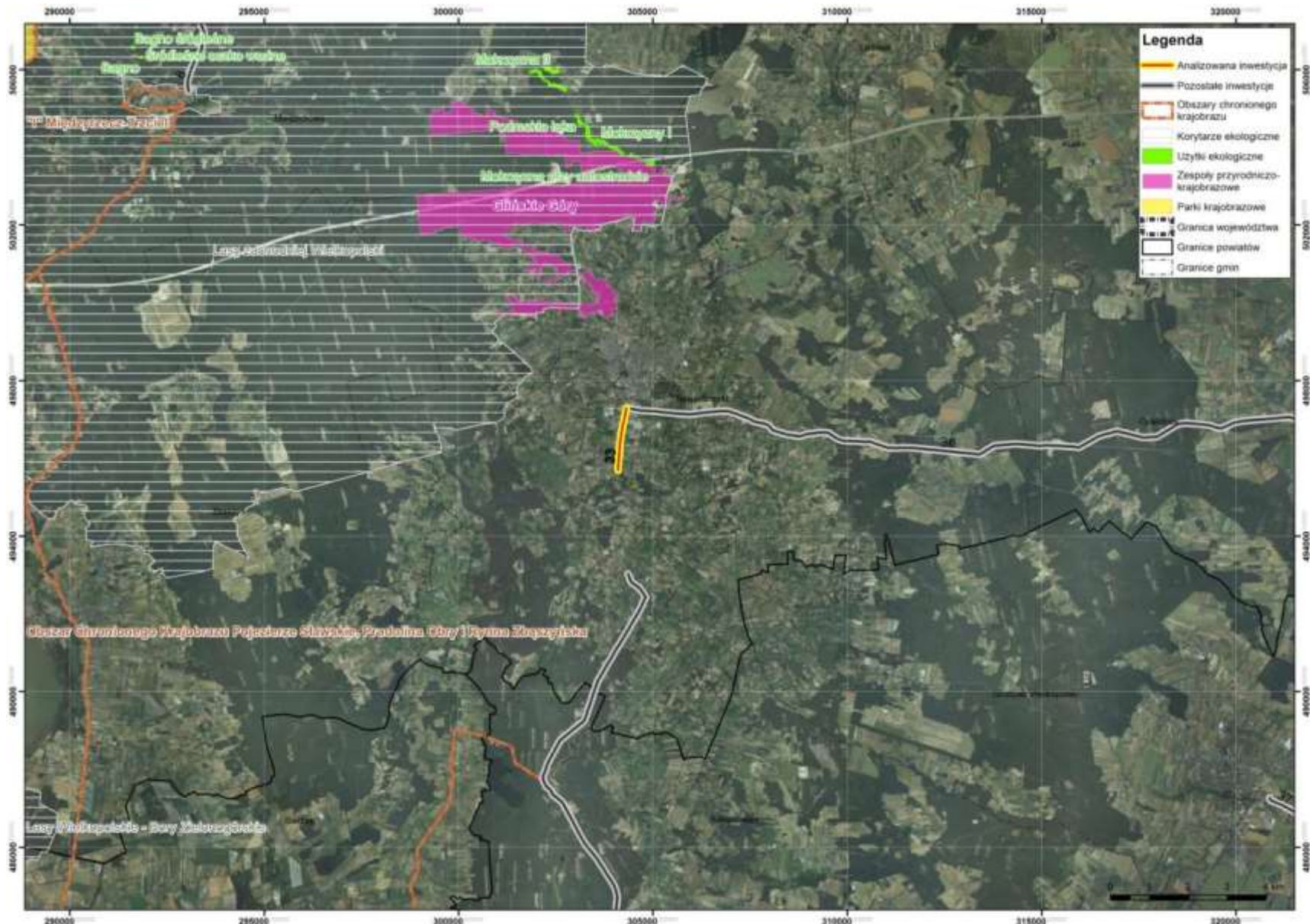




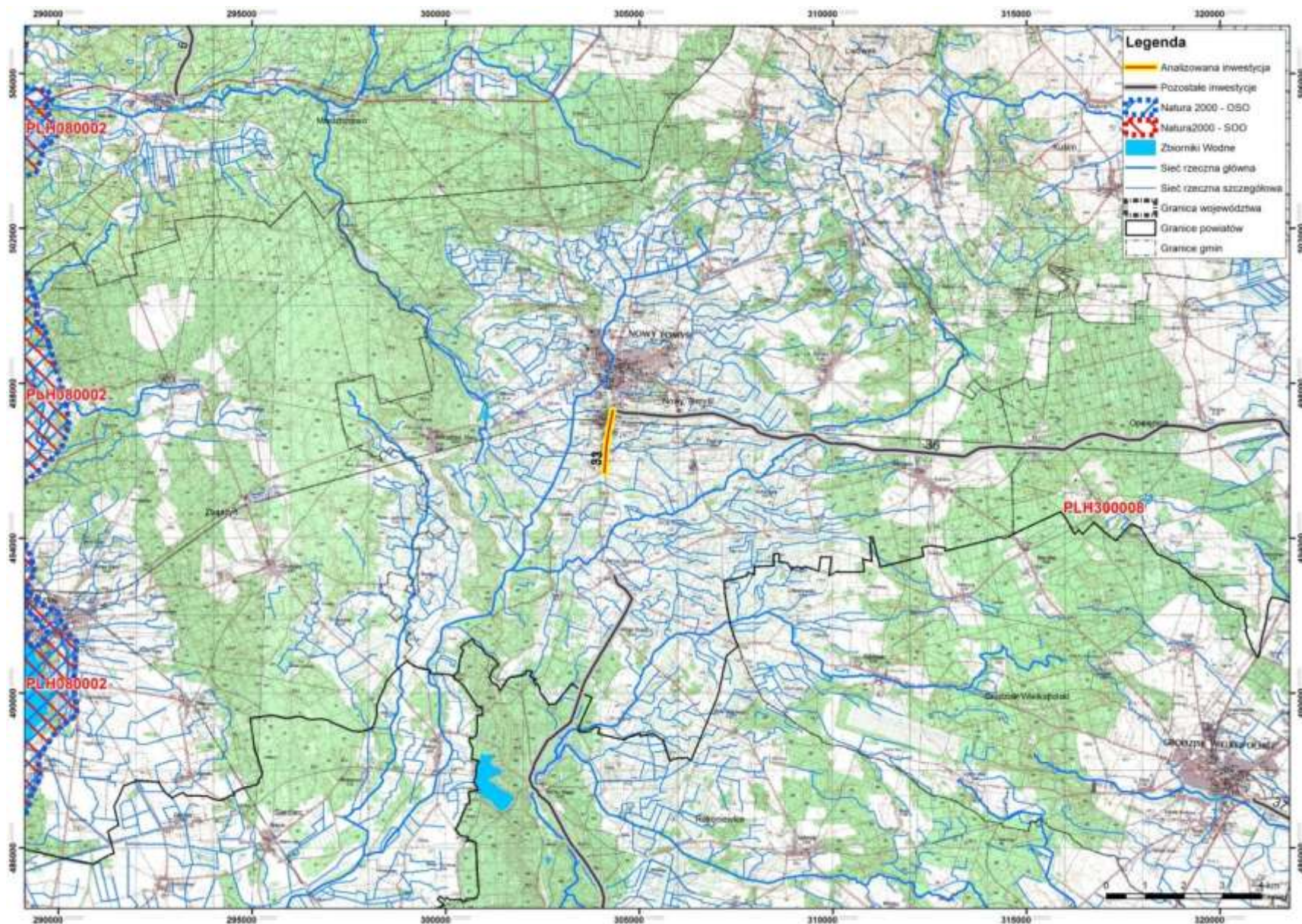
I.33. Droga nr 305 m. Nowy Tomyśl.

33		Droga nr 305 m. Nowy Tomyśl					
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat nowotomyski Gmina: Nowy Tomyśl (m. Nowy Tomyśl)						
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest budowa obwodnicy miasta Nowy Tomyśl, wraz z budową wiaduktu nad linią PKP w ciągu drogi nr 305						
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 2,50km						
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące <u>potencjalnie</u> znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;						
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja w całości przebiega przez obszary podmiejskie na południe od miasta Nowy Tomyśl;						
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Użytki ekologiczne: Mokrzyzna przy autostradzie – 6,32 km, Mokrzyzny I – 6,62 km, Mokrzyzna II – 8,31 km; Obszary chronionego krajobrazu: Obszar Chronionego Krajobrazu Pojezierze Sławskie, Pradolina Obry i Rynna Zbąszyńska – 7,82 km, "I" Międzyrzecz-Trzciel – 13,68 km; Korytarze ekologiczne: Lasy zachodniej Wielkopolski – 2,59 km; Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe: Glińskie Góry – 2,46 km; Natura 2000 – OSO: PLB080005 Jeziora Pszczewskie i Dolina Obry – 13,92 km; Natura 2000 – SOO: PLH300008 Kopanki – 13,02 km, PLH080002 Rynna Jezior Obrzańskich – 13,98 km;</p>						
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska							
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań						Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)
	-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							Nie zidentyfikowano istotnych zagrożeń dla różnorodności biologicznej. Potencjalne oddziaływania mogą dotyczyć uszkodzenia lub usunięcia pojedynczych drzew lub krzewów. Na czas wykonywania robót ziemnych należy zabezpieczyć pnie i bryły korzeniowe drzew oraz krzewy przed uszkodzeniem.
Obszary Natura 2000							Nie zidentyfikowano zagrożeń dla obszarów Natura 2000.
Pozostałe obszary chronione							Nie zidentyfikowano zagrożeń dla pozostałych obszarów chronionych.

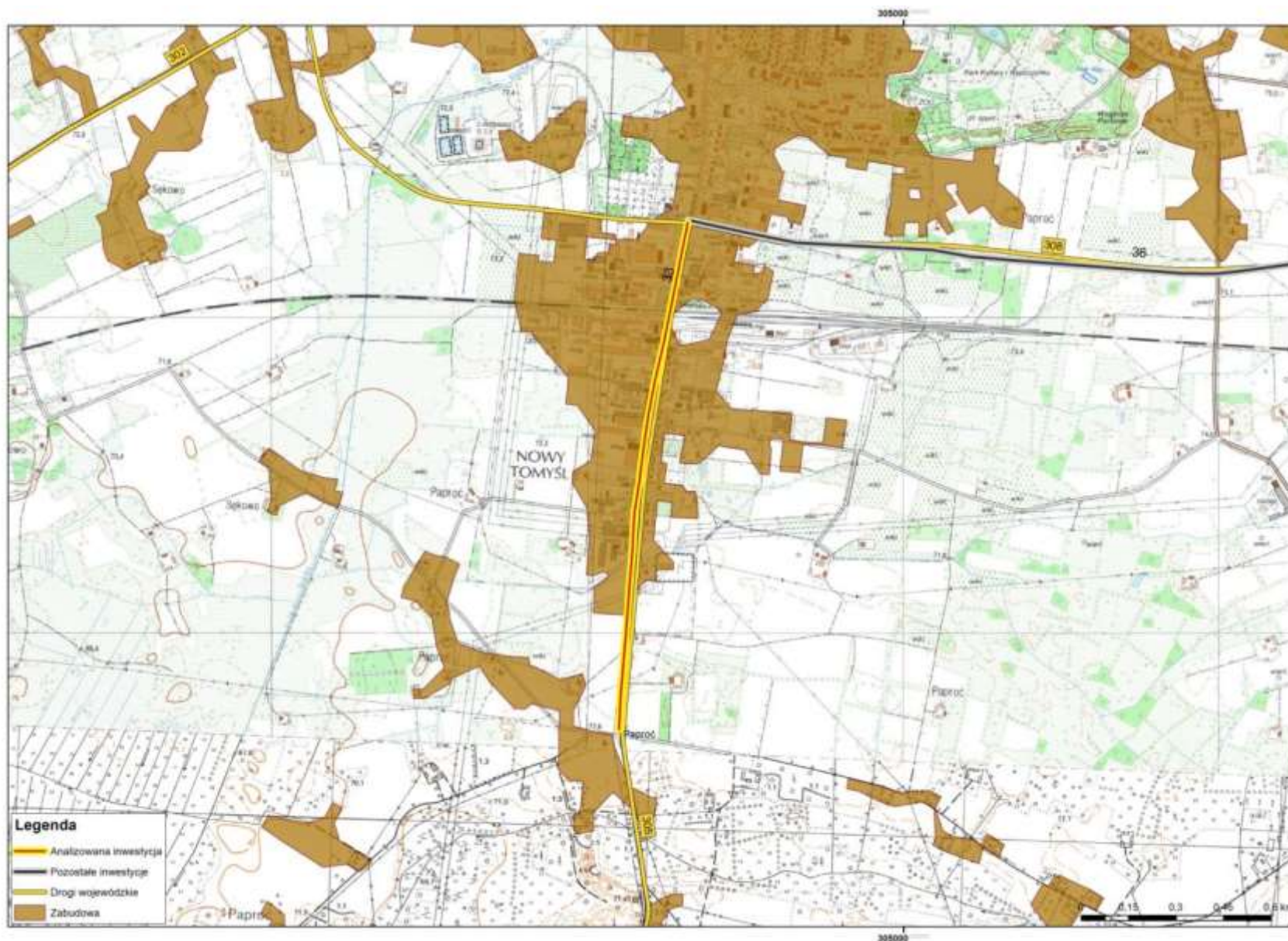
Korytarze ekologiczne							Inwestycja przecina obiekt pełniący funkcję lokalnego korytarza ekologicznego. Konieczne zastosowanie rozwiązań minimalizujących (m.in. zapewnienie drożności obiektu pełniącego funkcję korytarza poprzez dostosowanie istniejącego przepustu do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt). Zapleczka budowy należy lokalizować poza obszarami pełniącymi funkcje korytarzy ekologicznych.
Ludzie (w tym zdrowie);							Budowa wiaduktu nad linią kolejową poprawi bezpieczeństwo użytkowników ruchu i tym samym pozytywnie wpłynie na zdrowie mieszkańców. Pozostała część inwestycji to budowa obwodnicy po istniejącej obecnie ulicy Kolejowej, zlokalizowanej w podmiejskiej części Nowego Tomysła. Inwestycja tego typu nie ma charakteru obwodnicy i nie wpłynie pozytywnie na zdrowie mieszkańców poprzez ograniczenie ruchu drogowego w pobliżu zabudowy mieszkaniowej.
Wody;							Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie JCW RW6000171878529. Z uwagi na charakter i skalę inwestycji nie przewiduje się istotnych oddziaływań na analizowany komponent.
Powietrze;							Planowana w ramach przedsięwzięcia obwodnica pozwoli na relokację emisji zanieczyszczeń powodowanych ruchem tranzytowym. Przyczyni się też do uspołnienienia układu drogowego Nowego Tomysła, a przez to do redukcji emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych.
Hałas;							Budowa nowej infrastruktury drogowej uwarunkowana jest koniecznością dotrzymania obowiązujących standardów akustycznych. Natomiast zakładana relokacja ruchu tranzytowego spowoduje zmniejszenie obecnie notowanych uciążliwości w zakresie hałasu drogowego.
Powierzchnia ziemi ;							Budowa wiaduktu wiąże się z pracami ziemnymi na dużą skalę, ale odbywać się one będą na terenie już przekształconym, utwardzonym i uszczelnionym. Należy więc założyć, że oddziaływanie na ten komponent będzie niewielkie.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);							Największe oddziaływanie, potencjalnie negatywne, będzie miała budowa wiaduktu kolejowego. Na tym etapie oceny nie sposób, bez znajomości projektu budowlanego, precyzyjnie określić skali oddziaływania. Można jednak założyć, że budowa wiaduktu znacznie przekształci lokalny krajobraz.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);							Nie można stwierdzić oddziaływania na ten komponent.



w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



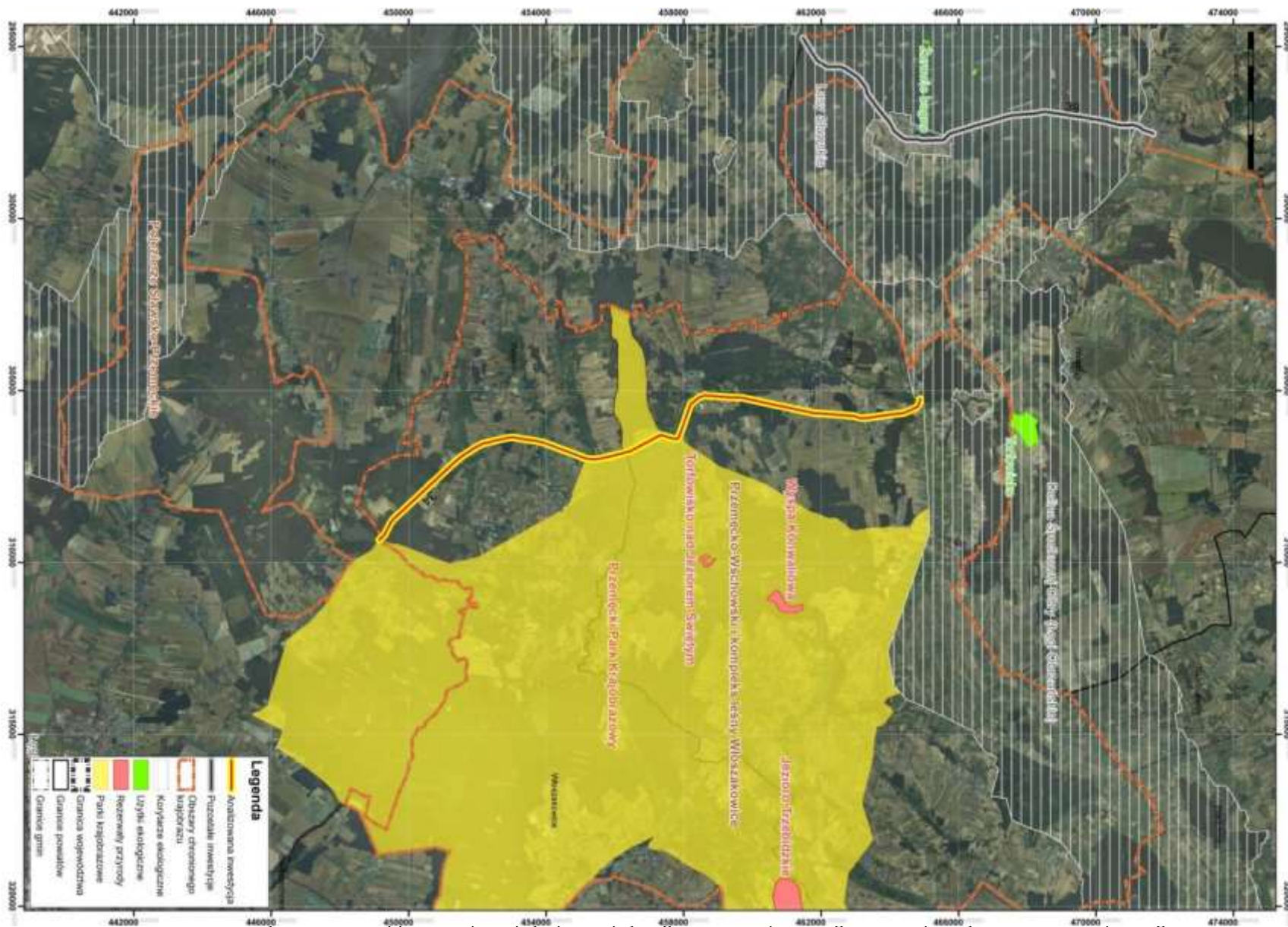


I.34. Droga Nr 305 odc. od m. Solec do granicy województwa.

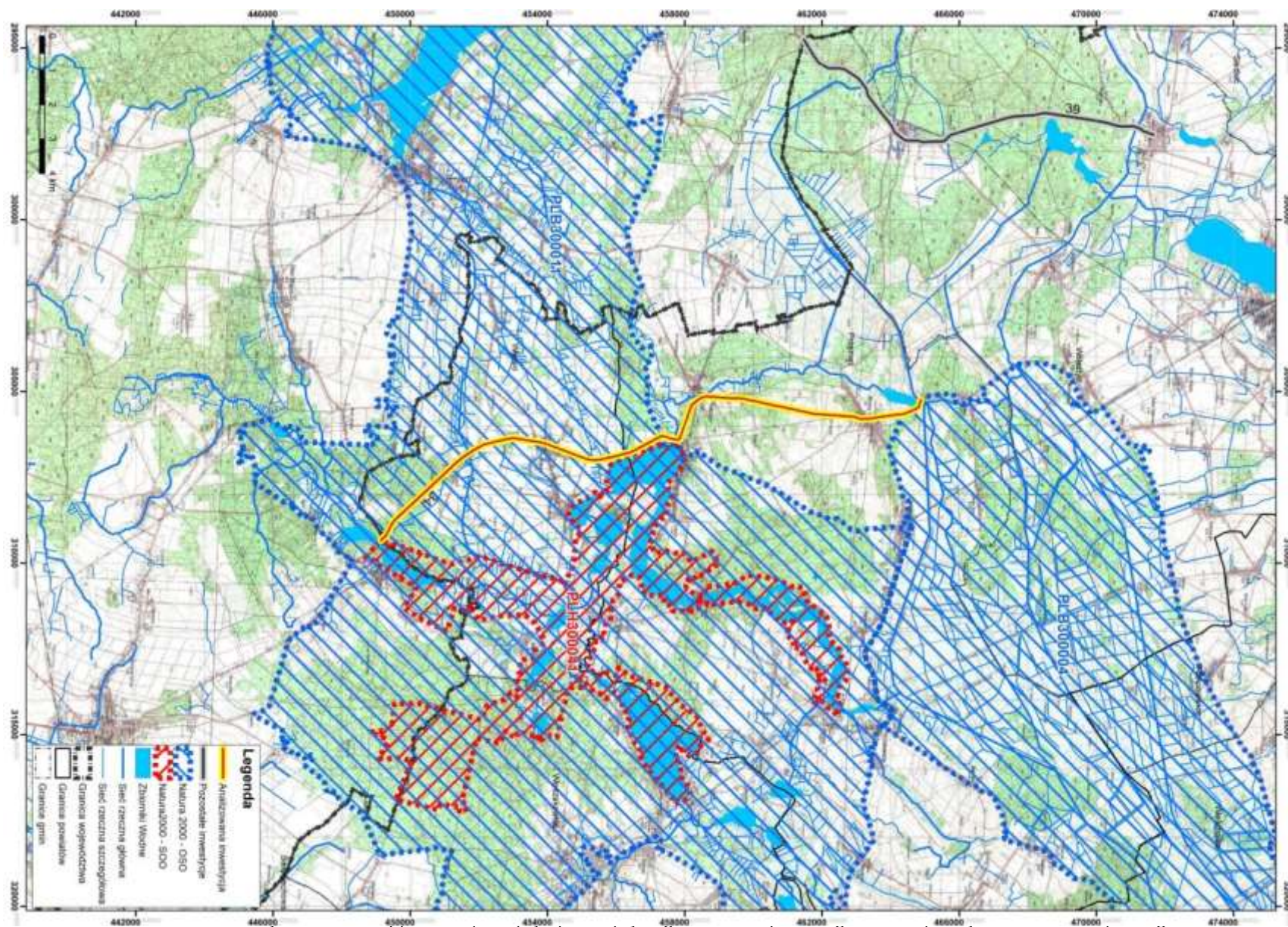
34	Droga Nr 305 odc. od m. Solec do granicy województwa
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat wolsztyński Gmina: Przemęt (Solec, Mochy, Kaszczor) Powiat leszczyński Gmina: Wijewo (Wijewo, Radomyśl)
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 305 pomiędzy miastem Solec, a granicą województwa. Inwestycja realizowana ma być w czterech odcinkach: I.Solec – most na Południowym Kanale Obry, II. Południowy Kanał Obry – Mochy, III. Mochy – granica powiatu leszczyńskiego, IV. granica powiatu leszczyńskiego – granica województwa.
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Odcinek I - długość 1,70 km, odcinek II - długość 3,61 km, odcinek III - długość 6,50 km, odcinek IV - długość 8,40 km
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące <u>potencjalnie</u> znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia	Decyzja dla 3 z 4 odcinków z 08.02.2013 (z pełną procedurą OOŚ), brak decyzji dla odc. rozbudowa drogi na odc. Solec – most na Południowym Kanale Obry
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	W części północnej inwestycja graniczy ze zbiornikiem wodnym, następnie przebiega przez tereny użytkowane rolniczo oraz leśne. W części środkowej przylega do zbiornika wodnego Jez. Wieleńskie-Trzytoniowe na obszarze Przemęckiego Parku Krajobrazowego. Dalej, na południu, przebiega przez tereny rolnicze i leśne do miejsca styku ze zbiornikami wodnymi : Jezioro Lgińsko oraz Jezioro Lginko.
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Użytki ekologiczne: Torfowisko – 2,69 km, Żurawie bagno – 9,57 km;</p> <p>Rezerваты przyrody: Torfowisko nad Jeziorem Świętym – 3,48 km, Wyspa Konwaliowa – 5,18 km, Jezioro Trzebidzkie – 13,20 km;</p> <p>Obszary chronionego krajobrazu: Przemęcko-Wschowski i kompleks leśny Włoszakowice – 0 km (zawiera się w OChK), Obszar Chronionego Krajobrazu Pojezierze Sławskie, Pradolina Obry i Rynna Zbąszyńska – 1,15 km, Pojezierze Sławsko-Przemęckie – 1,04 km;</p> <p>Korytarze ekologiczne: Dolina Środkowej Obry (Łęgi Obrzańskie) – 0 km (inwestycja przylega do korytarza), Lasy Sławskie – 3,27 km,</p> <p>Parki krajobrazowe: Przemęcki Park Krajobrazowy – 0 km (pokrywa się z obszarem parku);</p> <p>Natura 2000 – OSO: PLB300011 Pojezierze Sławskie – 0 km (inwestycja przecina obszar Natura 2000), PLB300004 Wielki Łęg Obrzański – 0 km (inwestycja przylega do obszaru Natura 2000);</p> <p>Natura 2000 – SOO: PLH300041 Ostoja Przemęcka – 0 km (inwestycja przylega do obszaru Natura 2000);</p>
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska	

Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań						Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)
	-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							Dla inwestycji sporządzono raport oraz przeprowadzono procedurę OOS (oprócz odc. rozbudowa drogi na odc. Solec – most na Południowym Kanale Obry), która nie wykazała istotnych negatywnych oddziaływań na gatunki roślin, zwierząt i grzybów o raz chronione siedliska i różnorodność biologiczną. Realizacja inwestycji wiąże się z wycinką krzewów i drzew przydrożnych oraz zniszczeniem stanowisk i osobników chronionych gatunków bezkręgowców, porostów i roślin. W decyzji środowiskowej wskazano działania minimalizujące oraz konieczność nasadzeń zastępczych.
Obszary Natura 2000							Inwestycja przebiega przez obszar PLB300011 Pojezierze Sławskie. Procedura OOS nie wykazała istotnych oddziaływań na przedmioty ochrony obszaru.
Pozostałe obszary chronione							Inwestycja zlokalizowana jest w Przemęckim Parku Krajobrazowym oraz Przemęcko-Wschowskim Obszarze Chronionego Krajobrazu i kompleksie leśnym Włozzakowice. Procedura OOS nie wykazała istotnych oddziaływań na cele ochrony obszarów.
Korytarze ekologiczne							Inwestycja przecina krajowy korytarz ekologiczny „Dolina Środkowej Obry (Łęgi Obrzańskie)” oraz liczne korytarze o znaczeniu lokalnym. W decyzji środowiskowej wskazano zastosowanie rozwiązań minimalizujących (m.in. zapewnienie drożności obiektów pełniących funkcje korytarzy ekologicznych poprzez dostosowanie istniejących mostów i przepustów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt). Zaplecza budowy należy lokalizować poza obszarami pełniącymi funkcje korytarzy ekologicznych.
Ludzie (w tym zdrowie);							Celem inwestycji jest rozbudowa drogi, co powinno doprowadzić do poprawy parametrów technicznych, podniesienia komfortu i bezpieczeństwa. Działania te mogą mieć pozytywne oddziaływanie na zdrowie i życie ludzi.
Wody;							Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie 2 JCW, przy czym wystąpią 3 przypadki gdzie może dojść do konieczności przebudowy infrastruktury mostowej, a tym samym ingerencji w koryto cieku stanowiącego główny bieg JCW. Zagrożenia w tym zakresie powinny być przedmiotem procesu OOS. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
Powietrze;							Planowana inwestycja z uwagi na swój charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowością Solec i granica województwa, co może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń.
Hałas;							Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań.
Powierzchnia ziemi ;							Na odcinkach remontowanych może wystąpić konieczność poszerzenia pasa drogowego, a co za tym idzie negatywnego w skutkach uszczelniania warstwy ziemi.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);							Na niektórych odcinkach rozbudowywanej DW305, może mieć miejsce wycinka przydrożnych drzew i krzewów związana z poszerzaniem drogi. Zaleca się, po zakończeniu prac budowlanych, stosowanie nasadzeń kompensacyjnych w celu minimalizacji negatywnego oddziaływania na ten komponent środowiska.

Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);							Nie można stwierdzić negatywnego oddziaływania na komponent.
---	--	--	--	--	--	--	--

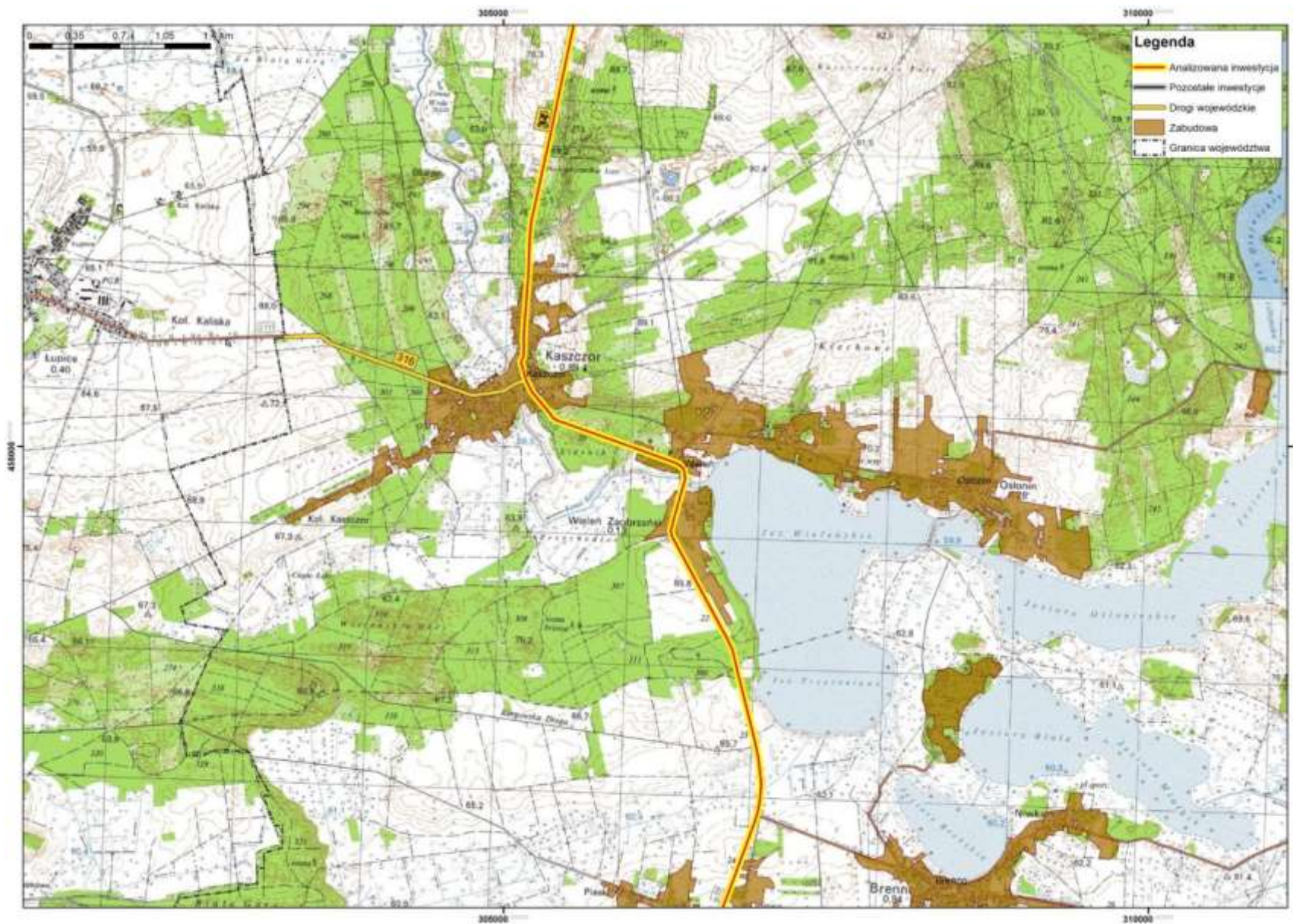


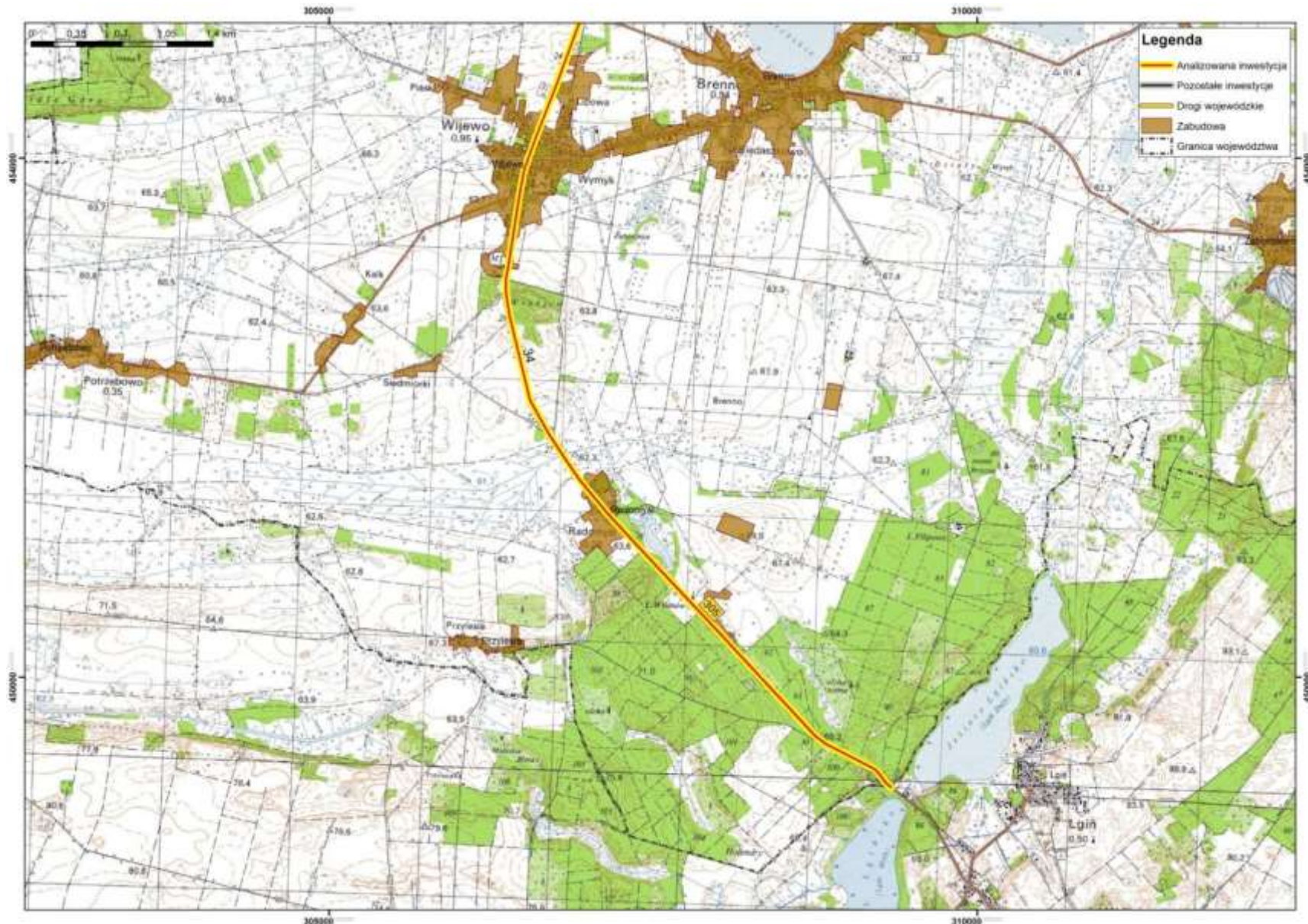
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

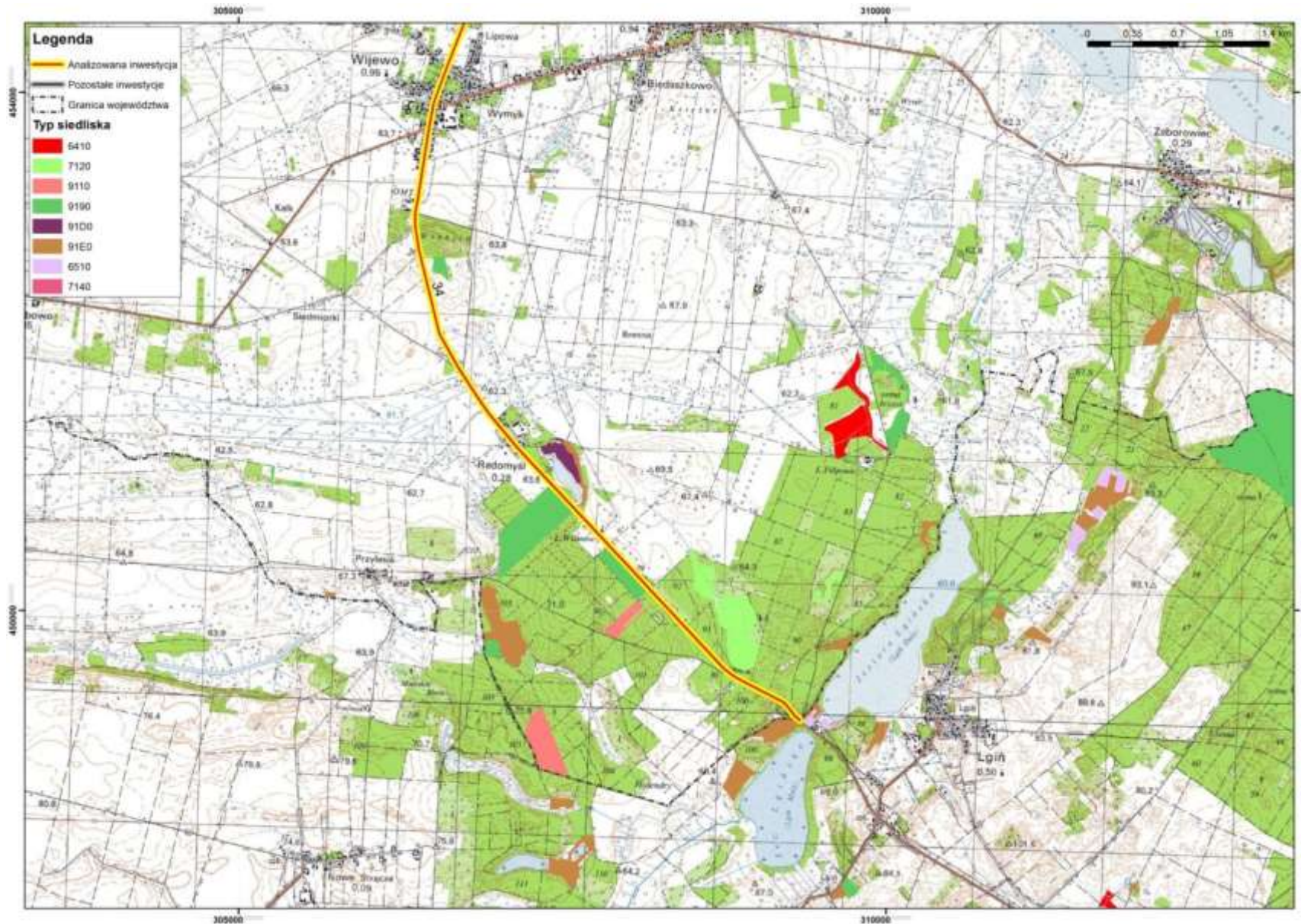










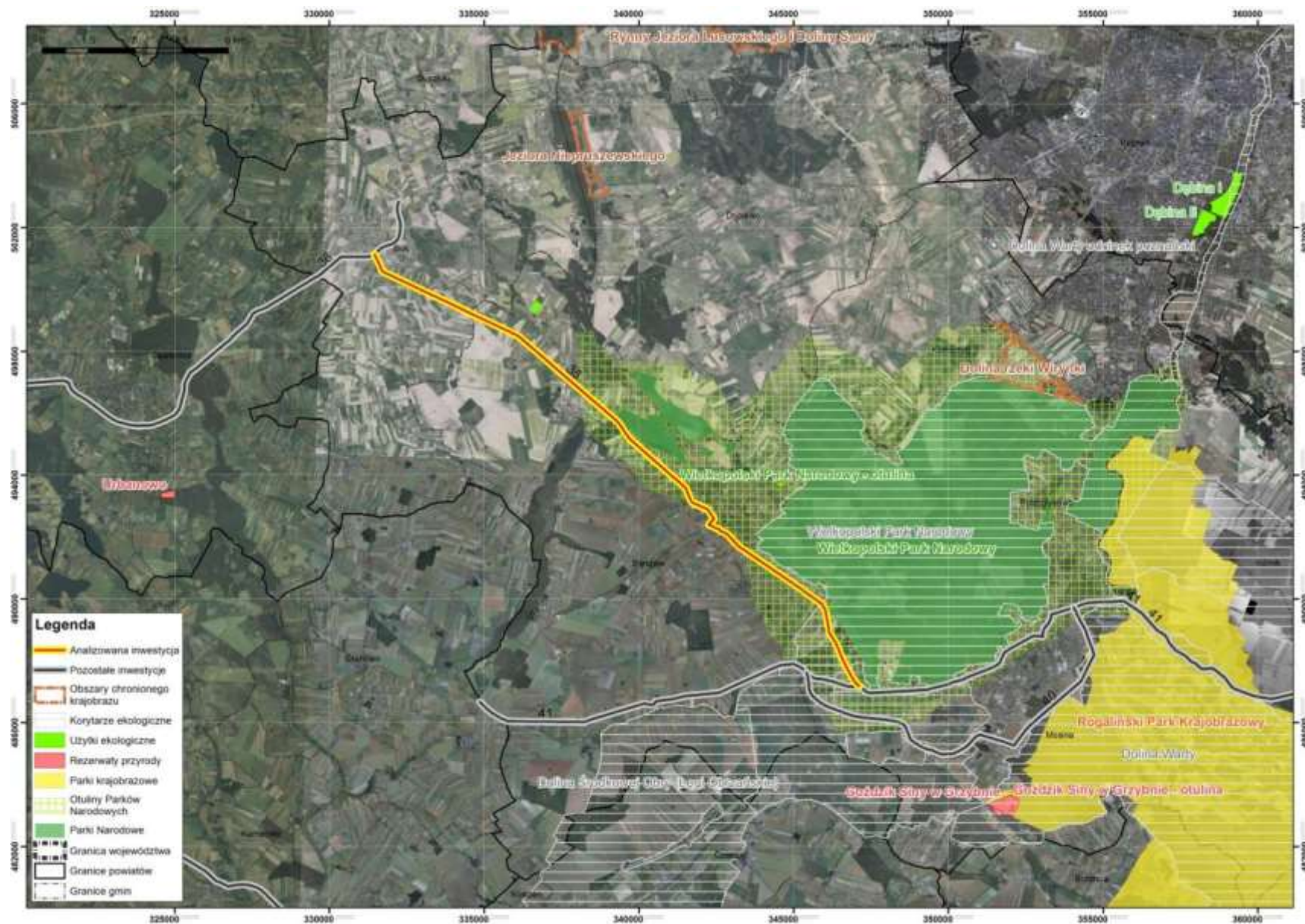


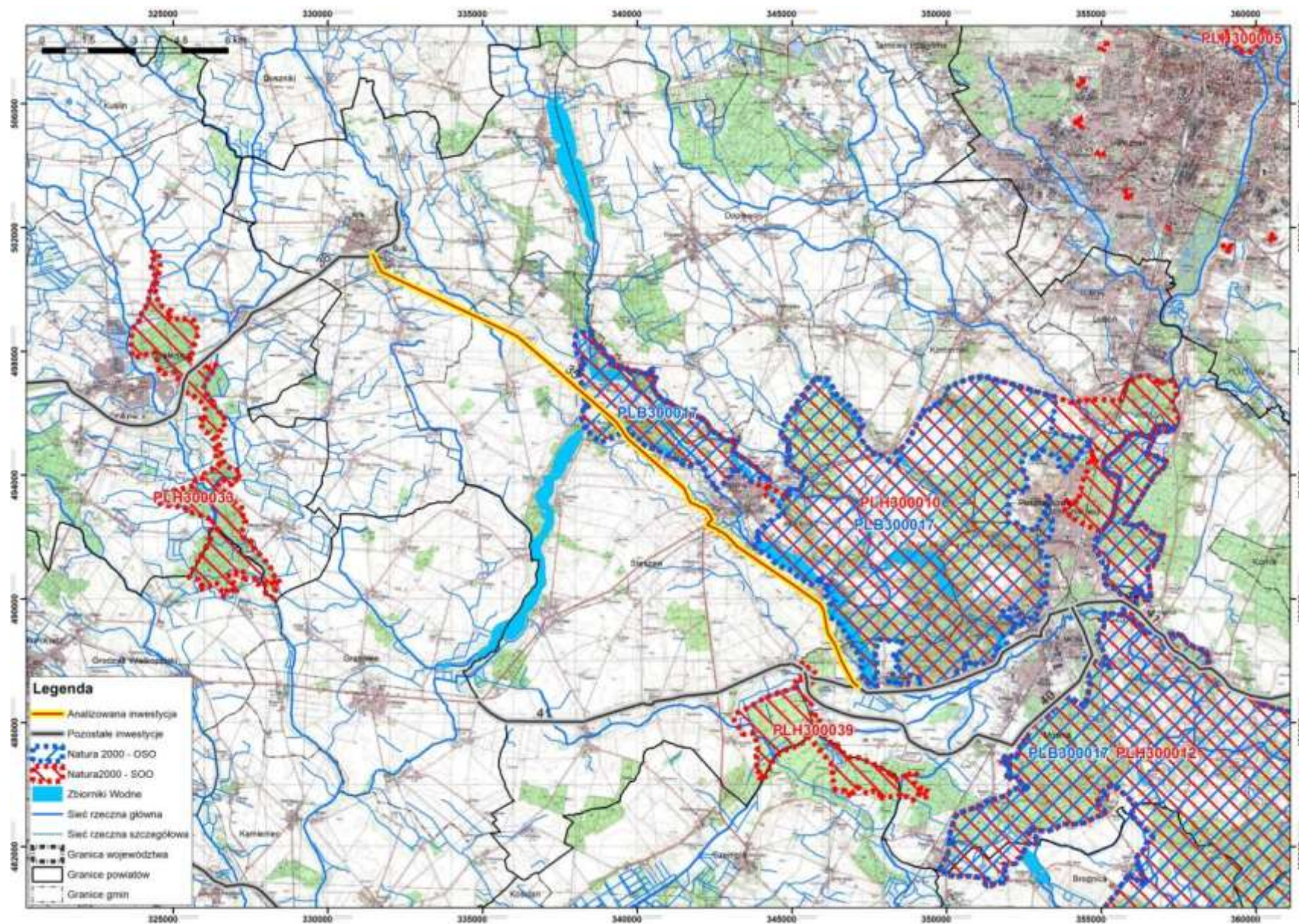
I.35. Droga nr 306 odc. Buk – skrzyżowanie z droga wojewódzką nr 431.

35	Droga nr 306 odc. Buk – skrzyżowanie z droga wojewódzką nr 431
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat poznański Gmina: Buk (m. Buk, Dobieżyn) Gmina: Stęszew (Tomiczki, Mirosławki, Rybojedzko, Wielka Wieś, m. Stęszew, Łódź) Gmina: Mosina (Dymaczewo Nowe)
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 306 na dwóch odcinkach od miasta Buk do skrzyżowania z drogą S5 oraz od skrzyżowania z drogą S5 do skrzyżowania z drogą wojewódzką 431.
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	odc. Buk – S5 - długość: 13,00km, odc. S5 – DW431 – długość 8,20km
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące <u>potencjalnie</u> znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia	Decyzja z 14.10.2014 (bez pełnej procedury OOŚ)
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	W części północno-zachodniej inwestycja przebiega przez obszar miasta Buk. Następnie w kierunku południowo-wschodnim biegnie przez obszary rolnicze, przecina otulinę Wielkopolskiego Parku Narodowego na północ od miasta Stęszew. W biegu środkowym i w części południowo-wschodniej przebiega wzdłuż granicy otuliny Parku, przylegając do jezior: Witobelskiego oraz Dymaczewskiego;
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Parki narodowe: Wielkopolski Park Narodowy – otulina – 0 km (przecina otulinę), Wielkopolski Park Narodowy – 0 km (przylega do Parku); Użytki ekologiczne: 1,03 km, 2,69 km; Rezerваты przyrody: Goździk Siny w Grzybnie – 5,80 km, Urbanowo – 9,73 km; Obszary chronionego krajobrazu: Jeziora Niepruszewskiego – 4,91 km, Rynny Jeziora Lusowskiego i Doliny Samy – 8,88 km, Dolina rzeki Wirynki – 10,27 km; Korytarze ekologiczne: Dolina Środkowej Obry (Łęgi Obrzańskie) – 0 km (inwestycja przecina obszar korytarza); Parki krajobrazowe: Rogaliński Park Krajobrazowy – 5,39 km; Natura 2000 – OSO: PLB300017 Ostoja Rogalińska – 0 km (przecina obszar Natura 2000); Natura 2000 – SOO: PLH300010 Ostoja Wielkopolska – 0 km (przecina obszar Natura 2000), PLH300039 Będziewo-Bieczyny – 1,00 km, PLH300012 Rogalińska Dolina Warty – 5,38 km, PLH300033 Dolina Mogielnicy – 6,30 km;</p>
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska	

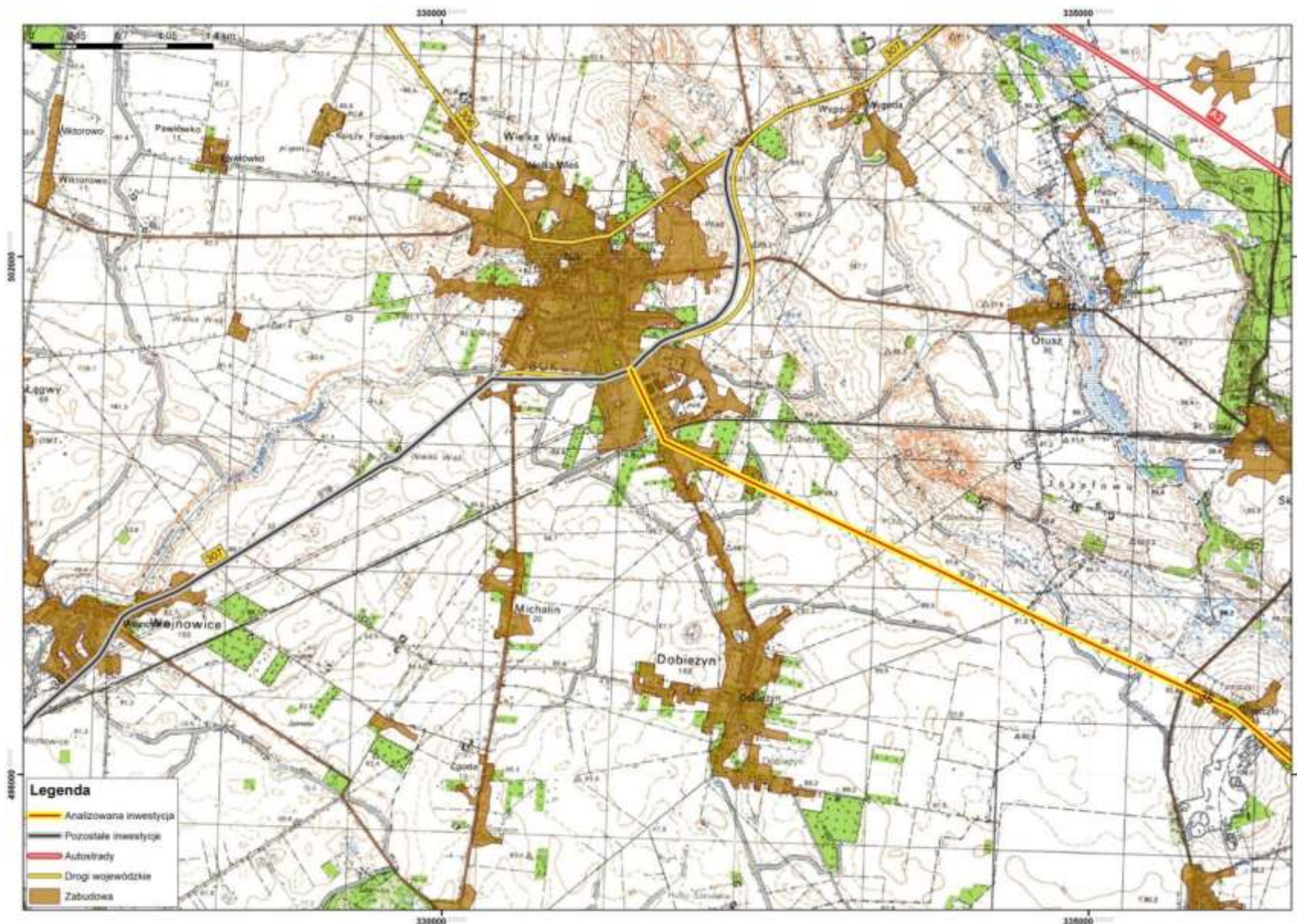
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań						Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)
	-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							Realizacja inwestycji wiąże się z wycinką krzewów i drzew tworzących m.in. aleje przydrożne. Drzewa te mogą być siedliskiem chronionych gatunków bezkręgowców, grzybów, porostów, ptaków i nietoperzy. Wskazane jest pozostawienie istniejących zadrzewień przydrożnych, które stanowią istotny element różnorodności biologicznej krajobrazu rolniczego Wielkopolski. Realizacja przedsięwzięcia wiąże się także z bezpośrednią śmiertelnością osobników gatunków zwierząt (zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji), płoszeniem, utratą siedlisk gatunków, przekształceniem, pogorszeniem jakości siedlisk (np. w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych), efektem bariery.
Obszary Natura 2000							Inwestycja przecina obszar PLH300010 Ostoja Wielkopolska i obszar PLB300017 Ostoja Rogalińska. Konieczna analiza oddziaływań na etapie OOS.
Pozostałe obszary chronione							Inwestycja zlokalizowana jest w otulinie Wielkopolskiego Parku Narodowego, na niewielkim odcinku przylega bezpośrednio do granicy parku. Konieczna inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie oos oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących.
Korytarze ekologiczne							Inwestycja zlokalizowana jest częściowo na terenie korytarza ekologicznego „Wielkopolski Park Narodowy” o randze krajowej. Realizacja inwestycji wiąże się także z ingerencją w obiekty pełniące funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych (cieki wodne, zadrzewienia śródpolne). Nowe obiekty odwadniające drogę (rowy) mogą stanowić barierę migracyjną dla małych zwierząt. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza (ze wskazaniem m.in. miejsc kolizji z płazami) oraz ocena na etapie oos oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (m.in. zapewnienie drożności obiektów pełniących funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych poprzez dostosowanie istniejących mostów i przepustów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt). Zaplecza budowy należy lokalizować poza obszarami pełniącymi funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych.
Ludzie (w tym zdrowie);							Celem inwestycji jest rozbudowa drogi, co powinno doprowadzić do poprawy parametrów technicznych, podniesienia komfortu i bezpieczeństwa. Działania te mogą mieć pozytywne oddziaływanie na zdrowie i życie ludzi.
Wody;							Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie 3 JCW, przy czym wystąpi 1 przypadek gdzie może dojść do konieczności przebudowy infrastruktury mostowej, a tym samym ingerencji w koryto cieku stanowiącego główny bieg JCW. Ponadto przebudowywany odcinek przebiega w pobliżu dwóch jezior. Zagrożenia w tym zakresie powinny być przedmiotem procesu OOS. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
Powietrze;							Planowana inwestycja z uwagi na swój charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowościami Buk i Dymaczewo, co może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń. Efekt może być zneutralizowany przez wzrost natężenia ruchu powodowany preferowaniem przez kierowców tego połączenia przed innymi.
Hałas;							Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań w obrębie terenów ochrony akustycznej. Efekt ten może być jednak neutralizowany przez wzrost natężenia ruchu powodowany preferowaniem przez kierowców tego połączenia przed innymi.

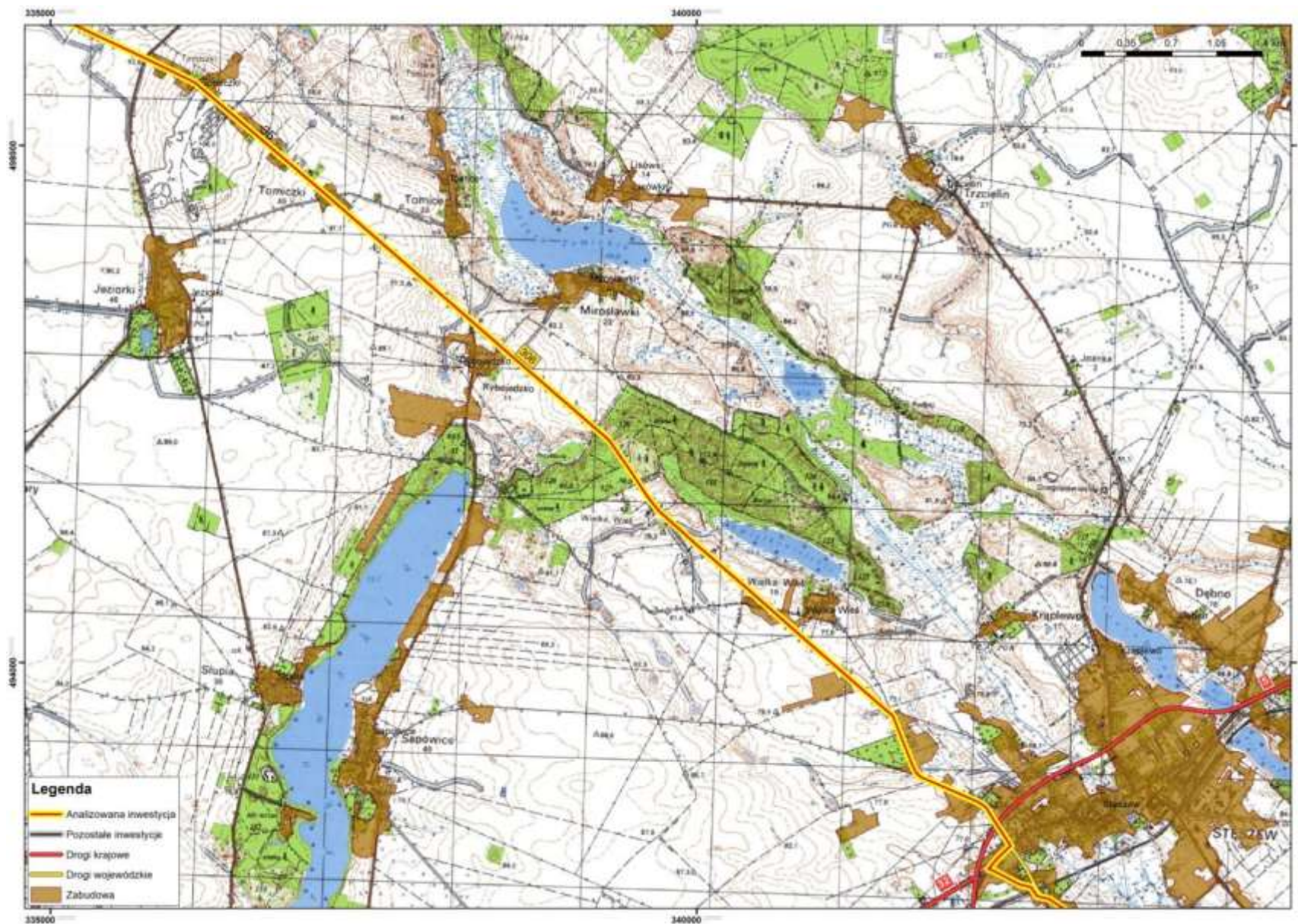
Powierzchnia ziemi ;						Na odcinkach remontowanych może wystąpić konieczność poszerzenia pasa drogowego, a co za tym idzie negatywnego w skutkach uszczelniania warstwy ziemi.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);						Na niektórych odcinkach rozbudowywanej DW306, może mieć miejsce wycinka przydrożnych drzew i krzewów związana z poszerzaniem drogi. Zaleca się, po zakończeniu prac budowlanych, stosowanie nasadzeń kompensacyjnych w celu minimalizacji negatywnego oddziaływania na ten komponent środowiska.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);						Nie można stwierdzić negatywnego oddziaływania na komponent.

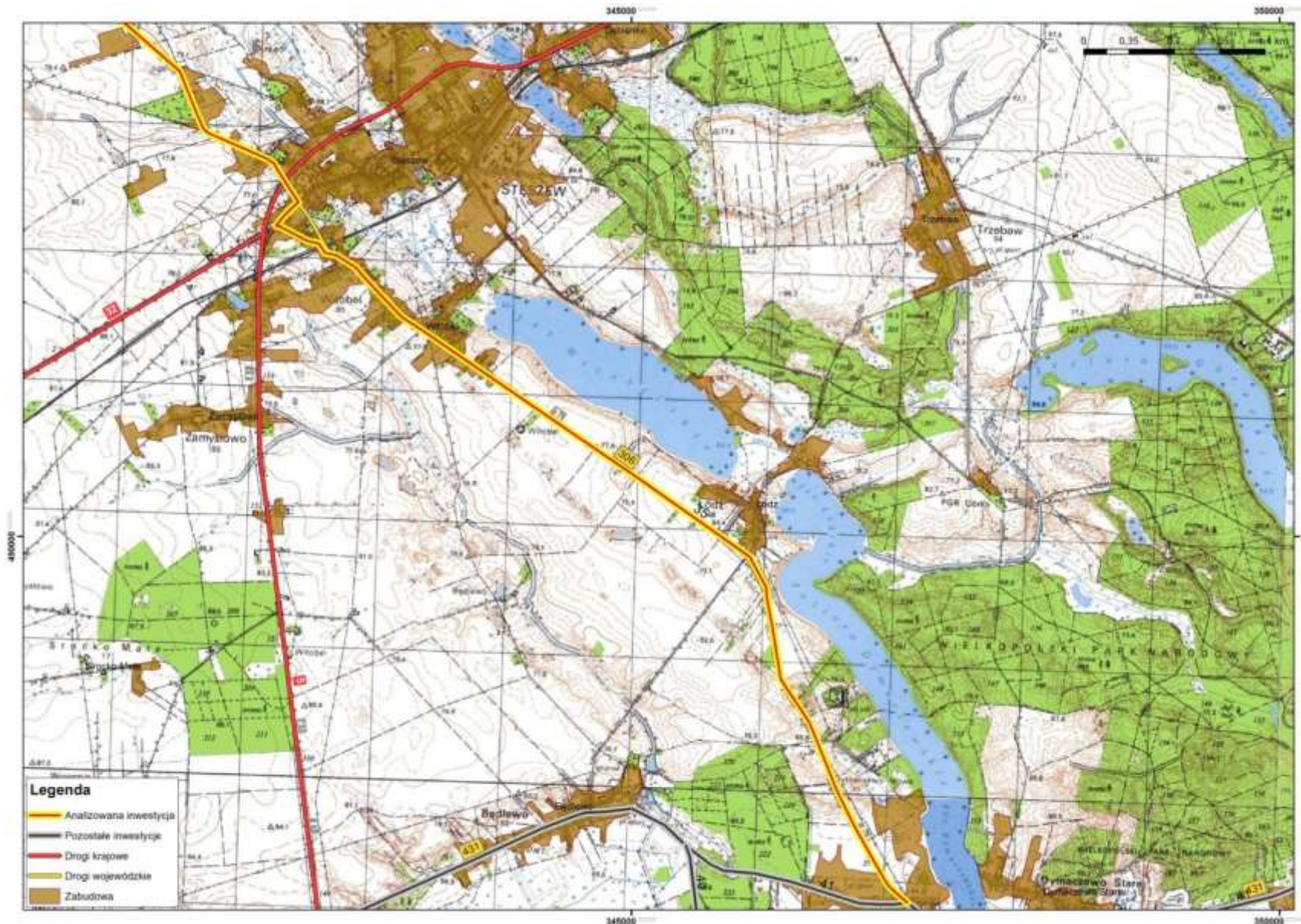


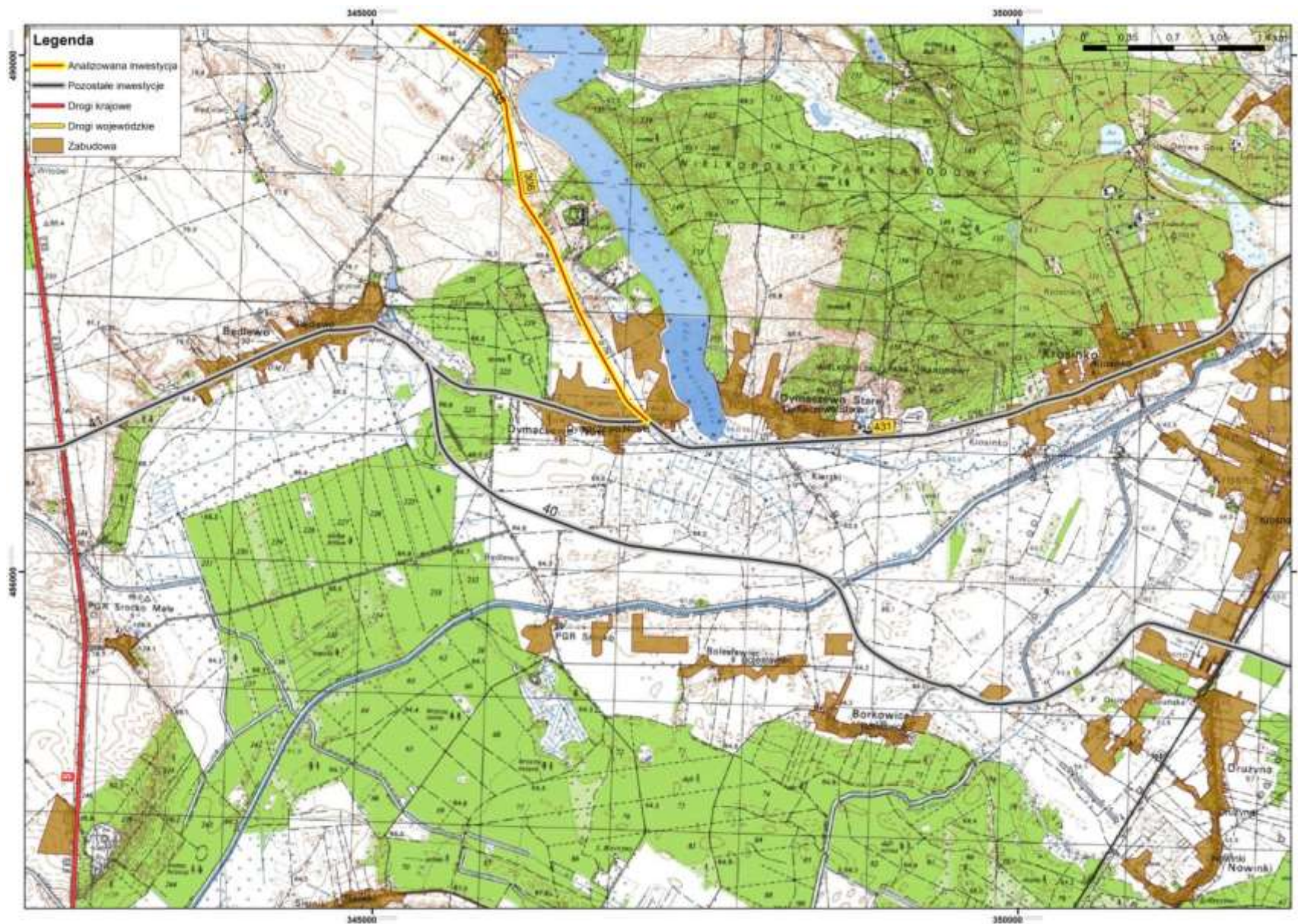


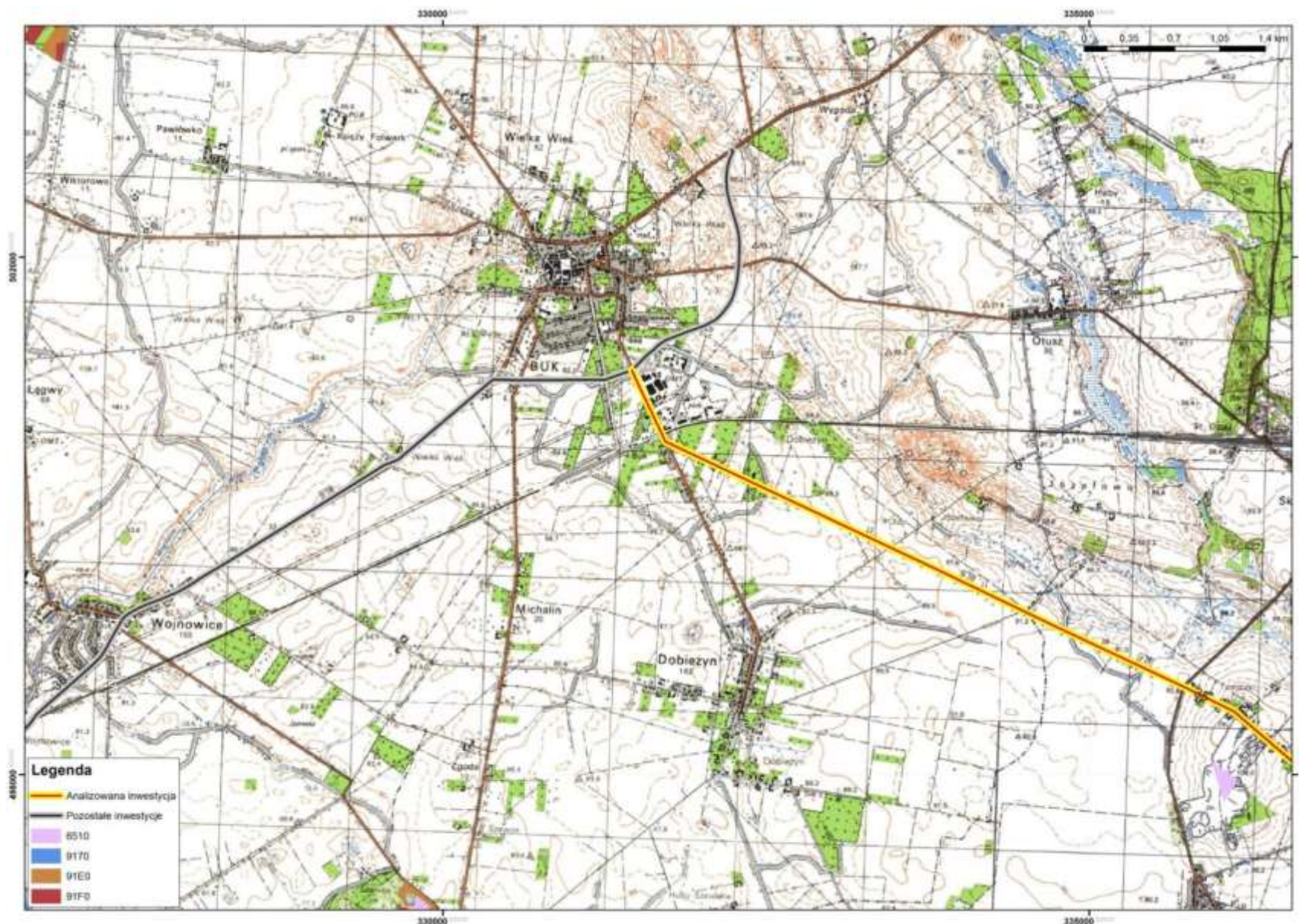
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

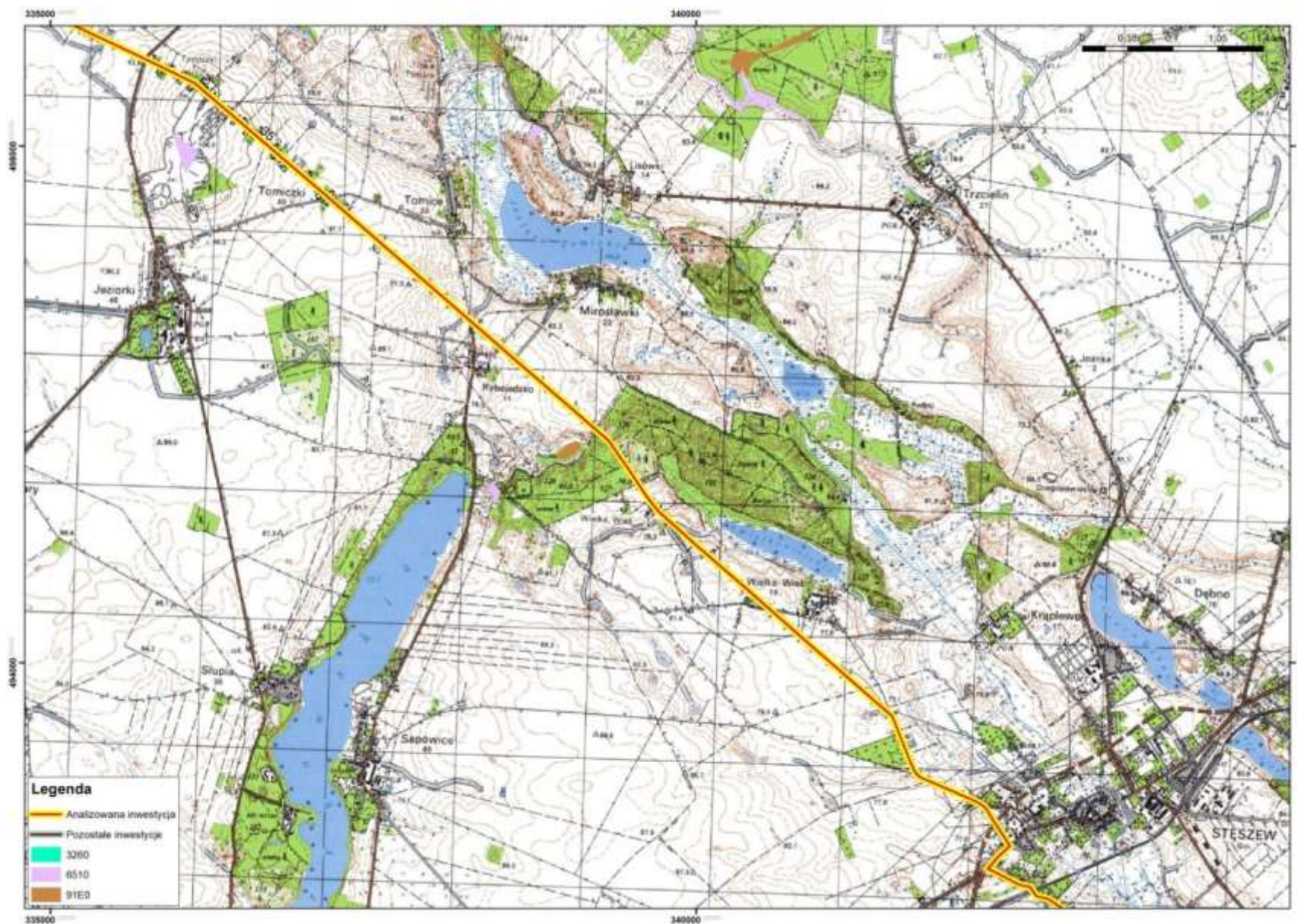






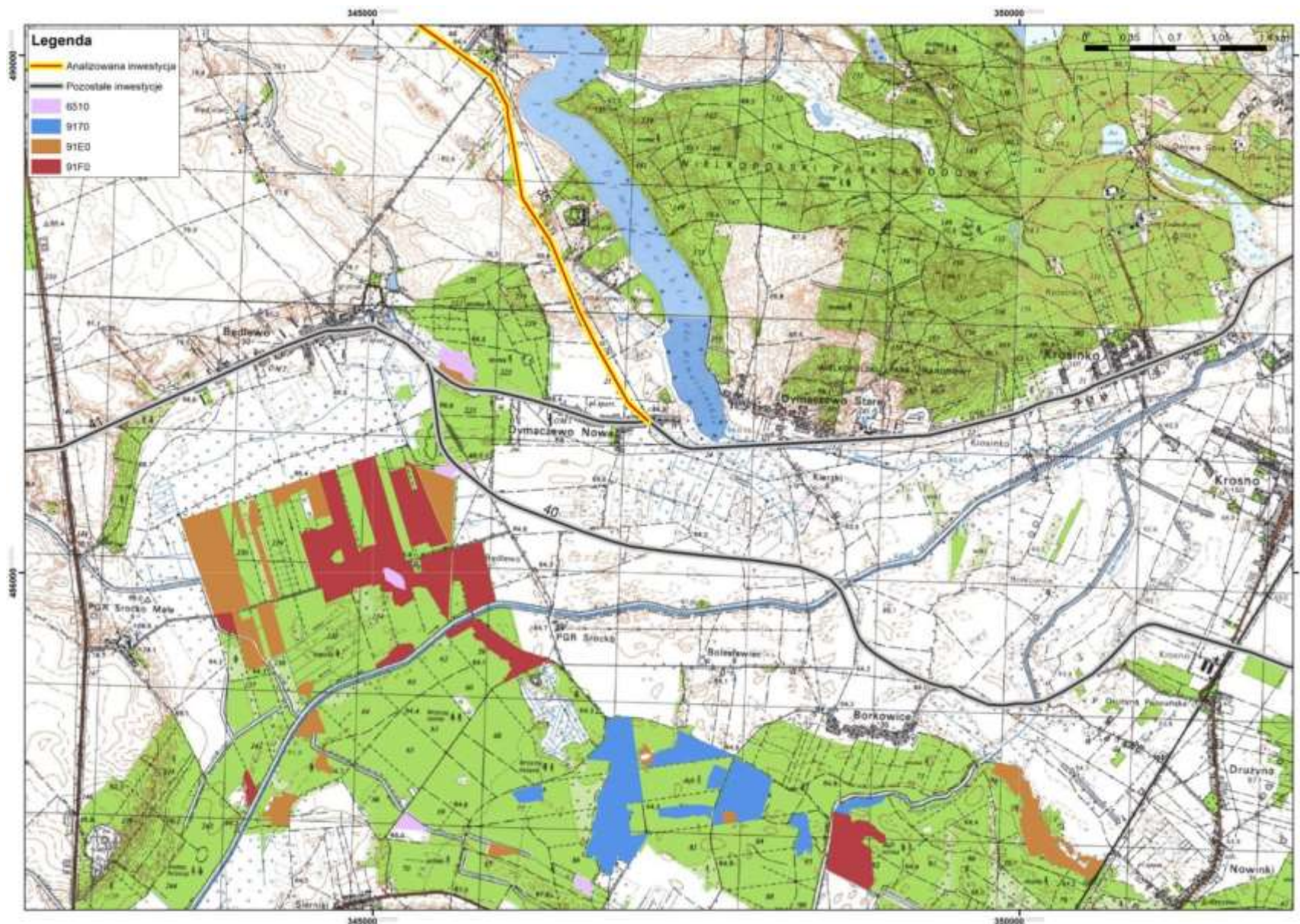






w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



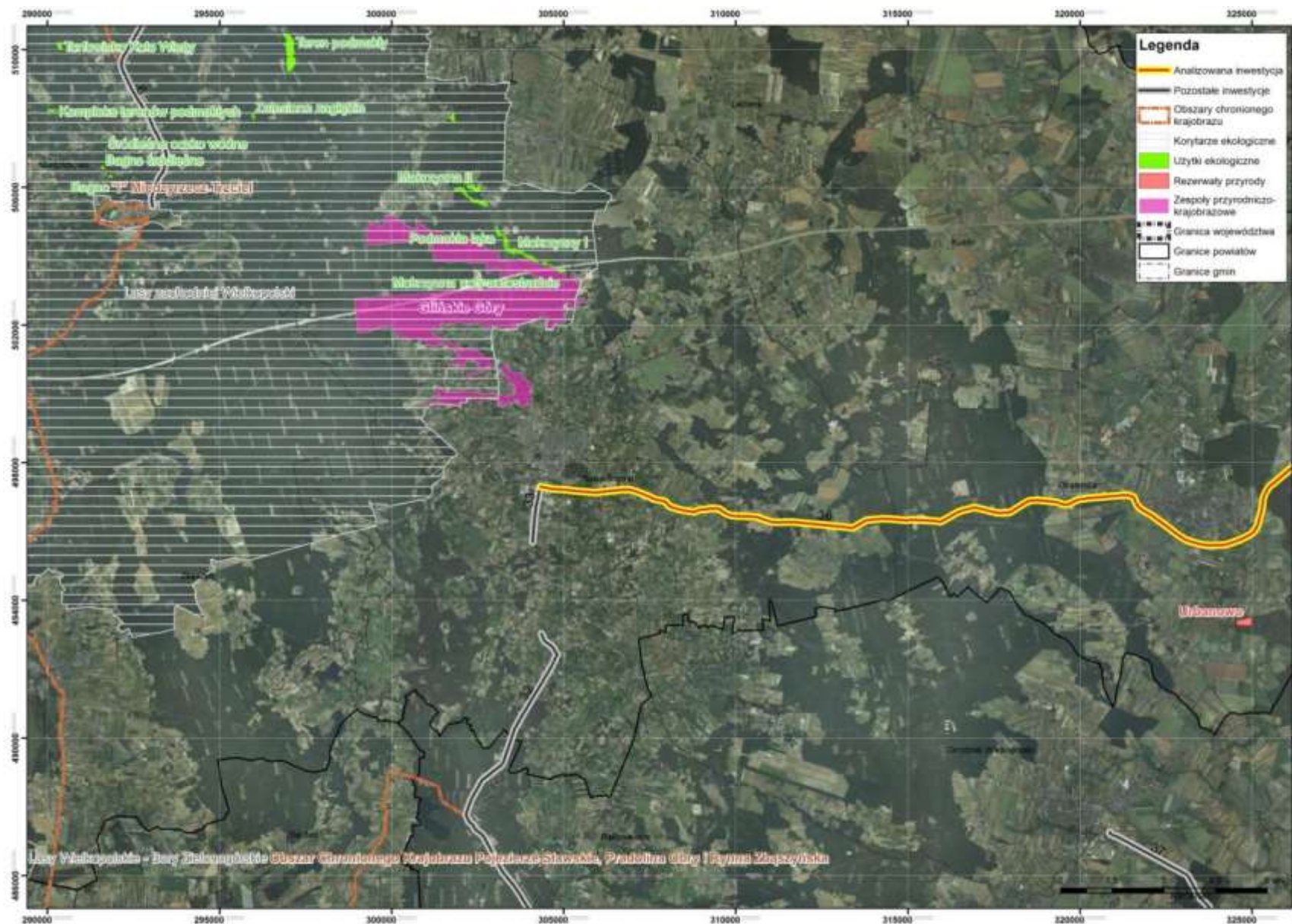


I.36. Droga nr 307/308 odc. Nowy Tomyśl – Buk.

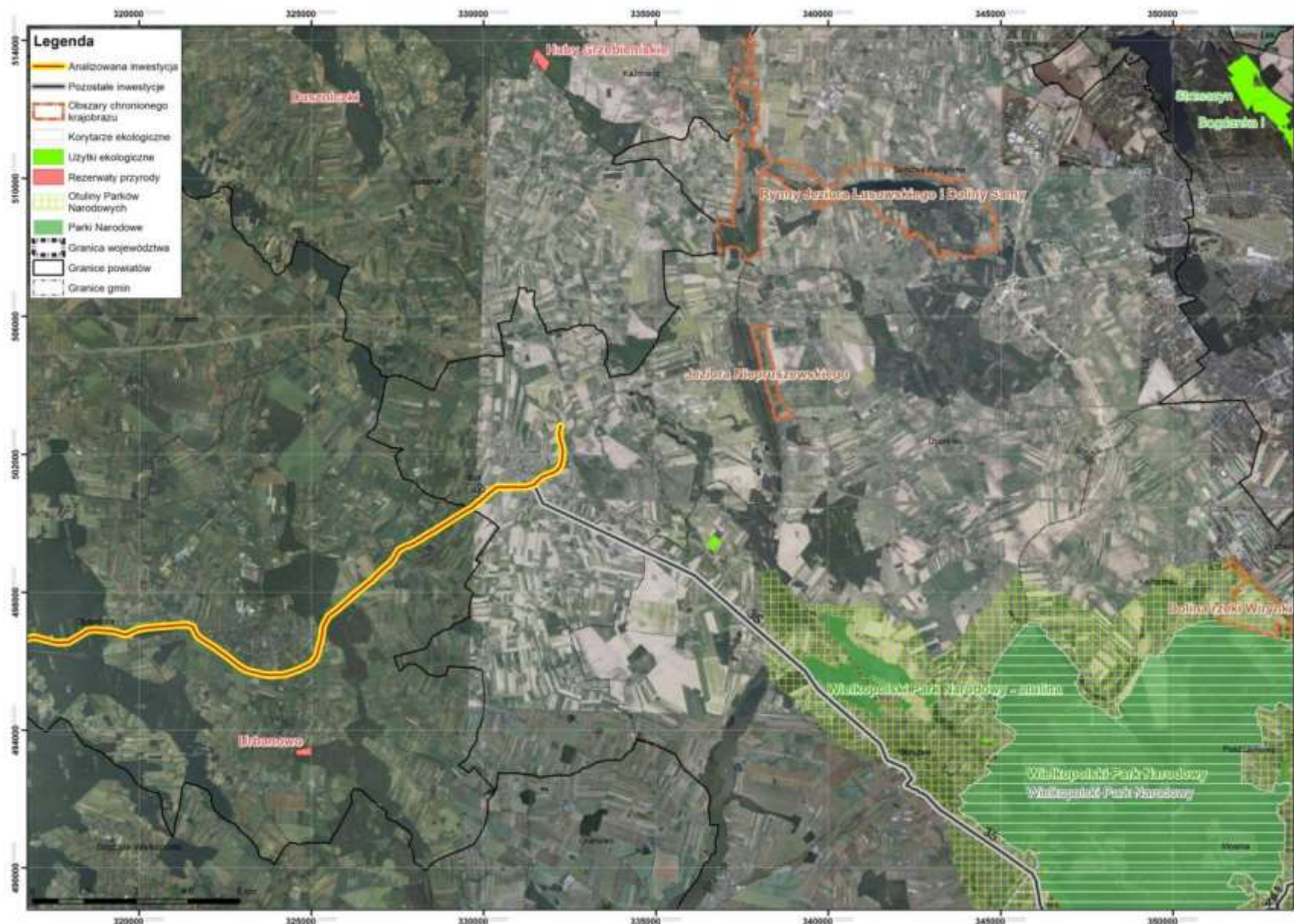
36		Droga nr 307/308 odc. Nowy Tomyśl – Buk
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat nowotomyski Gmina: Nowy Tomyśl (m. Nowy Tomyśl, Sątopy, Bukowiec) Gmina: Opalenica (Porążyn, m. Opalenica, Wojnowice) Powiat poznański Gmina: Buk (m. Buk)	
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest przebudowa dróg wojewódzkich nr 307 i 308 na odcinku Nowy Tomyśl – Buk	
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 21,40km	
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOS	Przedsięwzięcie mogące <u>potencjalnie</u> znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;	
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	W części zachodniej inwestycja przylega do miasta Nowy Tomyśl. Następnie przebiega przez obszary leśne. W środkowym biegu przylega do południowej części miasta Opalenica, przecina obszar Natura 2000 na wschodzie miasta, a następnie w części wschodniej przylega do miasta Buk;	
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Parki narodowe: Wielkopolski Park Narodowy – otulina – 6,69 km, Wielkopolski Park Narodowy – 8,98 km;</p> <p>Użytki ekologiczne: na wschód od inwestycji - PL.ZIPOP.1393.UE.3021143.159 – 4,94 km, PL.ZIPOP.1393.UE.3021143.160 – 14,96 km; na północ od inwestycji - Mokrzyzna przy autostradzie – 6,50 km, Mokrzyzny I – 7,61 km, Podmokła łąka – 8,05 km, Mokrzyzna II – 9,12 km, Zalesione zagłębienie – 13,60 km, teren podmokły – 14,00 km;</p> <p>Rezerwaty przyrody: Urbanowo – 2,37 km, Duszniczki – 10,82 km, Huby Grzebieniskie – 10,18 km;</p> <p>Obszary chronionego krajobrazu: "I" Międzyrzecz-Trzciel – 14,00 km, Obszar Chronionego Krajobrazu Pojezierze Ślawskie, Pradolina Obry i Rynna Zbąszyńska – 9,34 km, Jeziora Niepruszewskiego – 6,19 km, Rynny Jeziora Lusowskiego i Doliny Samy – 6,74 km;</p> <p>Korytarze ekologiczne: Lasy zachodniej Wielkopolski – 2,58 km,</p> <p>Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe: Glińskie Góry – 2,30 km;</p> <p>Natura 2000 – OSO: PLB080005 Jeziora Pszczewskie i Dolina Obry – 13,98 km, PLB300017 Ostoja Rogalińska – 6,59 km;</p> <p>Natura 2000 – SOO: PLH300033 Dolina Mogielnicy – 0 km (inwestycja przecina obszar Natura 2000), PLH080002 Rynna Jezior Obrzańskich – 14,00 km, PLH300008 Kopanki – 1,80 km, PLH300010 Ostoja Wielkopolska – 6,55 km;</p>	
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska		
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań	Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)

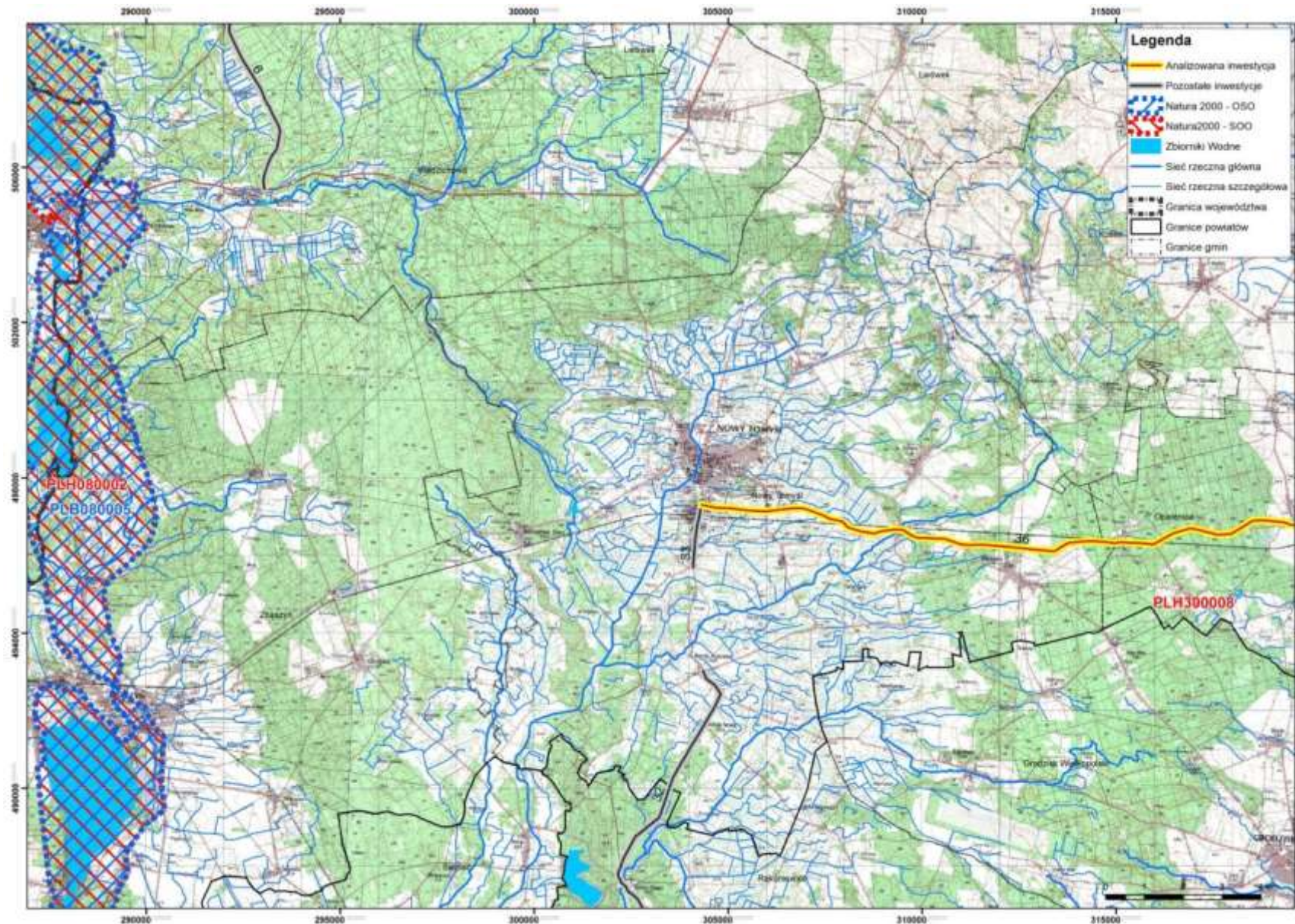
	-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							Realizacja inwestycji wiąże się z możliwością wycinki krzewów i drzew tworzących aleje przydrożne. Drzewa te mogą być siedliskiem chronionych gatunków bezkręgowców, grzybów, porostów, ptaków i nietoperzy. Realizacja przedsięwzięcia wiąże się także z bezpośrednią śmiertelnością osobników gatunków zwierząt (zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji), płoszeniem, utratą siedlisk gatunków, przekształceniem, pogorszeniem jakości siedlisk (np. w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych), efektem bariery. Wskazane jest pozostawienie istniejących zadrzewień przydrożnych, które stanowią istotny element różnorodności biologicznej krajobrazu rolniczego Wielkopolski. Na etapie wykonania Raportu OOŚ należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą oraz rozważenie wariantów umożliwiających pozostawienie istniejących alei w całości lub jednostronnie. Konieczne jest uwzględnienie minimalizacji i kompensacji przyrodniczych na etapie projektowania drogi, a następnie respektowanie wymogów sformułowanych w decyzji środowiskowej.
Obszary Natura 2000							Inwestycja przecina obszar PLH300033 Dolina Mogielnicy. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących.
Pozostałe obszary chronione							Nie zidentyfikowano zagrożeń dla pozostałych obszarów chronionych.
Korytarze ekologiczne							Inwestycja przecina regionalny korytarz ekologiczny „Mogilnica” oraz korytarz o znaczeniu ponadlokalnym „Mogilnica Zachodnia, Kanał Michorzewski”. Realizacja inwestycji wiąże się także z ingerencją w obiekty pełniące funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych (cieki wodne, zadrzewienia śródpolne). Nowe obiekty odwadniające drogę (rowy) mogą stanowić barierę migracyjną dla małych zwierząt. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza (ze wskazaniem m.in. miejsc kolizji z płazami) oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (m.in. zapewnienie drożności obiektów pełniących funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych poprzez dostosowanie istniejących mostów i przepustów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt, ekrany antyolśnieniowe na mostach). Zaplecza budowy należy lokalizować poza obszarami pełniącymi funkcje korytarzy ekologicznych. Nie należy stosować barier ochronnych wzdłuż ewentualnych ścieżek rowerowych.
Ludzie (w tym zdrowie);							Inwestycja pozytywnie wpłynie na stan bezpieczeństwa użytkowników ruchu a tym samym pozytywnie wpłynie na komponent.
Wody;							Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie 4 JCW, przy czym wystąpią 3 przypadki gdzie może dojść do konieczności przebudowy infrastruktury mostowej, a tym samym ingerencji w koryto cieku stanowiącego główny bieg JCW. Zagrożenia w tym zakresie powinny być przedmiotem procesu OOŚ. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
Powietrze;							Planowana inwestycja z uwagi na swój charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowościami Nowy Tomyśl i Buk, co może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń. Efekt może być zneutralizowany przez wzrost natężenia ruchu powodowany preferowaniem przez kierowców tego połączenia przed innymi, np. płatnym odcinkiem autostrady A2.
Hałas;							Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań. Efekt może być zneutralizowany przez wzrost natężenia ruchu powodowany preferowaniem przez kierowców tego połączenia przed innymi, np. płatnym odcinkiem autostrady A2.

Powierzchnia ziemi ;						Na odcinkach wymagających poszerzenia pasa drogowego może dojść do utwardzenia i uszczelnienia powierzchni ziemi co ma negatywne oddziaływanie na komponent.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);						Inwestycja może się wiązać z poszerzeniem pasa drogowego, wycinką drzew i krzewów przydrożnych a co za tym idzie negatywnym wpływem na krajobraz. Zaleca się minimalizację oddziaływań poprzez stosowanie kompensacyjnych nasadzeń po zakończeniu prac budowlanych.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);						Nie przewiduje się oddziaływań inwestycji na ten komponent.

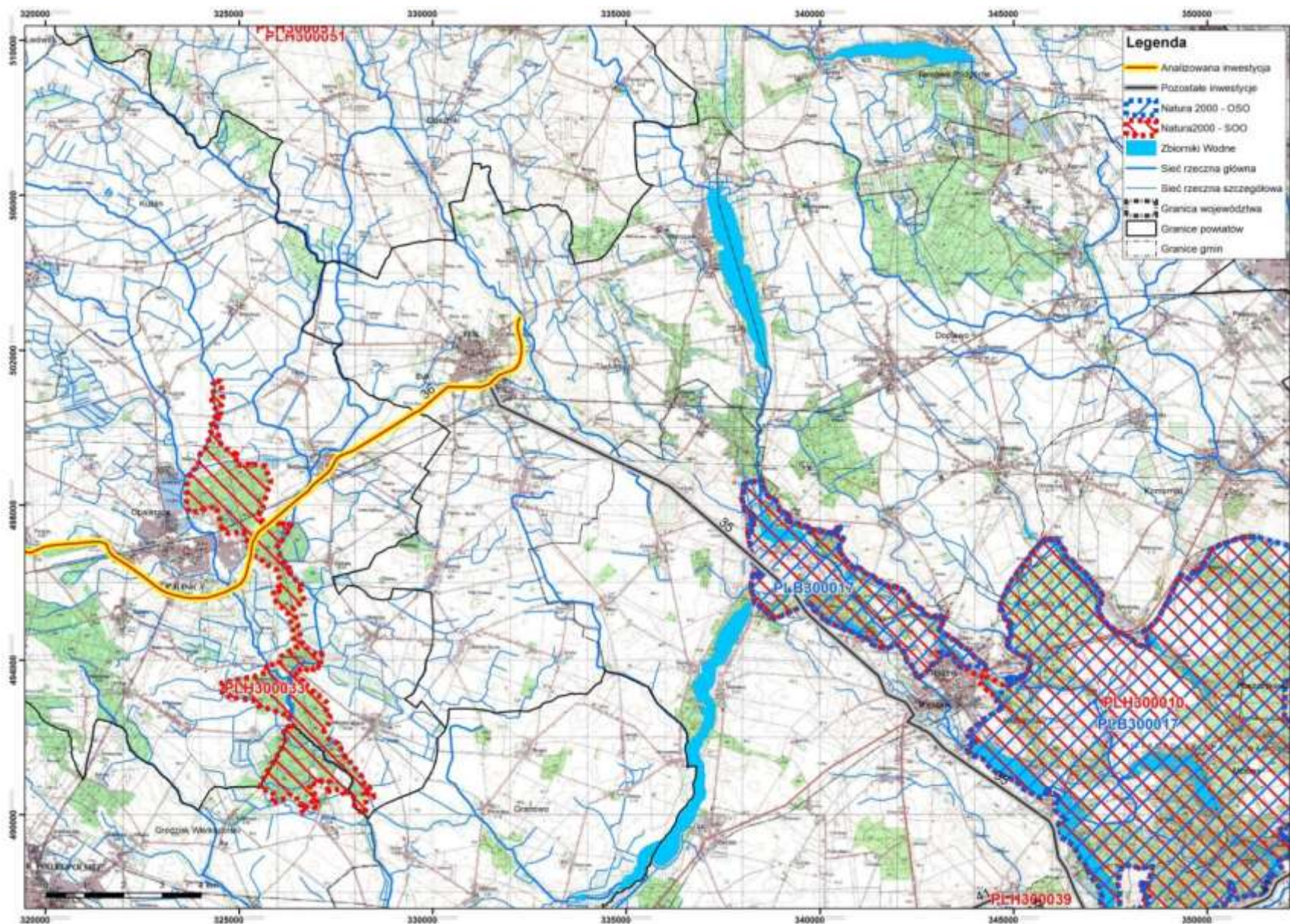


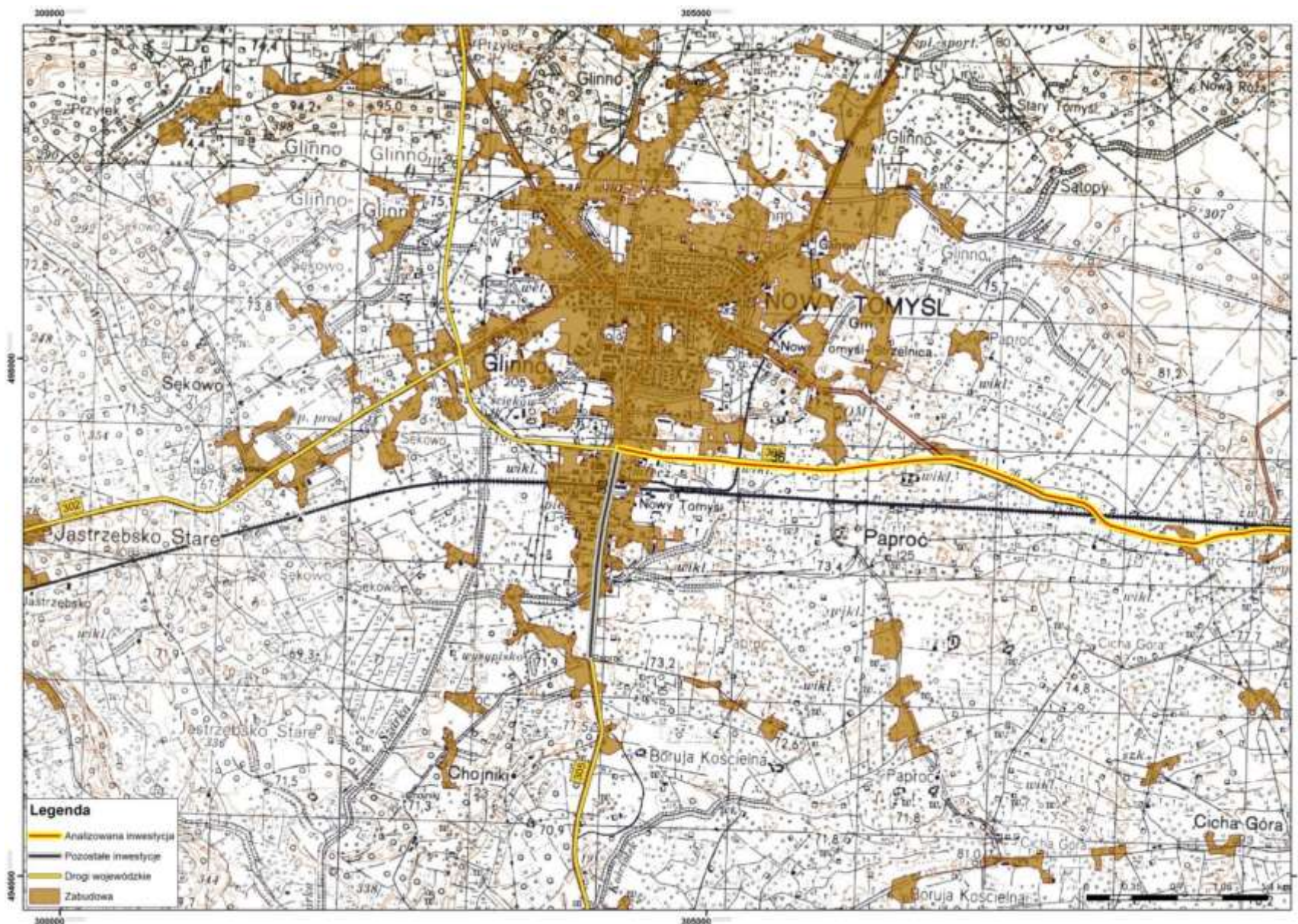
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

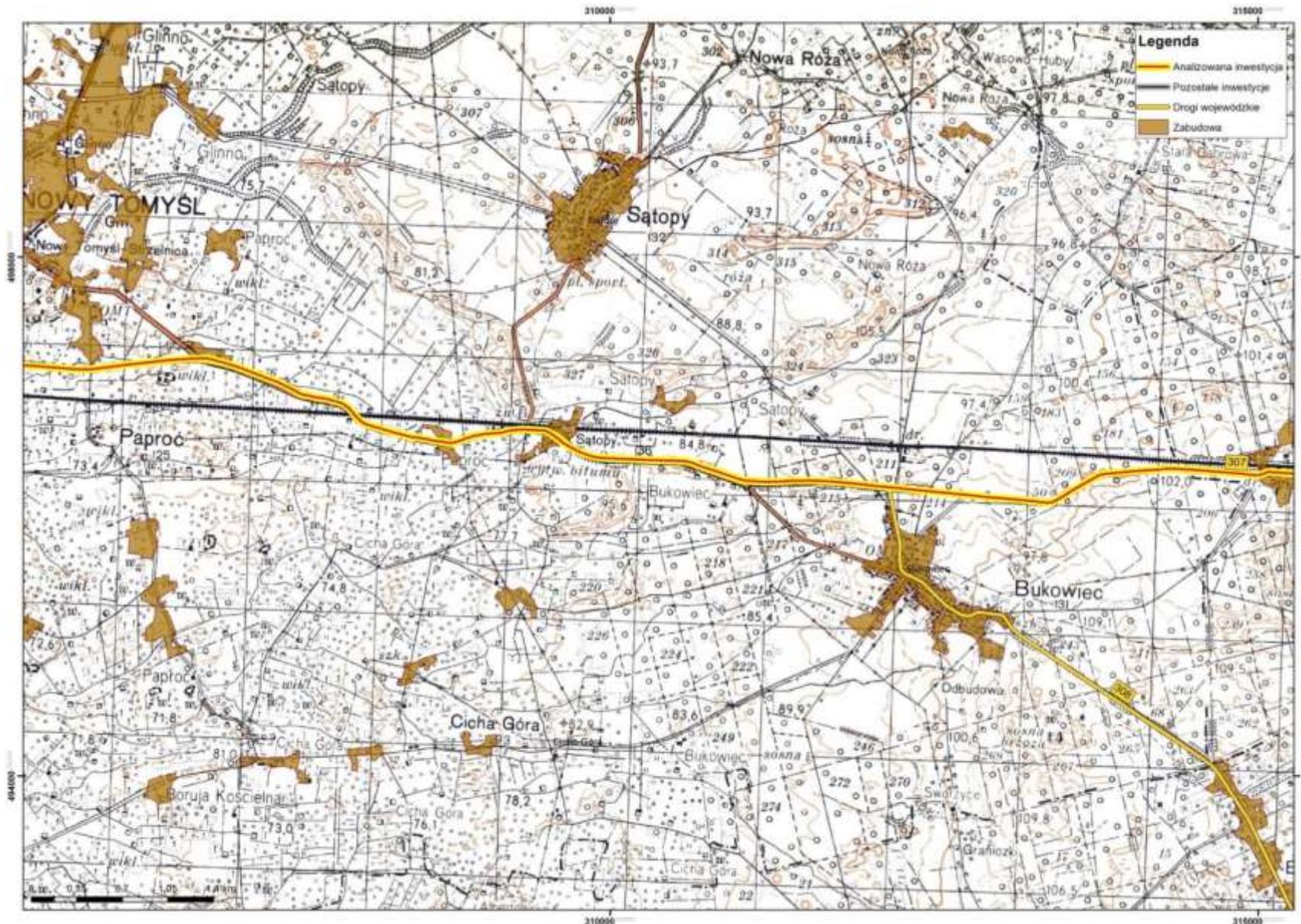


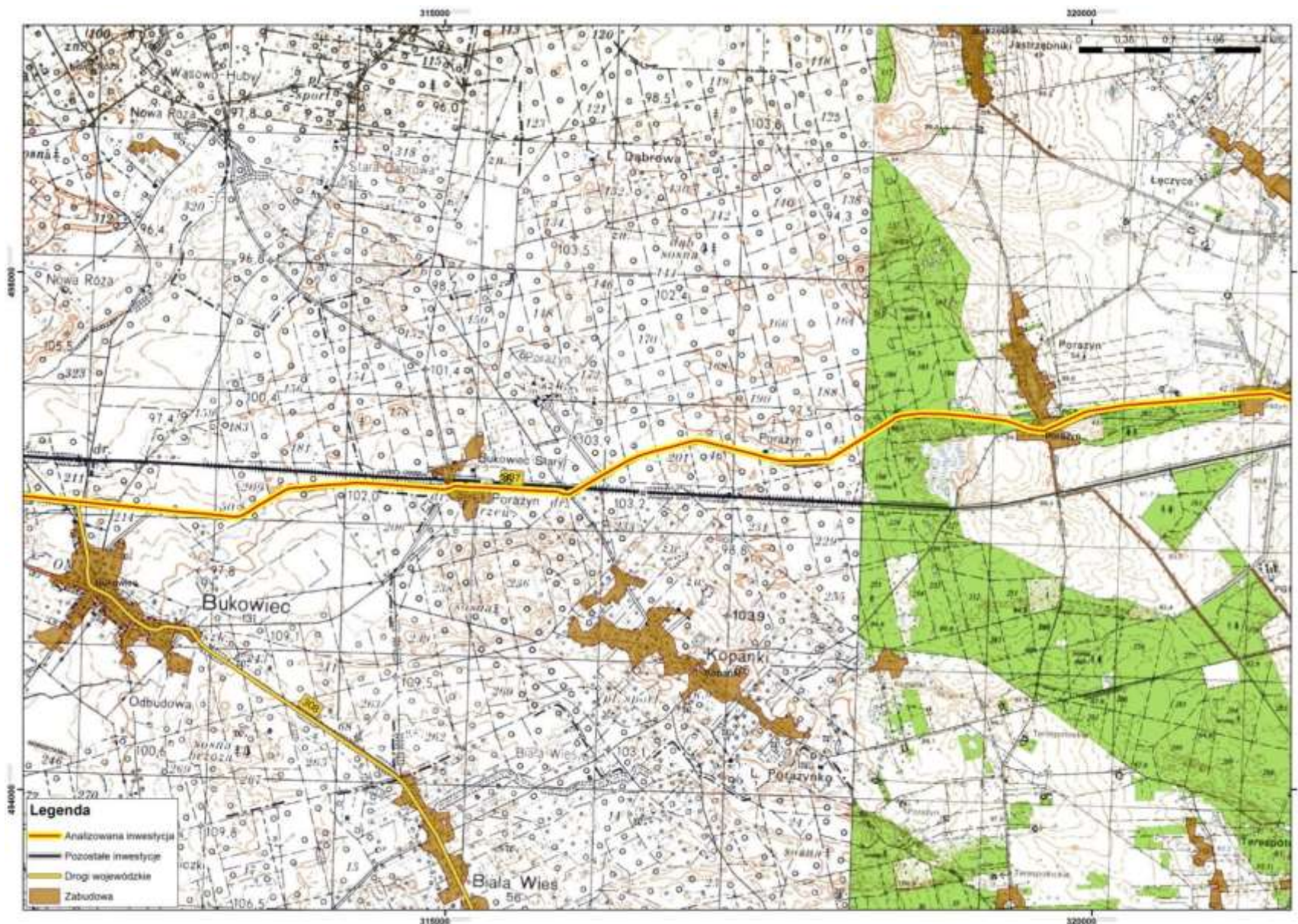


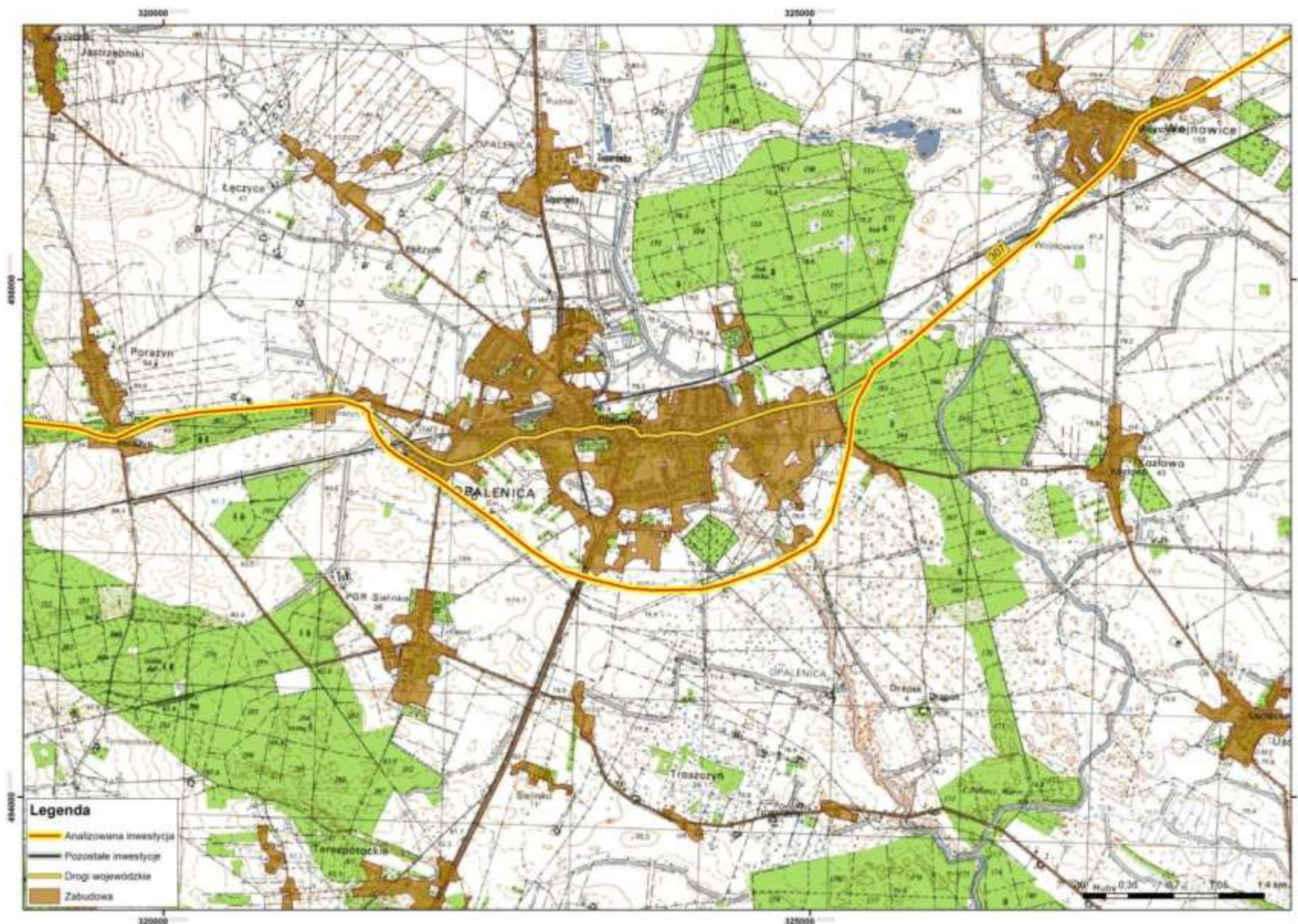
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

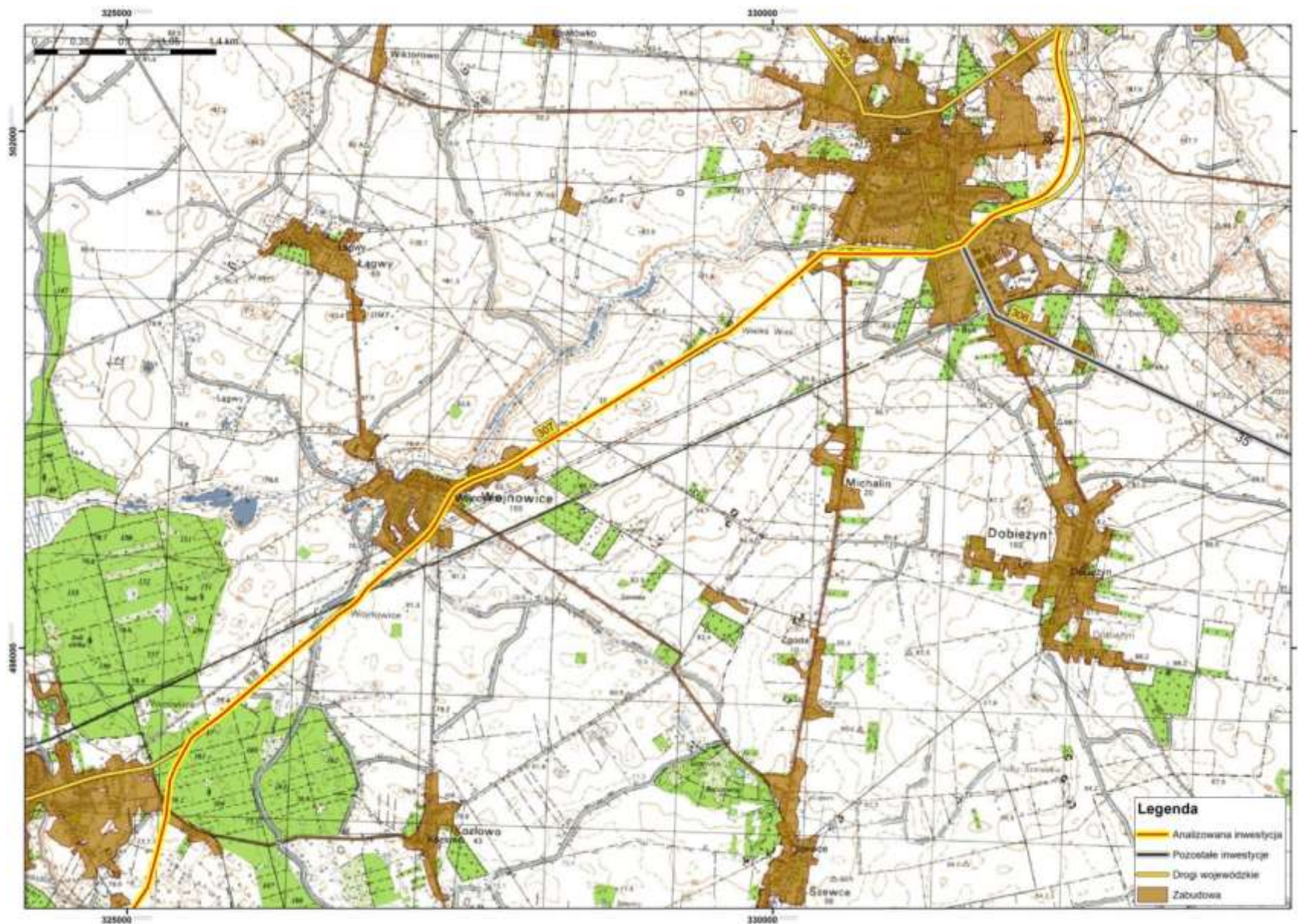


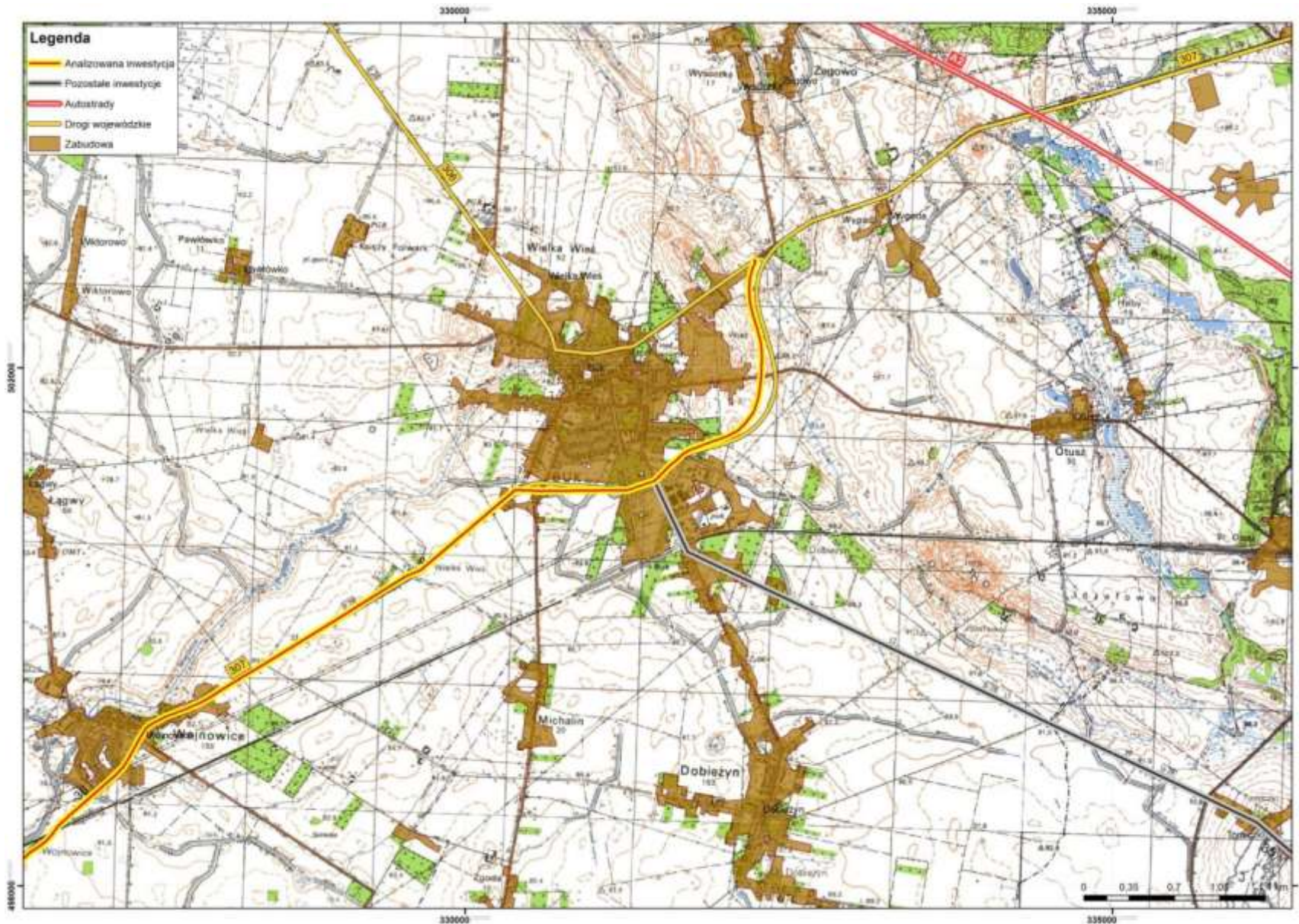


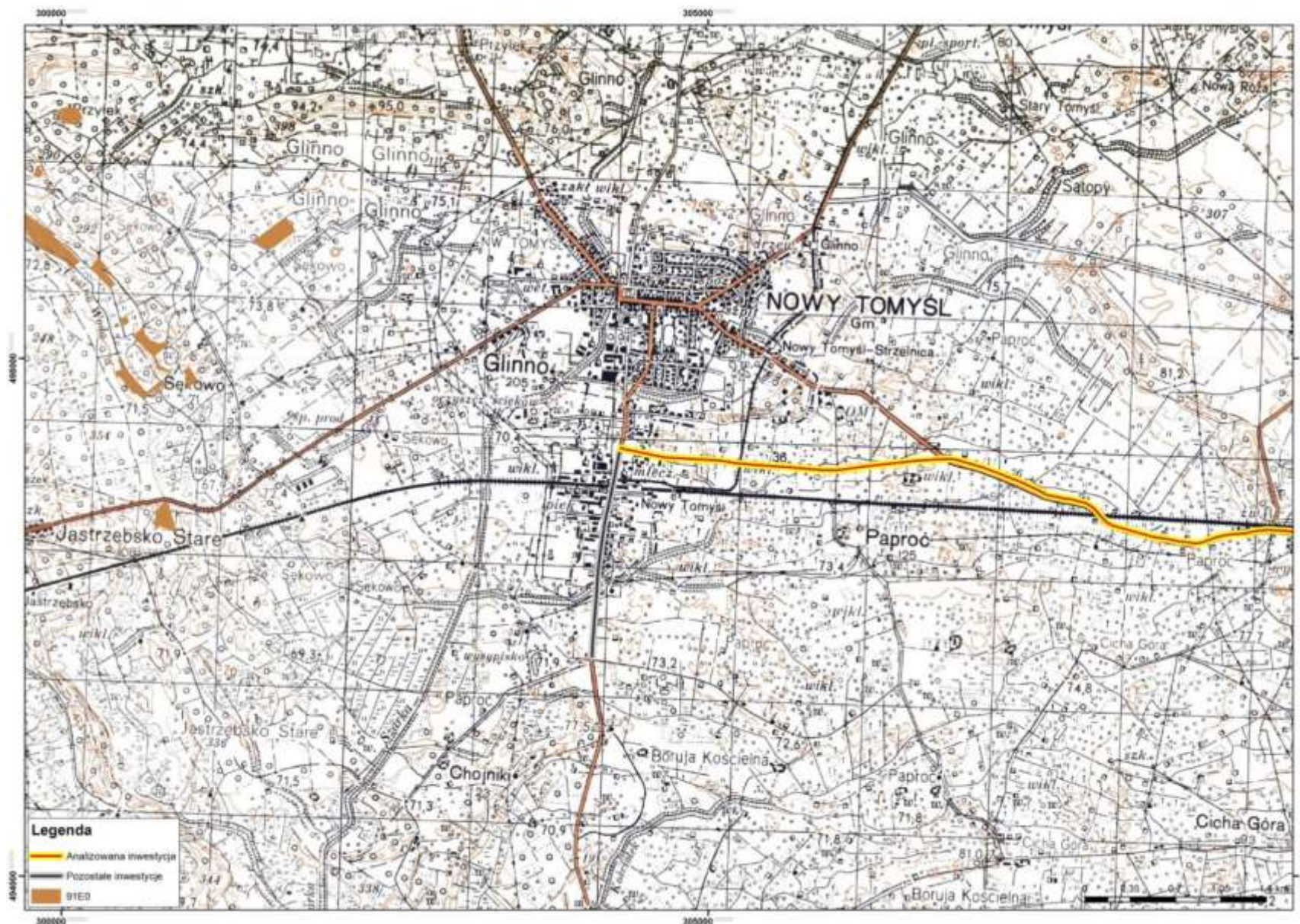


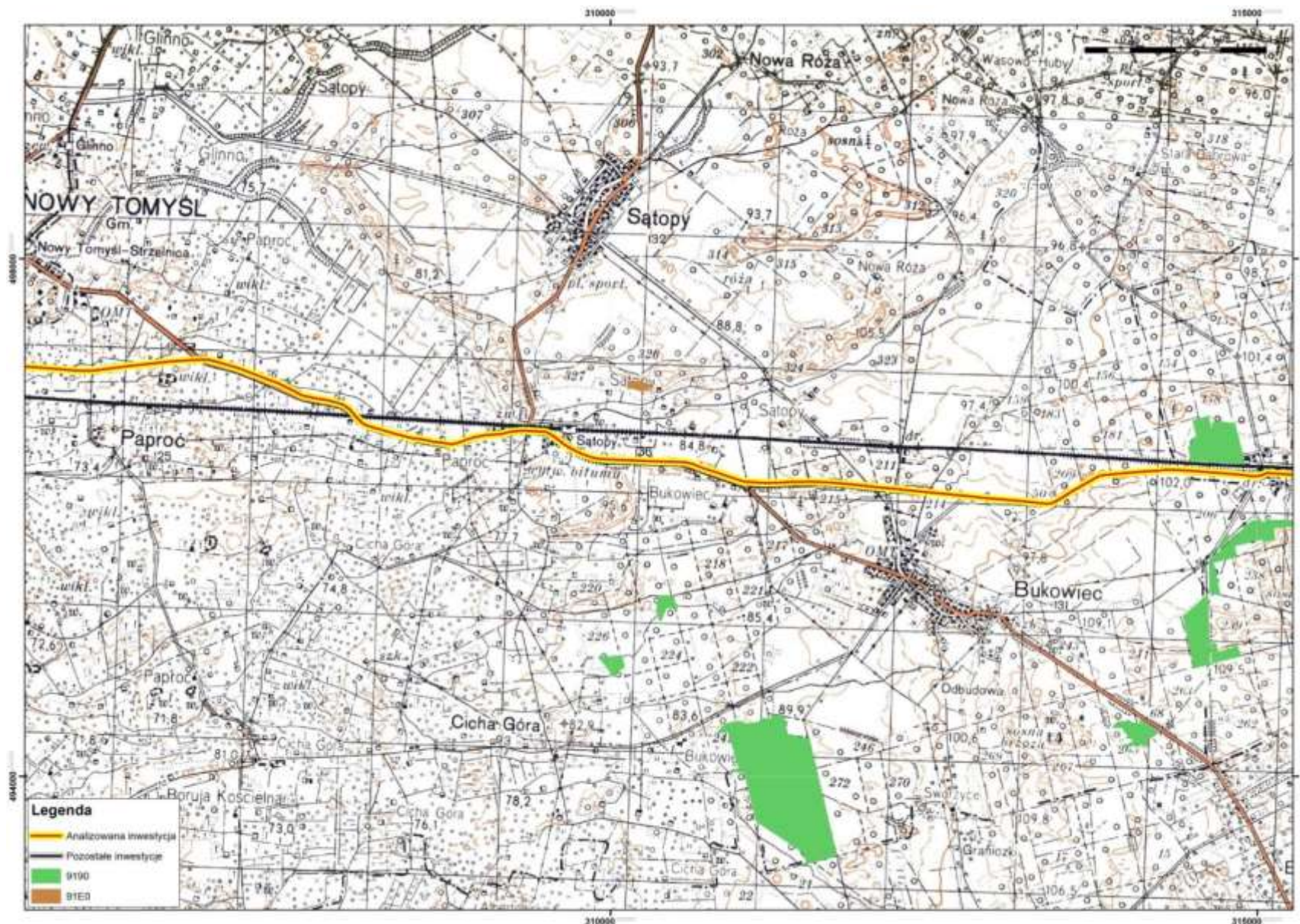


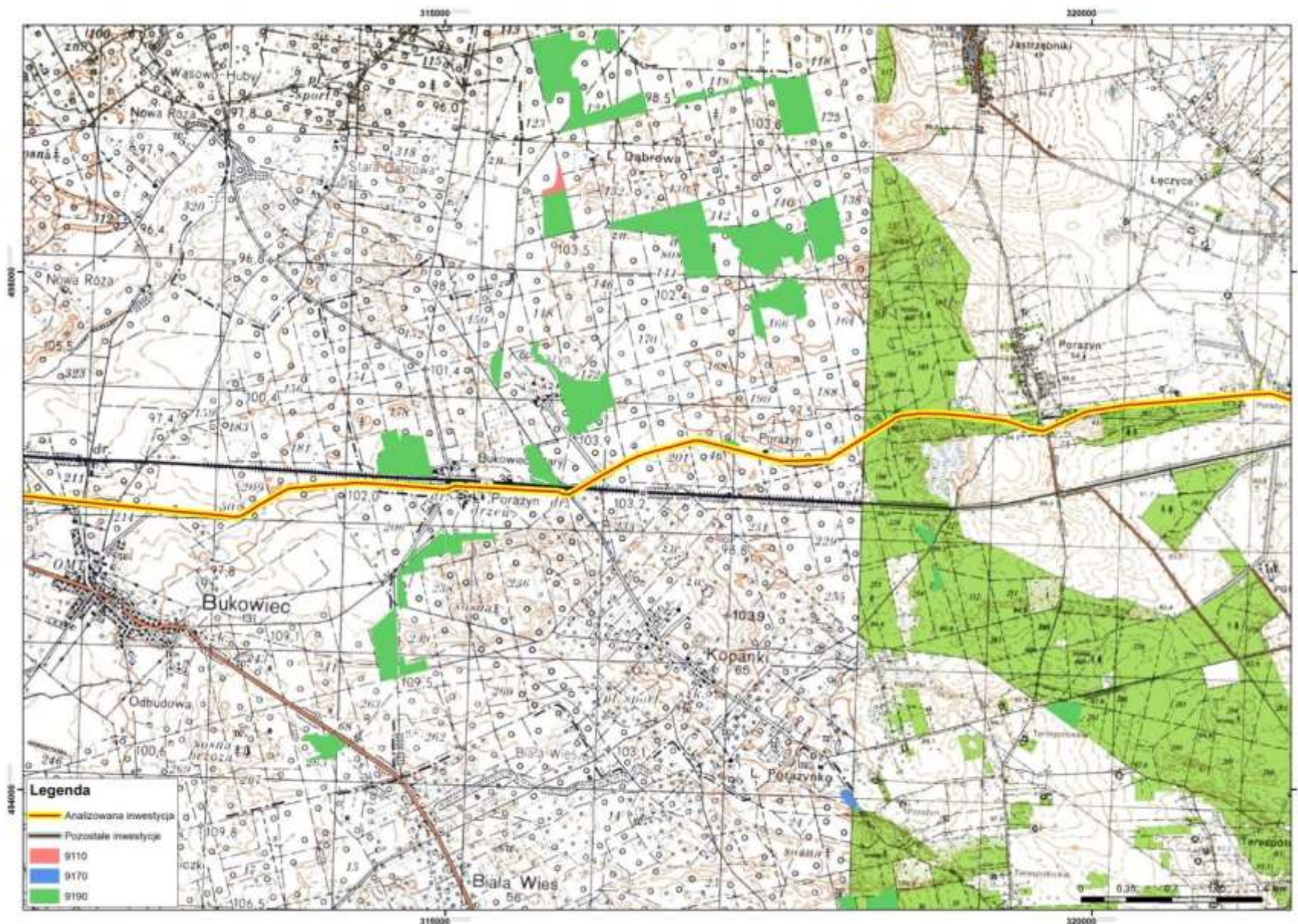


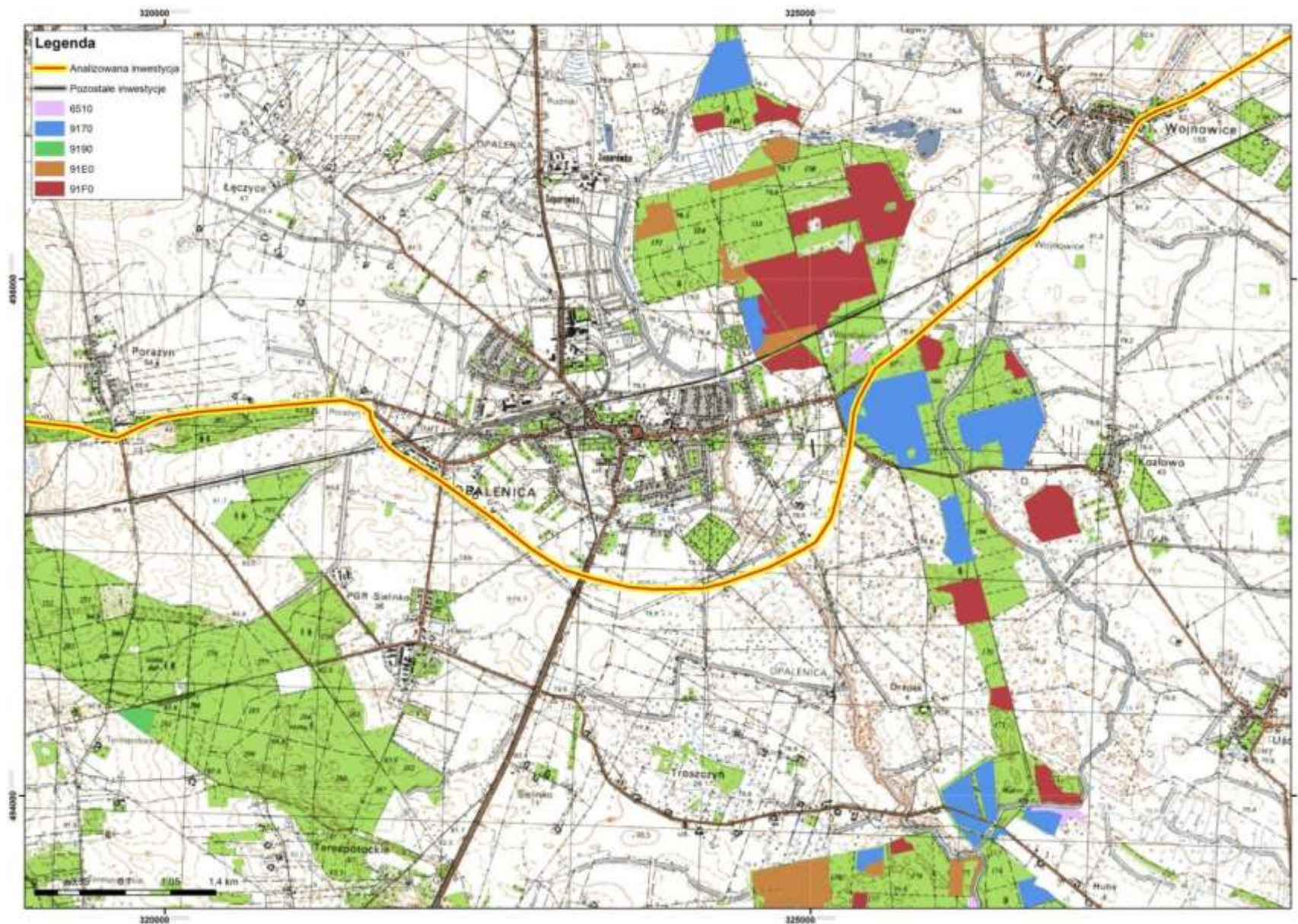


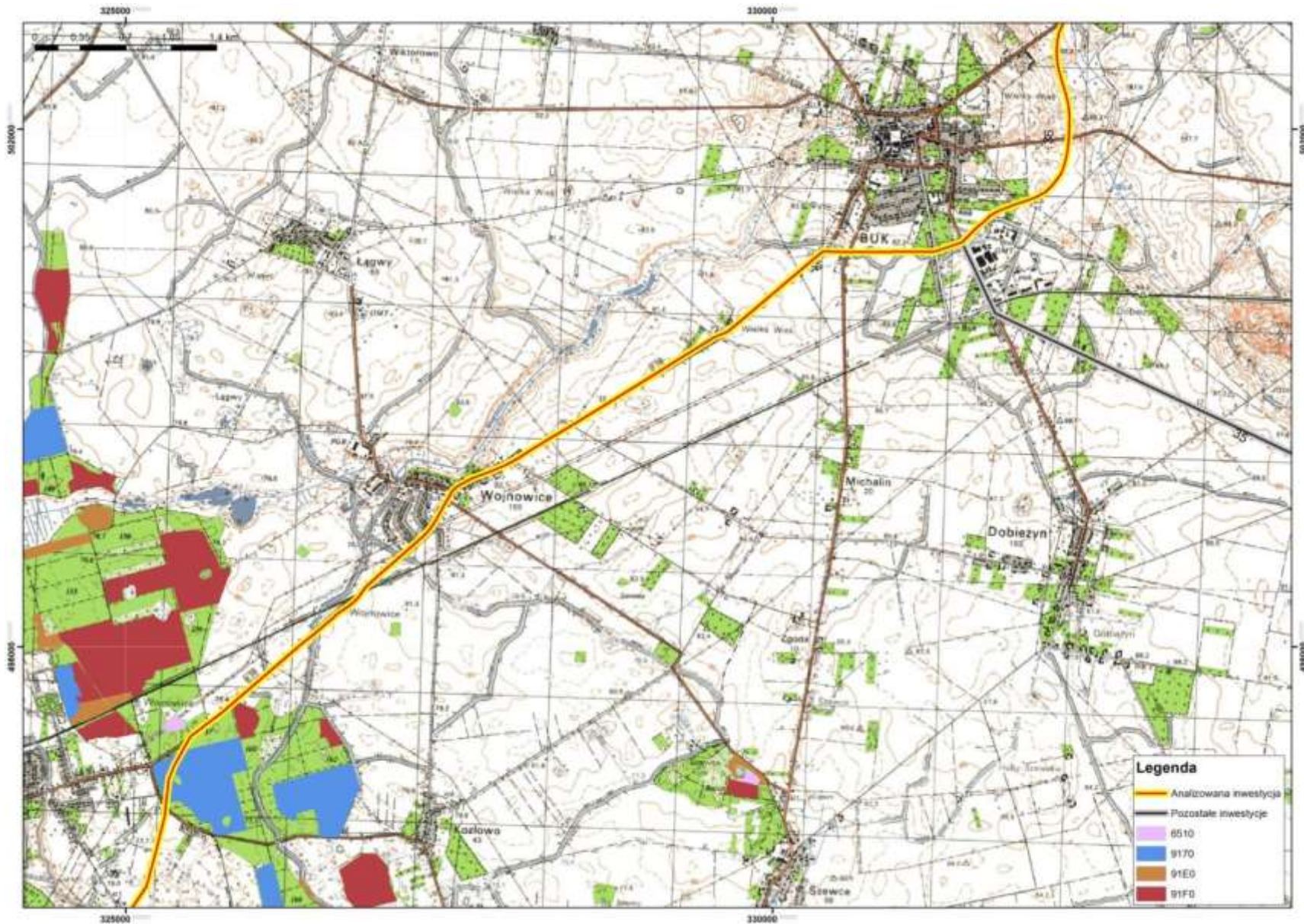


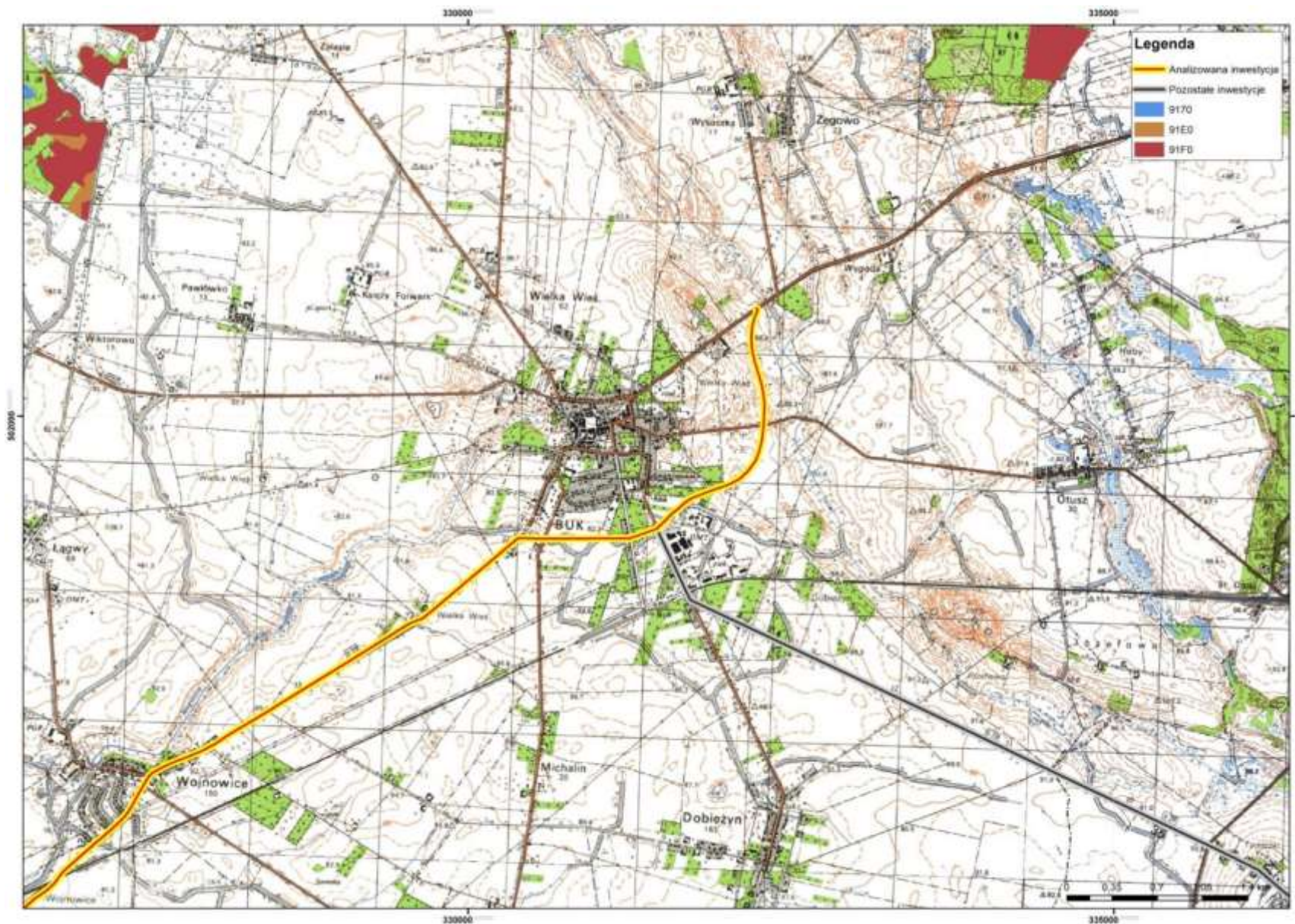












w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

I.37. Droga nr 308 odc. Grodzisk Wlkp. – Kunowo.

37	Droga nr 308 odc. Grodzisk Wlkp. – Kunowo
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat grodziski Gmina: Grodzisk Wielkopolski (m. Grodzisk Wielkopolski) Gmina: Kamieniec (Ujazd, Kowalewo, Kamieniec, Wolkowo, Maksymilianowo) Powiat kościański Gmina: Kościan (Bonikowo, Kielczowo, Racot, Choryń) Gmina: m. Kościan (m. Kościan) Gmina: Krzywiń (Kopaszewo, Jerka, Lubiń, Bielewo) Powiat gostyński Gmina: Gostyń (Stężycza, Szczodrochowo, Kunowo)
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 308 na odcinku Grodzisk Wielkopolski – Kunowo
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 58,60km
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOS	Przedsięwzięcie mogące <u>potencjalnie</u> znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja w części północno-zachodniej przylega do miasta Grodzisk Wielkopolski. Następnie w kierunku południowo-wschodnim biegnie przez tereny rolnicze, przecina na wschodzie miasto Kościan. W biegu środkowym przechodzi przez obszar Parku Krajobrazowego Gen. Dezyderego Chłapowskiego. W części południowo-wschodniej przebiega przez tereny rolnicze.
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Parki narodowe: Wielkopolski Park Narodowy – otulina – 13,20 km, Wielkopolski Park Narodowy – 14,92 km; Użytki ekologiczne: Żabie oczka – 9,62 km, Bagienko – 14,45 km, Trzciniowisko – 13,96 km; Rezerваты przyrody: Urbanowo – 7,31 km, Czerwona Wieś – otulina – 6,20 km, Czerwona Wieś – 6,70 km, Ostoja żółwia błotnego – 11,86 km, Torfowisko Źródłiskowe w Gostyniu Starym – 4,09 km, Miranowo – 4,47 km, Bodzewko – 11,92 km; Obszary chronionego krajobrazu: Krzywińsko-Osiecki wraz z zadrzewieniami generała Dezyderego Chłapowskiego i kompleksem leśnym Osieczna-Góra – 0 km (inwestycja przebiega przez OChK), Przemęcko-Wschowski i kompleks leśny Włoszakowice – 12,50 km; Korytarze ekologiczne: Dolina Środkowej Obry (łęgi Obrzańskie) – 0 km (inwestycja przebiega przez korytarz), Łęgi Obrzańskie - Dolina Odry – 3,32 km; Parki krajobrazowe: Park Krajobrazowy im. gen. Dezyderego Chłapowskiego – 0 km (inwestycja przebiega przez obszar parku); Natura 2000 – OSO: PLB300004 Wielki łęg Obrzański – 0 km (inwestycja przylega do obszaru Natura 2000), PLB300017 Ostoja Rogalińska – 15,00 km, PLB300005 Zbiornik Wonieść – 2,60 km; Natura 2000 – SOO: PLH300008 Kopanki – 8,50 km, PLH300033 Dolina Mogielnicy – 5,04 km, PLH300039 Będlewo-Bieczyny – 10,64 km, Rogalińska Dolina Warty – 13,34 km;

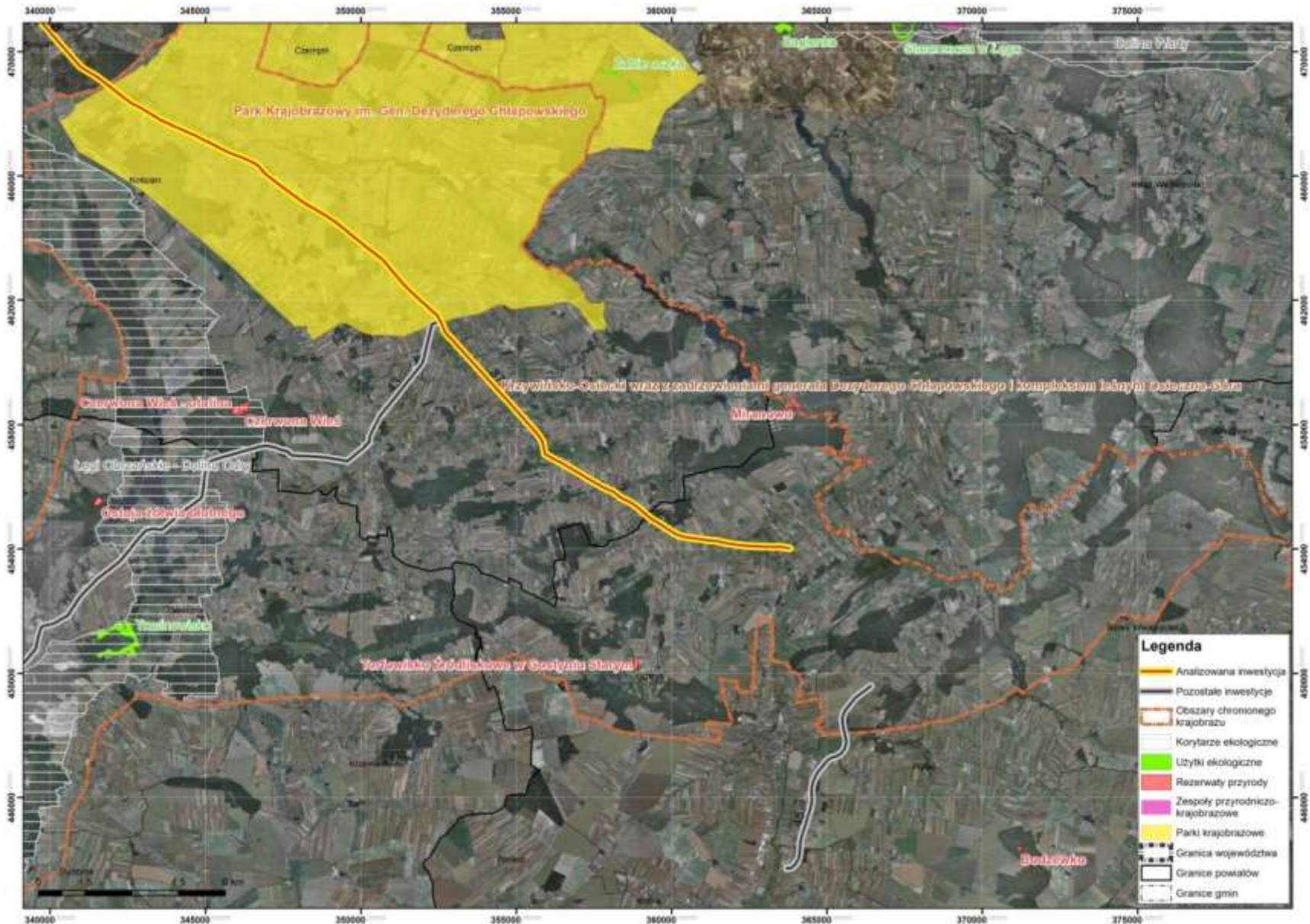
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska

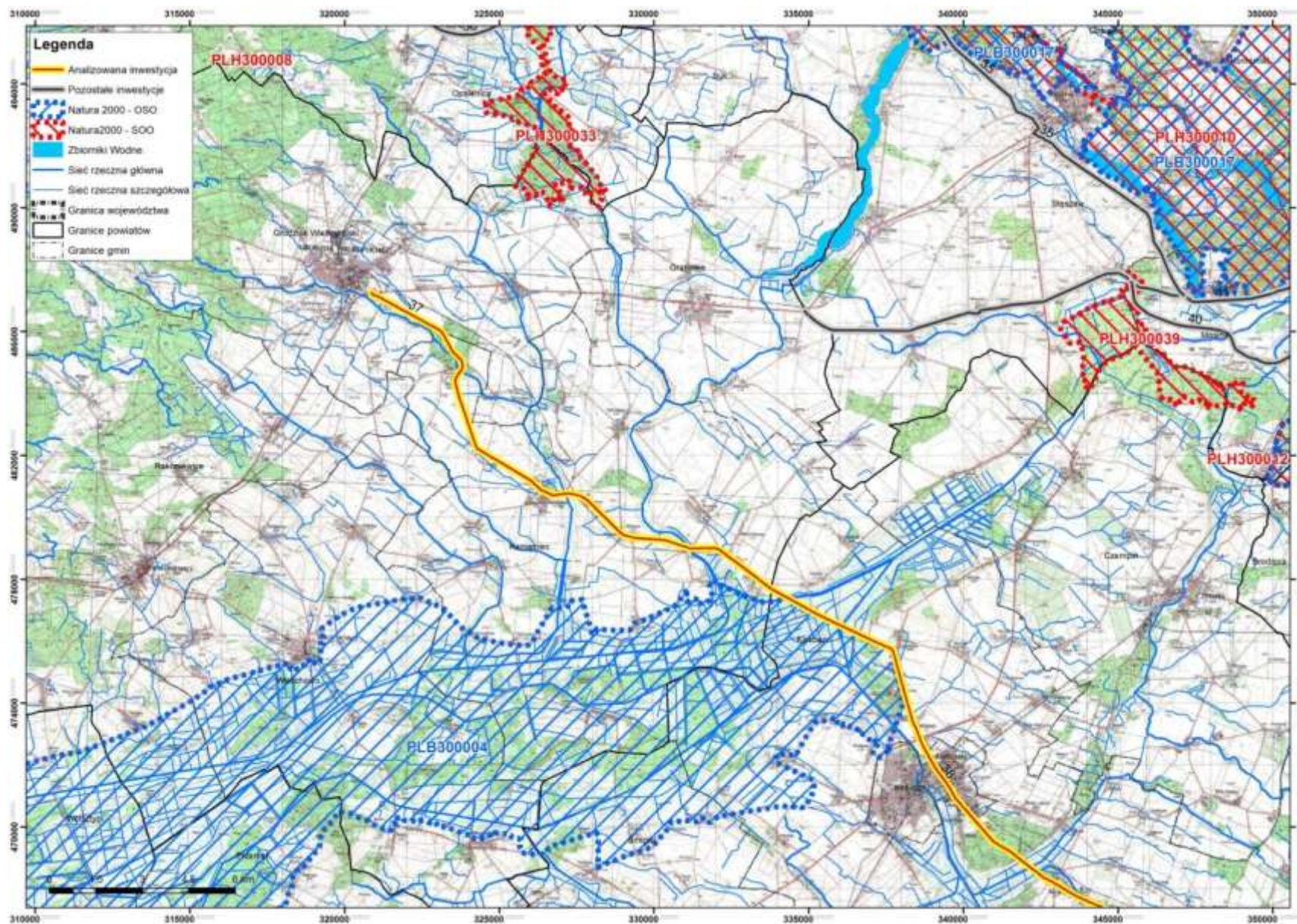
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań						Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)
	-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							Realizacja inwestycji wiąże się z wycinką krzewów i drzew tworzących aleje przydrożne. Drzewa te mogą być siedliskiem chronionych gatunków bezkręgowców, grzybów, porostów, ptaków i nietoperzy. Realizacja przedsięwzięcia wiąże się także z bezpośrednią śmiertelnością osobników gatunków zwierząt (zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji), płoszeniem, utratą siedlisk gatunków, przekształceniem, pogorszeniem jakości siedlisk (np. w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych), efektem bariery. Wskazane jest pozostawienie istniejących zadrzewień przydrożnych, które stanowią istotny element różnorodności biologicznej krajobrazu rolniczego Wielkopolski. Na etapie wykonania Raportu OoŚ należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą oraz rozważenie wariantów umożliwiających pozostawienie istniejących alei. Konieczne jest uwzględnienie minimalizacji i kompensacji przyrodniczych na etapie projektowania drogi, a następnie respektowanie wymogów sformułowanych w decyzji środowiskowej.
Obszary Natura 2000							Inwestycja przylega do obszaru PLB300004 Wielki Łęg Obrzański. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie oos oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących.
Pozostałe obszary chronione							Znaczna część inwestycji zlokalizowana jest w Parku Krajobrazowym im. gen. Dezyderego Chłapowskiego oraz w Krzywińsko-Osieckim Obszarze Chronionego Krajobrazu wraz z zadrzewieniami generała Dezyderego Chłapowskiego i kompleksem leśnym Osieczna-Góra. W przypadku wycinki drzew i krzewów, tworzących aleje o dużych walorach krajobrazowych, realizacja inwestycji będzie sprzeczna z celami ochrony obszarów i wpłynie na obniżenie ich walorów przyrodniczych i krajobrazowych. Konieczne jest zastosowanie wariantu technologicznego umożliwiającego pozostawienie alei przydrożnych. Na etapie prowadzenia robót należy zabezpieczyć drzewa (pnie oraz bryły korzeniowe) przed uszkodzeniami.
Korytarze ekologiczne							Inwestycja przecina korytarz ekologiczny „Dolina Środkowej Obry (Łęgi Obrzańskie)” o randze krajowej, regionalny korytarz „Mogielnica”, „Kanał Grabarski” o randze ponadlokalnej oraz liczne lokalne korytarze ekologiczne. Realizacja inwestycji wiąże się także z ingerencją w obiekty pełniące funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych (cieki wodne, zadrzewienia śródpolne). Nowe obiekty odwadniające drogę (rowy) mogą stanowić barierę migracyjną dla małych zwierząt. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza (ze wskazaniem m.in. miejsc kolizji z płazami) oraz ocena na etapie oos oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (m.in. zapewnienie drożności obiektów pełniących funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych poprzez dostosowanie istniejących mostów i przepustów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt, ekrany antyolśnieniowe na mostach). Zaplecza budowy należy lokalizować poza obszarami pełniącymi funkcje korytarzy ekologicznych. Nie należy stosować barier ochronnych wzdłuż ewentualnych ścieżek rowerowych.
Ludzie (w tym zdrowie);							Przebudowa drogi powinna pozytywnie wpłynąć na stan bezpieczeństwa użytkowników drogi a co za tym idzie oddziaływać pozytywnie na zdrowie i życie ludzi.
Wody;							Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie 6 JCW. Droga przebiega przez szereg elementów sieci hydrograficznej, przy czym wystąpi 7 przypadków gdzie może dojść do konieczności przebudowy infrastruktury mostowej, a tym samym ingerencji w koryto cieku

									stanowiącego główny bieg JCW. Zagrożenia w tym zakresie powinny być przedmiotem procesu OOS. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
Powietrze;									Planowana inwestycja poza oddziaływaniami na etapie realizacji, z uwagi na swój charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowościami Grodzisk Wielkopolski, Kościan i Kunowo, co w niewielkim stopniu może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń. Efekt może być zneutralizowany przez wzrost natężenia ruchu powodowany preferowaniem przez kierowców tego połączenia przed innymi.
Hałas;									Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań. Efekt może być zneutralizowany przez wzrost natężenia ruchu powodowany preferowaniem przez kierowców tego połączenia przed innymi.
Powierzchnia ziemi ;									Rozbudowa drogi może się wiązać z mającymi negatywne oddziaływanie: poszerzaniem pasa drogowego, utwardzaniem i uszczelnianiem powierzchni ziemi.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);									Rozbudowa drogi może się wiązać z poszerzaniem pasa drogowego oraz usunięciem krzewów i drzew towarzyszących trasie w obecnym jej biegu. Zaleca się kompensację oddziaływań w postaci nowych nasadzeń po zakończeniu prac budowlanych.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);									Nie przewiduje się wpływu inwestycji na ten komponent.

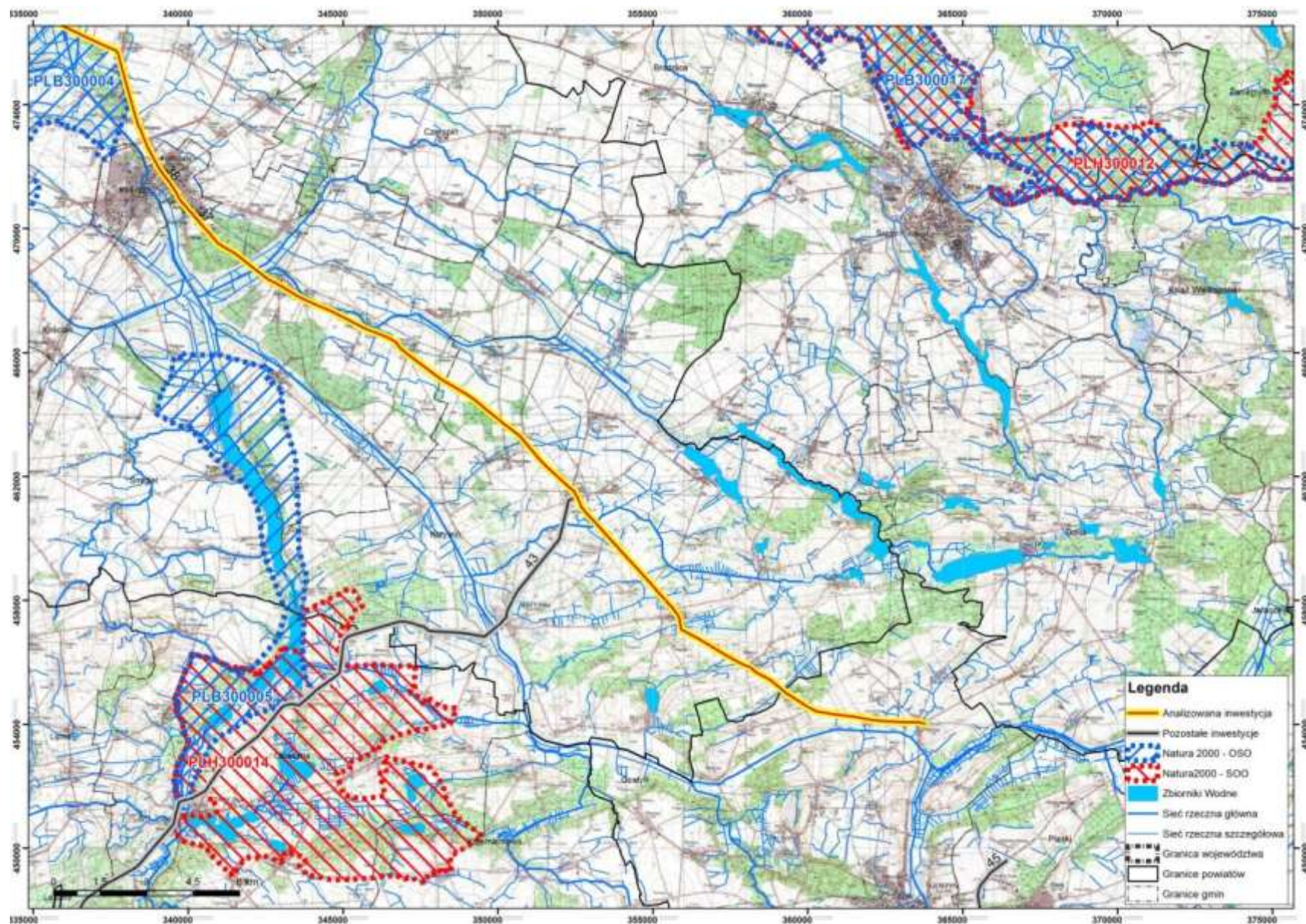


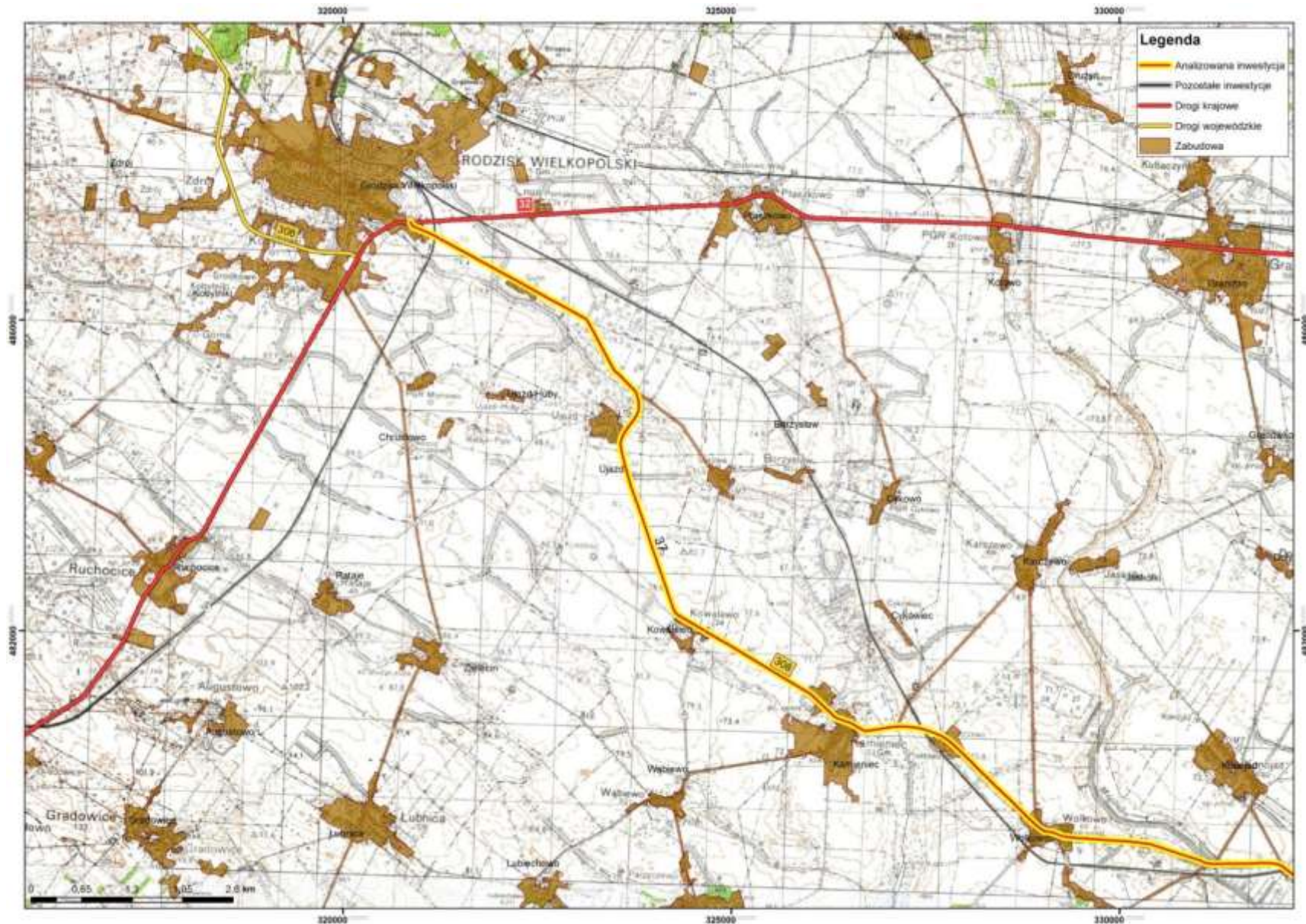
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

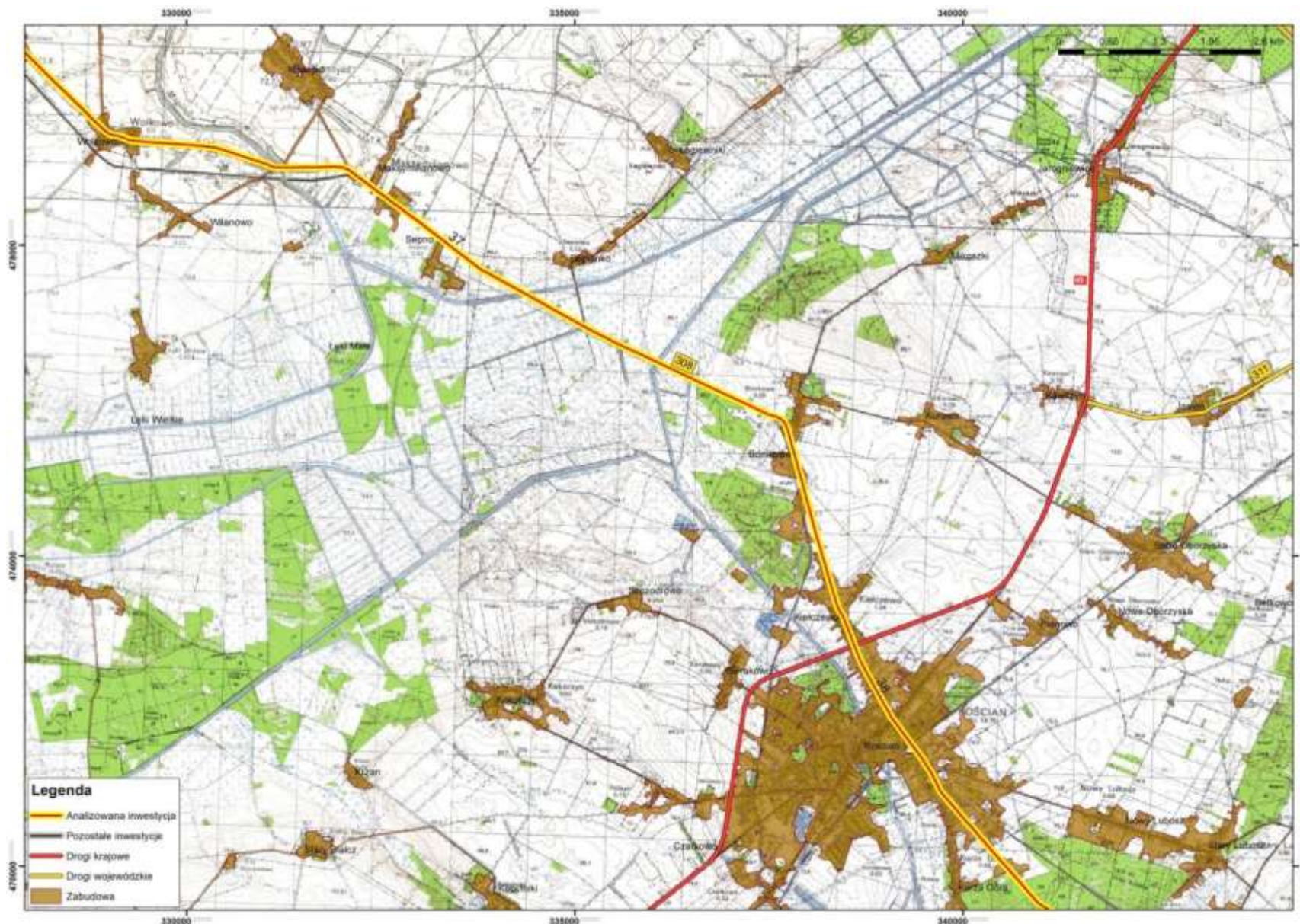


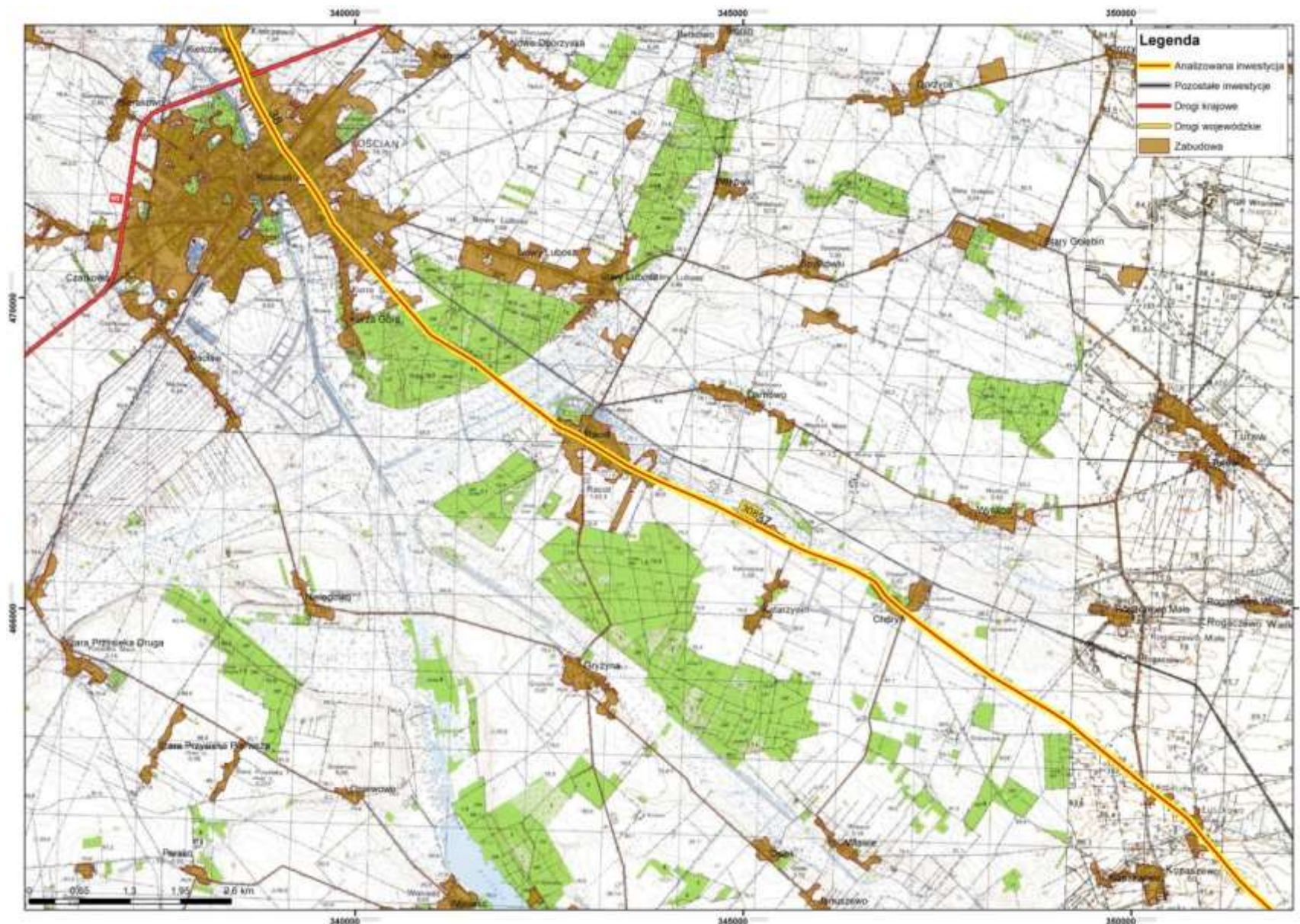


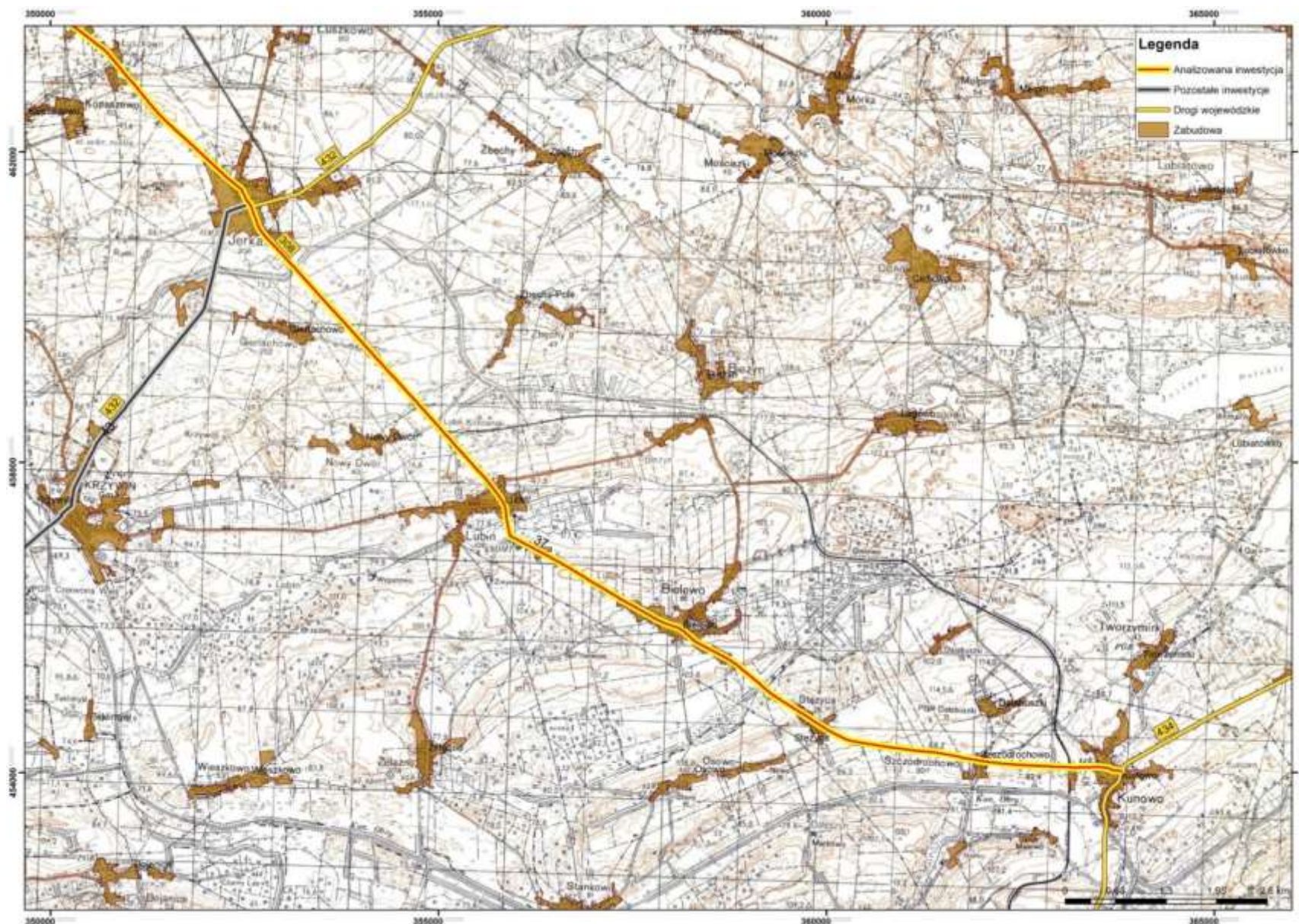
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

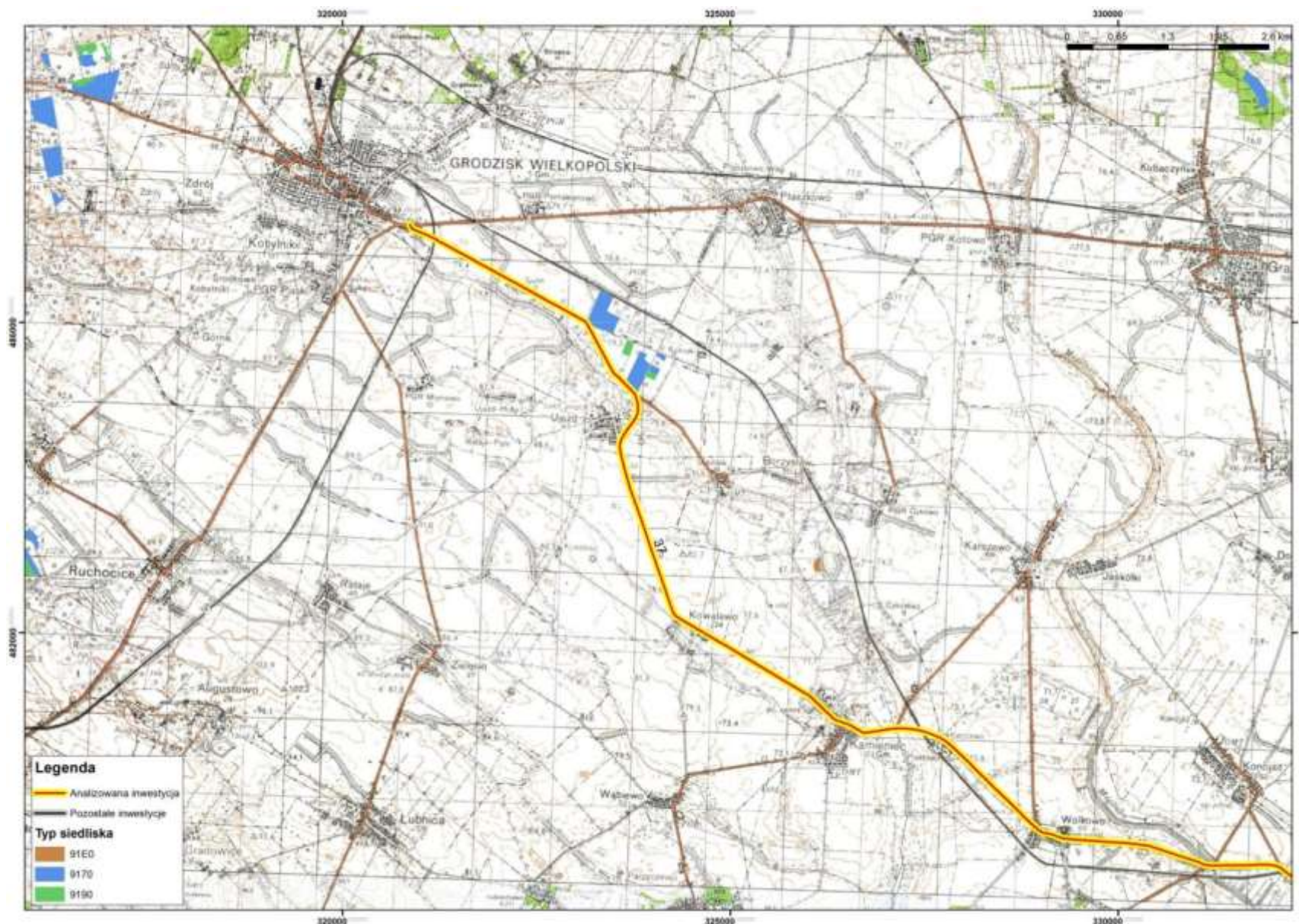


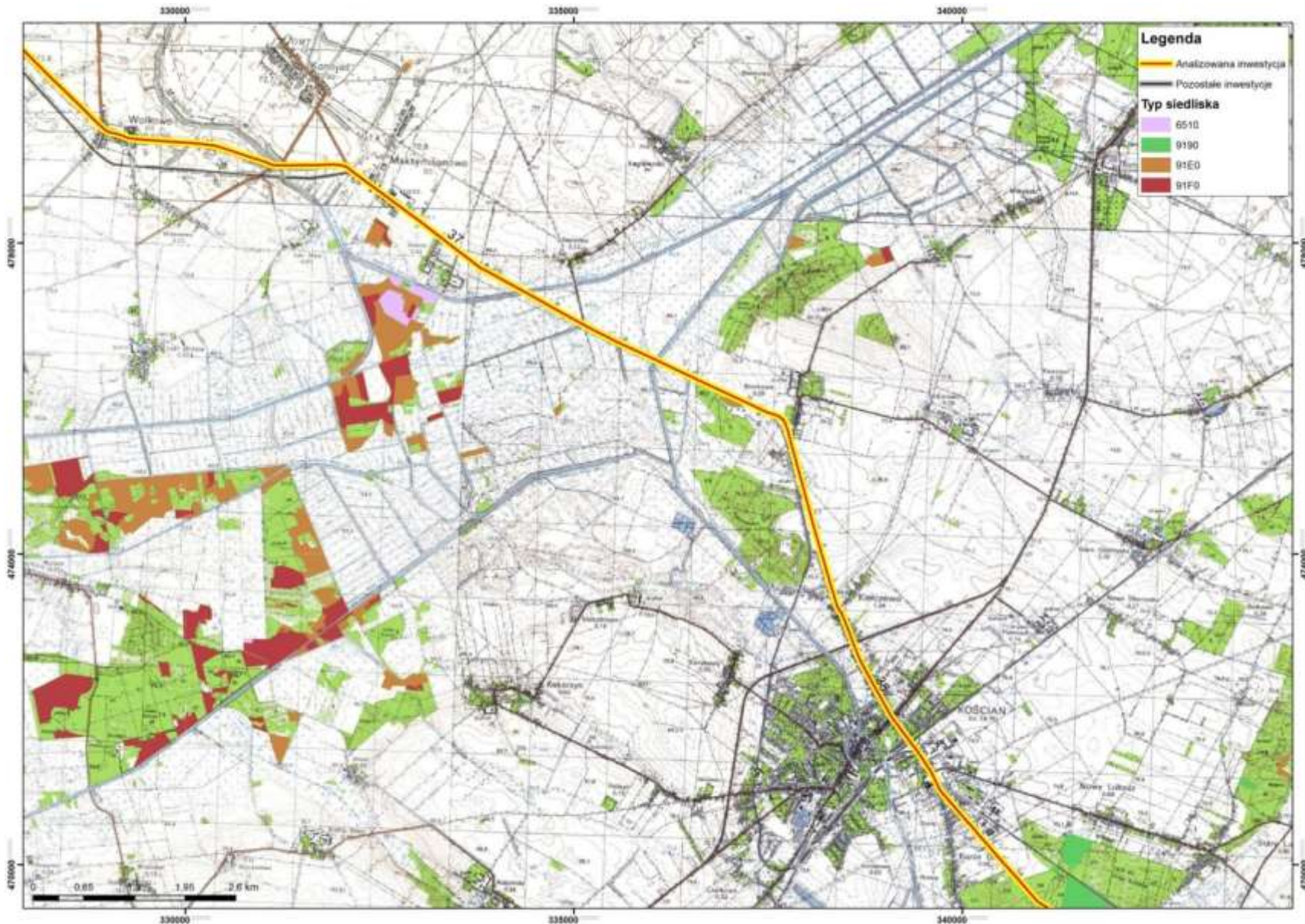


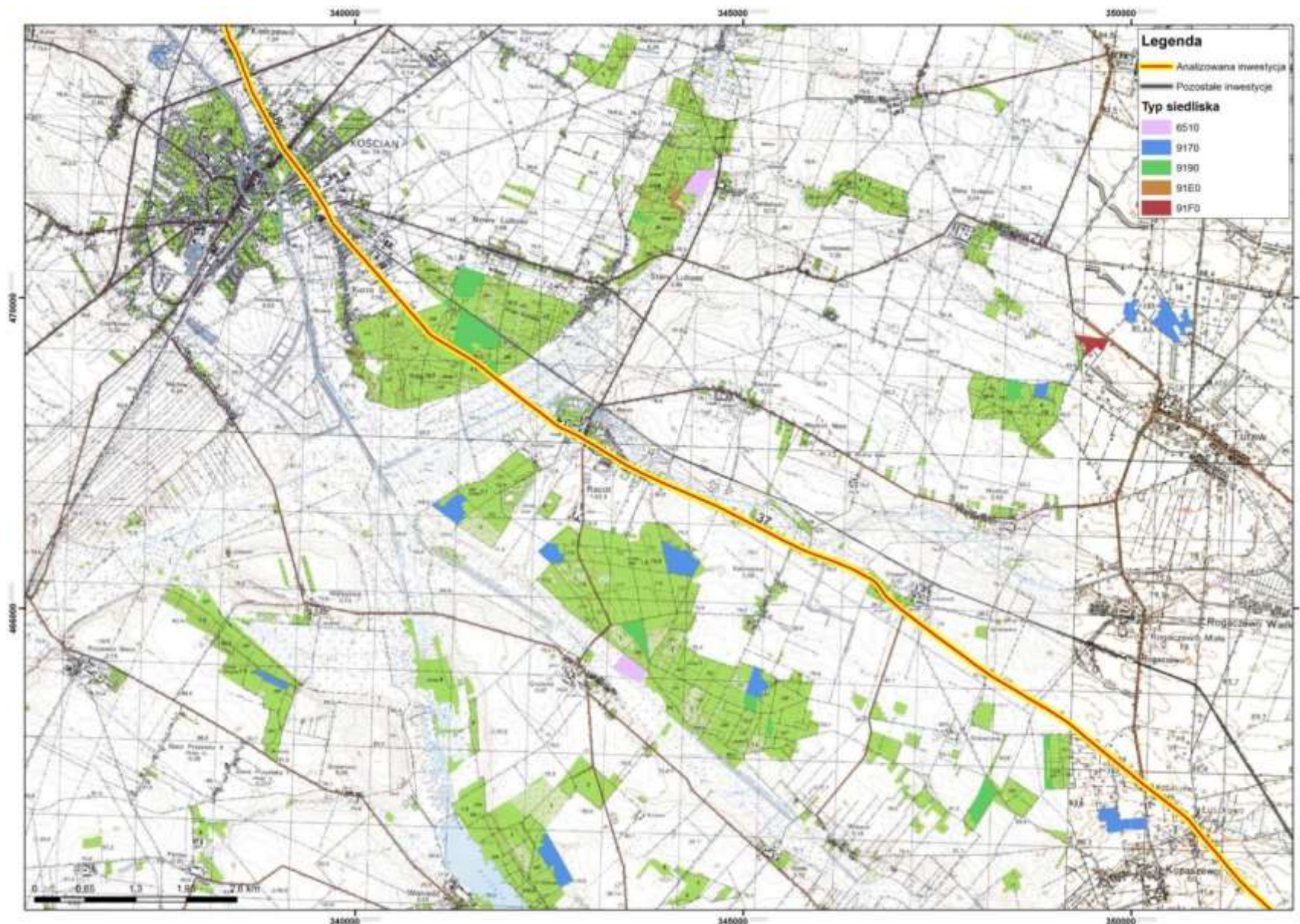


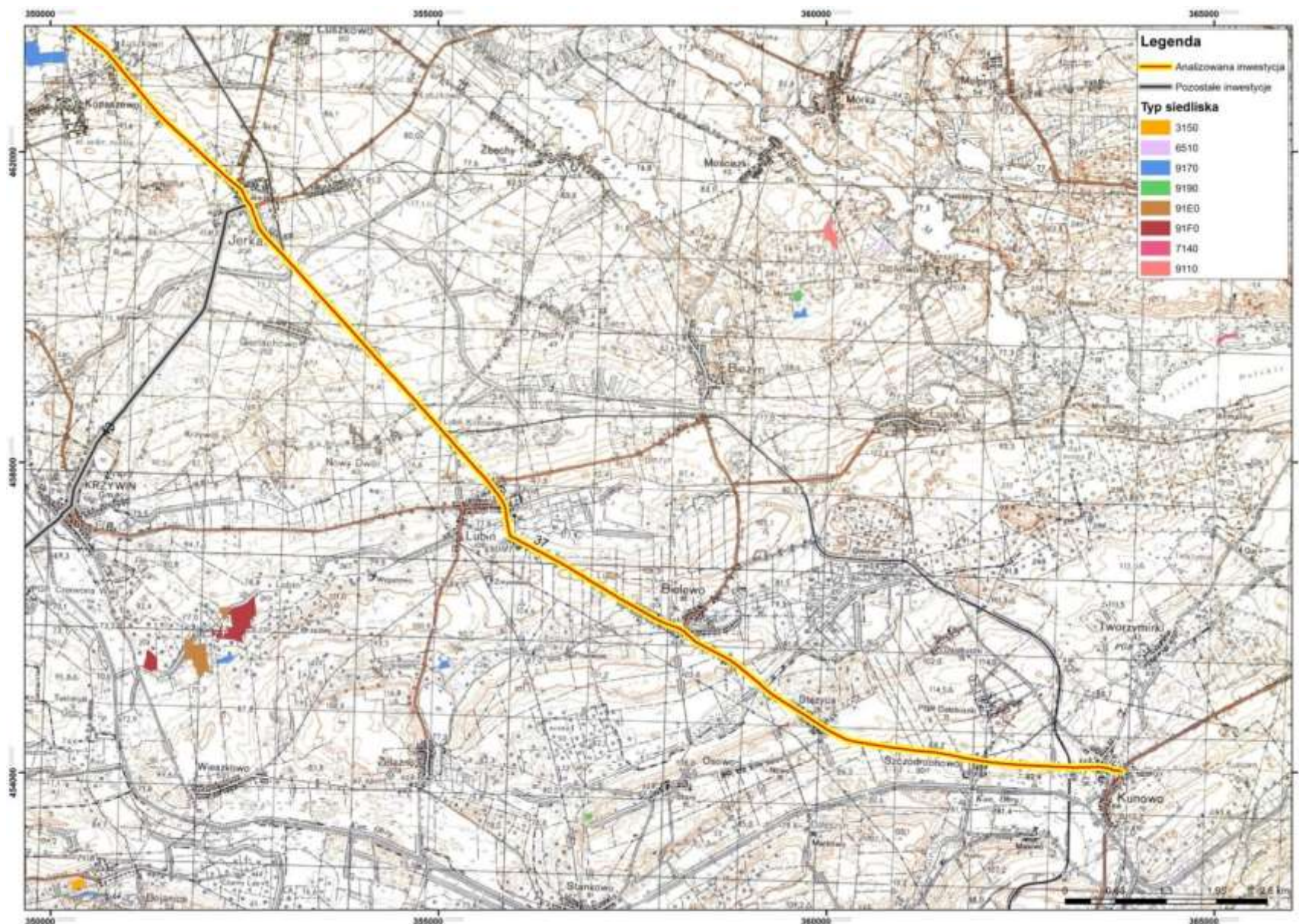








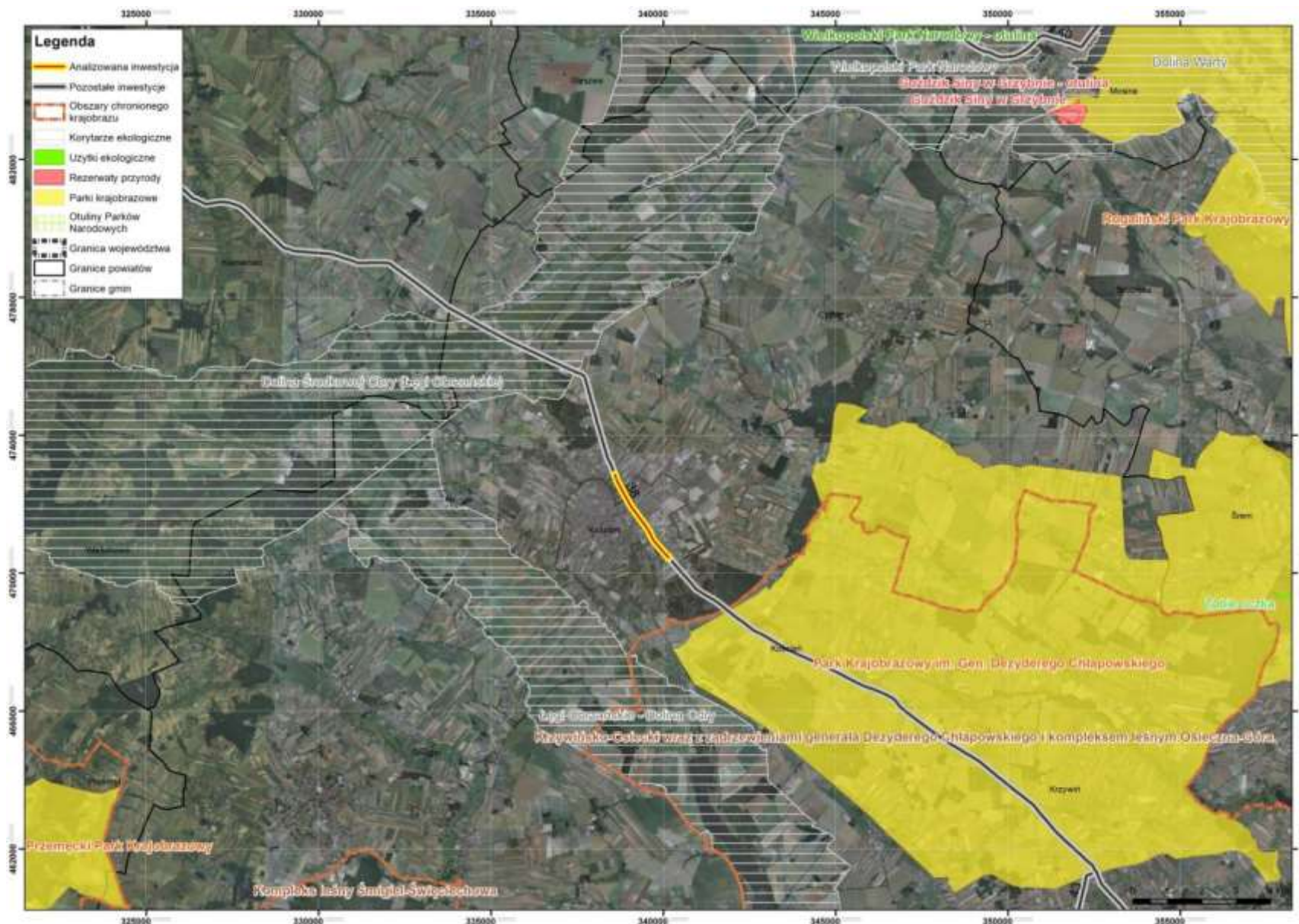


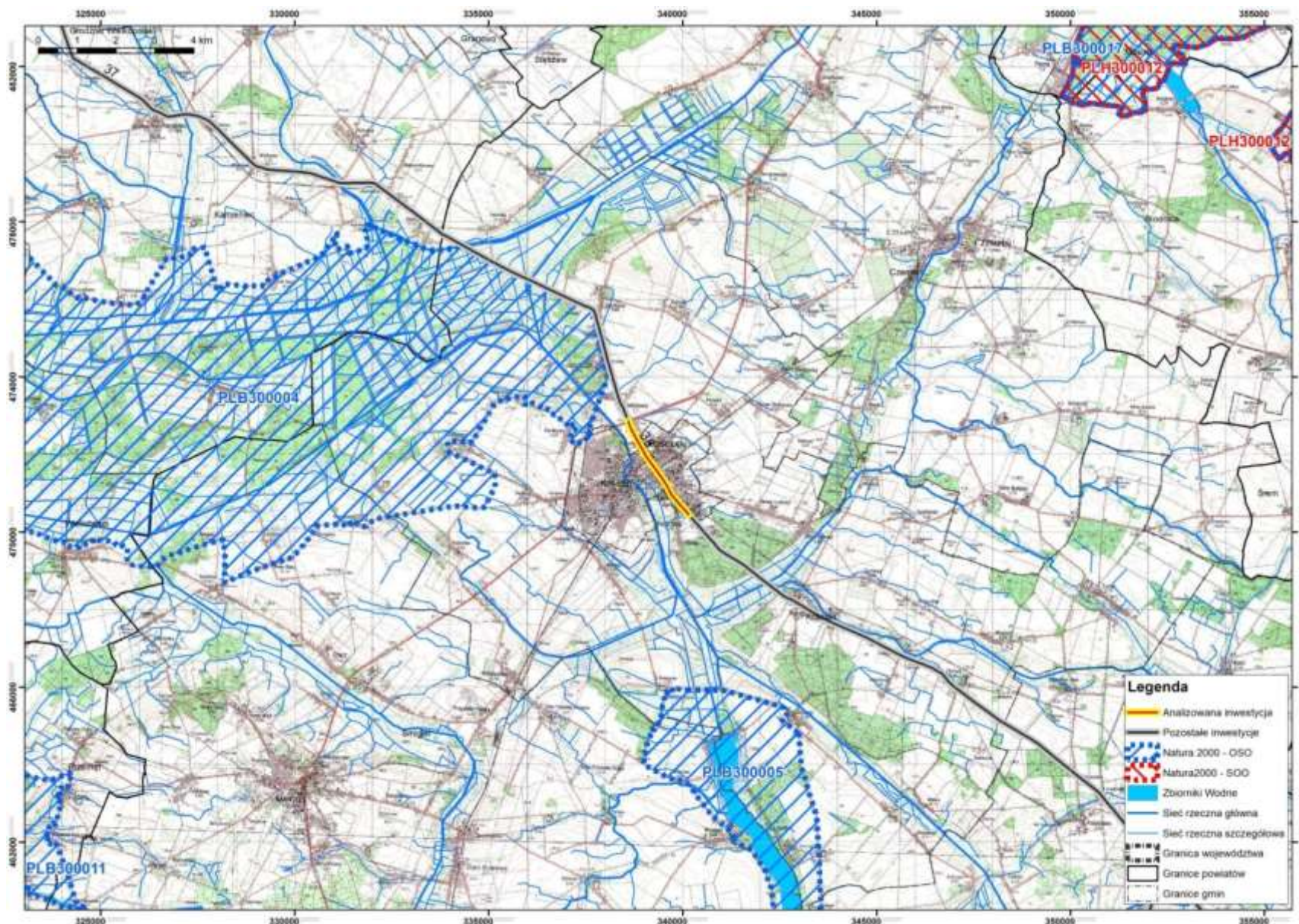


I.38. Droga nr 308 m. Kościan.

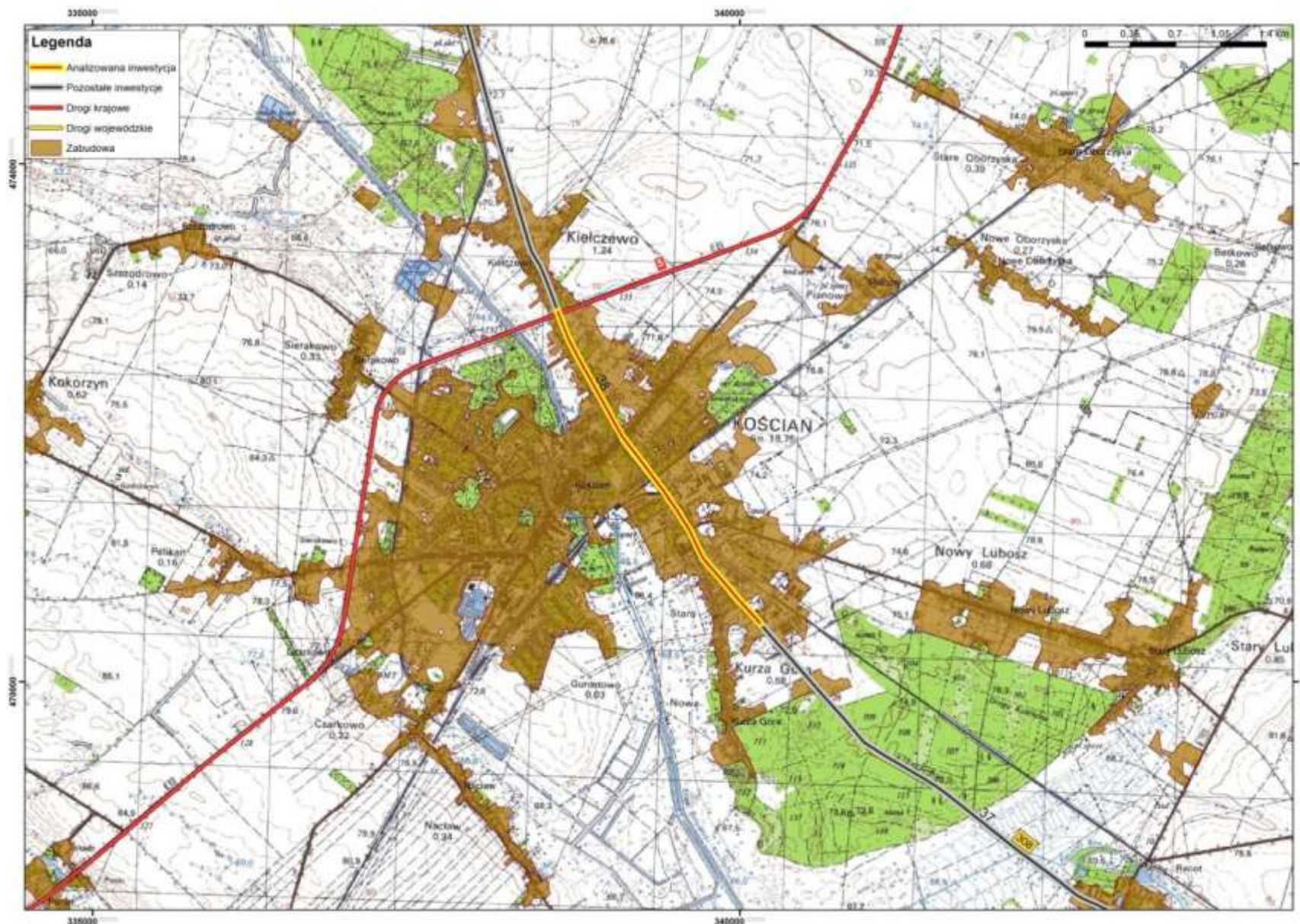
38	Droga nr 308 m. Kościan							
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat kościański Gmina: m. Kościan (m. Kościan) Gmina: Kościan (Kiełczewo)							
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest budowa obwodnicy miasta Kościan w ciągu drogi wojewódzkiej nr 308							
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 4,50km							
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące <u>potencjalnie</u> znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;							
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja na całej swojej długości przebiega przez obszar miasta Kościan;							
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Obszary chronionego krajobrazu: Krzywińsko-Osiecki wraz z zadrzewieniami generała Dezyderego Chłapowskiego i kompleksem leśnym Osieczna-Góra – 2,23 km, Kompleks leśny Śmigiel-Święciechowa – 11,52 km;</p> <p>Korytarze ekologiczne: Łęgi Obrzańskie - Dolina Odry – 3,12 km, Dolina Środkowej Obry (Łęgi Obrzańskie) – 2,70 km, Wielkopolski Park Narodowy – 12,88 km;</p> <p>Parki krajobrazowe: Krzywińsko-Osiecki wraz z zadrzewieniami generała Dezyderego Chłapowskiego i kompleksem leśnym Osieczna-Góra – 2,23 km, Park Krajobrazowy im. Gen. Dezyderego Chłapowskiego – 4,82 km;</p> <p>Natura 2000 – OSO: PLB300004 Wielki Łęg Obrzański – 811 m, PLB300005 Zbiornik Wonieść – 4,43 km, PLB300017 Ostoja Rogalińska – 14,11 km;</p> <p>Natura 2000 – SOO: PLH300012 Rogalińska Dolina Warty – 14,32 km; PLH300039 Będlewo-Bieczyny – 14,82 km;</p>							
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska								
Kryterium oceny skutków środowiskowych*; Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione Obszary Natura 2000 Pozostałe obszary chronione	Skala i charakter oddziaływań <table border="1" data-bbox="539 1193 741 1230"> <tr> <td>-3</td> <td>-2</td> <td>-1</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> </tr> </table>	-3	-2	-1	1	2	3	Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)
	-3	-2	-1	1	2	3		
	<table border="1" data-bbox="539 1230 741 1310"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>							Nie zidentyfikowano istotnych zagrożeń dla różnorodności biologicznej, inwestycja zlokalizowana jest na obszarze zabudowanym.
<table border="1" data-bbox="539 1310 741 1358"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>							Nie zidentyfikowano zagrożeń dla obszarów Natura 2000.	
<table border="1" data-bbox="539 1358 741 1394"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>							Nie zidentyfikowano zagrożeń dla pozostałych obszarów chronionych.	

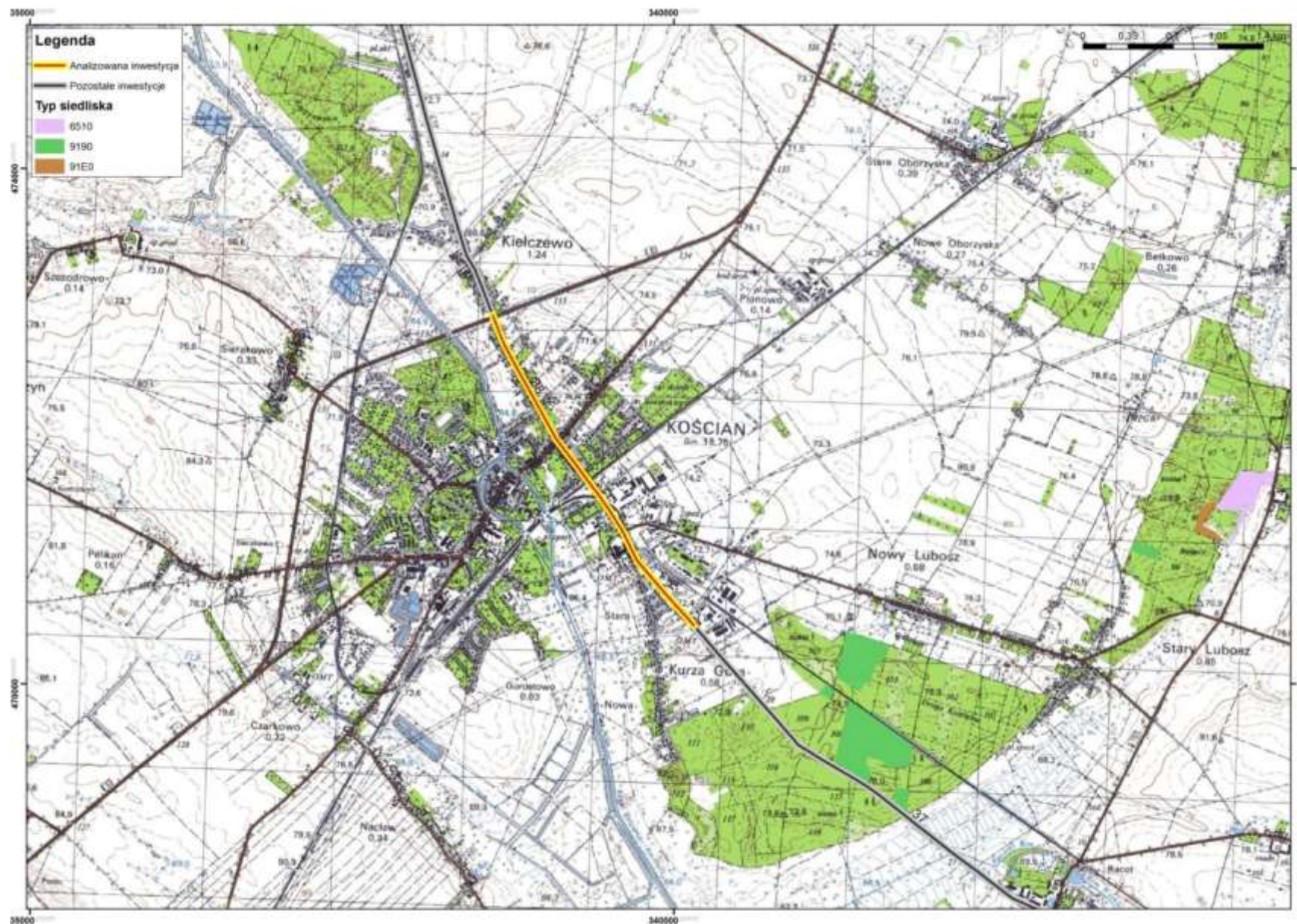
Korytarze ekologiczne							Nie zidentyfikowano zagrożeń dla korytarzy ekologicznych.
Ludzie (w tym zdrowie);							Inwestycja nie ma w rzeczywistości charakteru budowy obwodnicy, a stanowi jedynie przebudowę istniejącej drogi. Poprowadzona będzie w obecnym ciągu DW308, w terenie zabudowanym, głównie pełniącym funkcję mieszkaniową. Inwestycja nie doprowadzi do wyprowadzenia ruchu tranzytowego poza obszar zabudowany, co miałyby oddziaływanie pozytywne na ten komponent. Przeciwnie, poprawa parametrów technicznych i stanu DW308 w obecnym przebiegu, może zwiększyć przepustowość i częstotliwość użytkowania szlaku komunikacyjnego, co negatywnie wpłynie na oceniany komponent środowiska.
Wody;							Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie 1 JCW Kanał Mosiński od Kanału Przysieka Stara do Żydowskiego Rowu. Droga nie przebiega żaden z istotnych elementów sieci hydrograficznej. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
Powietrze;							Planowana inwestycja poza oddziaływaniami na etapie realizacji, z uwagi na swój charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu w miejscowości Kościan, co w niewielkim stopniu może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń.
Hałas;							Inwestycja nie ma w rzeczywistości charakteru budowy obwodnicy, a stanowi jedynie przebudowę istniejącej drogi. Poprawa jakości infrastruktury drogowej na terenie miasta, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań.
Powierzchnia ziemi ;							Nie można stwierdzić oddziaływania na ten komponent.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);							Nie można stwierdzić oddziaływania na ten komponent.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);							Nie można stwierdzić oddziaływania na ten komponent.





w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



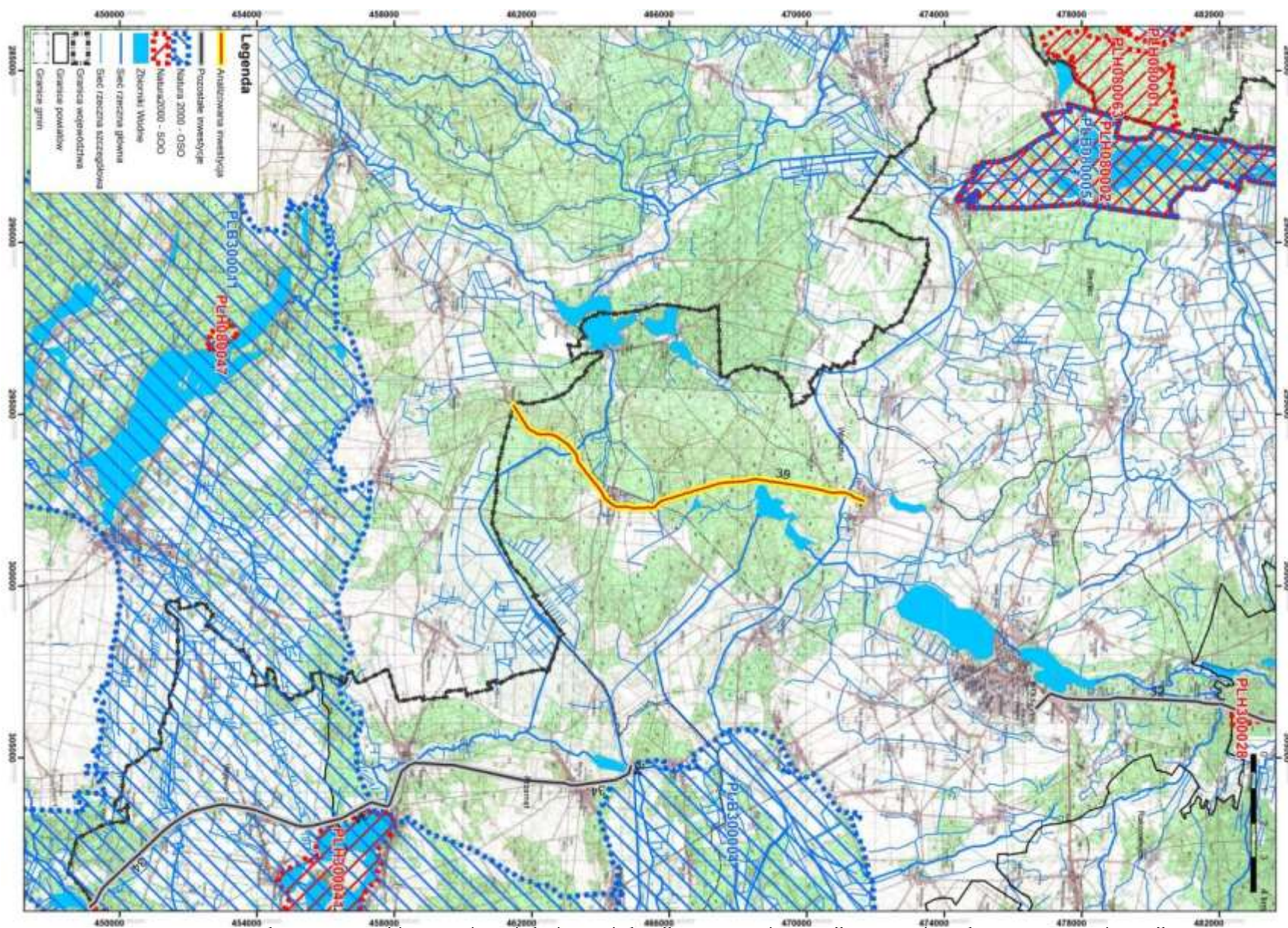


I.39. Droga nr 315 odc. Obra – gr. woj.

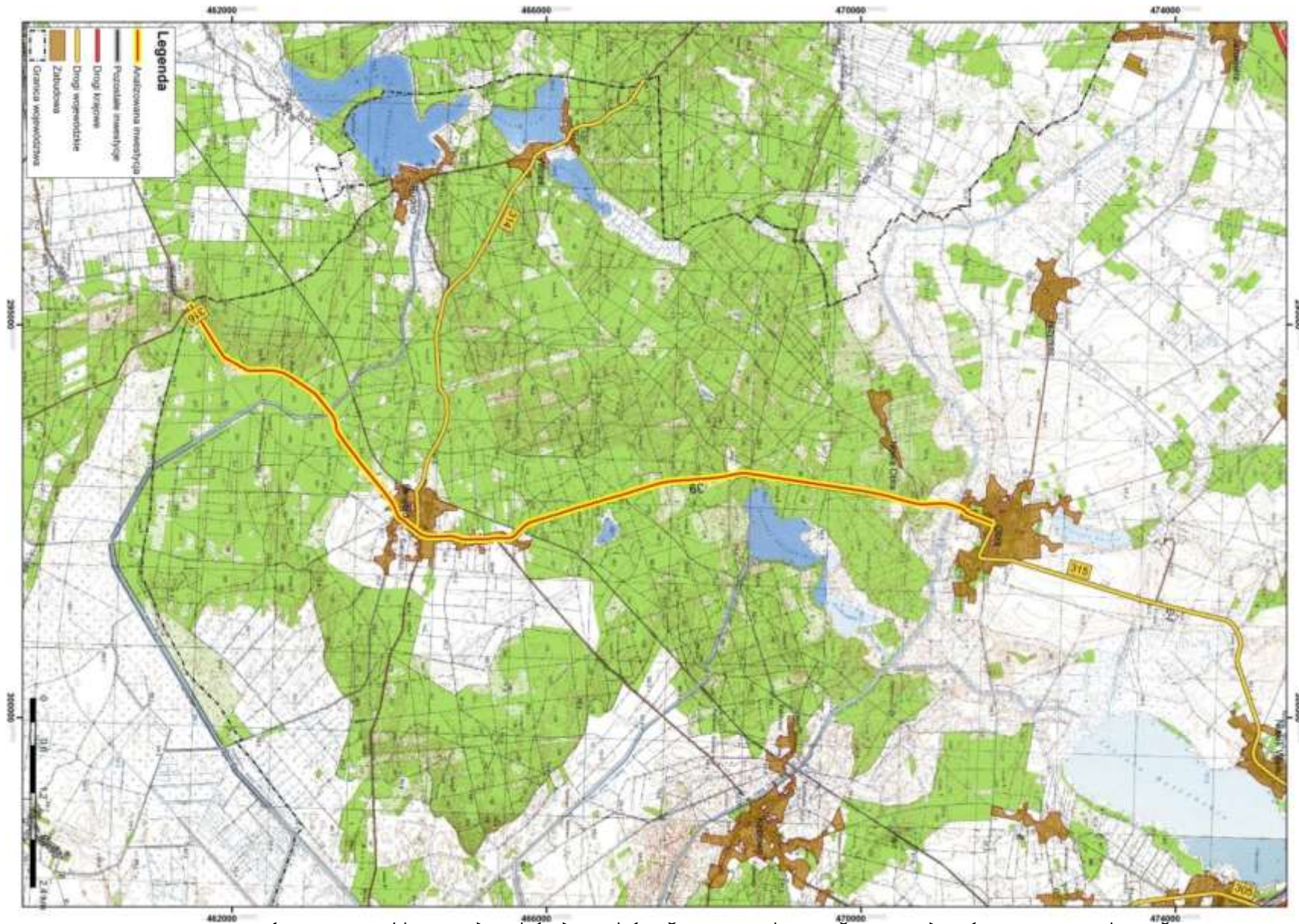
39	Droga nr 315 odc. Obra – gr. woj.	
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat wolsztyński Gmina: Wolsztyn (Obra, Świętno, Sławocin)	
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest przebudowa istniejącej drogi wojewódzkiej nr 315 na odcinku Obra – granica województwa	
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 8,40km	
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące <u>potencjalnie</u> znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;	
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja zlokalizowana jest na terenach leśnych w obrębie korytarza ekologicznego „Lasy Sławskie”. Na północy przecina rzekę Obrę, następnie przylega do zbiornika wodnego Jezioro Obrzańskie. Na południu przecina Obrzańki Kanał Południowy.	
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Użytki ekologiczne: Żurawie bagno – 1,46 km, Karasiowy stawek – 2,26 km, Grzędzawisko Wilczewskie – 3,22 km, jezioro – 4,11 km, mszar wełniakowy – 9,67 km, bagna w obrębie Pierska – 7,87 km, jezioro Kosinek – 7,89 km, bagienka – 11,26 km, owalne bagno – 10,18 km, Laski III – 10,47 km, Torfowisko – 8,17 km, Kobyle błotne – 9,94 km, Rozlewiska przy Dojcy – 9,40 km, Mieśniki – 8,84 km, Żurawie błota – 11,04 km, Wyspy na Jeziorze Chobienickim – 12,20 km, Bagno Małe Liny – 14,26 km;</p> <p>Rezerваты przyrody: Jezioro Święte – 7,50 km, Mesze - 9,37 km, Bagno Chorzemińskie - 9,89 km, Wyspa na Jeziorze Chobienickim - 13,4 km;</p> <p>Obszary chronionego krajobrazu: Obszar Chronionego Krajobrazu Pojezierze Sławskie, Pradolina Obry i Rynna Zbąszyńska – 0 km (inwestycja przecina OChK), Rynny Obrzycko-Obrzańskie – 2,75 km, Przemęcko-Wschowski i kompleks leśny Włoszakowice – 4,22 km, Pojezierze Sławsko-Przemęckie – 3,10 km;</p> <p>Korytarze ekologiczne: Lasy Sławskie – 0 km (inwestycja przecina korytarz), Dolina Środkowej Obry (Łęgi Obrzańskie) – 3,50 km, Lasy Wielkopolskie - Bory Zielonogórskie – 4,64 km;</p> <p>Parki krajobrazowe: Przemęcki Park Krajobrazowy – 9,66 km;</p> <p>Natura 2000 – OSO: PLB300004 Wielki Łęg Obrzański – 6,76 km, PLB300011 Pojezierze Sławskie – 4,26 km, PLB080005 Jeziora Pszczewskie i Dolina Obry – 9,03 km;</p> <p>Natura 2000 – SOO: PLH080002 Rynna Jezior Obrzańskich – 9,15 km, PLH080063 Bory Babimojskie – 13,16 km, PLH300041 Ostoja Przemęcka – 11,26 km, PLH080047 Żurawie Bagno Sławskie – 8,27 km;</p>	
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska		
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań	Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)

	-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							Realizacja inwestycji wiąże się z wycinką krzewów i drzew w obrębie obszarów leśnych oraz zniszczeniem lub pogorszeniem siedlisk chronionych gatunków grzybów, porostów, roślin i zwierząt. Realizacja przedsięwzięcia wiąże się także z bezpośrednią śmiertelnością osobników gatunków zwierząt (zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji), płoszeniem, utratą siedlisk gatunków, przekształceniem, pogorszeniem jakości siedlisk (np. w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych), efektem bariery. Na etapie wykonania Raportu OOŚ należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą. Konieczne jest uwzględnienie minimalizacji (wycinka drzew i krzewów poza sezonem lęgowym ptaków, zabezpieczenie drzew i krzewów nieprzewidzianych do wycinki) i kompensacji przyrodniczych na etapie projektowania drogi, a następnie respektowanie wymogów sformułowanych w decyzji środowiskowej.
Obszary Natura 2000							Nie zidentyfikowano zagrożeń dla obszarów Natura 2000.
Pozostałe obszary chronione							Inwestycja zlokalizowana jest w Obszarze Chronionego Krajobrazu Pojezierze Sławskie, Pradolina Obry i Rynna Zbąszyńska. Konieczna szczegółowa ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących.
Korytarze ekologiczne							Inwestycja przecina krajowy korytarz ekologiczny „Lasy Sławskie”, pełniący funkcję obszaru węzłowego oraz korytarze „Obrzańskie Kanały, Obra”. Nasilone negatywne oddziaływania mogą wystąpić na etapie realizacji oraz na etapie eksploatacji (zwiększenie ruchu na drodze, zwiększenie prędkości pojazdów), co może powodować wzrost kolizji ze zwierzętami. Realizacja inwestycji wiąże się także z ingerencją w obiekty pełniące funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych (cieki wodne). Nowe obiekty odwadniające drogę (rowy) mogą stanowić barierę migracyjną dla małych zwierząt. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza (ze wskazaniem m.in. miejsc kolizji z płazami) oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (m.in. zapewnienie drożności obiektów pełniących funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych poprzez dostosowanie istniejących mostów i przepustów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt, ekrany antyolśnieniowe na mostach). Zaplecza budowy należy lokalizować poza obszarami pełniącymi funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych. Zakaz lokalizowania barier ochronnych wzdłuż ewentualnych ścieżek rowerowych.
Ludzie (w tym zdrowie);							Celem inwestycji jest przebudowa, która powinna doprowadzić do poprawy parametrów technicznych, podniesienia komfortu i bezpieczeństwa użytkowników drogi. Działania te mogą mieć pozytywne oddziaływanie na zdrowie i życie ludzi.
Wody;							Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie 3 JCW w pobliżu kilku zbiorników wodnych. Droga przebiega przez szereg elementów sieci hydrograficznej, przy czym wystąpią 2 przypadki gdzie może dojść do konieczności przebudowy infrastruktury mostowej, a tym samym ingerencji w koryto cieku stanowiącego główny bieg JCW. Zagrożenia w tym zakresie na etapie realizacji powinny być przedmiotem procesu OOŚ. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
Powietrze;							Planowana inwestycja poza oddziaływaniami na etapie realizacji, z uwagi na swój charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowościami Obra, Świętno i Sławocin, co w niewielkim stopniu może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń komunikacyjnych.
Hałas;							Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań na terenach ochrony akustycznej. Tych jednak jest w biegu

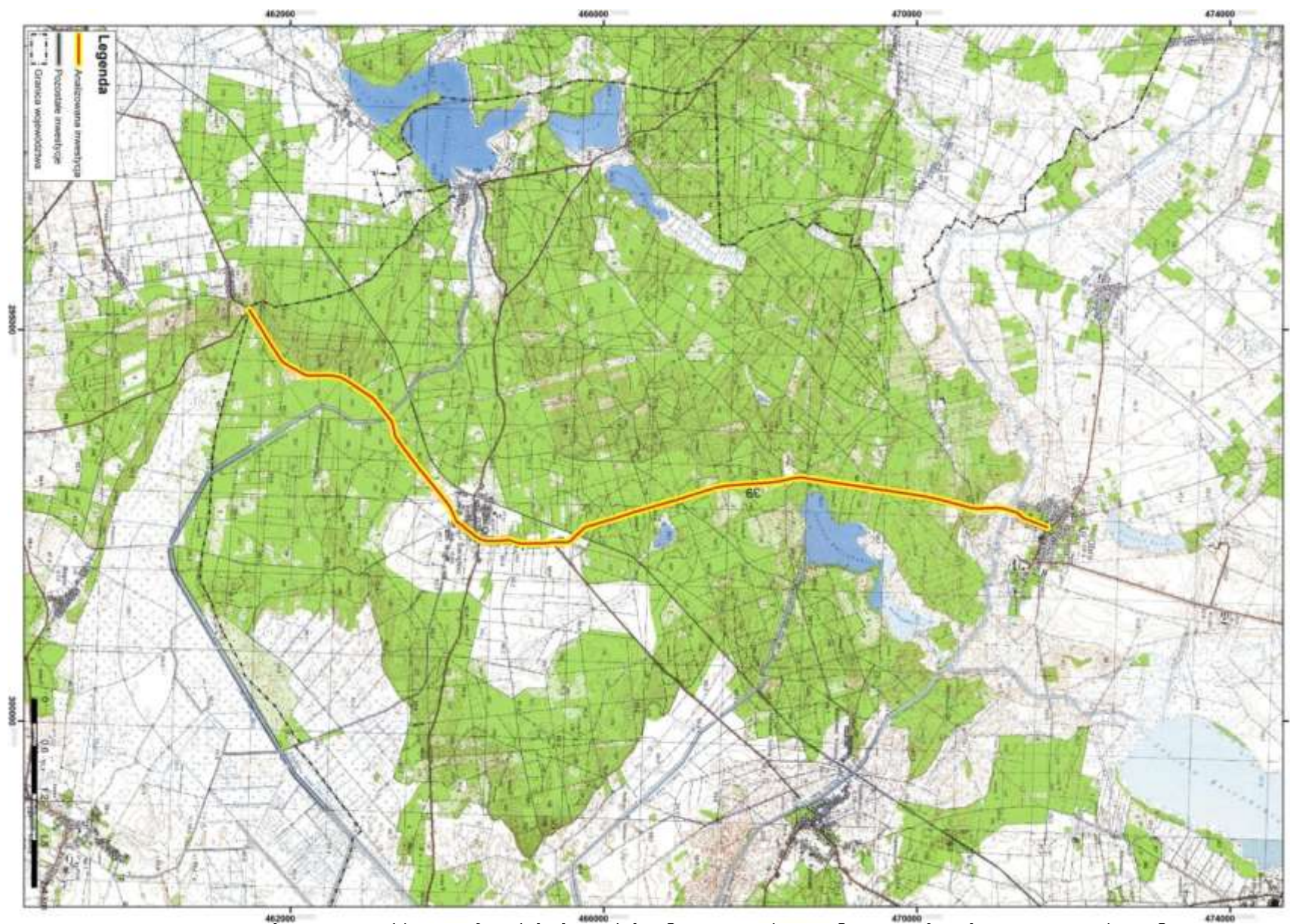
Powierzchnia ziemi ; Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);							drogi relatywnie mało, dlatego oddziaływanie będzie neutralne.
							Na odcinkach przebudowywanych może wystąpić konieczność poszerzenia pasa drogowego, a co za tym idzie negatywnego w skutkach uszczelniania warstwy ziemi.
							Na fragmentach przebiegu, będzie mieć miejsce wycinka przydrożnych drzew i krzewów związana z poszerzaniem drogi. Zaleca się, po zakończeniu prac budowlanych, stosowanie nasadzeń kompensacyjnych w celu minimalizacji negatywnego oddziaływania na ten komponent środowiska.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);							Nie można stwierdzić negatywnego oddziaływania na komponent.



w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



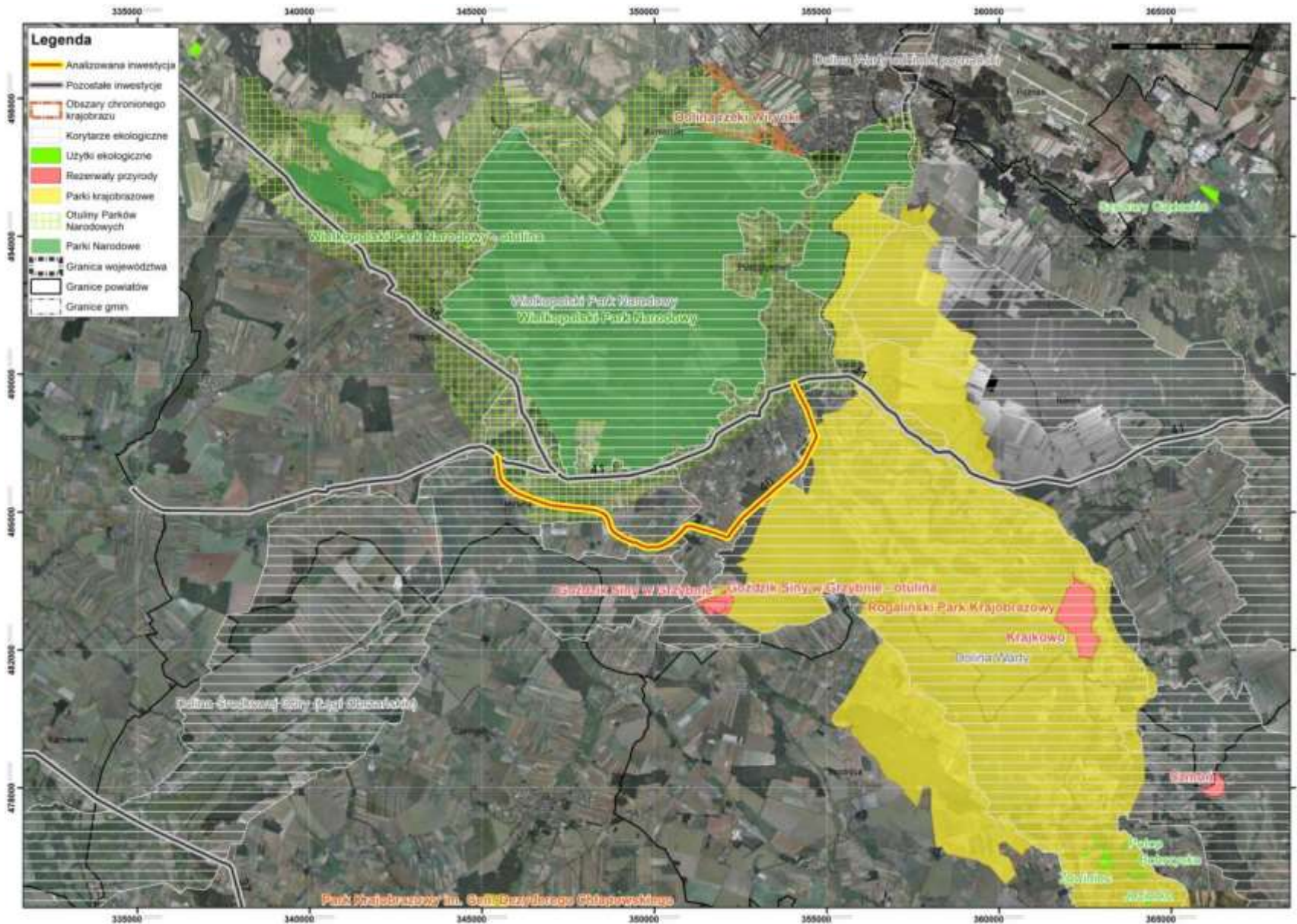
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

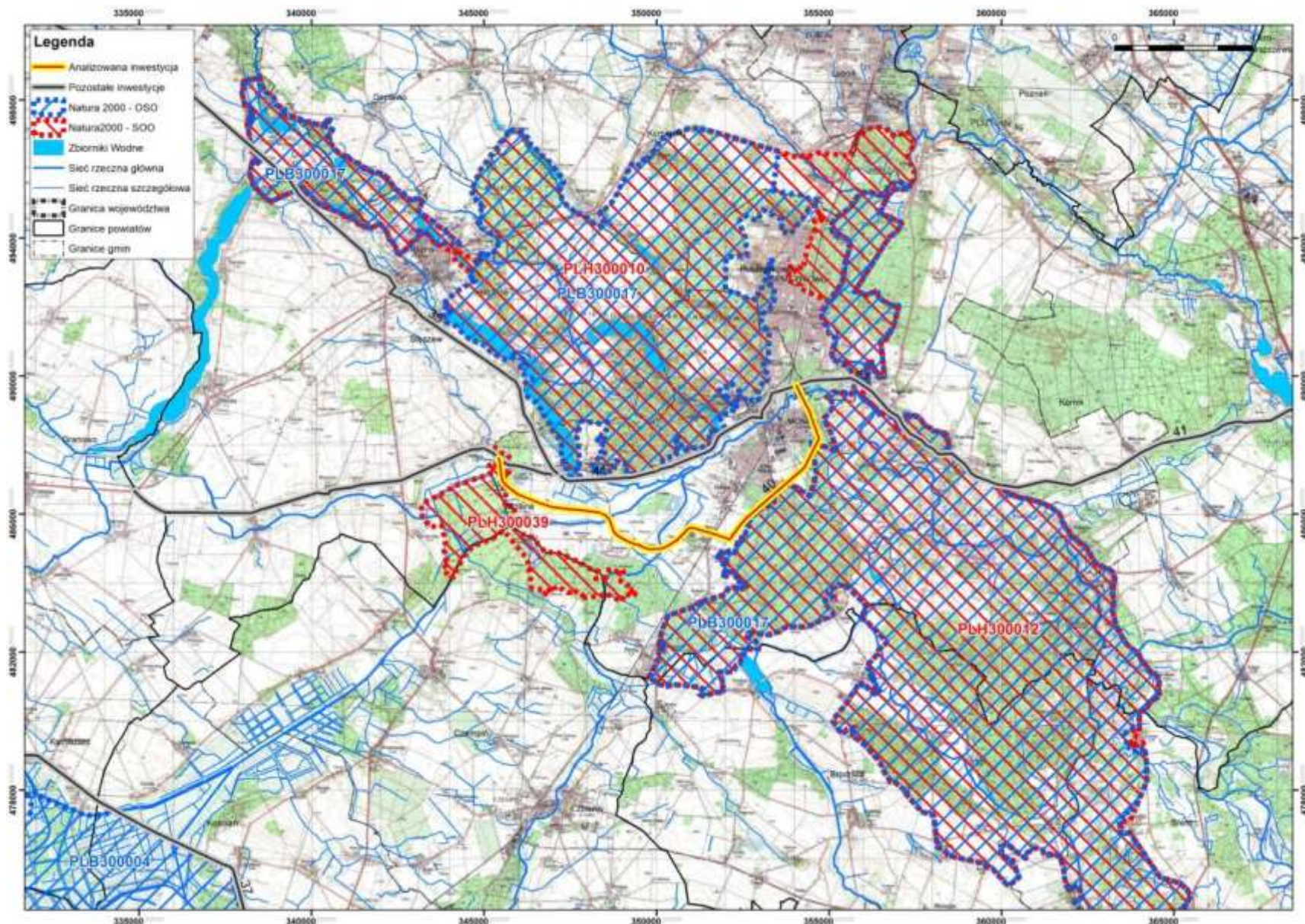
I.40. Droga nr 431 m. Mosina.

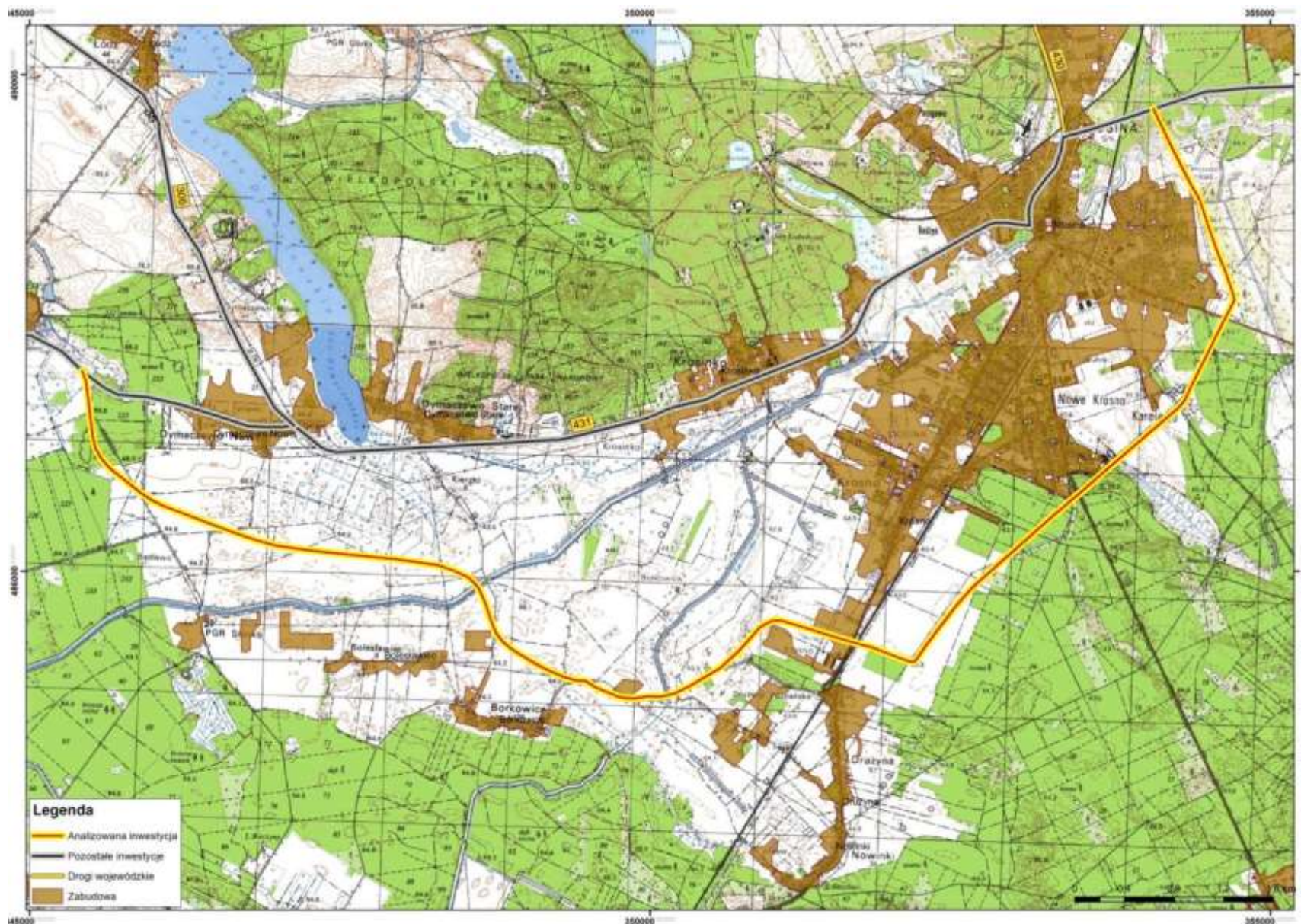
40	Droga nr 431 m. Mosina					
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat poznański Gmina: Mosina (m. Mosina, Drużyna, Borkowice)					
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest budowa obwodnicy miasta Mosina w ciągu drogi nr 431					
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 14,00km					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOS	Przedsięwzięcie mogące <u>potencjalnie</u> znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;					
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	W części zachodniej inwestycja przecina obszar otuliny Wielkopolskiego Parku Narodowego. W biegu środkowym przechodzi przez korytarz ekologiczny „Dolina Środkowej Obry”. Następnie przylega do Rogalińskiego Parku Krajobrazowego. W północno-zachodniej części przylega do otuliny Wielkopolskiego Parku Narodowego;					
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Parki narodowe: Wielkopolski Park Narodowy – otulina – 0 km (przecina obszar otuliny WPN), Wielkopolski Park Narodowy – 885 m;</p> <p>Użytki ekologiczne: północy-zachód: PL.ZIPOP.1393.UE.3021143.160 – 6,08 km, PL.ZIPOP.1393.UE.3021143.159 – 14,51 km, Szuwary Gądeckie – 13,06 km, Żowiniec – 13,64 km, Potop – 14,39 km;</p> <p>Rezerваты przyrody: Goździk Siny w Grzybnie – otulina – 1,52 km, Goździk Siny w Grzybnie – 1,87 km, Krajkowo – 8,40 km, Czmoń – 14,79 km;</p> <p>Korytarze ekologiczne: Wielkopolski Park Narodowy – 0 km (inwestycja przecina obszar korytarza), Dolina Warty – 0 km (inwestycja przecina obszar korytarza), Dolina Środkowej Obry (Łęgi Obrzańskie) – 2,03 km, Dolina Warty odcinek poznański – 7,81 km;</p> <p>Parki krajobrazowe: Rogaliński Park Krajobrazowy – 0 km (inwestycja przecina niewielki obszar PK);</p> <p>Natura 2000 – OSO: PLB300017 Ostoja Rogalińska – 0 km (inwestycja przecina niewielką część obszaru), PLB300004 Wielki Łęg Obrzański – 13,67 km;</p> <p>Natura 2000 – SOO: PLH300012 Rogalińska Dolina Warty – 0 km (inwestycja przecina niewielką część obszaru), PLH300039 Będlewo-Bieczyny – 0 km (inwestycja przecina obszar Natura 2000), PLH300010 Ostoja Wielkopolska – 835 m;</p>					
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska						
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań	Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)				
	<table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> <tr> <td style="background-color: red; color: white;">-3</td> <td style="background-color: red; color: white;">-2</td> <td style="background-color: red; color: white;">-1</td> <td style="background-color: green; color: white;">1</td> <td style="background-color: green; color: white;">2</td> <td style="background-color: green; color: white;">3</td> </tr> </table>		-3	-2	-1	1
-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione		Realizacja i eksploatacja inwestycji wiąże się z zajęciem znacznej powierzchni ziemi, bezpośrednią śmiertelnością osobników gatunków zwierząt (zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji), płoszeniem, utratą siedlisk gatunków, przekształceniem, pogorszeniem jakości siedlisk (np. w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych), fragmentacją, efektem bariery, pojawieniem się				

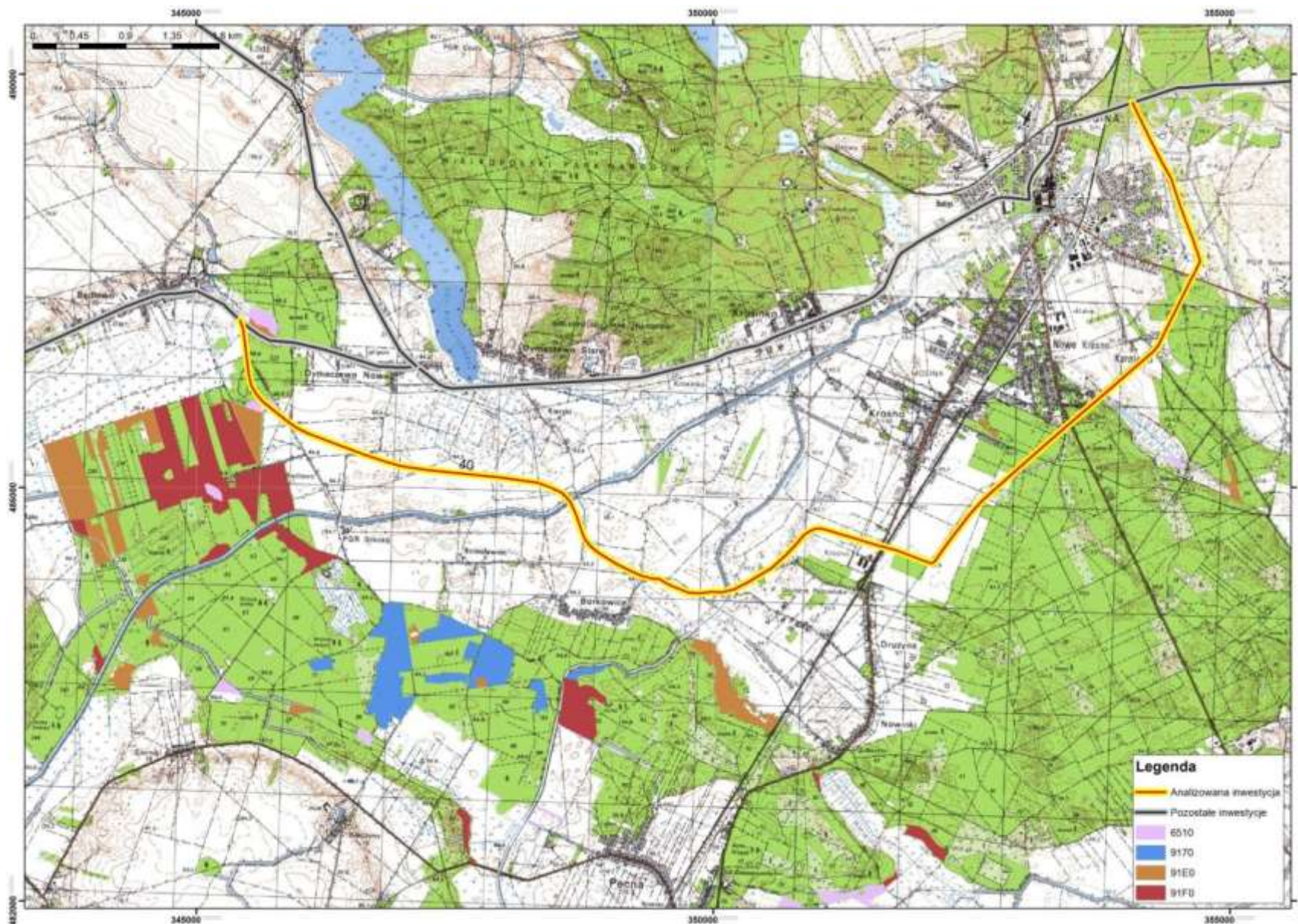
					inwazyjnych gatunków roślin, zmianą behawioru niektórych gatunków. Na etapie wykonania Raportu OOS należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą wraz z analizą wariantów lokalizacji. Konieczne jest uwzględnienie minimalizacji i kompensacji przyrodniczych na etapie projektowania drogi, a następnie respektowanie wymogów sformułowanych w decyzji środowiskowej.
Obszary Natura 2000					Inwestycja przecina część obszaru PLH300039 Będziewo-Bieczyny oraz niewielki fragment obszarów: PLB300017 Ostoja Rogalińska, PLH300012 Rogalińska Dolina Warty. Możliwe wystąpienie negatywnych oddziaływań na przedmioty ochrony obszarów. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie oos wraz z analizą wariantów lokalizacyjnych oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących.
Pozostałe obszary chronione					Inwestycja przecina niewielki fragment Rogalińskiego Parku Krajobrazowego, co wiąże się ze zmianą użytkowania tych obszarów. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie oos wraz z analizą wariantów lokalizacyjnych oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących.
Korytarze ekologiczne					Inwestycja przecina korytarz ekologiczny „Wielkopolski Park Narodowy” i „Obrzańskie Kanały, Obra” o znaczeniu krajowym i przebiega po granicy korytarza „Dolina Warty”. Ponadto przecina korytarz regionalny „Olszyna”. Nasilone negatywne oddziaływania wystąpią na etapie realizacji oraz na etapie eksploatacji (efekt bariery, hałas, płoszenie). Realizacja inwestycji wpłynie na wzmocnienie efektu bariery w połączeniu z drogą DW 431. Realizacja inwestycji wiąże się także z ingerencją w obiekty pełniące funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych (cieki wodne, zadrzewienia śródpolne). Nowe obiekty odwadniające drogę (rowy) mogą stanowić barierę migracyjną dla małych zwierząt. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza (ze wskazaniem m.in. miejsc kolizji z płazami) oraz ocena na etapie oos oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (m.in. zapewnienie drożności obiektów pełniących funkcje korytarzy ekologicznych poprzez dostosowanie mostów i przepustów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt, ekrany antyolśnieniowe na mostach). Zaplecza budowy należy lokalizować poza obszarami pełniącymi funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych.
Ludzie (w tym zdrowie);					Inwestycja powinna znacząco pozytywnie wpłynąć na ten komponent. Oddziaływanie związane jest z poprawą bezpieczeństwa użytkowników ruchu, wyprowadzeniem transportu poza granice terenu zabudowanego oraz zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i hałasu w centrum.
Wody;					Planowany do budowy odcinek obwodnicy koliduje z niektórymi elementami sieci hydrograficznej czterech JCW i będzie wymagał budowy obiektów mostowych, a co za tym idzie ingerencji w koryta cieków stanowiących główne biegi JCW. Wymaga to analizy potencjalnego oddziaływania na wody i cele ich ochrony na etapie OOS projektu i ewentualnego zastosowania działań minimalizujących. Przy zastosowaniu właściwych standardów projektowych, nie przewiduje się możliwości wystąpienia istotnych negatywnych oddziaływań na wody.
Powietrze;					Planowana w ramach przedsięwzięcia obwodnica Mosiny pozwoli na relokację emisji zanieczyszczeń powodowanych ruchem tranzytowym, które skoncentrowana jest obecnie w centrum miejscowości, poza jej obręb, co przyczyni się do redukcji ich niekorzystnego oddziaływania na ludzi.
Hałas;					Budowa nowej infrastruktury drogowej uwarunkowana jest koniecznością dotrzymania obowiązujących standardów akustycznych. Natomiast zakładana relokacja ruchu tranzytowego poza obręb miejscowości spowoduje zmniejszenie obecnie notowanych uciążliwości w zakresie hałasu drogowego.

Powierzchnia ziemi ;						Budowa obwodnicy wiązać się będzie z utwardzeniem i uszczelnieniem gruntu, budową skarp, nasypów oraz innymi pracami ziemnymi co może nieść negatywne oddziaływanie na powierzchnię ziemi.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);						Budowa obwodnicy i przeniesienie ciężaru ruchu tranzytowego poza centrum miejscowości, powinno pozytywnie wpłynąć na gospodarowanie przestrzenią miejską i poprawę ładu przestrzennego. Inwestycja wiązać się jednak może ze znaczną ingerencją w krajobraz w miejscach wyznaczonego przebiegu drogi. Należy zauważyć, że planowana jest także inwestycja polegająca na rozbudowie DW431 w obecnym jej biegu przez m. Mosina (zadanie nr 41), co może podważać zasadność poniesionych kosztów środowiskowych przy budowie obwodnicy.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);						Inwestycja powinna pozytywnie wpłynąć na dobra materialne i zabytki miejscowości. Ograniczenie ruchu tranzytowego w centrum wiąże się ze zmniejszoną na tych obszarach emisją drgań i zanieczyszczeń pochodzących z przejeżdżających pojazdów.









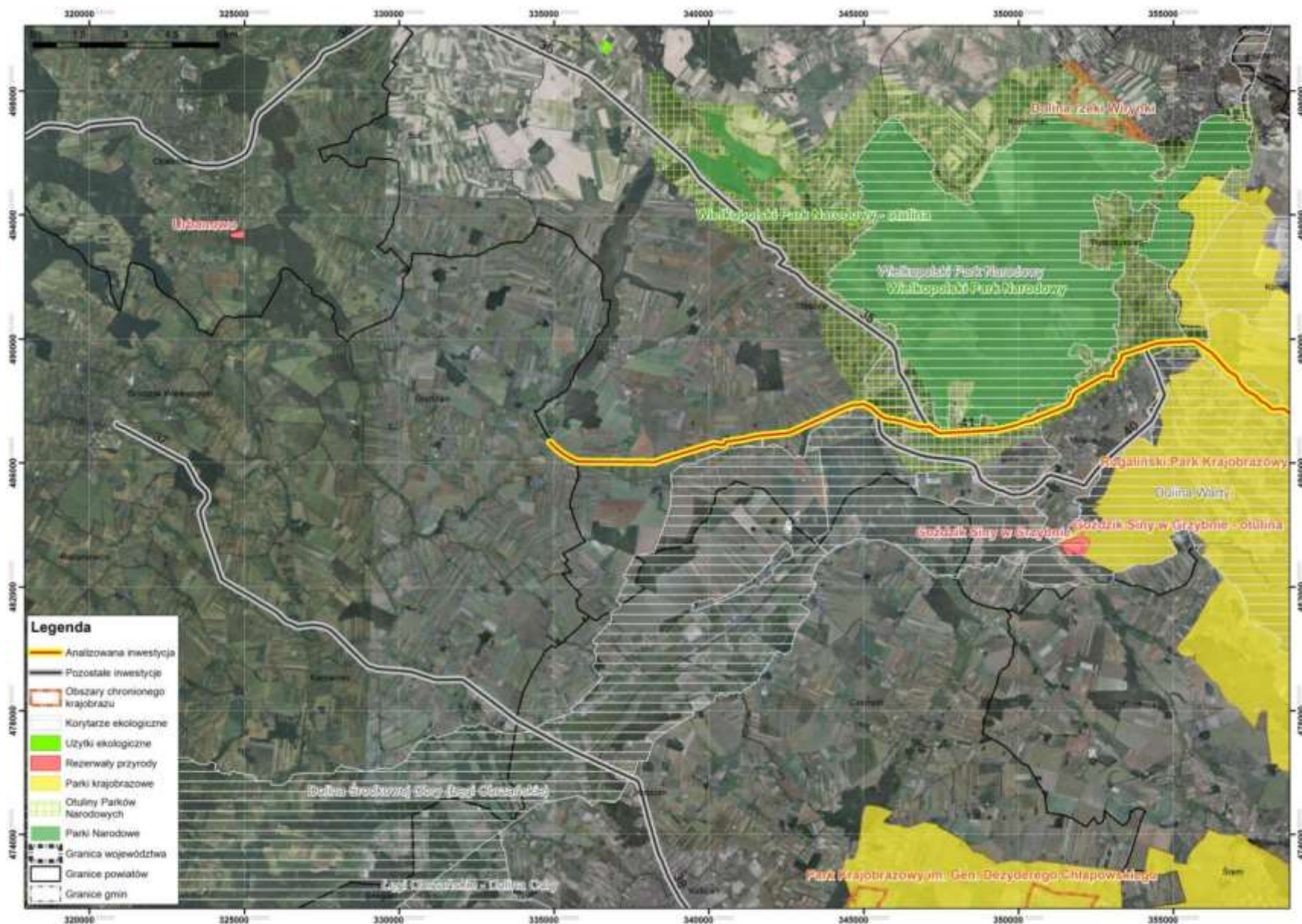
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

I.41. Droga nr 431 odc. Kórnik – skrzyżowanie z drogą krajową nr 32 wraz z m. Rogalinek – most.

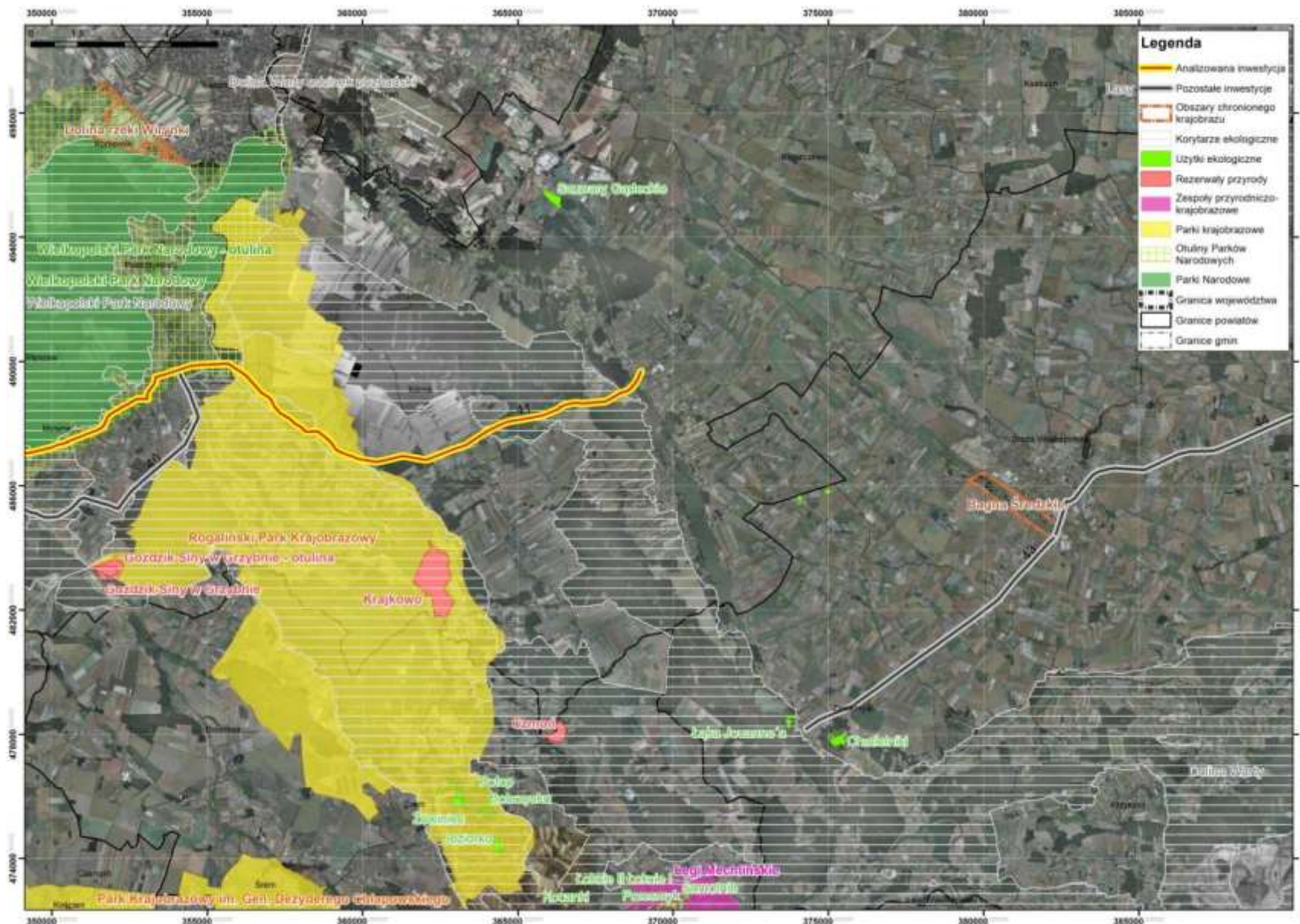
41	Droga nr 431 odc. Kórnik – skrzyżowanie z drogą krajową nr 32 wraz z m. Rogalinek – most
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat poznański Gmina: Kórnik (m. Kórnik) Gmina: Mosina (Mieczewo, Świątniki, Rogalin, Rogalinek, m. Mosina, Krosinko, Stare Dymaczewo, Nowe Dymaczewo) Gmina: Puszczykowo (m. Puszczykowo) Gmina: Stęszew (Będlewo, Wronczyn, Modrze)
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest budowa mostu w m. Rogalinek oraz rozbudowa drogi na odcinkach: Kórnik - Rogalin; Rogalin - skrzyżowanie z DW 306; od skrzyżowania z DW 306 do drogi krajowej 32 oraz rozbudowa drogi w m. Świątniki i Mieczewo
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Droga - długość: 36,00km, most – długość: 1,00km
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące <u>potencjalnie</u> znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia	Decyzja dla budowy mostu z 18.01.2013 (z pełną procedurą OOŚ) Dla 3 odcinków decyzja z 15.11.2013 (bez pełnej procedury OOŚ) Dla odc. rozbudowa drogi w m. Świątniki i Mieczewo - brak decyzji
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja w części zachodniej przebiega przez obszary rolnicze, następnie przekracza otulinę Wielkopolskiego Parku Narodowego i od strony południowej przylega do Parku. Dalej przecina obszar Rogalińskiego Parku Krajobrazowego. W biegu wschodnim przechodzi przez obszary leśne do styku jezior: Skrzynki Duże i Kórnickie na północ od miasta Kórnik.
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Parki narodowe: Wielkopolski Park Narodowy – otulina – 0 km (inwestycja przecina obszar otuliny), Wielkopolski Park Narodowy – 0 km (inwestycja przylega do obszaru WPN); Użytki ekologiczne: na północy: PL.ZIPOP.1393.UE.3021143.160 – 5,76 km, PL.ZIPOP.1393.UE.3021143.159 – 12,66 km, Szuwały Gądeckie – 5,85 km, Łąka Jouanne’a – 11,70 km, Chmielniki – 12,86 km, Żowiniec – 10,28 km, Potop – 10,52 km, Bobrzysko – 11,30 km, Kocanki – 15,00 km, na wschodzie: PL.ZIPOP.1393.UE.3025052.214 – 6,38 km, PL.ZIPOP.1393.UE.3025052.213 – 7,02 km; Rezerваты przyrody: Goździk Siny w Grzybnie – otulina – 3,97 km, Goździk Siny w Grzybnie – 4,09 km, Krajkowo – 2,59 km, Czmoń – 9,31 km; Obszary chronionego krajobrazu: Dolina rzeki Wirynki – 6,53 km, Krzywińsko-Osiecki wraz z zadrzewieniami generała Dezyderego Chłapowskiego i kompleksem leśnym Osieczna-Góra – 14,70 km, Bagna Średzkie – 11,10 km; Korytarze ekologiczne: Wielkopolski Park Narodowy – 0 km (inwestycja przecina korytarz), Dolina Środkowej Obry (Łęgi Obrzańskie) – 170 m, Dolina Warty – 0 km (inwestycja przecina korytarz), Dolina Warty – 0 km (inwestycja przecina korytarz, Dolina Warty odcinek poznański – 7,04 km; Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe: Łęgi Mechlińskie – 14,92 km;

		<p>Parki krajobrazowe: Rogaliński Park Krajobrazowy – 0 km (inwestycja przecina obszar parku), Park Krajobrazowy im. Gen. Dezyderego Chłapowskiego – 12,23 km; Natura 2000 – OSO: PLB300017 Ostoja Rogalińska – 0 km (inwestycja przecina obszar Natura 2000), PLB300004 Wielki Łęg Obrzańki – 8,80 km; Natura 2000 – SOO: PLH300012 Rogalińska Dolina Warty – 0 km (inwestycja przecina obszar Natura 2000), PLH300010 Ostoja Wielkopolska – 0 km (inwestycja przylega do obszaru Natura 2000), PLH300057 Dolina Średzkiej Strugi – 4,43 km;</p>					
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska							
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań						Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)
	-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							Realizacja inwestycji wiąże się z wycinką krzewów i drzew przydrożnych. Drzewa te mogą być siedliskiem chronionych gatunków bezkręgowców (np. pachnica dębowa, kozioróg dębosz), a także chronionych gatunków grzybów, porostów, ptaków i nietoperzy. W bezpośrednim sąsiedztwie drogi znajdują się drzewa objęte ochroną jako pomniki przyrody. Realizacja przedsięwzięcia wiąże się także z bezpośrednią śmiertelnością osobników gatunków zwierząt (zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji), płoszeniem, utratą siedlisk gatunków, przekształceniem, pogorszeniem jakości siedlisk (np. w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych), efektem bariery. Konieczne jest uwzględnienie minimalizacji i kompensacji przyrodniczych na etapie projektowania drogi, a następnie respektowanie wymogów sformułowanych w decyzji środowiskowej.
Obszary Natura 2000							Inwestycja zlokalizowana jest w obrębie obszarów: PLH300012 Rogalińska Dolina Warty, PLB300017 Ostoja Rogalińska oraz przylega do obszaru PLH300010 Ostoja Wielkopolska. Realizacja inwestycji może się wiązać z oddziaływaniami negatywnymi na przedmioty ochrony obszarów. Np. na etapie realizacji może dojść do oddziaływań na przedmiot ochrony w obszarze Rogalińska Dolina Warty - kozioroga dębosza (wykonywanie prac w porze nocnej może zwabiać dorosłe chrząszcze do źródeł światła na placach robót). Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących.
Pozostałe obszary chronione							Inwestycja zlokalizowana jest na terenie Rogalińskiego Parku Krajobrazowego oraz w otulinie Wielkopolskiego Parku Narodowego. Konieczna szczegółowa ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących.
Korytarze ekologiczne							Inwestycja przecina dwa korytarze ekologiczne o znaczeniu krajowym: Wielkopolski Park Narodowy oraz Dolina Warty, a także korytarz Rów Kąkolewski, Żydowski Rów o znaczeniu ponadlokalnym, a także szereg obiektów o znaczeniu lokalnym. Nasilone negatywne oddziaływania mogą wystąpić na etapie realizacji (hałas, oświetlenie) oraz na etapie eksploatacji (zwiększenie ruchu na drodze, zwiększenie prędkości pojazdów), co może powodować wzrost kolizji ze zwierzętami. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących. Realizacja inwestycji wiąże się także z ingerencją w obiekty pełniące funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych (cieki wodne, zadrzewienia śródpolne). Nowe obiekty odwadniające drogę (rowy) mogą stanowić barierę migracyjną dla małych zwierząt. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza (ze wskazaniem m.in. miejsc kolizji z płazami) oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (m.in. zapewnienie drożności obiektów pełniących funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych poprzez dostosowanie istniejących mostów i przepustów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt, ekrany antyolśnieniowe na mostach, wykonywanie prac w porze dziennej). Zaplecza budowy należy lokalizować poza obszarami pełniącymi funkcje korytarzy ekologicznych, zakaz stosowania barier

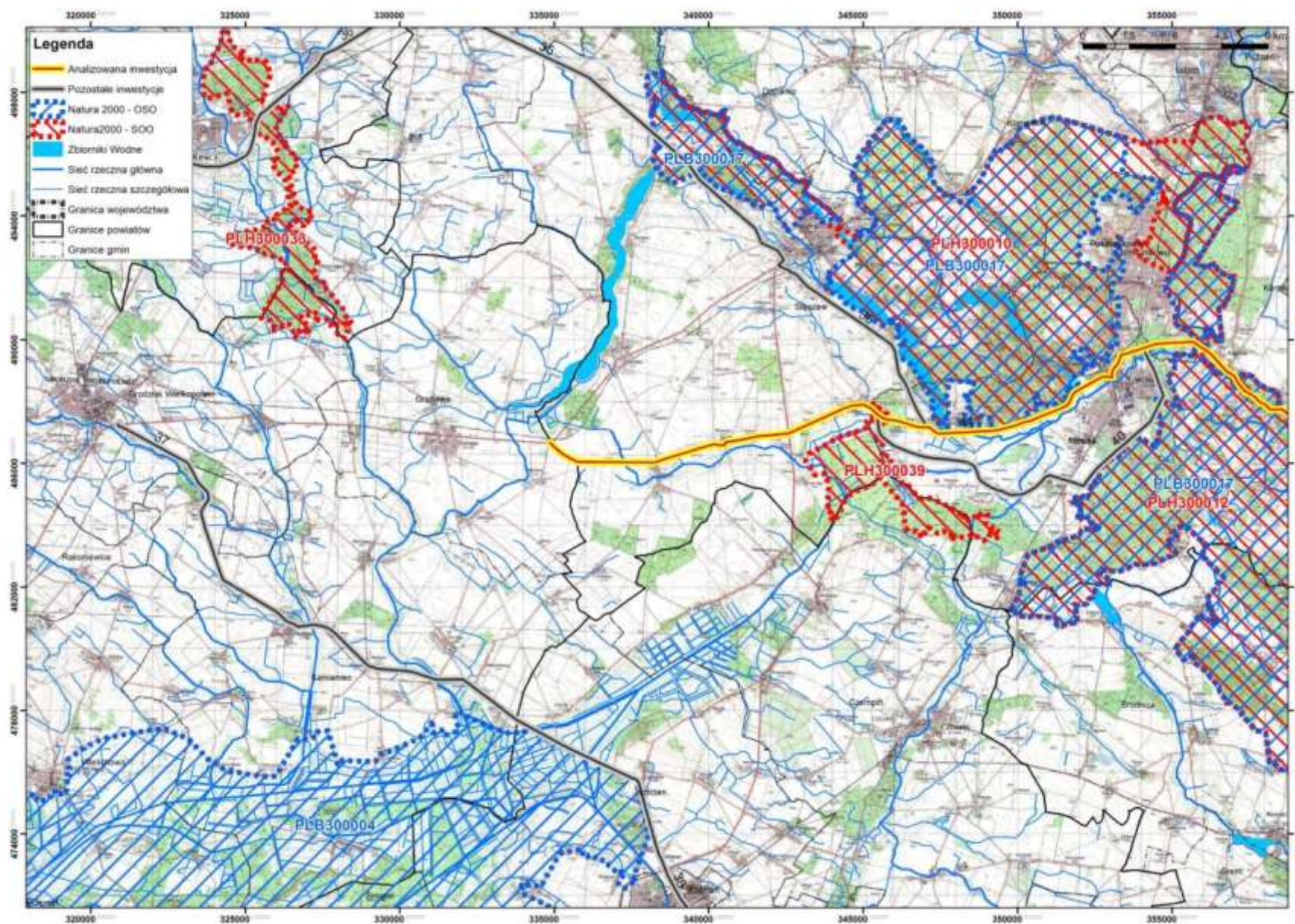
						ochronnych wzdłuż ewentualnych ścieżek rowerowych.
Ludzie (w tym zdrowie);						Inwestycja powinna pozytywnie wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa użytkowników drogi a co za tym idzie spodziewane jest pozytywnie oddziaływanie na zdrowie ludzi.
Wody;						Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie 6 JCW. Droga przebiega przez szereg elementów sieci hydrograficznej, przy czym wystąpią 4 przypadki gdzie może dojść do konieczności przebudowy infrastruktury mostowej, a tym samym ingerencji w koryto cieku stanowiącego główny bieg JCW. Zagrożenia w tym zakresie powinny być przedmiotem procesu OOŚ. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
Powietrze;						Planowana inwestycja poza oddziaływaniami na etapie realizacji, z uwagi na swój charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowością Kórnik, a DK 32, co w niewielkim stopniu może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń. Efekt ten może być jednak neutralizowany przez wzrost natężenia ruchu powodowany preferowaniem przez kierowców tego połączenia przed innymi, ponieważ droga stanie się łącznikiem DK 5 i DK 32 z S11
Hałas;						Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań. Efekt ten może być jednak neutralizowany przez wzrost natężenia ruchu powodowany preferowaniem przez kierowców tego połączenia przed innymi, ponieważ droga stanie się łącznikiem DK 5 i DK 32 z S11
Powierzchnia ziemi ;						Inwestycja w pewnym zakresie przyczyni się do degradacji powierzchni ziemi w pobliżu pasa drogowego. Rozbudowa istniejących odcinków drogi wiązać się będzie z utwardzeniem i uszczelnieniem powierzchni ziemi.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);						Rozbudowa drogi wiąże się z pracami, podczas których zostaną usunięte przydrożne drzewa i krzewy. Zaleca się stosowanie nasadzeń kompensacyjnych po zakończeniu prac budowlanych. Budowa mostu w miejscu istniejącej obecnie przeprawy nie powinna znacząco wpłynąć na krajobraz, jednak jej wpływ zależy w dużej mierze od projektu budowlanego. Kształt, wielkość, proporcje a nawet zastosowana kolorystyka może mieć kluczowe znaczenie dla tego komponentu i na tym etapie oceny nie można tego określić. Równocześnie trwają prace nad projektem obwodnicy m. Mosina (zadanie nr 40), co może wpłynąć na zasadność poniesienia kosztów środowiskowych ocenianej inwestycji.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);						Nie przewiduje się wpływu inwestycji na ten komponent.

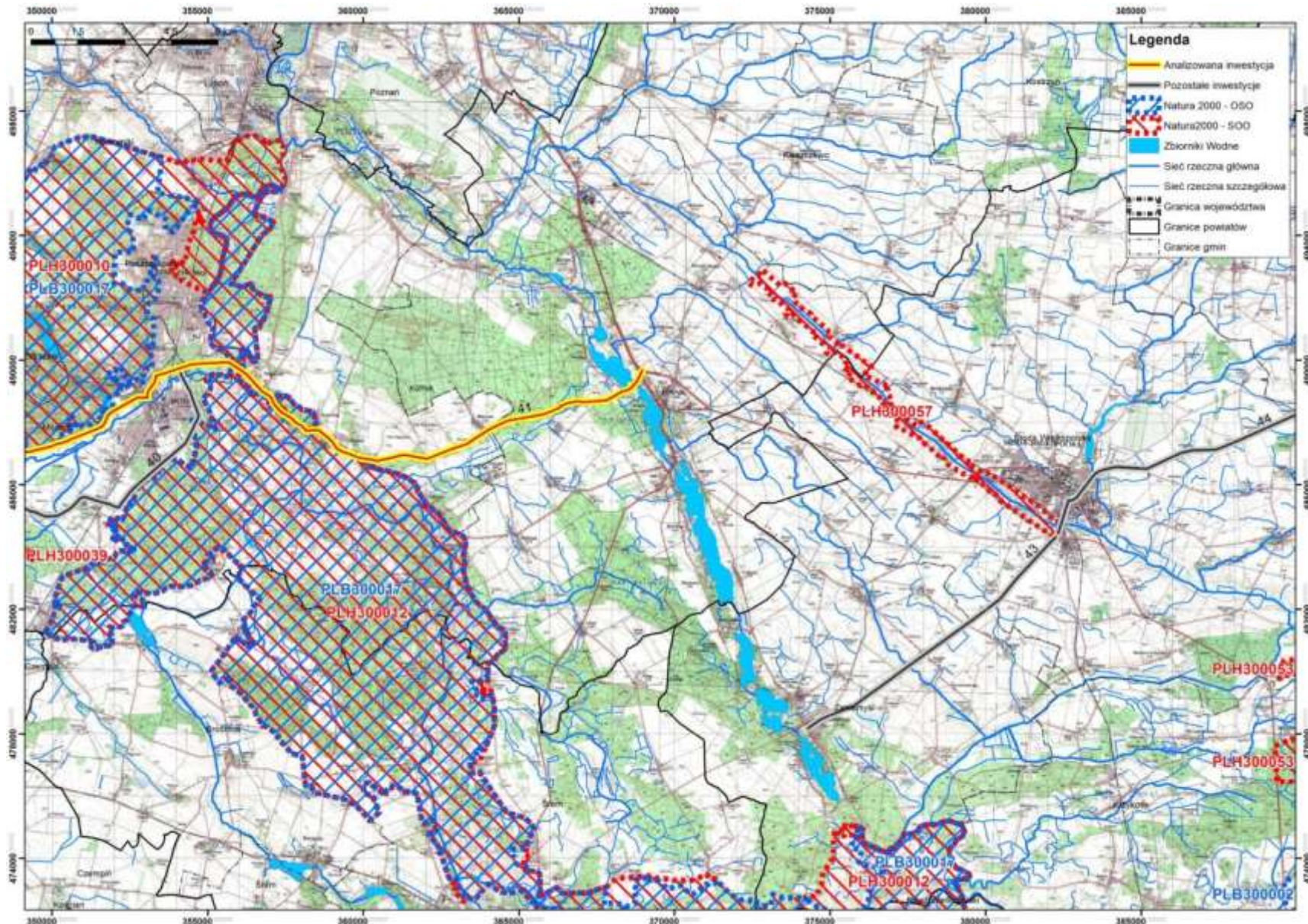


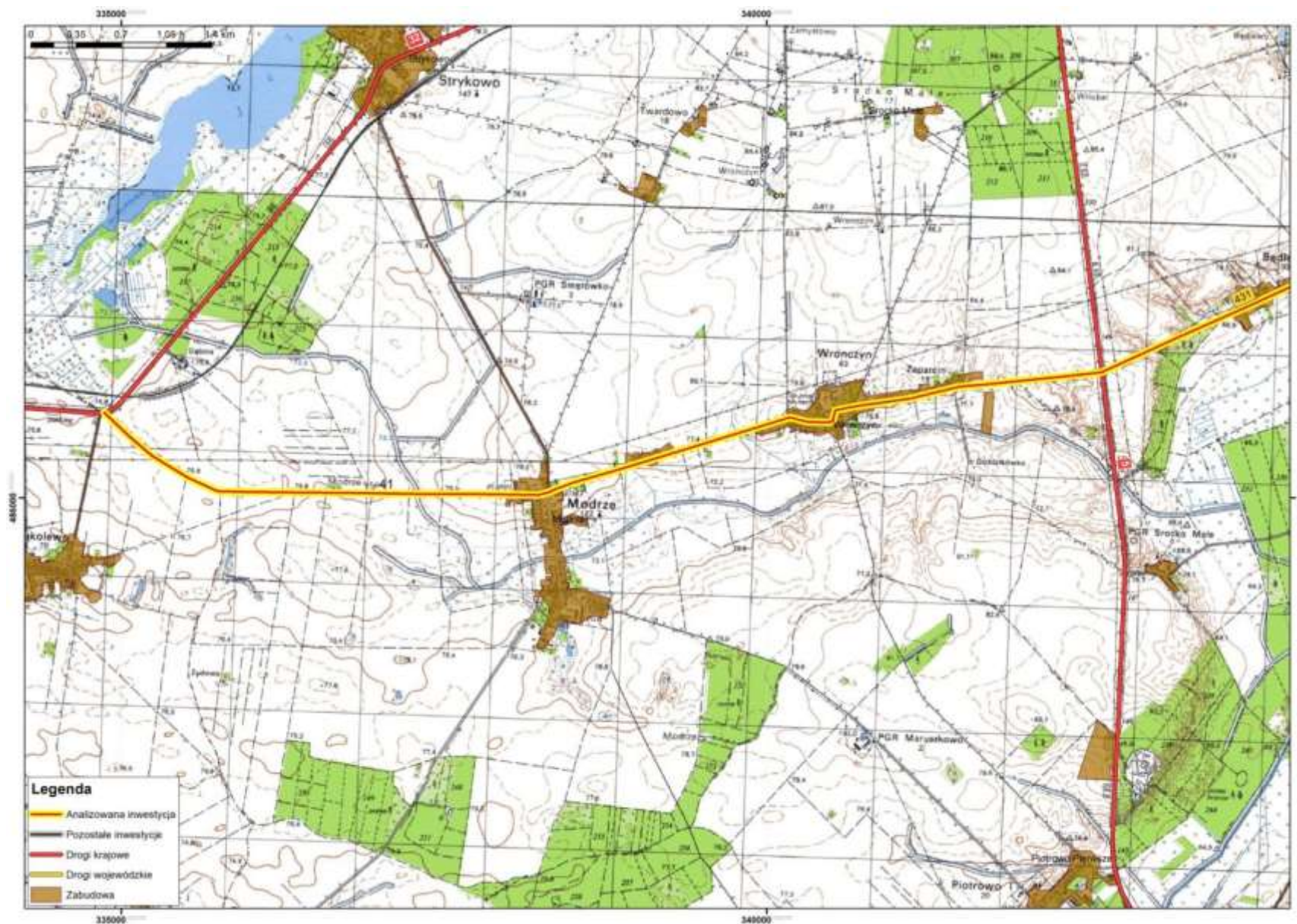
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



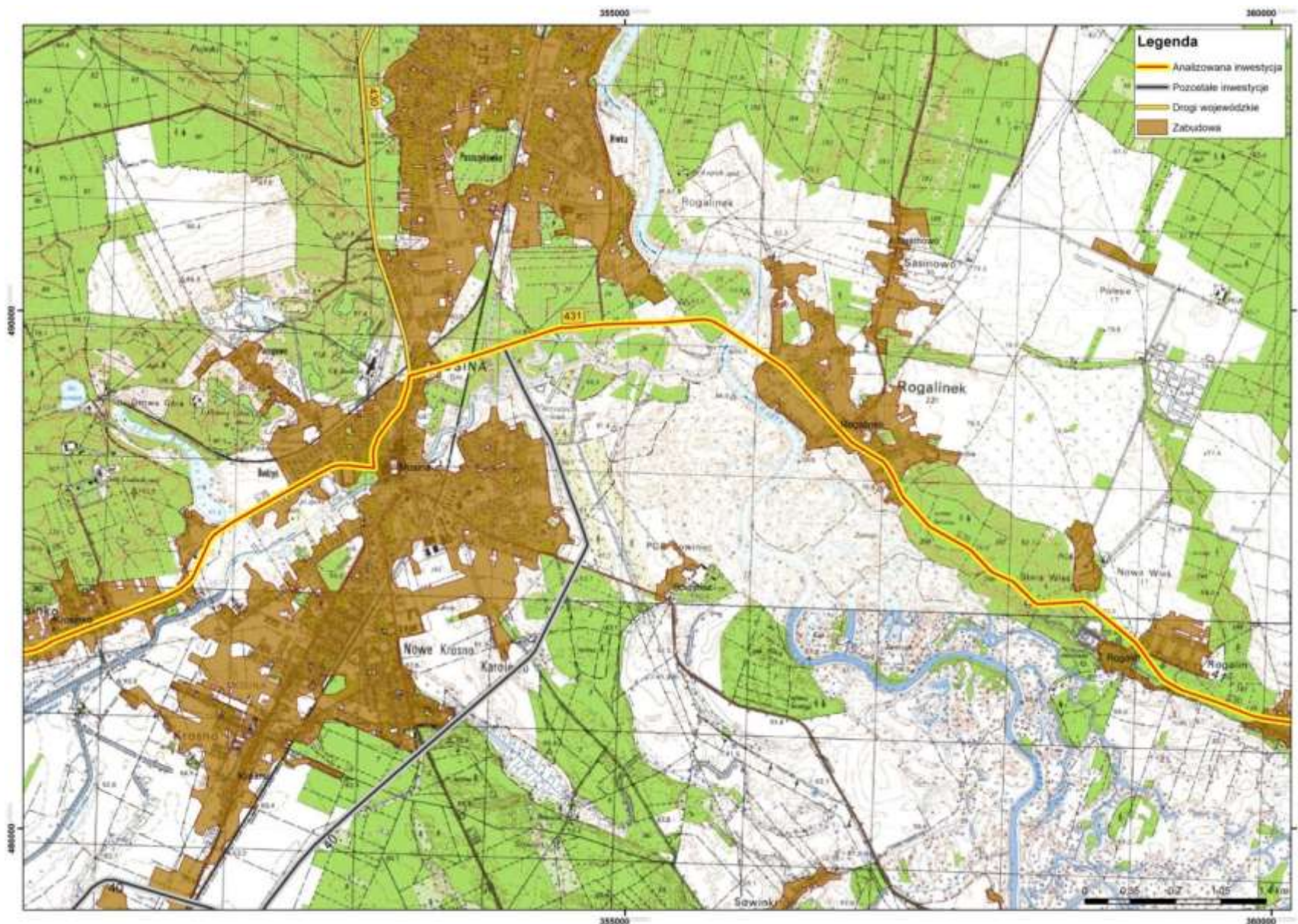
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020







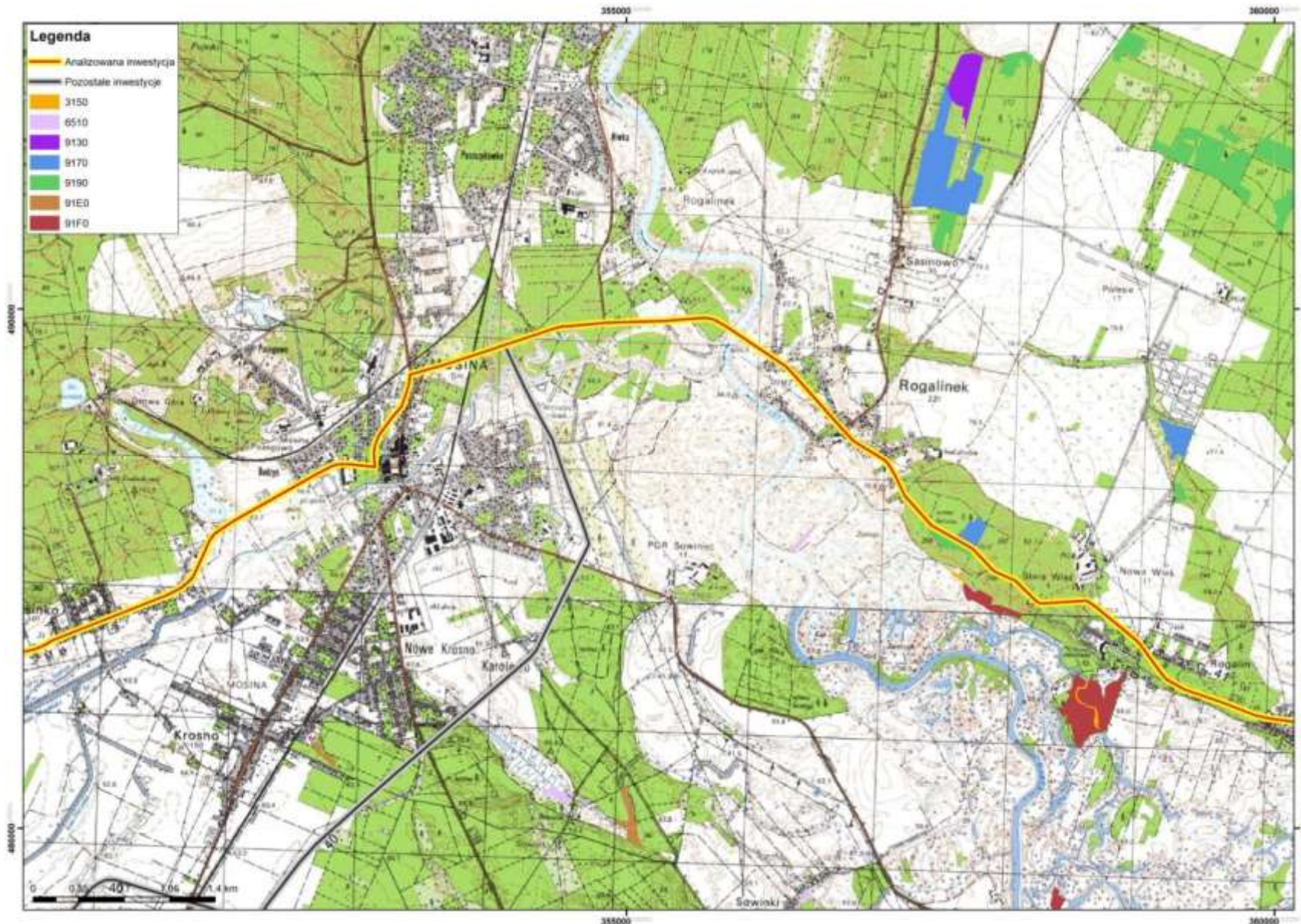


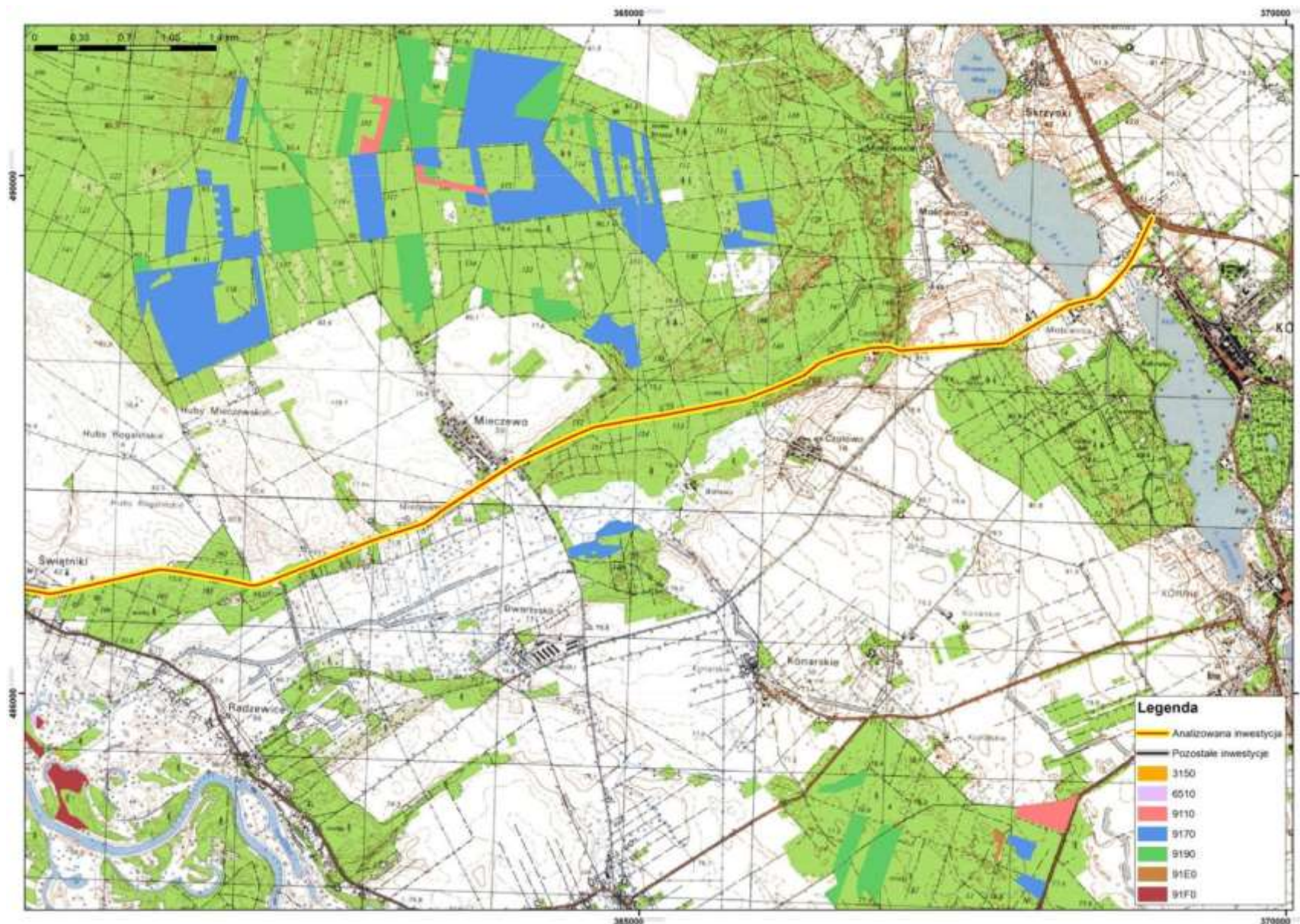










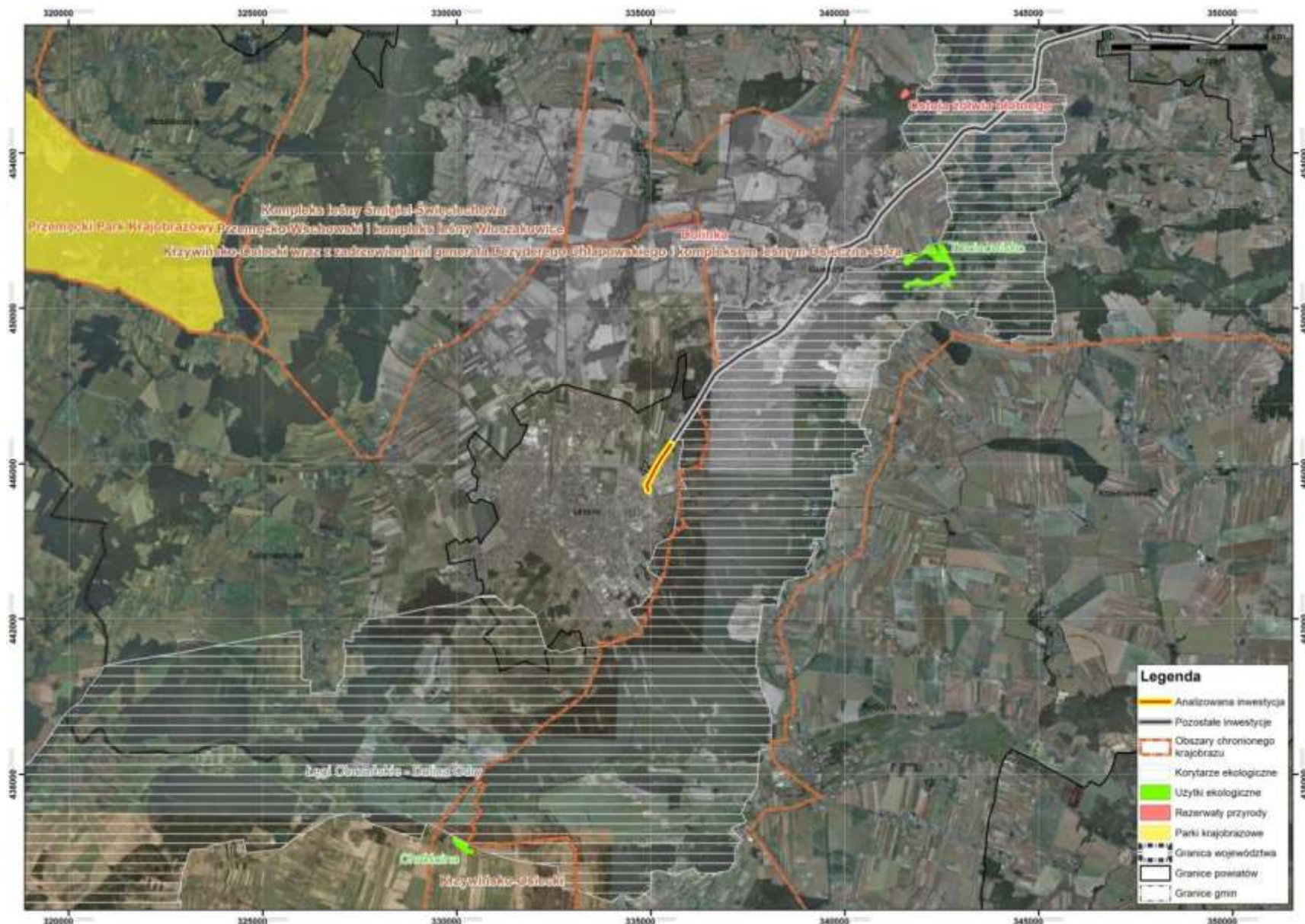


w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

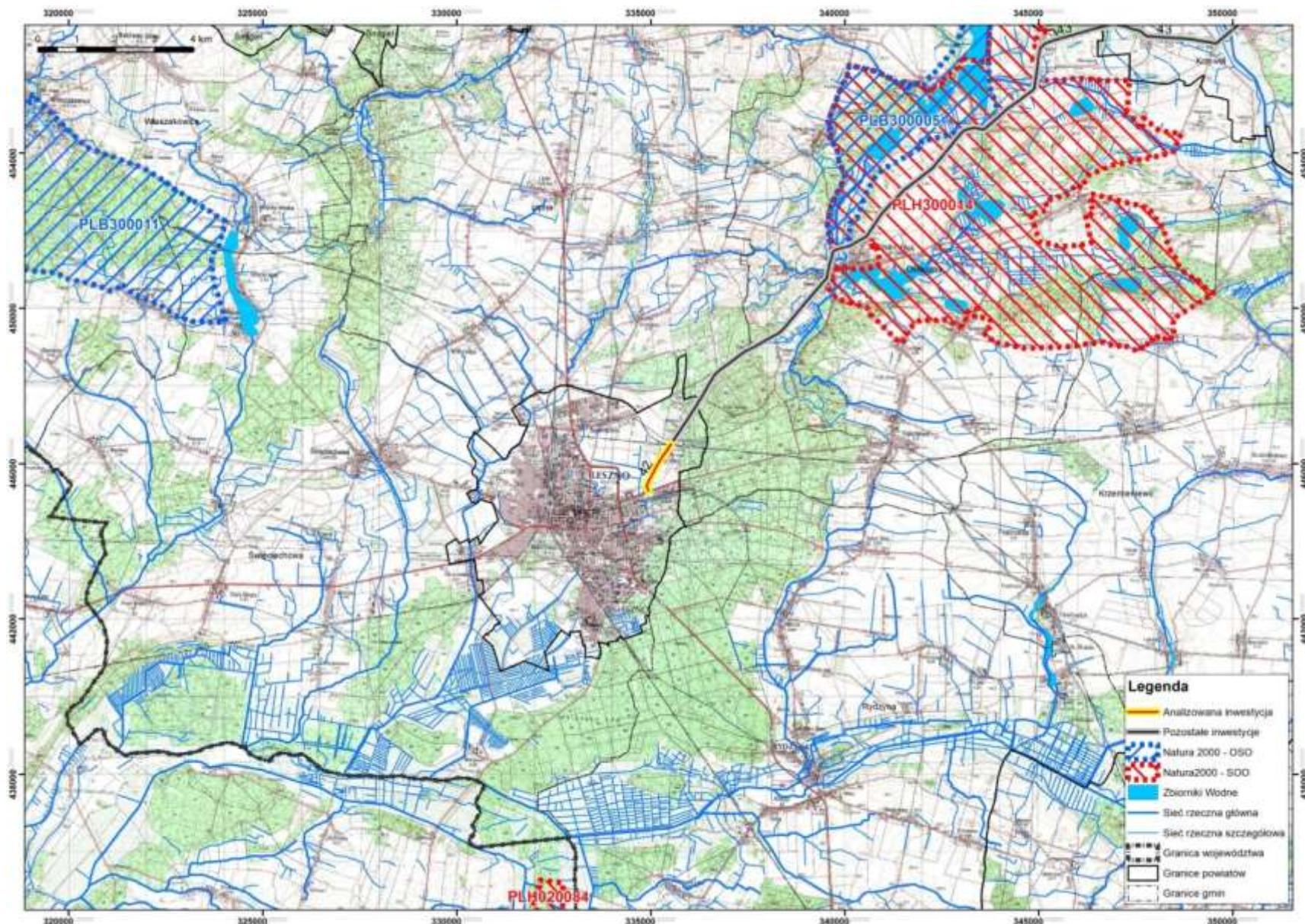
I.42. Droga nr 432 m. Leszno.

42	Droga nr 432 m. Leszno	
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat Leszno Gmina: Leszno (m. Leszno)	
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 432 (ul. Osieckiej) w granicach miasta Leszna	
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 2,80 km	
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące <u>potencjalnie</u> znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;	
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja jest w całości lokalizowana na północnym-wschodzie miasta Leszno.	
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Użytki ekologiczne: Trzciniowisko – 7,24 km, Chróścina – 10,20 km; Rezerваты przyrody: Dolinka – 5,59 km, Ostoja żółwia błotnego – 10,70 km; Obszary chronionego krajobrazu: Krzywińsko-Osiecki wraz z zadrzewieniami generała Dezyderego Chłapowskiego i kompleksem leśnym Osieczna-Góra – 592 m, Kompleks leśny Śmigiel-Święciechowa – 5,61 km, Przemęcko-Wschowski i kompleks leśny Włoszakowice – 10,64 km, Krzywińsko-Osiecki – 8,68 km; Korytarze ekologiczne: Łęgi Obrzańskie - Dolina Odry – 256 m; Parki krajobrazowe: Przemęcki Park Krajobrazowy – 11,71 km; Natura 2000 – OSO: PLB300005 Zbiornik Wonieść – 6,48 km, PLB300011 Pojezierze Sławskie – 11,65 km; Natura 2000 – SOO: PLH300014 Zachodnie Pojezierze Krzywińskie – 5,68 km, PLH020084 Dolina Dolnej Baryczy – 10,34 km;</p>	
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska		
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań	Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)
	-3 -2 -1 1 2 3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione		Nie zidentyfikowano istotnych zagrożeń dla różnorodności biologicznej. Możliwe oddziaływania mogą dotyczyć zajęcia dodatkowych powierzchni ziemi, zanieczyszczeń na etapie realizacji i eksploatacji.
Obszary Natura 2000		Nie zidentyfikowano zagrożeń dla obszarów Natura 2000.
Pozostałe obszary chronione		Nie zidentyfikowano zagrożeń dla pozostałych obszarów chronionych.

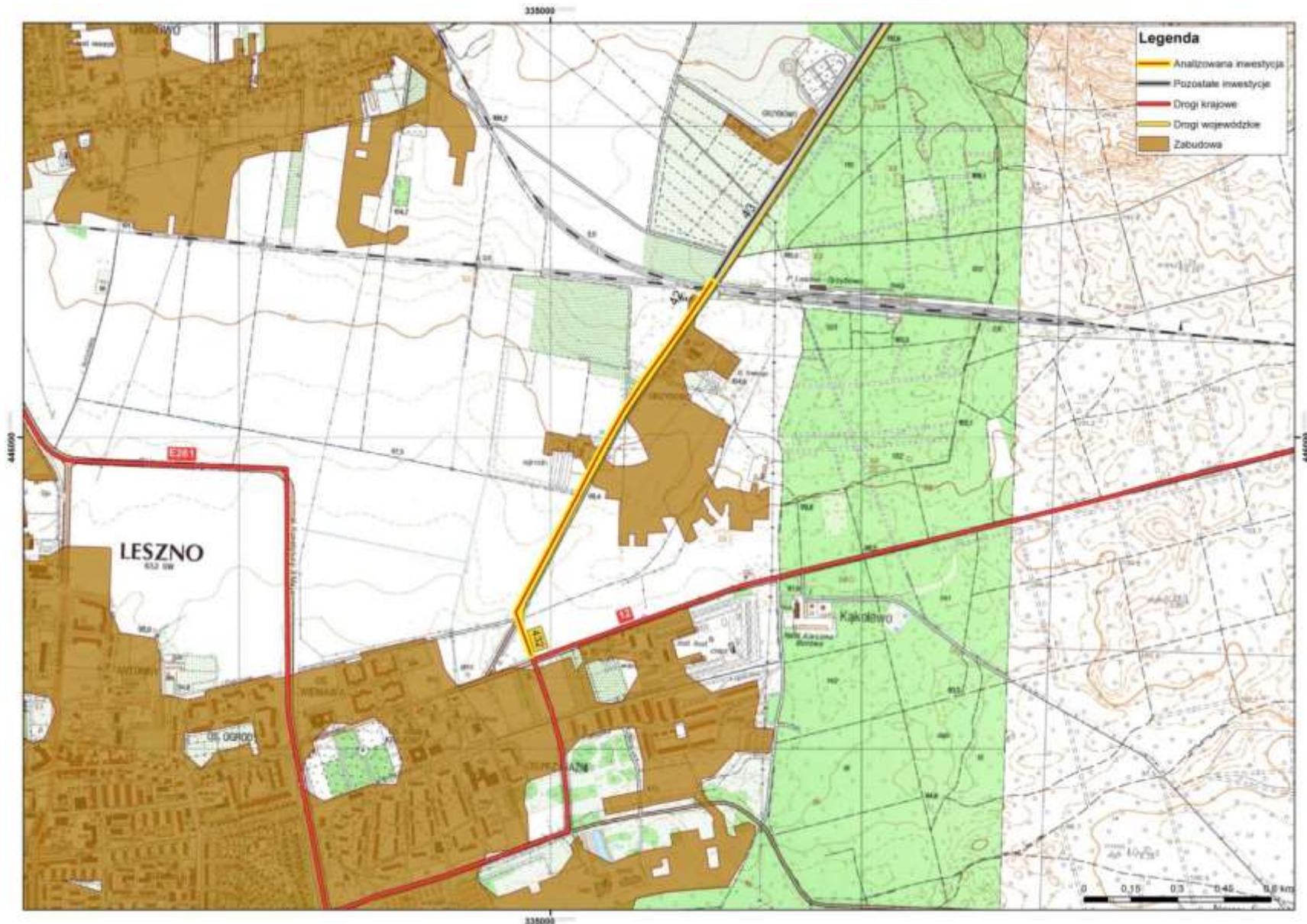
Korytarze ekologiczne						Nie zidentyfikowano zagrożeń dla korytarzy ekologicznych.
Ludzie (w tym zdrowie);						Inwestycja powinna prowadzić do poprawy bezpieczeństwa użytkowników ruchu drogowego a więc będzie miała pozytywny wpływ na ten komponent środowiska.
Wody;						Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie JCW RW60001714882, przy czym nie wystąpią istotne kolizje z ciekami. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
Powietrze;						Planowana inwestycja z uwagi na swój charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu na terenie Leszna, co może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń.
Hałas;						Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań.
Powierzchnia ziemi ;						Nie można stwierdzić wpływu na ten komponent.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);						Inwestycja nie powinna mieć znaczącego wpływu na ten komponent. Jeżeli w trakcie realizacji konieczne będzie usunięcie drzew lub krzewów w związku z poszerzaniem pasa ruchu, zaleca się nasadzenia kompensacyjne po zakończeniu prac budowlanych.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);						Nie można stwierdzić wpływu na ten komponent.

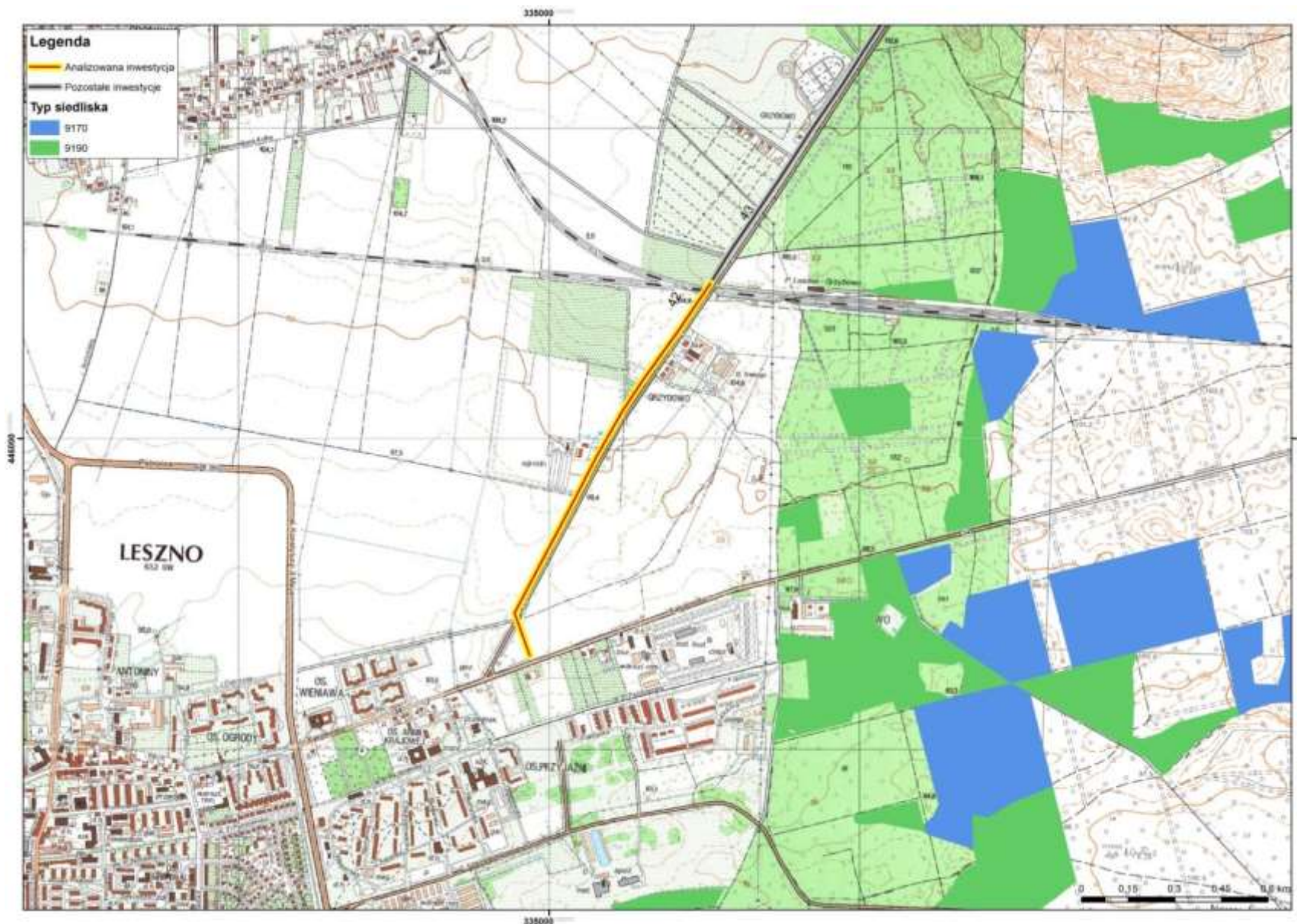


w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



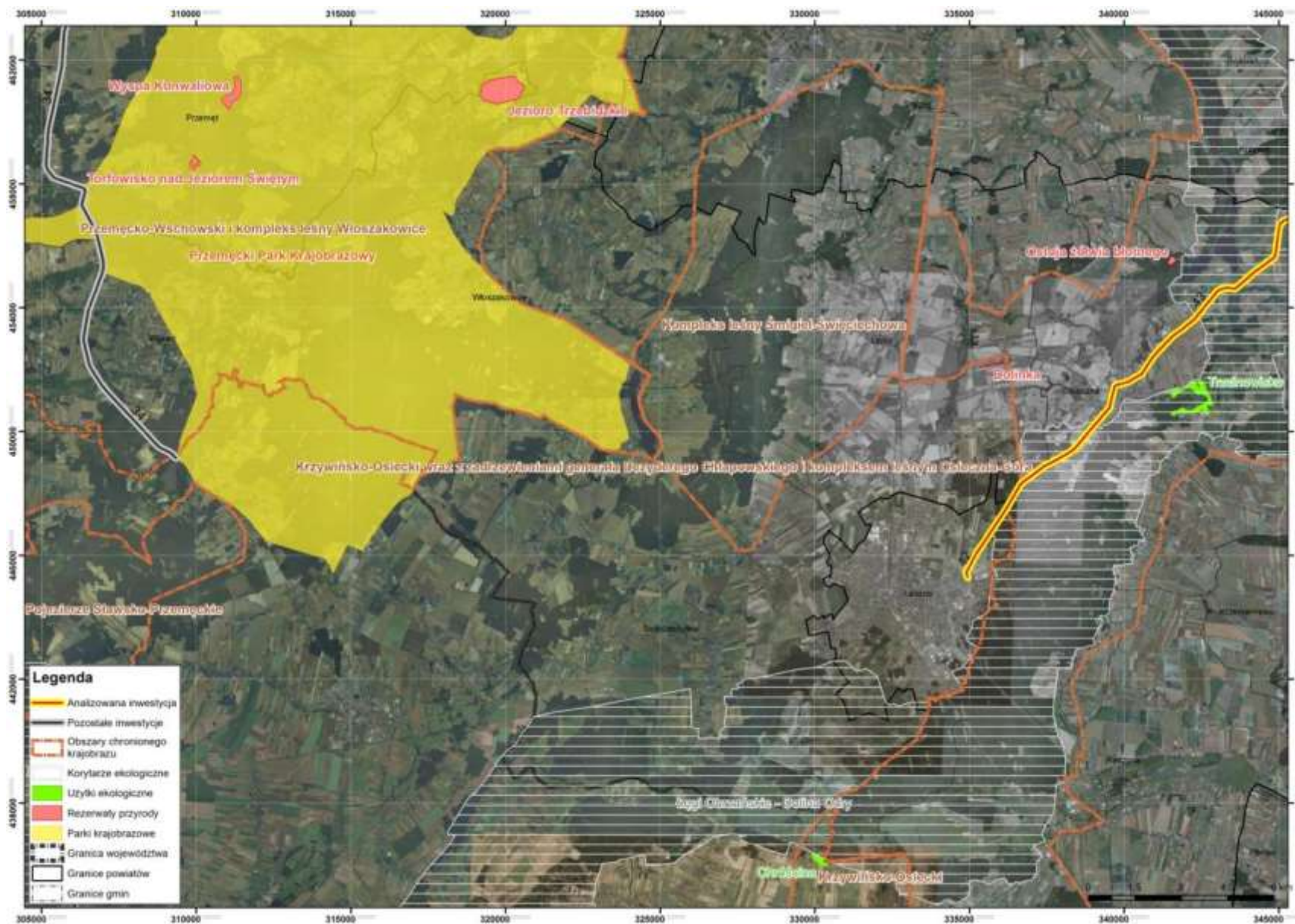


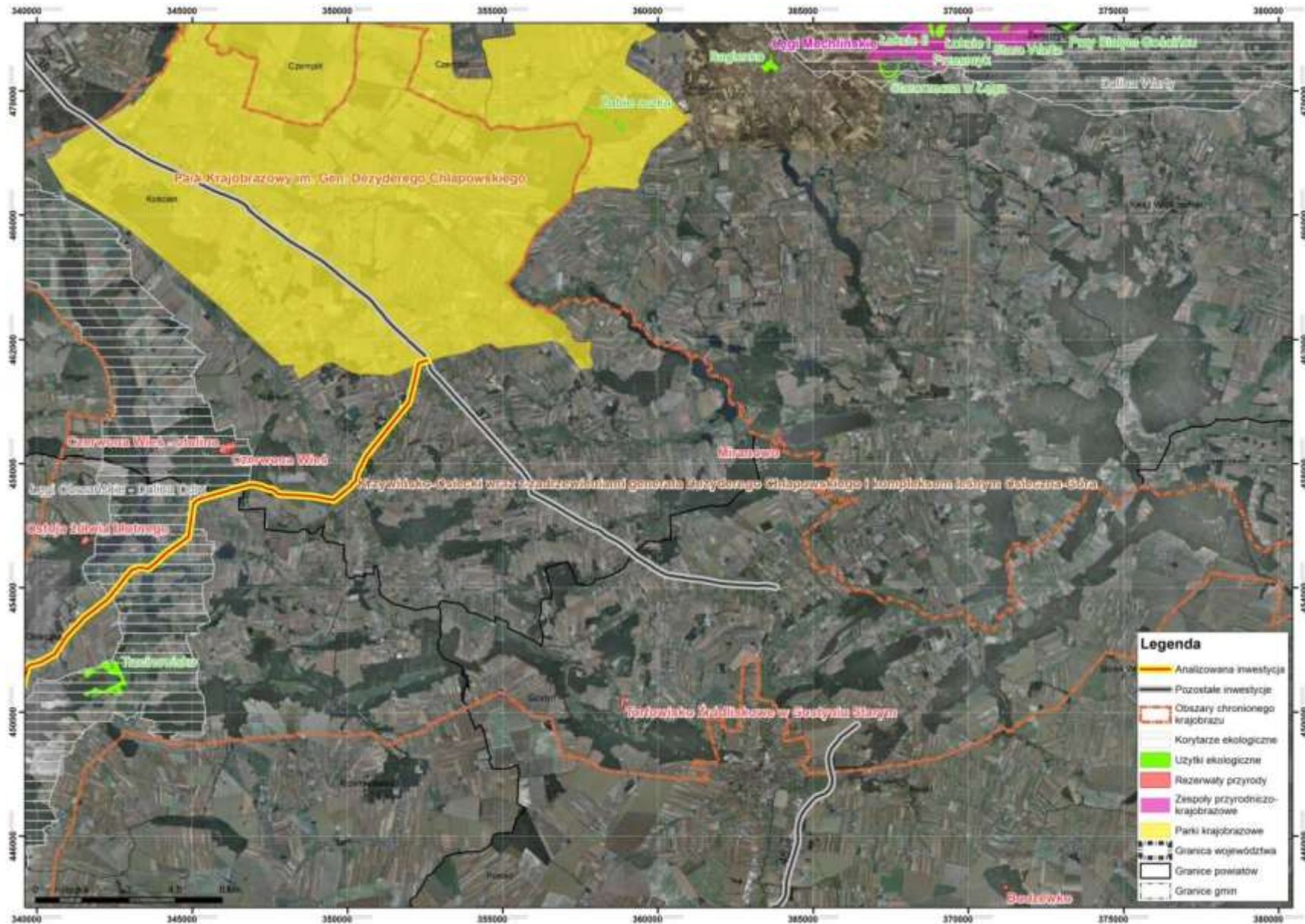
I.43. Droga nr 432 odc. Leszno – Jerka oraz odc. Zaniemyśl – Środa wraz z m. Krzywiń most.

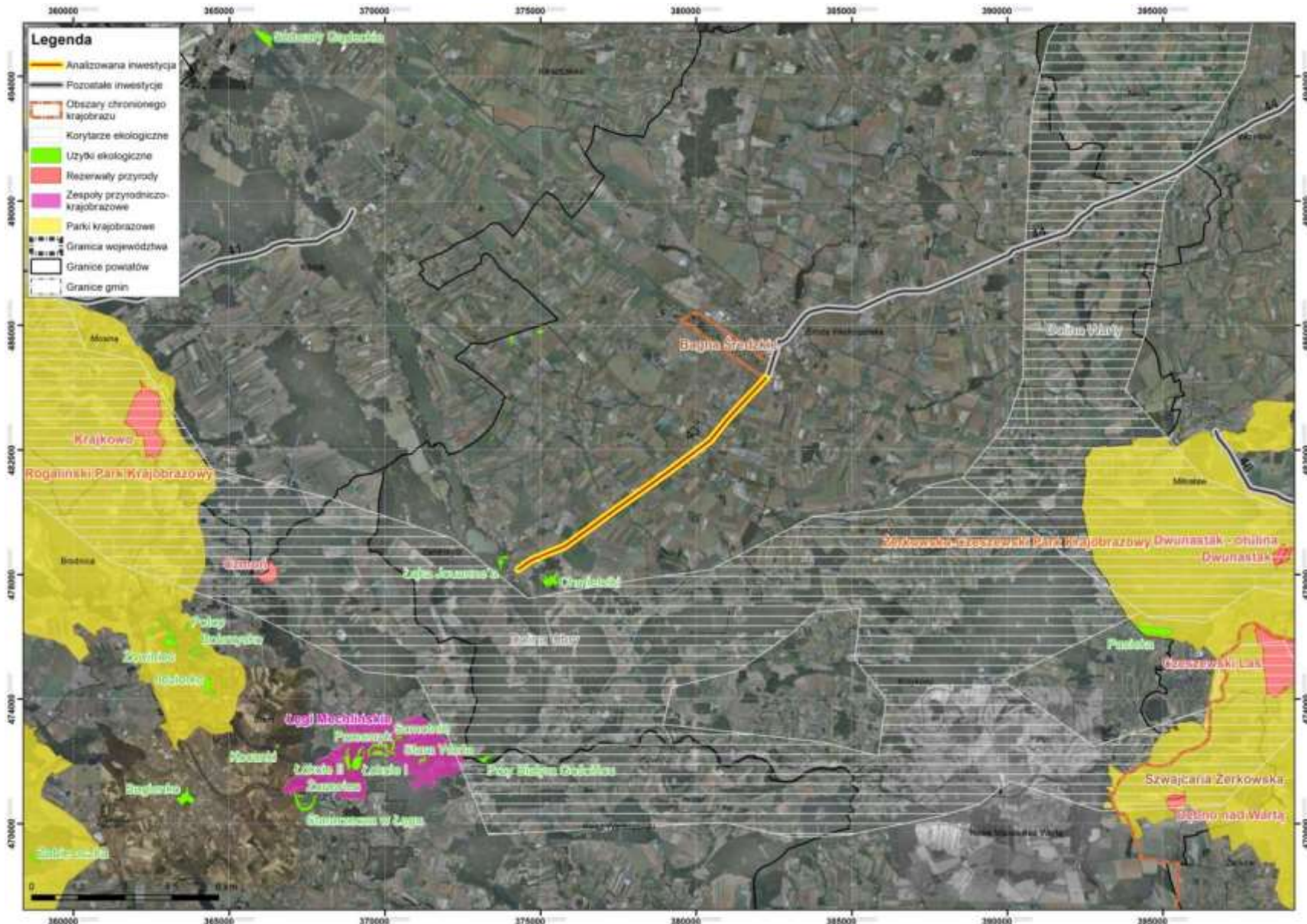
43	Droga nr 432 odc. Leszno – Jerka oraz odc. Zaniemyśl – Środa wraz z m. Krzywiń most
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat średzki Gmina: Środa Wielkopolska (m. Środa Wielkopolska, Strzeszki) Gmina Zaniemyśl (Brzostek, m. Zaniemyśl) Powiat kościański Gmina: Krzywiń (m. Jerka, m. Krzywiń, Czerwona Wieś) Powiat leszczyński Gmina: Osieczna (Kąty, Wojnowice, m. Osieczna, Trzebania, Grzybowo) Powiat Leszno Gmina: Leszno (m. Leszno)
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest rozbudowa drogi wojewódzkiej 432 na odcinkach Leszno- Jerka oraz Zaniemyśl-Środa oraz budowa mostu nad Kanałem Kościańskim w mieście Krzywiń
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 33,41km
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOS	Przedsięwzięcie mogące <u>potencjalnie</u> znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja w części południowo-zachodniej przylega do miasta Leszno. Następnie w kierunku północno-wschodnim przebiega przez tereny leśne, przez miasto Osieczna. W biegu środkowym przechodzi pomiędzy jeziorami: Drzeczrowskim, Witosławskim i Wojnowickim na północy oraz Łoniewskim i Świerczyńskim Wielkim na południu. Dalej przebiega przez miasto Krzywiń; w części północno-wschodniej przylega do zachodniej części miasta Jerka; Druga część inwestycji przylega do wschodniej części miasta Zaniemyśl i przebiega w kierunku północno-wschodnim przez tereny rolnicze do południowej części miasta Środa Wielkopolska.
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Użytki ekologiczne: Trzcinowisko – 1,09 km, Chróścina – 10,20 km, Żabie oczka – 9,57 km, Chmielniki – 590 m, Łąka Jouanne’a – 483 m, Przy Białym Gościńcu – 6,05 km, Stara Warta – 6,72 km, Samotnie – 6,52 km, Przesmyk – 7,03 km, Łokcie I – 7,56 km, Łokcie II – 7,87 km, Starorzeczka w Łęgu – 9,69 km, Kocanki – 9,56 km, Bagienko – 12,70 km, Jezioro – 10,48 km, Bobrzyso – 10,28 km, Potop – 10,48 km, Żowiniec – 11,12 km, na północy - PL.ZIPOP.1393.UE.3025052.213 – 5,98 km, PL.ZIPOP.1393.UE.3025052.214 – 6,22 km, Pasięka – 14,30 km; Rezerваты przyrody: Ostoja zóvia błotnego – 1,66 km, Dolinka – 3,47 km, Miranowo – 11,52 km, Torfowisko Źródłiskowe w Gostyniu Starym – 11,02 km, Czmoń – 7,73 km, Krajkowo – 12,07 km,); Obszary chronionego krajobrazu: Krzywińsko-Osiecki wraz z zadrzewieniami generała Dezyderego Chtapowskiego i kompleksem leśnym Osieczna-Góra – 0 km (inwestycja przecina OChK), Kompleks leśny Śmigiel-Święciechowa – 5,28 km, Przemęcko-Wschowski i kompleks leśny Włoszakowice – 10,94 km, Krzywińsko-Osiecki – 8,68 km, Bagna Średzkie – 0 km (inwestycja przylega do OChK); Korytarze ekologiczne: Łęgi Obrzańskie - Dolina Odry – 0 km (inwestycja przecina korytarz), Dolina Obry – 500 m, Dolina Warty - 4,50 km;

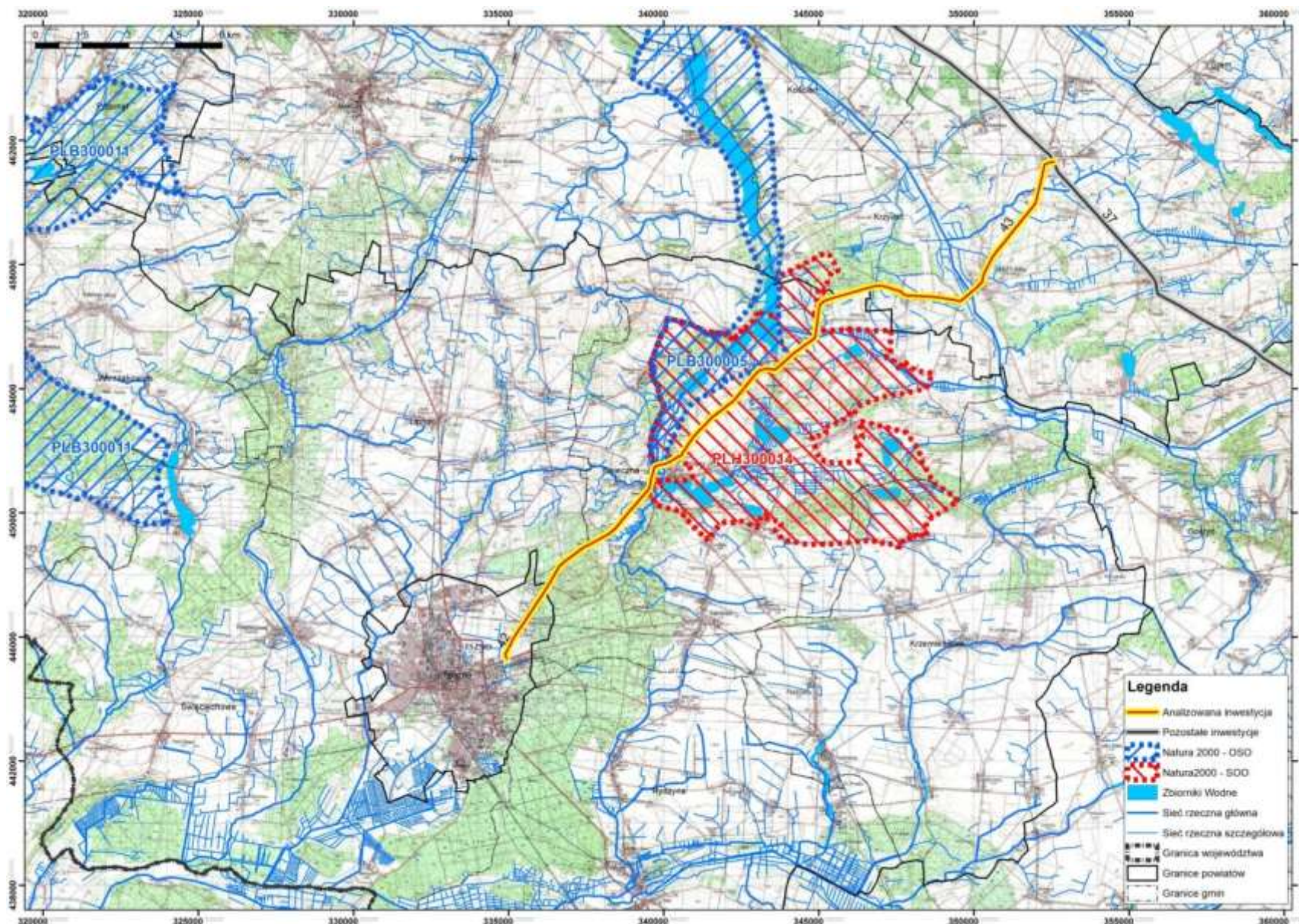
	<p>Parki krajobrazowe: Park Krajobrazowy im. Gen. Dezyderego Chłapowskiego – 0 km (inwestycja przylega do parku), Przemęcki Park Krajobrazowy – 11,78 km, Żerkowsko-Czeszewski Park Krajobrazowy – 10,71 km, Rogaliński Park Krajobrazowy – 9,18 km; Natura 2000 – OSO: PLB300005 Zbiornik Wonieść – 0 km (inwestycja przylega do obszaru Natura 2000), PLB300011 Pojezierze Sławskie – 11,80 km, PLB300017 Ostoja Rogalińska – 3,57 km, PLB300002 Dolina Środkowej Warty – 10,00 km; Natura 2000 – SOO: PLH300014 Zachodnie Pojezierze Krzywińskie – 0 km (inwestycja przecina obszar Natura 2000), PLH300057 Dolina Średzkiej Strugi – 0 km (inwestycja przylega do obszaru Natura 2000), PLH300012 Rogalińska Dolina Warty – 3,16 km, PLH300053 Lasy Żerkowsko-Czeszewskie – 8,40 km;</p>						
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska							
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań						Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)
	-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							Realizacja inwestycji wiąże się z wycinką krzewów i drzew tworzących zadrzewienia przydrożne, w tym o charakterze alejowym. Drzewa te mogą być siedliskiem chronionych gatunków bezkręgowców, grzybów, porostów, ptaków i nietoperzy. Wskazane jest pozostawienie istniejących zadrzewień przydrożnych, które stanowią istotny element różnorodności biologicznej krajobrazu rolniczego Wielkopolski. Realizacja przedsięwzięcia wiąże się także z bezpośrednią śmiertelnością osobników gatunków zwierząt (zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji), płoszeniem, utratą siedlisk gatunków, przekształceniem, pogorszeniem jakości siedlisk (np. w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych), efektem bariery. Na niewielkich odcinkach inwestycja graniczy z siedliskami chronionymi. Na etapie wykonania Raportu OOS należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą (w tym inwentaryzację mostów pod kątem zasiedlenia przez nietoperze i ptaki) oraz rozważenie wariantów umożliwiających pozostawienie istniejących alei w całości lub jednostronnie. Konieczne jest uwzględnienie minimalizacji i kompensacji przyrodniczych na etapie projektowania drogi, a następnie respektowanie wymogów sformułowanych w decyzji środowiskowej.
Obszary Natura 2000							Inwestycja przebiega przez obszar PLH300014 Zachodnie Pojezierze Krzywińskie oraz graniczy z obszarem PLB300005 Zbiornik Wonieść. Konieczna ocena na etapie oos oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących.
Pozostałe obszary chronione							Inwestycja zlokalizowana jest na terenie Krzywińsko-Osieckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu wraz z zadrzewieniami generała Dezyderego Chłapowskiego i kompleksem leśnym Osieczna-Góra. Część drogi przylega do granic Parku Krajobrazowego im. gen. Dezyderego Chłapowskiego. Konieczna ocena na etapie oos oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (zastosowanie wariantów technologicznych umożliwiających pozostawienie zadrzewień o charakterze alejowym, zwłaszcza w sąsiedztwie Parku Krajobrazowego im. gen. Dezyderego Chłapowskiego).
Korytarze ekologiczne							Inwestycja przecina korytarz ekologiczny „Łęgi Obrzańskie - Dolina Odry” o randze krajowej, „Kanał Wonieść” i „Kanał Mosiński” o randze regionalnej oraz szereg obiektów pełniących funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych. Nasilone negatywne oddziaływania mogą wystąpić na etapie realizacji oraz na etapie eksploatacji (zwiększenie ruchu na drodze, zwiększenie prędkości pojazdów), co może powodować wzrost kolizji ze zwierzętami. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie oos oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących. Realizacja inwestycji wiąże się także z ingerencją w obiekty pełniące funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych (cieki wodne, zadrzewienia śródpolne). Nowe obiekty odwadniające drogę (rowy) mogą stanowić barierę migracyjną dla małych zwierząt. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza (ze wskazaniem m.in. miejsc kolizji z ptazami)

						oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (m.in. zapewnienie drożności obiektów pełniących funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych poprzez dostosowanie istniejących mostów i przepustów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt, zastosowanie ekranów antyolśnieniowych na mostach). Zaplecza budowy należy lokalizować poza obszarami pełniącymi funkcje korytarzy ekologicznych. Nie należy stosować barierek ochronnych wzdłuż ewentualnych ścieżek rowerowych.
Ludzie (w tym zdrowie);						Inwestycja powinna pozytywnie wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa użytkowników drogi a co za tym idzie spodziewane jest pozytywnie oddziaływanie na zdrowie ludzi.
Wody;						Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie 9 JCW. Droga przebiega przez szereg elementów sieci hydrograficznej, przy czym wystąpi 8 przypadków gdzie dojdzie do konieczności przebudowy infrastruktury mostowej, a tym samym ingerencji w koryto cieku stanowiącego główny bieg JCW. Zagrożenia w tym zakresie powinny być przedmiotem procesu OOŚ. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
Powietrze;						Planowana inwestycja poza oddziaływaniami na etapie realizacji, z uwagi na swój charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowościami Leszno- Jerka oraz Zaniemyśl-Środa, co w niewielkim stopniu może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń. Efekt może być zneutralizowany przez wzrost natężenia ruchu powodowany wzrostem atrakcyjności i preferowaniem przez kierowców tego połączenia przed innymi.
Hałas;						Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań. Z uwagi na relatywnie niski udział terenów ochrony akustycznej w ciągu drogi oddziaływanie będzie nieistotne.
Powierzchnia ziemi ;						Inwestycja w pewnym zakresie przyczyni się do degradacji powierzchni ziemi w pobliżu pasa drogowego. Rozbudowa istniejących odcinków drogi wiązać się będzie z utwardzeniem i uszczelnieniem powierzchni ziemi.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);						Rozbudowa drogi wiąże się z pracami, podczas których zostaną usunięte przydrożne drzewa i krzewy. Zaleca się stosowanie nasadzeń kompensacyjnych po zakończeniu prac budowlanych. Budowa mostu w miejscu istniejącej obecnie przeprawy nie powinna znacząco wpłynąć na krajobraz, jednak jej wpływ zależy w dużej mierze od projektu budowlanego. Kształt, wielkość, proporcje a nawet zastosowana kolorystyka może mieć kluczowe znaczenie dla tego komponentu i na tym etapie oceny nie można tego określić.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);						Nie przewiduje się wpływu inwestycji na ten komponent.

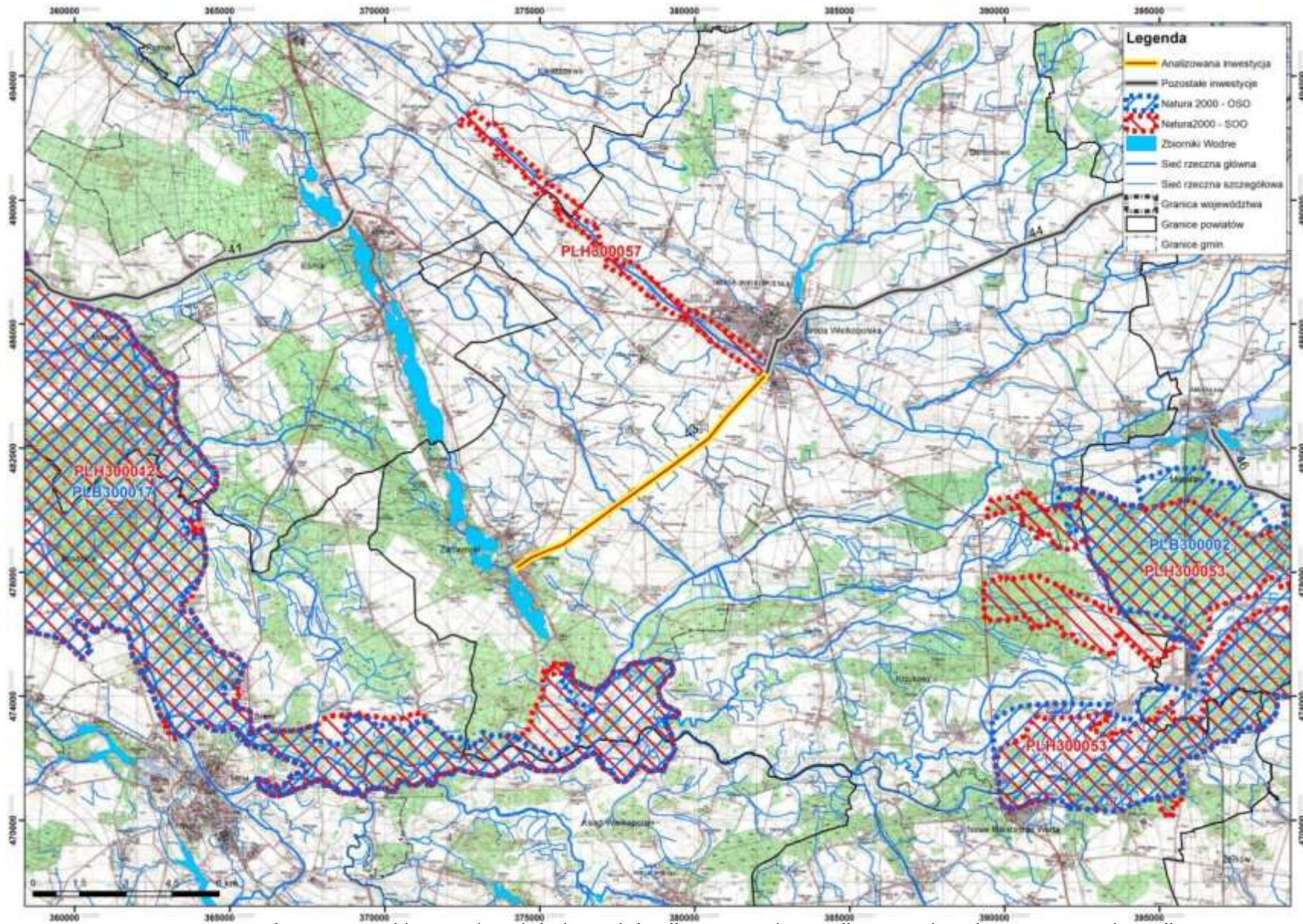


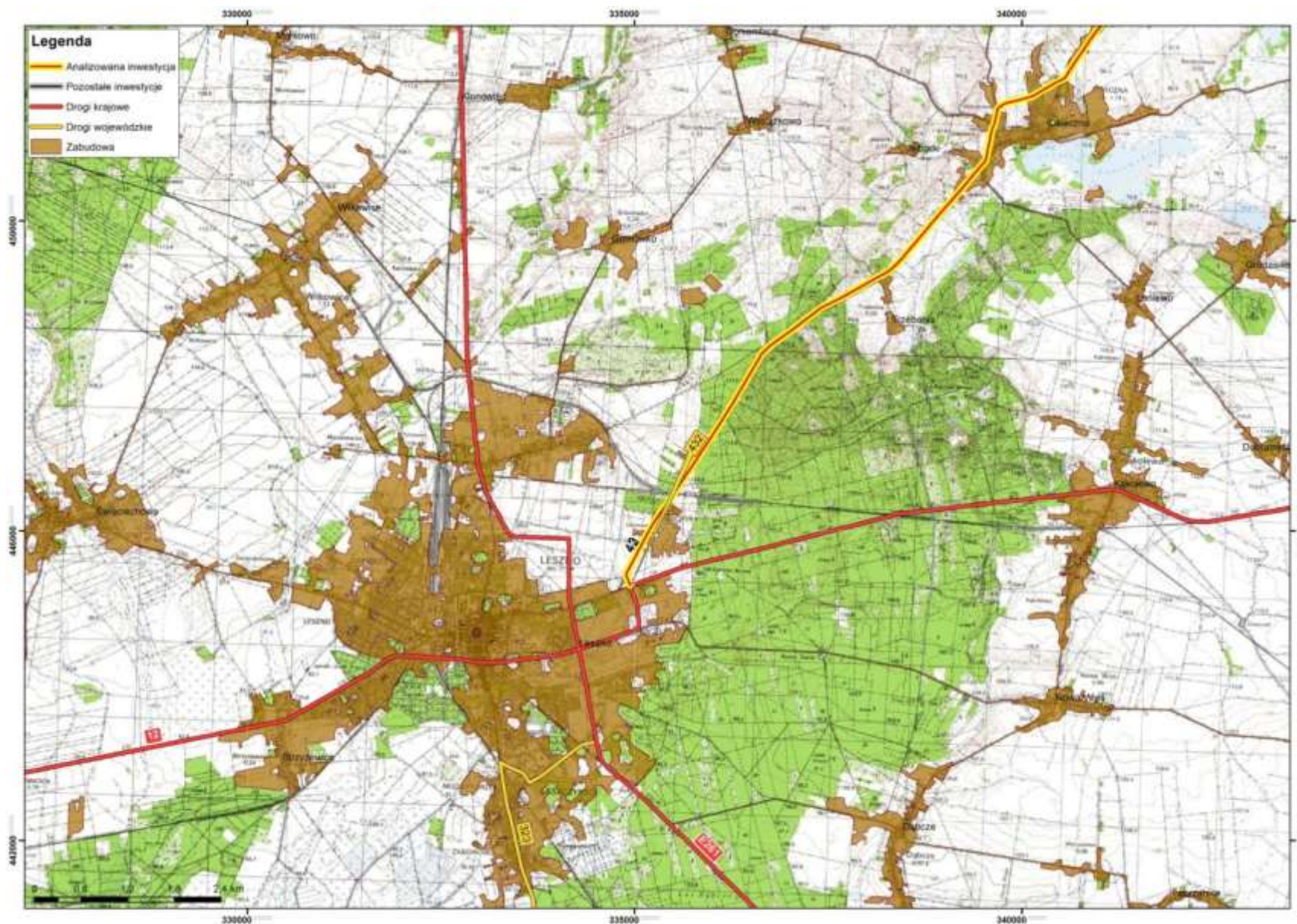


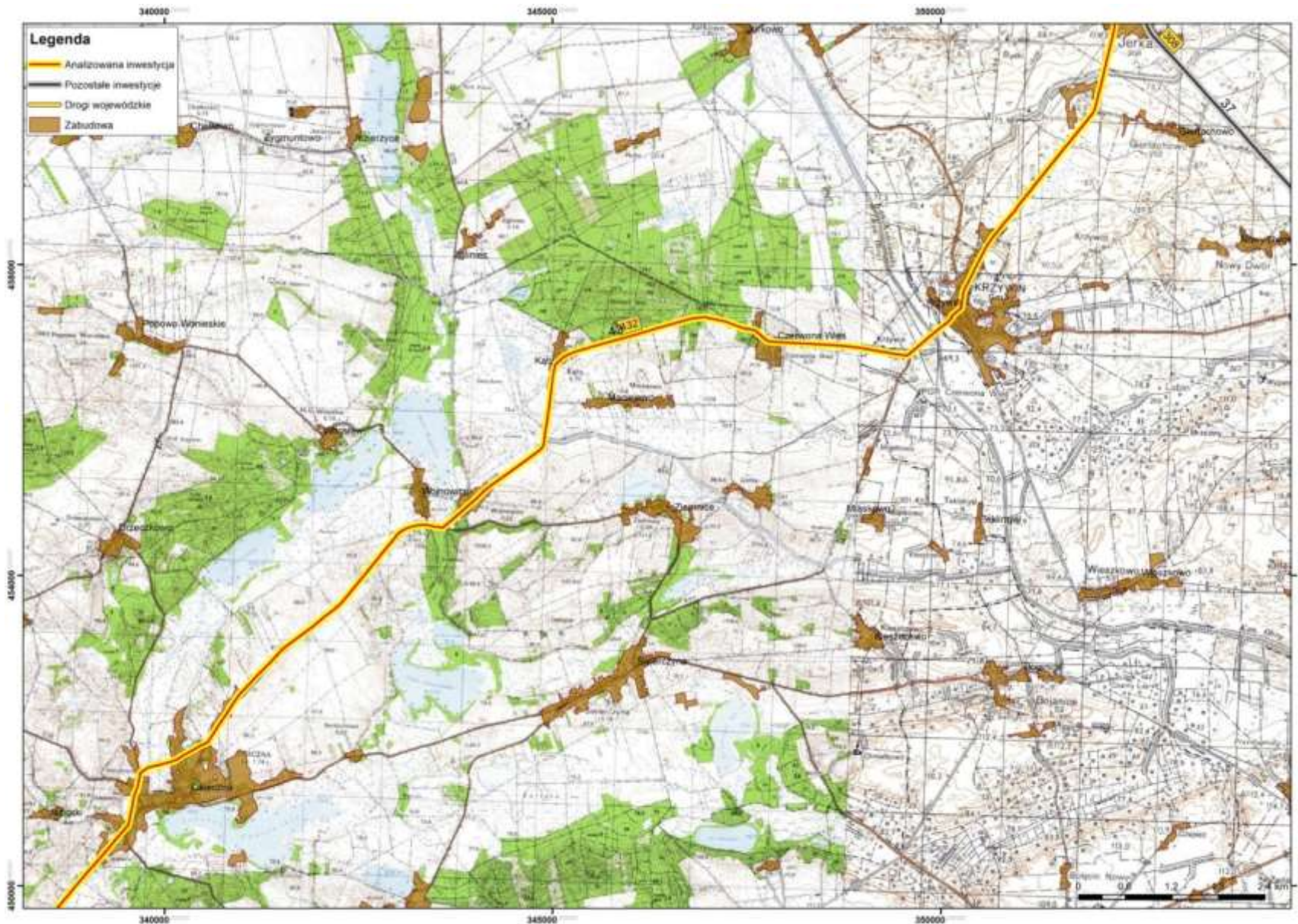


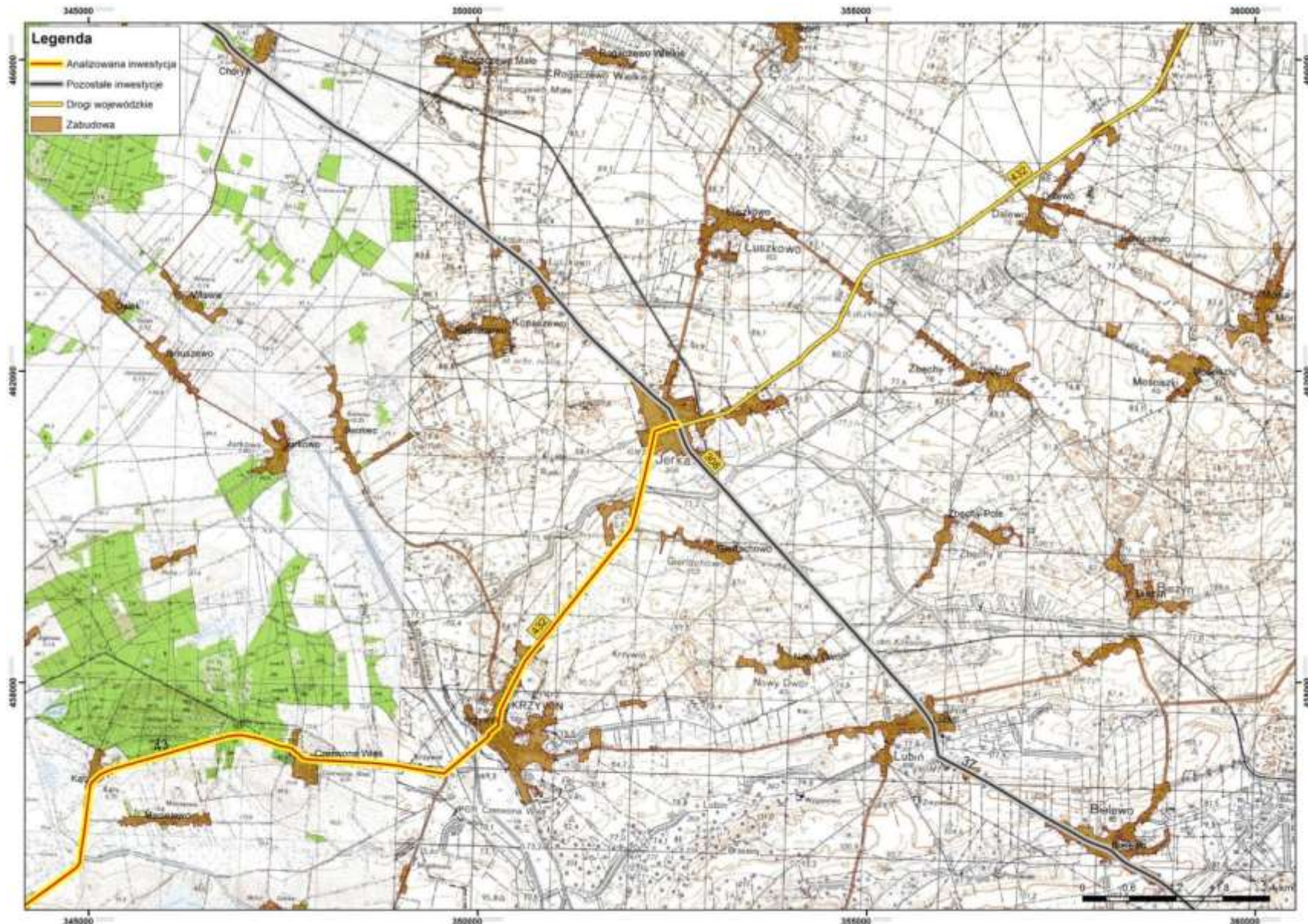


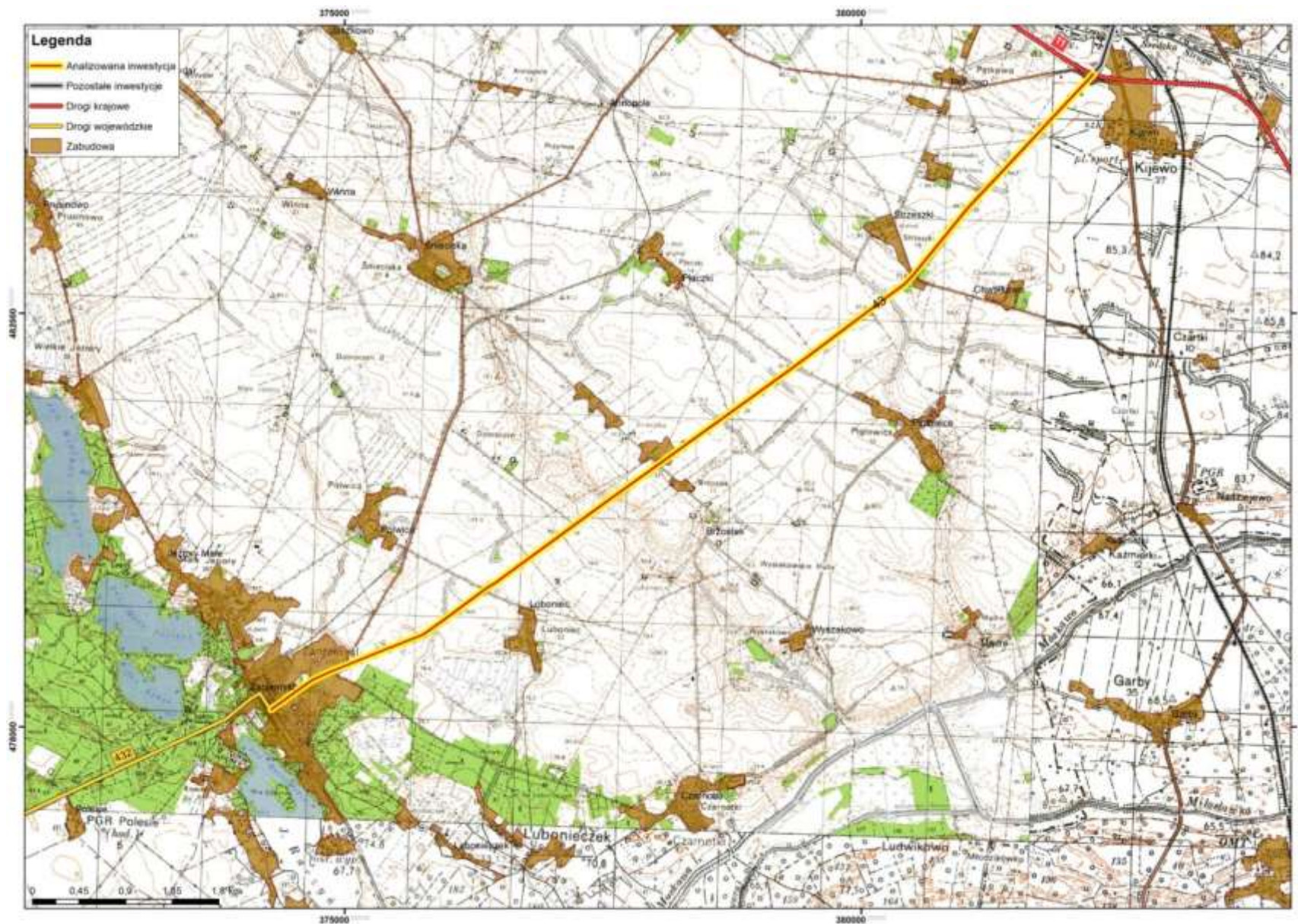
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

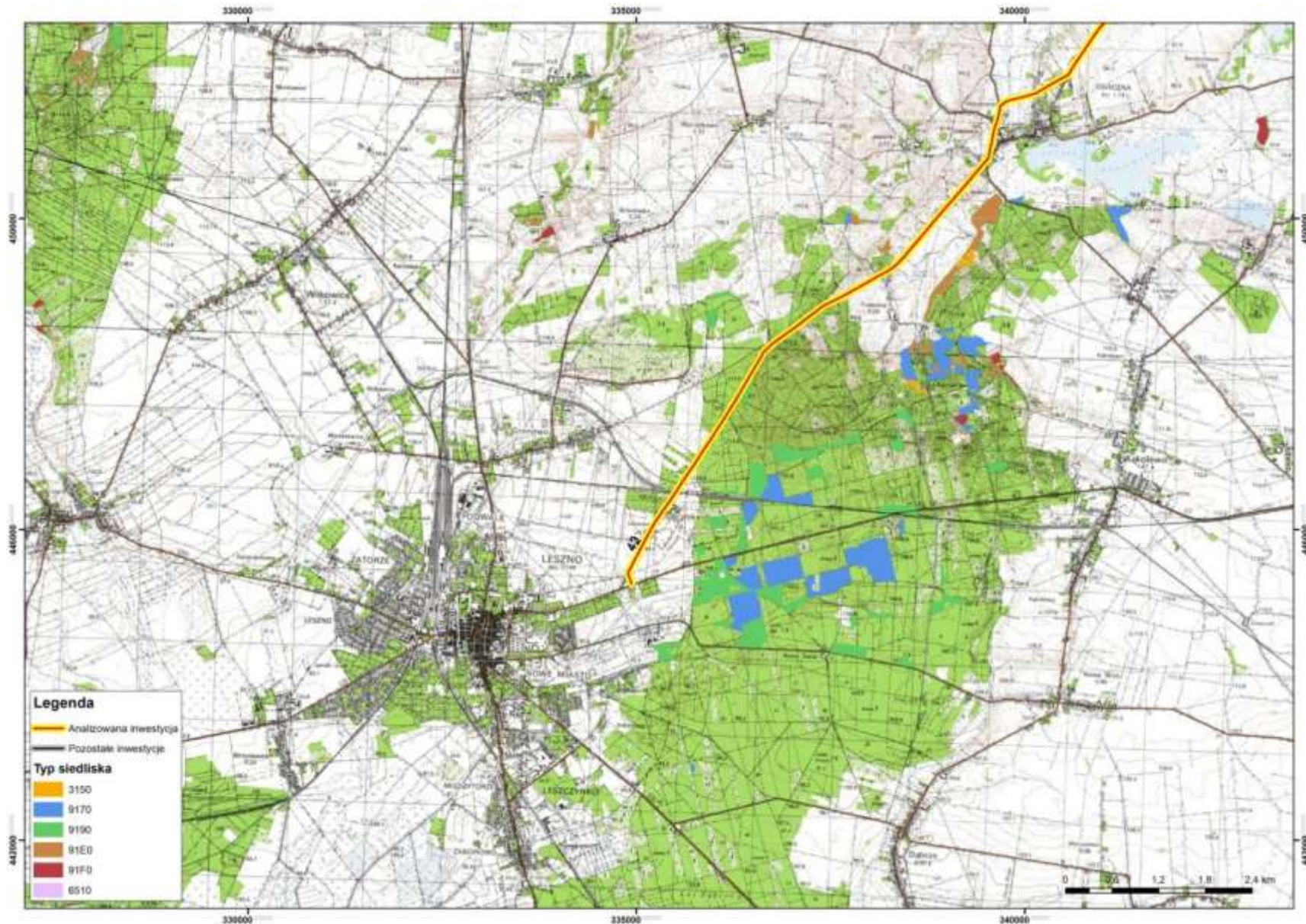


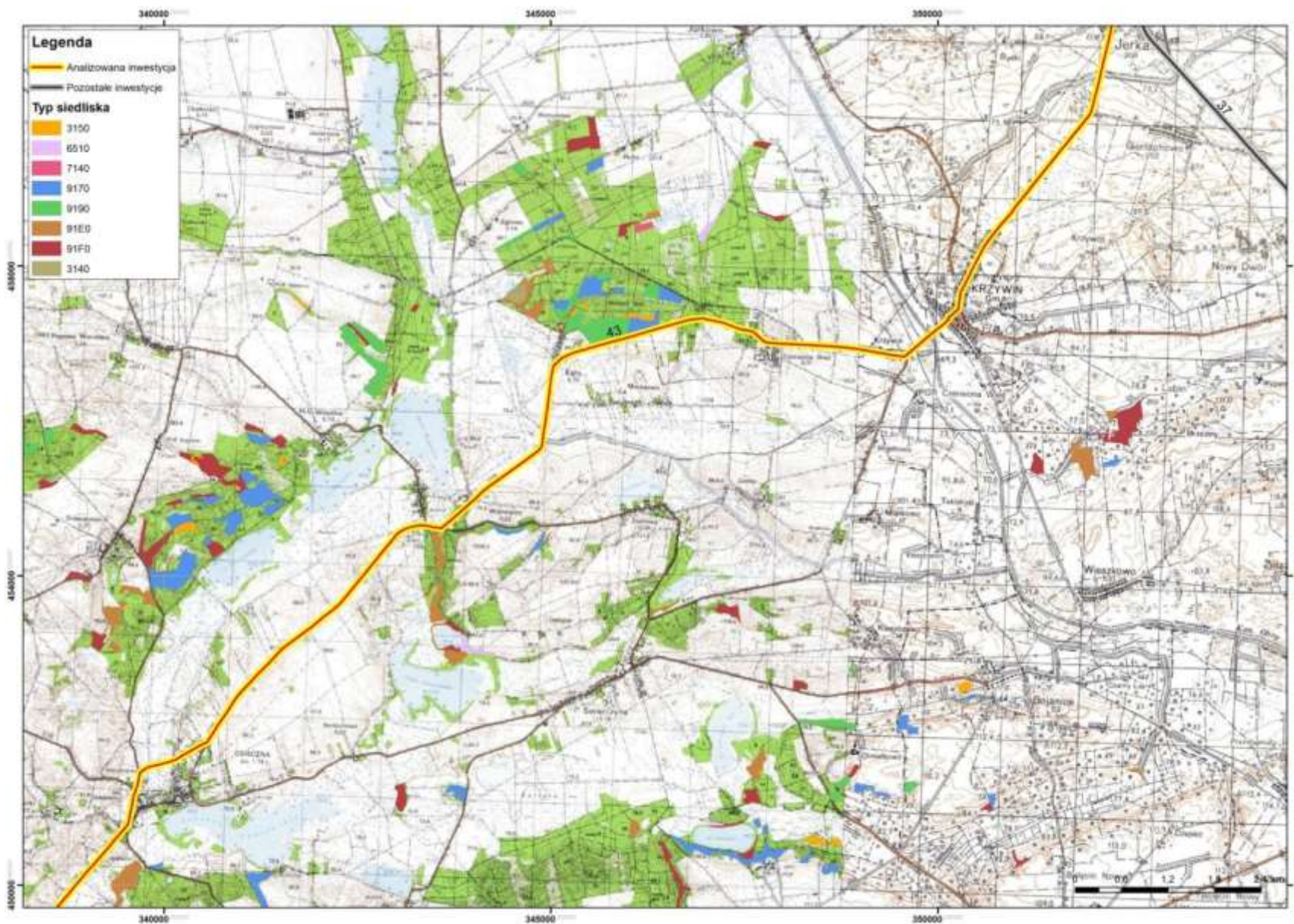


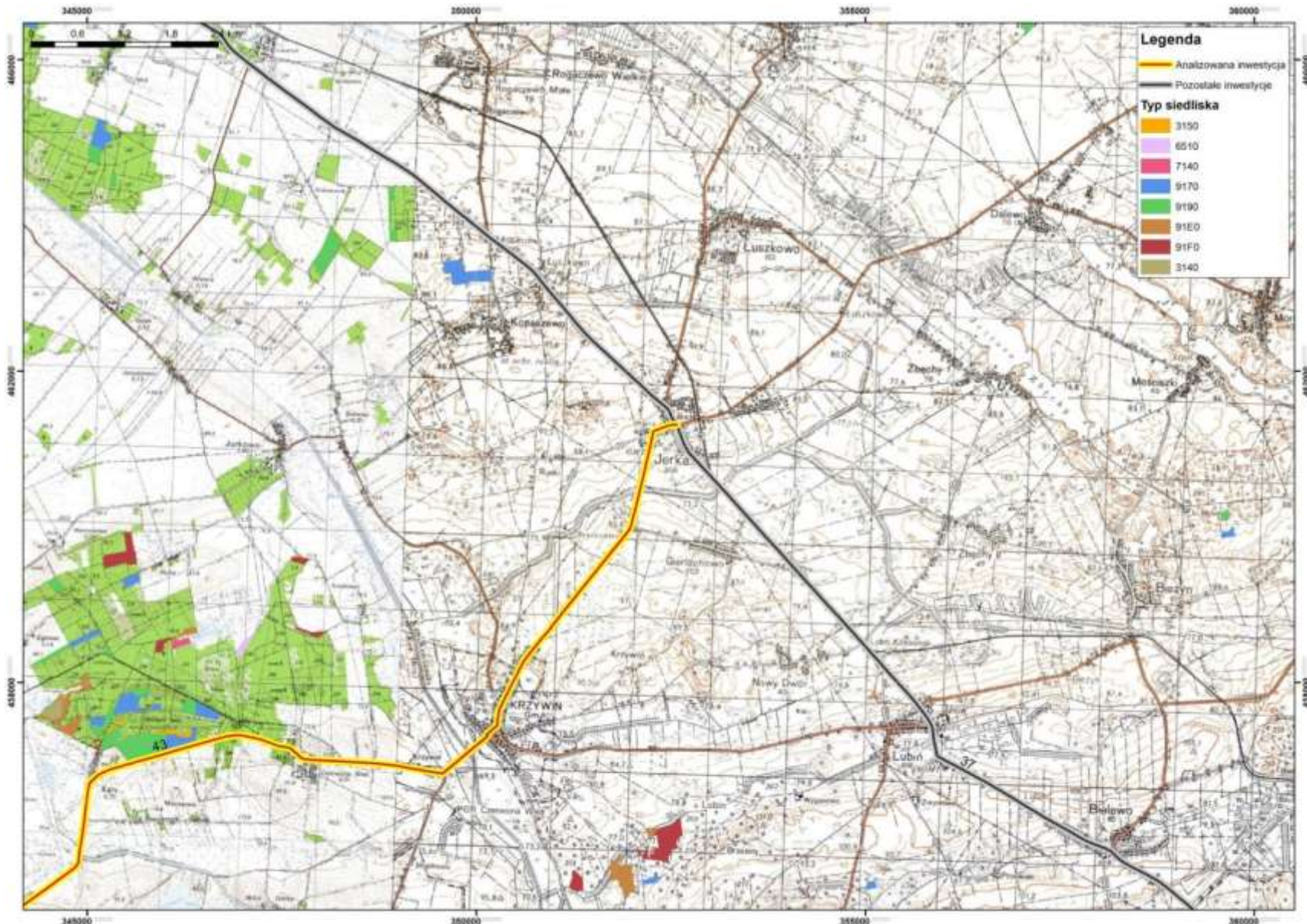


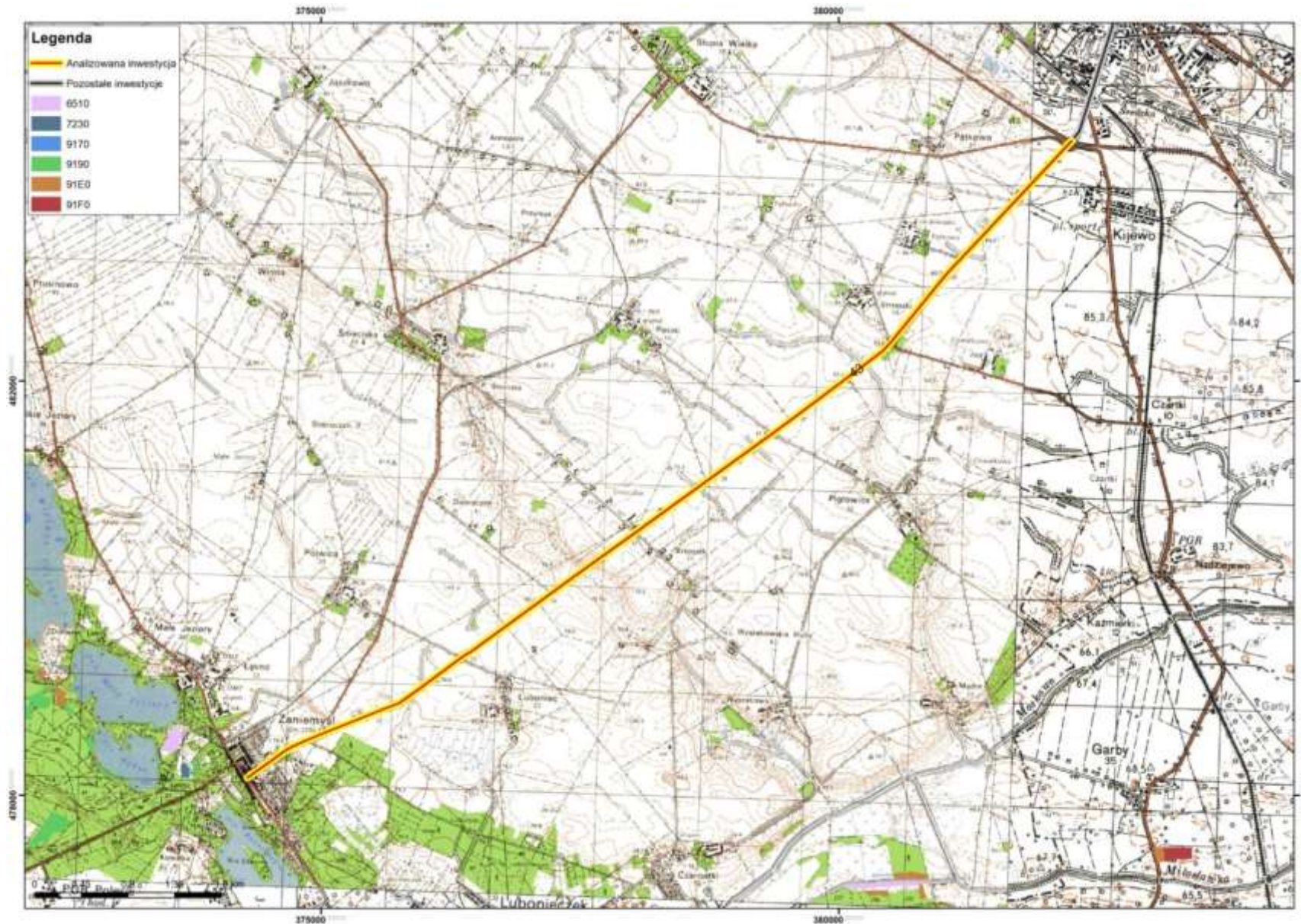










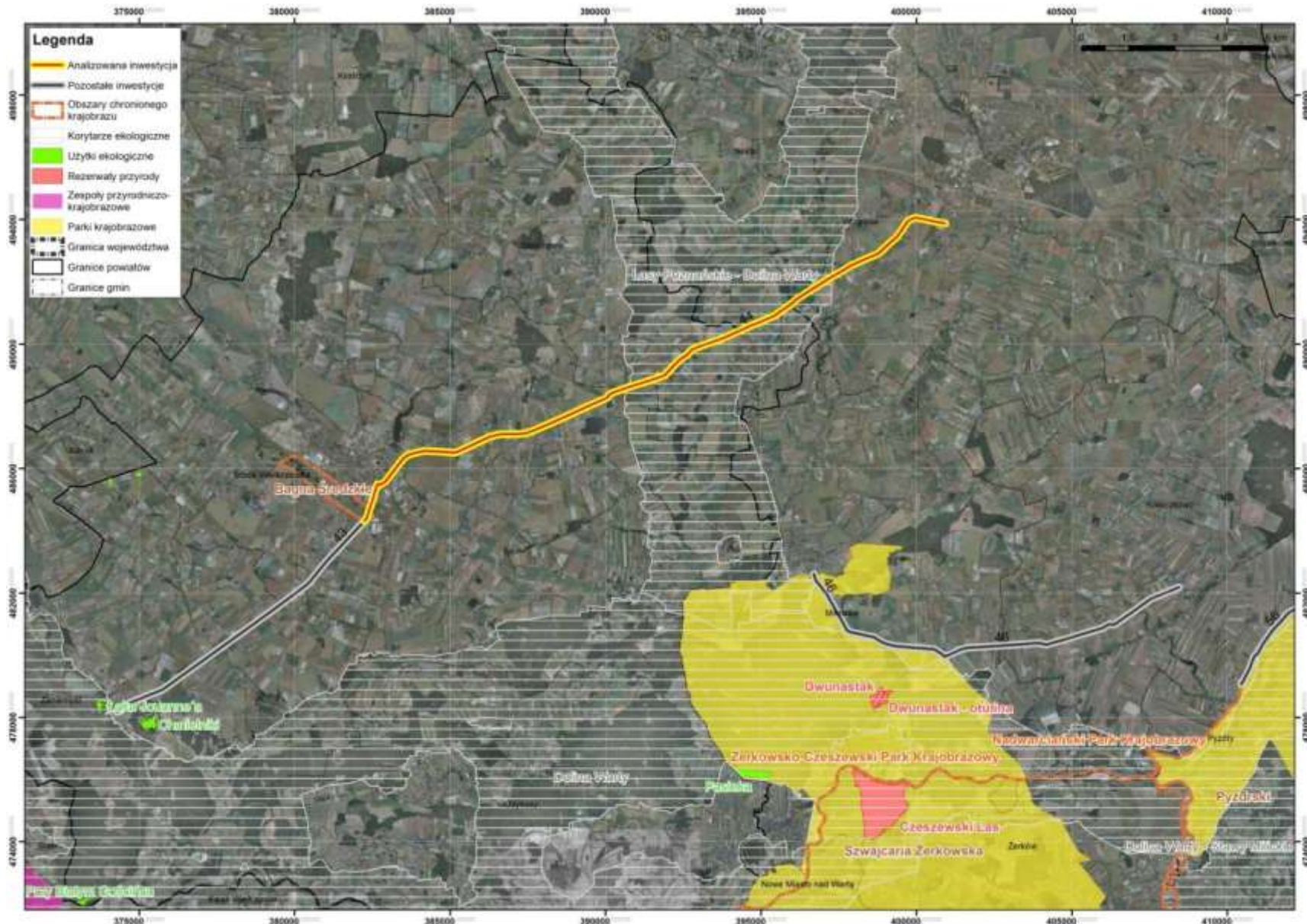


I.44. Droga nr 432 Środa Wielkopolska – Września.

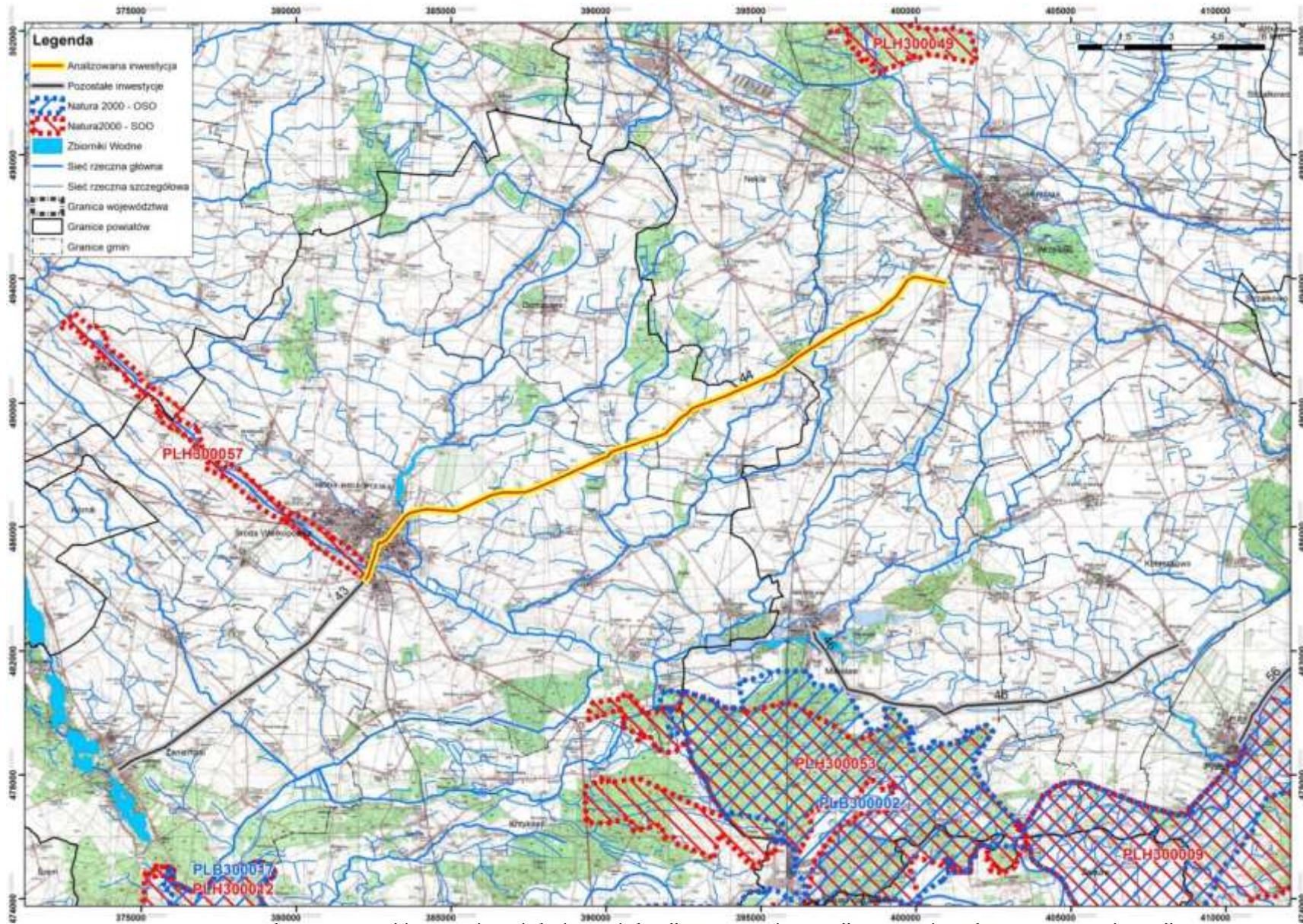
44	Droga nr 432 Środa Wielkopolska – Września							
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat średzki Gmina: Środa Wielkopolska (m. Środa Wielkopolska, Ruszkowo, Tadeuszowo, Połazejewo) Gmina: Dominowo (Zberki) Powiat wrzesiński Gmina: Września (Grzymisławice, Obłaczkowo)							
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest zmiana przebiegu drogi wojewódzkiej nr 432 na odcinku Grzymisławice – Obłaczkowo oraz rozbudowa drogi nr 432 na odcinku Środa Wielkopolska - Grzymisławice							
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	odc. Grzymisławice – Obłaczkowo - długość: 2,74km, odc. Środa Wilkp. – Grzymisławice - długość: 19,10km							
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące <u>potencjalnie</u> znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;							
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia	Decyzja z 13.01.2015 (bez pełnej procedury OOŚ)							
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja w części południowo-zachodniej przebiega przez miasto Środa Wielkopolska. Następnie biegnie w kierunku północno-wschodnim przez obszary rolnicze, przecinając rzekę Wielką, do terenów na południowy-zachód od miasta Września. Przecina rzeki : Wielką, Moskawę i Średzką Strugę.							
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Użytki ekologiczne: Chmielniki – 9,12 km, Łąka Jouanne´a – 10,10 km, Pasięka – 12,56 km; Rezerваты przyrody: Dwunastak – otulina – 12,20 km, Dwunastak – 12,28 km, Czeszewski Las – 14,06 km; Obszary chronionego krajobrazu: Bagna Średzkie – 0 m (przebiega wzdłuż granicy obszaru), Szwajcaria Żerkowska – 13,86 km; Korytarze ekologiczne: Lasy Poznańskie - Dolina Warty – 0 km (inwestycja przecina korytarz), Dolina Warty – 4,23 km; Parki krajobrazowe: Żerkowsko-Czeszewski Park Krajobrazowy – 6,75 km; Natura 2000 – OSO: PLB300002 Dolina Średzkiej Warty – 7,66 km, PLB300017 Ostoja Rogalińska – 9,70 km; Natura 2000 – SOO: PLH300057 Dolina Średzkiej Strugi – 0 m (przebiega wzdłuż granicy obszaru), PLH300053 Lasy Żerkowsko-Czeszewskie – 7,14 km, PLH300012 Rogalińska Dolina Warty – 9,70 km;							
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska								
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań <table border="1" data-bbox="517 1353 719 1394"> <tr> <td>-3</td> <td>-2</td> <td>-1</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> </tr> </table>	-3	-2	-1	1	2	3	Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)
-3	-2	-1	1	2	3			

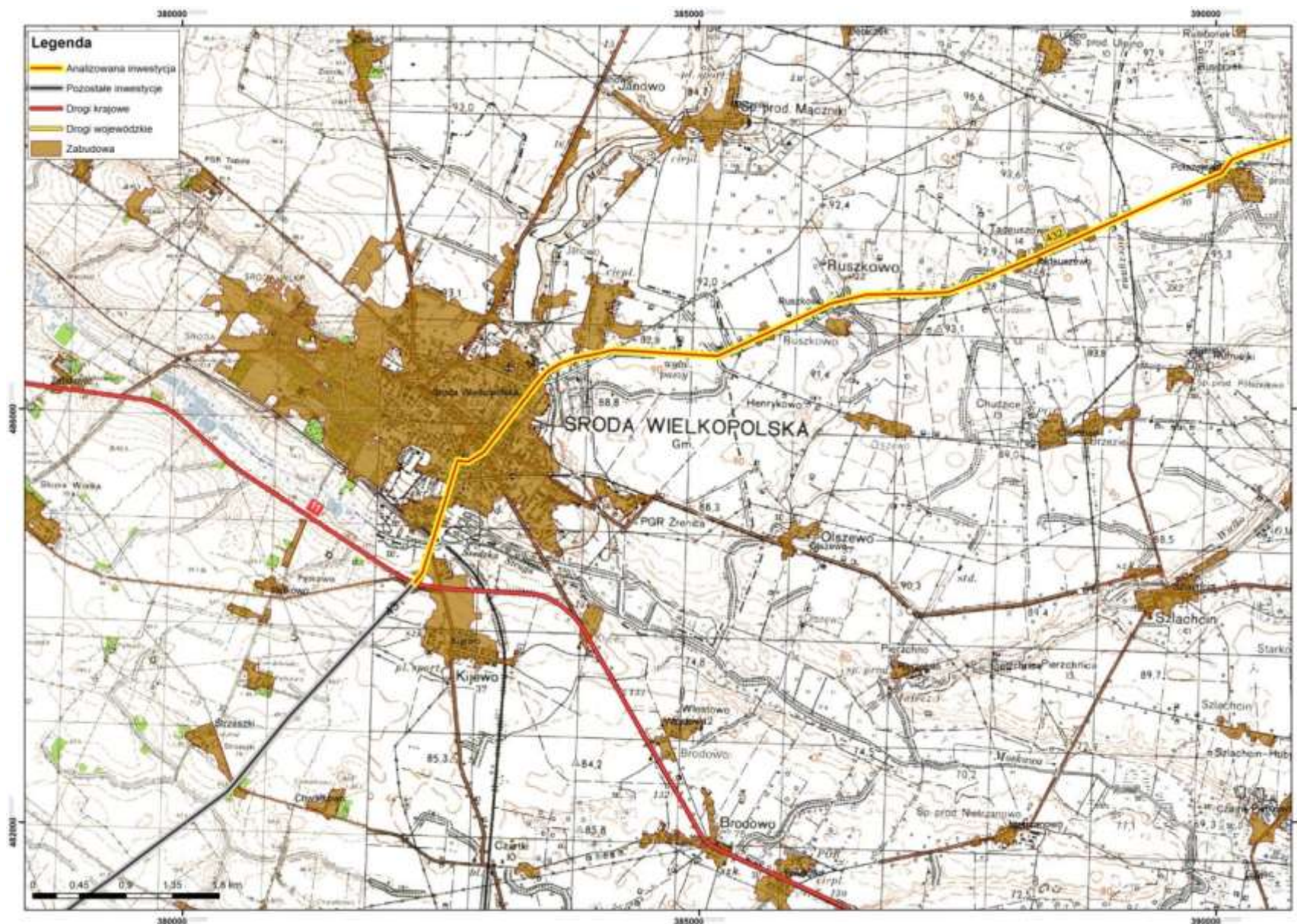
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione					Realizacja inwestycji wiąże się z wycinką krzewów i drzew tworzących aleje przydrożne. Drzewa te mogą być siedliskiem chronionych gatunków bezkręgowców, grzybów, porostów, ptaków i nietoperzy. Wskazane jest pozostawienie istniejących zadrzewień przydrożnych, które stanowią istotny element różnorodności biologicznej krajobrazu rolniczego Wielkopolski. Realizacja przedsięwzięcia wiąże się także z bezpośrednią śmiertelnością osobników gatunków zwierząt (zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji), płoszeniem, utratą siedlisk gatunków, przekształceniem, pogorszeniem jakości siedlisk (np. w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych), efektem bariery. Konieczne jest uwzględnienie minimalizacji i kompensacji przyrodniczych na etapie projektowania drogi, a następnie respektowanie wymogów sformułowanych w decyzji środowiskowej.
Obszary Natura 2000					Inwestycja przebiega wzdłuż wschodniej granicy obszaru PLH300057 Dolina Średzkiej Strugi. Inwestycja może oddziaływać na przedmioty ochrony. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (m.in. zakaz lokalizowania zapleczy budowy w granicach obszaru).
Pozostałe obszary chronione					Inwestycja przebiega wzdłuż wschodniej granicy Obszaru chronionego Krajobrazu „Bagna Średzkie”. Zakaz lokalizowania zapleczy budowy w granicach obszaru.
Korytarze ekologiczne					Inwestycja przecina korytarz ekologiczny „Lasy Poznańskie - Dolina Warty” o randze krajowej, regionalny korytarz ekologiczny „Moskawa” oraz ponadlokalny „Średzka Struga”, a także liczne obiekty pełniące funkcję lokalnych korytarzy ekologicznych. Nasilone negatywne oddziaływania mogą wystąpić na etapie realizacji oraz na etapie eksploatacji (zwiększenie ruchu na drodze, zwiększenie prędkości pojazdów), co może powodować wzrost kolizji ze zwierzętami. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących. Realizacja inwestycji wiąże się także z ingerencją w obiekty pełniące funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych (cieki wodne, zadrzewienia śródpolne). Nowe obiekty odwadniające drogę (rowy) mogą stanowić barierę migracyjną dla małych zwierząt. Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza (ze wskazaniem m.in. miejsc kolizji z płazami) oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (m.in. zapewnienie drożności obiektów pełniących funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych poprzez dostosowanie istniejących mostów i przepustów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt). Zaplecza budowy należy lokalizować poza obszarami pełniącymi funkcje korytarzy ekologicznych. Zakaz budowania barier ochronnych wzdłuż ewentualnych ścieżek rowerowych i chodników poza obszarami zabudowanymi.
Ludzie (w tym zdrowie);					Inwestycja pozytywnie wpłynie na stan bezpieczeństwa użytkowników ruchu a tym samym pozytywnie wpłynie na komponent.
Wody;					Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie 2 JCW. Droga przebiega przez szereg elementów sieci hydrograficznej, przy czym wystąpią 4 przypadki gdzie dojdzie do konieczności przebudowy infrastruktury mostowej, a tym samym ingerencji w koryto cieku stanowiącego główny bieg JCW. Zagrożenia w tym zakresie powinny być przedmiotem procesu OOŚ. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
Powietrze;					Planowana inwestycja poza oddziaływaniami na etapie realizacji, z uwagi na swój charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowościami Środa Wielkopolska i Września, co w niewielkim stopniu może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń. Efekt może być zneutralizowany przez wzrost natężenia ruchu powodowany preferowaniem przez kierowców tego połączenia przed innymi np. zamiast DK 15 i DK 11.
Hałas;					Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, w

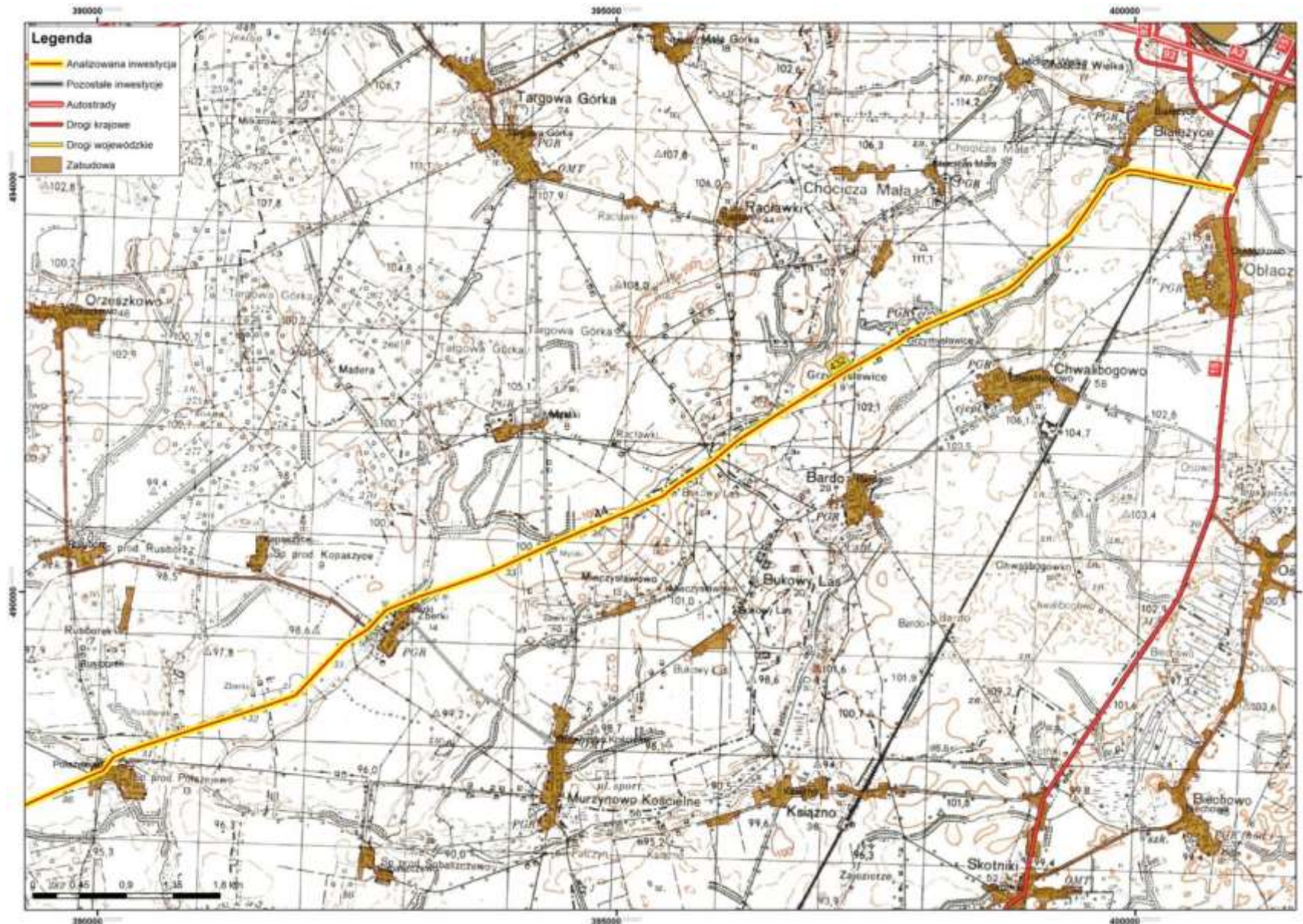
							szczegółności w obrębie obszarów zabudowy mieszkaniowej pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań. Efekt może być zneutralizowany przez wzrost natężenia ruchu powodowany preferowaniem przez kierowców tego połączenia przed innymi np. zamiast DK 15 i DK 11.
Powierzchnia ziemi ;							Inwestycja wiąże się z wytyczeniem nowego przebiegu drogi co wiąże się z zajęciem terenu oraz jego utwardzeniem.
Krajobraz;							Wytyczenie nowego odcinka drogi będzie stanowiło znaczącą zmianę w krajobrazie.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);							Nie przewiduje się oddziaływań inwestycji na ten komponent.

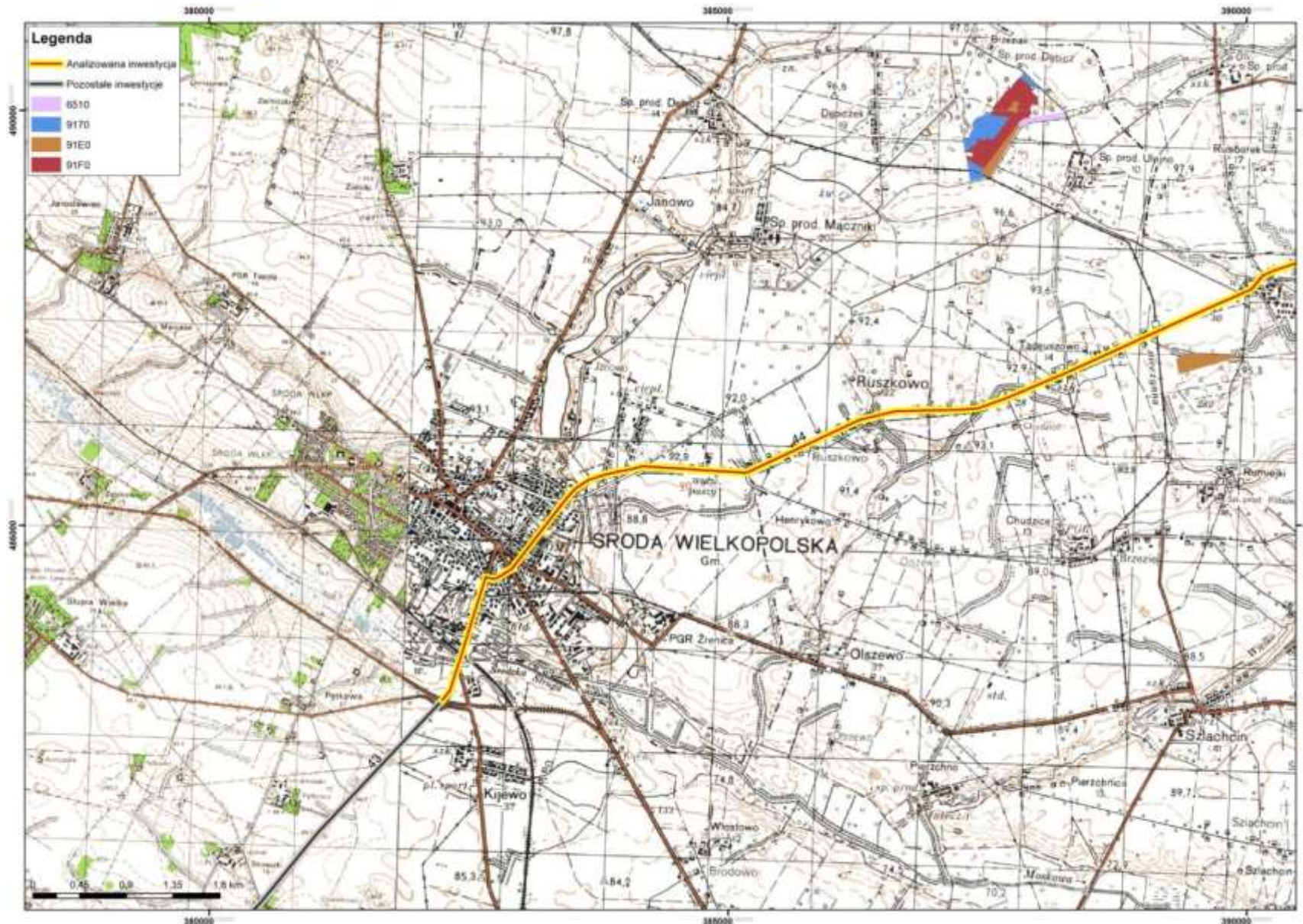


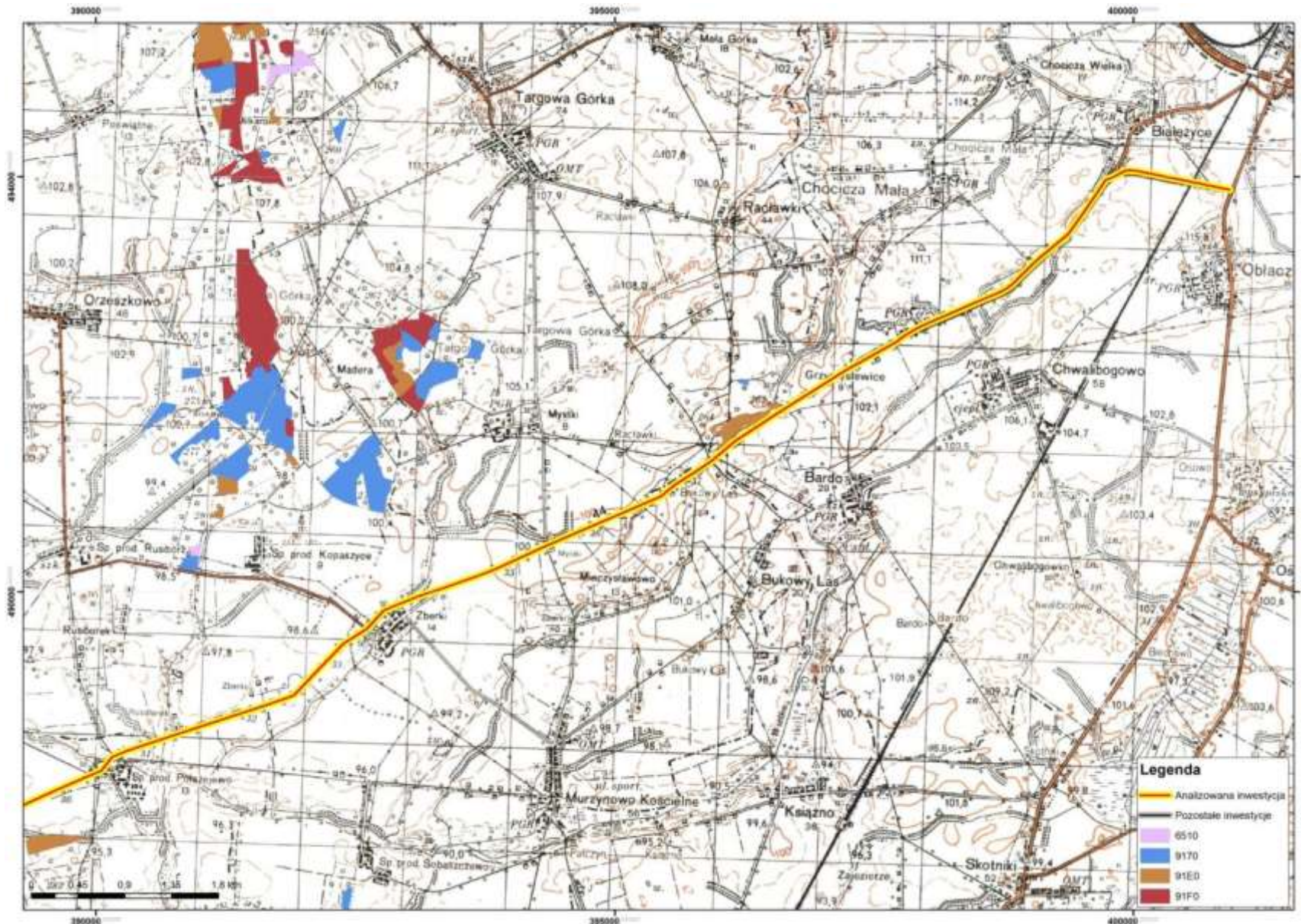
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020







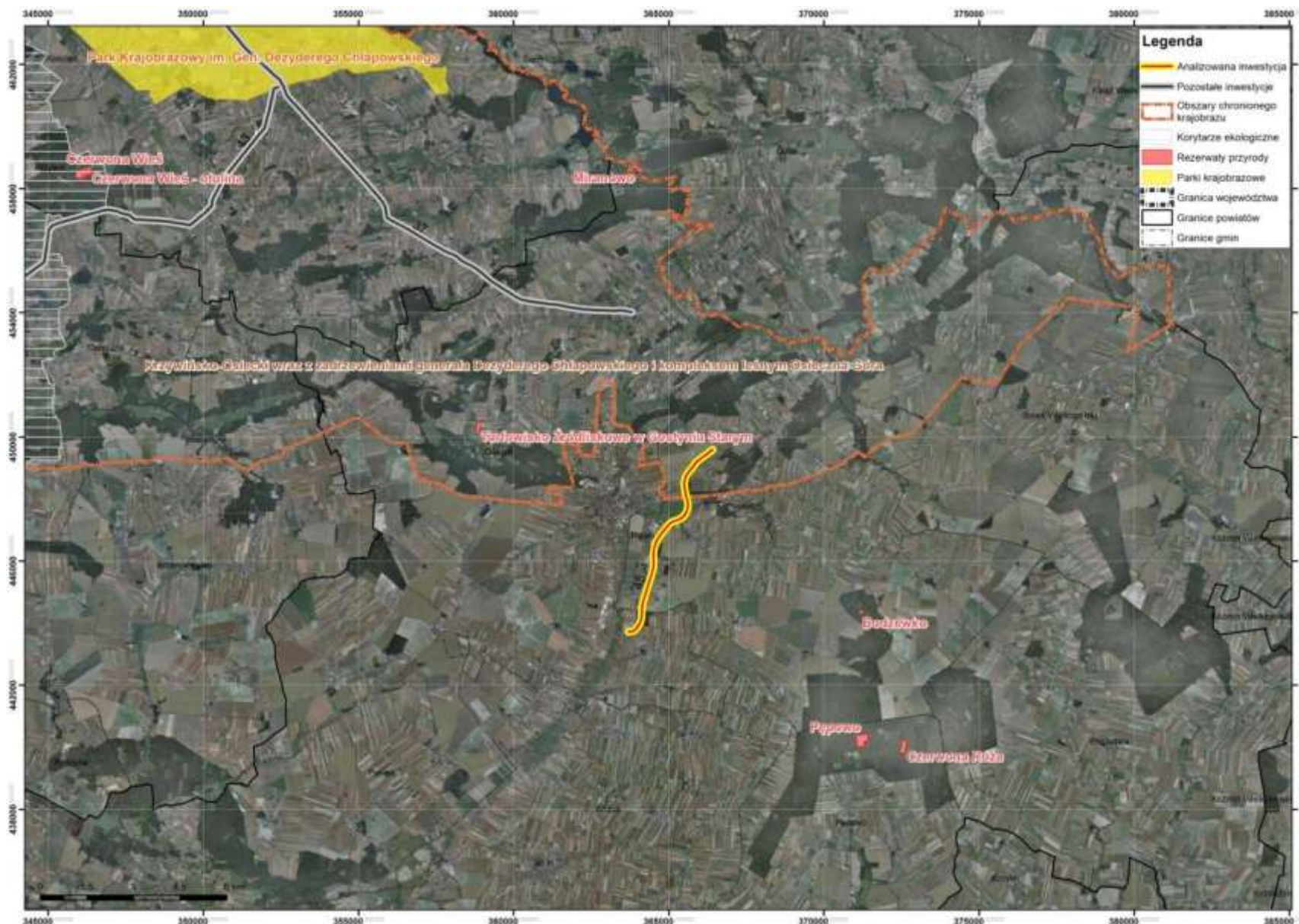


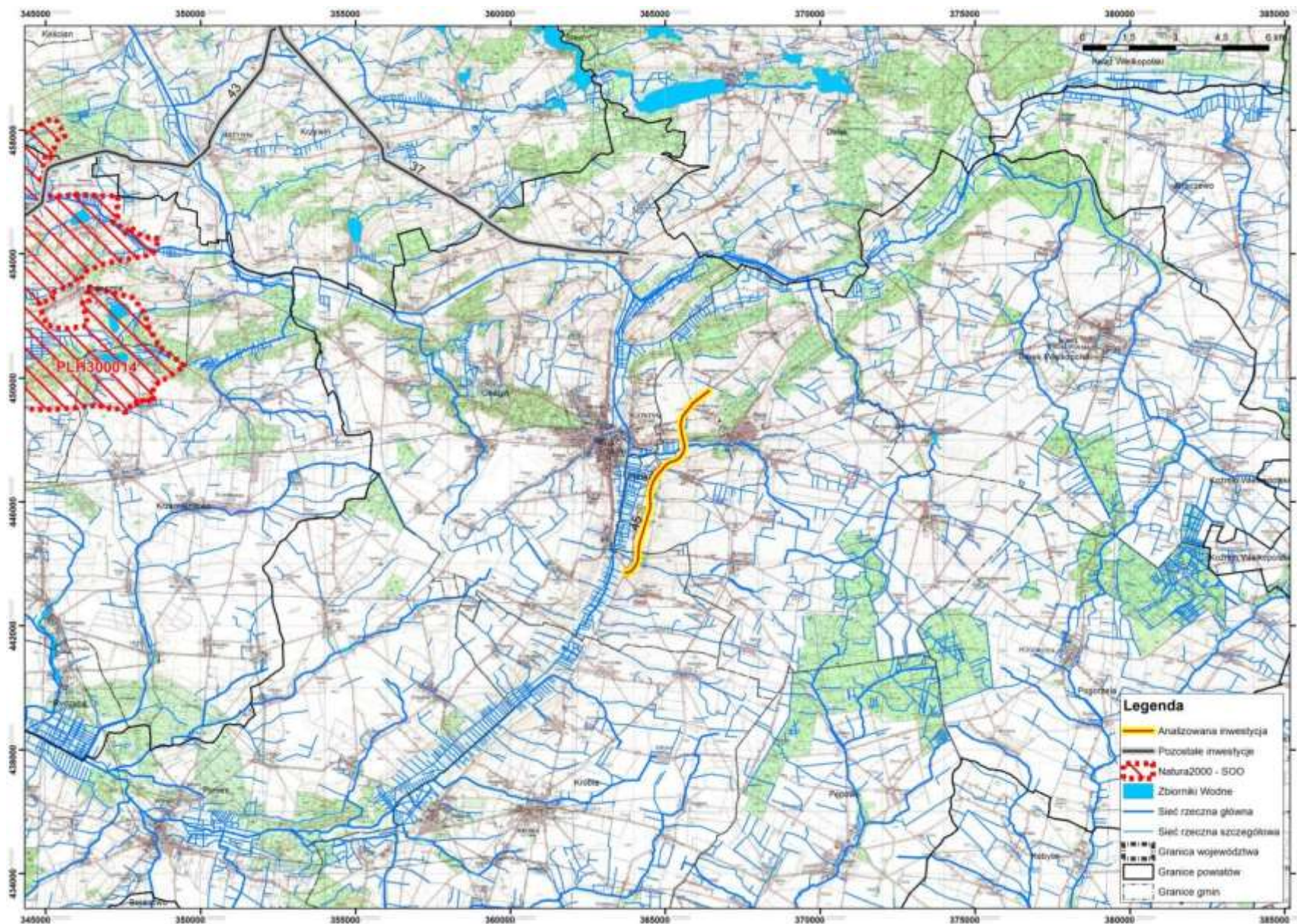


I.45. Droga nr 434 m. Gostyń.

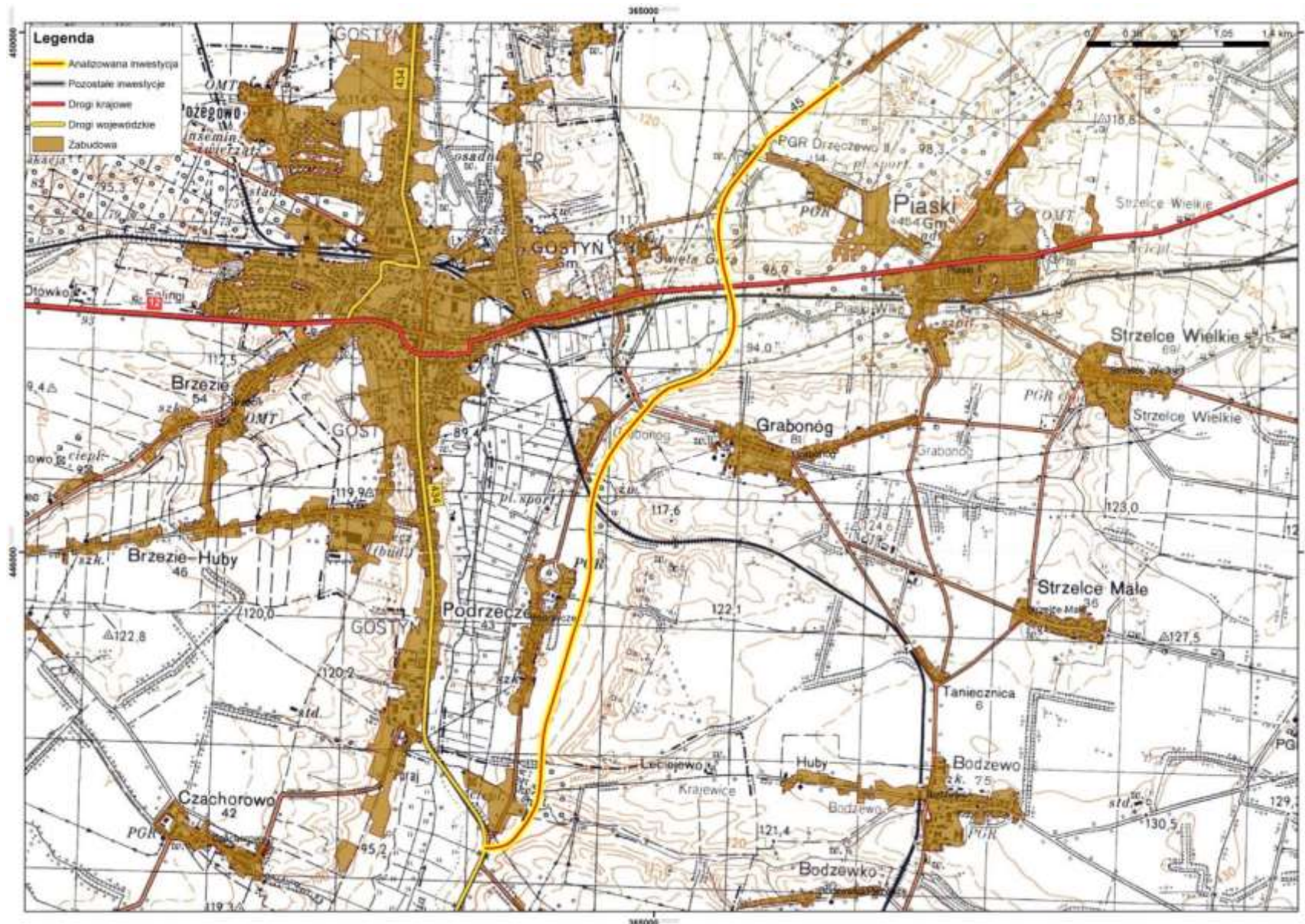
45	Droga nr 434 m. Gostyń	
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat gostyński Gmina: Gostyń (m. Gostyń, Krajewice) Gmina: Piaski (Podrzecze, Grabonóg, Piaski)	
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest budowa obwodnicy miasta Gostyń w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434	
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość: 6,65km	
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące <u>potencjalnie</u> znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;	
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia	Decyzja z 20.10.2015 (z pełną procedurą OOŚ)	
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja przebiega w kierunku północ – południe, pomiędzy miastami Gostyń (na zachodzie) oraz Piaski (na wschodzie). Biegnie równolegle do rzeki Kani, przecina jej prawy dopływ.	
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Rezerваты przyrody: Torfowisko Źródłiskowe w Gostyniu Starym – 6,68 km, Bodzewko – 6,40 km, Pępowo – 7,85 km, Czerwona Róża – 9,28 km, Miranowo – 9,24 km; Obszary chronionego krajobrazu: Krzywińsko-Osiecki wraz z zadrzewieniami generała Dezyderego Chłapowskiego i kompleksem leśnym Osieczna-Góra – 0 km (inwestycja przecina OChK); Parki krajobrazowe: Park Krajobrazowy im. Gen. Dezyderego Chłapowskiego – 14,34 km;	
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska		
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań	
	-3	-2 -1 1 2 3
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione		Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych) Realizacja inwestycji wiąże się z zajęciem przestrzeni, płoszeniem. fragmentacją siedlisk, efektem bariery, zanieczyszczeniem, pogorszeniem siedlisk gatunków. Największe oddziaływania wystąpią na gatunki roślin i zwierząt krajobrazu rolniczego. Północny odcinek inwestycji przebiega przez łąki w dolinie cieku wodnego, co może negatywnie wpłynąć na gniazdujące ptaki. Dla inwestycji wykonano raport ooś. Konieczne respektowanie wymogów sformułowanych w decyzji środowiskowej.

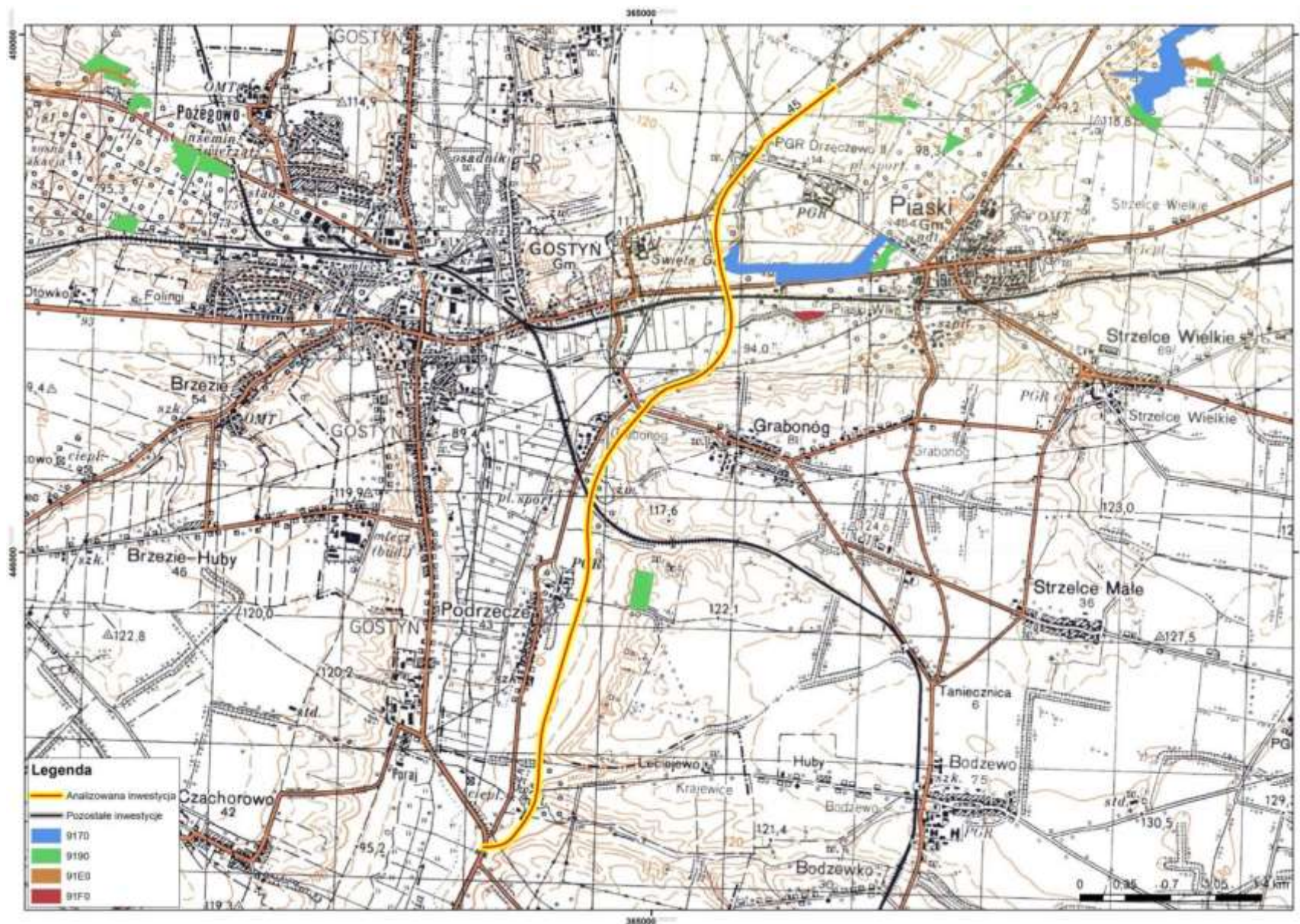
Obszary Natura 2000						Nie zidentyfikowano oddziaływań na obszary Natura 2000.
Pozostałe obszary chronione						Północna część inwestycji zlokalizowana jest w Krzywińsko-Osieckim Obszarze Chronionego Krajobrazu wraz z zadrzewieniami generała Dezyderego Chłapowskiego. Konieczna analiza na etapie ooś.
Korytarze ekologiczne						Realizacja inwestycji wiąże się z ingerencją w obiekty pełniące funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych (cieki wodne, zadrzewienia śródpolne). Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza (ze wskazaniem m.in. miejsc kolizji z płazami) oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (m.in. zapewnienie drożności obiektów pełniących funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych poprzez dostosowanie istniejących mostów i przepustów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt). Zaplecza budowy należy lokalizować poza obszarami pełniącymi funkcje korytarzy ekologicznych.
Ludzie (w tym zdrowie);						Inwestycja powinna znacząco pozytywnie wpłynąć na ten komponent. Oddziaływanie związane jest z poprawą bezpieczeństwa użytkowników ruchu, wyprowadzeniem transportu poza granice terenu zabudowanego oraz zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i hałasu w centrum.
Wody;						Planowany do budowy odcinek obwodnicy koliduje z niektórymi elementami sieci hydrograficznej JCW RW600023185649 i będzie wymagał przebudowy obiektów mostowych, a co za tym idzie ingerencji w koryta cieków, w tym stanowiących główne biegi JCW. Wymaga to analizy potencjalnego oddziaływania na wody i cele ich ochrony na etapie OOŚ projektu i ewentualnego zastosowania działań minimalizujących.
Powietrze;						Planowana w ramach przedsięwzięcia obwodnica Gostynia pozwoli na relokację emisji zanieczyszczeń powodowanych ruchem tranzytowym, które skoncentrowana jest obecnie w centrum miejscowości, poza jej obręb, co przyczyni się do redukcji ich niekorzystnego oddziaływania na ludzi.
Hałas;						Budowa nowej infrastruktury drogowej uwarunkowana jest koniecznością dotrzymania obowiązujących standardów akustycznych. Natomiast zakładana relokacja ruchu tranzytowego poza obręb miejscowości spowoduje zmniejszenie obecnie notowanych uciążliwości w zakresie hałasu drogowego.
Powierzchnia ziemi ;						Budowa obwodnicy wiązać się będzie z utwardzeniem i uszczelnieniem gruntu, budową skarp, nasypów oraz innymi pracami ziemnymi co może nieść negatywne oddziaływanie na powierzchnię ziemi.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);						Budowa obwodnicy i przeniesienie ciężaru ruchu tranzytowego poza centrum miejscowości, powinno pozytywnie wpłynąć na gospodarowanie przestrzenią miejską i poprawę ładu przestrzennego. Inwestycja wiązać się jednak może ze znaczną ingerencją w krajobraz w miejscach wyznaczonego przebiegu drogi.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);						Inwestycja powinna znacząco pozytywnie wpłynąć na dobra materialne i zabytki miejscowości. Ograniczenie ruchu tranzytowego w centrum wiąże się ze zmniejszoną na tych obszarach emisją drgań i zanieczyszczeń pochodzących z przejeżdżających pojazdów.





w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



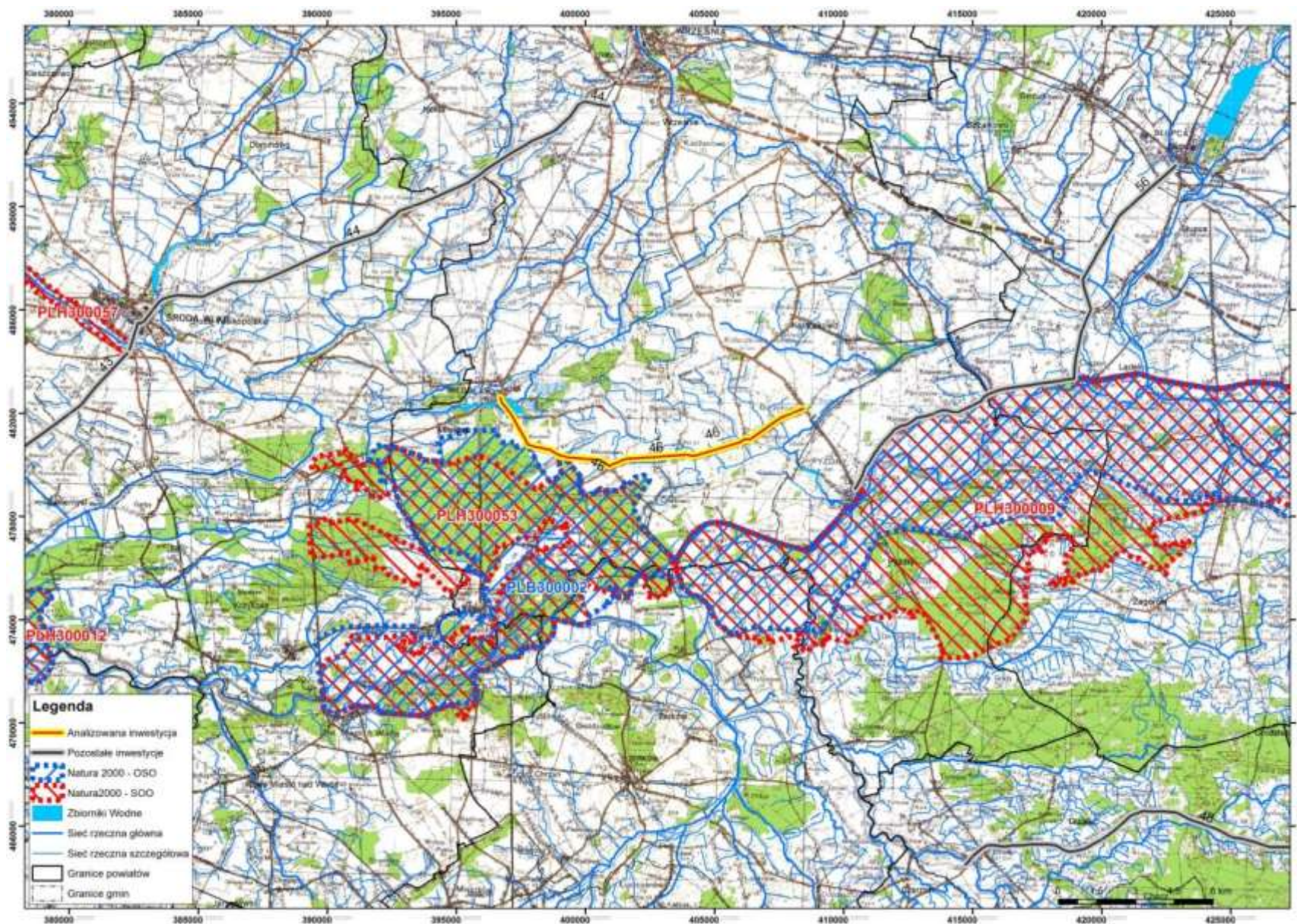


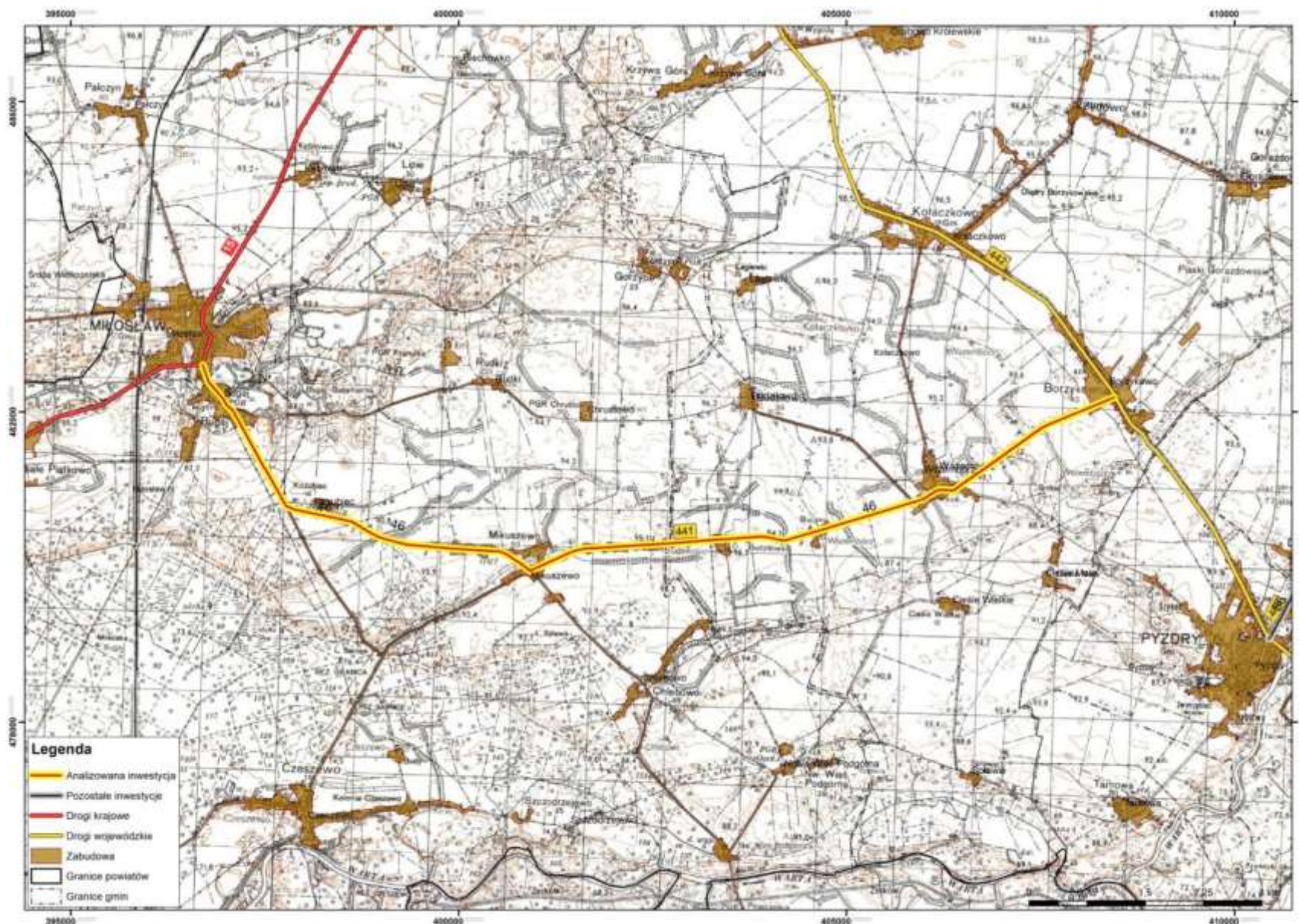
I.46. Droga nr 441 odc. Miłosław – Borzykowo.

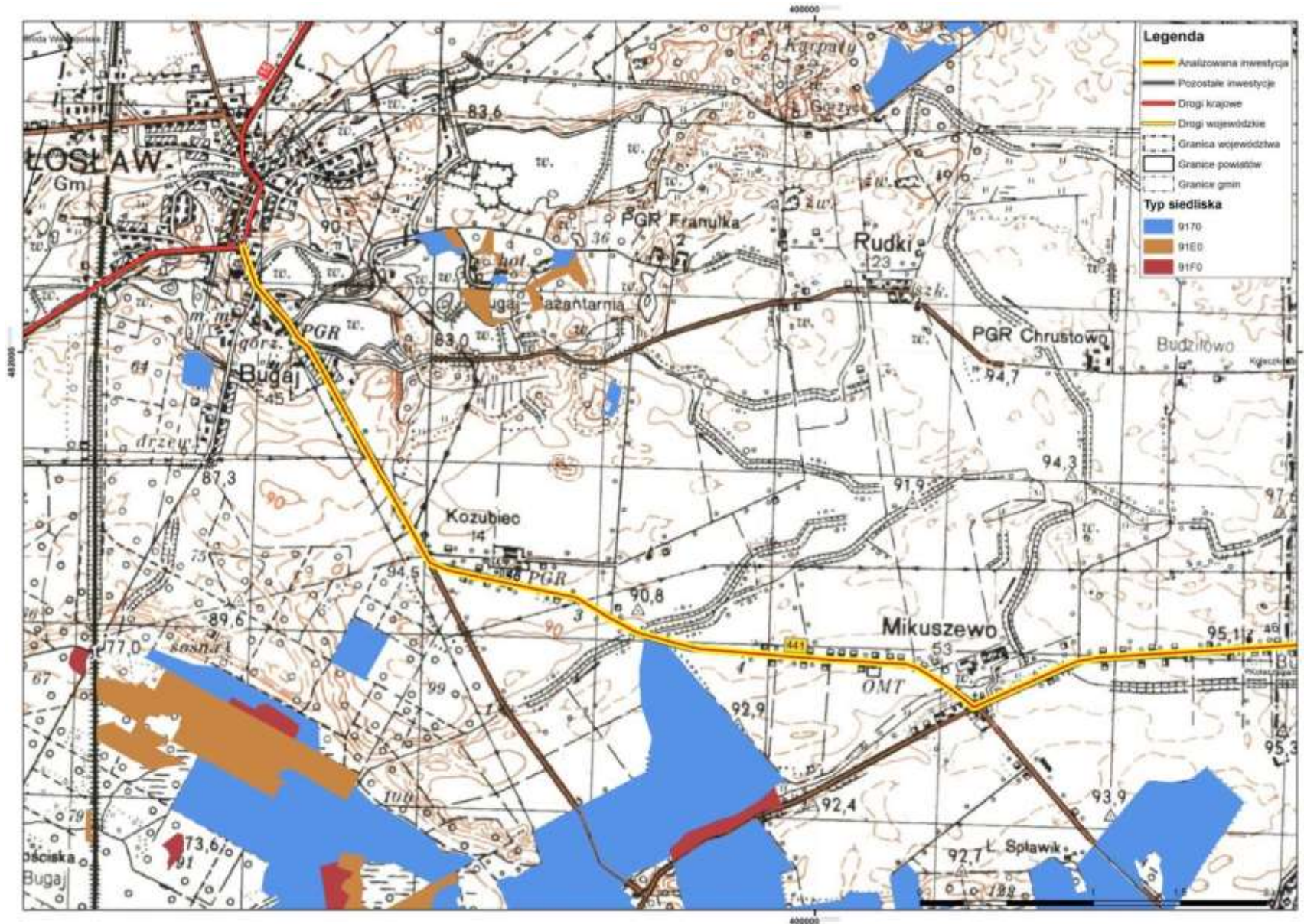
46	Droga nr 441 odc. Miłosław – Borzykowo								
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat wrzesiński Gmina: Miłosław (m. Miłosław, Kozubiec, Mikuszewo) Gmina: Kołaczkowo (Budziłowo, Wszembórz, Borzykowo)								
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 441 na odcinkach Miłosław - Mikuszewo oraz Mikuszewo - Borzykowo								
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	odc. Mikuszewo – Borzykowo - długość: 6,50km, odc. Miłosław – Mikuszewo – długość: 7,50km								
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;								
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja będzie niemal w całości przez tereny gruntów rolnych, przebiegając kolejno tereny zabudowane miejscowości Miłosław, Kozubiec, Mikuszewo, Wszembórz oraz Borzykowo W części południowo – zachodniej blisko inwestycji znajduje się kompleks lasów. Odcinek drogi nr 441, będący celem przedsięwzięcia przecina rzekę Miłosławkę w północno – wschodniej części oraz kilka mniejszych cieków szczegółowych.								
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Parki krajobrazowe: Żerkowsko – Czeszewski Park Krajobrazowy – 0 km, Nadwarciański Park Krajobrazowy – 3,1 km Obszary Chronionego Krajobrazu: Szwajcaria Żerkowska – 3,5 km, Pyzdrski – 3,3 km, Bagna Średzkie – 14,7 km Natura 2000 – SOO: PLH300053 – 0 km (inwestycja graniczy z obszarem chronionym), PLH300009 – 2,5 km, PLH300057 – 14,3 km Natura 2000 – OSO: PLB300002 – 0,2 km Rezerваты przyrody: Dwunastak – 1,4 km, Czeszewski Las – 4,3 km, Dębno nad Wartą – 10,2 km Użytki ekologiczne: Pasieka – 4,9 km, Torfa – 12,8 km Korytarze ekologiczne: Dolina Warty – 0 km, Lasy Poznańskie – Dolina Warty – 0 km (inwestycja graniczy z oboma korytarzami), Dolina Warty – Stawy Milickie – 5,6 km								
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska									
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań	Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmocnienia oddziaływań pozytywnych)							
	-3 -2 -1 1 2 3								
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione	<table style="border-collapse: collapse; margin: auto;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px; background-color: white;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px; background-color: white;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px; background-color: red;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px; background-color: white;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px; background-color: white;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px; background-color: white;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px; background-color: white;"></td> </tr> </table>								Realizacja inwestycji wiąże się z wycinką krzewów i drzew tworzących zadrzewienia przydrożne, w tym aleje starych odmian drzew owocowych. Drzewa te mogą być siedliskiem chronionych gatunków bezkręgowców, grzybów, porostów, ptaków i nietoperzy. Wskazane jest pozostawienie istniejących zadrzewień przydrożnych, które stanowią istotny element różnorodności biologicznej krajobrazu rolniczego Wielkopolski. Na etapie wykonania Raportu OOŚ należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą oraz

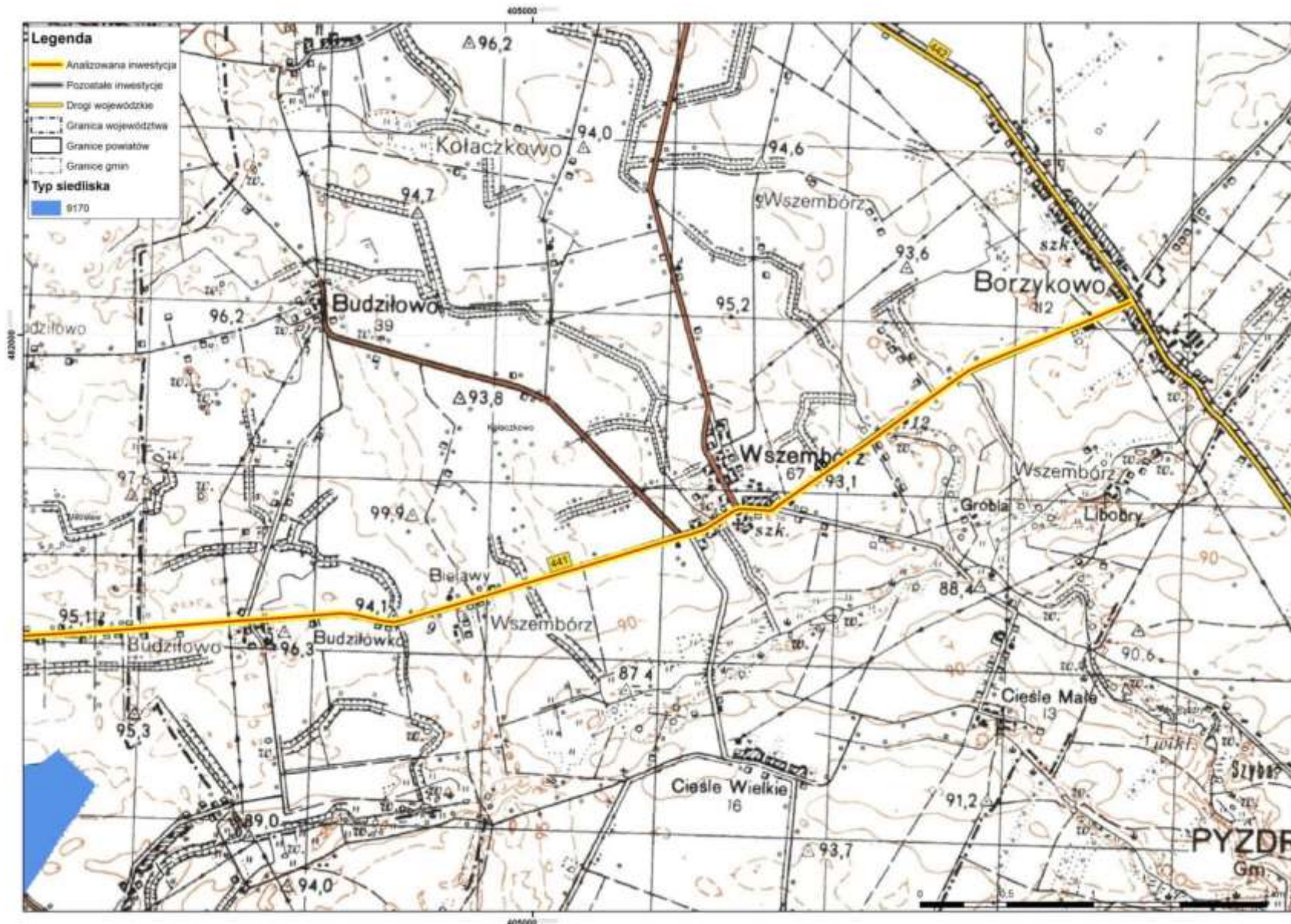
						rozważenie wariantów umożliwiających pozostawienie istniejących zadrzewień w całości lub jednostronnie. Konieczne jest uwzględnienie minimalizacji i kompensacji przyrodniczych na etapie projektowania drogi, a następnie respektowanie wymogów sformułowanych w decyzji środowiskowej
Obszary Natura 2000						Nie zidentyfikowano zagrożeń dla obszarów Natura 2000.
Pozostałe obszary chronione						Zachodni odcinek inwestycji przebiega wzdłuż granicy Żerkowsko – Czeszewskiego Parku Krajobrazowego. Nie zidentyfikowano zagrożeń dla celów ochrony parku.
Korytarze ekologiczne						Realizacja inwestycji wiąże się z ingerencją w obiekty pełniące funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych (cieki wodne, zadrzewienia śródpolne). Konieczna inwentaryzacja przyrodnicza (ze wskazaniem m.in. miejsc kolizji z płazami) oraz ocena na etapie ooś oraz zastosowanie rozwiązań minimalizujących (m.in. zapewnienie drożności obiektów pełniących funkcje lokalnych korytarzy ekologicznych poprzez dostosowanie istniejących przepustów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt). Zaplecza budowy należy lokalizować poza obszarami pełniącymi funkcje korytarzy ekologicznych.
Ludzie (w tym zdrowie);						Inwestycja pozytywnie wpłynie na stan bezpieczeństwa użytkowników ruchu a tym samym pozytywnie wpłynie na komponent.
Wody;						Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie 4 JCW. Droga przebiega przez szereg elementów sieci hydrograficznej, przy czym wystąpi 1 przypadek gdzie dojdzie do konieczności przebudowy infrastruktury mostowej, a tym samym ingerencji w koryto cieku stanowiącego główny bieg JCW. Zagrożenia w tym zakresie powinny być przedmiotem procesu OOŚ. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
Powietrze;						Planowana inwestycja poza oddziaływaniami na etapie realizacji, z uwagi na swój charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowościami Miłosław i Borzykowo, co w niewielkim stopniu może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń. Efekt może być zneutralizowany przez wzrost natężenia ruchu powodowany preferowaniem przez kierowców tego połączenia przed innymi.
Hałas;						Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań. Relatywnie mały udział terenów ochrony akustycznej w biegu drogi drogi ogranicza istotność oddziaływania.
Powierzchnia ziemi ;						Na odcinkach wymagających poszerzenia pasa drogowego może dojść do utwardzenia i uszczelnienia powierzchni ziemi co ma negatywne oddziaływanie na komponent.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);						Inwestycja może się wiązać z poszerzeniem pasa drogowego, wycinką drzew i krzewów przydrożnych a co za tym idzie negatywnym wpływem na krajobraz. Zaleca się minimalizację oddziaływań poprzez stosowanie kompensacyjnych nasadzeń po zakończeniu prac budowlanych.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);						Nie przewiduje się oddziaływań inwestycji na ten komponent.











I.47. Droga nr 442 m. Chocz.

47	Droga nr 442 m. Chocz						
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat pleszewski Gmina: Chocz (n. Chocz, Olesiec Nowy, Olesiec Stary)						
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest budowa obwodnicy miasta Chocz w ciągu drogi wojewódzkiej nr 442						
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość: 5,50km						
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;						
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja przebiega niemal w całości przez obszary gruntów rolnych. Jedynie w południowo – wschodniej części niewielki obszar przebiega w lesie. Ponadto w okolicach inwestycji znajdują się pojedyncze rozproszone zabudowania miejscowości Kwileń, Chocz oraz Nowy Olesiec i Stary Olesiec. Inwestycja przecina pojedyncze, niewielkie ciekły szczegółowe.						
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Parki krajobrazowe: Żerkowsko – Czeszewski Park Krajobrazowy – 14,8 km Obszary Chronionego Krajobrazu: Pызdrski – 4,3 km, Dolina rzeki Ciemnej – 8,4 km Natura 2000 – SOO: PLH300048 – 7,9 km Użytki ekologiczne: Matecznik – 5,4 km, Smug – 10,2 km Korytarze ekologiczne: Dolina Warty – Stawy Milickie – 0 km (część inwestycji leży na obszarze korytarza), Wzniesienia Tureckie – Lasy Kaliskie – 8,2 km						
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska							
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań						Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmocnienia oddziaływań pozytywnych)
	-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wiązała się z wycinką drzew w kompleksie leśnym oraz pojedynczych drzew i krzewów rosnących wzdłuż lokalnych dróg i niewielkich zadrzewień. Z budową drogi w nowym śladzie wiąże się również zniszczenie potencjalnych siedlisk chronionych oraz siedlisk chronionych gatunków roślin i zwierząt. Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia mogą również wystąpić następujące zagrożenia: wzrost śmiertelności gatunków zwierząt; płoszenie zwierząt; stworzenie efektu bariery; zniszczenie, przekształcenie i pogorszenie jakości siedlisk (w wyniku zajęcia terenu pod przebudowę drogi: place zaplecza budowy, drogi technologiczne, a także w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych). Na etapie raportu ooś należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą oraz należy rozpatrzyć warianty alternatywne dla budowy nowej drogi. Należy również zastosować działania minimalizujące (np. prowadzenie wycinki drzew i krzewów poza okresem lęgowym)

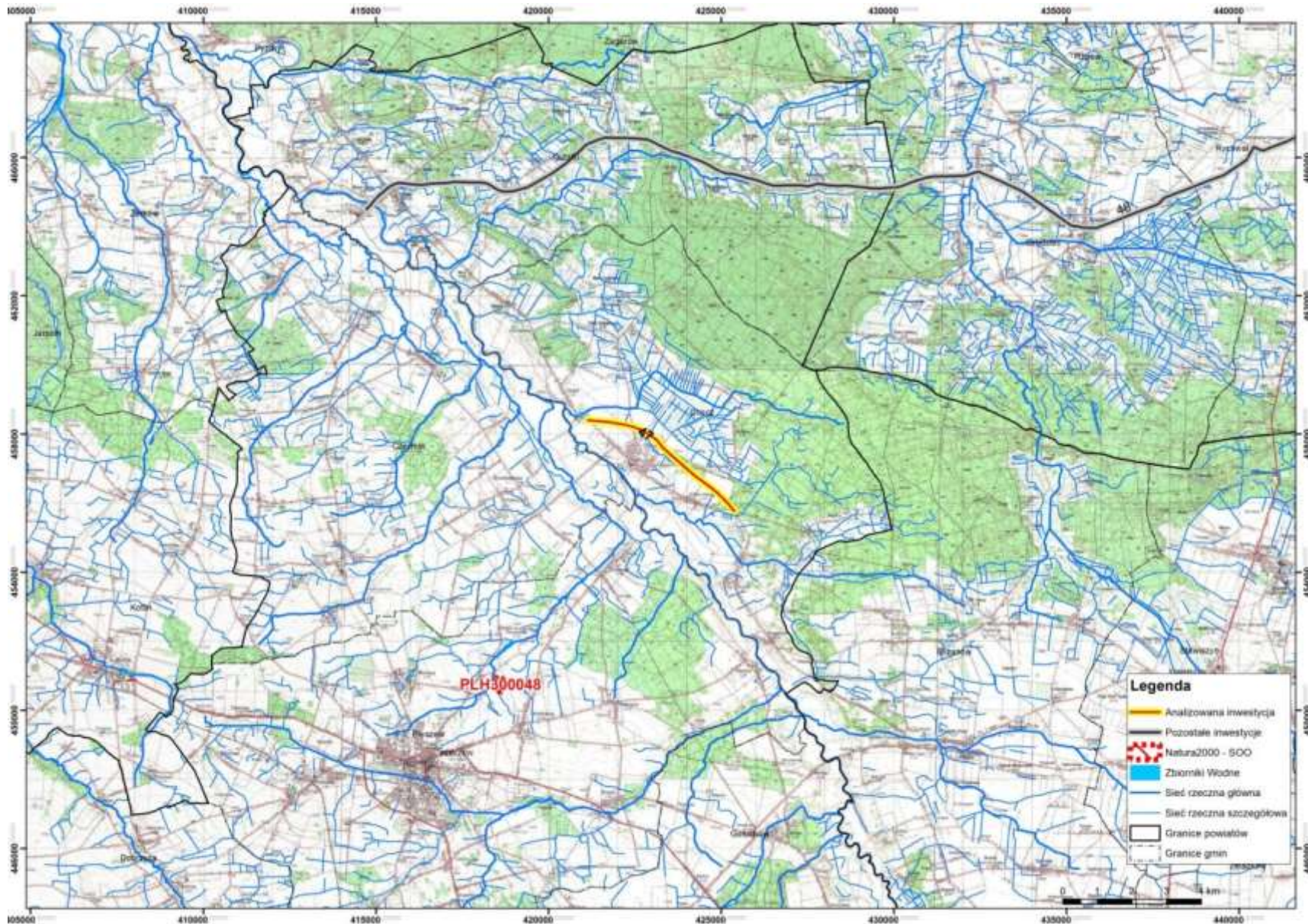
										ptaków). Wzdłuż nowego odcinka drogi należy dokonać nasadzeń drzew i krzewów.
Obszary Natura 2000										Nie zidentyfikowano zagrożeń dla obszarów Natura 2000.
Pozostałe obszary chronione										Nie zidentyfikowano zagrożeń dla pozostałych obszarów chronionych.
Korytarze ekologiczne										Początkowy fragment planowanej obwodnicy o długości 300m położony jest w obszarze korytarza ekologicznego Dolina Warty- Stawy Milickie. Odcinek ten znajduje się w kompleksie leśnym. Zagrożeniem podczas realizacji i eksploatacji inwestycji może być przede wszystkim płoszenie zwierząt oraz stworzenie efektu bariery. Pozostała część planowanej obwodnicy przebiega przez pola uprawne oraz łąki i nieużytki, a także dwa płaty zadrzewień śródpolnych. Należy zapewnić ciągłość i drożność lokalnych korytarzy ekologicznych (np. korytarzy wzdłuż cieków, pofragmentowanych zadrzewień śródpolnych czy kompleksu leśnego). Na etapie raportu oos należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą. Na etapie projektu drogi należy uwzględnić rozwiązania zapewniające drożność obiektów pełniących funkcję lokalnych korytarzy ekologicznych (np. poprzez przebudowę i dostosowanie odpowiednich parametrów przepustom służącym, jako przejścia dla ptaków i drobnych ssaków).
Ludzie (w tym zdrowie);										Inwestycja powinna znacząco pozytywnie wpłynąć na ten komponent. Oddziaływanie związane jest z poprawą bezpieczeństwa użytkowników ruchu, wyprowadzeniem transportu poza granice terenu zabudowanego oraz zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i hałasu w centrum.
Wody;										Planowany do budowy odcinek obwodnicy koliduje z niektórymi elementami sieci hydrograficznej trzech JCW, jednak nie będzie wymagał budowy obiektów mostowych na ciekach stanowiących główne biegi JCW. Realizacja wymaga jednak analizy potencjalnego oddziaływania na wody i cele ich ochrony na etapie OOS projektu i ewentualnego zastosowania działań minimalizujących. Przy zastosowaniu właściwych standardów projektowych, nie przewiduje się możliwości wystąpienia istotnych negatywnych oddziaływań na wody. Mogą wystąpić niewielkie oddziaływania na etapie realizacji.
Powietrze;										Planowana w ramach przedsięwzięcia obwodnica Chocza pozwoli na relokację emisji zanieczyszczeń powodowanych ruchem tranzytowym, które skoncentrowana jest obecnie w centrum miejscowości, poza jej obręb, co przyczyni się do redukcji ich niekorzystnego oddziaływania na ludzi.
Hałas;										Budowa nowej infrastruktury drogowej uwarunkowana jest koniecznością dotrzymania obowiązujących standardów akustycznych. Natomiast zakładana relokacja ruchu tranzytowego poza obręb miejscowości spowoduje zmniejszenie obecnie notowanych uciążliwości w zakresie hałasu drogowego.
Powierzchnia ziemi ;										Budowa obwodnicy wiązać się będzie z utwardzeniem i uszczelnieniem gruntu, budową skarp, nasypów oraz innymi pracami ziemnymi co może nieść negatywne oddziaływanie na powierzchnię ziemi.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);										Budowa obwodnicy i przeniesienie ciężaru ruchu tranzytowego poza centrum miejscowości, powinno pozytywnie wpłynąć na gospodarowanie przestrzenią miejską i poprawę ładu przestrzennego. Inwestycja wiązać się jednak może ze znaczną ingerencją w krajobraz w miejscach wyznaczonego przebiegu drogi.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości)										Inwestycja powinna znacząco pozytywnie wpłynąć na dobra materialne i zabytki miejscowości. Ograniczenie ruchu tranzytowego w centrum wiąże się ze zmniejszoną na tych obszarach emisją drgań i zanieczyszczeń pochodzących z przejeżdżających pojazdów.

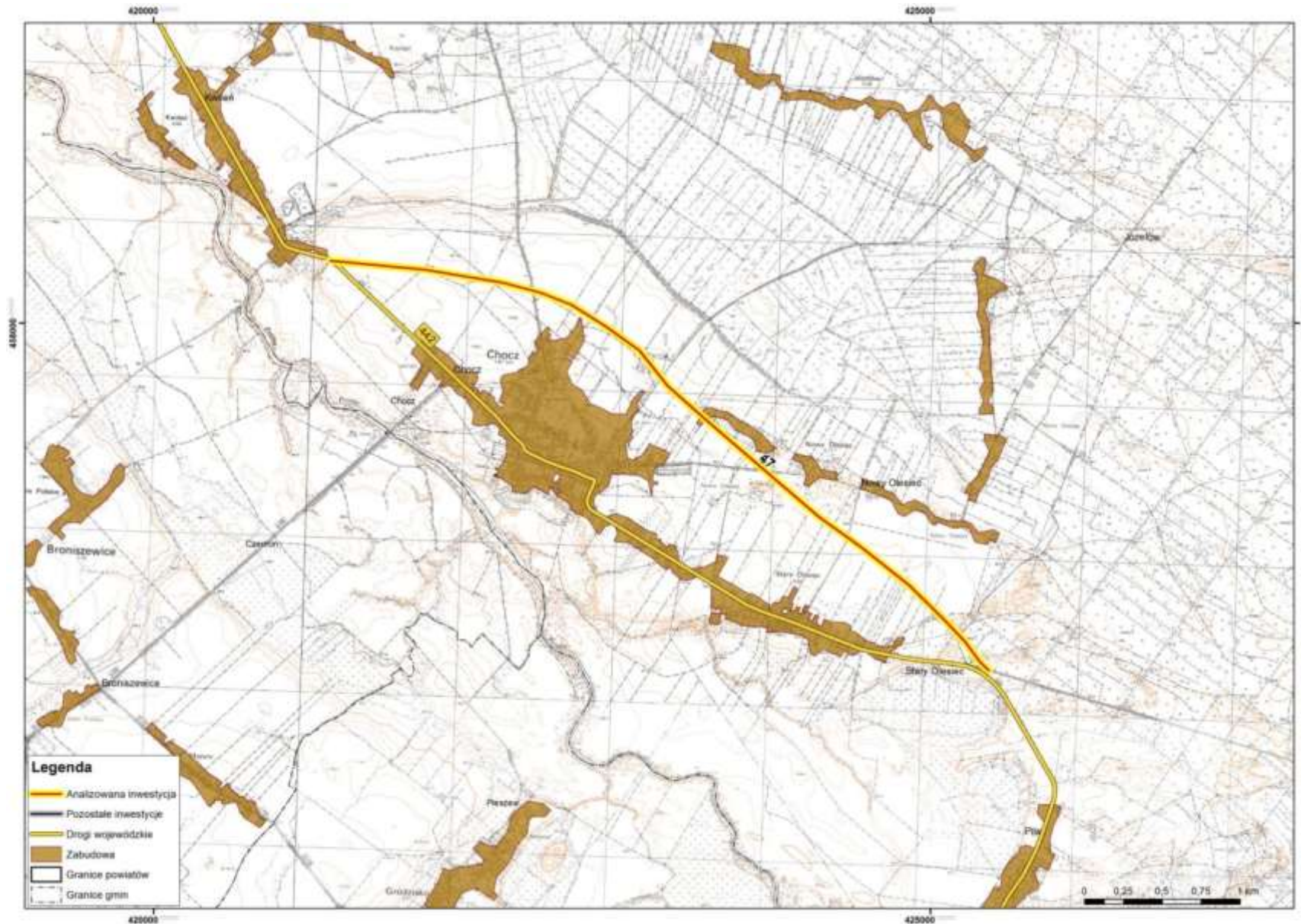
kulturowych);

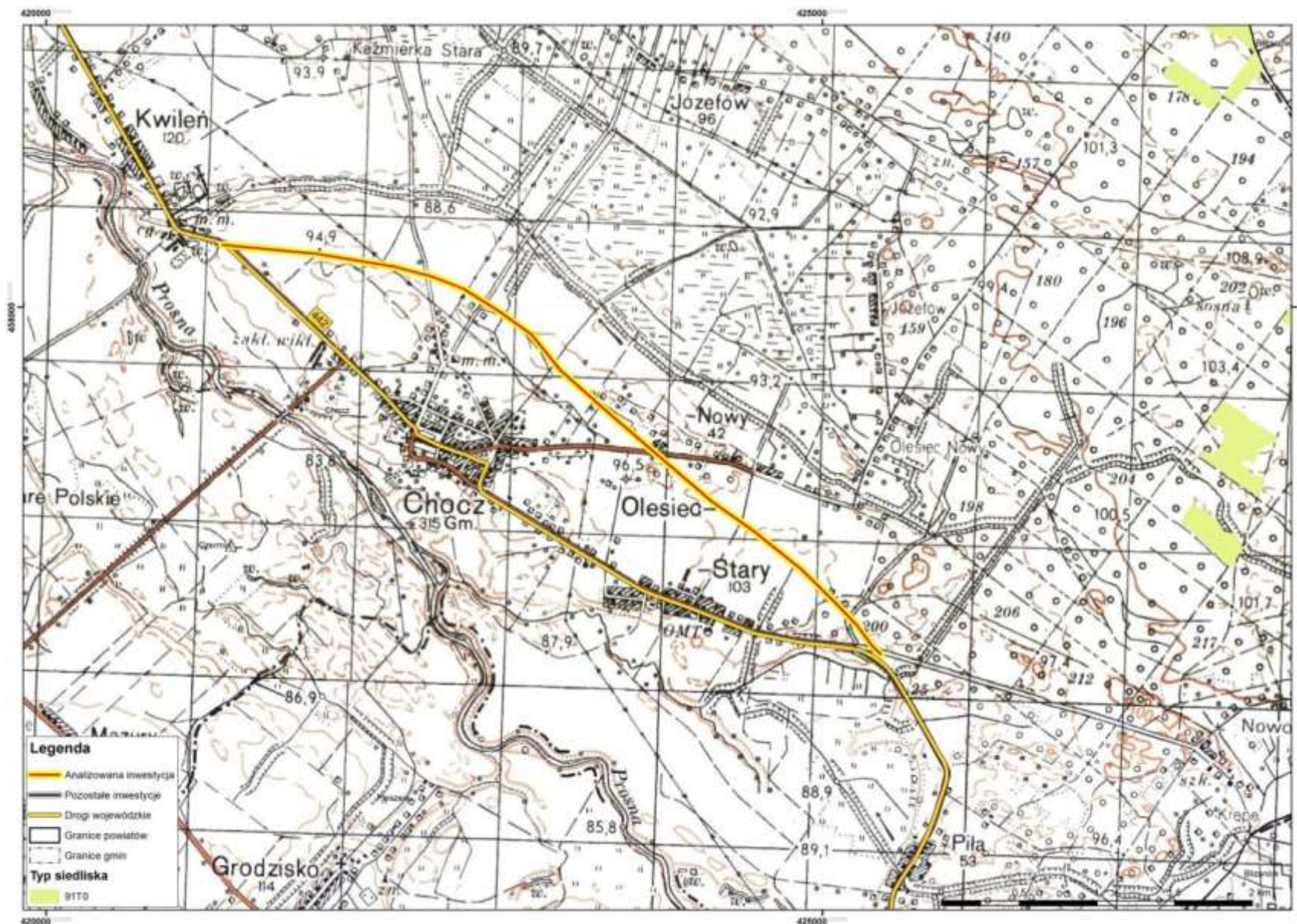




w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020







I.48. Droga Nr 443 odcinek Tuliszków – Gizałki wraz z m. Gizałki most.

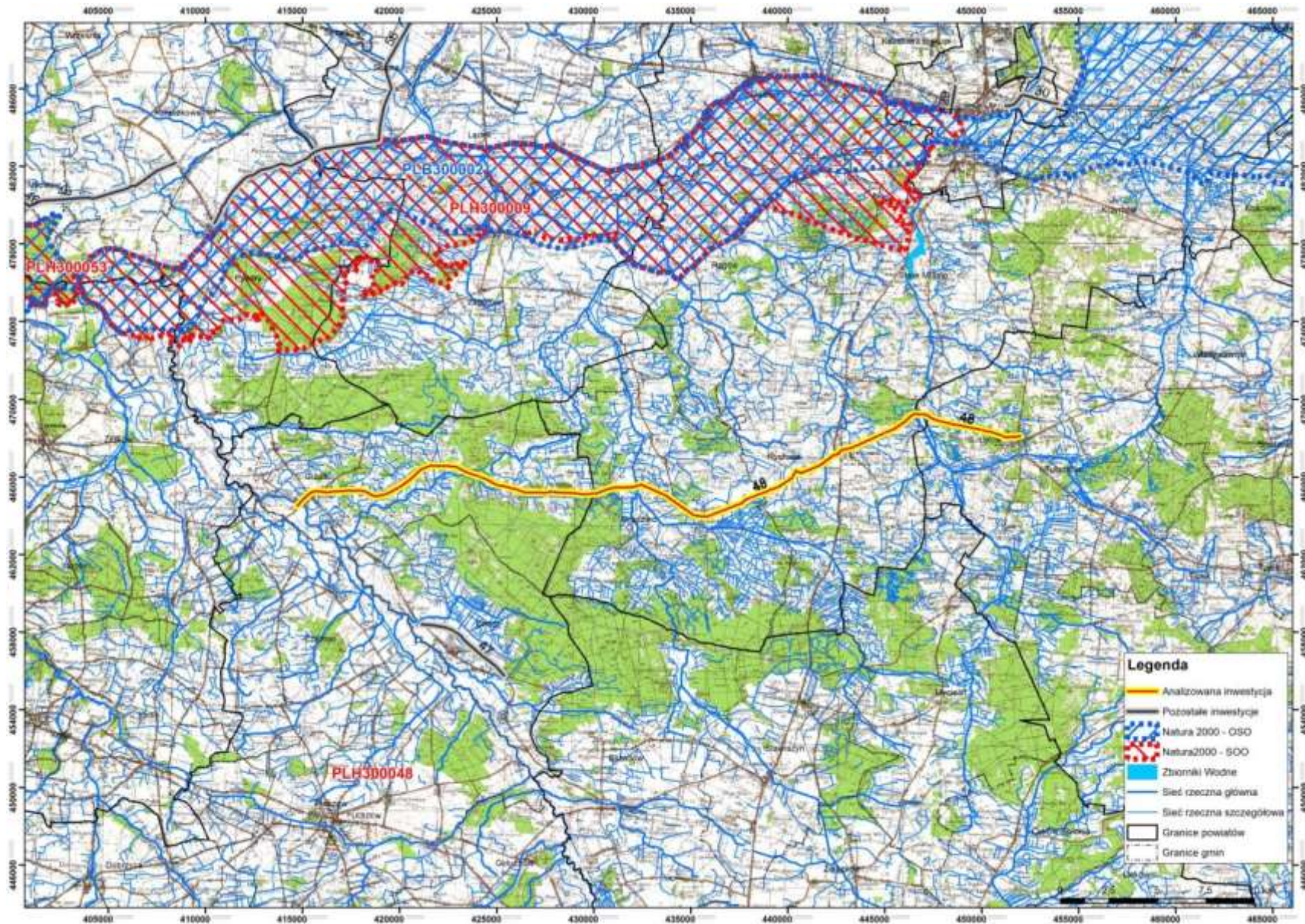
48	Droga Nr 443 odcinek Tuliszków – Gizałki wraz z m. Gizałki most
Lokalizacja przedsięwzięcia	<p>Powiat turecki Gmina: Tuliszków (m. Tuliszków, Nowy Świat) Powiat koniński Gmina: Rychwał (m. Rychwał, Jaroszewice Rychwalskie) Gmina: Grodziec (Janów, Grodziec, Królików) Powiat pleszewski Gmina: Gizałki (Białobłoty, Wronów, Gizałki)</p>
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	<p>Celem inwestycji jest rozbudowa drogi na odcinku od granicy gmin Gizałki/Grodziec do drogi krajowej nr 25 w m. Rychwał; rozbudowa drogi na odc. Gizałki – granica gmin Gizałki i Grodziec wraz przebudową mostu w m. Gizałki oraz rozbudowa drogi na odcinku od drogi krajowej nr 25 w m. Rychwał do drogi krajowej nr 72 w m. Tuliszków.</p>
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	<p>Długość: 25,36 km</p>
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOS	<p>Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;</p>
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	<p>Inwestycja będzie śladem istniejącej drogi wojewódzkiej nr 443. Otoczenie inwestycji jest bardzo zróżnicowane z przewagą obszarów leśnych, zarazem z istotnym udziałem gruntów rolnych oraz w mniejszym stopniu terenów zabudowanych. Lasy mają zdecydowaną przewagę w zachodniej części inwestycji w pasie od miejscowości Gizałki do miejscowości Grodziec. W części wschodniej większy jest udział gruntów rolnych, a lasy w pobliżu inwestycji znajdują się w zasadzie tylko w dolinie Powy. Zabudowę stanowią w większości niewielkie miejscowości i wsie przez które przebiega droga : Tuliszków, Nowy Świat, Wola Rychwalska, Rychwał, Janów, Grodziec, Królików Czwartny, Dziewiń Duży, Białobłoty, Orlina Mała, Kolonia Obory, Toporów, Wronów, Gizałki. Inwestycja przecina wiele cieków, zarówno mniejszych cieków szczegółowych, jak i większych rzek, wśród których wymienić można: Prosna, Bawół, dopływ z Rychwała, Dopływ z Grochowów, Powa.</p>

<p>Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych</p>	<p>Parki krajobrazowe: Żerkowsko – Czeszewski Park Krajobrazowy – 6,4 km, Nadwarciański Park Krajobrazowy – 9,8 km Obszary Chronionego Krajobrazu: Pyzdrowski – 0 km (części inwestycji leży w obszarze chronionym), Złotogórski – 0 km (inwestycja graniczy z obszarem chronionym), Szwajcaria Żerkowska – 16,8 km, Goplańsko – Kujawski – 15,1 km, Powidzko – Bieniszewski – 15,5 km Natura 2000 – SOO: PLH300009 – 7,0 km, PLH300048 – 13,8 km Natura 2000 – OSO: PLB300002 – 10,3 km Rezerваты przyrody: Złota Góra – 10,1 km Użytki ekologiczne: Matecznik – 2,3 km, Smug – 2,2 km, Żabia – 8,0 km, Torfa – 11,2 km Korytarze ekologiczne: Dolina Warty – Stawy Milickie – 0 km, Wzniesienia Konińsko – Tureckie – 0 km (inwestycja leży na obszarze obu korytarzy), Wzniesienia Tureckie – Lasy Kaliskie – 3,0 km, Dolina Warty – 9,1 km</p>					
<p>Ocena potencjalnych skutków dla środowiska</p>						
<p>Kryterium oceny skutków środowiskowych*;</p>	<p>Skala i charakter oddziaływań</p>			<p>Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmocnienia oddziaływań pozytywnych)</p>		
	-3	-2	-1	1	2	3
<p>Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione</p>						
<p>Obszary Natura 2000</p>						
<p>Pozostałe obszary chronione</p>						
<p>Korytarze ekologiczne</p>						

						<p>funkcjonowania korytarzy (na etapie realizacji: hałas, oświetlenie, wzmożony ruch ciężkiego sprzętu). Należy zastosować działania minimalizujące negatywne oddziaływania na funkcjonowanie i drożność korytarzy ekologicznych. Na etapie projektu rozbudowywanej drogi i przebudowy mostu należy uwzględnić rozwiązania zapewniające drożność obiektów pełniących funkcję korytarzy ekologicznych (np. poprzez przebudowę i dostosowanie odpowiednich parametrów przepustom służącym, jako przejścia dla płazów i drobnych ssaków).</p>
Ludzie (w tym zdrowie);						<p>Inwestycja powinna pozytywnie wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa użytkowników drogi a co za tym idzie spodziewane jest pozytywnie oddziaływanie na zdrowie ludzi.</p>
Wody;						<p>Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie 8 JCW. Droga przebiega przez szereg elementów sieci hydrograficznej i wymagać będzie przebudowy obiektów mostowych, przy czym wystąpi 5 przypadków gdzie dojdzie do ingerencji w koryto cieku stanowiącego główny bieg JCW. Zagrożenia w tym zakresie powinny być przedmiotem procesu OOŚ. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.</p>
Powietrze;						<p>Planowana inwestycja poza oddziaływaniami na etapie realizacji, z uwagi na swój charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowościami Tuliszków i Gizałki, co w niewielkim stopniu może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń. Efekt może być zneutralizowany przez wzrost natężenia ruchu powodowany preferowaniem przez kierowców tego połączenia przed innymi.</p>
Hałas;						<p>Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań na obszarach ochrony akustycznej. Efekt ten może być jednak neutralizowany przez wzrost natężenia ruchu powodowany preferowaniem przez kierowców tego połączenia przed innymi.</p>
Powierzchnia ziemi ;						<p>Inwestycja w pewnym zakresie przyczyni się do degradacji powierzchni ziemi w pobliżu pasa drogowego. Rozbudowa istniejących odcinków drogi wiązać się będzie z utwardzeniem i uszczelnieniem powierzchni ziemi.</p>
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);						<p>Rozbudowa drogi wiąże się z pracami, podczas których zostaną usunięte przydrożne drzewa i krzewy. Zaleca się stosowanie nasadzeń kompensacyjnych po zakończeniu prac budowlanych. Budowa mostu nad Prosną, w miejscu istniejącej obecnie przeprawy, nie powinna znacząco wpłynąć na krajobraz, jednak jej wpływ zależy w dużej mierze od projektu budowlanego. Kształt, wielkość, proporcje a nawet zastosowana kolorystyka może mieć kluczowe znaczenie dla tego komponentu i na tym etapie oceny nie można tego określić.</p>
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);						<p>Nie przewiduje się wpływu inwestycji na ten komponent.</p>



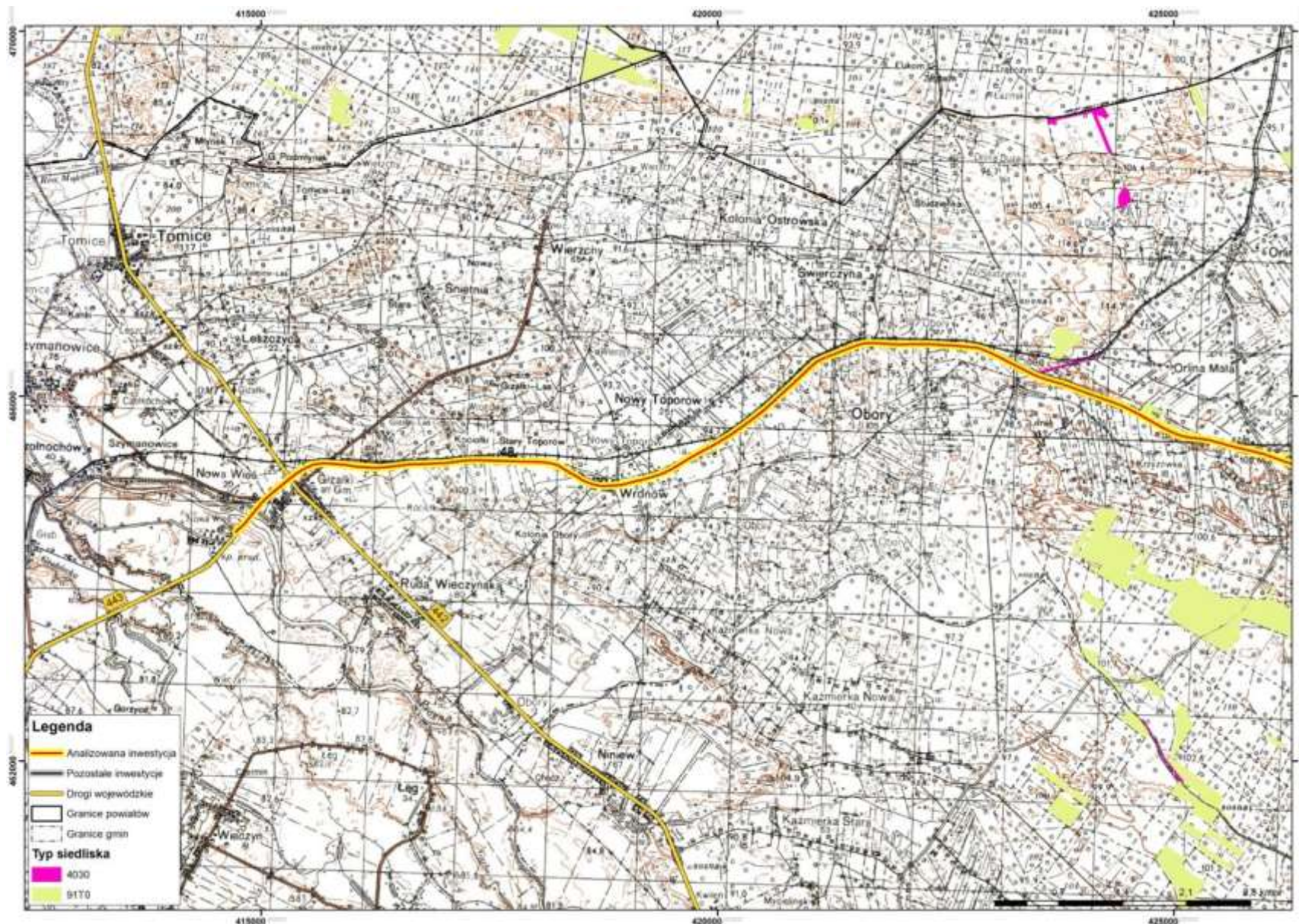
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020







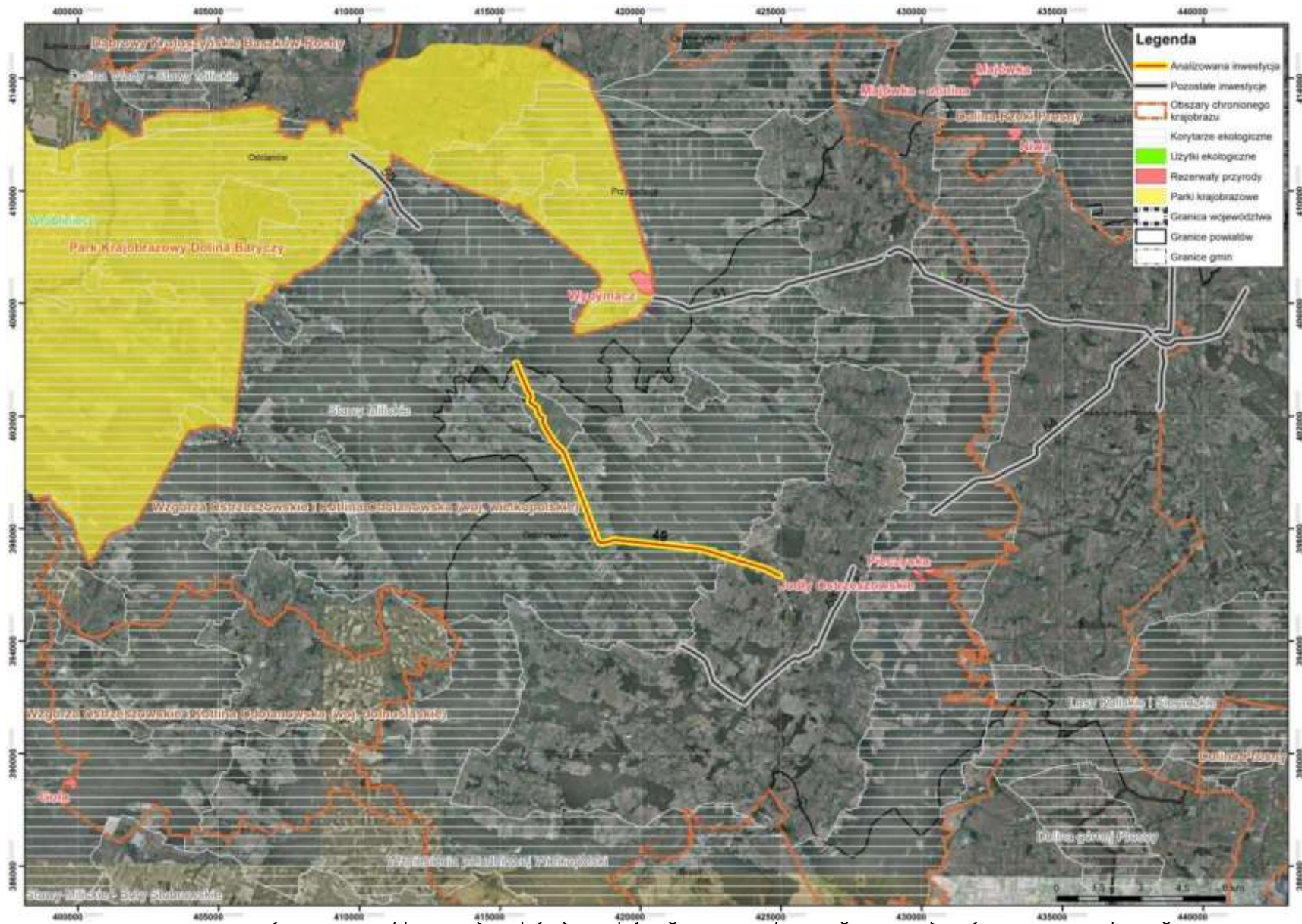


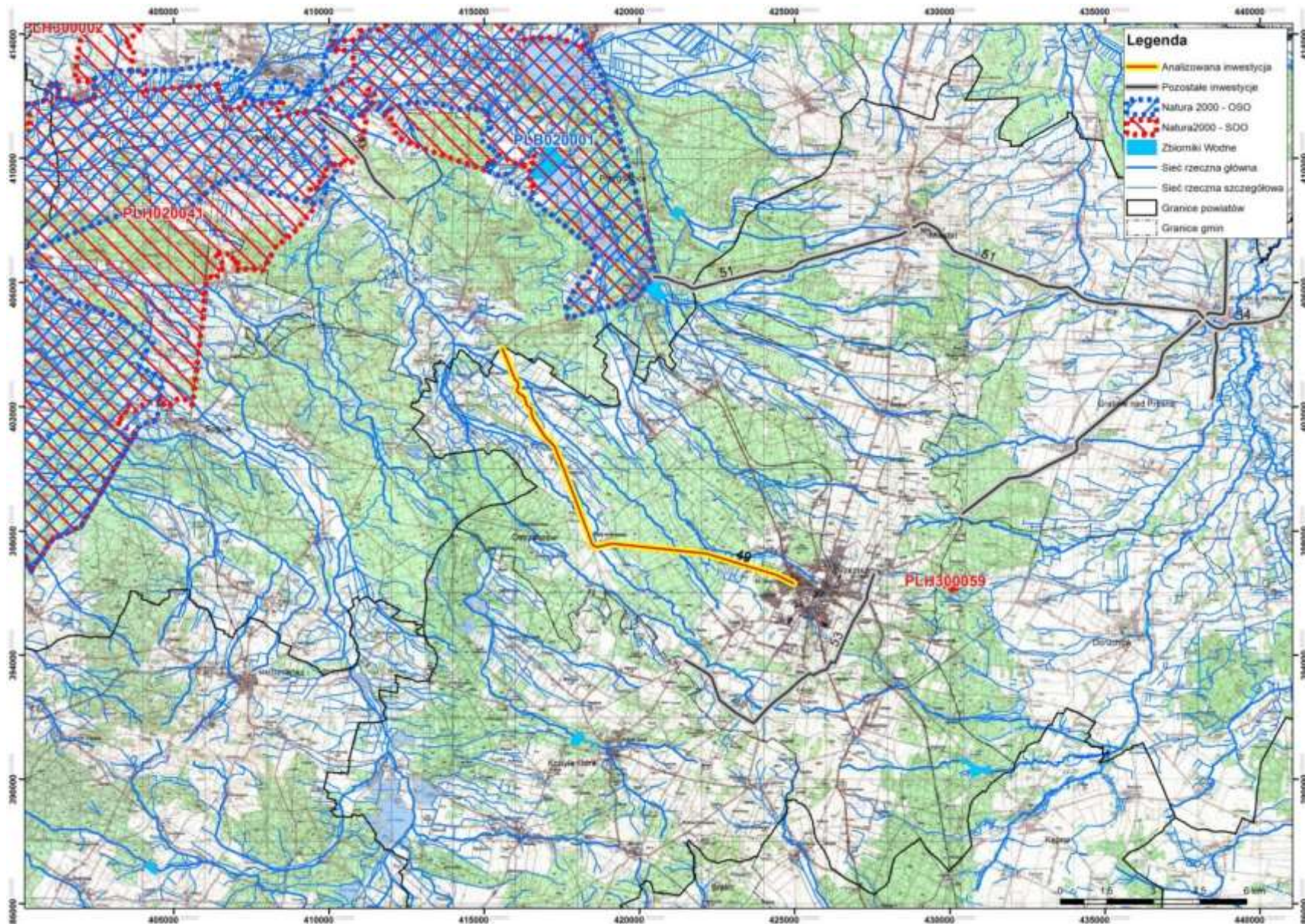


I.49. Droga nr 444 odc. od ronda z drogą krajową nr 25 do m. Ostrzeszów.

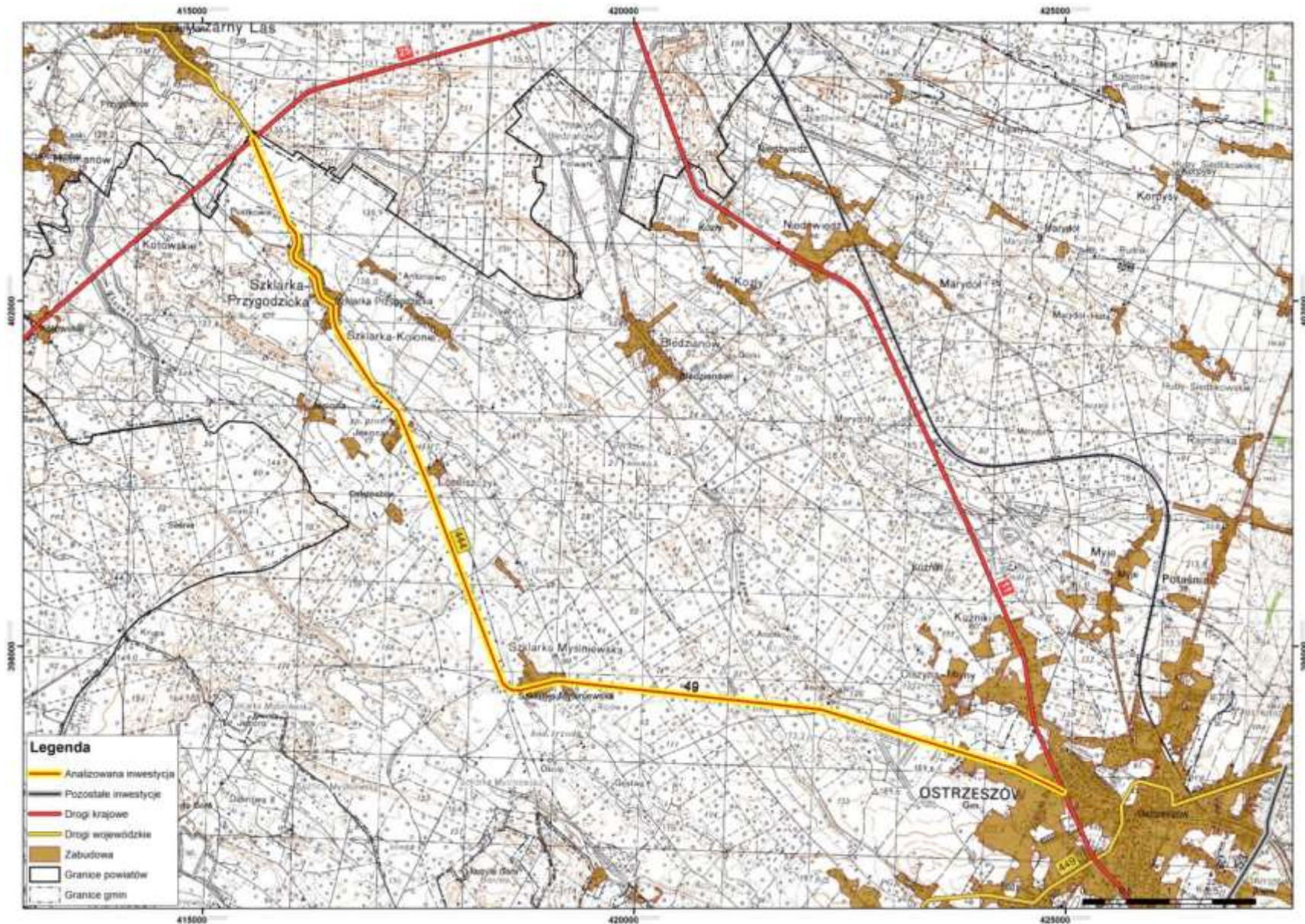
49	Droga nr 444 odc. od ronda z drogą krajową nr 25 do m. Ostrzeszów					
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat ostrzeszowski Gmina: Ostrzeszów (Szklarka Przygodzicka, Lubeszczyk, Szklarka Myślniewska, Aniołki, m. Ostrzeszów)					
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest rozbudowa drogi na odcinku od drogi krajowej nr 25 do Szklarki Myślniewskiej oraz na odcinku od Szklarki Myślniewskiej do drogi krajowej nr 11.					
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość: 13,73 km					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;					
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja będzie ciągiem istniejącej drogi wojewódzkiej nr 444. Otoczenie inwestycji można podzielić na dwa rodzaje: na północny zachód od miejscowości Szklarka Myślniewska, gdzie przeważają grunty rolne oraz na wschód od miejscowości Szklarka Myślniewska, gdzie przeważają lasy, a na końcowym odcinku, zabudowa miasta Ostrzeszów. Przedsięwzięcie przecina kilka cieków: dwukrotnie Dopyływ spod Rojowa, Dopyływ ze Szklarki Myślniewskiej oraz mniejsze cieki szczegółowe. W pobliżu znajdują się też inne cieki nieprzecinające się z inwestycją np. Złotnica, Dąbrówka.					
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Parki krajobrazowe: Park Krajobrazowy Doliny Baryczy – 2,3 km</p> <p>Obszary Chronionego Krajobrazu: Wzgórza Ostrzeszowskie i Kotlina Odolanowska – 0 km (inwestycja leży na obszarze chronionym), Dąbrowy Krotoszyńskie Baszków – Rochy – 10,5 km, Dolina Proсны – 16,0 km</p> <p>Natura 2000 – SOO: PLH020041 – 2,3 km, PLH300059 – 4,9 km</p> <p>Natura 2000 – OSO: PLB020001 – 2,3 km, PLB300007 – 15,0 km</p> <p>Rezerваты przyrody: Jodły Ostrzeszowskie – 4,9 km, Pieczyska – 5,2 km, Wydymacz – 5,1 km</p> <p>Użytki ekologiczne: użytek na północny – wschód od inwestycji – 11,9 km</p> <p>Korytarze ekologiczne: Stawy Milickie – 0 km (inwestycja leży na obszarze korytarza), Wzniesienia południowej Wielkopolski – 2,8 km, Lasy Kaliskie i Sieradzkie – 8,1 km, Dolina górnej Proсны – 11,2 km, Dolina Warty- Stawy Milickie – 13,4 km</p>					
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska						
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań	Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)				
	<table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> <tr> <td style="background-color: red; color: white;">-3</td> <td style="background-color: red; color: white;">-2</td> <td style="background-color: red; color: white;">-1</td> <td style="background-color: green; color: white;">1</td> <td style="background-color: green; color: white;">2</td> <td style="background-color: green; color: white;">3</td> </tr> </table>		-3	-2	-1	1
-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione		Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wiązała się z wycinką szpaleru drzew wzdłuż istniejącej drogi. Na etapie tworzenia projektu należy uwzględnić zminimalizowanie wycinki do niezbędnego minimum (np. wycinka jednostronna). Szczególną uwagę należy zwrócić na sąsiadujący z drogą pomnik przyrody w miejscowości Szklarka Przygodzicka - drzewo Michalina. Na etapie realizacji i				

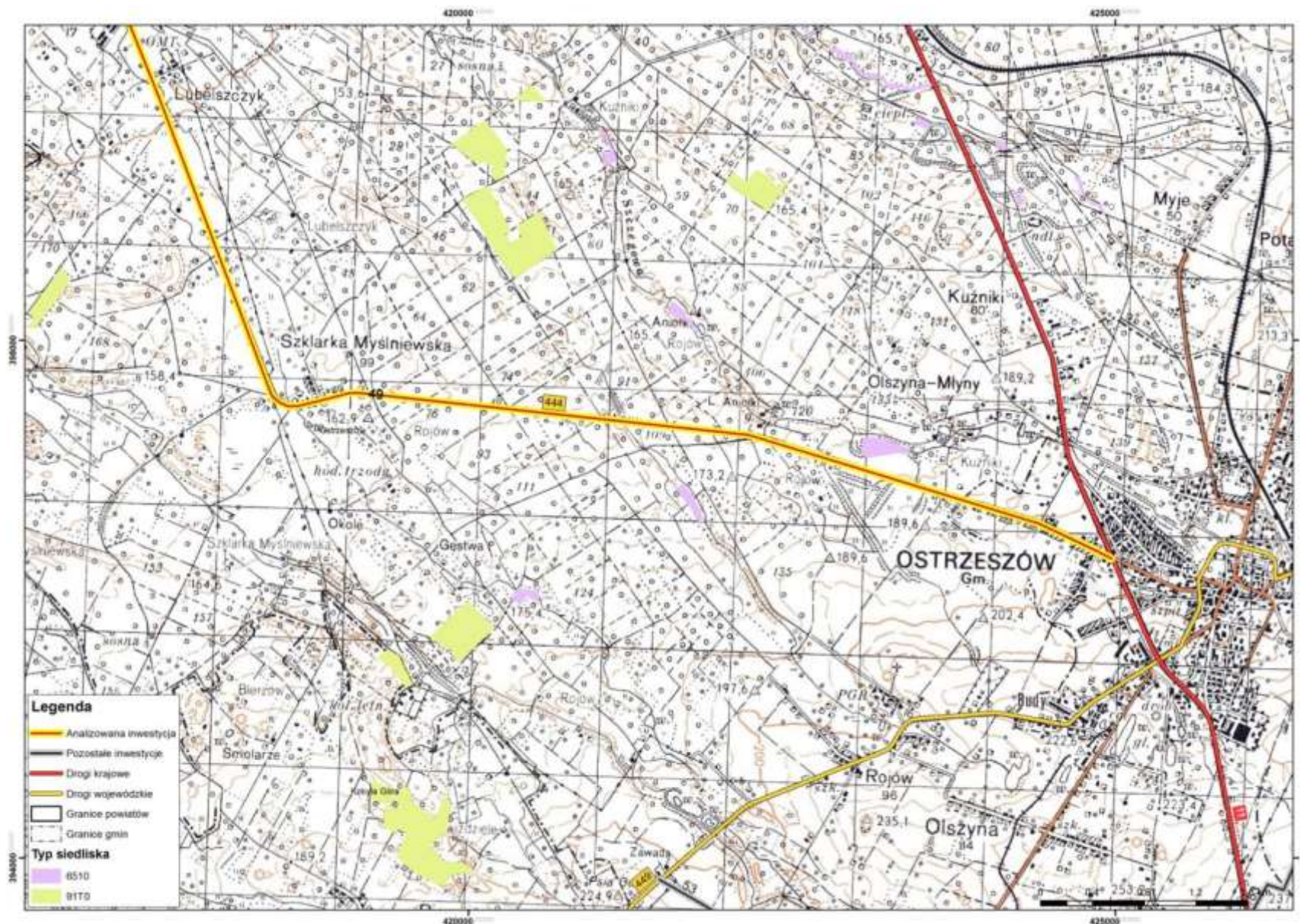
							eksploatacji przedsięwzięcia wystąpią następujące zagrożenia: wzrost śmiertelności gatunków zwierząt, płoszenie, wzmoczenie efektu bariery, przekształcenie siedlisk.
Obszary Natura 2000							Nie zidentyfikowano zagrożeń dla obszaru Natura 2000.
Pozostałe obszary chronione							Planowane przedsięwzięcie położone jest na terenie OCHK Wzgórza Ostrzeszowskie i Kotlina Odolanowska. Ze względu na rozbudowę istniejącej drogi nie stwierdza się istotnych negatywnych oddziaływań.
Korytarze ekologiczne							Planowane przedsięwzięcie prawie w całości położone jest na obszarze korytarza ekologicznego Stawy Milickie. Ze względu na przebudowę drogi w istniejącym śladzie nie stwierdzono znaczących negatywnych oddziaływań, jednak na etapie realizacji i eksploatacji może dojść do zwiększenia śmiertelności zwierząt oraz ich płoszenia. Należy zastosować działania minimalizujące np. prace wykonywać w odpowiednich terminach (poza sezonem lęgowym ptaków). Należy również zapewnić ciągłość lokalnych korytarzy ekologicznych (np. korytarzy wzdłuż cieków przecinanych przez drogę)
Ludzie (w tym zdrowie);							Inwestycja pozytywnie wpłynie na stan bezpieczeństwa użytkowników ruchu a tym samym pozytywnie wpłynie na komponent.
Wody;							Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie 2 JCW. Droga przebiega przez szereg elementów sieci hydrograficznej i wymagać będzie przebudowy obiektów mostowych, przy czym wystąpią 4 przypadki gdzie dojdzie do ingerencji w koryto ciekę stanowiącego główny bieg JCW. Zagrożenia w tym zakresie powinny być przedmiotem procesu OOS. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
Powietrze;							Planowana inwestycja poza oddziaływaniami na etapie realizacji, z uwagi na swój charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowościami Czarny Las i Ostrzeszów, co w niewielkim stopniu może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń. Oddziaływanie nie będzie jednak istotne.
Hałas;							Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań. Relatywnie niski udział terenów ochrony akustycznej w biegu drogi obniża istotność oddziaływania.
Powierzchnia ziemi ;							Na odcinkach wymagających poszerzenia pasa drogowego może dojść do utwardzenia i uszczelnienia powierzchni ziemi co ma negatywne oddziaływanie na komponent.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);							Inwestycja może się wiązać z poszerzeniem pasa drogowego, wycinką drzew i krzewów przydrożnych a co za tym idzie negatywnym wpływem na krajobraz. Zaleca się minimalizację oddziaływań poprzez stosowanie kompensacyjnych nasadzeń po zakończeniu prac budowlanych.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);							Nie przewiduje się oddziaływań inwestycji na ten komponent.

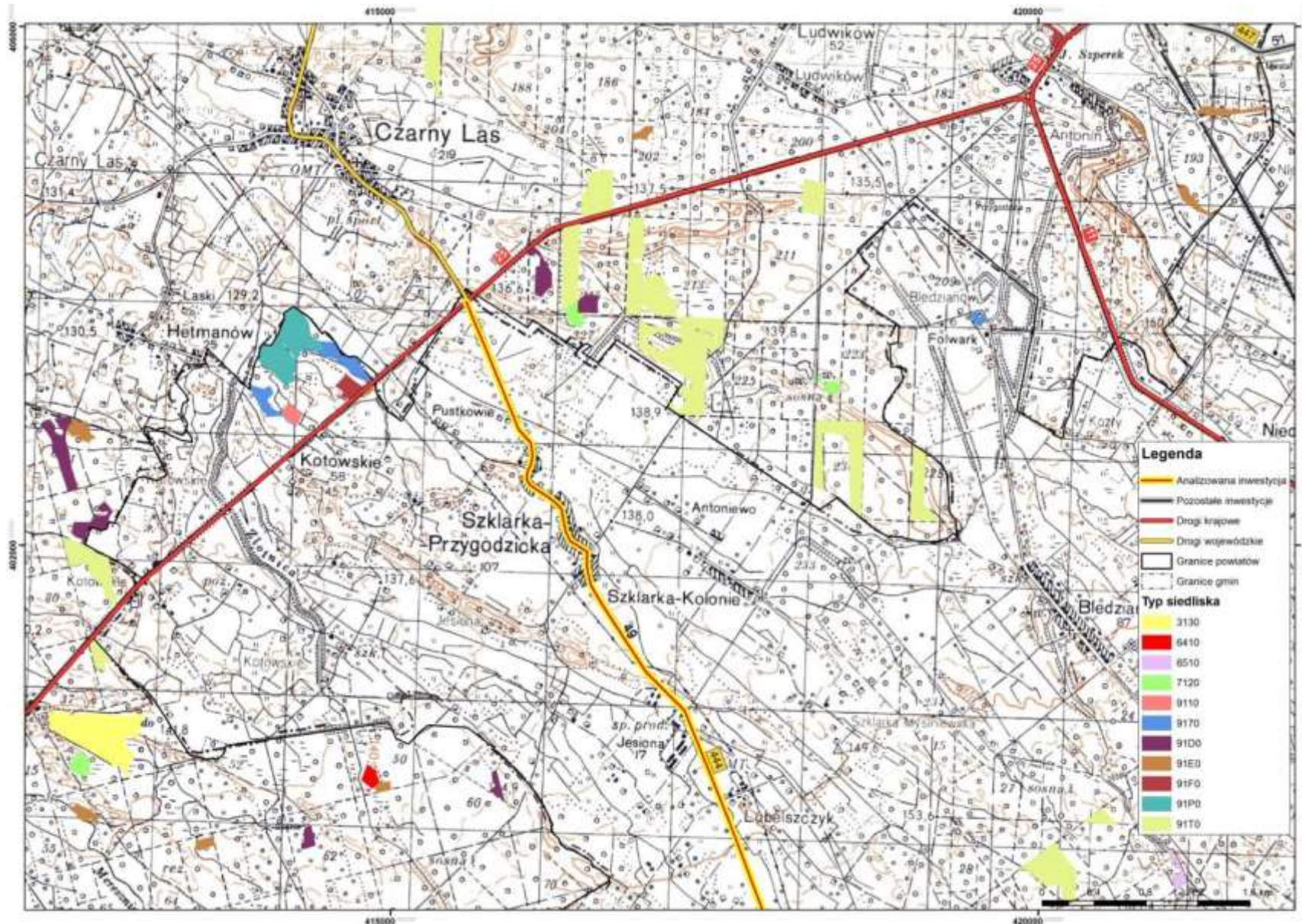




w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020







I.50. Droga nr 444 m. Świeca.

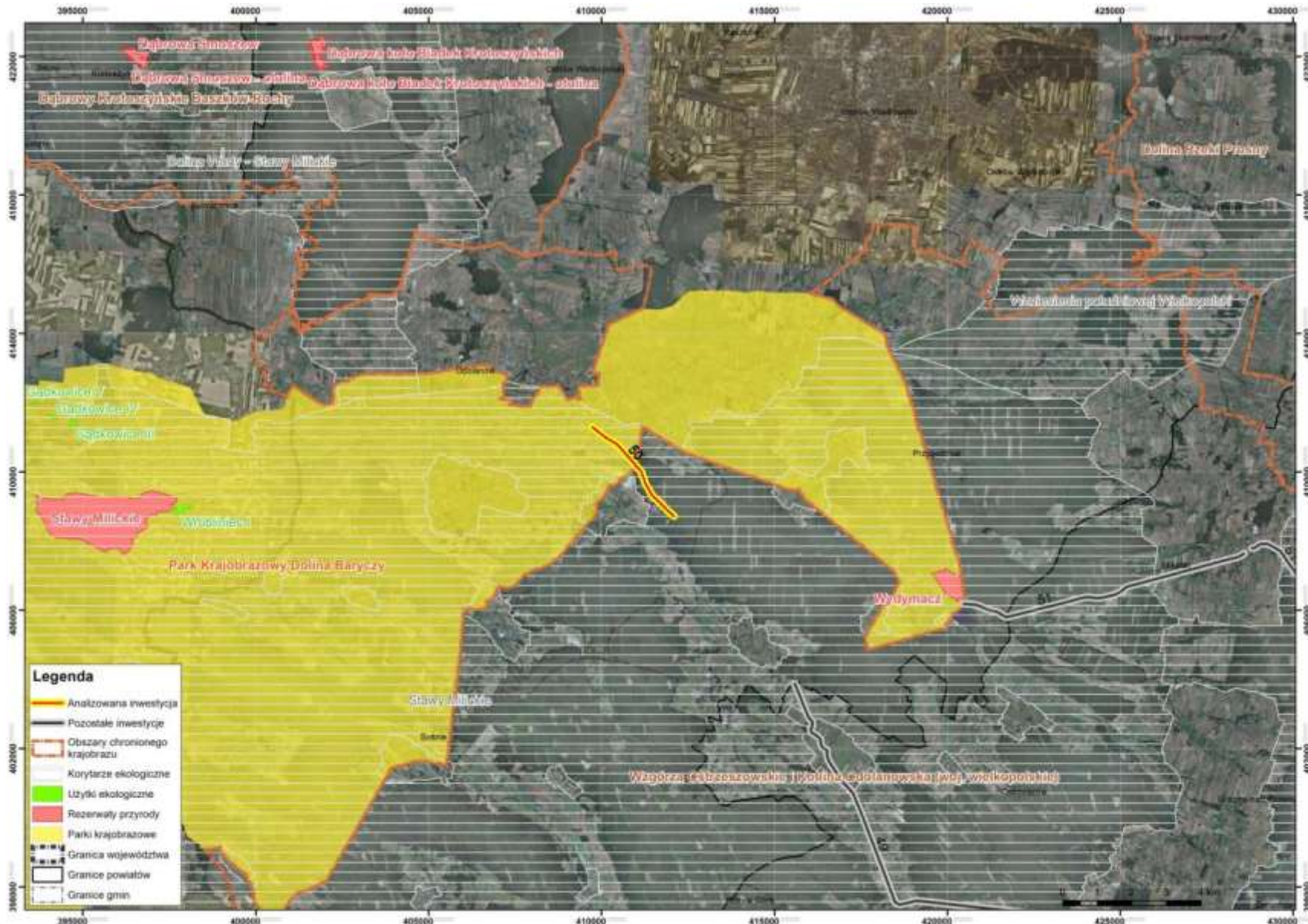
50	Droga nr 444 m. Świeca							
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat ostrowski Gmina: Odolanów (Świeca, Huta, Mościska)							
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest budowa obwodnicy m. Świeca w ciągu drogi wojewódzkiej nr 444							
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość: 3,00 km							
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOS	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;							
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja przebiega w większości przez obszar leśny. Jedynie w północnej części lasy przeplatają się z gruntami rolnymi. Inwestycja nie przecina żadnego cieków wodnych.							
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Parki krajobrazowe: Park Krajobrazowy Dolina Baryczy – 0 km (część inwestycji leży na obszarze chronionym)</p> <p>Obszary Chronionego Krajobrazu: Wzgórza Ostrzeszowskie i Kotlina Odolanowska – 0 km (część inwestycji leży na obszarze chronionym), Dąbrowy Krotoszyńskie Baszków – Rochy – 5,2 km, Dolina Rzeki Prośny – 15,0 km</p> <p>Natura 2000 – SOO: Ostoja nad Baryczą PLH020041 – 0 km (część inwestycji leży w obszarze chronionym), PLH300002 – 5,9 km</p> <p>Natura 2000 – OSO: Dolina Baryczy PLB020001 – 0 km (inwestycja graniczy z obszarem chronionym), PLB300007 – 5,9 km</p> <p>Rezerваты przyrody: Wydymacz – 7,6 km, Stawy Milickie – 12,1 km, Dąbrowa koło Biadek Krotoszyńskich – 13,1 km,</p> <p>Użytki ekologiczne: Wróbliniec I – 11,3 km, Gądkowice III – 15,0 km, Gądkowice IV – 15,4 km, Gądkowice V – 16,0 km</p> <p>Korytarze ekologiczne: Stawy Milickie – 0 km (inwestycja leży na obszarze korytarza), Dolina Warty – Stawy Milickie – 5,1 km, Wzniesienia południowej Wielkopolski – 7,9 km</p>							
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska								
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań	Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmocnienia oddziaływań pozytywnych)						
	<table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"> <tr> <td style="background-color: red; color: white;">-3</td> <td style="background-color: red; color: white;">-2</td> <td style="background-color: red; color: white;">-1</td> <td style="background-color: green; color: white;">1</td> <td style="background-color: green; color: white;">2</td> <td style="background-color: green; color: white;">3</td> </tr> </table>	-3	-2	-1	1	2	3	
-3	-2	-1	1	2	3			
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione		Planowane przedsięwzięcie wiąże się z budową obwodnicy, która przebiega po śladzie drogi lokalnej. Prawie na całej długości droga przecina zwarty kompleks leśny. Budowa obwodnicy wiąże się z wycinką szerokiego pasa zadrzewień, które może stanowić siedlisko dla chronionych gatunków bezkręgowców, ptaków, nietoperzy, grzybów, roślin i porostów. Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia mogą również wystąpić następujące zagrożenia: wzrost śmiertelności gatunków zwierząt; płoszenie zwierząt; stworzenie efektu bariery; fragmentacja siedlisk, zniszczenie, przekształcenie lub pogorszenie jakości siedlisk (w wyniku zajęcia terenu						

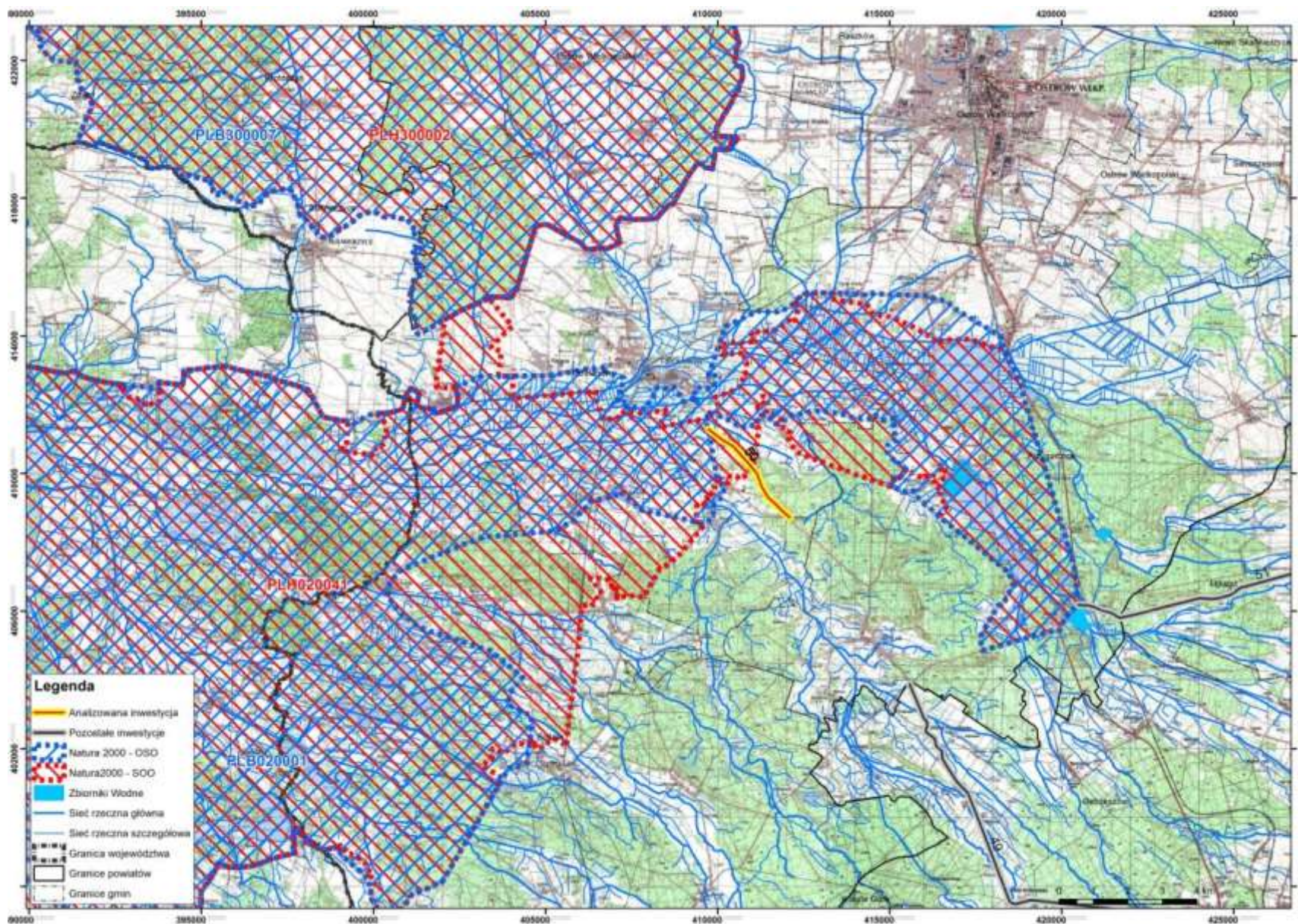
						pod budowę obwodnicy, lokalizacji zaplecza budowy, prowadzenie dróg technologicznych a także w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych). Na etapie raportu oos należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą. Należy również zastosować działania minimalizujące (np. prowadzenie wycinki drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków) oraz dokonać nasadzeń kompensacyjnych.
Obszary Natura 2000						Planowane przedsięwzięcie leży częściowo na obszarze siedliskowym Ostoja nad Baryczą. Budowa obwodnicy może potencjalnie oddziaływać na przedmioty ochrony obszaru (nietoperze, bezkręgowce). Należy przeprowadzić szczegółową inwentaryzację na etapie oos oraz zastosować działania minimalizujące i kompensacyjne.
Pozostałe obszary chronione						Planowane przedsięwzięcie leży częściowo na obszarze Parku Krajobrazowego Dolina Baryczy. Na etapie oos należy dokonać szczegółowej inwentaryzacji przyrodniczej oraz rozważyć warianty alternatywne przebiegu obwodnicy. Należy również zastosować wszelkie działania minimalizujące.
Korytarze ekologiczne						Planowane przedsięwzięcie prawie w całości położone jest na obszarze korytarza ekologicznego Stawy Milickie. Ze względu na budowę obwodnicy w istniejącym śladzie drogi lokalnej nie stwierdzono znaczących negatywnych oddziaływań, jednak na etapie realizacji i eksploatacji może dojść do zwiększenia śmiertelności zwierząt oraz ich płoszenia. Należy zastosować działania minimalizujące np. prace wykonywać w odpowiednich terminach (poza sezonem lęgowym ptaków). Należy również zapewnić ciągłość i drożność lokalnych korytarzy ekologicznych.
Ludzie (w tym zdrowie);						Inwestycja powinna znacząco pozytywnie wpłynąć na ten komponent. Oddziaływanie związane jest z poprawą bezpieczeństwa użytkowników ruchu, wyprowadzeniem transportu poza granice terenu zabudowanego oraz zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i hałasu na tym obszarze.
Wody;						Planowany do budowy odcinek obwodnicy nie koliduje z elementami sieci hydrograficznej. Przy zastosowaniu właściwych standardów projektowych, nie przewiduje się możliwości wystąpienia istotnych negatywnych oddziaływań na wody.
Powietrze;						Planowana w ramach przedsięwzięcia obwodnica Świacy pozwoli na relokację emisji zanieczyszczeń powodowanych ruchem tranzytowym, które skoncentrowana jest obecnie w centrum miejscowości, poza jej obręb, co przyczyni się do redukcji ich niekorzystnego oddziaływania na ludzi.
Hałas;						Budowa nowej infrastruktury drogowej uwarunkowana jest koniecznością dotrzymania obowiązujących standardów akustycznych. Natomiast zakładana relokacja ruchu tranzytowego poza obręb miejscowości spowoduje zmniejszenie obecnie notowanych uciążliwości w zakresie hałasu drogowego.
Powierzchnia ziemi ;						Budowa obwodnicy wiązać się będzie z utwardzeniem i uszczelnieniem gruntu, budową skarp, nasypów oraz innymi pracami ziemnymi co może nieść negatywne oddziaływanie na powierzchnię ziemi.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);						Budowa obwodnicy i przeniesienie ciężaru ruchu tranzytowego poza centrum miejscowości, powinno pozytywnie wpłynąć na gospodarowanie przestrzenią i poprawę ładu przestrzennego. Inwestycja wiązać się jednak może ze znaczną ingerencją w krajobraz w miejscach wyznaczonego przebiegu drogi.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości)						Inwestycja powinna znacząco pozytywnie wpłynąć na dobra materialne, budynki i infrastrukturę miejscowości. Ograniczenie ruchu tranzytowego w centrum wiąże się ze zmniejszoną na tych obszarach emisją drgań i zanieczyszczeń pochodzących z przejeżdżających

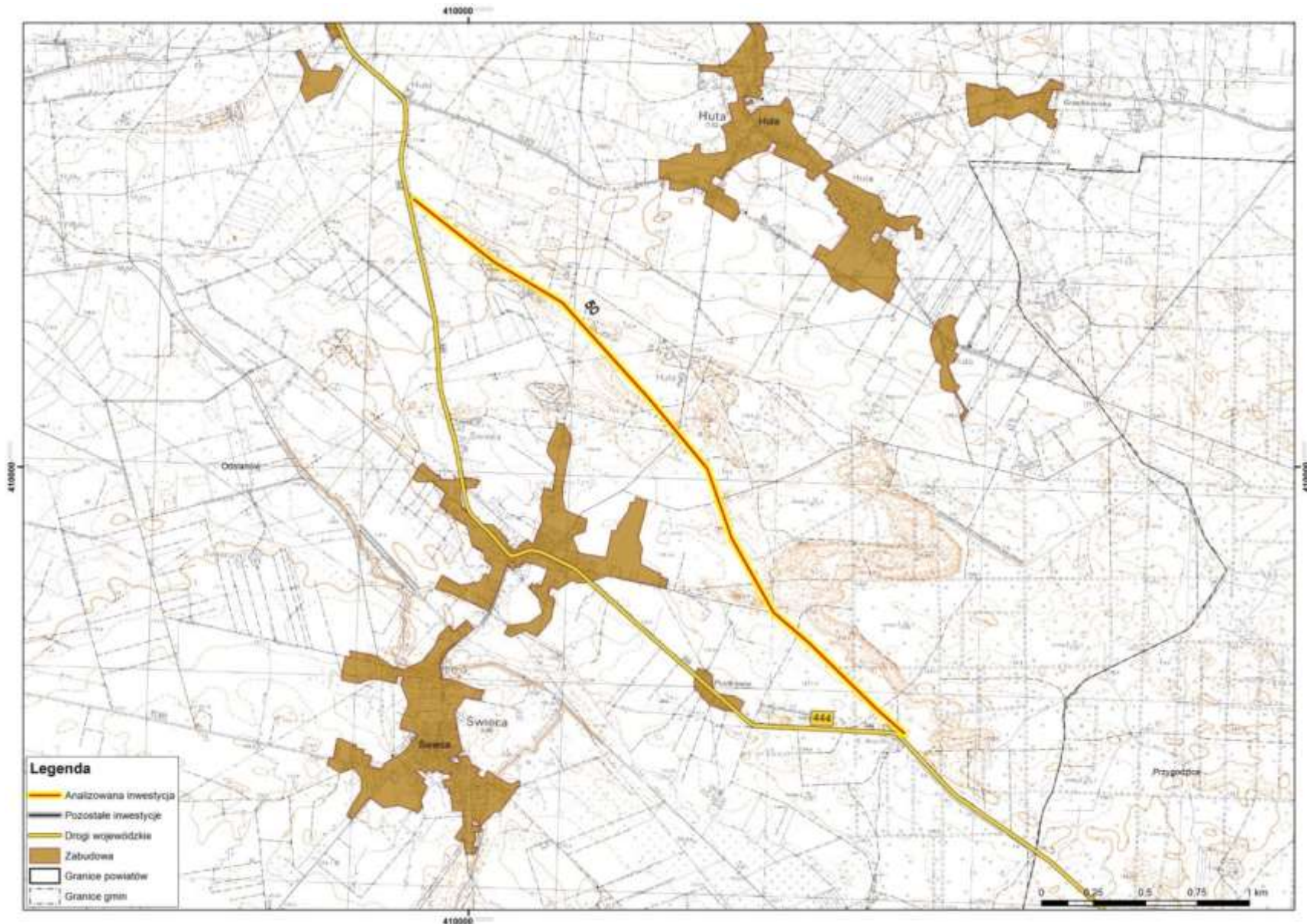
kulturowych);

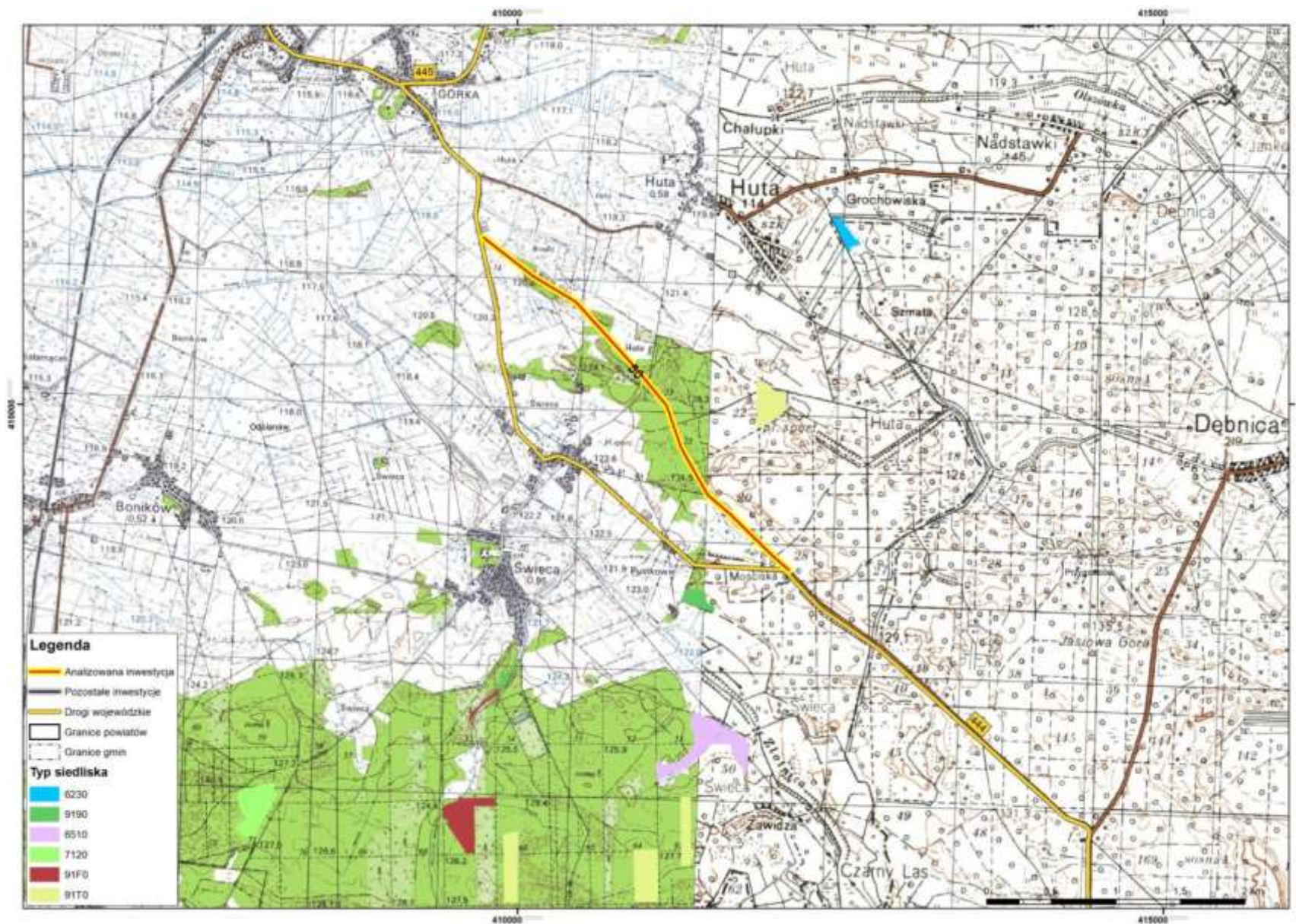


pojazdów.







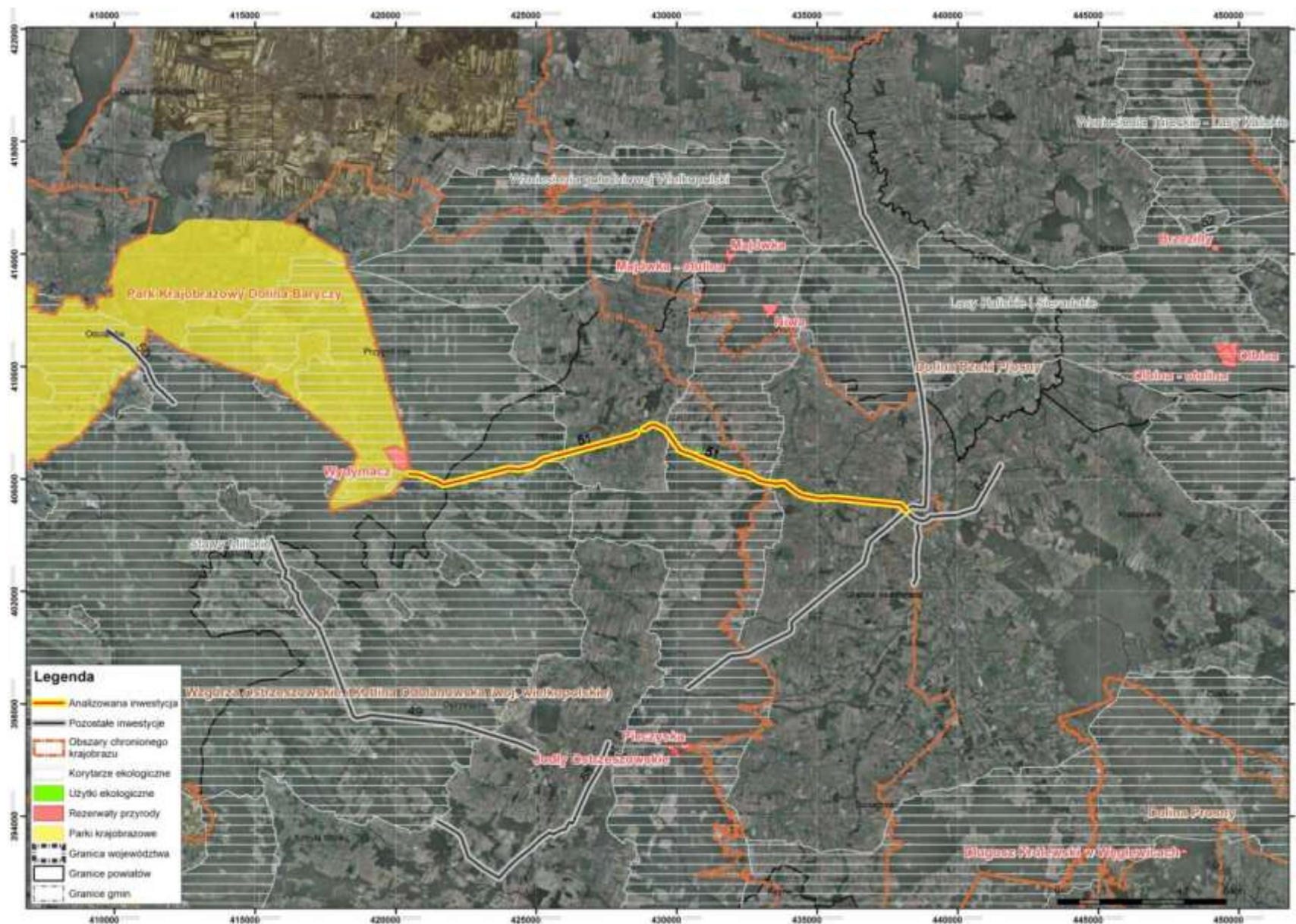


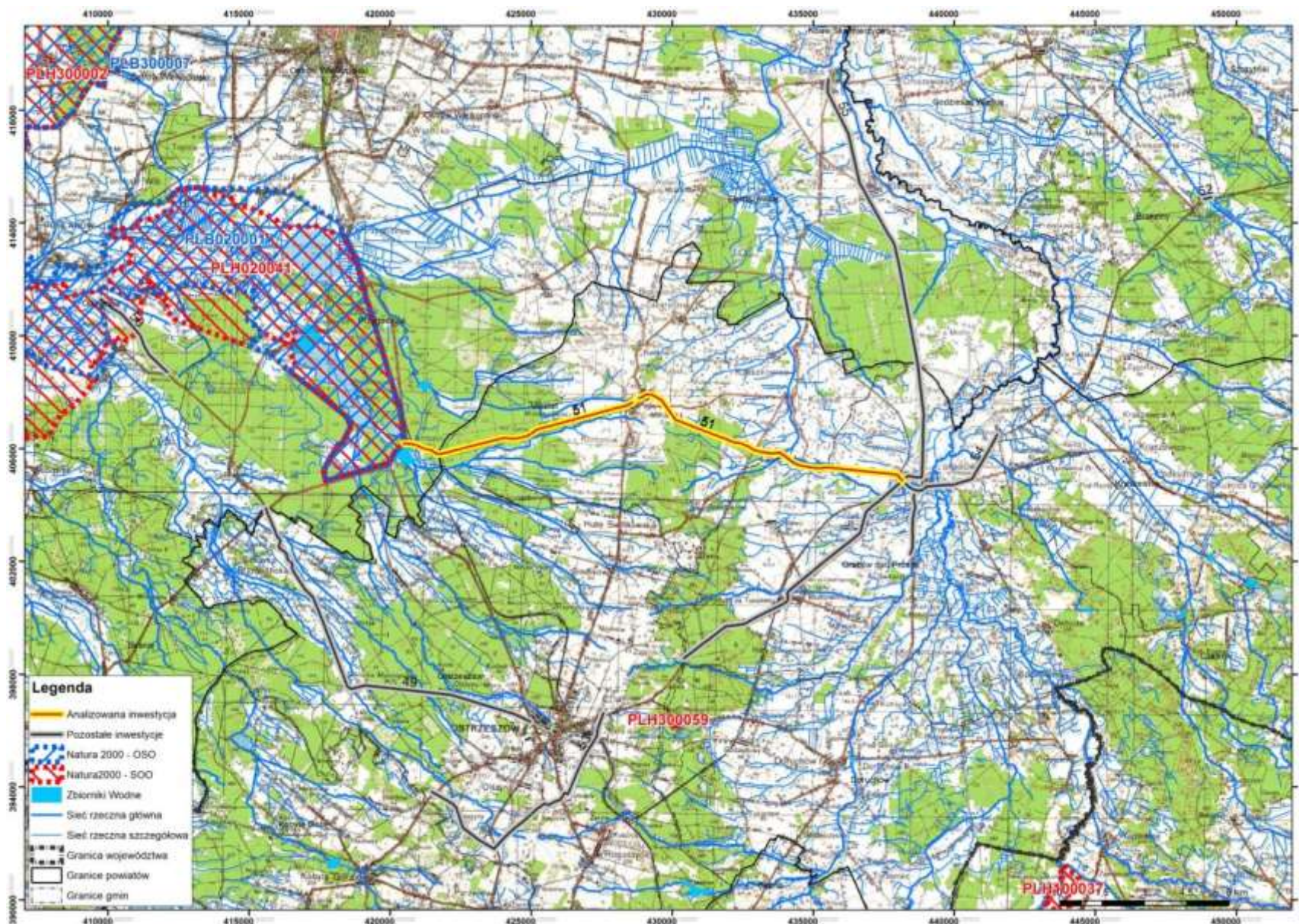
I.51. Droga nr 447 odcinek. Grabów n/Prosną – skrzyżowanie z drogą krajową nr 11.

51	Droga nr 447 odcinek. Grabów n/Prosną – skrzyżowanie z drogą krajową nr 11
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat ostrowski Gmina: Przygodzice (Antonin) Powiat ostrzeszowski Gmina Mikstat (Mikstat- Pustkowie, m. Mikstat, Rekienice) Gmina: Grabów nad Prosną (Kaliszkowice Kaliskie, Książenice, m. Grabów nad Prosną)
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 447 w dwóch odcinkach od skrzyżowania z drogą krajową nr 11 w pobliżu Antonina do Mikstatu oraz od Mikstatu do Grabowa nad Prosną
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	odc. Mikstat - DK11 długość: 8,00km, odc. Mikstat - Grabów n/Prosną długość: 11,70km
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja leży w ciągu istniejącej drogi wojewódzkiej nr 447. Od zachodu pierwsze 6 km inwestycji leży w całości w obszarach leśnych. Następnie teren przechodzi w okolicach miasta Mikstat w tereny rolne, by w samym mieście inwestycja leżała pośród terenów zabudowanych. Na odcinku między Mikstatem, a Grabowem nad Prosną dominują grunty rolne. Jedynie w odległości około 2 km od Mikstatu znajduje się kompleks lasów, których stanowi otoczenie inwestycji na odcinku około 2,7 km. Inwestycja poza Mikstatem i Grabowem nad Prosną omija większe kompleksy terenów zabudowanych. Pojedyncza rozproszona zabudowa znajduje się jedynie na zachód od Grabowa nad Prosną na wysokości miejscowości Kaliszkowice Kaliskie. Inwestycja przecina kilka cieków we wschodniej części inwestycji, gdzie układ rzek i rowów jest w dużej mierze prostopadły do inwestycji. Główniejsze przecinane cieki to Gniła Barycz oraz Babia Rzeka. W zachodniej części układ hydrograficzny jest bardziej równoległy do inwestycji, która znajduje się pomiędzy dwoma ciekami: Leśna Struga i Dopływ z Mikstatu. Najbardziej na zachód wysunięta część inwestycji przecina ciek Helenowska Struga tuż przy Jeziorze Szperek.
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Parki krajobrazowe: Park Krajobrazowy Dolina Baryczy – 0 km (część inwestycji graniczy z obszarem chronionym) Obszary Chronionego Krajobrazu: Wzgórza Ostrzeszowskie i Kotlina Odolanowska – 0 km (inwestycja leży w obszarze chronionym), Dolina Rzeki Proсны – 0,8 km, Dolina Proсны – 9,1 km, Natura 2000 – SOO: PLH020041 – 0 km (część inwestycji graniczy z obszarem chronionym), PLH300059 – 9,9 km, PLH100037 – 14,7 km, PLH300002 – 16,2 km Natura 2000 – OSO: PLB020001 – 0 km (część inwestycji graniczy z obszarem chronionym), PLB300007 – 16,2 km Rezerваты przyrody: Wydymacz – 0,2 km, Niwa – 5,2 km, Majówka – 6,3 km, Pieczyska – 9,4 km, Jodły Ostrzeszowskie – 9,6 km, Olbina – 12,5 km, Brzeziny – 14,3 km, Długosz Królewski w Węglewiczach – 15,4 km Użytki ekologiczne: <i>użytek ekologiczny blisko inwestycji na północ</i> – 0,1 km Korytarze ekologiczne: Stawy Milickie – 0 km (inwestycja leży na obszarze korytarza), Wzniesienia południowej Wielkopolski – 0 km (inwestycja leży na

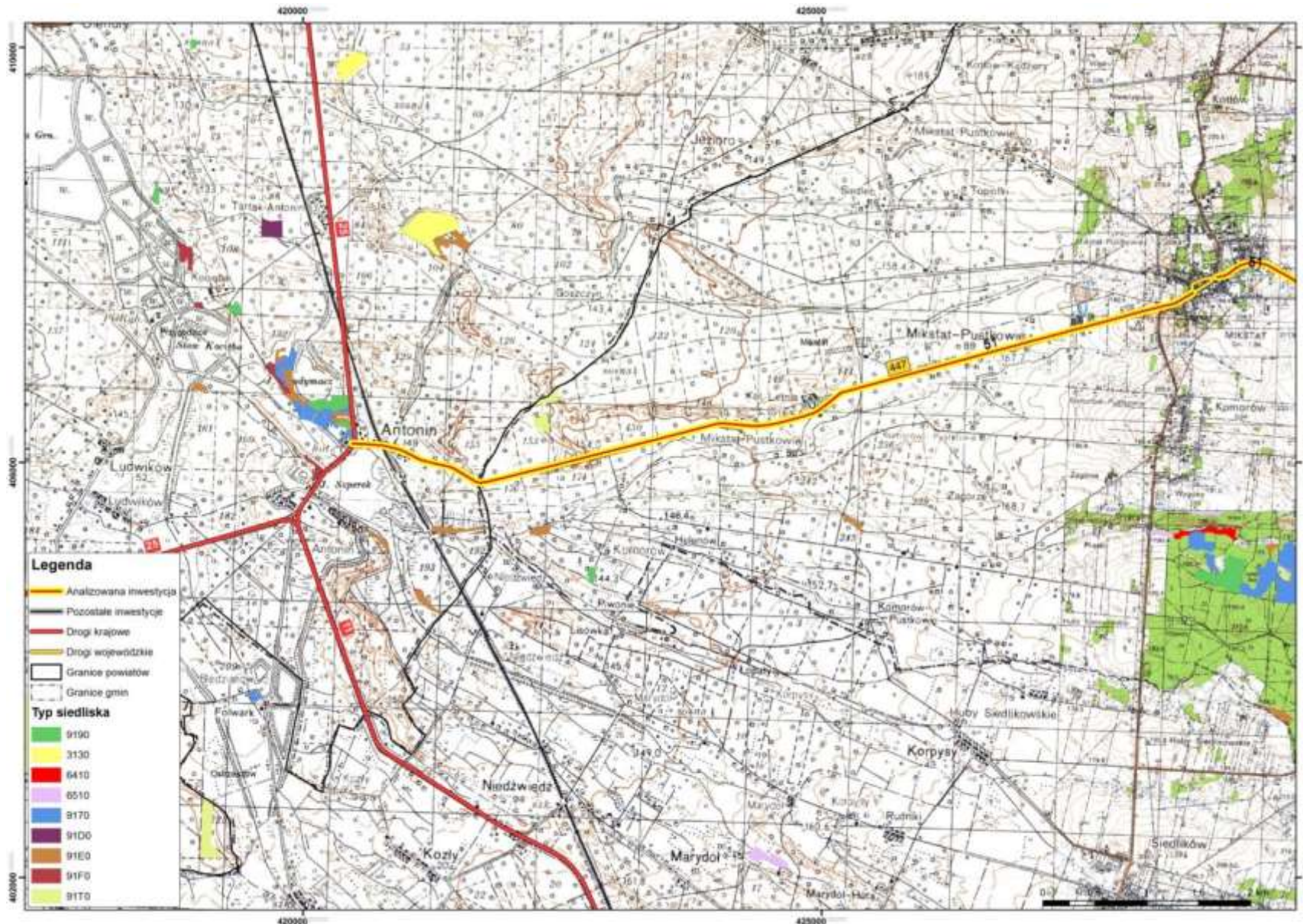
		obszarze korytarza), Lasy Kaliskie i Sieradzkie – 2,9 km, Wzniesienia Tureckie- Wzniesienia Kaliskie – 14,1 km					
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska							
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań						Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)
	-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wiązała się z potencjalną wycinką drzew rosnących wzdłuż istniejącej drogi (m in. szpaler lip). Drzewa te mogą być siedliskiem chronionych gatunków bezkręgowców, grzybów, porostów, ptaków i nietoperzy. Na etapie projektu rozbudowy drogi należy wdrożyć rozwiązania umożliwiające pozostawienie drzew rosnących wzdłuż drogi bądź zastosować działania minimalizujące wycinkę (wycinka jednostronna). Planowane przedsięwzięcie graniczy z następującymi typami siedlisk: 91E0* Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (2 płyty) - siedlisko priorytetowe, 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (3 płyty), 9190 Kwaśne dąbrowy (2 płyty). Na odcinkach drogi graniczących z wymienionymi siedliskami nie należy prowadzić wycinki drzew i krzewów. Siedliska te należy zachować w stanie nienaruszonym. Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia mogą również wystąpić następujące zagrożenia: wzrost śmiertelności gatunków zwierząt; płoszenie zwierząt; wzmożenie efektu bariery; zniszczenie, przekształcenie lub pogorszenie jakości siedlisk (w wyniku zajęcia dodatkowego terenu pod przebudowę drogi- place zaplecza budowy, drogi technologiczne a także w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych). Na etapie raportu o oś należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą. Należy również zastosować działania minimalizujące (np. prowadzenie wycinki drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków) oraz dokonać nasadzeń kompensacyjnych.
Obszary Natura 2000							Nie zidentyfikowano zagrożeń dla obszarów Natura 2000
Pozostałe obszary chronione							Planowane przedsięwzięcie na odcinku Antonin - Mikstat; Mikstat - Drożdżyny leży na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu Wzgórza Ostrzeszowskie i Kotlina Odolanowska. Przy rozbudowywanej drodze położony jest użytek ekologiczny, którego fragment może ulec potencjalnemu zniszczeniu. Należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą na etapie o oś.
Korytarze ekologiczne							Planowane przedsięwzięcie położone jest na obszarze dwóch głównych korytarzy ekologicznych: Stawy Milickie oraz Wzniesienia południowej Wielkopolski. Realizacja inwestycji może wpłynąć na pogorszenie funkcjonowania korytarzy (na etapie realizacji: hałas, oświetlenie, wzmożony ruch ciężkiego sprzętu). Należy zastosować działania minimalizujące negatywne oddziaływania na funkcjonowanie i drożność korytarzy ekologicznych. Na etapie projektu rozbudowywanej należy uwzględnić rozwiązania zapewniające drożność obiektów pełniących funkcję korytarzy ekologicznych (np. poprzez przebudowę i dostosowanie odpowiednich parametrów przepustom służącym, jako przejścia dla ptaków i drobnych ssaków).
Ludzie (w tym zdrowie);							Inwestycja pozytywnie wpłynie na stan bezpieczeństwa użytkowników ruchu a tym samym pozytywnie wpłynie na komponent.
Wody;							Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie 5 JCW. Droga przebiega przez szereg elementów sieci hydrograficznej i wymagać będzie przebudowy obiektów mostowych, przy czym wystąpią 3 przypadki gdzie dojdzie do ingerencji w koryto cieku stanowiącego główny bieg JCW. Zagrożenia w tym zakresie powinny być przedmiotem procesu OoŚ. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem

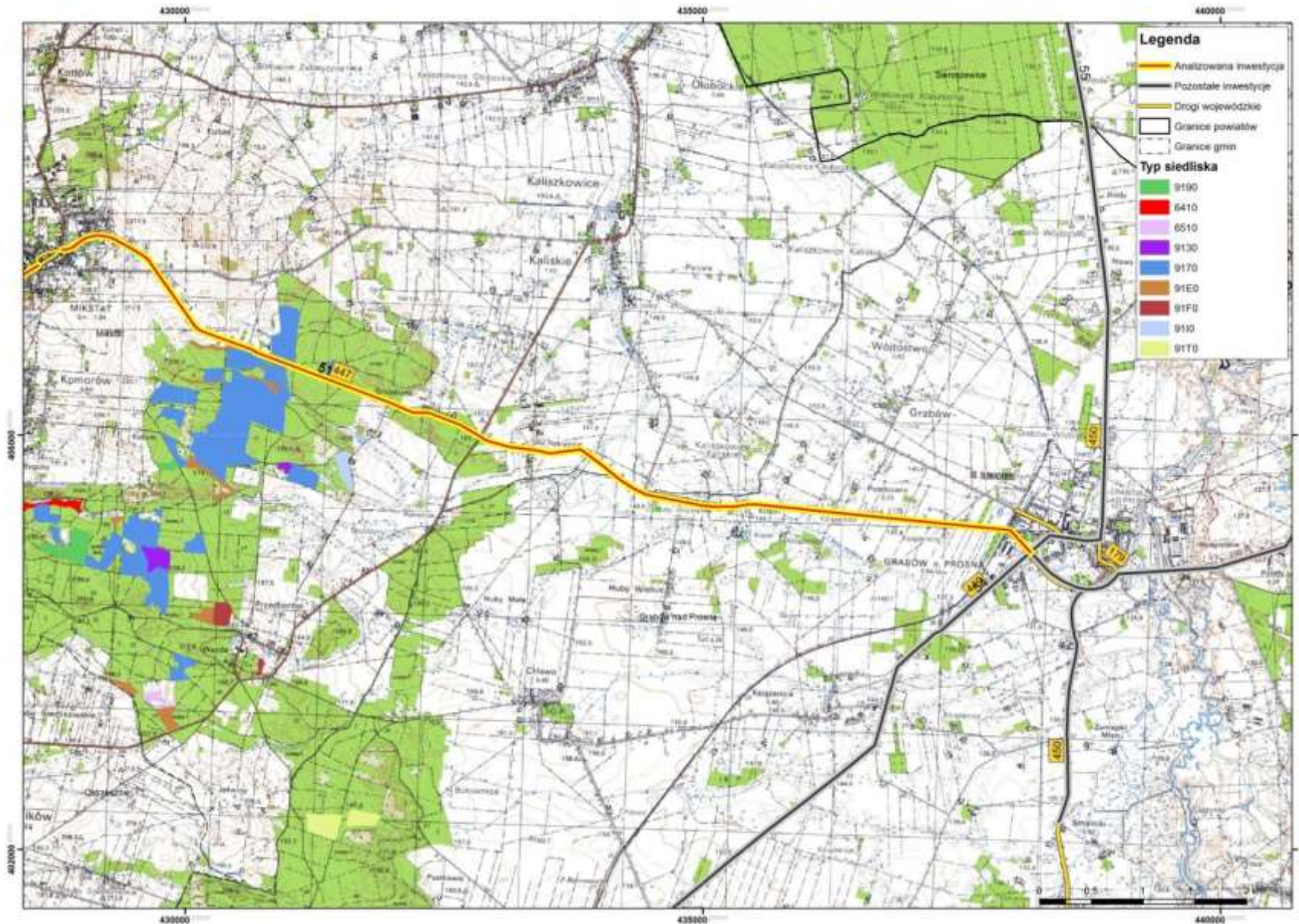
Powietrze;									infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
									Planowana inwestycja poza oddziaływaniami na etapie realizacji, z uwagi na swój charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowościami Antonin, Mikstat i Grabów n. Prosną, co w niewielkim stopniu może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń. Efekt może być zneutralizowany przez wzrost natężenia ruchu powodowany preferowaniem przez kierowców tego połączenia przed innymi.
Hałas;									Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań. Jest to szczególnie istotne w obrębie obszarów podlegających ochronie akustycznej. Efekt może być zneutralizowany przez wzrost natężenia ruchu powodowany preferowaniem przez kierowców tego połączenia przed innymi.
Powierzchnia ziemi ;									Na odcinkach wymagających poszerzenia pasa drogowego może dojść do utwardzenia i uszczelnienia powierzchni ziemi co ma negatywne oddziaływanie na komponent.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);									Inwestycja może się wiązać z poszerzeniem pasa drogowego, wycinką drzew i krzewów przydrożnych a co za tym idzie negatywnym wpływem na krajobraz. Zaleca się minimalizację oddziaływań poprzez stosowanie kompensacyjnych nasadzeń po zakończeniu prac budowlanych.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);									Nie przewiduje się oddziaływań inwestycji na ten komponent.









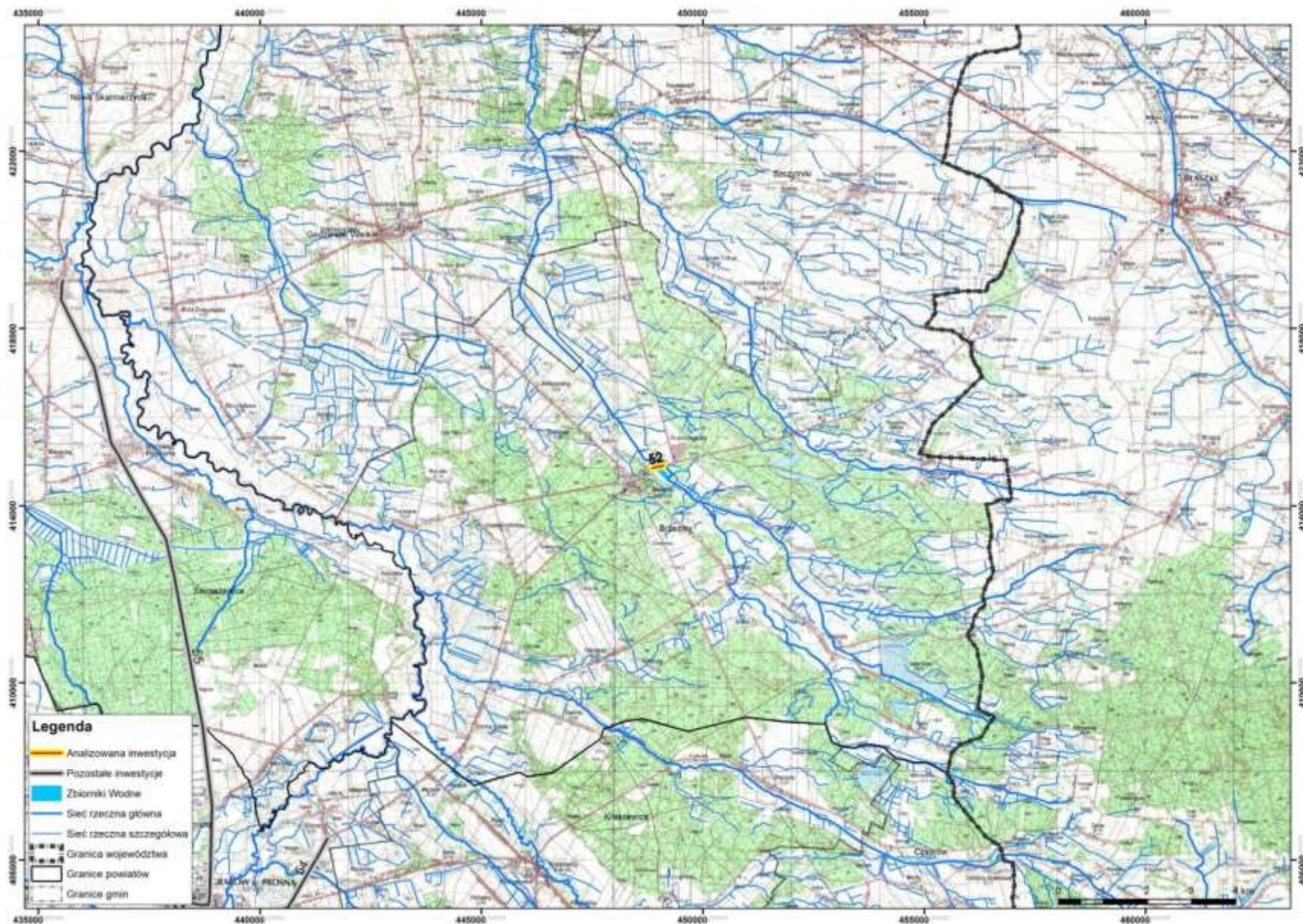


I.52. Droga Nr 449 m. Brzeziny – most (rzeka Pokrzywnica)

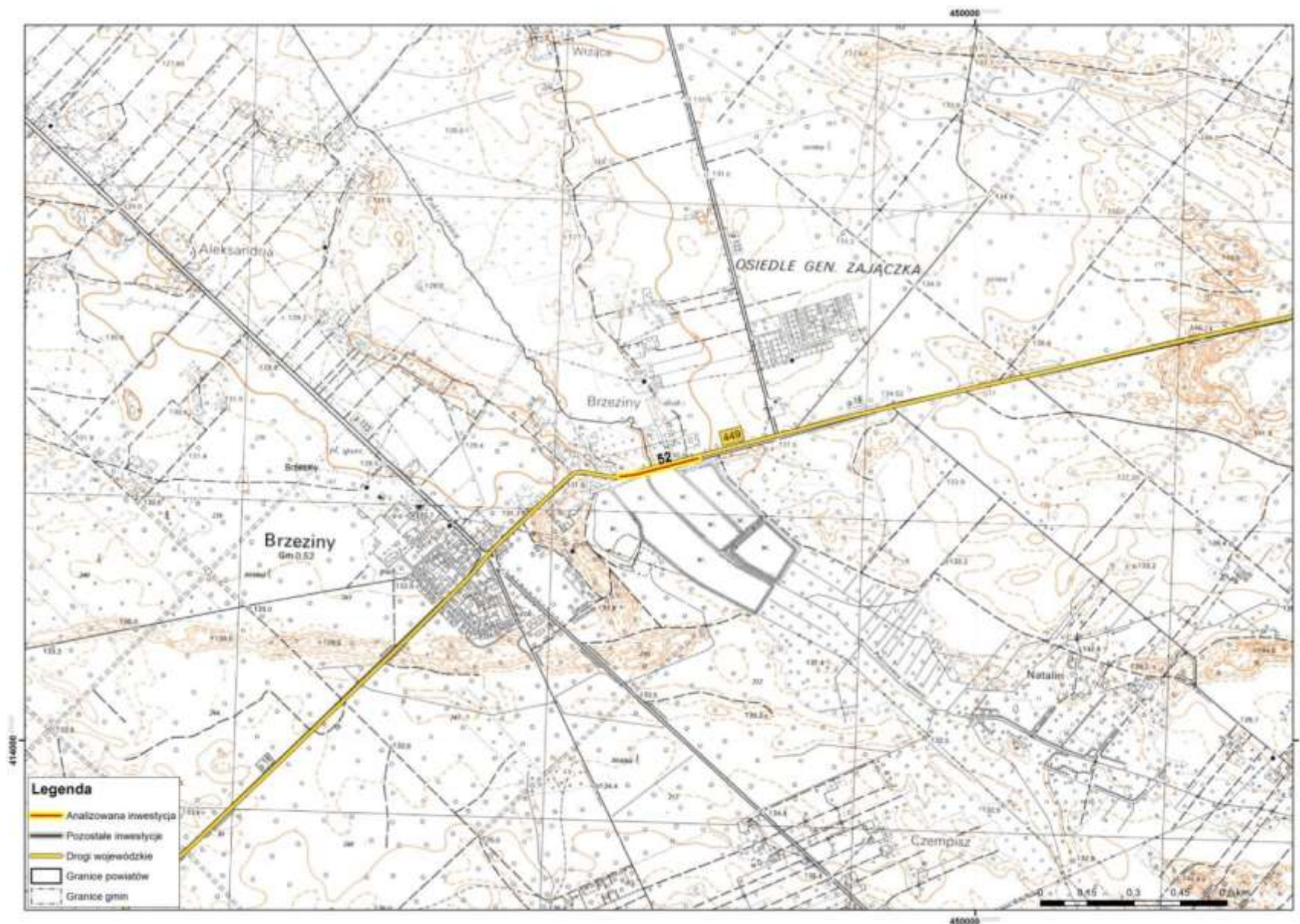
52	Droga Nr 449 m. Brzeziny – most (rzeka Pokrzywnica)					
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat kaliski Gmina: Brzeziny (Brzeziny)					
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest przebudowa mostu nad rzeką Pokrzywnicą w Brzezinach w ciągu drogi wojewódzkiej nr 449					
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 0,50 km					
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;					
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja polega na przebudowie mostu nad rzeką Pokrzywnica, którą przecina w tym miejscu droga wojewódzka nr 449. Otoczenie inwestycji jest zróżnicowane. Na południe od niej znajdują się zbiorniki wodne, pełniące funkcje stawów, otoczone użytkami zielonymi oraz lasami. Na wschodzie znajduje się kompleks lasów, natomiast na zachodzie są lasy oraz zwarta zabudowa miejscowości Brzeziny. Na północy znajdują się zarówno bardziej rozproszone zabudowania, jak i tereny rolne.					
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Obszary Chronionego Krajobrazu: Dolina Rzeki Proсны – 0 km, Brąszewicki – 7,8 km, Wzgórza Ostrzeszowskie i Kotlina Odolanowska – 11,8 km Rezerваты przyrody: Brzeziny – 0,6 km, Olbina – 4,2 km, Wrząca – 11,2 km, Jaźwiny – 14,0 km, Niwa – 15,5 km Użytki ekologiczne: trzy użytki na południowy – wschód od inwestycji – kolejno 13,3 km, 13,4 km oraz 13,6 km Korytarze ekologiczne: Lasy Kaliskie i Sieradzkie – 0 km, Wzniesienia Tureckie – Lasy Kaliskie – 0,5 km, Wzniesienia południowej Wielkopolskie – 13,8 km					
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska						
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań					
	-3	-2	-1	1	2	3
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione						
Obszary Natura 2000						
Pozostałe obszary chronione						
Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)						
Potencjalne negatywne oddziaływania w przypadku realizacji przedsięwzięcia będą dotyczyły przede wszystkim ichtiofauny oraz organizmów związanych z doliną rzeczną a także szaty roślinnej w najbliższym otoczeniu. Główne oddziaływania na etapie realizacji przedsięwzięcia to: nasilony hałas, oświetlenie, ingerencja w koryto rzeki, zanieczyszczenie wód. Konieczne jest zastosowanie rozwiązań minimalizujących potencjalny negatywny wpływ na florę i faunę.						
Nie zidentyfikowano zagrożeń dla obszarów Natura 2000.						
Planowana inwestycja leży w obszarze OCHK Dolina Rzeki Proсны. W związku z tym, iż jest to przebudowa istniejącego mostu nie przewiduje się, aby realizacja przedsięwzięcia wiązała się z istotną ingerencją w cele ochrony obszaru. Konieczne jest uwzględnienie						

					minimalizacji na etapie przebudowy mostu.
Korytarze ekologiczne					Planowane przedsięwzięcie leży na granicy korytarza ekologicznego Lasy Kaliskie i Sieradzkie. Rzeka Pokrzywnica stanowi lokalny korytarz migracyjny pomiędzy korytarzem Lasy Kaliskie i Sieradzkie a korytarzem Wzniesienie Tureckie - Lasy Kaliskie. Podczas przebudowy mostu należy zapewnić drożność lokalnego korytarza ekologicznego. Główne oddziaływania wystąpią na etapie realizacji przedsięwzięcia (hałas, oświetlenie, potencjalna ingerencja w koryto rzeki). Oddziaływania te będą miały charakter lokalny i krótkoterminowy. Konieczne jest zastosowanie rozwiązań minimalizujących potencjalny negatywny wpływ realizacji przedsięwzięcia na etapie budowy.
Ludzie (w tym zdrowie);					Inwestycja powinna pozytywnie wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa użytkowników drogi a co za tym idzie spodziewane jest pozytywnie oddziaływanie na zdrowie ludzi.
Wody;					Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie JCW RW600023184689. W tym miejscu dojdzie do remontu infrastruktury mostowej, a tym samym ingerencji w koryto ciekłu. Z uwagi na stan i status JCW nie przewiduje się zagrożeń w tym zakresie.
Powietrze;					Planowana inwestycja z uwagi na swój charakter skalę nie doprowadzi do istotnych oddziaływań na analizowany komponent.
Hałas;					Planowana inwestycja z uwagi na swój charakter skalę nie doprowadzi do istotnych oddziaływań na analizowany komponent.
Powierzchnia ziemi ;					Inwestycja nie powinna za sobą nieść oddziaływań na powierzchnię ziemi.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);					Przebudowa istniejącego mostu nie powinna znacząco wpłynąć na krajobraz, jednak jej wpływ zależy w dużej mierze od projektu budowlanego. Kształt, wielkość, proporcje a nawet zastosowana kolorystyka może mieć kluczowe znaczenie dla tego komponentu i na tym etapie oceny nie można tego określić.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);					Nie przewiduje się wpływu inwestycji na ten komponent.









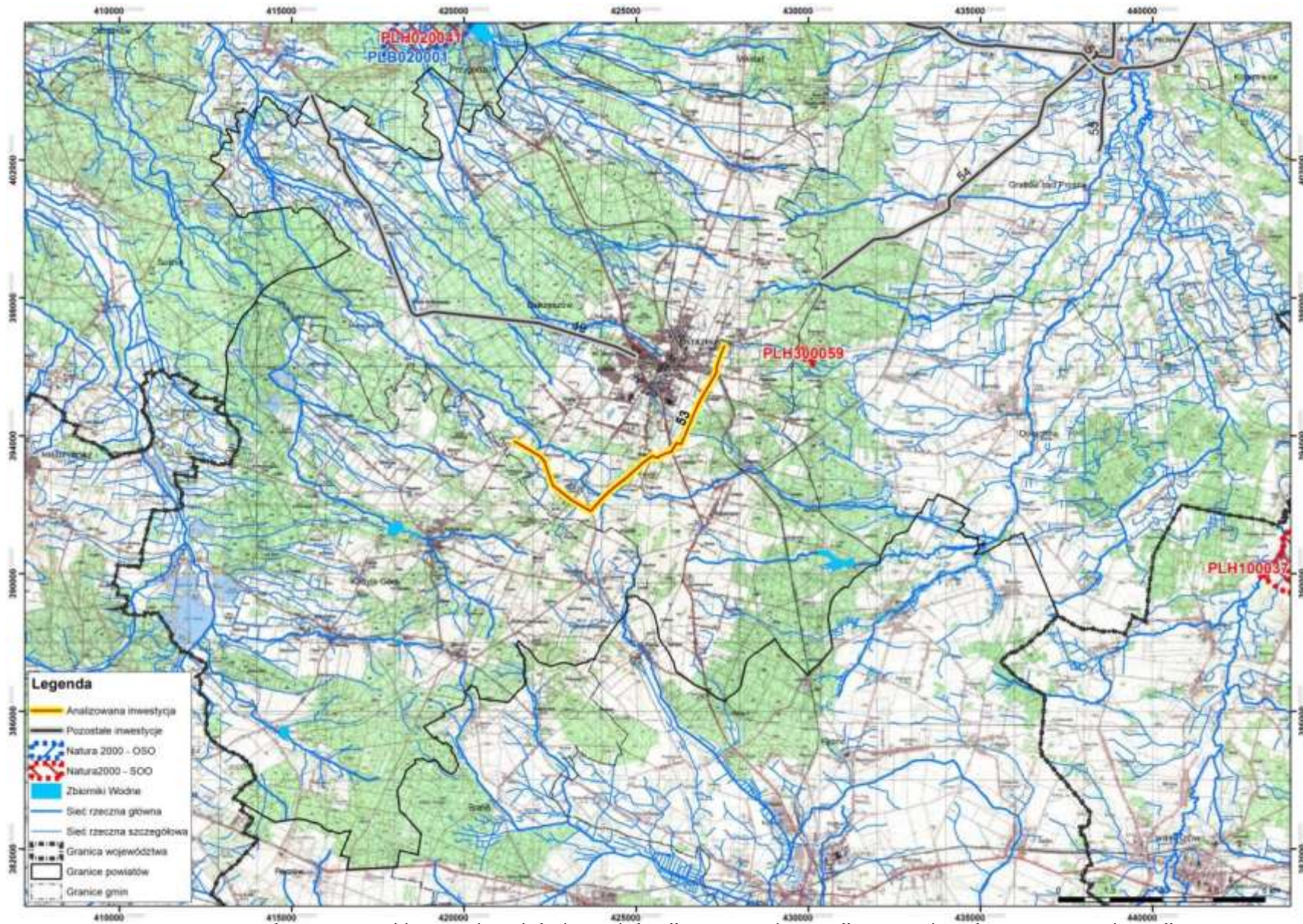
I.53. Droga nr 449 m. Ostrzeszów.

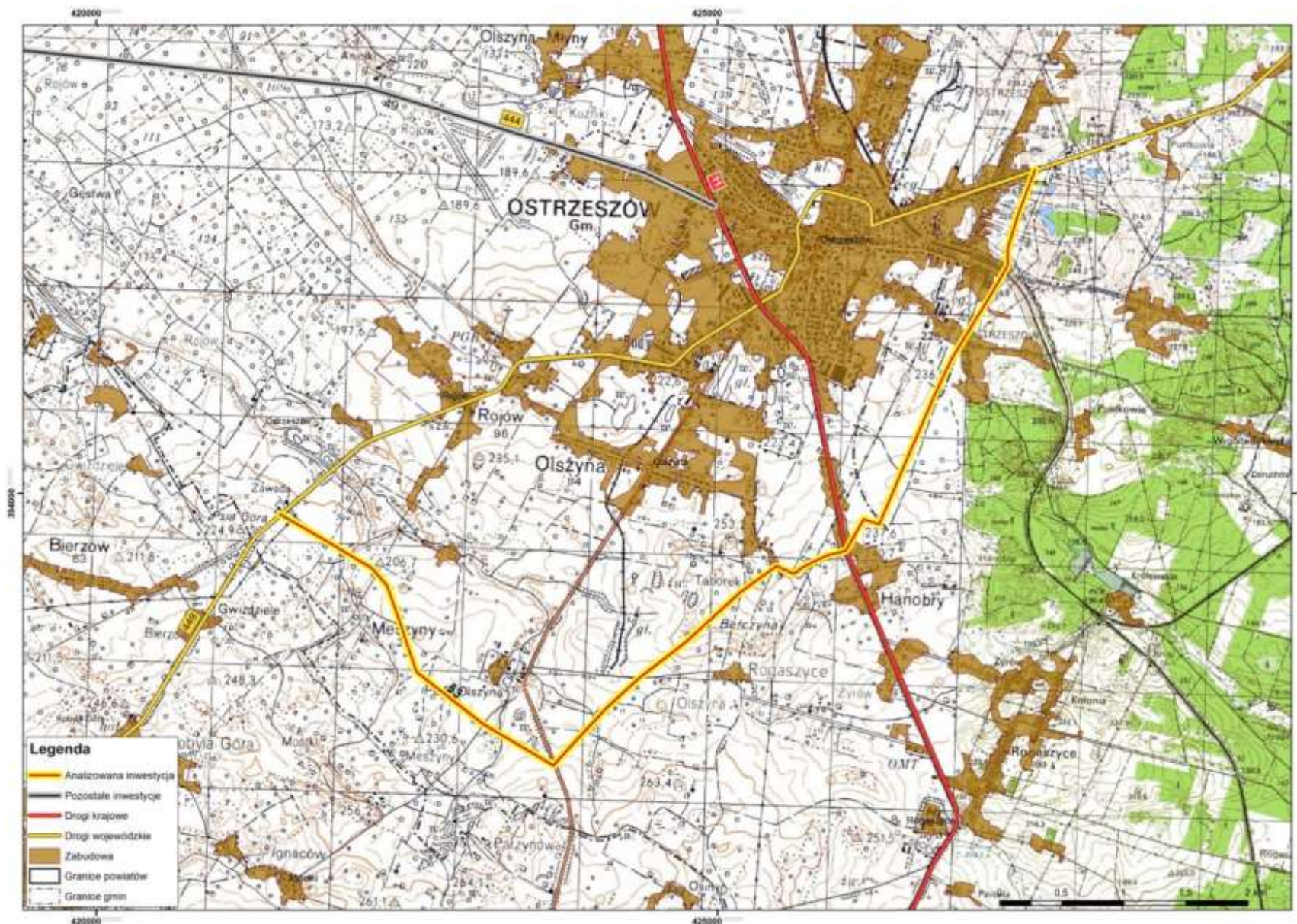
53	Droga nr 449 m. Ostrzeszów						
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat ostrzeszowski Gmina: Ostrzeszów (Zawada, Olszyna, m. Ostrzeszów)						
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Zadanie polega na budowie obwodnicy miasta Ostrzeszów						
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość: 8,00km						
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;						
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja leży w większości wśród terenów rolnych. Tylko niewielkie powierzchnie są zagospodarowane przez las, dodatkowo rozrzucone i nie mające ze sobą połączenia. W części północnej, w otoczeniu inwestycji znajdują się także zabudowania. Inwestycja przecina w części południowej kilka mniejszych cieków szczegółowych, wśród których największy to Złotnica.						
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Parki krajobrazowe: Park Krajobrazowy Dolina Baryczy – 11,6 km</p> <p>Obszary Chronionego Krajobrazu: Wzgórza Ostrzeszowskie i Kotlina Odolanowska – 0 km (inwestycja leży w obszarze chronionym), Dolina Rzeki Prosnys – 9,6 km</p> <p>Natura 2000 – SOO: PLH300059 – 2,2 km, PLH020041 – 11,5 km</p> <p>Natura 2000 – OSO: PLB020001 – 11,5 km</p> <p>Rezerваты przyrody: Jodły Ostrzeszowskie – 2,1 km, Pieczyska – 2,4 km, Wydymacz – 12, 1 km</p> <p>Użytki ekologiczne: <i>niewielki użytek na północy przy inwestycji nr 51</i> – 10,8 km</p> <p>Korytarze ekologiczne: Stawy Milickie – 0 km (inwestycja graniczy z obszarem korytarza), Wzniesienia południowej Wielkopolski – 0,4 km, Lasy Kaliskie i Sieradzkie – 6,0 km, Dolina górnej Prosnys – 8,3 km</p>						
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska							
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań		Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)				
	-3	-2		-1	1	2	3
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							Planowane przedsięwzięcie przebiega po śladzie istniejącej drogi lokalnej oraz wiąże się z zajętością nowego terenu. Z tego względu główne oddziaływania na różnorodność biologiczną obszaru będą wynikały z utraty i fragmentacji siedlisk oraz stworzenia efektu bariery. Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia mogą również wystąpić następujące zagrożenia: wzrost śmiertelności gatunków

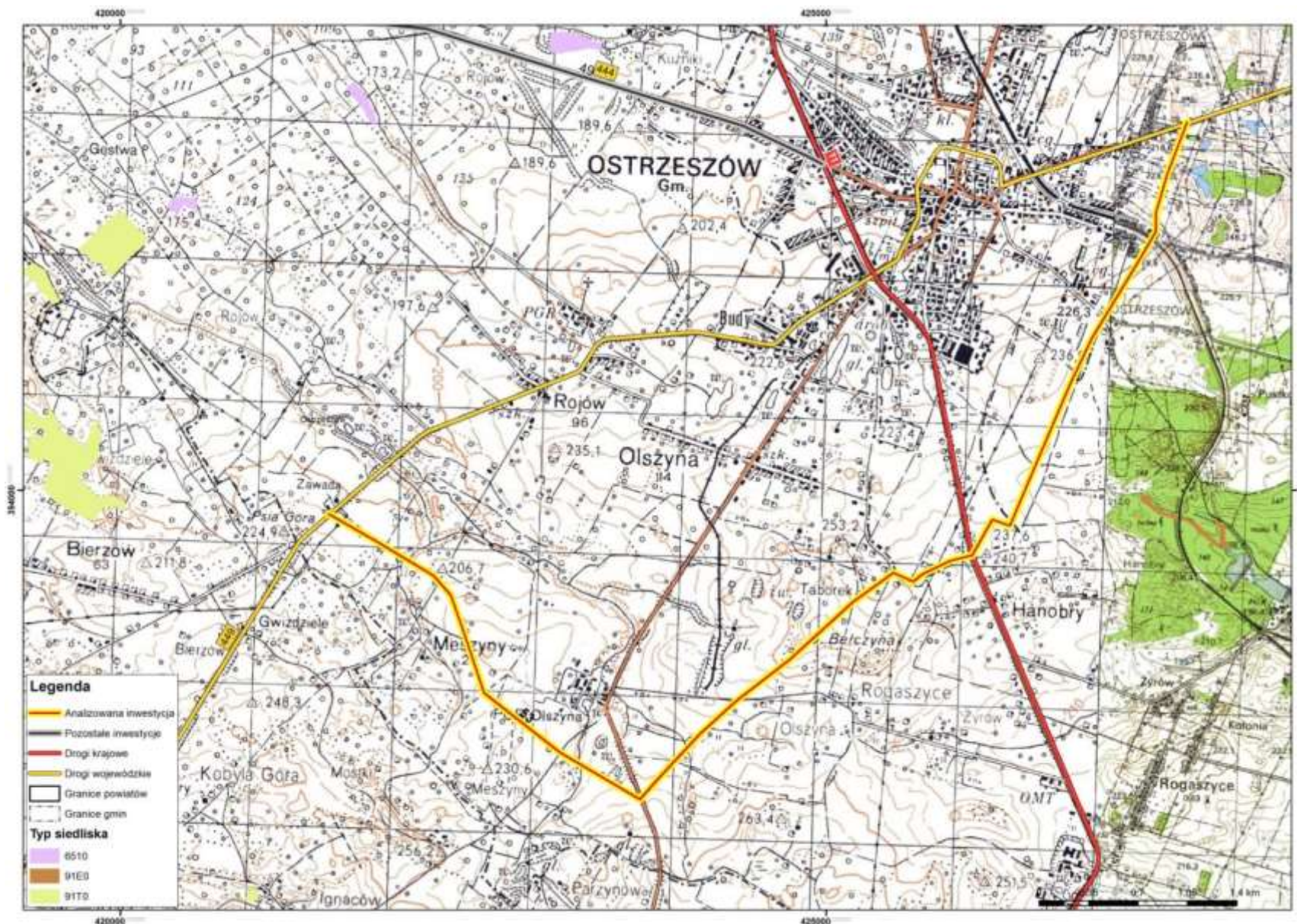
					zwierząt; płoszenie zwierząt; wzmożenie efektu bariery; zniszczenie, przekształcenie lub pogorszenie jakości siedlisk (w wyniku zajęcia terenu pod budowę drogi- place zaplecza budowy, drogi technologiczne a także w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych). Na etapie raportu ooś należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą oraz rozważyć warianty alternatywne przebiegu obwodnicy. Należy zastosować działania minimalizujące (np. prowadzenie wycinki drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków) oraz dokonać nasadzeń kompensacyjnych.
Obszary Natura 2000					Nie zidentyfikowano zagrożeń dla Obszarów Natura 2000.
Pozostałe obszary chronione					Planowane przedsięwzięcie położone jest w całości na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu Wzgórza Ostrzeszowskie i Kotliny Odolanowska. Wybudowanie obwodnicy spowoduje fragmentację istniejących siedlisk, zniszczenie siedlisk istniejących oraz spowoduje powstanie efektu bariery. Należy przeprowadzić szczegółową inwentaryzację przyrodniczą i dokonać analizy na etapie ooś.
Korytarze ekologiczne					Planowane przedsięwzięcie położone jest pomiędzy dwoma głównymi korytarzami ekologicznymi Stawy Milickie i Wzniesienia południowej Wielkopolski. W związku z budową drogi po nowym śladzie mogą wystąpić zakłócenia w drożności lokalnych korytarzy ekologicznych (cieki wodne, zadrzewienia śródpolne, kompleksy leśne). Konieczna szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza oraz ocena na etapie ooś. Na etapie projektu obwodnicy należy uwzględnić rozwiązania zapewniające drożność obiektów pełniących funkcję lokalnych korytarzy ekologicznych (np. poprzez przebudowę i dostosowanie odpowiednich parametrów przepustom służącym, jako przejścia dla płazów i drobnych ssaków).
Ludzie (w tym zdrowie);					Inwestycja powinna znacząco pozytywnie wpłynąć na ten komponent. Oddziaływanie związane jest z poprawą bezpieczeństwa użytkowników ruchu, wyprowadzeniem transportu poza granice terenu zabudowanego oraz zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i hałasu w centrum.
Wody;					Planowany do budowy odcinek obwodnicy koliduje z niektórymi elementami sieci hydrograficznej trzech JCW, i będzie wymagał budowy obiektu mostowego na cieku stanowiącym główny bieg JCW. Realizacja wymaga jednak analizy potencjalnego oddziaływania na wody i cele ich ochrony na etapie OOŚ projektu i ewentualnego zastosowania działań minimalizujących. Przy zastosowaniu właściwych standardów projektowych, nie przewiduje się możliwości wystąpienia istotnych negatywnych oddziaływań na wody. Mogą wystąpić natomiast lokalne oddziaływania etapu realizacji.
Powietrze;					Planowana w ramach przedsięwzięcia obwodnica Ostrzeszowa pozwoli na relokację emisji zanieczyszczeń powodowanych ruchem tranzytowym, które skoncentrowana jest obecnie w centrum miejscowości, poza jej obręb, co przyczyni się do redukcji ich niekorzystnego oddziaływania na ludzi.
Hałas;					Budowa nowej infrastruktury drogowej uwarunkowana jest koniecznością dotrzymania obowiązujących standardów akustycznych. Natomiast zakładana relokacja ruchu tranzytowego poza obręb miejscowości spowoduje zmniejszenie obecnie notowanych uciążliwości w zakresie hałasu drogowego.
Powierzchnia ziemi ;					Budowa obwodnicy wiązać się będzie z utwardzeniem i uszczelnieniem gruntu, budową skarp, nasypów oraz innymi pracami ziemnymi co może nieść negatywne oddziaływanie na powierzchnię ziemi.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu					Budowa obwodnicy i przeniesienie ciężaru ruchu tranzytowego poza centrum miejscowości, powinno pozytywnie wpłynąć na gospodarowanie przestrzenią miejską i poprawę ładu przestrzennego. Inwestycja wiązać się jednak może ze znaczną ingerencją w

przestrzennego); Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);						krajobraz w miejscach wyznaczonego przebiegu drogi.
						Inwestycja powinna znacząco pozytywnie wpłynąć na dobra materialne i zabytki miejscowości. Ograniczenie ruchu tranzytowego w centrum wiąże się ze zmniejszoną na tych obszarach emisją dźwięków i zanieczyszczeń pochodzących z przejeżdżających pojazdów.







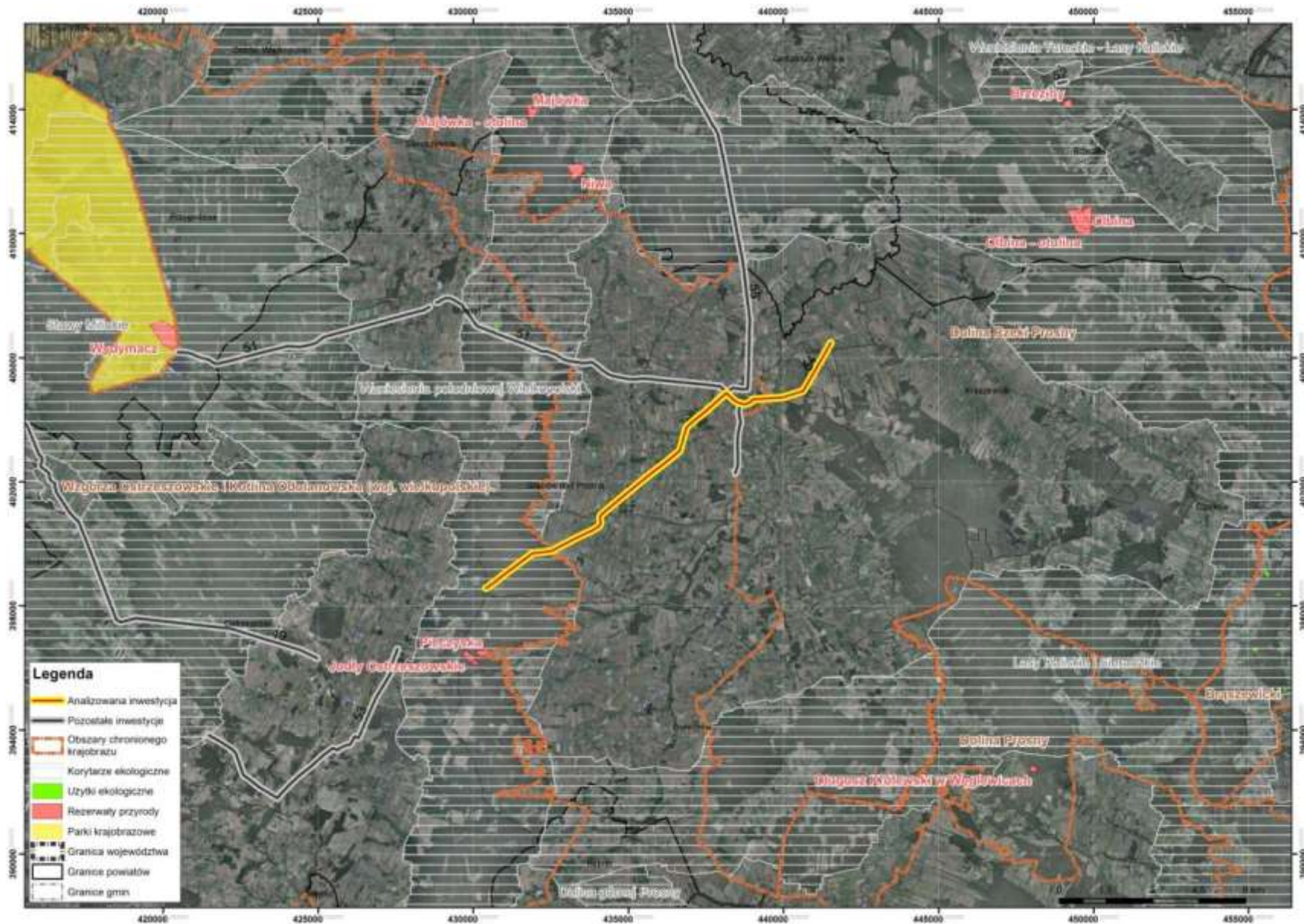


I.54. Droga nr 449 Zajązki – Giżyce.

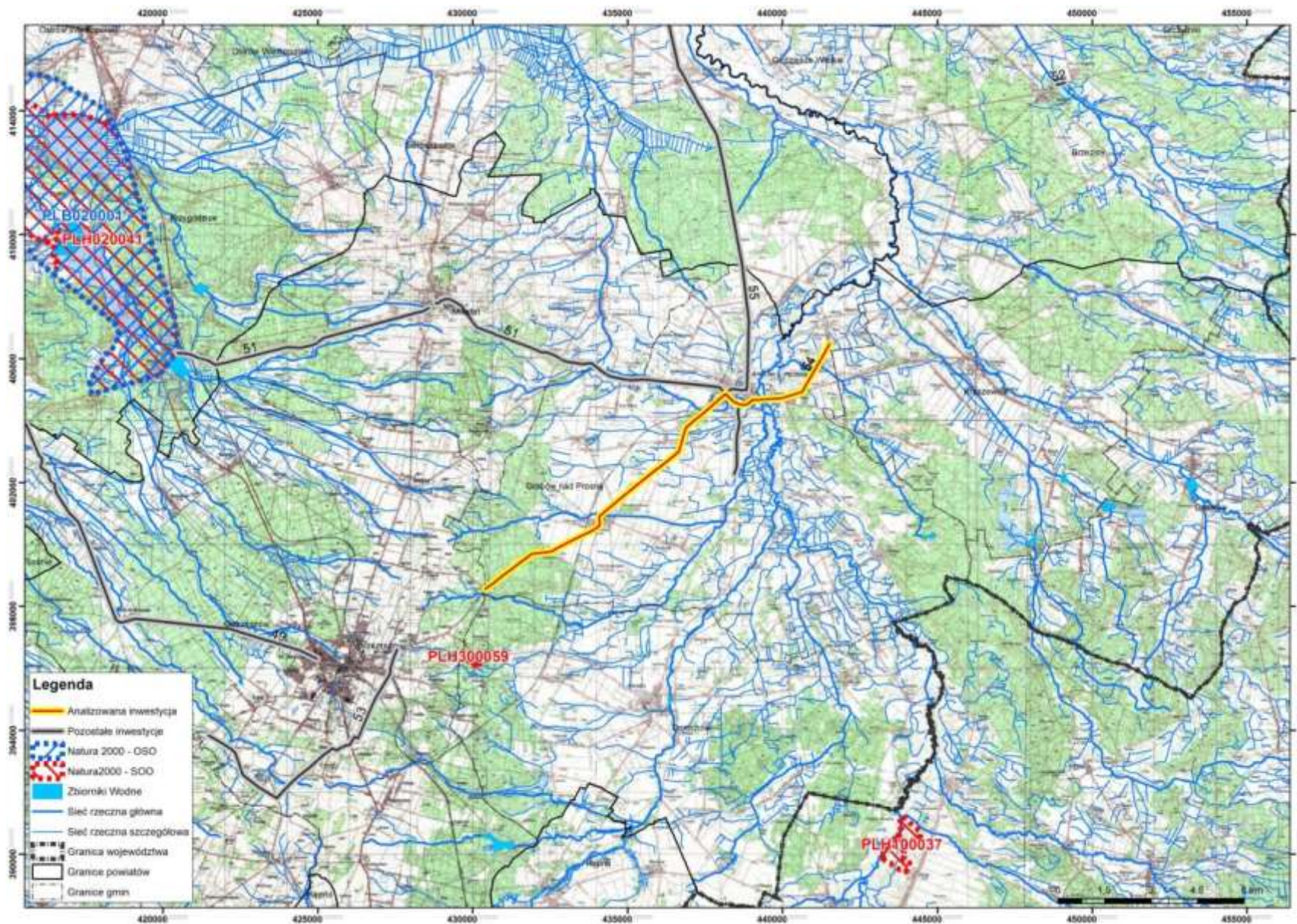
54	Droga nr 449 Zajązki – Giżyce												
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat ostrzeszowski Gmina: Grabów nad Prosną (Zajązki, Bukownica, m. Grabów nad Prosną, Pałaty, Akacyjki, Giżyce)												
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest przebudowa drogi wojewódzkiej nr 449 na odcinku Zajązki - Giżyce												
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość: 13,91km												
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;												
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja leży w całości w szlaku istniejącej drogi wojewódzkiej nr 449. Zdecydowana większość inwestycji leży w otoczeniu gruntów rolnych. Wyjątek stanowi najbardziej na południe wysunięty odcinek o długości około 2,7 km, który w całości znajduje się w otoczeniu lasów. Trasa inwestycji przebiega przez centra miejscowości: Bukownica, Książenice, Grabów nad Prosną, Pałaty i Giżyce. Inwestycja przecina wiele cieków, zarówno niewielkich melioracji szczegółowych, jak i większych tj: Dopływ z Bukownicy, Babia Rzeka, Młynówka, Proсна, Dopływ z Żurawińca.												
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Parki krajobrazowe: Park Krajobrazowy Dolina Baryczy – 12,3 km</p> <p>Obszary Chronionego Krajobrazu: Wzgórza Ostrzeszowskie i Kotlina Odolanowska – 0 km (inwestycja leży w obszarze chronionym), Dolina Rzeki Proсны – 0 km (inwestycja leży w obszarze chronionym), Dolina Proсны – 7,6 km, Brąszewicki – 15,1 km</p> <p>Natura 2000 – SOO: PLH300059 – 2,2 km, PLH100037 – 12,6 km, PLH020041 – 14,8 km</p> <p>Natura 2000 – OSO: PLB020001 – 12,4 km</p> <p>Rezerваты przyrody: Pieczyńska – 2,1 km, Jodły Ostrzeszowskie – 2,4 km, Niwa – 8,4 km, Olbina – 8,7 km, Brzeziny – 10,9 km, Majówka – 11,0 km, Wydymacz – 12,6 km, Długosz Królewski w Węglewicach – 14,2 km</p> <p>Użytki ekologiczne: <i>Niewielki użytek na północ od inwestycji</i> – 6,5 km</p> <p>Korytarze ekologiczne: Wzniesienia południowej Wielkopolski – 0 km, Stawy Milickie – 4,1 km, Lasy Kaliskie i Sieradzkie – 3,2 km, Dolina górnej Proсны – 9,8 km, Wzniesienia Tureckie – Lasy Kaliskie – 10,8 km</p>												
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska													
Kryterium oceny skutków środowiskowych*; Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione	Skala i charakter oddziaływań	Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)											
	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="background-color: red;">-3</td> <td style="background-color: red;">-2</td> <td style="background-color: red;">-1</td> <td style="background-color: green;">1</td> <td style="background-color: green;">2</td> <td style="background-color: green;">3</td> </tr> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> </table>	-3	-2	-1	1	2	3						
-3	-2	-1	1	2	3								

										<p>należy uwzględnić pozostawienie szpalerów drzew wzdłuż drogi lub zminimalizować wycinkę do niezbędnego minimum (np. wycinka jednostronna). Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia mogą również wystąpić następujące zagrożenia: wzrost śmiertelności gatunków zwierząt; płoszenie zwierząt; wzmoczenie efektu bariery; zniszczenie, przekształcenie lub pogorszenie jakości siedlisk (w wyniku zajęcia dodatkowego terenu pod przebudowę drogi- place zaplecza budowy, drogi technologiczne a także w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych). Na etapie raportu ooś należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą. Należy również zastosować działania minimalizujące (np. prowadzenie wycinki drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków) oraz dokonać nasadzeń kompensacyjnych.</p>
Obszary Natura 2000										<p>Nie stwierdzono oddziaływań na obszary Natura 2000</p>
Pozostałe obszary chronione										<p>Planowane przedsięwzięcie na dwóch odcinkach przebiega przez dwa obszary chronionego krajobrazu: OCHK Wzgórza Ostrzeszowskie i Kotlina Odolanowska oraz OCHK Dolina Rzeki Proсны. Ze względu na przebieg drogi w istniejącym śladzie, nie przewiduje się znaczących negatywnych oddziaływań na integralność i cele ochrony obszarów.</p>
Korytarze ekologiczne										<p>Planowane przedsięwzięcie przebiega przez korytarz ekologiczny Wzniesienia południowej Wielkopolski, jednak ze względu na przebieg drogi w istniejącym śladzie, nie przewiduje się, aby jego realizacja wiązała się z istotnymi negatywnymi oddziaływaniami. Na etapie projektu przebudowywanej drogi należy również uwzględnić rozwiązania zapewniające drożność obiektów pełniących funkcję lokalnych korytarzy ekologicznych (np. poprzez przebudowę i dostosowanie odpowiednich parametrów przepustom służącym, jako przejścia dla płazów i drobnych ssaków).</p>
Ludzie (w tym zdrowie);										<p>Inwestycja pozytywnie wpłynie na stan bezpieczeństwa użytkowników ruchu a tym samym pozytywnie wpłynie na komponent.</p>
Wody;										<p>Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie 6 JCW. Droga przebiega przez szereg elementów sieci hydrograficznej i wymagać będzie przebudowy obiektów mostowych, przy czym wystąpi 7 przypadków gdzie może dojść do ingerencji w koryto cieką stanowiącego główny bieg JCW. Zagrożenia w tym zakresie powinny być przedmiotem procesu OOŚ. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.</p>
Powietrze;										<p>Planowana inwestycja poza oddziaływaniami na etapie realizacji, z uwagi na swój charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowościami Zajączki i Giżyce, co w niewielkim stopniu może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń.</p>
Hałas;										<p>Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań. Jest to szczególnie istotne w obszarach podlegających takiej ochronie.</p>
Powierzchnia ziemi ;										<p>Na odcinkach wymagających poszerzenia pasa drogowego może dojść do utwardzenia i uszczelnienia powierzchni ziemi co ma negatywne oddziaływanie na komponent.</p>
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);										<p>Inwestycja może się wiązać z poszerzeniem pasa drogowego, wycinką drzew i krzewów przydrożnych a co za tym idzie negatywnym wpływem na krajobraz. Zaleca się minimalizację oddziaływań poprzez stosowanie kompensacyjnych nasadzeń po zakończeniu prac budowlanych.</p>

Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);									
Nie przewiduje się oddziaływań inwestycji na ten komponent.									

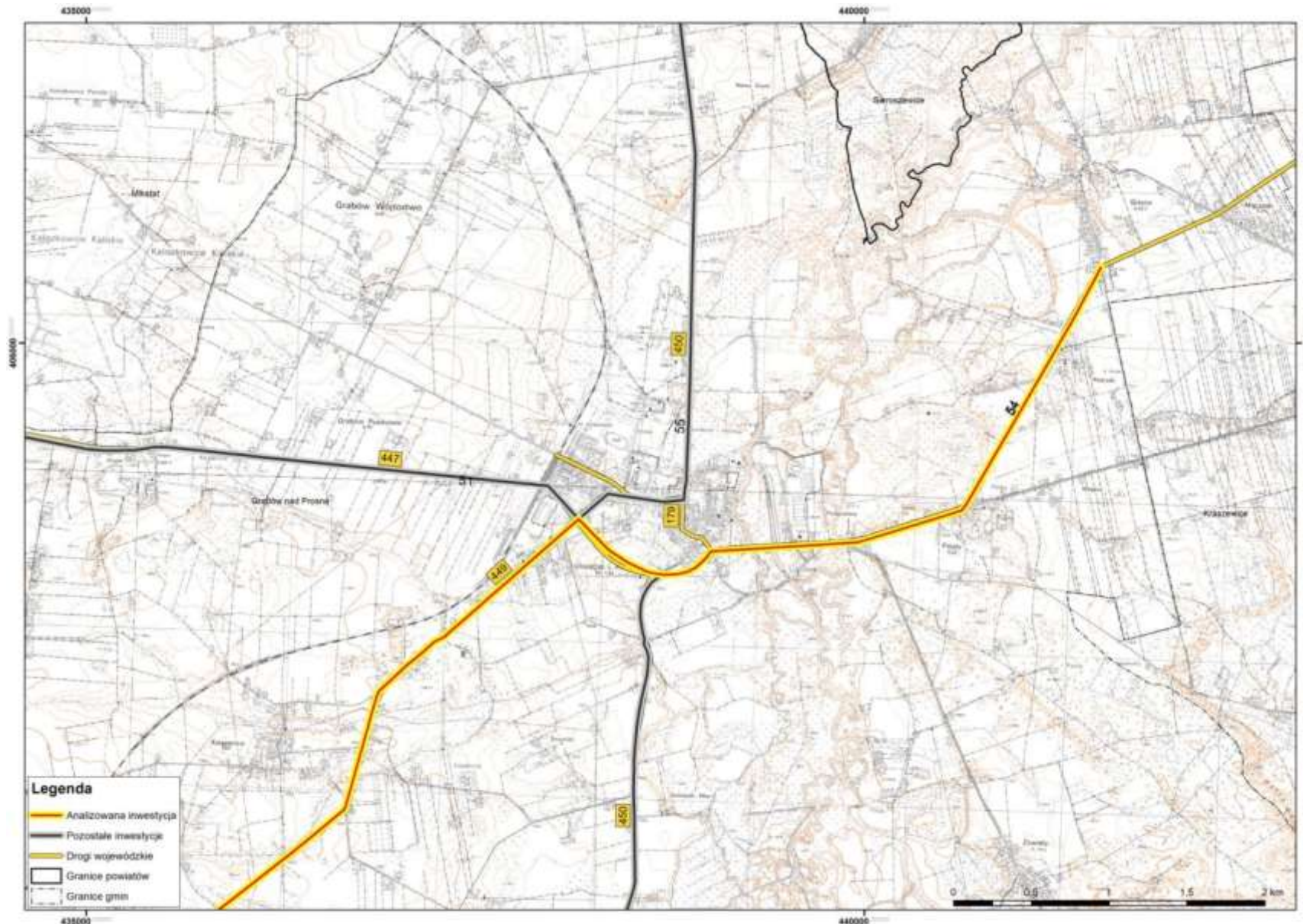


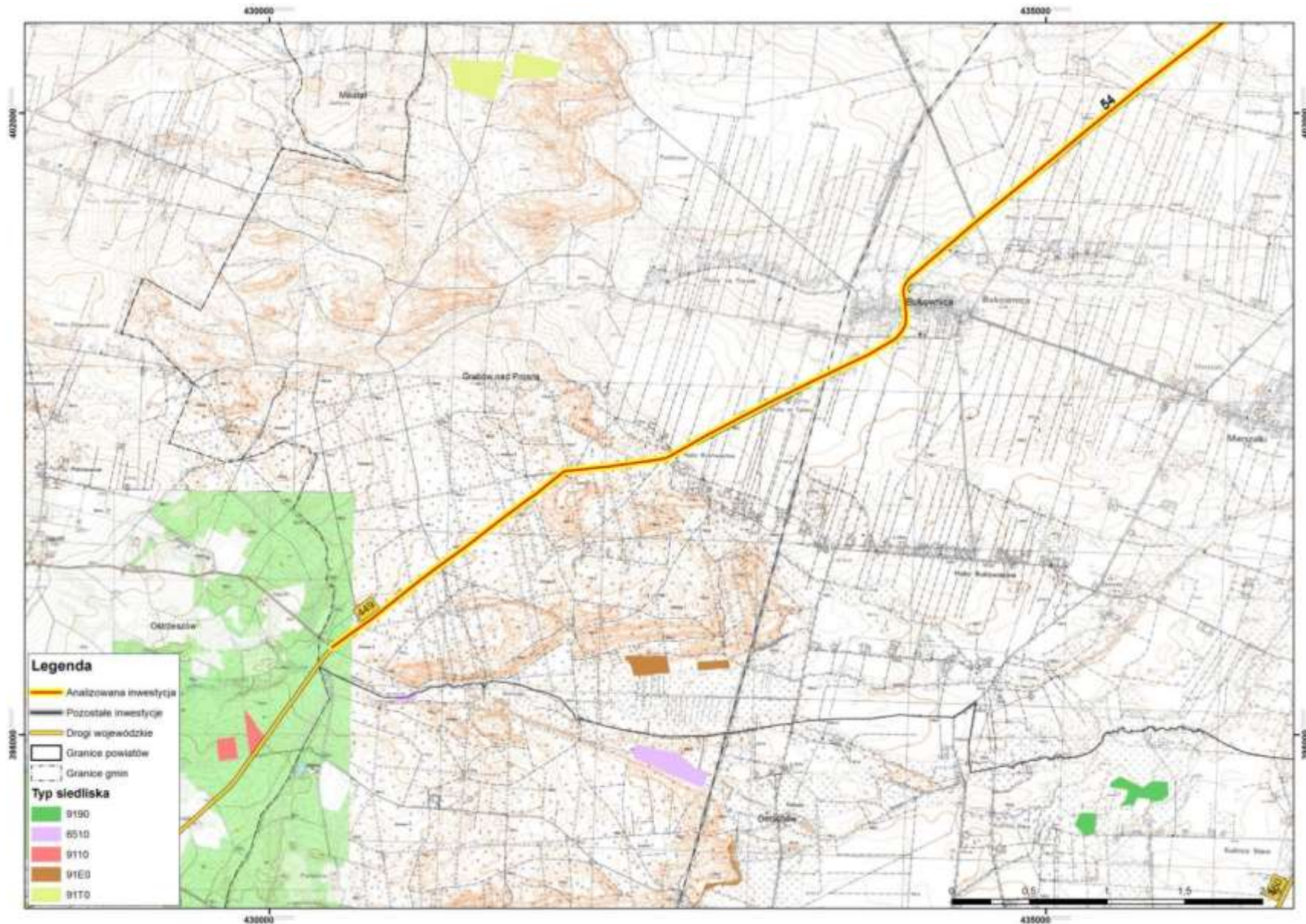
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020





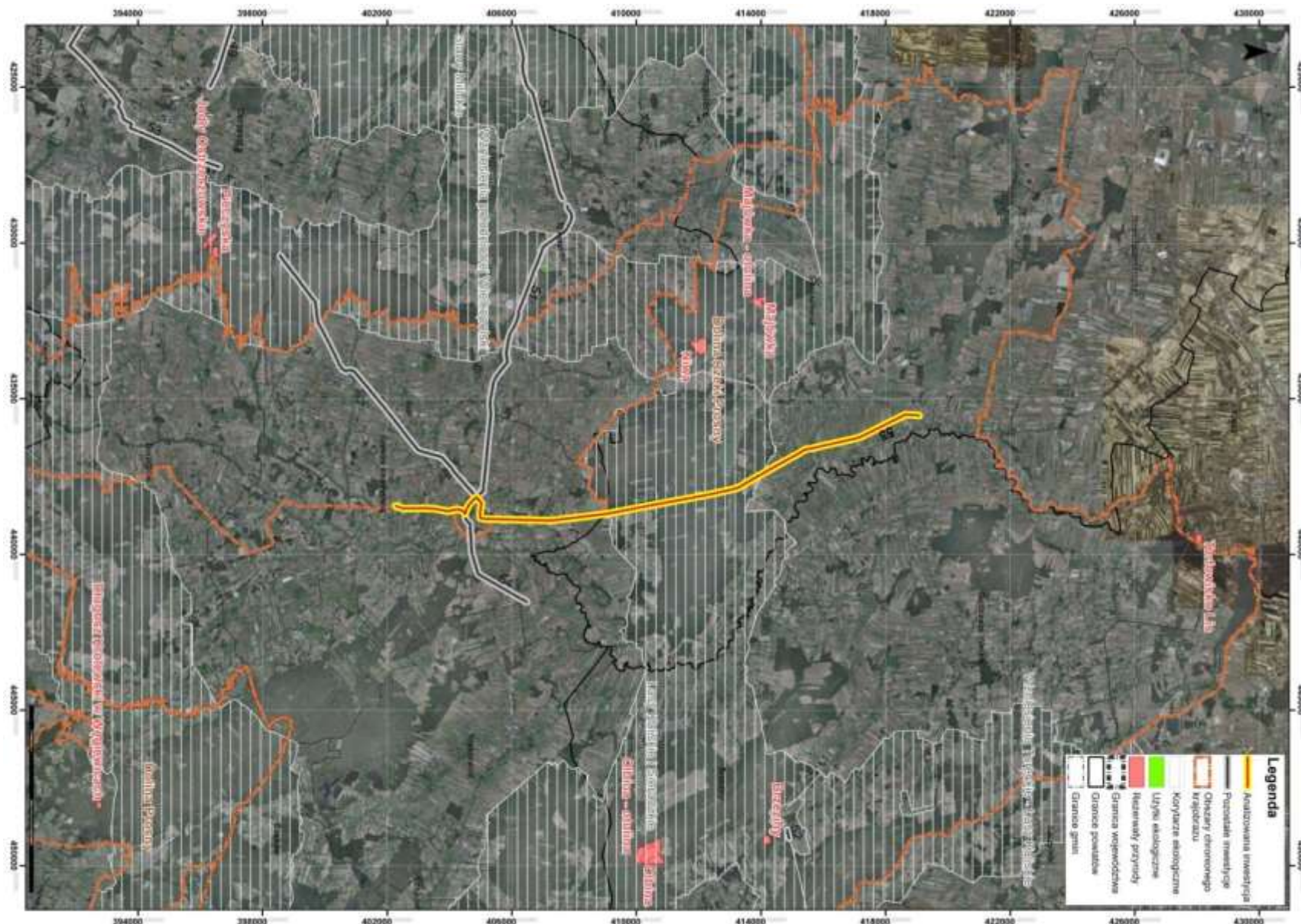


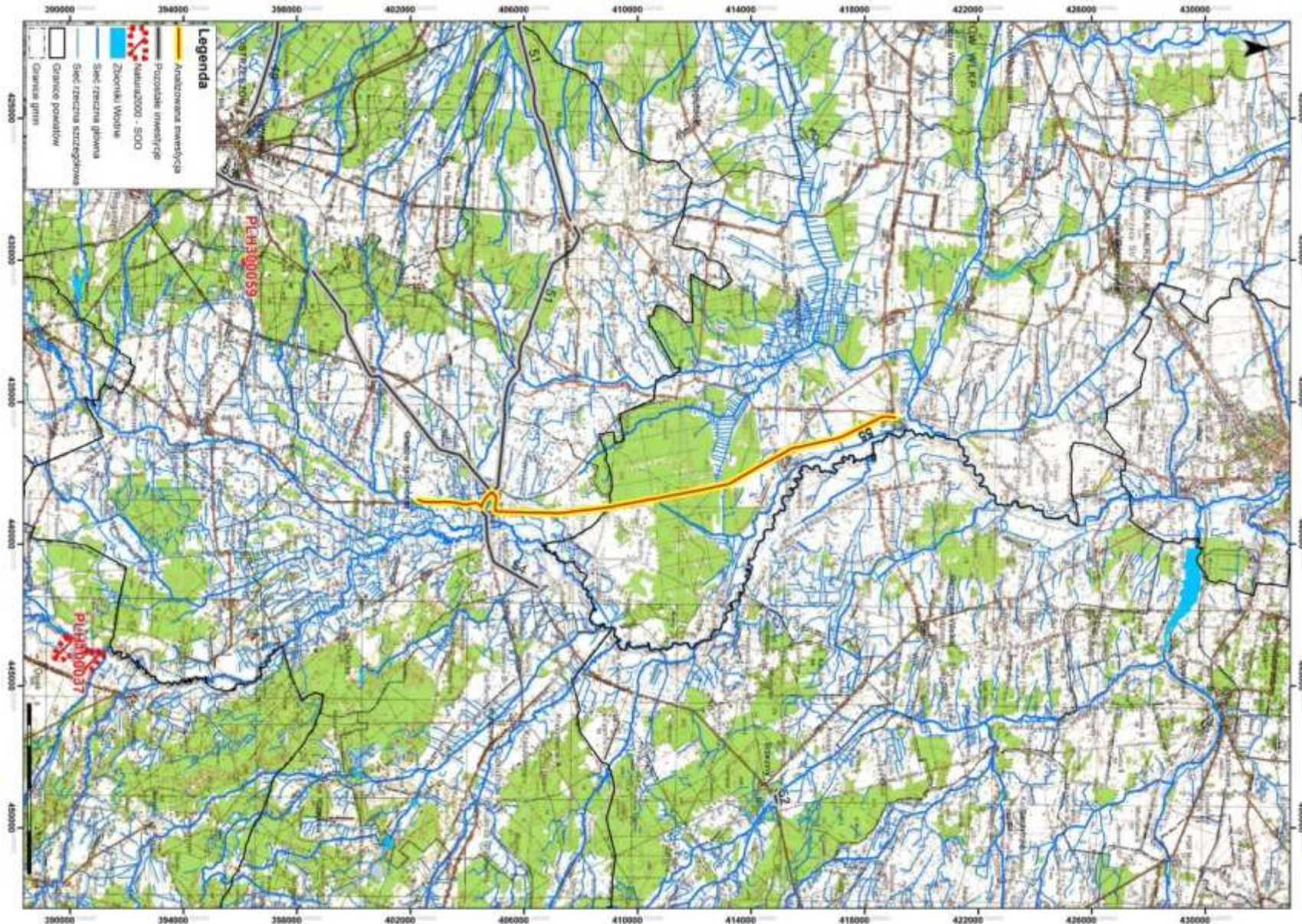
I.55. Droga nr 450 Ołobok – Smolniki.

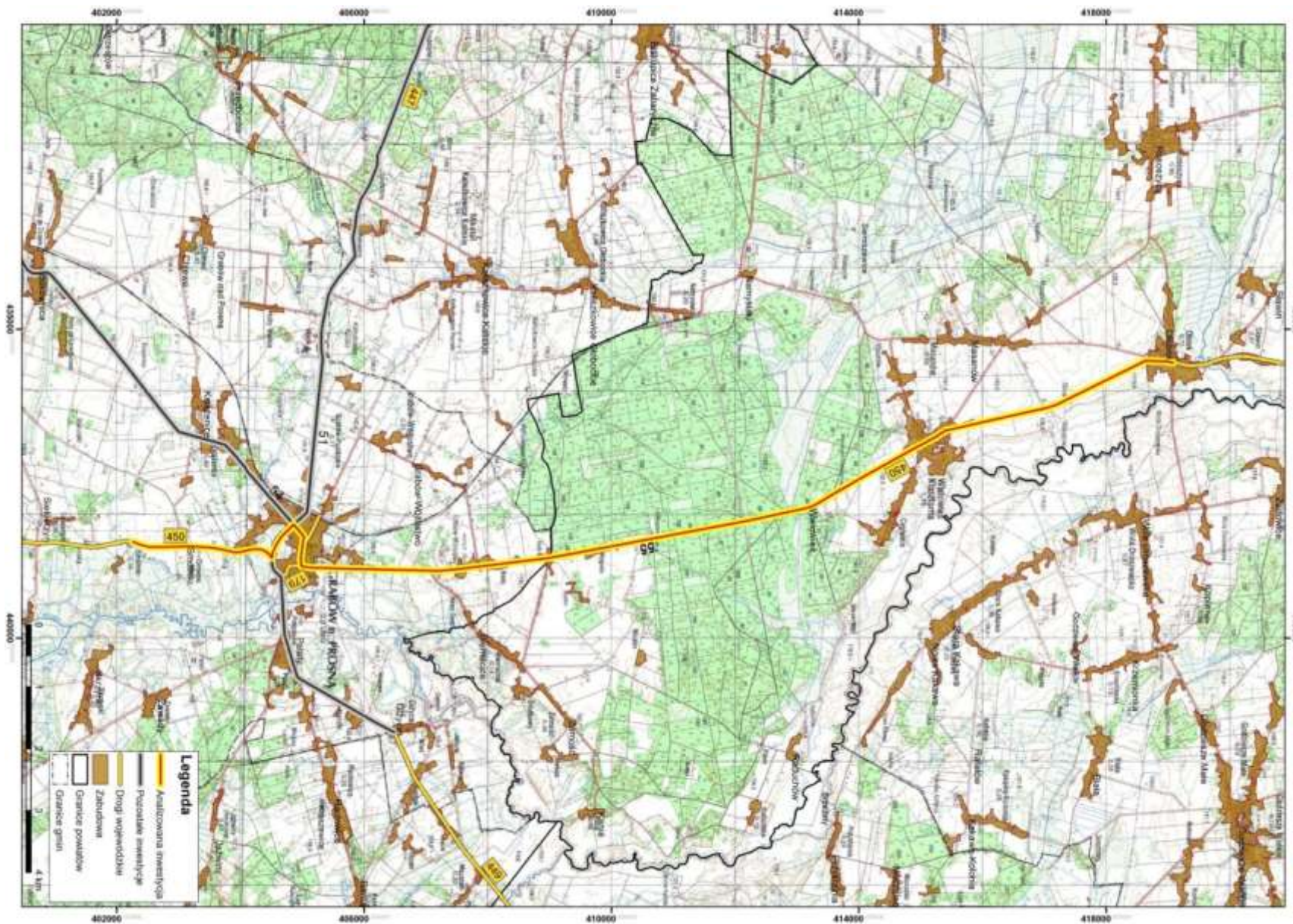
55		Droga nr 450 Ołobok – Smolniki					
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat ostrowski Gmina: Sieroszewice (Ołobok, Masanów) Powiat ostrzeszowski Gmina: Grabów nad Prosną (Biady, m. Grabów nad Prosną, Smolniki)						
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest przebudowa drogi wojewódzkiej nr 450 na odcinku Ołobok – Smolniki						
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość: 17,97km						
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOS	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;						
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja będzie szlakiem istniejącej drogi wojewódzkiej nr 450. Jej otoczenie w krańcowych częściach południowej i północnej stanowią grunty orne oraz zabudowa miejscowości przez które przebiega droga tj. Smolniki na południu oraz Ołobok i Wielowieś na północy. Centralna część inwestycji o długości około 5 km przebiega w obszarze leśnym. Układ hydrograficzny jest w dużej mierze równoległy do inwestycji, w związku z czym droga nie przecina wielu cieków. Wśród kolidujących z inwestycją wyróżnić można ciek Babia Rzeka oraz kilka rowów melioracji szczegółowych.						
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Obszary Chronionego Krajobrazu: Dolina Rzeki Proсны – 0 km (inwestycja leży na obszarze chronionym), Wzgórza Ostrzeszowskie i Kotlina Odolanowska – 4,9 km, Dolina Proсны – 7,3 km</p> <p>Natura 2000 – SOO: PLH300059 – 10,2 km, PLH100037 – 12,3 km</p> <p>Rezerваты przyrody: Niwa – 4,2 km, Majówka – 4,6 km, Olbina – 10,8 km, Brzeziny – 11,0 km, Pieczyska – 10,1 km, Jodły Ostrzeszowskie – 10,4 km, Torfowisko Lis – 9,8 km, Długosz Królewski w Węglewicach – 13,4 km</p> <p>Użytki ekologiczne: Użytek na wschód od inwestycji – 7,5 km</p> <p>Korytarze ekologiczne: Lasy Kaliskie i Sieradzkie – 0 km (część inwestycji leży na obszarze chronionym), Wzniesienia południowej Wielkopolski – 1,8 km, Stawy Milickie – 11,4 km, Wzniesienia Tureckie – Lasy Kaliskie – 9,2 km</p>						
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska							
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań						Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)
	-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wiązała się z potencjalną wycinką szpaleru drzew rosnącego wzdłuż istniejącej drogi. Drzewa te mogą być siedliskiem chronionych gatunków bezkręgowców, grzybów, porostów, ptaków i nietoperzy. Na etapie tworzenia

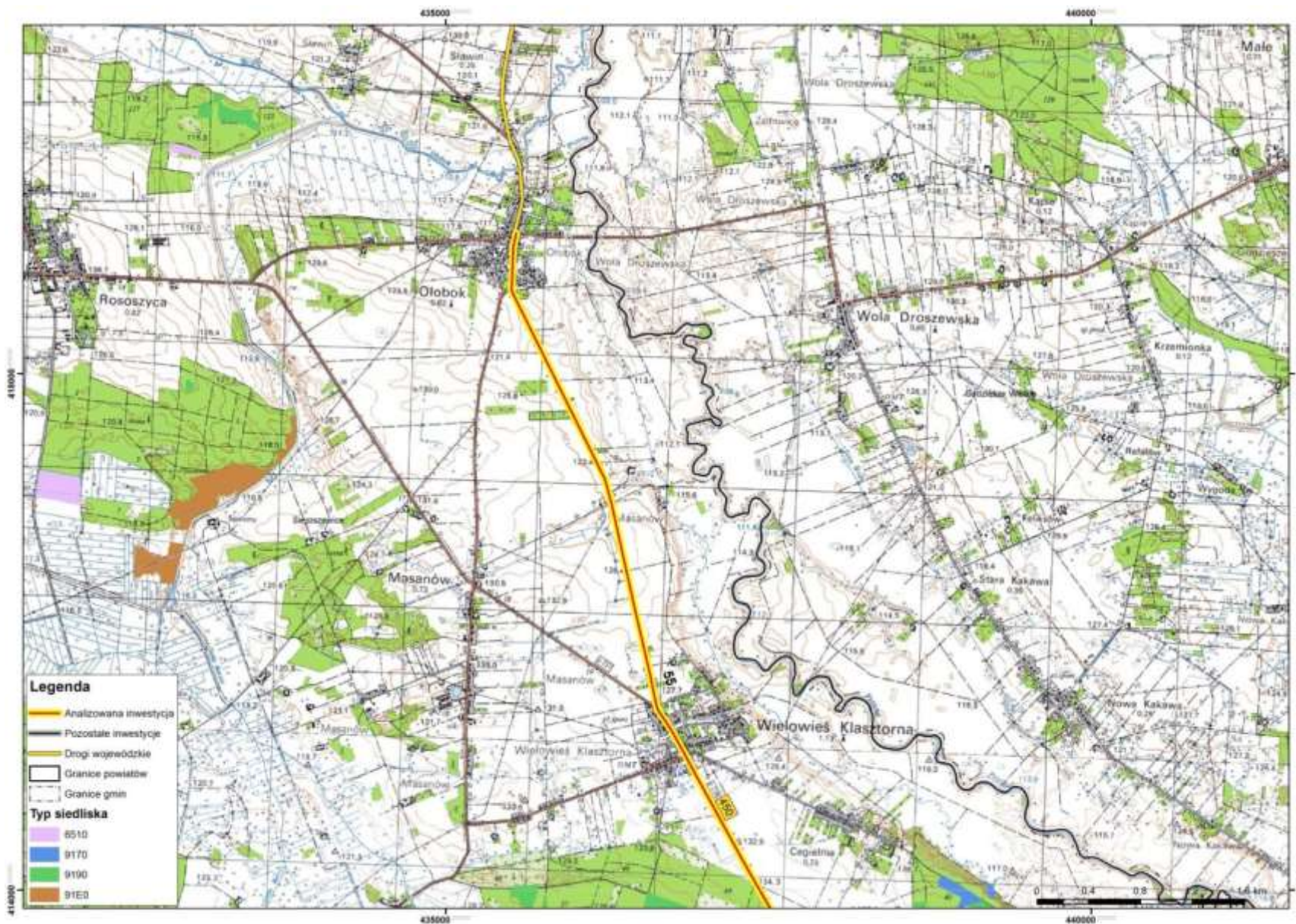
					projektu należy ograniczyć wycinkę istniejących drzew do niezbędnego minimum (np. wycinka jednostronna). Na niewielkim odcinku droga graniczy z siedliskami chronionymi 6510 i 9190. Siedlisko 6510 Ekstensywnie użytkowane niżowe łąki świeże. Wszelkie prace związane z przebudową drogi należy wykonywać poza wskazanym siedliskiem np. nie należy lokować zaplecza budowy drogi na obszarze siedliska. Siedlisko 9190 Kwaśne dąbrowy - nie należy prowadzić wycinki drzew i krzewów w siedlisku. Zaleca się wykonanie szczegółowej inwentaryzacji przyrodniczej. Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia mogą również wystąpić następujące zagrożenia: wzrost śmiertelności gatunków zwierząt; płoszenie zwierząt; wzmożenie efektu bariery; zniszczenie, przekształcenie lub pogorszenie jakości siedlisk (w wyniku zajęcia dodatkowego terenu pod przebudowę drogi: place zaplecza budowy, drogi technologiczne a także w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych). Na etapie raportu o oś należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą. Należy również zastosować działania minimalizujące (np. prowadzenie wycinki drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków) oraz dokonać nasadzeń kompensacyjnych.
Obszary Natura 2000					Nie zidentyfikowano zagrożeń dla obszarów Natura 2000
Pozostałe obszary chronione					Planowane przedsięwzięcie przebiega przez OCHK Dolina Rzeki Proсны, jednak ze względu na przebieg drogi w istniejącym śladzie, nie przewiduje się znaczących negatywnych oddziaływań na integralność i cele ochrony obszaru.
Korytarze ekologiczne					Planowane przedsięwzięcie przebiega przez korytarz ekologiczny Lasy Kaliskie i Sieradzkie, jednak ze względu na przebieg drogi w istniejącym śladzie, nie przewiduje się aby jego realizacja wiązała się z istotnymi negatywnymi oddziaływaniami. Zagrożeniem może być płoszenie zwierząt oraz wzrost ich śmiertelności na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Konieczne jest uwzględnienie minimalizacji na etapie projektowania drogi. Przebudowywana droga przecina również szereg lokalnych korytarzy ekologicznych np. cieków wodnych. Należy zachować drożność lokalnych korytarzy.
Ludzie (w tym zdrowie);					Inwestycja pozytywnie wpłynie na stan bezpieczeństwa użytkowników ruchu a tym samym pozytywnie wpłynie na komponent.
Wody;					Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie 6 JCW. Droga przebiega przez szereg elementów sieci hydrograficznej, jednak nie będzie wymagać przebudowy obiektów mostowych na ciekach stanowiących główne biegi JCW. Zagrożenia w tym zakresie powinny być przedmiotem procesu OOS. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
Powietrze;					Planowana inwestycja poza oddziaływaniami na etapie realizacji, z uwagi na swój charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowościami Ołobok – Smolniki, co w niewielkim stopniu może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń. Efekt może być jednak zneutralizowany przez wzrost natężenia ruchu powodowany preferowaniem przez kierowców tego połączenia przed innymi.
Hałas;					Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań. Jest to szczególnie istotne w obszarach podlegających takiej ochronie. Jednak relatywnie niewielki udział takich obszarów obniża istotność oddziaływania.
Powierzchnia ziemi ;					Na odcinkach wymagających poszerzenia pasa drogowego może dojść do utwardzenia i uszczelnienia powierzchni ziemi co ma negatywne oddziaływanie na komponent.

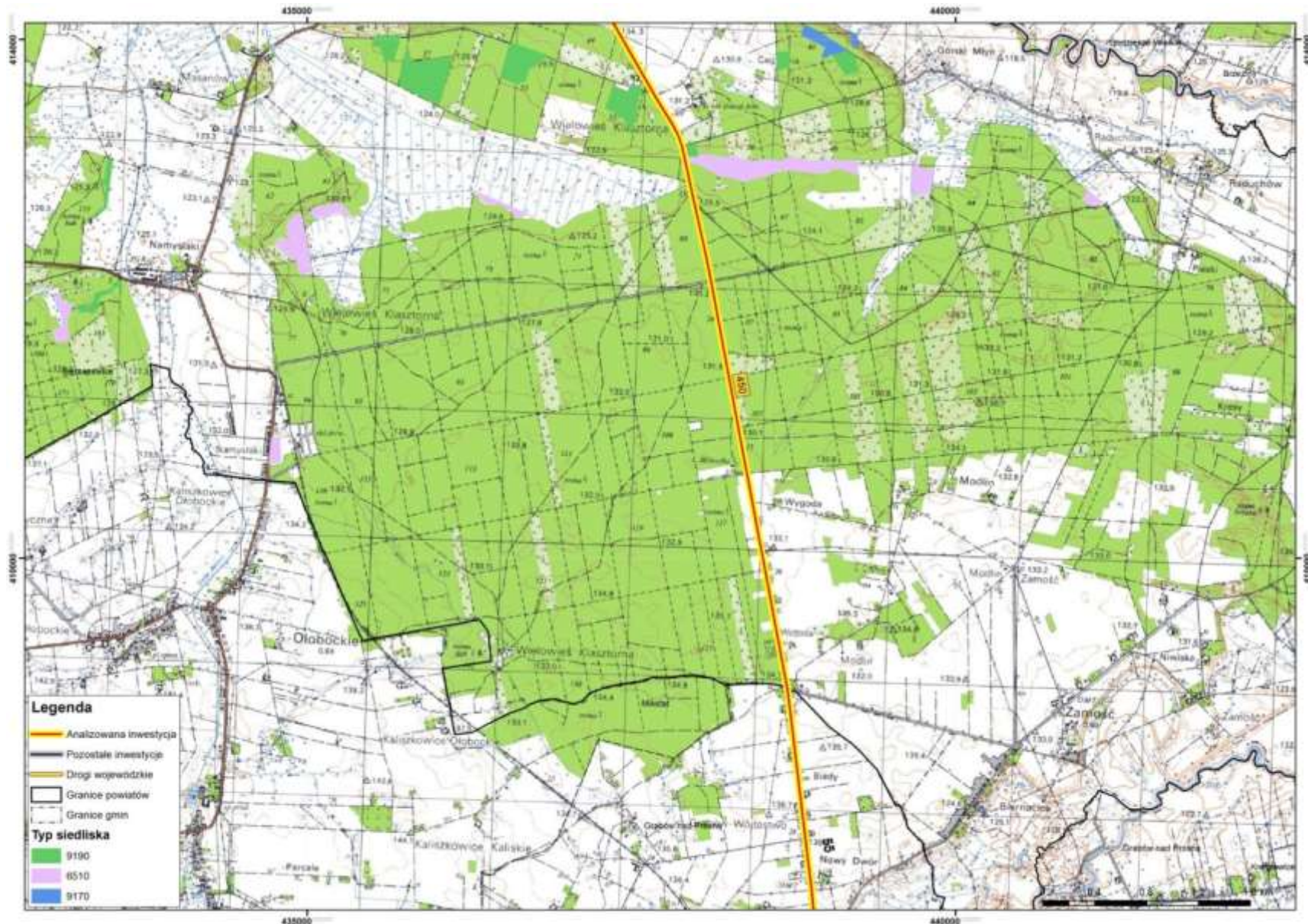
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);						Inwestycja może się wiązać z poszerzeniem pasa drogowego, wycinką drzew i krzewów przydrożnych a co za tym idzie negatywnym wpływem na krajobraz. Zaleca się minimalizację oddziaływań poprzez stosowanie kompensacyjnych nasadzeń po zakończeniu prac budowlanych.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);						Nie przewiduje się oddziaływań inwestycji na ten komponent.

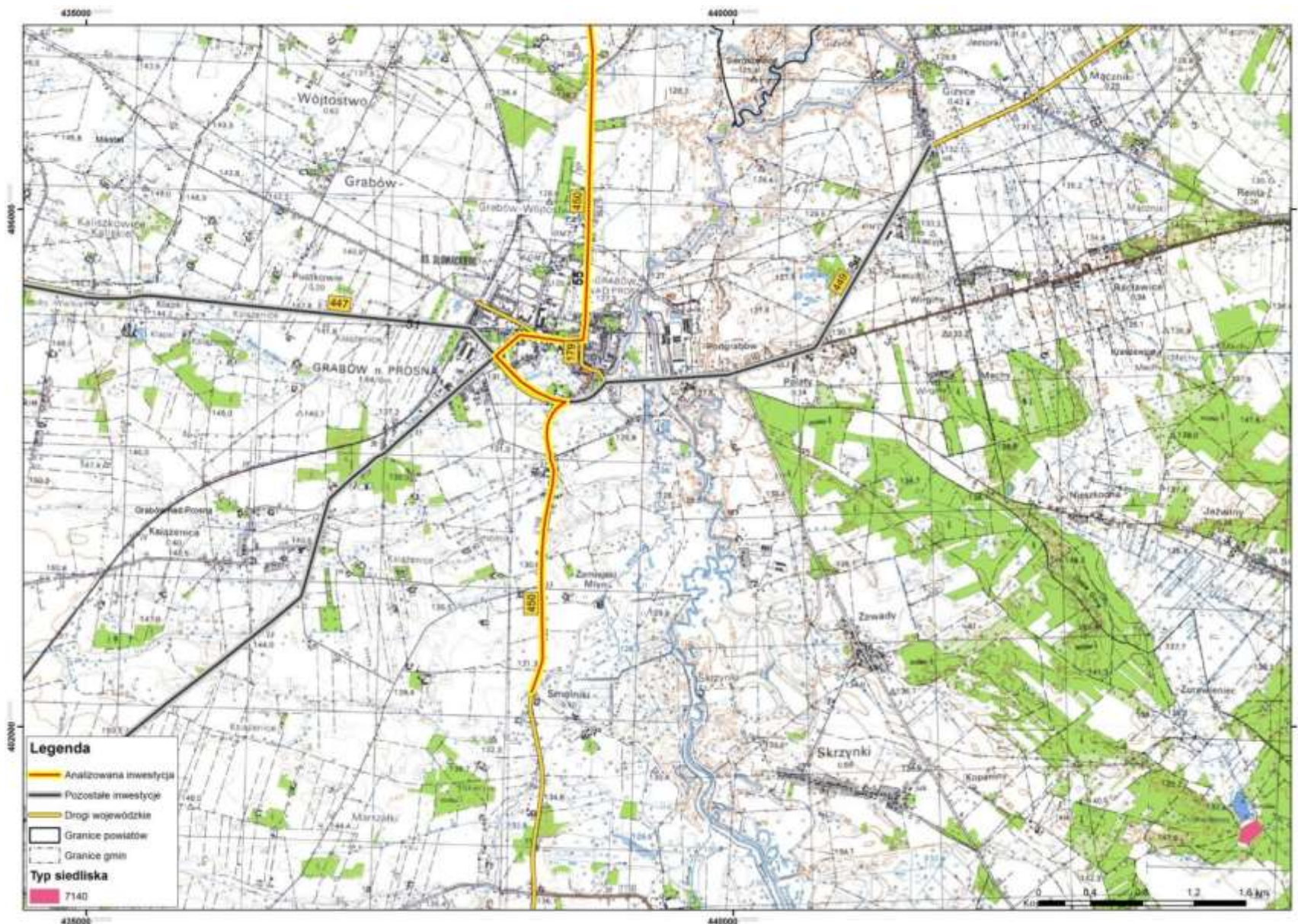










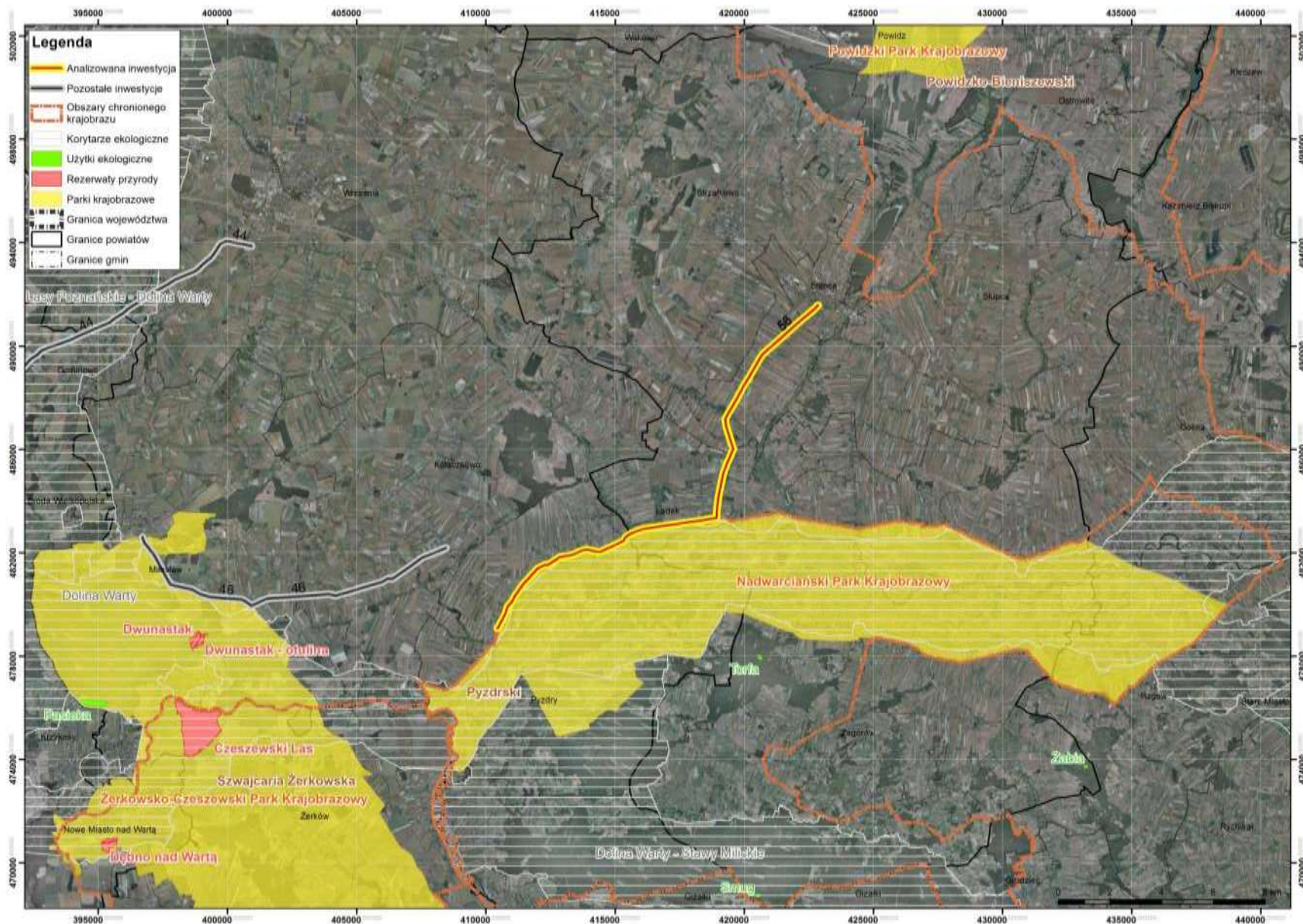


I.56. Droga nr 466 odc. Słupca – Pызdry.

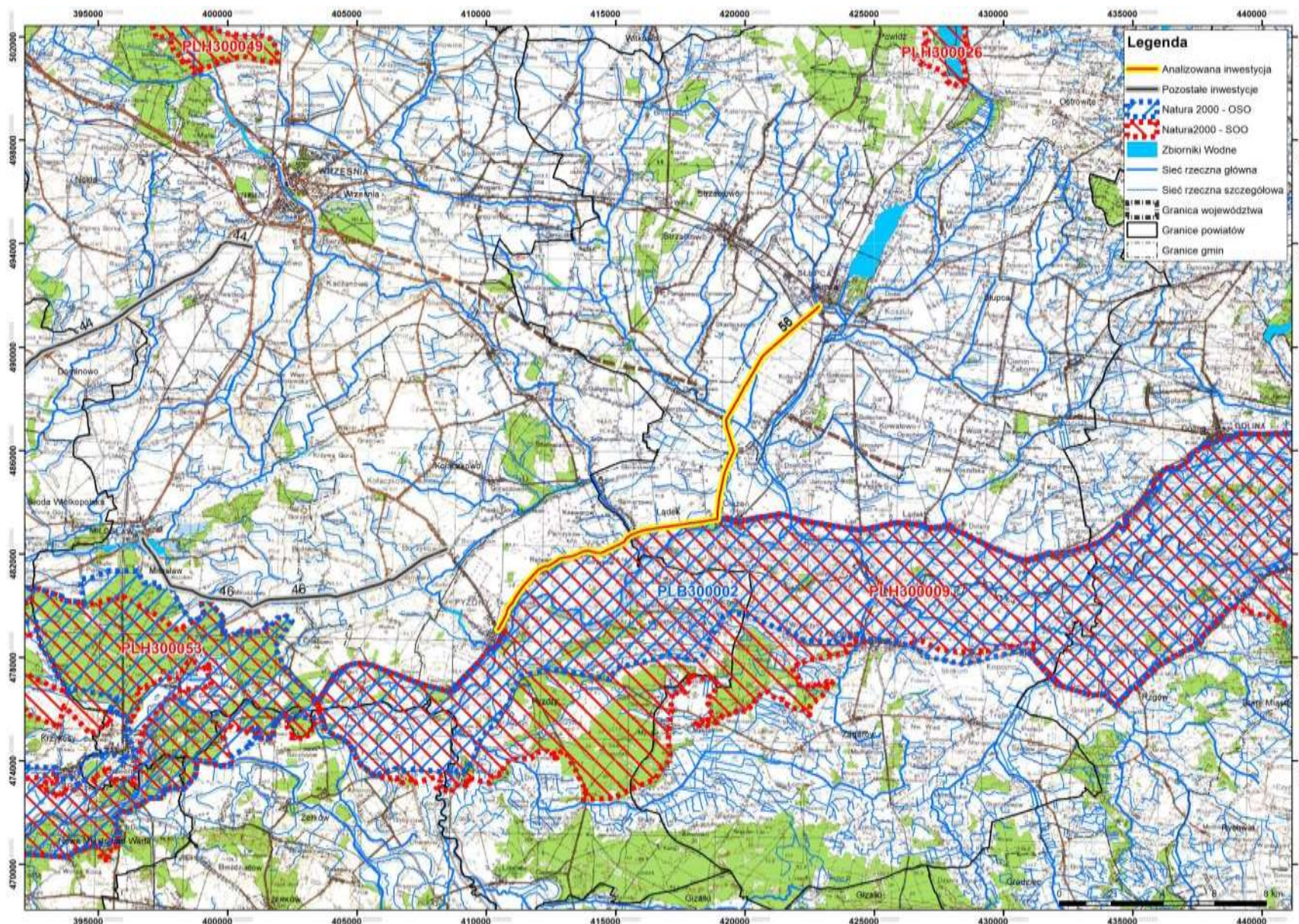
56	Droga nr 466 odc. Słupca – Pызdry	
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat wrzesiński Gmina: Pызdry (m. Pызdry, Rataje, Pietrzyków – Kolonia) Powiat słupecki Gmina: Łądek (Cegielnia, Ciężerń, Dąbrowa) Gmina: Słupca (Wierzboćice) Gmina: m. Słupca (m. Słupca)	
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest przebudowa drogi wojewódzkiej nr 466 na odcinku Słupca – Pызdry	
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 20,00km	
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOS	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;	
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja biegnie istniejącym szlakiem drogi wojewódzkiej nr 466. Otoczenie inwestycji stanowią wyłącznie tereny użytkowane rolniczo oraz zabudowania okolicznych miejscowości: Pызdry, Dłusk, Rataje, Pietrzyków – Kolonia, Ciężerń, Wierzboćice i Słupca. Drzewa występują jedynie marginalnie głównie w pobliżu rzek i zadrzewień śródpolnych i śródłąkowych. Inwestycja przecina kilka cieków szczegółowych oraz cieki trzy większe cieki: Wrześnica, Struga Bawół oraz Dopyw spod Bielawy. Odcinek Pызdry – Ciężerń biegnie blisko koryta rzeki Warty.	
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Parki krajobrazowe: Nadwarciański Park Krajobrazowy – 0 km (inwestycja graniczy z obszarem chronionym), Żerkowsko – Czeszewski Park Krajobrazowy – 7,3 km, Powidzki Park Krajobrazowy – 9,4 km</p> <p>Obszary Chronionego Krajobrazu: Pызdrski – 0 km (inwestycja graniczy z obszarem chronionym, Szwajcaria Żerkowska – 4,0 km, Powidzko – Bieniszewski – 1,9 km</p> <p>Natura 2000 – SOO: Ostoja Nadwarciańska PLH300009 – 0 km (inwestycja graniczy z obszarem chronionym), PLH300053 – 7,5 km, PLH300026 – 10,1 km</p> <p>Natura 2000 – OSO: Dolina Środkowej Warty PLB300002 – 0 km (inwestycja graniczy z obszarem chronionym)</p> <p>Rezerваты przyrody: Dwunastak – 11,5 km, Czeszewski Las – 11,6 km, Dębno nad Wartą – 16,8 km</p> <p>Użytki ekologiczne: Torfa – 5,5 km, Smug – 14,2 km, Pasięka – 15,5 km, Żabia – 17,2 km</p> <p>Korytarze ekologiczne: Dolina Warty – 0 km, Dolina Warty – Stawy Milickie – 2,3 km, Lasy Poznańskie – Dolina Warty – 14,1 km</p>	
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska		
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań	Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)

	-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wiązała się z potencjalną wycinką drzew rosnących wzdłuż istniejącej drogi. Obiekty te mogą być siedliskiem chronionych gatunków bezkręgowców, grzybów, porostów, ptaków i nietoperzy. Na etapie projektu należy rozważyć warianty umożliwiające pozostawienie drzew lub ograniczenie wycinki do niezbędnego minimum (np. wycinka jednostronna). Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia mogą również wystąpić następujące zagrożenia: wzrost śmiertelności gatunków zwierząt; płoszenie zwierząt; wzmożenie efektu bariery; zniszczenie, przekształcenie lub pogorszenie jakości siedlisk (w wyniku zajęcia dodatkowego terenu pod przebudowę drogi- place zaplecza budowy, drogi technologiczne a także w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych). Na etapie raportu ooś należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą. Należy również zastosować działania minimalizujące (np. prowadzenie wycinki drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków) oraz dokonać nasadzeń kompensacyjnych.
Obszary Natura 2000							Planowane przedsięwzięcie graniczy z dwoma obszarami Natura 2000: Ostoja Nadwarciańska oraz Dolina Środkowej Warty. Przebudowa drogi nie będzie miała znaczącego negatywnego wpływu na Obszary Natura 2000. Potencjalnymi zagrożeniami na etapie realizacji przedsięwzięcia może być płoszenie poszczególnych gatunków ptaków będących przedmiotami ochrony w obszarze. W celu zminimalizowania oddziaływania należy zastosować odpowiednie terminy wykonywania prac - prace wykonywać poza sezonem lęgowym. Na etapie ooś należy dokonać szczegółowej analizy oddziaływania.
Pozostałe obszary chronione							Nie stwierdzono oddziaływań na pozostałe obszary chronione
Korytarze ekologiczne							Planowane przedsięwzięcie graniczy z korytarzem ekologicznym Dolina Warty. Nie przewiduje się, aby jego realizacja wiązała się z istotnymi negatywnymi oddziaływaniami, jednak na etapie realizacji i eksploatacji może dojść do zwiększenia śmiertelności zwierząt oraz ich płoszenia zwłaszcza w okresie lęgowym ptaków. Należy zastosować działania minimalizujące np. prace wykonywać w odpowiednich terminach (poza sezonem lęgowym ptaków). Należy również zapewnić ciągłość i drożność lokalnych korytarzy ekologicznych (np. korytarzy wzdłuż cieków). Na etapie raportu ooś należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą. Na etapie projektu przebudowywanej drogi należy uwzględnić rozwiązania zapewniające drożność obiektów pełniących funkcję lokalnych korytarzy ekologicznych (np. poprzez przebudowę i dostosowanie odpowiednich parametrów przepustom służącym, jako przejścia dla płazów i drobnych ssaków).
Ludzie (w tym zdrowie);							Inwestycja pozytywnie wpłynie na stan bezpieczeństwa użytkowników ruchu a tym samym pozytywnie wpłynie na komponent.
Wody;							Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie 7 JCW. Droga przebiega przez szereg elementów sieci hydrograficznej i wymagać będzie przebudowy obiektów mostowych, przy czym wystąpią 3 przypadki gdzie może dojść do ingerencji w koryto cieką stanowiącego główny bieg JCW. Zagrożenia w tym zakresie powinny być przedmiotem procesu OOŚ. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
Powietrze;							Planowana inwestycja poza oddziaływaniami na etapie realizacji, z uwagi na swój charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowościami Słupca i Pызdry, co w niewielkim stopniu może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń.
Hałas;							Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej,

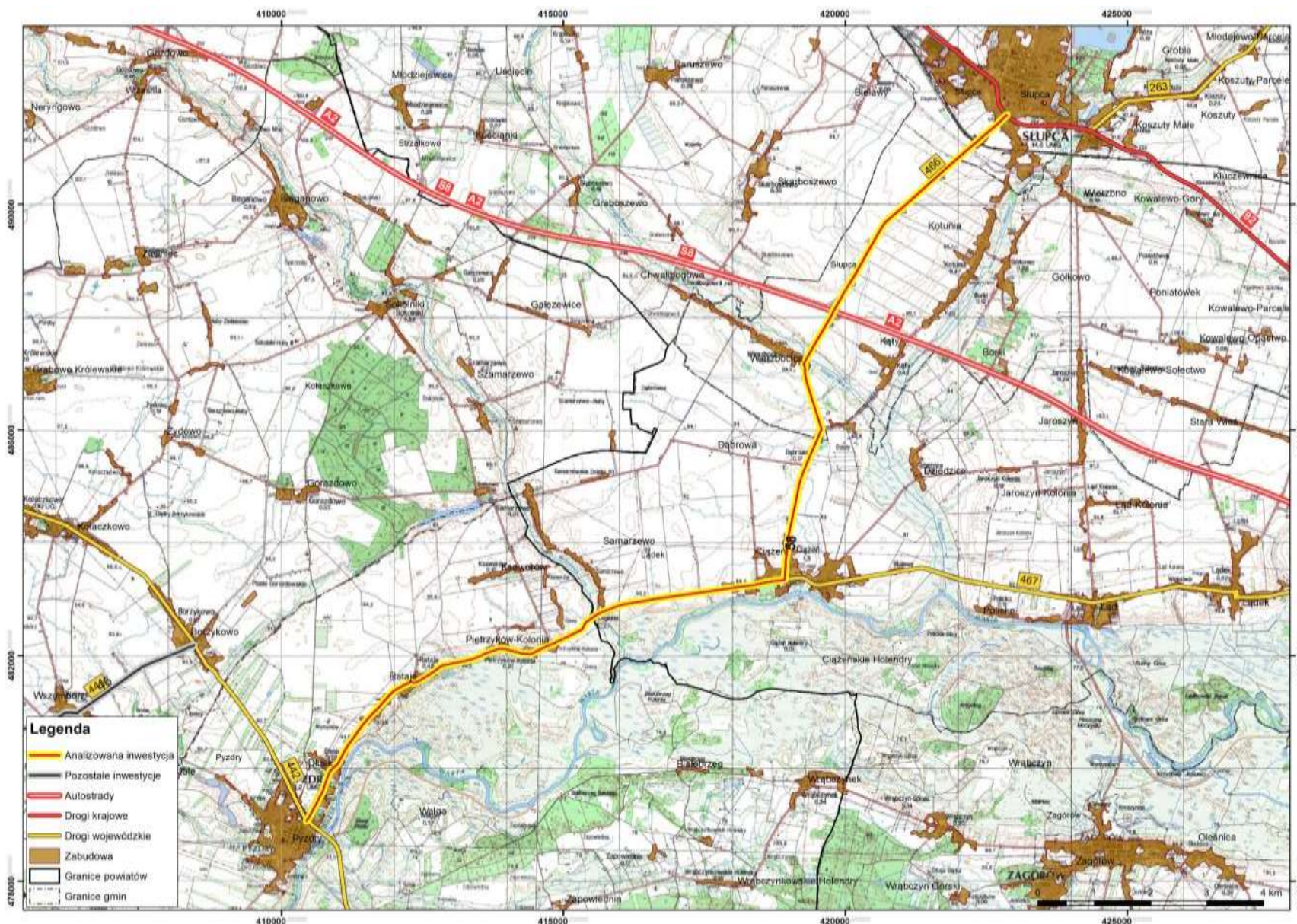
							pozwole na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań. Jest to szczególnie istotne w obszarach podlegających takiej ochronie.
Powierzchnia ziemi ;							Na odcinkach wymagających poszerzenia pasa drogowego może dojść do utwardzenia i uszczelnienia powierzchni ziemi co ma negatywne oddziaływanie na komponent.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);							Inwestycja może się wiązać z poszerzeniem pasa drogowego, wycinką drzew i krzewów przydrożnych a co za tym idzie negatywnym wpływem na krajobraz. Zaleca się minimalizację oddziaływań poprzez stosowanie kompensacyjnych nasadzeń po zakończeniu prac budowlanych.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);							Nie przewiduje się oddziaływań inwestycji na ten komponent.



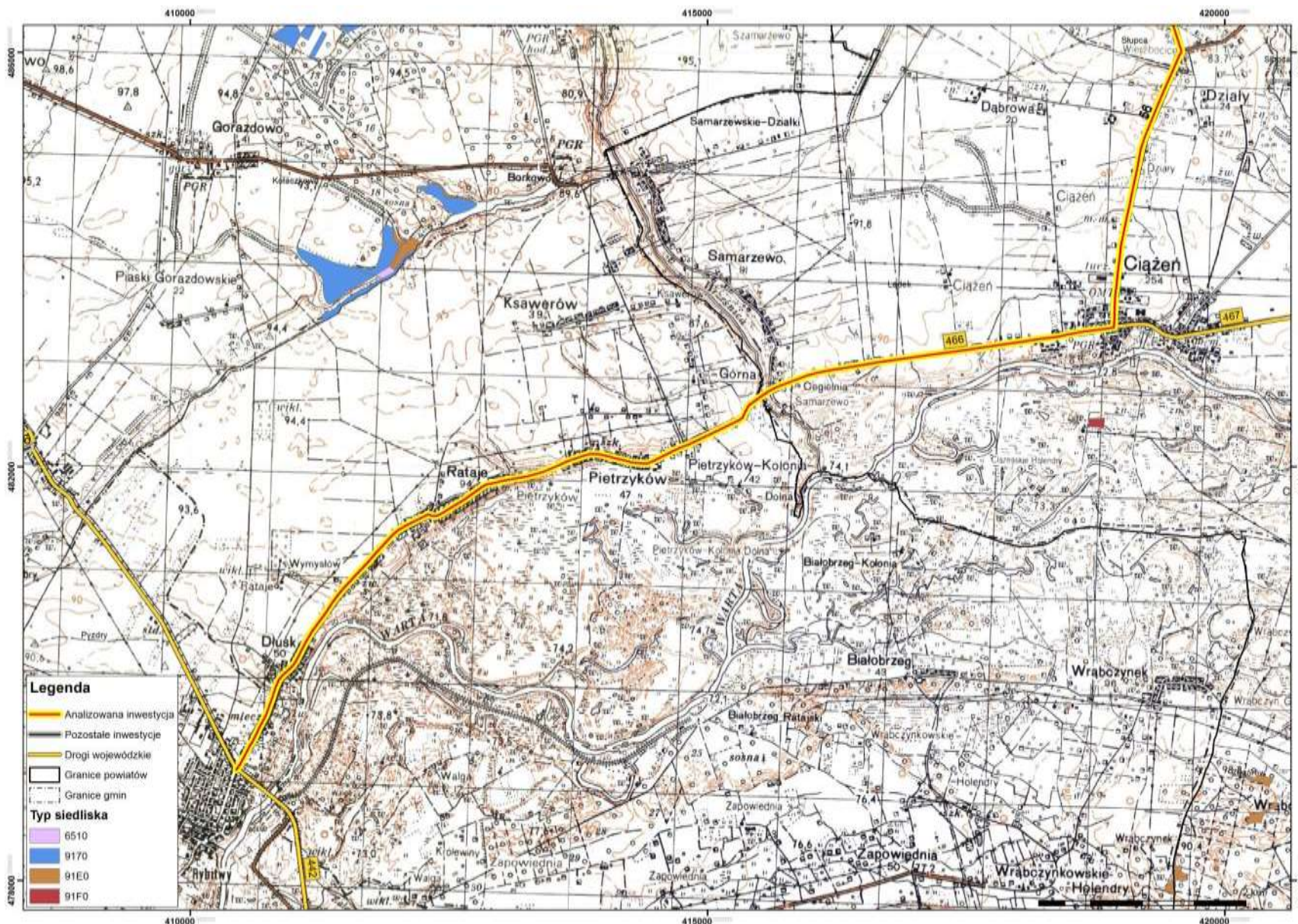
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

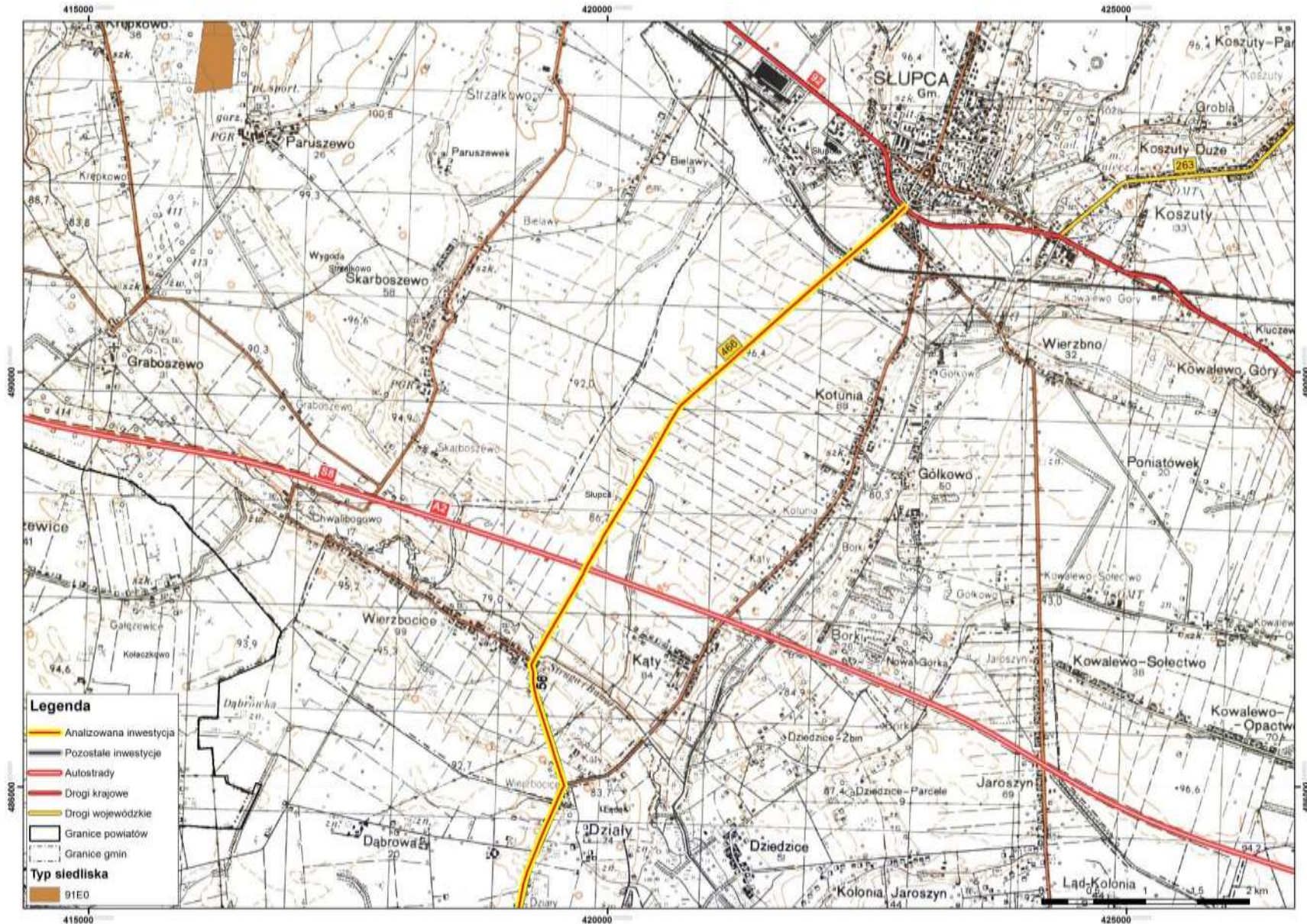


w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



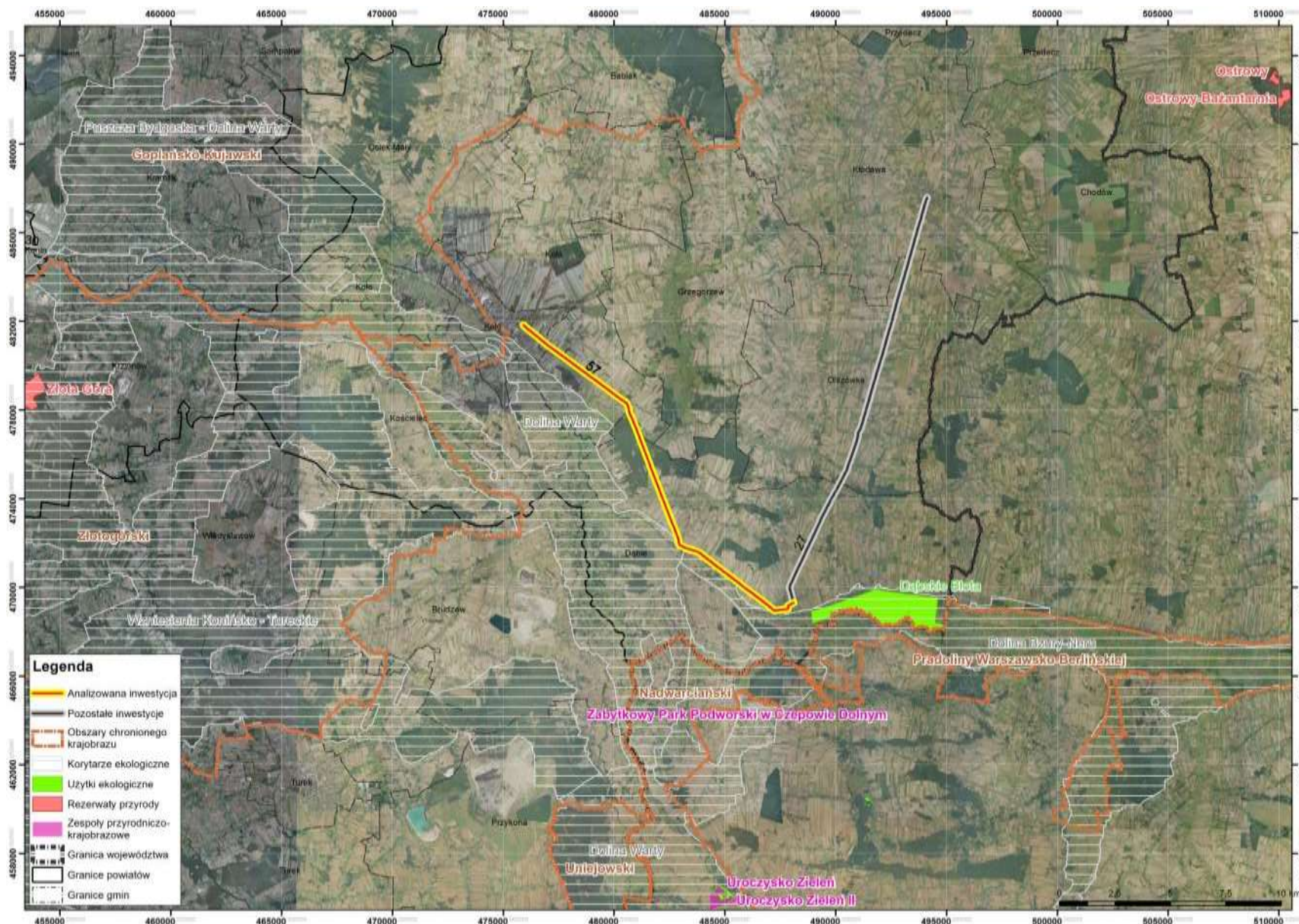


I.57. Droga nr 473 Powiercie – Dąbie.

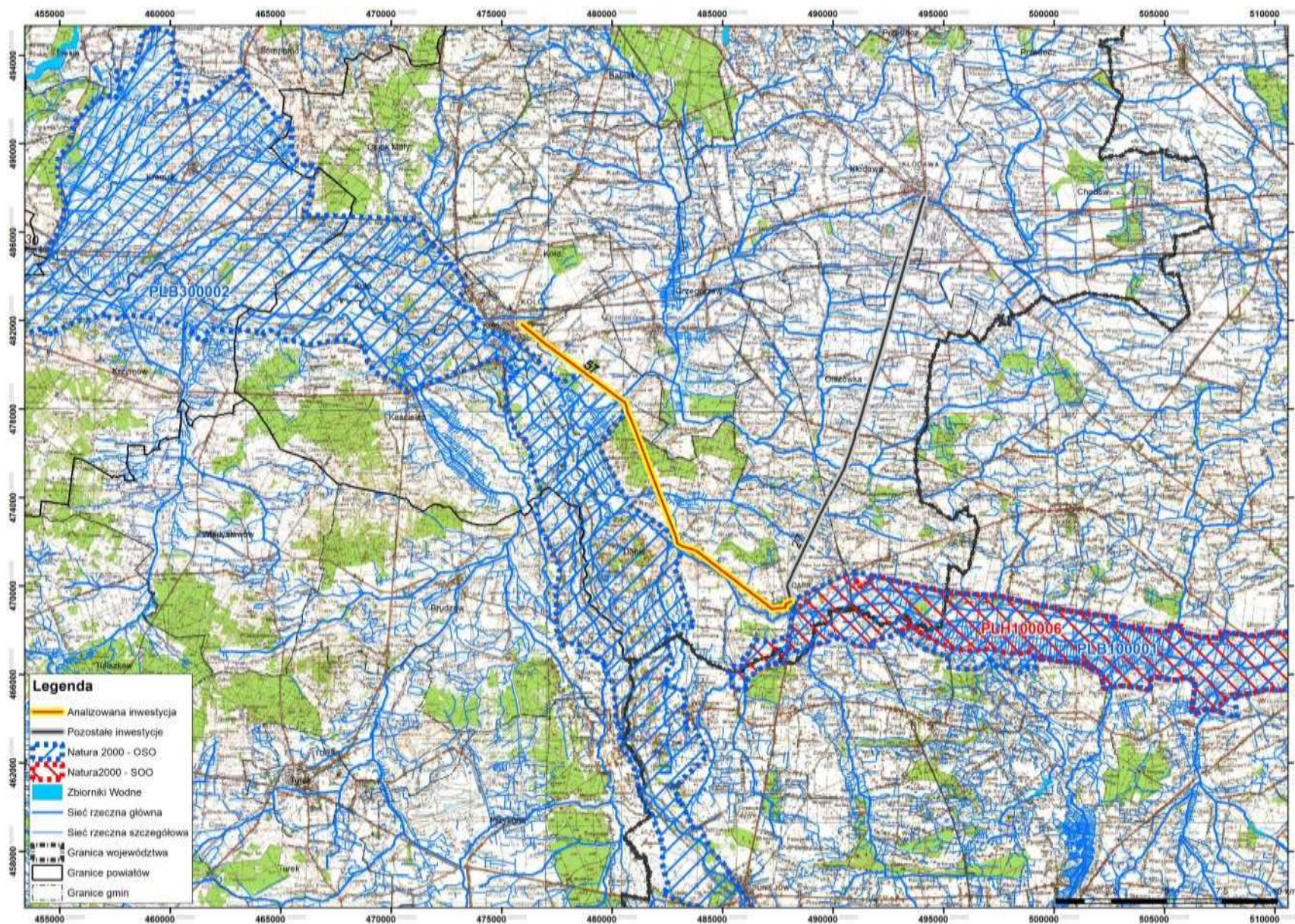
57		Droga nr 473 Powiercie – Dąbie
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat kolski Gmina: m. Koło (m. Koło, Powiercie) Gmina: Koło (Powiercie, Przybyłów) Gmina: Dąbie (Rzuchów, Chełmno, m. Dąbie)	
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest rozbudowa drogi na odc. Powiercie - Dąbie oraz rozbudowa drogi na odc. nowy przebieg DW 473 m. Dąbie.	
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 18,00km	
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;	
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja przebiega w ciągu istniejącej drogi wojewódzkiej nr 473. Droga prowadzi od południowego – wschodu przez tereny użytkowane rolniczo i okoliczne miejscowości Dąbie, Sobótką, Chełmno i Rzuchów. W centralnej części na odcinku około 3,5 km inwestycja leży w otoczeniu lasu, by następnie przez grunty orne dotrzeć do zabudowy, która przez mniejsze miejscowości Skobelice, Powiercie, Powiercie – Kolonia prowadzi praktycznie aż do centrum miasta Koło. Inwestycja przecina kilka pomniejszych cieków szczegółowych oraz dwa większe cieki Rgilewkę i Dopytyw z Zalesia.	
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Obszary Chronionego Krajobrazu: Goplańsko – Kujawski – 0,6 km, Pradoliny Warszawsko – Berlińskiej – 1,3 km, Nadwarciański – 1,7 km, Złotogórski – 5,9 km, Uniejowski – 11,0 km</p> <p>Natura 2000 – SOO: PLH100006 – 0,3 km</p> <p>Natura 2000 – OSO: Dolina Środkowej Warty PLB300002 – 0 km (inwestycja graniczy z obszarem chronionym); Pradolina Warszawsko - Berlińska PLB100001 – 0,1 km</p> <p>Użytki ekologiczne: Dąbskie Błota – 0,9 km, <i>dwa mniejsze użytki na południe od inwestycji</i> – 9,4 km oraz 13,0 km</p> <p>Zespoły przyrodniczo – krajobrazowe: Zabytkowy Park Podworski w Czepowie Dolnym – 4,8 km, Uroczysko Zieleń – 12,6 km, Uroczysko Zieleń II – 12,7 km</p> <p>Korytarze ekologiczne: Dolina Warty – 0,1 km, Dolina Bzury – Neru – 0 km, Puszcza Bydgoska – Dolina Warty – 6,4 km, Wzniesienia Konińsko – Tureckie – 6,5 km</p>	
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska		
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań	Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)
	-3 -2 -1 1 2 3	

Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione					Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wiązała się z potencjalną wycinką drzew i krzewów oraz zajętością dodatkowego obszaru pod rozbudowę drogi. Obiekty te mogą być siedliskiem chronionych gatunków bezkręgowców, grzybów, porostów, ptaków i nietoperzy. Na etapie tworzenia projektu należy uwzględnić zminimalizowanie wycinki drzew i krzewów do niezbędnego minimum (szpalerów drzew oraz powierzchni leśnych). Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia mogą również wystąpić następujące zagrożenia: wzrost śmiertelności gatunków zwierząt; płoszenie zwierząt; wzmoczenie efektu bariery; zniszczenie, przekształcenie lub pogorszenie jakości siedlisk (w wyniku zajęcia dodatkowego terenu pod przebudowę drogi- place zaplecza budowy, drogi technologiczne a także w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych). Na etapie raportu oos należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą. Należy również zastosować działania minimalizujące (np. prowadzenie wycinki drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków) oraz dokonać nasadzeń kompensacyjnych.
Obszary Natura 2000					Droga wojewódzka 473 graniczy z obszarem Natura 2000 Dolina Środkowej Warty PLB300002 na dwóch odcinkach: 1 o długości 2,250 km (obszar zabudowany oraz mozaika łąk i pól uprawnych), drugi odcinek o długości 300 m (w obszarze zabudowanym). Podczas prac związanych z rozbudową drogi nie przewiduje się znaczących negatywnych oddziaływań na przedmioty ochrony oraz integralność obszaru Natura 2000. Potencjale negatywne oddziaływania będą wiązały się ze wzmocnionym ruchem ciężkiego sprzętu i pojazdów (etap realizacji) - płoszenie zwierząt. Należy zastosować działania minimalizujące np. wykonywanie robót poza okresem lęgowym i sezonem wegetacyjnym.
Pozostałe obszary chronione					Nie stwierdzono zagrożeń na pozostałe obszary chronione.
Korytarze ekologiczne					Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie znacząco negatywnie na sieć głównych korytarzy ekologicznych. Przedsięwzięcie to położone jest na granicy z korytarzem Dolina Bzury –Neru (na odcinku o długości około 2 km). Potencjalnym zagrożeniem jest płoszenie zwierząt oraz zwiększenie ich śmiertelności na etapie budowy i eksploatacji przedsięwzięcia. Należy zastosować działania minimalizujące np. prace wykonywać poza sezonem lęgowym ptaków. Należy również zapewnić ciągłość i drożność lokalnych korytarzy ekologicznych (np. korytarzy wzdłuż cieków). Na etapie raportu oos należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą. Na etapie projektu przebudowywanej drogi należy uwzględnić rozwiązania zapewniające drożność obiektów pełniących funkcję lokalnych korytarzy ekologicznych (np. poprzez przebudowę i dostosowanie odpowiednich parametrów przepustom służącym, jako przejścia dla ptaków i drobnych ssaków).
Ludzie (w tym zdrowie);					Inwestycja pozytywnie wpłynie na stan bezpieczeństwa użytkowników ruchu a tym samym pozytywnie wpłynie na komponent.
Wody;					Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie 5 JCW. Droga przebiega przez szereg elementów sieci hydrograficznej i wymagać będzie przebudowy obiektów mostowych, przy czym wystąpią 2 przypadki gdzie może dojść do ingerencji w koryto cieków stanowiącego główny bieg JCW. Zagrożenia w tym zakresie powinny być przedmiotem procesu OOS. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
Powietrze;					Planowana inwestycja poza oddziaływaniami na etapie realizacji, z uwagi na swój charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowościami Koło i Dąbie, co w niewielkim stopniu może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń.
Hałas;					Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej,

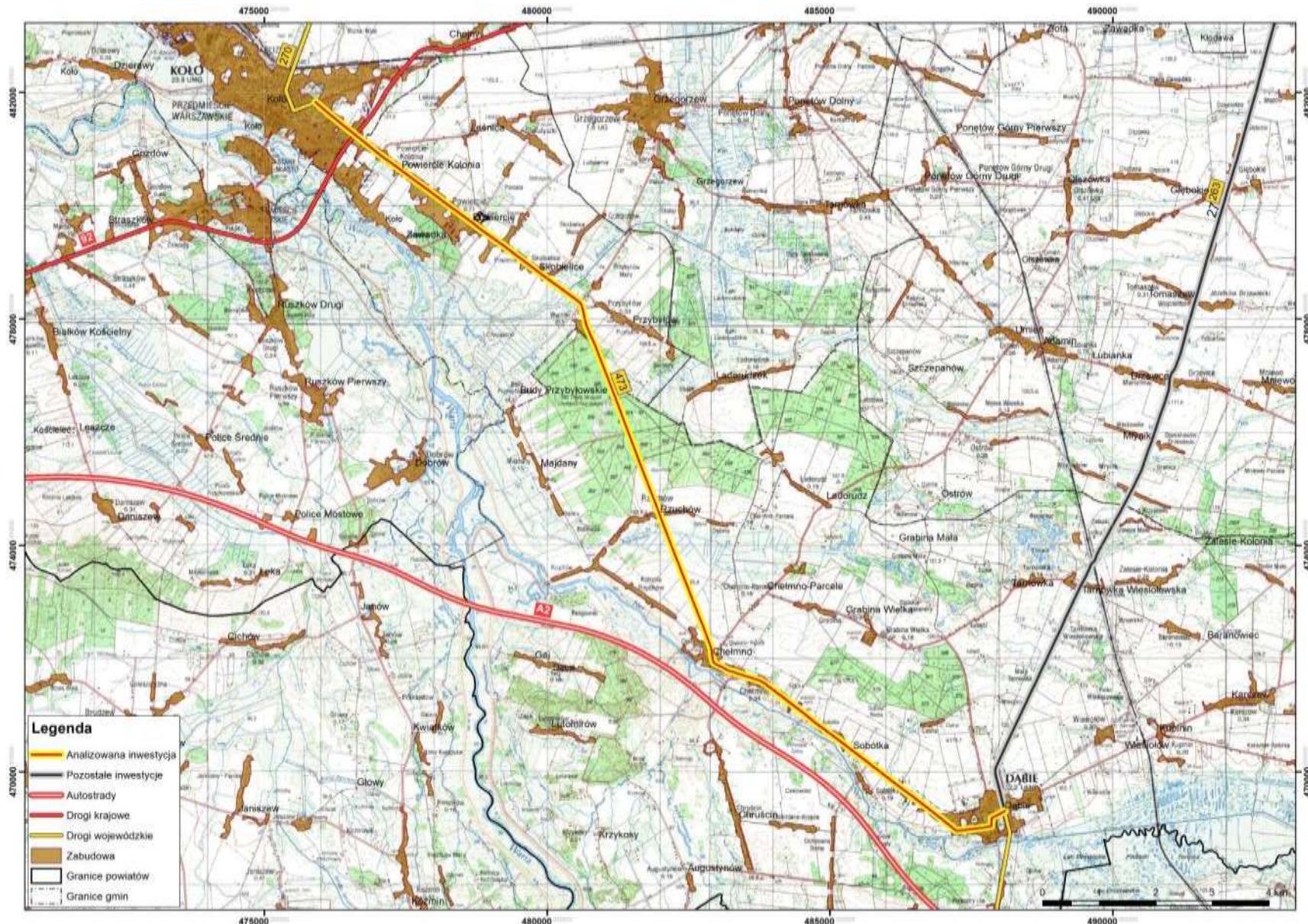
									pozwole na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań. Jest to szczególnie istotne w obszarach podlegających takiej ochronie.
Powierzchnia ziemi ;									Na odcinkach wymagających poszerzenia pasa drogowego może dojść do utwardzenia i uszczelnienia powierzchni ziemi co ma negatywne oddziaływanie na komponent.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);									Inwestycja może się wiązać z poszerzeniem pasa drogowego, wycinką drzew i krzewów przydrożnych a co za tym idzie negatywnym wpływem na krajobraz. Zaleca się minimalizację oddziaływań poprzez stosowanie kompensacyjnych nasadzeń po zakończeniu prac budowlanych.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);									Nie przewiduje się oddziaływań inwestycji na ten komponent.



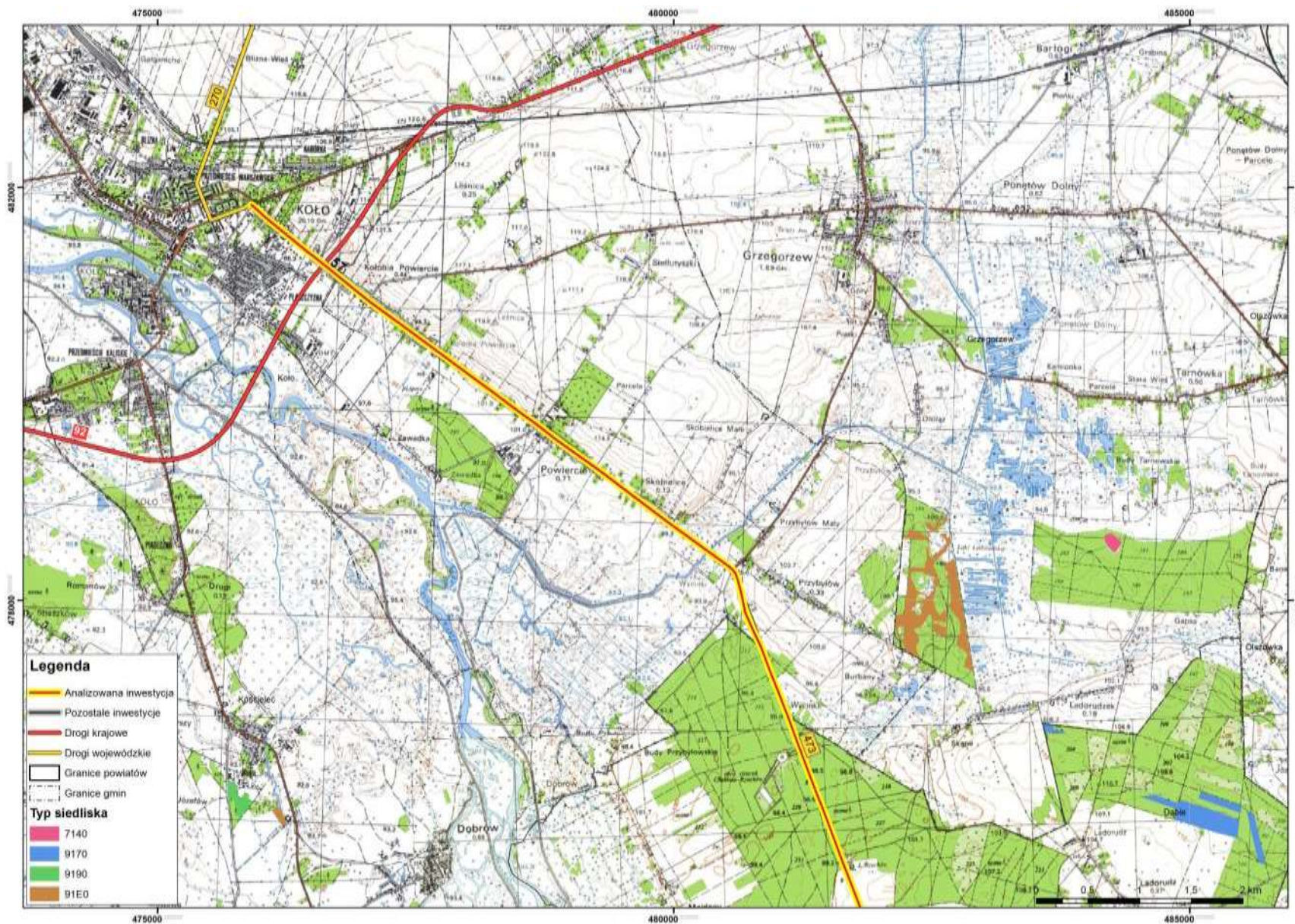
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

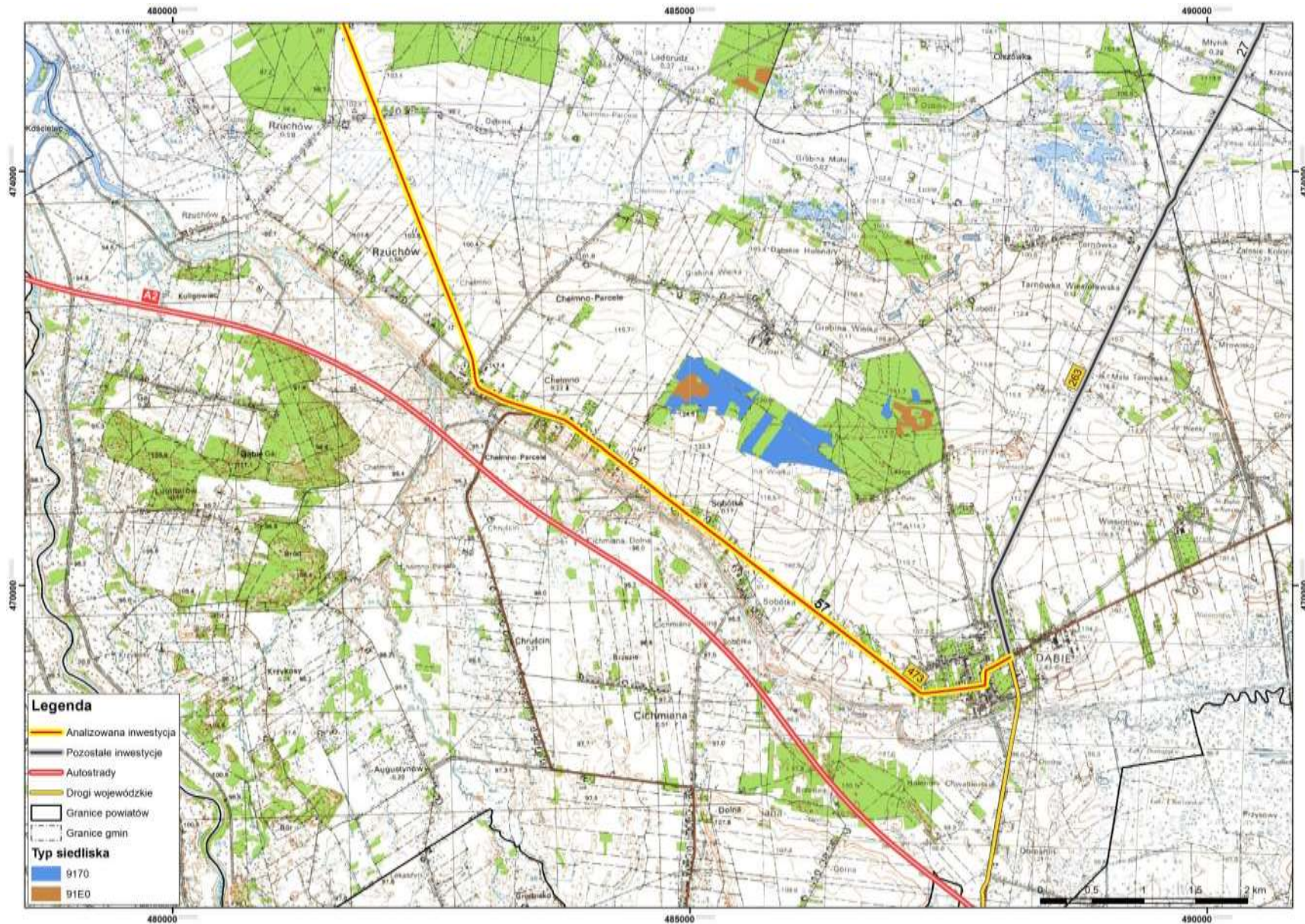


w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



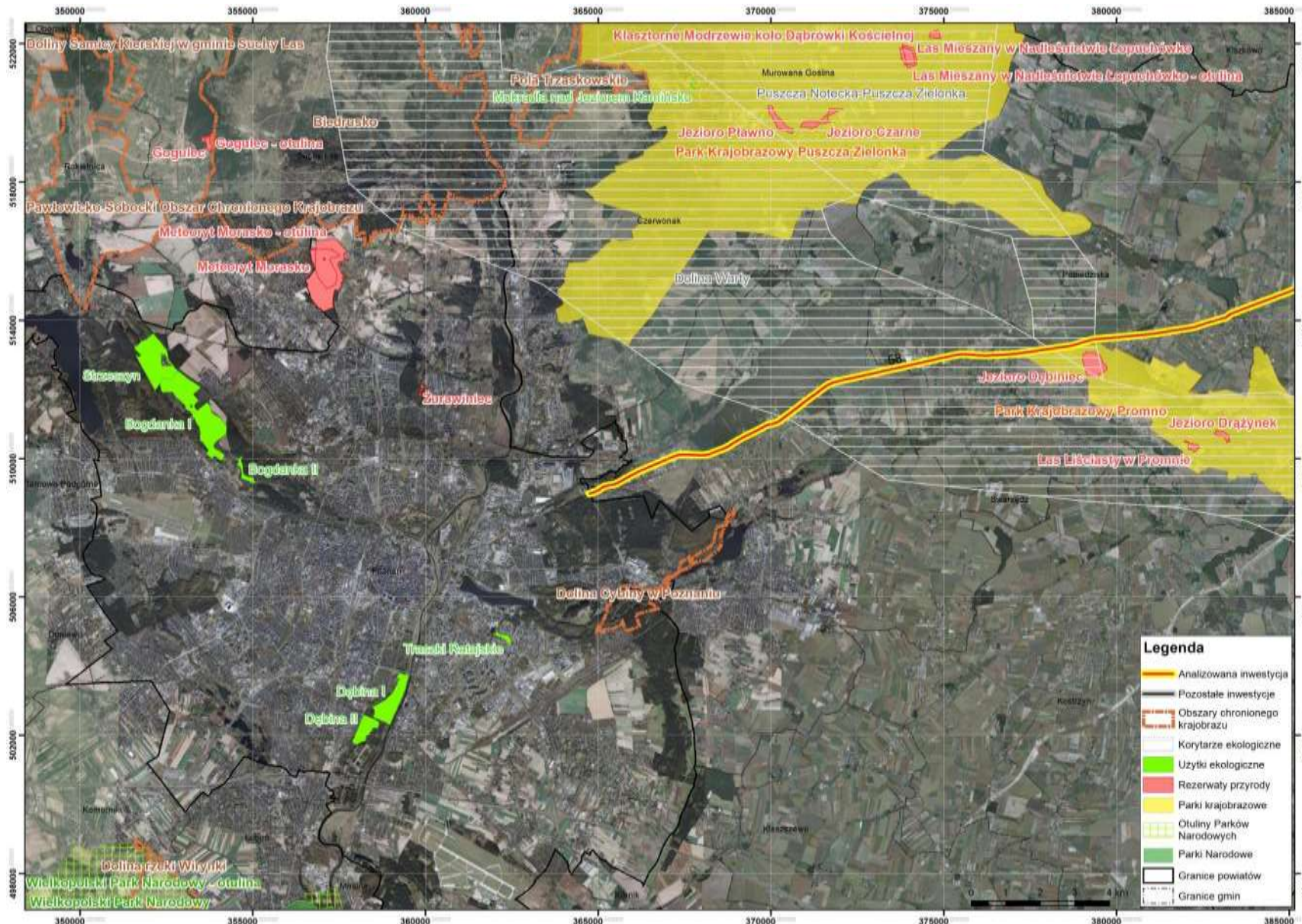


I.58. Droga nr XXX Poznań – węzeł S5 Gniezno - Południe

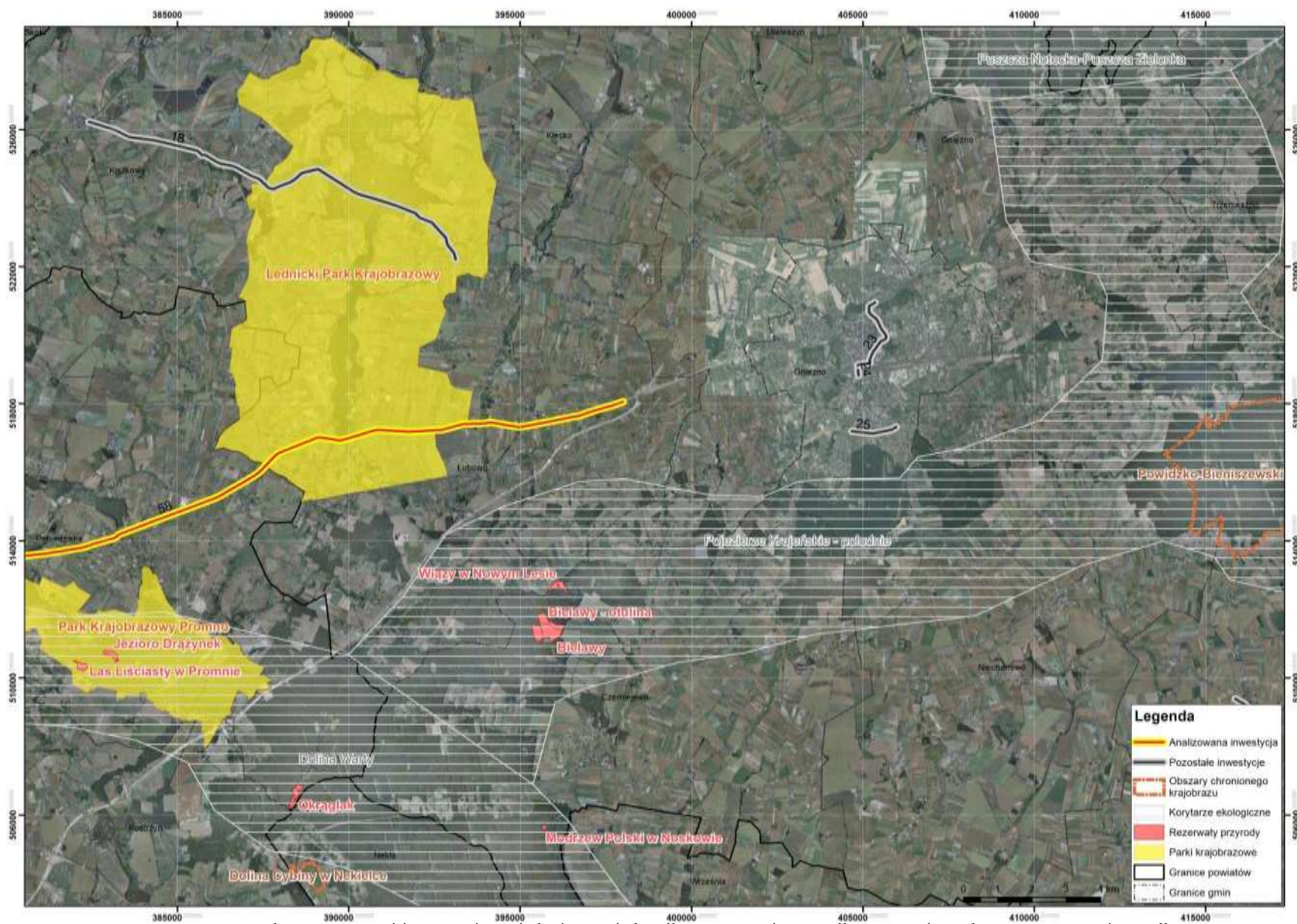
58	Droga nr XXX Poznań – węzeł S5 Gniezno - Południe
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat poznański Gmina: Swarzędz (Bogucin, Kobylnica) Gmina: Pobiedziska (Bugaj, Jerzykowo, Pobiedziska) Powiat gnieźnieński Gmina: Łubowo (Moraczewo, Lednogóra, Łubowo)
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest przebudowa drogi wojewódzkiej (była droga krajowa nr 5) na odcinku Poznań - węzeł S5 Gniezno Południe
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość: 34,41 km
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Otoczenie inwestycji podzielić można na dwie części. Na wschód od miasta Pobiedziska inwestycję otaczają przede wszystkim grunty rolne oraz tereny zabudowane okolicznych miejscowości. Na zachód od Pobiedzisk wzrasta w otoczeniu udział obszarów leśnych. Inwestycja przecina dwukrotnie rzekę Główna, rzekę Mała Wełna oraz pomniejsze ciekі szczególowe. W jej bliskim otoczeniu znajdują się także zbiorniki wodne m. in. Jezioro Lednica, Jezioro Biezdruchowo, Zbiornik Kowalski i inne mniejsze.
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Parki krajobrazowe: Lednicki Park Krajobrazowy – 0 km (część inwestycji leży na obszarze chronionym), Park Krajobrazowy Promno – 0 km (część inwestycji graniczy z obszarem chronionym), Park Krajobrazowy Puszcza Zielonka – 3,1 km</p> <p>Obszary Chronionego Krajobrazu: Dolina Cybiny w Poznaniu – 1,7 km, Dolina Cybiny w Nekielce – 10,9 km, Powidzko – Bieniszewski – 15,7 km, Pola Trzaskowskie – 9,8 km, Biedrusko – 9,1 km, Pawłowicko Sobocki Obszar Chronionego Krajobrazu – 14,5 km</p> <p>Natura 2000 – SOO: PLH300030 – 0 km (część inwestycji graniczy z obszarem chronionym), PLH300038 – 1,0 km, PLH300005 – 1,5 km, PLH300058 – 4,5 km, PLH300001 – 7,5 km, PLH300026 – 14,1 km, PLH300049 – 4,8 km, PLH300010 – 13,5 km</p> <p>Natura 2000 – OSO: PLB300006 – 9,3 km</p> <p>Rezerваты przyrody: Jezioro Dębiniac – 0,2 km, Jezioro Drażynek – 3,1 km, Las Liściasty w Promnie – 3,2 km, Wiązy w Nowym Lesie – 4,6 km, Bielawy – 5,8 km, Okrągłak – 8,7 km, Modrzew Polski w Noskowie – 11,7 km, Żurawiniec – 5,6 km, Jezioro Czarne – 7,3 km, Jezioro Pławno – 7,3 km, Las Mieszany w Nadleśnictwie Łopuchówko – 8,4 km, Żywiec Dziewięciolistny – 12,8 km, Meteoryt Morasko – 9,4 km, Gogulec – 14,7 km</p> <p>Użytki ekologiczne: Traszki Ratajskie – 4,8 km, Dębina I – 7,4 km, Dębina II – 9,0 km, Bogdanka II – 9,6 km, Bogdanka I – 10,6 km, Strzeszyn – 12,4 km, Szuwary Gądeckie – 13,5 km, Mokradła nad Jeziorem Kamińsko – 9,4 km, <i>użytek ekologiczny na północ od inwestycji</i> – 12,2 km</p> <p>Korytarze ekologiczne: Lasy Poznańskie – Dolina Warty – 0 km (część inwestycji leży na obszarze korytarza), Pojezierze Gnieźnieńskie – 2,2 km, Lasy Poznańskie – 3,6 km, Dolina Warty-odcinek poznański – 2,5 km, Pojezierze Żnińskie – 11,8 km</p>

Ocena potencjalnych skutków dla środowiska						
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań					
	-3	-2	-1	1	2	3
	Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmocnienia oddziaływań pozytywnych)					
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione						
Obszary Natura 2000						
Pozostałe obszary chronione						
Korytarze ekologiczne						
Ludzie (w tym zdrowie);						
Wody;						

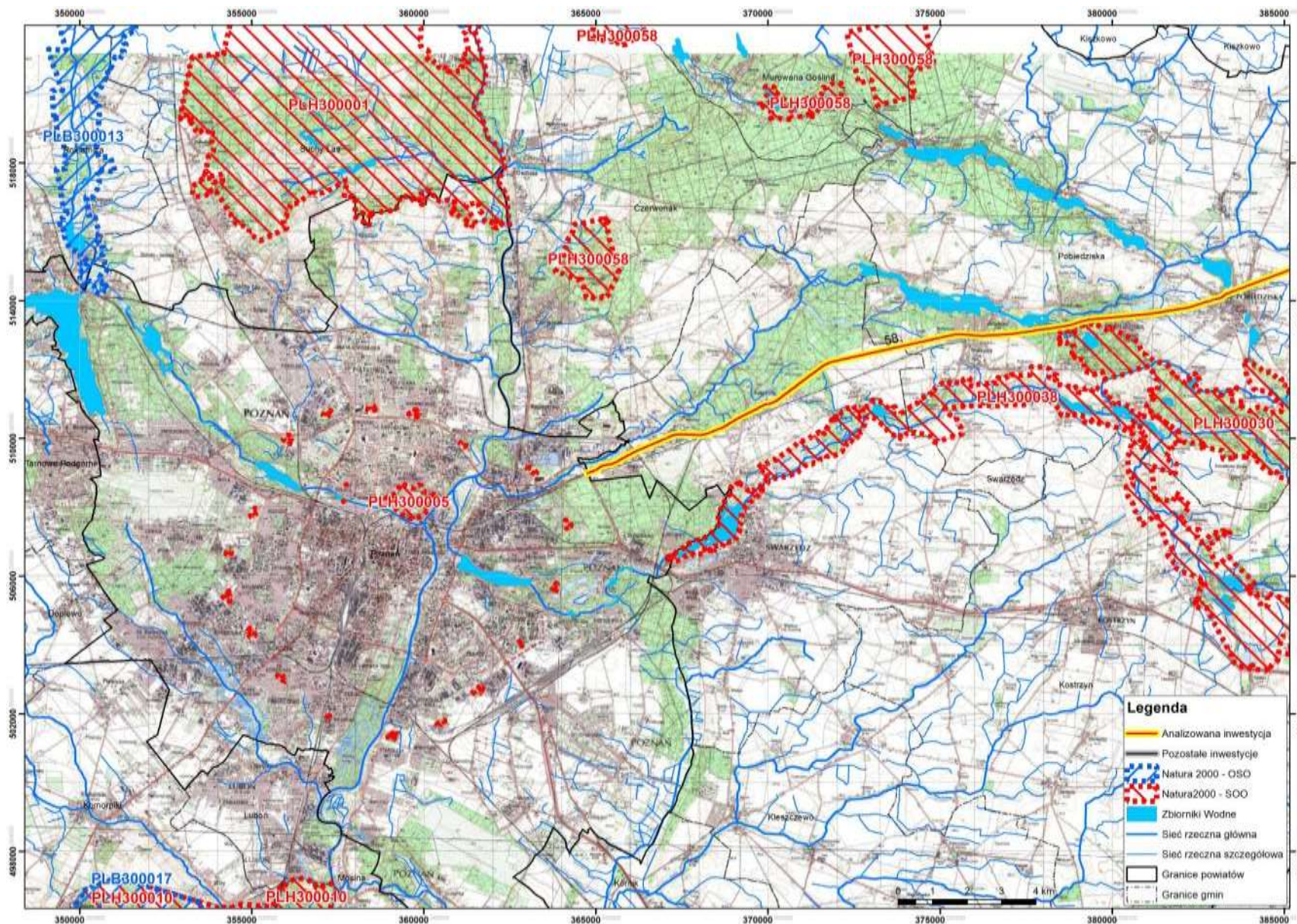
Powietrze;						obowiązujących standardów.
						Planowana inwestycja poza oddziaływaniami na etapie realizacji, z uwagi na swój charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowościami Poznań i Gniezno, co w niewielkim stopniu może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń. Dodatkowym elementem jest prognozowane obniżenie natężenia ruchu z uwagi na przeniesienie jego części na budowaną drogę S5.
Hałas;						Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań. Jest to szczególnie istotne w obszarach podlegających takiej ochronie. Oddziaływanie dodatkowo wzmocni prognozowane obniżenie natężenia ruchu z uwagi na przeniesienie jego części na budowaną drogę S5.
Powierzchnia ziemi ;						W czasie trwania inwestycji, podczas prowadzenia robót ziemnych, może dojść utwardzania i uszczelniania powierzchni co wiąże się z negatywnym oddziaływaniem na ten komponent. Minimalizacja możliwa poprzez prawidłową organizację robót.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);						Ze względu na przebieg drogi po istniejącym śladzie, inwestycja nie powinna mieć znaczącego wpływu na krajobraz.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);						Nie można przewidzieć oddziaływania na ten komponent.



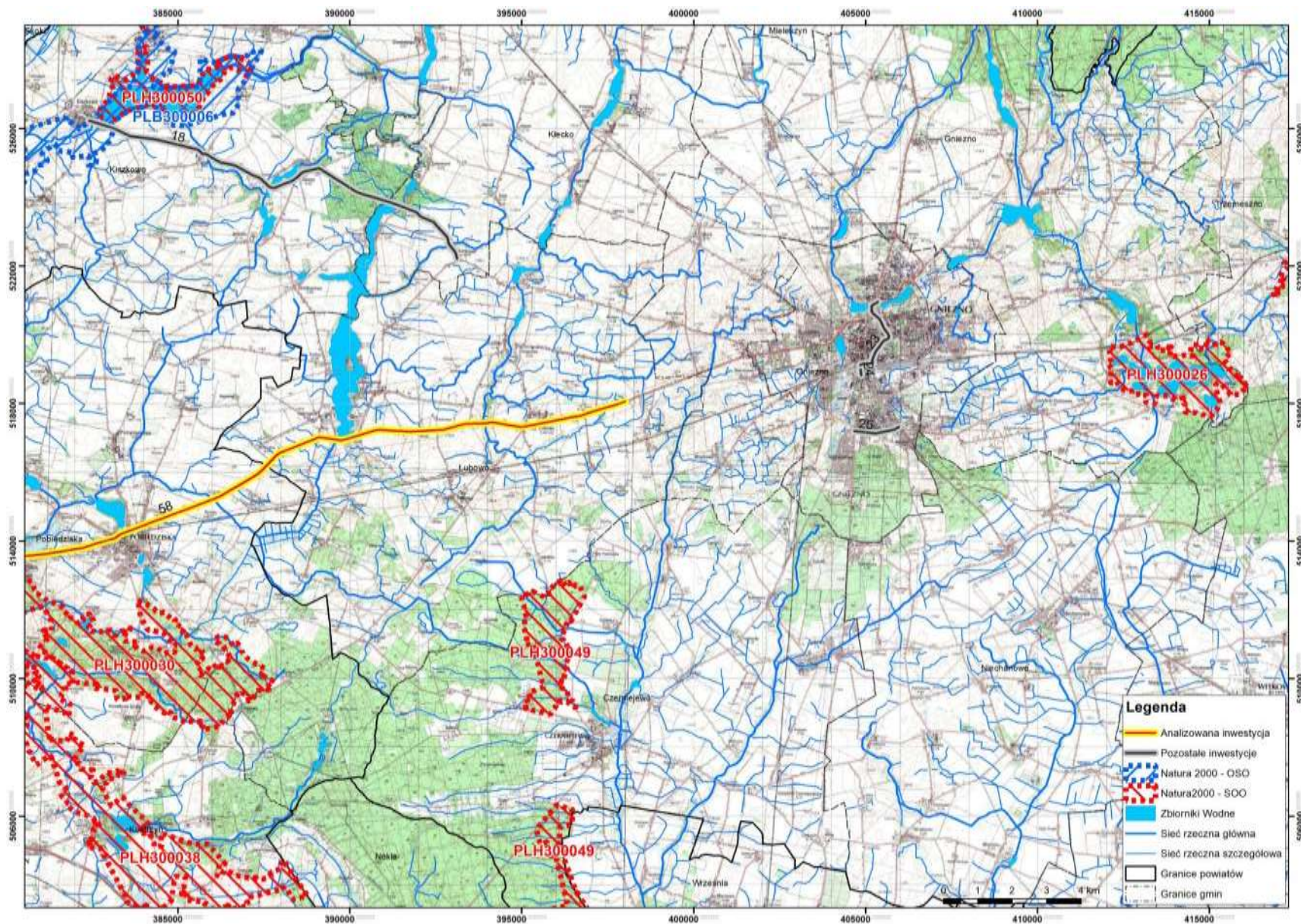
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



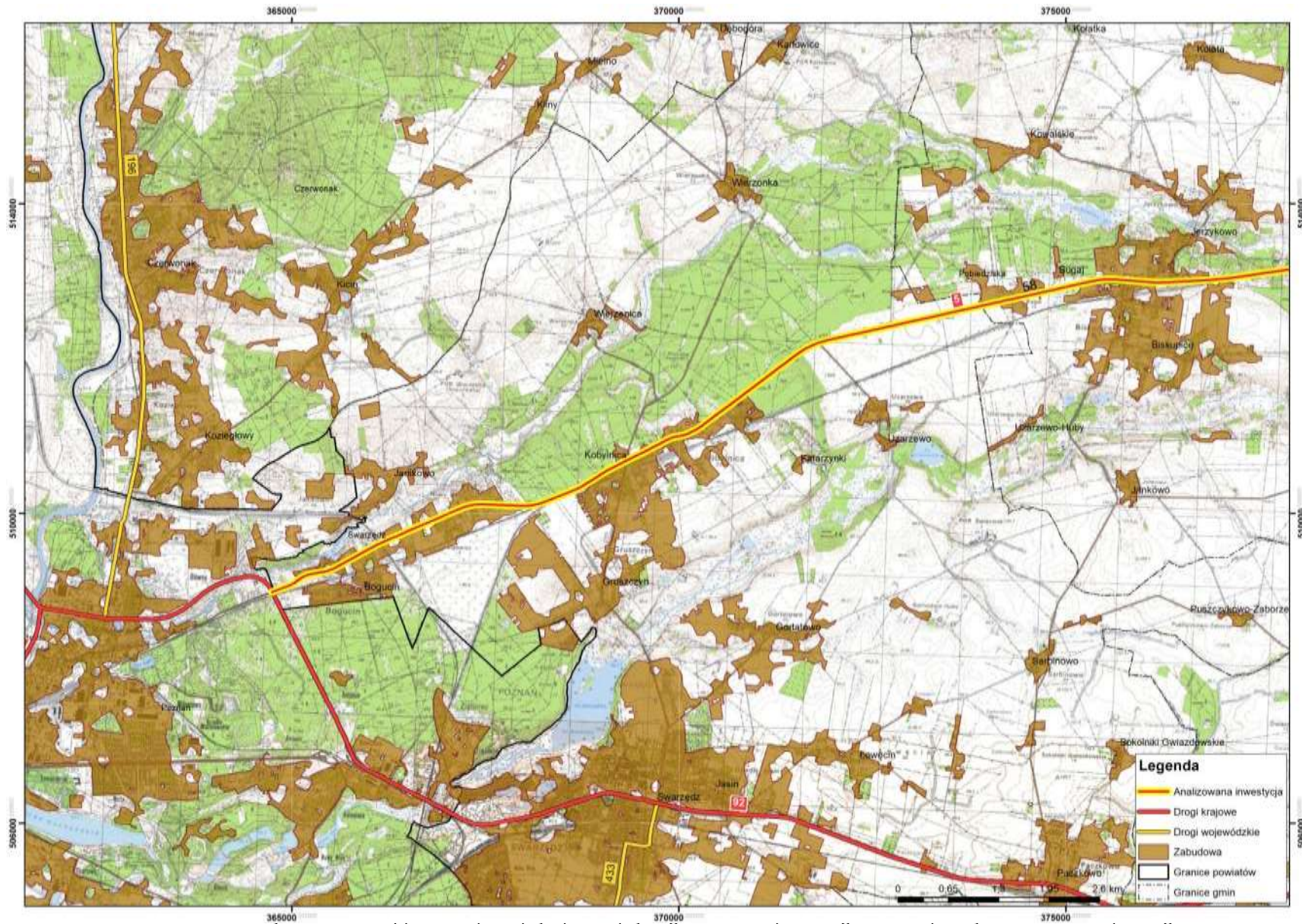
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



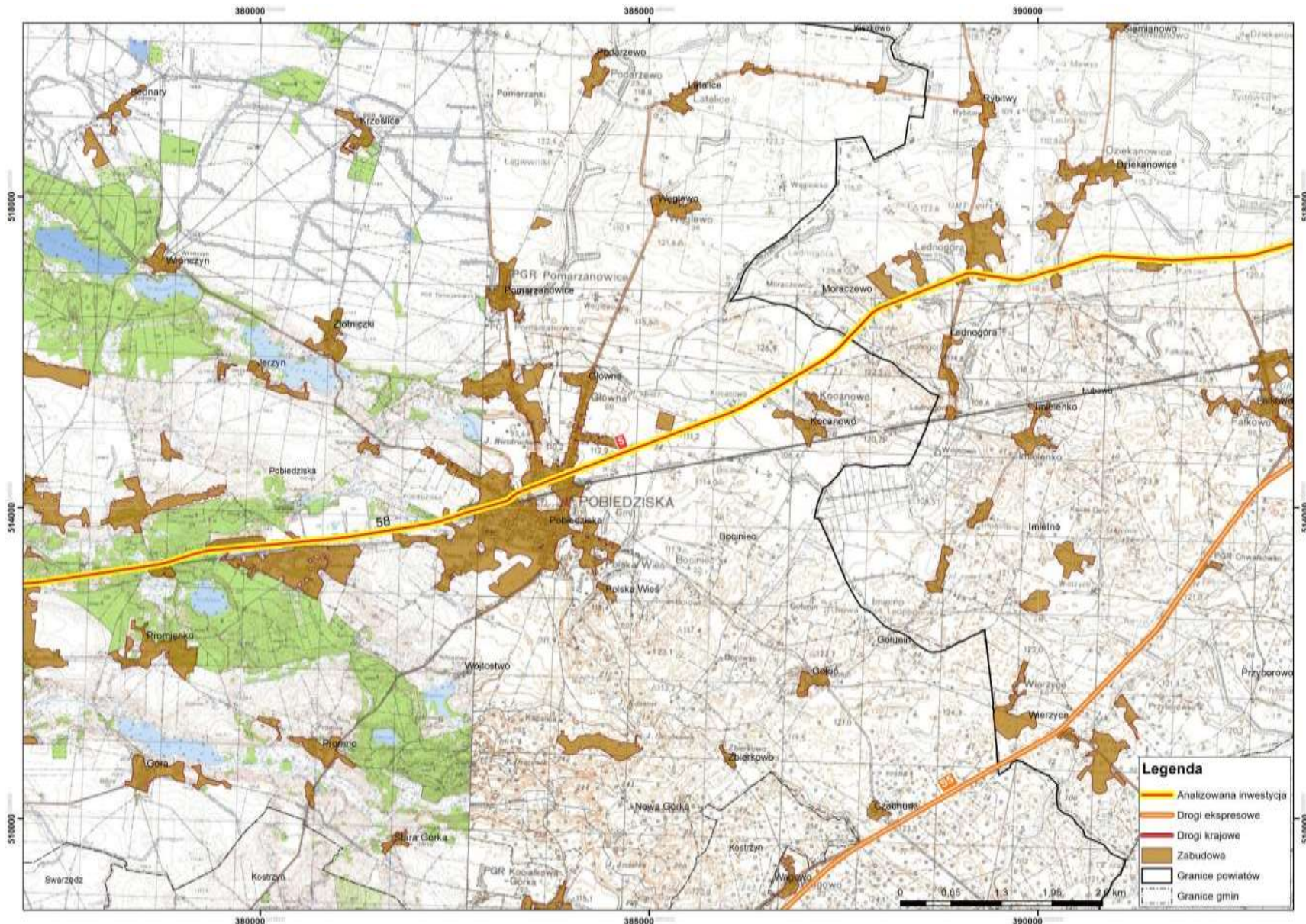
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



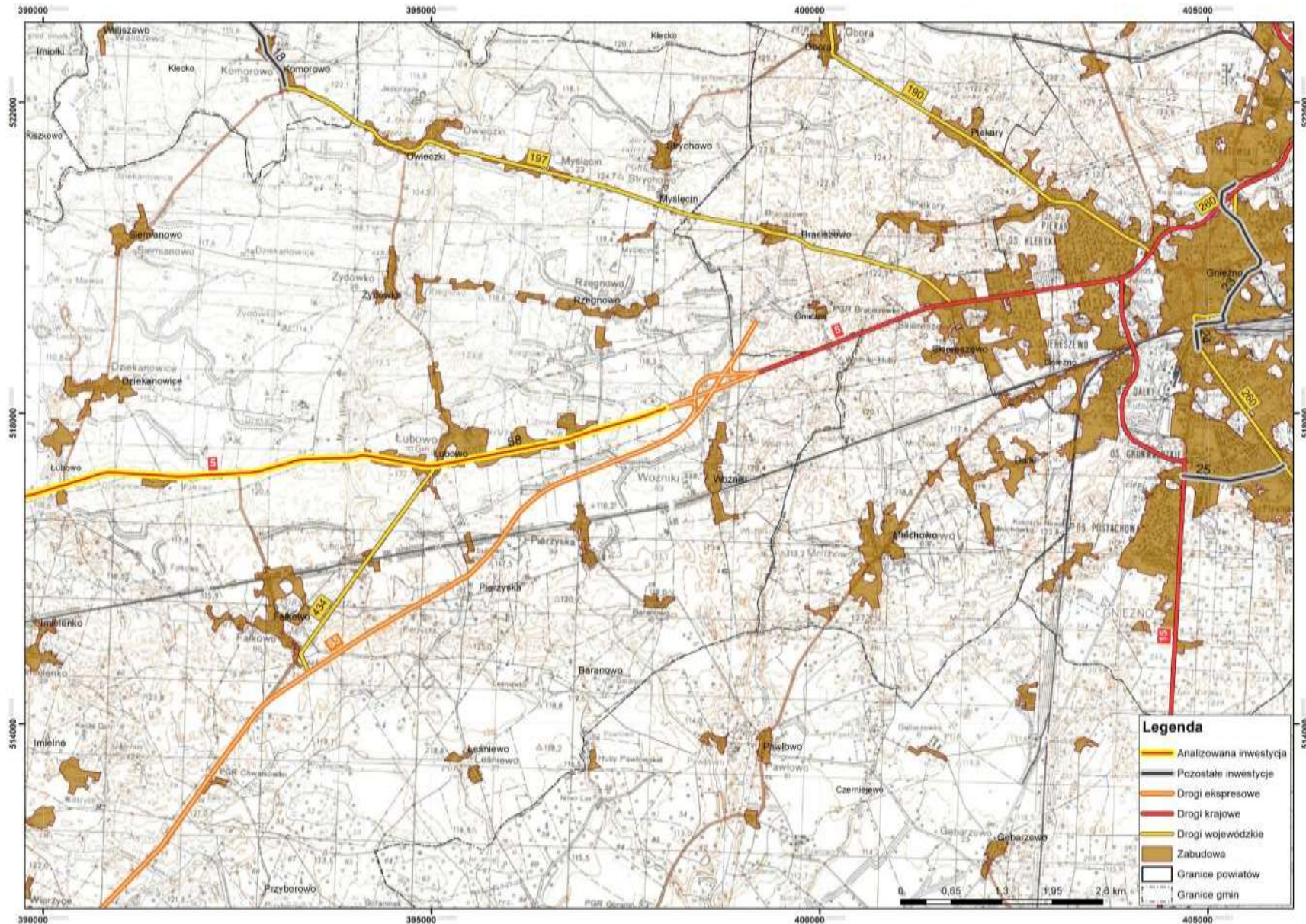
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



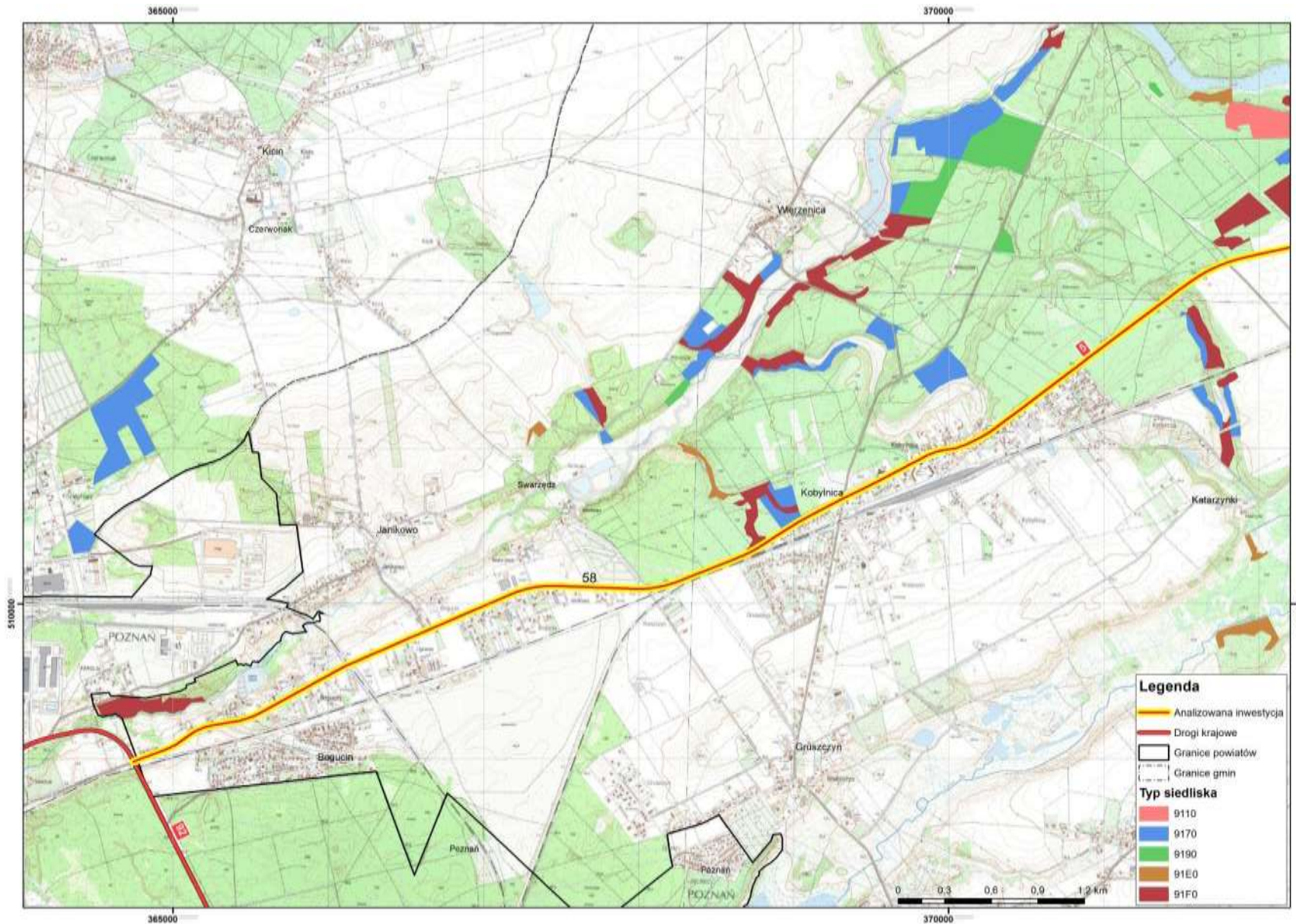
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

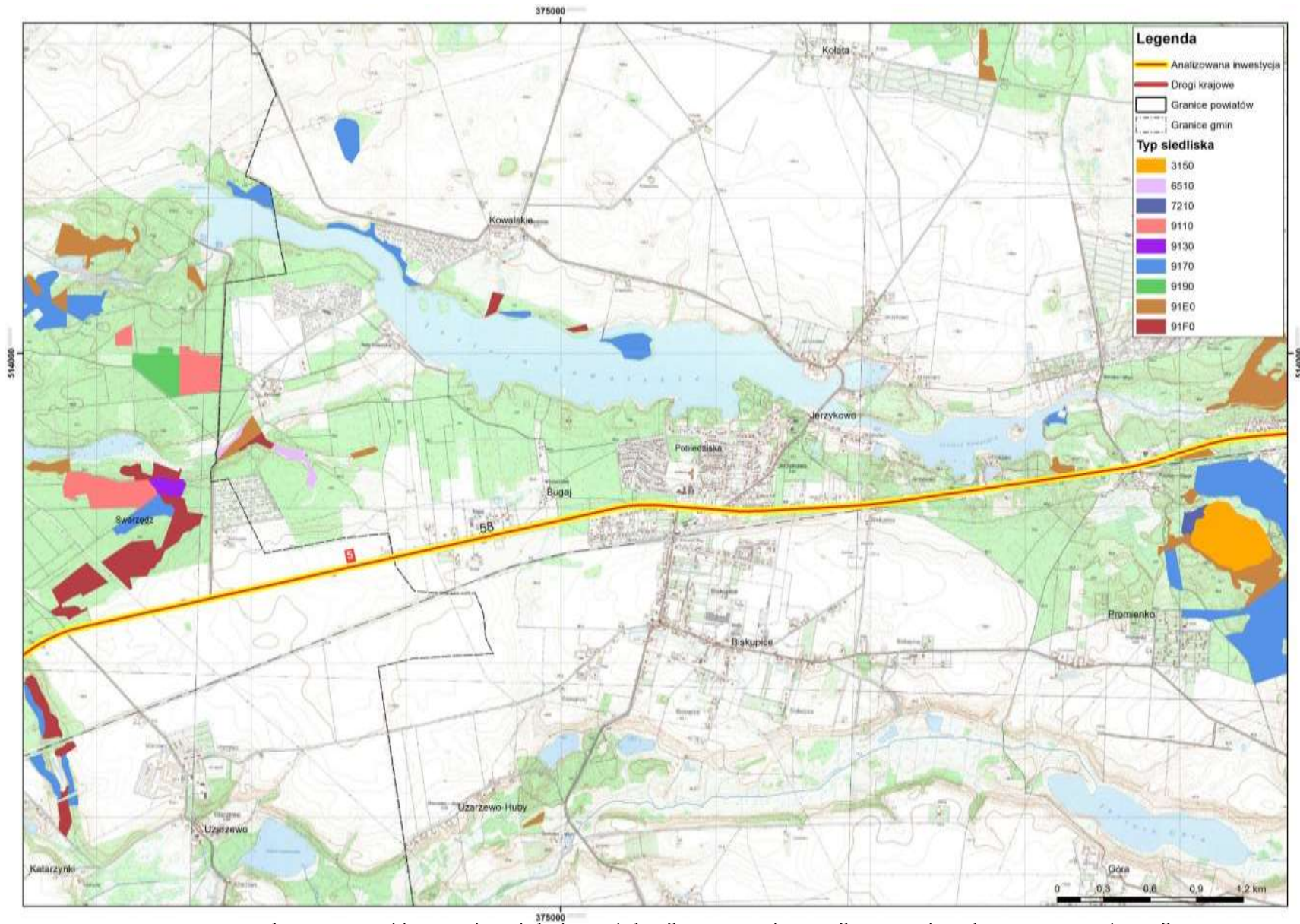


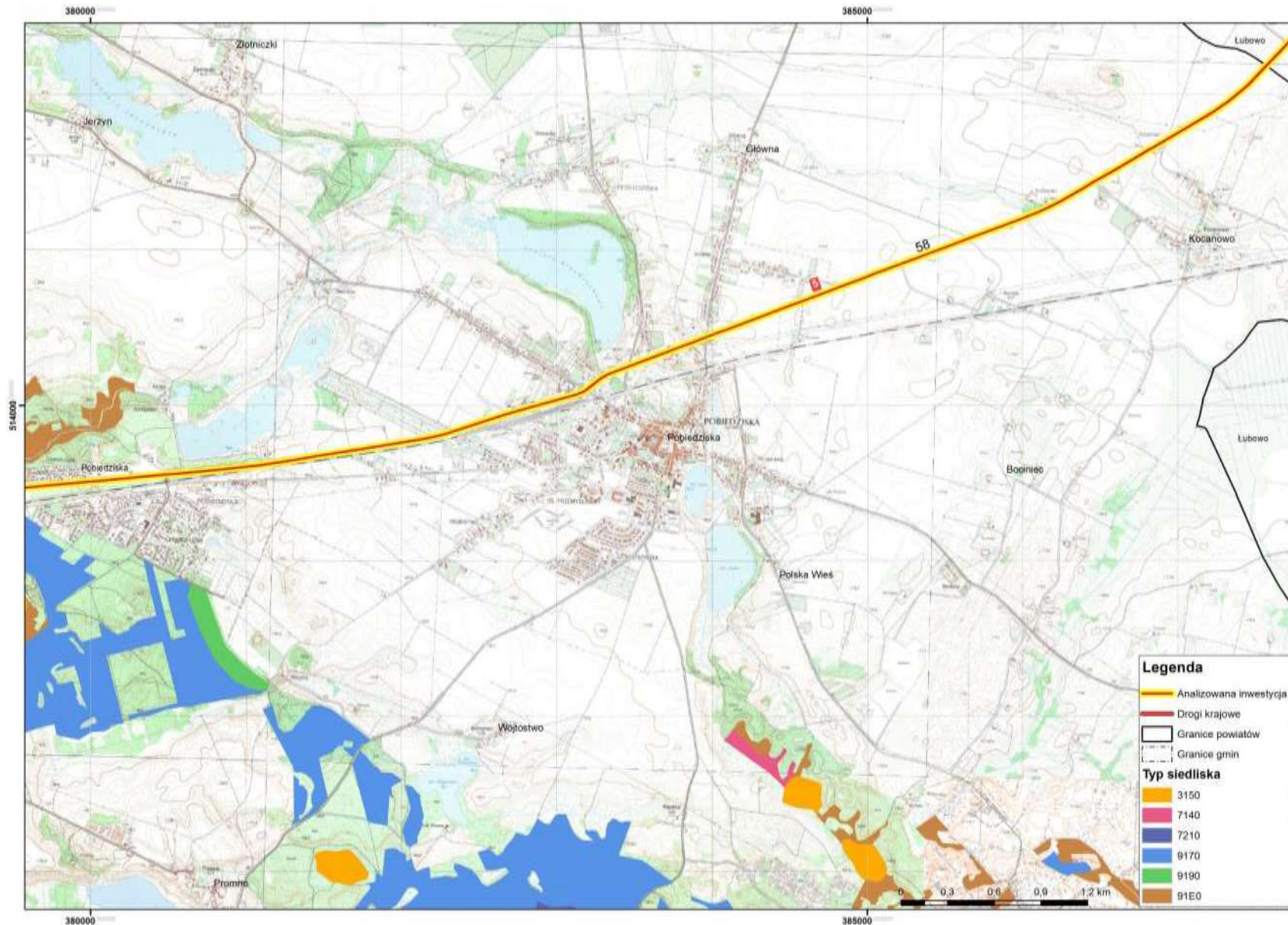
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

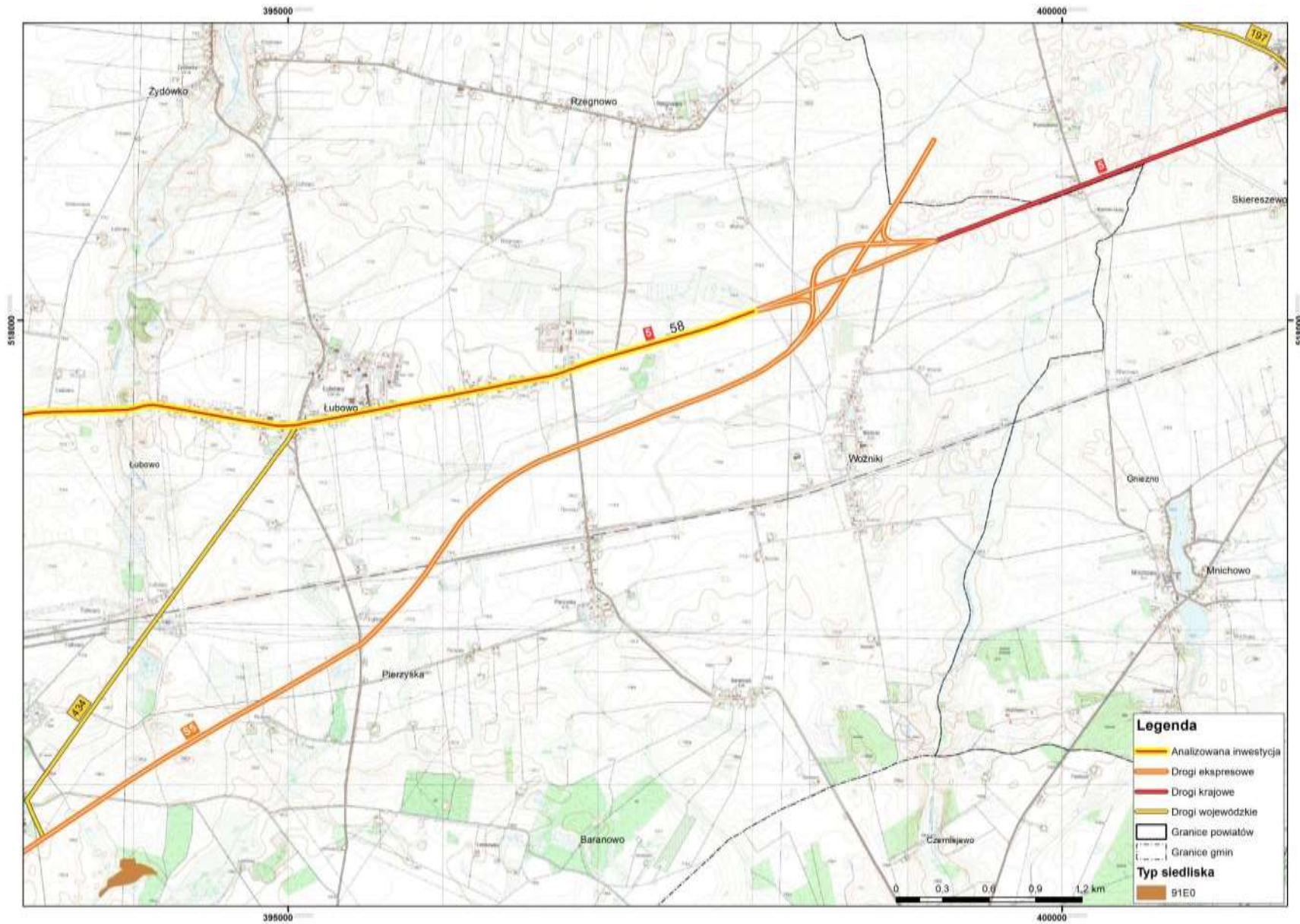








w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



I.59. Droga nr XXX Kaczkowo - granica województwa wielkopolskiego/dolnośląskiego.

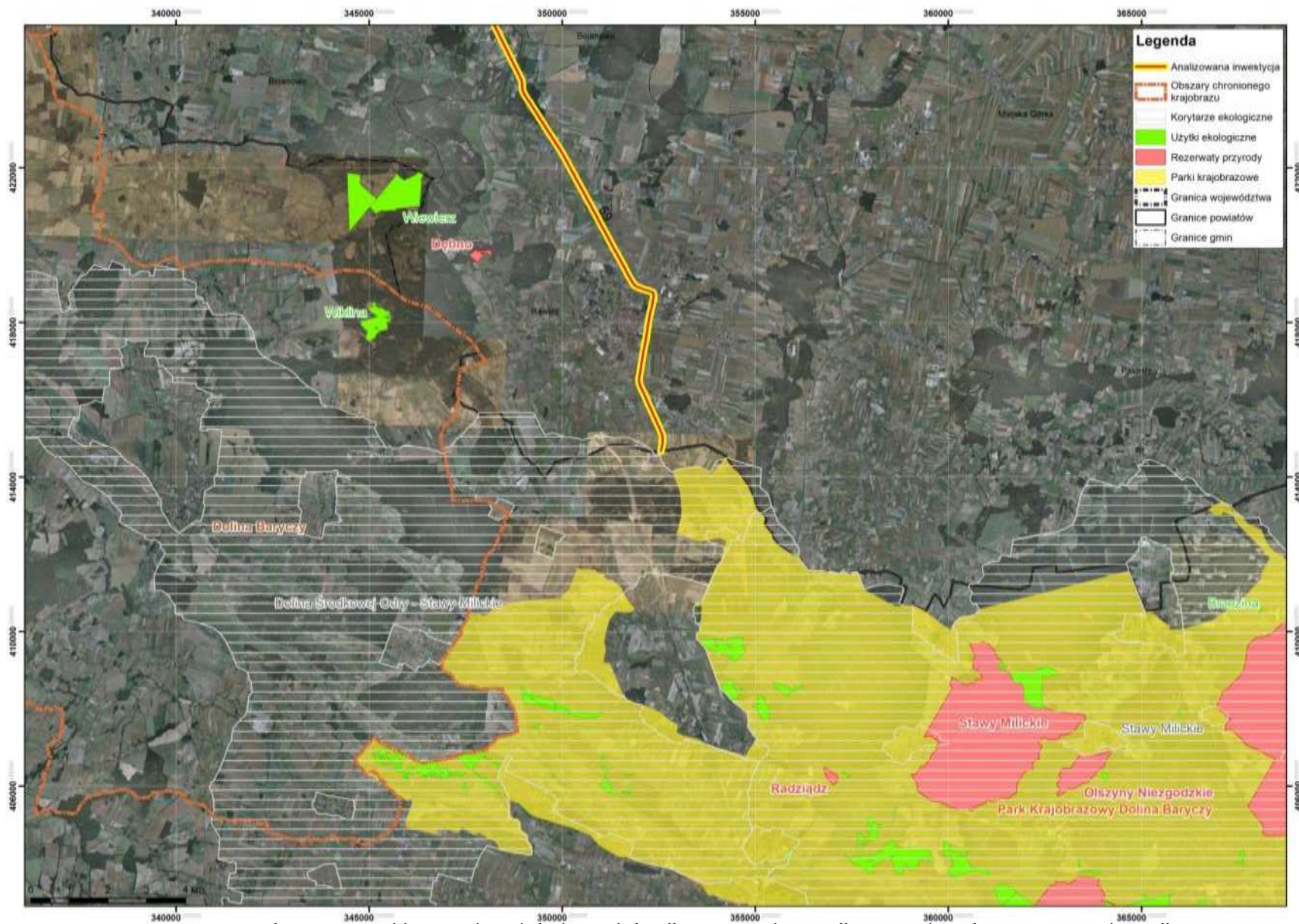
59		Droga nr XXX Kaczkowo - granica województwa wielkopolskiego/dolnośląskiego
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat leszczyński Gmina: Rydzyna (Kaczkowo, Rojęcín) Powiat rawicki Gmina: Bojanowo (Bojanowo, Gołaszyn, Golina Wielka) Gmina: Rawicz (Izbice, Żylice, Sierakowo, Rawicz, Folwark, Kąty)	
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest przebudowa drogi wojewódzkiej (była droga krajowa nr 5) na odcinku Kaczkowo - gr. województwa wielkopolskiego/dolnośląskiego	
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość: 18,39 km	
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;	
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja będzie w przeważającej większości poprzez obszary użytkowane rolniczo. Lasy stanowią tylko niewielkie otoczenie inwestycji w jej centralnej. Inwestycja przebiega także przez tereny zabudowane okolicznych miejscowości: Kaczkowo, Bojanowo, Golina Wielka oraz przez centrum miasta Rawicz. Inwestycja przecina wiele elementów rozbudowanego systemu hydrograficznego, zarówno niewielkich cieków szczegółowych, jak i nieco większych tj : Kaczkowski Rów, Masłówka, Stara Pijawka, Zakrzewski Rów, Jelenia Struga.	
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	Parki krajobrazowe: Park Krajobrazowy Dolina Baryczy – 0,6 km Obszary Chronionego Krajobrazu: Krzywińsko – Osiecki wraz z zadrzewieniami generała Dezyderego Chłapowskiego i kompleksem leśnym Osieczna – Góra – 0,3 km, Krzywińsko – Osiecki – 2,5 km, Dolina Baryczy – 4,0 km Natura 2000 – SOO: PLH020041 – 0,7 km, PLH020084 – 7,3 km Natura 2000 – OSO: PLB020001 – 8,7 km Rezerваты przyrody: Dębno – 2,8 km, Radziądz – 9,6 km, Olszyny Niezgodzkie – 9,7 km Użytki ekologiczne: <i>użytki ekologiczne w Parku Krajobrazowym Doliny Baryczy, na południe od inwestycji</i> – najbliższe 4,2 km, Wiewierz – 3,4 km, Wiklina – 5,9 km, Szedziec – 11,3 km, Łąka Trzęslicowa – 9,0 km, Czernina – 6,9 km, Żurawie Pierzowisko – 9,5 km, Brzezańskie Oczko – 14,1 km, Brzeżany – 14,6 km, Chróścina – 10,1 km Korytarze ekologiczne: Dolina Środkowej Odry-Stawy Milickie – 0 km (część inwestycji graniczy z korytarzem), Stawy Milickie – 3,1 km, Łęgi Obrzańskie - Dolina Odry – 3,8 km,	
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska		
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań	Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmocnienia oddziaływań pozytywnych)

	-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie wiązała się ze znacznym negatywnym oddziaływaniem na różnorodność biologiczną. Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie wiązała się ze znacznym negatywnym oddziaływaniem na różnorodność biologiczną. Potencjalne zagrożeniami na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia: wzrost śmiertelności gatunków zwierząt (etap realizacji); płoszenie zwierząt; wzmożenie efektu bariery; zniszczenie, przekształcenie lub pogorszenie jakości siedlisk (w wyniku zajęcia dodatkowego terenu pod przebudowę drogi- place zaplecza budowy, drogi technologiczne a także w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych). Na etapie raportu ooś należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą. Należy również zastosować działania minimalizujące (np. prowadzenie wycinki drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków) oraz dokonać nasadzeń kompensacyjnych. W najbliższym sąsiedztwie drogi znajdują się następujące typy siedlisk chronionych: 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe, 9170 - Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny, 6510 Ekstensywnie użytkowane niżowe łąki świeże, 9190 Kwaśne dąbrowy. W obrębie wymienionych siedlisk nie należy organizować zaplecza budowy oraz prowadzić wycinki drzew i krzewów. Pozytywnym oddziaływaniem będzie zmniejszenie śmiertelności zwierząt na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, co wiąże się ze zmniejszeniem natężenia ruchu samochodów. Ruch samochodów zostanie przekierowany na sieć dróg ekspresowych.
Obszary Natura 2000							Nie stwierdzono negatywnych oddziaływań na sieć obszarów Natura 2000.
Pozostałe obszary chronione							Nie stwierdzono negatywnych oddziaływań na pozostałe obszary chronione.
Korytarze ekologiczne							Nie przewiduje się znaczących negatywnych oddziaływań na główne korytarze ekologiczne. Na etapie przebudowy istniejącej drogi mogą wystąpić niewielkie oddziaływania na lokalne korytarze ekologiczne. Należy zapewnić ciągłość i drożność lokalnych korytarzy ekologicznych (np. korytarzy wzdłuż cieków). Na etapie raportu ooś należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą. Na etapie projektu przebudowywanej drogi należy uwzględnić rozwiązania zapewniające drożność obiektów pełniących funkcję lokalnych korytarzy ekologicznych (np. poprzez przebudowę i dostosowanie odpowiednich parametrów przepustom służącym, jako przejścia dla płazów i drobnych ssaków).
Ludzie (w tym zdrowie);							Przebudowa drogi poprawi bezpieczeństwo użytkowników ruchu a tym samym pozytywnie wpłynie na analizowany komponent.
Wody;							Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie kilku JCW. Droga przebiega przez szereg elementów sieci hydrograficznej i wymagać będzie przebudowy obiektów mostowych, w tym na ciekach stanowiąc główne biegi JCW. Zagrożenia w tym zakresie powinny być przedmiotem procesu OOŚ. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
Powietrze;							Planowana inwestycja poza oddziaływaniami na etapie realizacji, z uwagi na swój charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowościami Kaczkowem, Bojanowem i Rawiczem, co w niewielkim stopniu może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń. Oddziaływanie dodatkowo wzmocni prognozowane obniżenie natężenia ruchu z uwagi na przeniesienie jego części na budowaną drogę S5.
Hałas;							Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań. Jest to szczególnie istotne w obszarach podlegających takiej

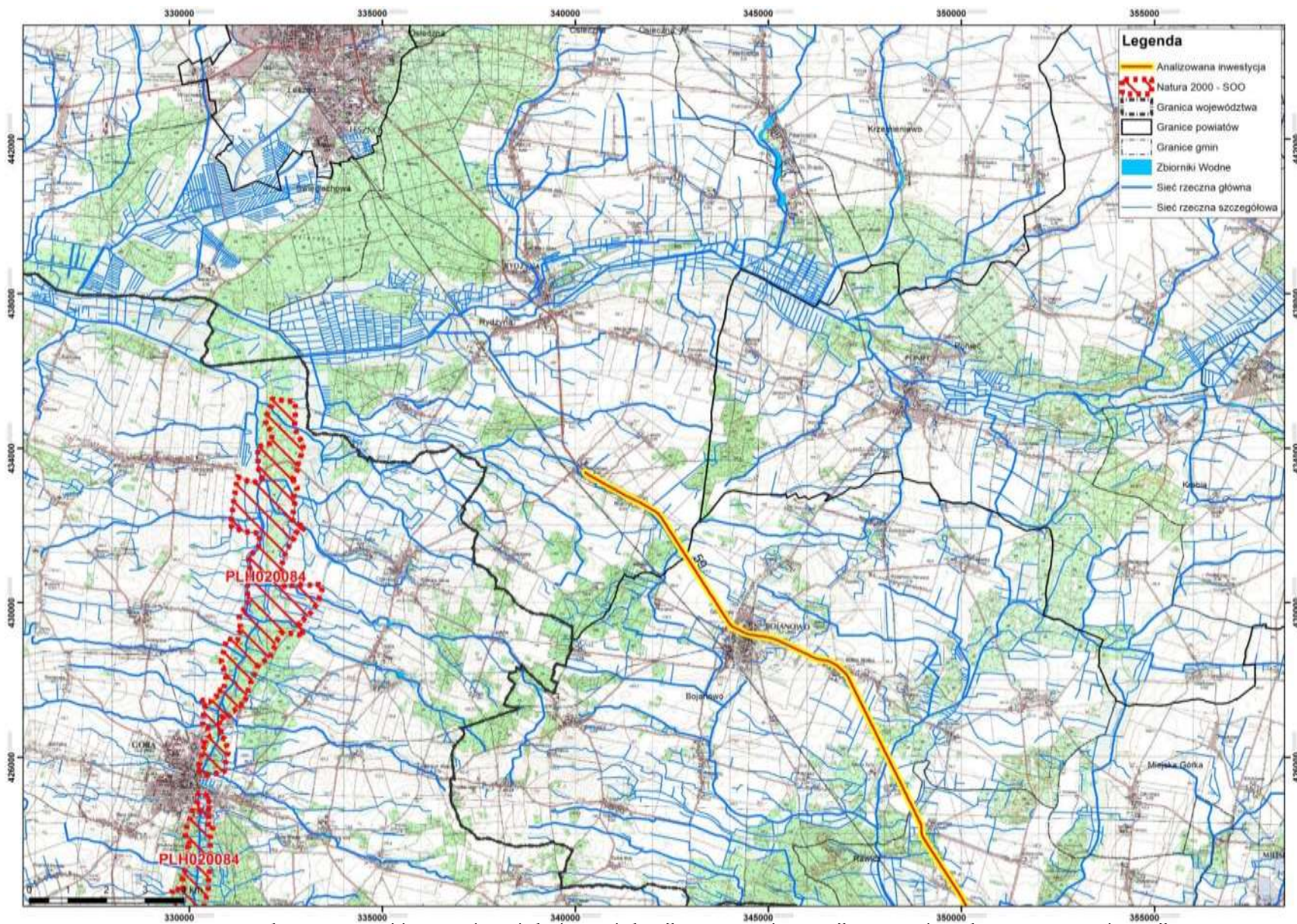
							ochronie. Oddziaływanie dodatkowo wzmocni prognozowane obniżenie natężenia ruchu z uwagi na przeniesienie jego części na budowaną drogę S5.
Powierzchnia ziemi ;							Nie stwierdzono oddziaływania na ten komponent.
Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);							Nie stwierdzono oddziaływania na ten komponent.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);							Nie stwierdzono oddziaływania na ten komponent.

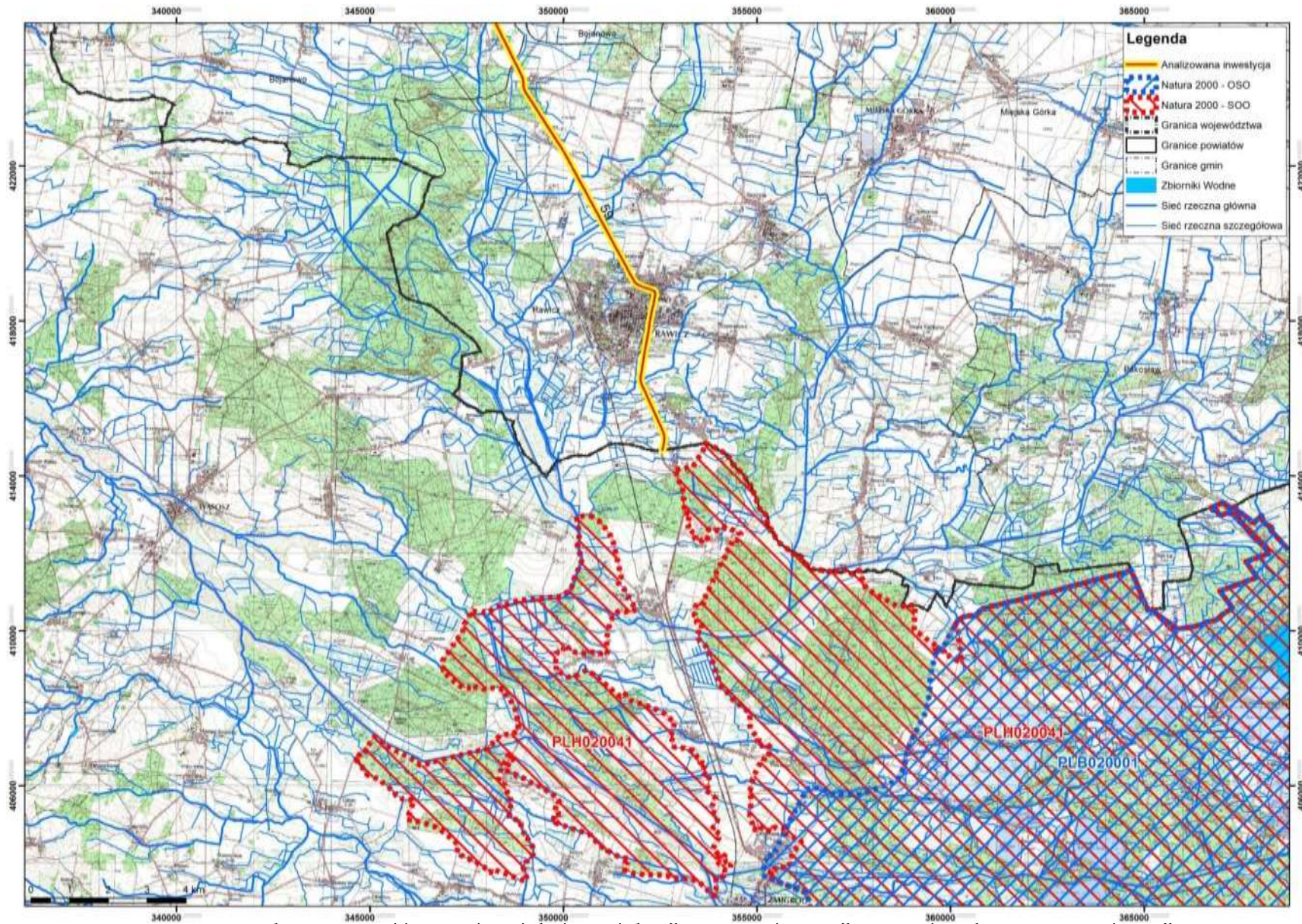


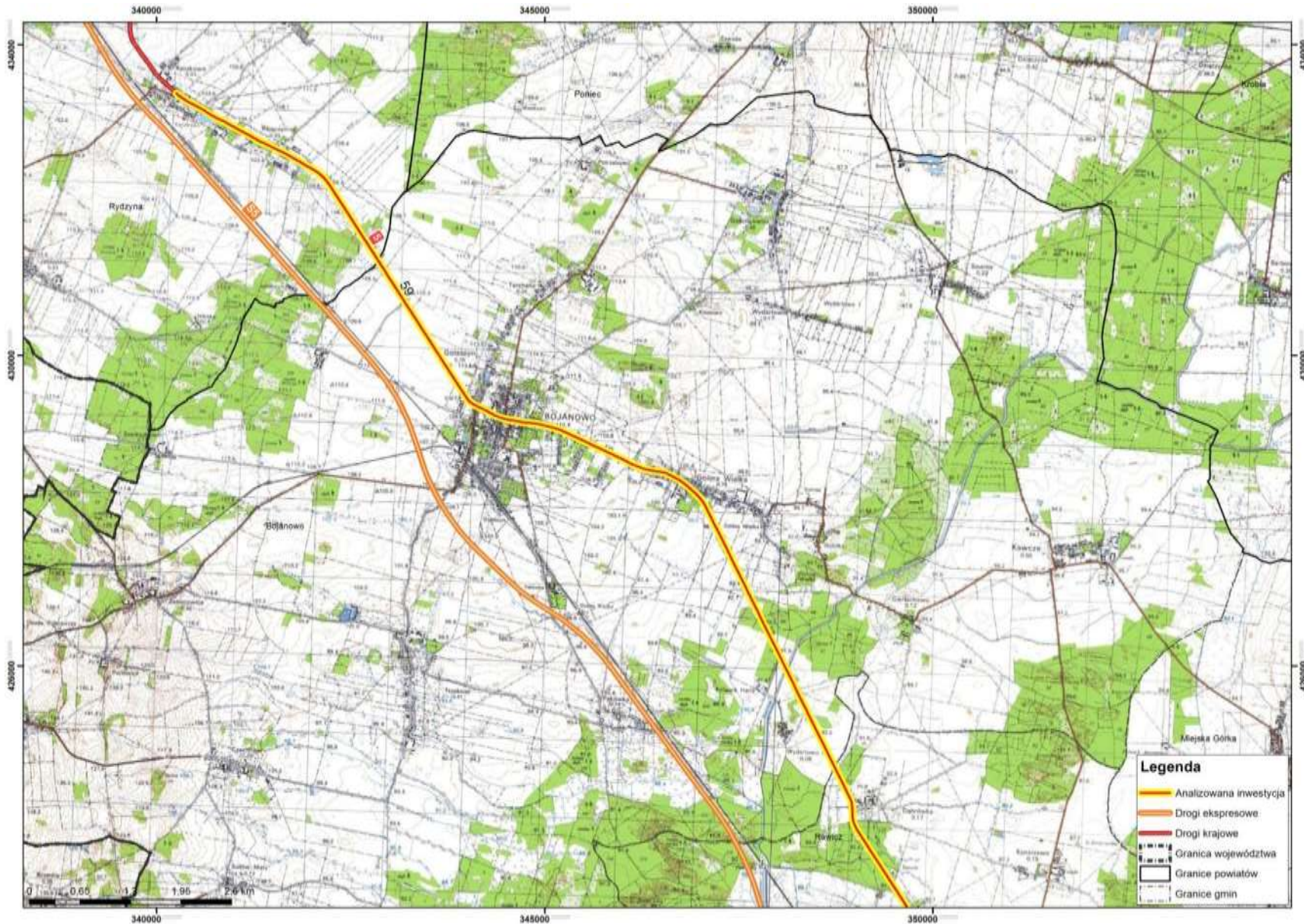
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

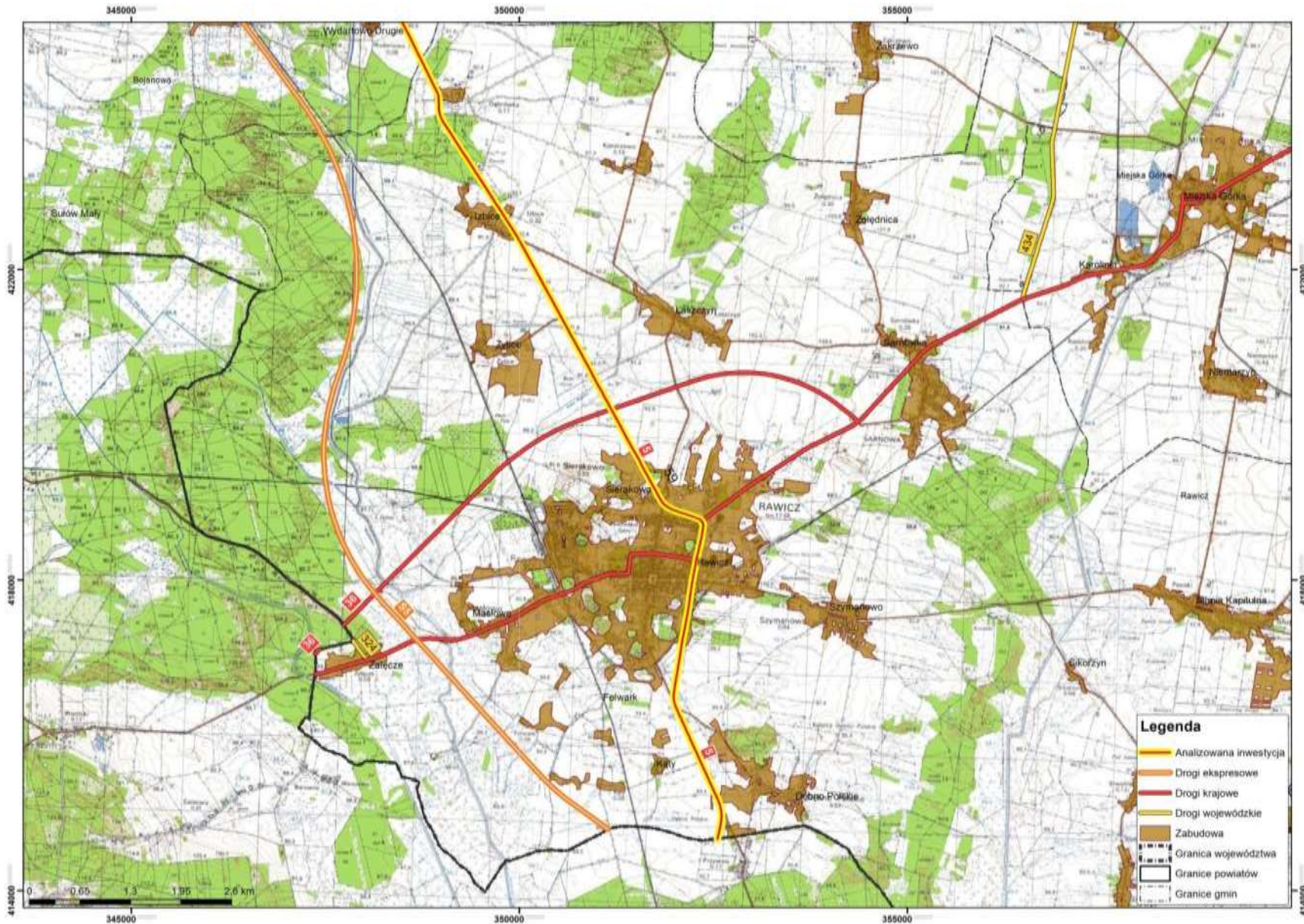


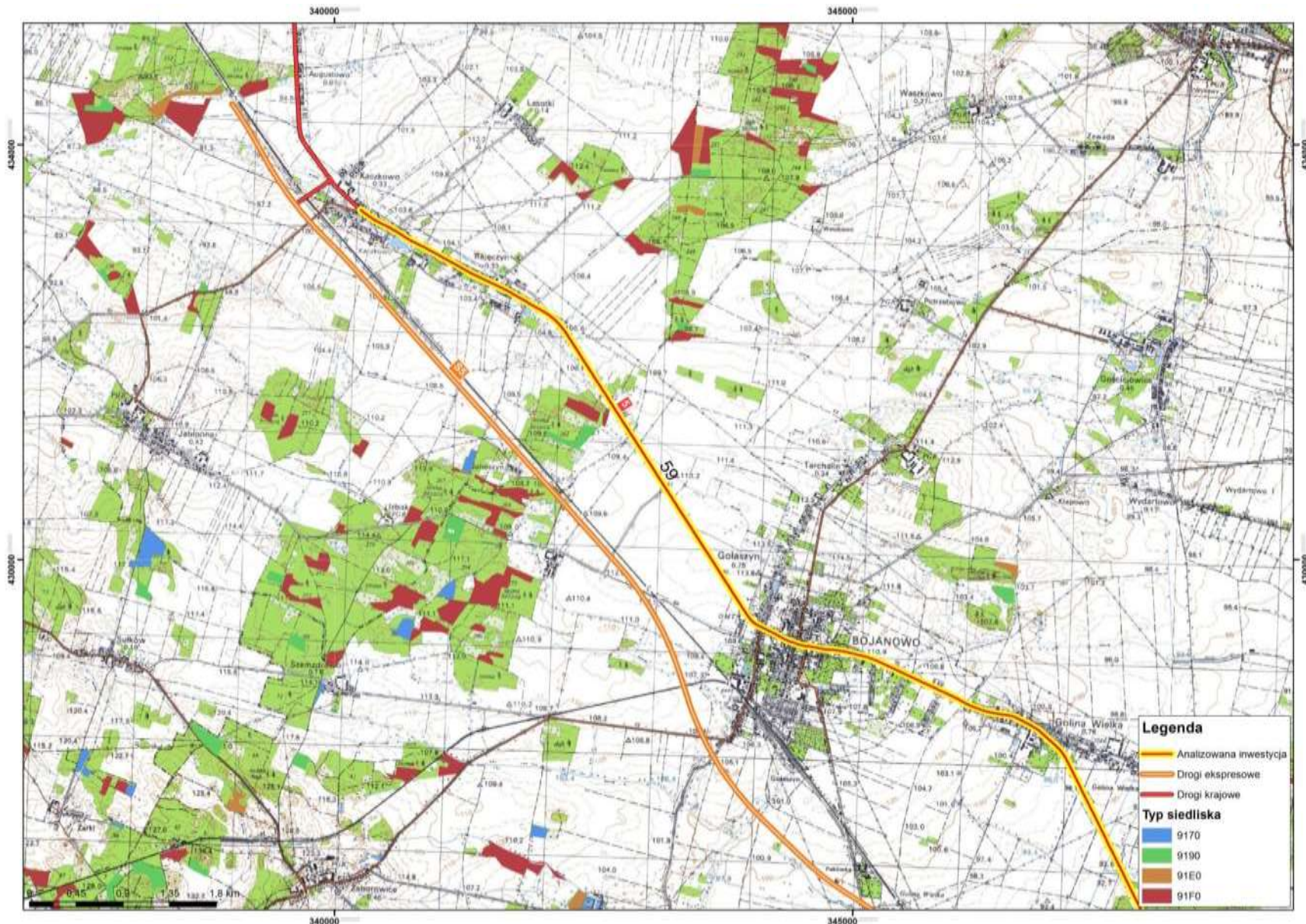
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

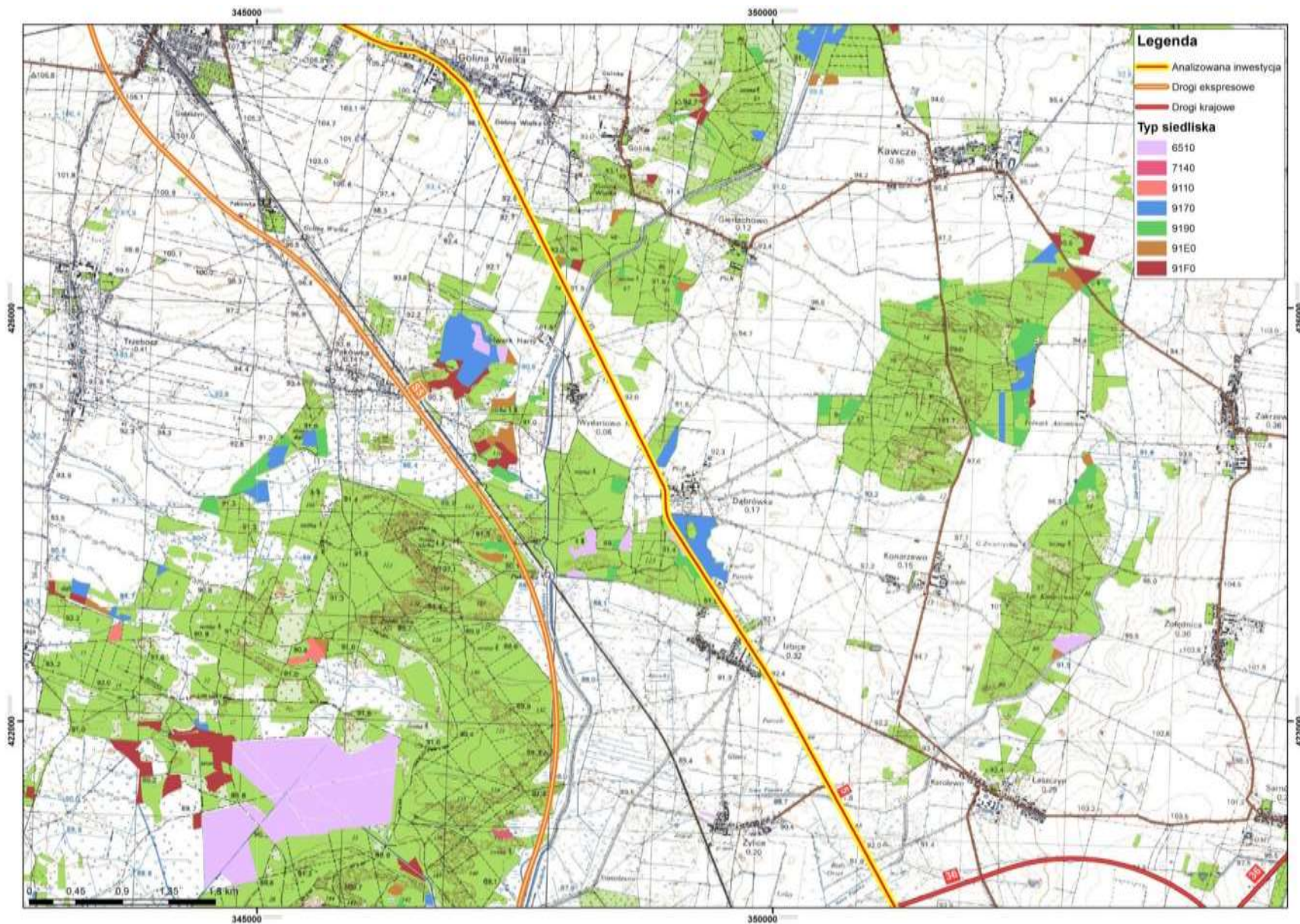


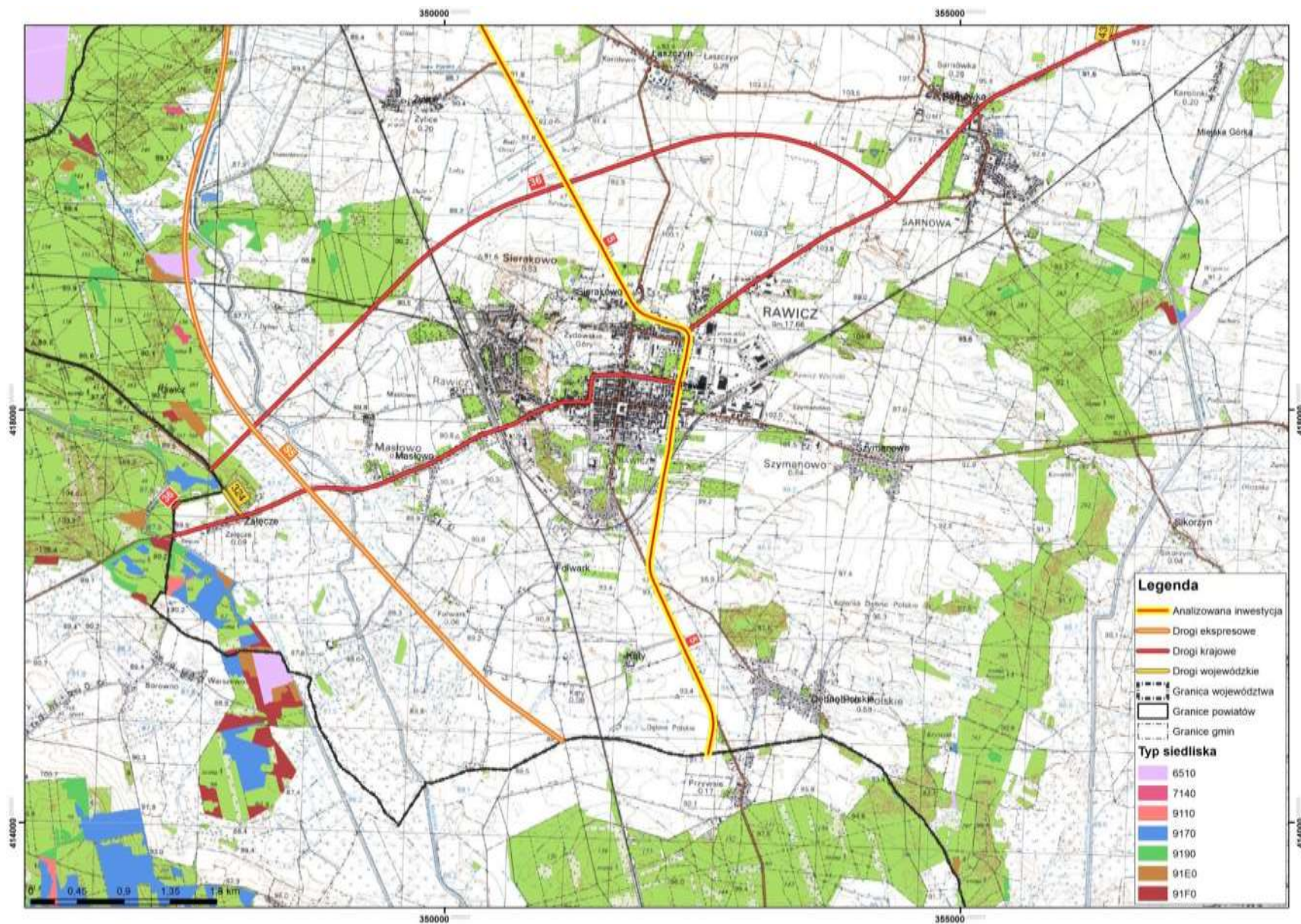










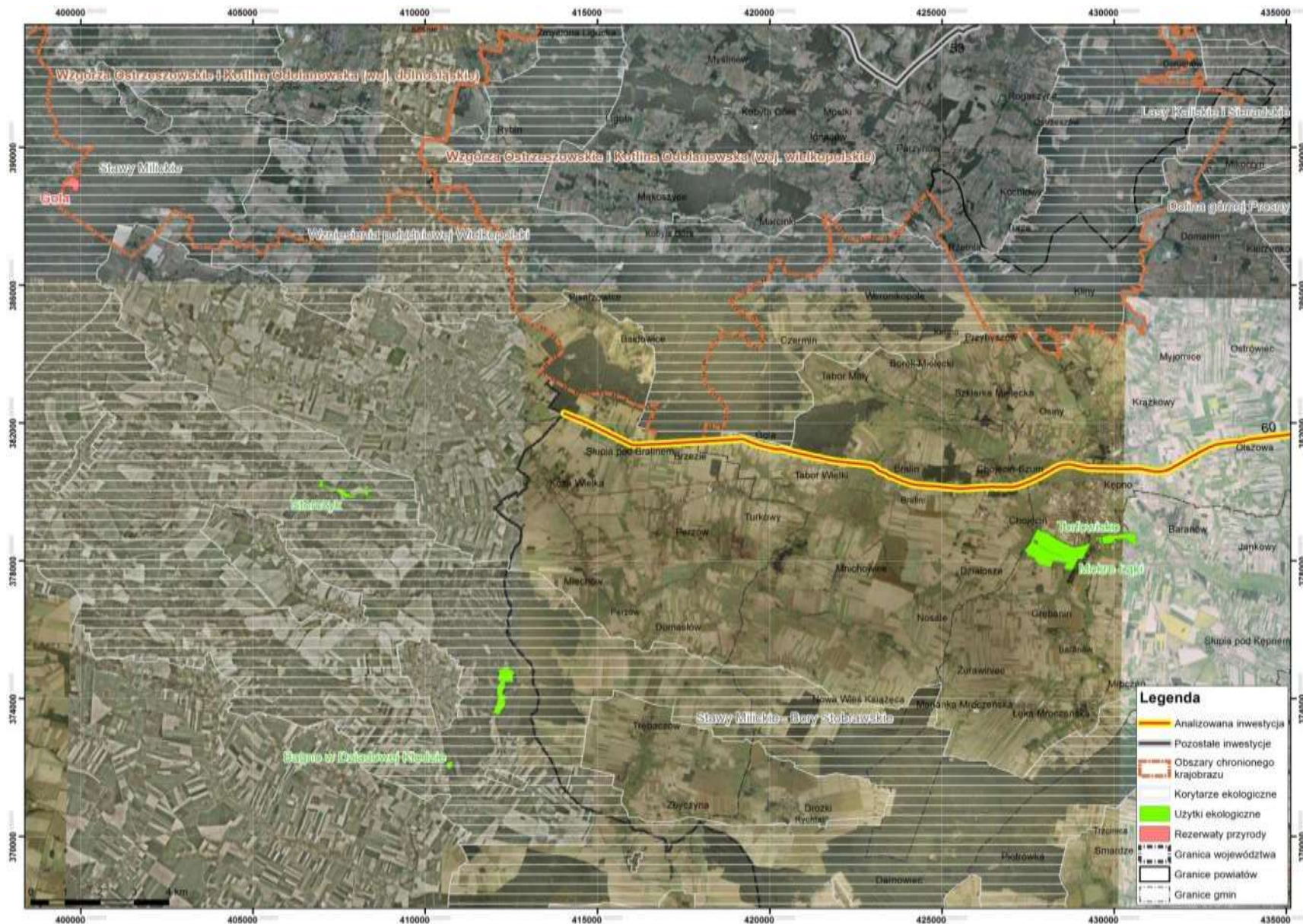


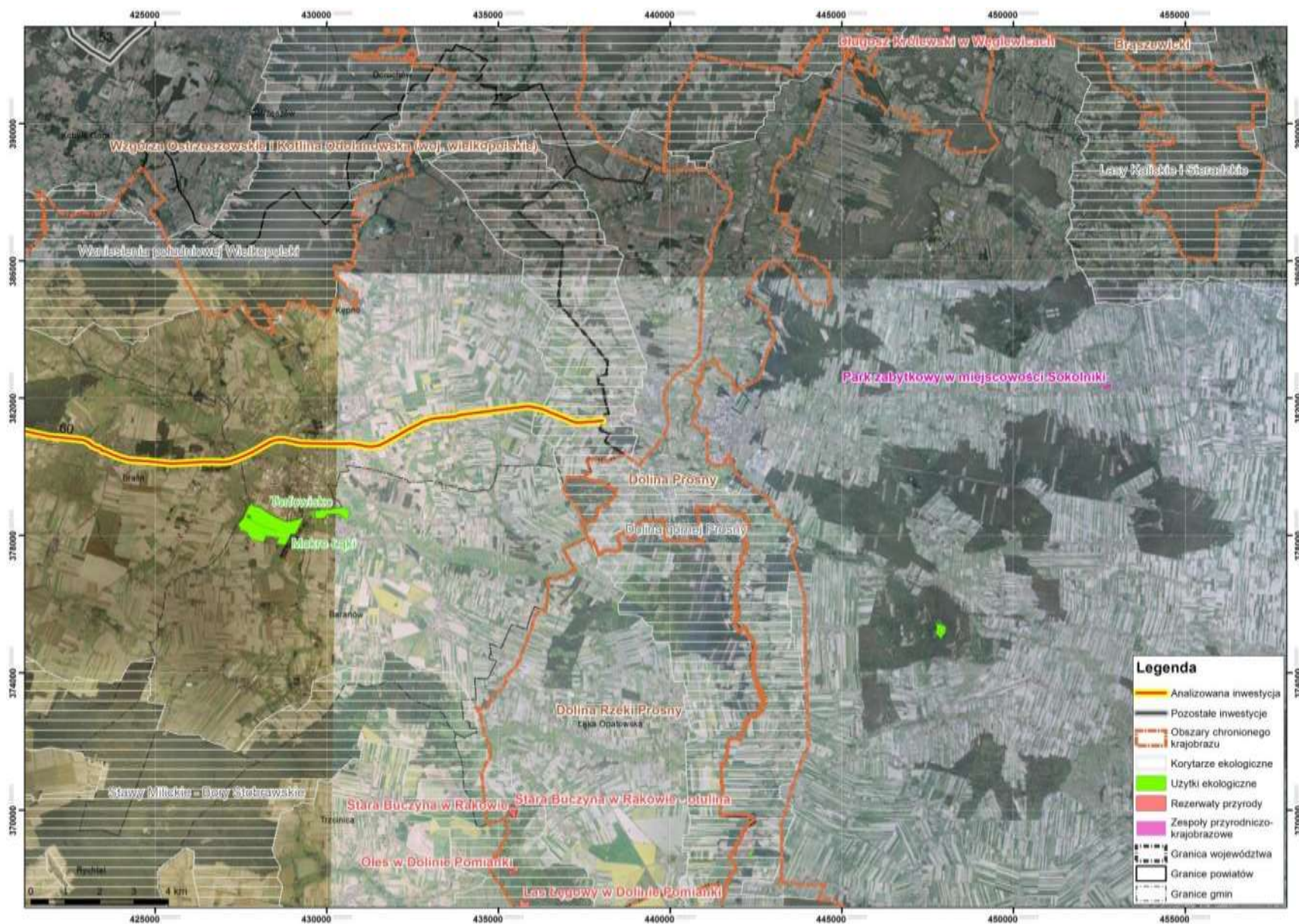
1.60. Droga nr XXX (Syców) gr. województwa - Kępno - gr. województwa (Wieruszów).

60		Droga nr XXX (Syców) gr. województwa - Kępno - gr. województwa (Wieruszów)					
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat kępiński Gmina: Perzów (Słupia pod Bralinem, Brzezie) Gmina: Bralin (Gola, Tabor Wielki, Bralin, Chojećcin) Gmina: Kępno (Kępno, Olszowa, Świba)						
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest przebudowa drogi wojewódzkiej (była droga krajowa nr 8) na odcinku gr. województwa (Syców) - Kępno - gr. województwa (Wieruszów)						
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	Długość: 24,97 km						
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOS	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;						
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja biegnie śladem istniejącej drogi nr 8. Otoczenie drogi stanowią w większości grunty rolne. Jedyne w części zachodniej, na długości łącznie około 5 km, po jednej stronie drogi (północnej) znajdują się obszary leśne. Inwestycja przebiega przez okoliczne miejscowości: Słupię pod Bralinem, Brzezie, Golę, Bralin, Kępno, Olszowę i Świbę. Inwestycja przecina kilka cieków wodnych wyższego rzędu, spośród których największe to: Niesób, Rów Kierzno – Donaborów i Struga Parzynowska.						
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Obszary Chronionego Krajobrazu: Wzgórza Ostrzeszowskie i Kotlina Odolanowska – 0 km (część inwestycji graniczy z obszarem chronionym), Dolina Proсны – 1,1 km, Dolina Rzeki Proсны – 1,6 km,</p> <p>Natura 2000 – SOO: PLH300035 – 2,0 km, PLH100037 – 9,9 km, PLH300059 – 14,9 km</p> <p>Rezerваты przyrody: Stara Buczyna w Rakowie – 11,2 km, Oles w Dolinie Pomianki – 13,0 km, Las Łęgowy w Dolinie Pomianki – 13,9 km</p> <p>Użytki ekologiczne: Torfowisko – 1,8 km, Mokre Łąki – 1,4 km, Storczyk – 6,1 km, Bagno w Dziadowej Kłodzie – 10,6 km, <i>nienazwany użytek na południowy-zachód od inwestycji</i> – 7,3 km, <i>dwa nienazwane użytki na południowy-wschód od inwestycji</i> – 11,5 km oraz 13,3 km</p> <p>Zespoły przyrodniczo – krajobrazowe: Park zabytkowy w miejscowości Sokolniki – 14,4 km</p> <p>Korytarze ekologiczne: Dolina górnej Proсны – 0 km (część inwestycji leży na obszarze korytarza), Wzniesienia południowej Wielkopolski – 0 km (część inwestycji graniczy z obszarem korytarza), Stawy Milickie-Bory Stobrawskie – 4,4 km, Lasy Kaliskie i Sieradzkie – 7,3 km, Stawy Milickie – 11,1 km</p>						
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska							
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań			Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)			
	-3	-2	-1			1	2
Różnorodność biologiczna, rośliny,							Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie wiązała się ze znacznym negatywnym oddziaływaniem na różnorodność

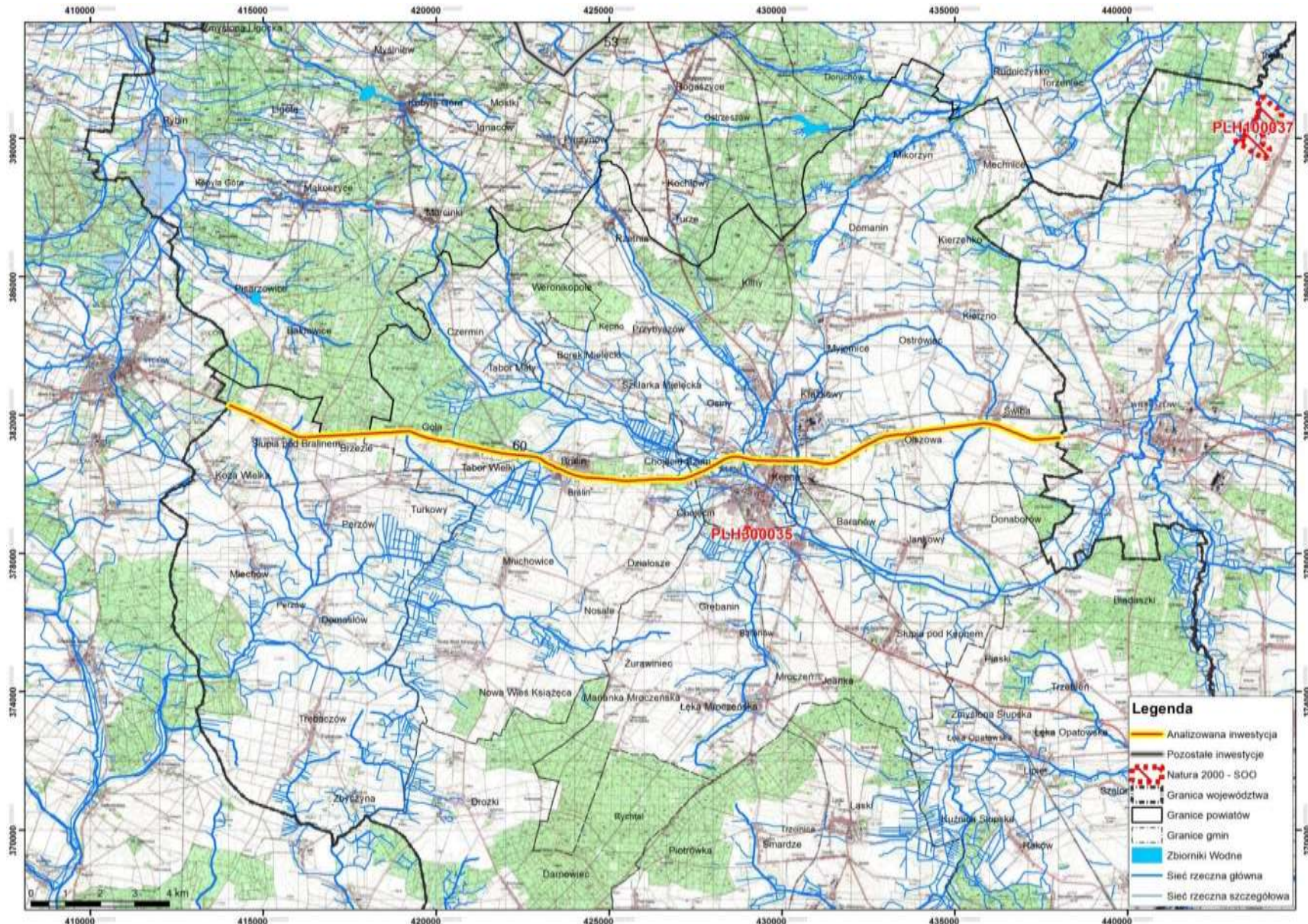
zwierzęta, siedliska chronione					<p>biologiczną. Potencjalne zagrożeniami na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia: wzrost śmiertelności gatunków zwierząt (etap realizacji); płoszenie zwierząt; wzmoczenie efektu bariery; zniszczenie, przekształcenie lub pogorszenie jakości siedlisk (w wyniku zajęcia dodatkowego terenu pod przebudowę drogi- place zaplecza budowy, drogi technologiczne a także w wyniku odwodnienia lub zanieczyszczenia wód powierzchniowych). Na etapie raportu ooś należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą. Należy również zastosować działania minimalizujące (np. prowadzenie wycinki drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków) oraz dokonać nasadzeń kompensacyjnych.</p> <p>W najbliższym sąsiedztwie drogi znajdują się następujące typy siedlisk chronionych: 9170 - Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny, 9190 Kwaśne dąbrowy, 91P0 Wyżyny jodłowy bór mieszany W obrębie wymienionych siedlisk nie należy organizować zaplecza budowy oraz prowadzić wycinki drzew i krzewów.</p> <p>Pozytywnym oddziaływaniem będzie zmniejszenie śmiertelności zwierząt na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, co wiąże się ze zmniejszeniem natężenia ruchu samochodów. Ruch samochodów zostanie przekierowany na sieć dróg ekspresowych.</p>
Obszary Natura 2000					Nie zidentyfikowano oddziaływań na obszary Natura 2000
Pozostałe obszary chronione					Nie zidentyfikowano oddziaływań na pozostałe obszary chronione.
Korytarze ekologiczne					Nie przewiduje się znaczących negatywnych oddziaływań na główne korytarze ekologiczne. Na etapie przebudowy istniejącej drogi mogą wystąpić niewielkie oddziaływania na lokalne korytarze ekologiczne. Należy zapewnić ciągłość i drożność lokalnych korytarzy ekologicznych (np. korytarzy wzdłuż cieków). Na etapie raportu ooś należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą. Na etapie projektu przebudowywanej drogi należy uwzględnić rozwiązania zapewniające drożność obiektów pełniących funkcję lokalnych korytarzy ekologicznych (np. poprzez przebudowę i dostosowanie odpowiednich parametrów przepustom służącym, jako przejścia dla płazów i drobnych ssaków).
Ludzie (w tym zdrowie);					Inwestycja wpłynie na poprawę bezpieczeństwa użytkowników drogi a tym samym będzie miała pozytywne oddziaływanie na ten komponent.
Wody;					Przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie kilku JCW. Droga przebiega przez szereg elementów sieci hydrograficznej i wymagać będzie przebudowy obiektów mostowych, w tym na ciekach stanowiąc główne biegi JCW. Zagrożenia w tym zakresie powinny być przedmiotem procesu OOŚ. Zasadniczym elementem pozytywnego oddziaływania przedsięwzięcia w całym przebiegu będzie poprawa jakości odprowadzanych z niej wód opadowych, w związku z dostosowaniem infrastruktury odwodnienia do obowiązujących standardów.
Powietrze;					Planowana inwestycja poza oddziaływaniami na etapie realizacji, z uwagi na swój charakter doprowadzi do poprawy płynności ruchu między miejscowościami Syców, Kępno i Wieruszów, co w niewielkim stopniu może wpłynąć na redukcję ilości emitowanych do atmosfery zanieczyszczeń. Oddziaływanie dodatkowo wzmocni prognozowane obniżenie natężenia ruchu z uwagi na przeniesienie jego części na budowaną drogę S5.
Hałas;					Poprawa jakości infrastruktury drogowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań. Jest to szczególnie istotne w obszarach podlegających takiej ochronie. Oddziaływanie dodatkowo wzmocni prognozowane obniżenie natężenia ruchu z uwagi na przeniesienie jego części na budowaną drogę S5.

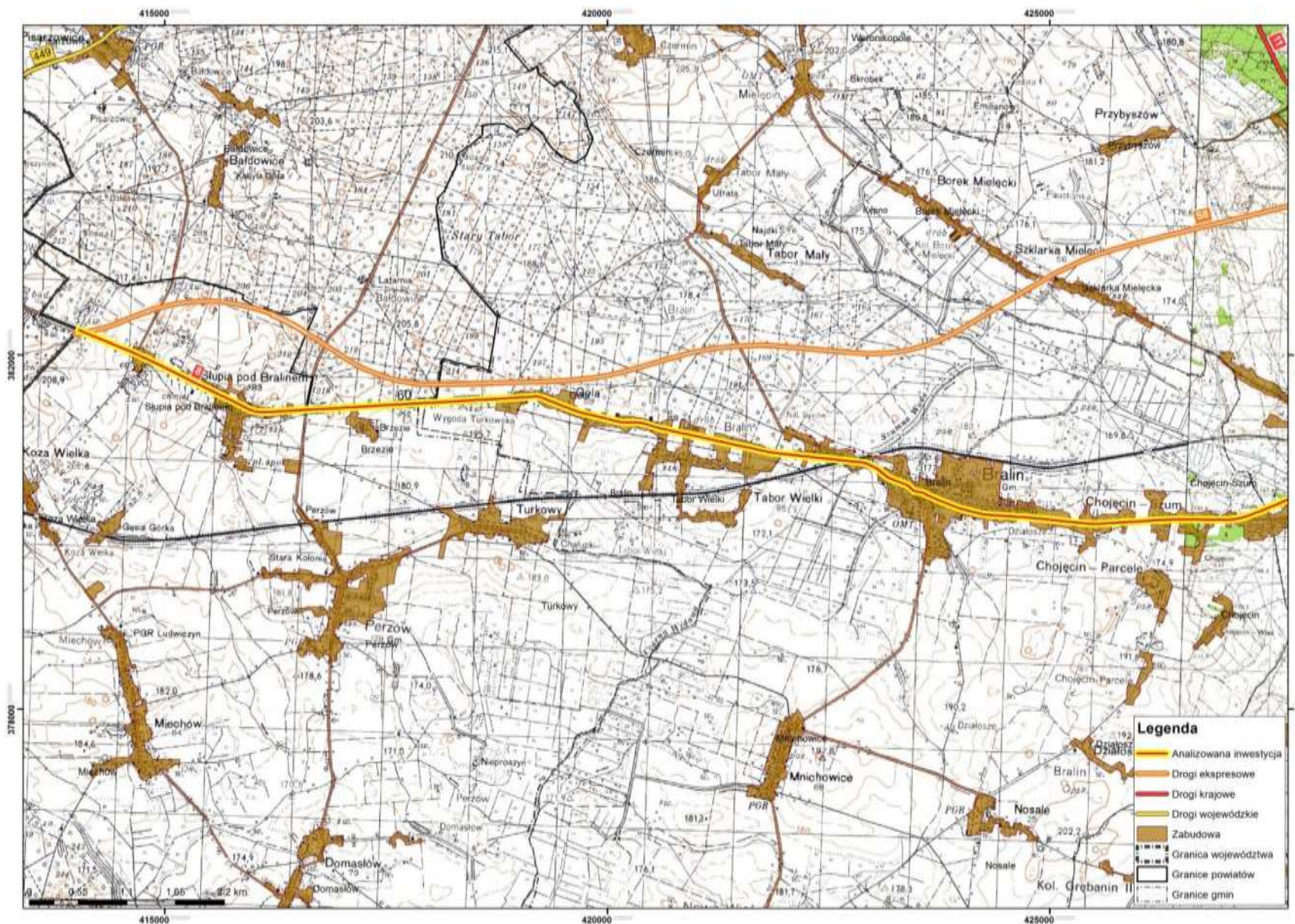
Powierzchnia ziemi ; Krajobraz (z uwzględnieniem utrzymania i/lub poprawy ładu przestrzennego);							Inwestycja będzie miała potencjalnie niewielki wpływ na ten komponent.
							Inwestycja przebiega po starym śladzie DK5 i nie będzie miała znaczącego wpływu na ten komponent.
Zabytki i dobra materialne (zachowanie wartości kulturowych);							Nie można stwierdzić oddziaływania na ten komponent.

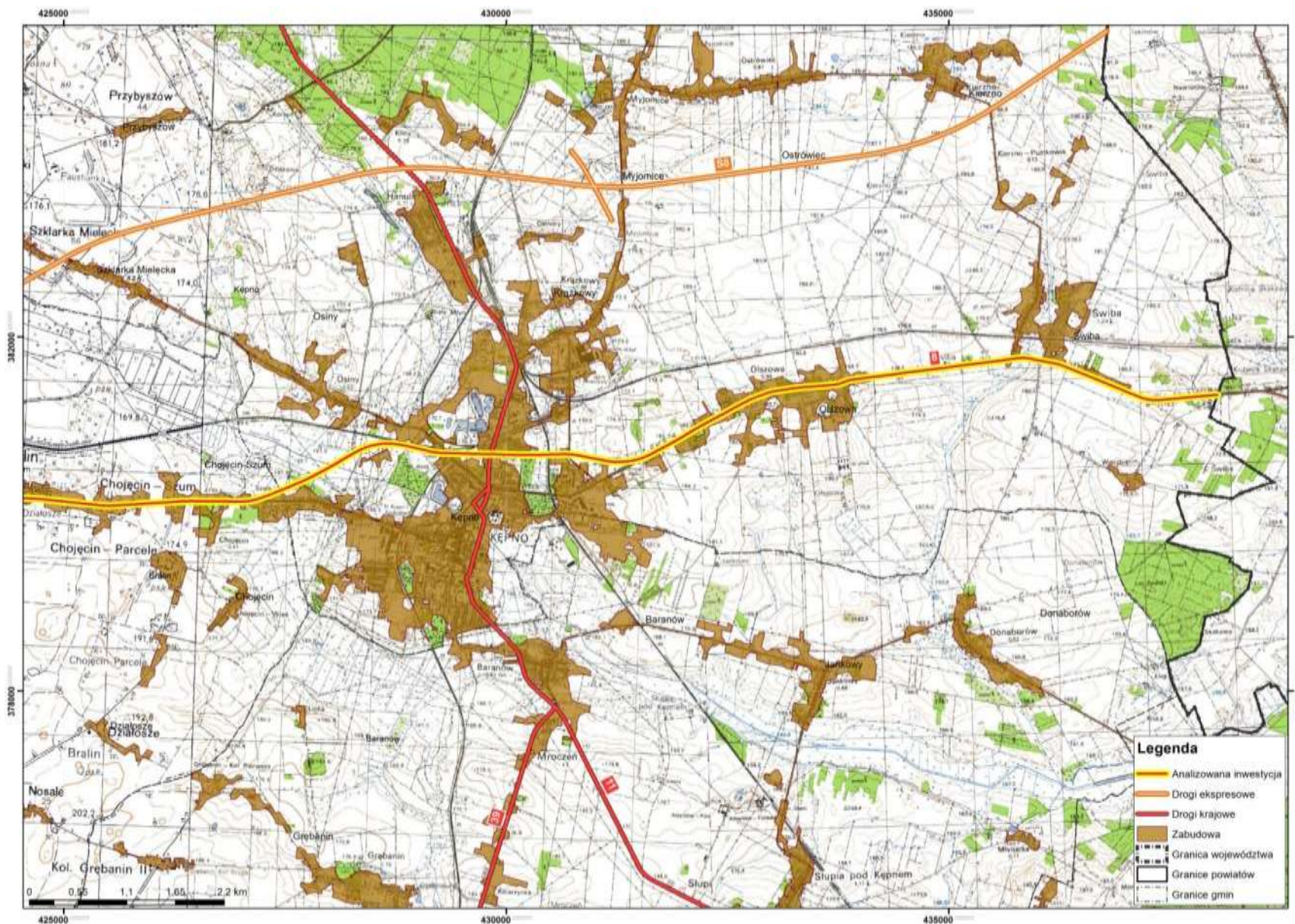


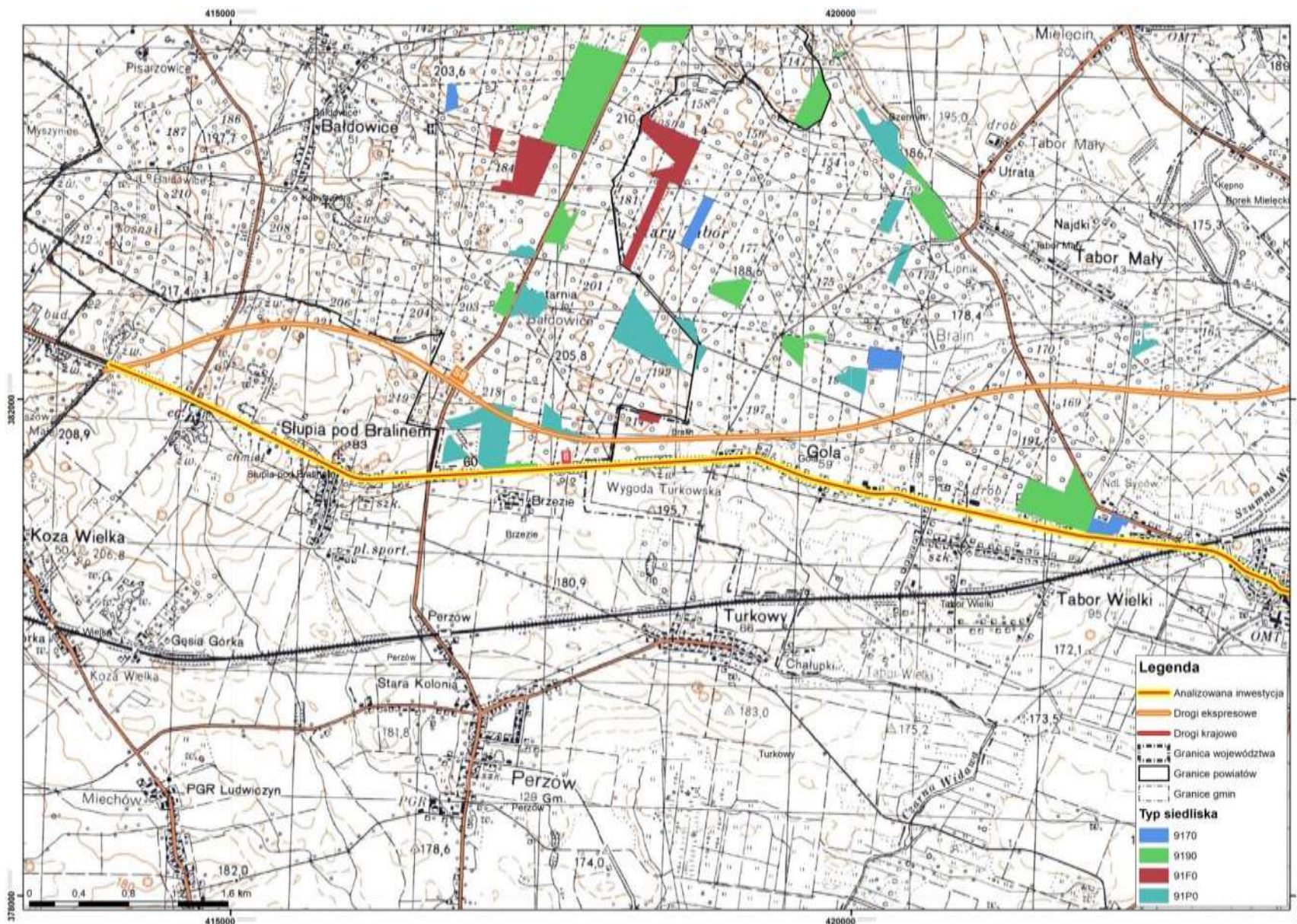


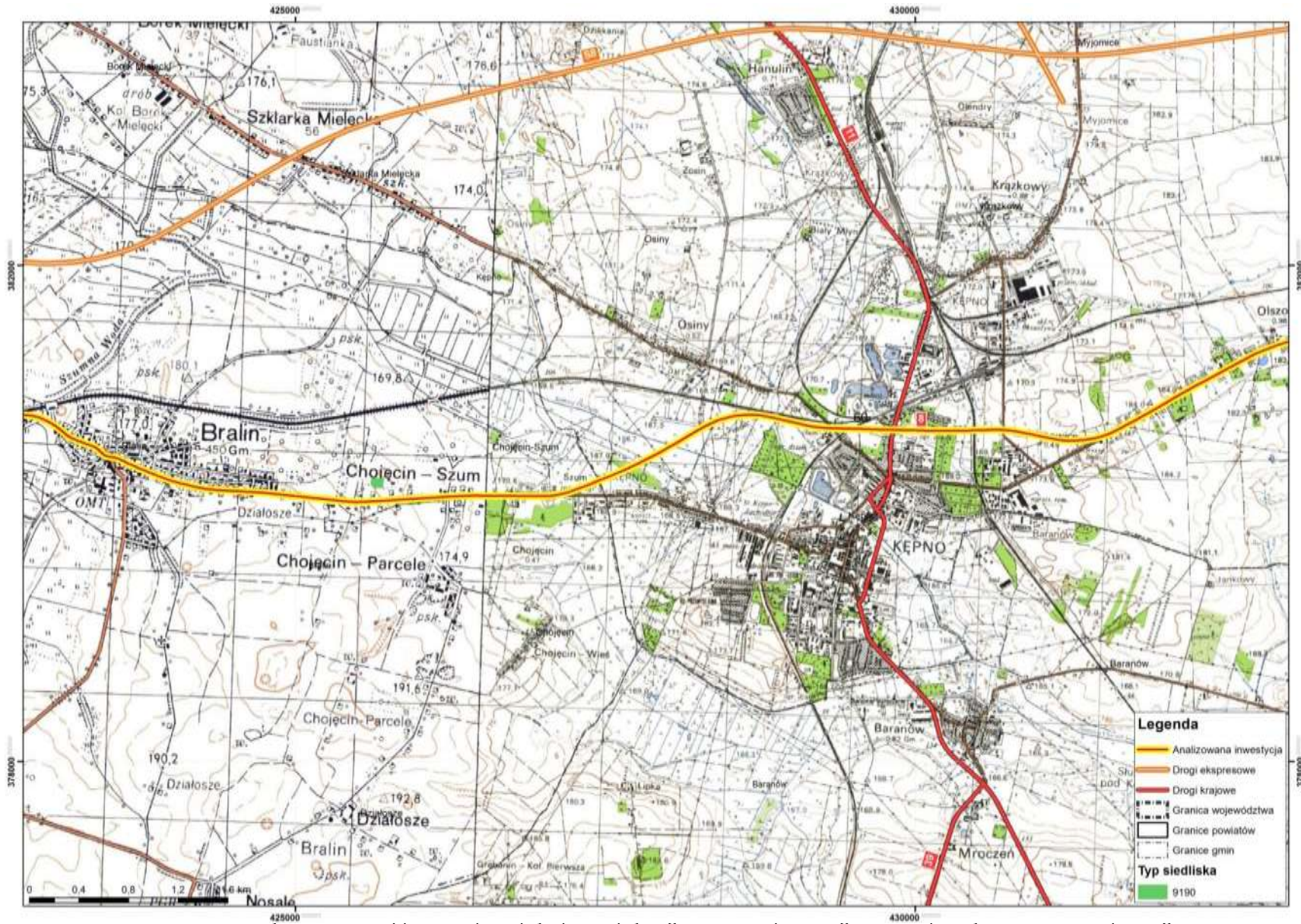
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

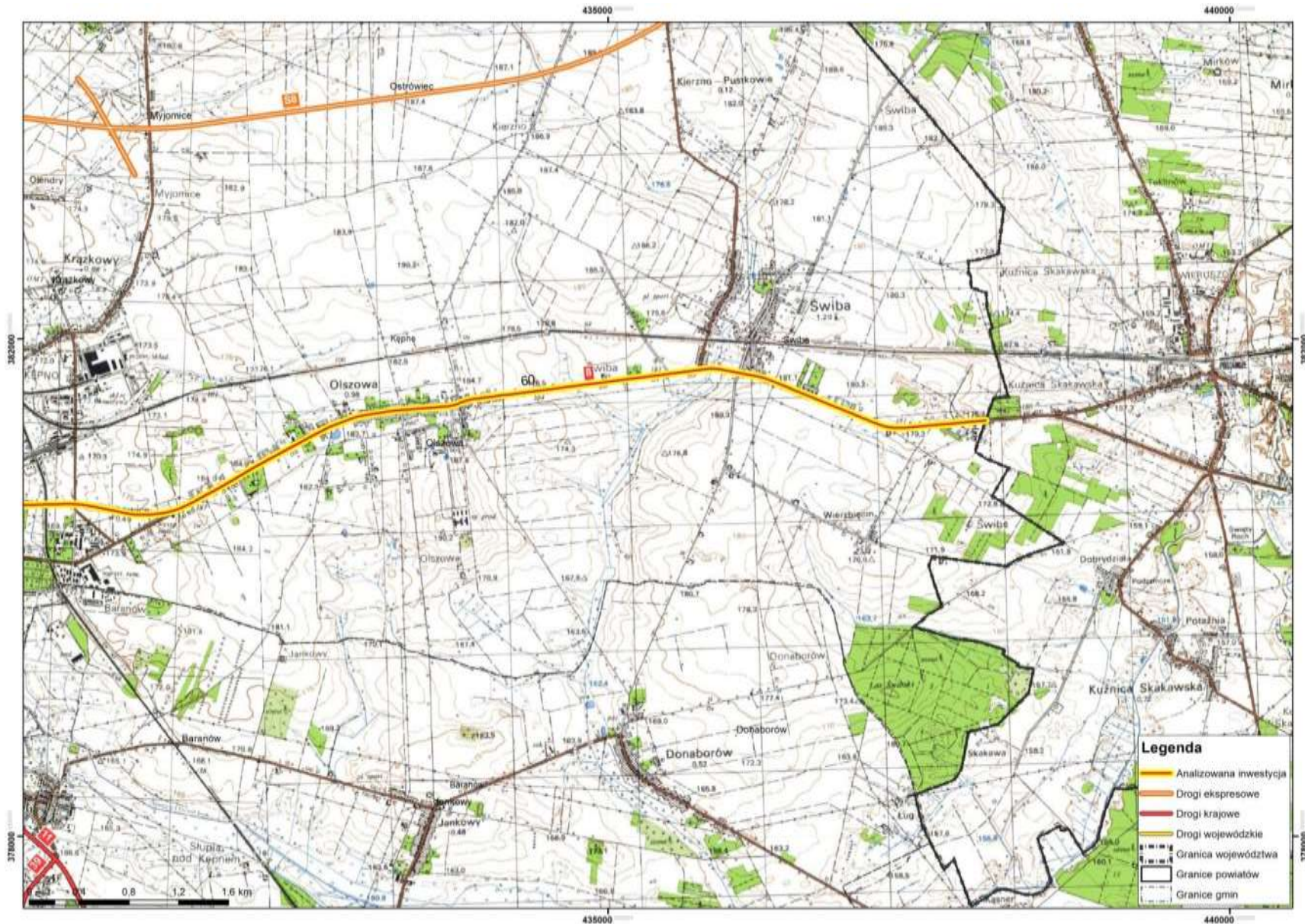












II. INWESTYCJE KOLEJOWE

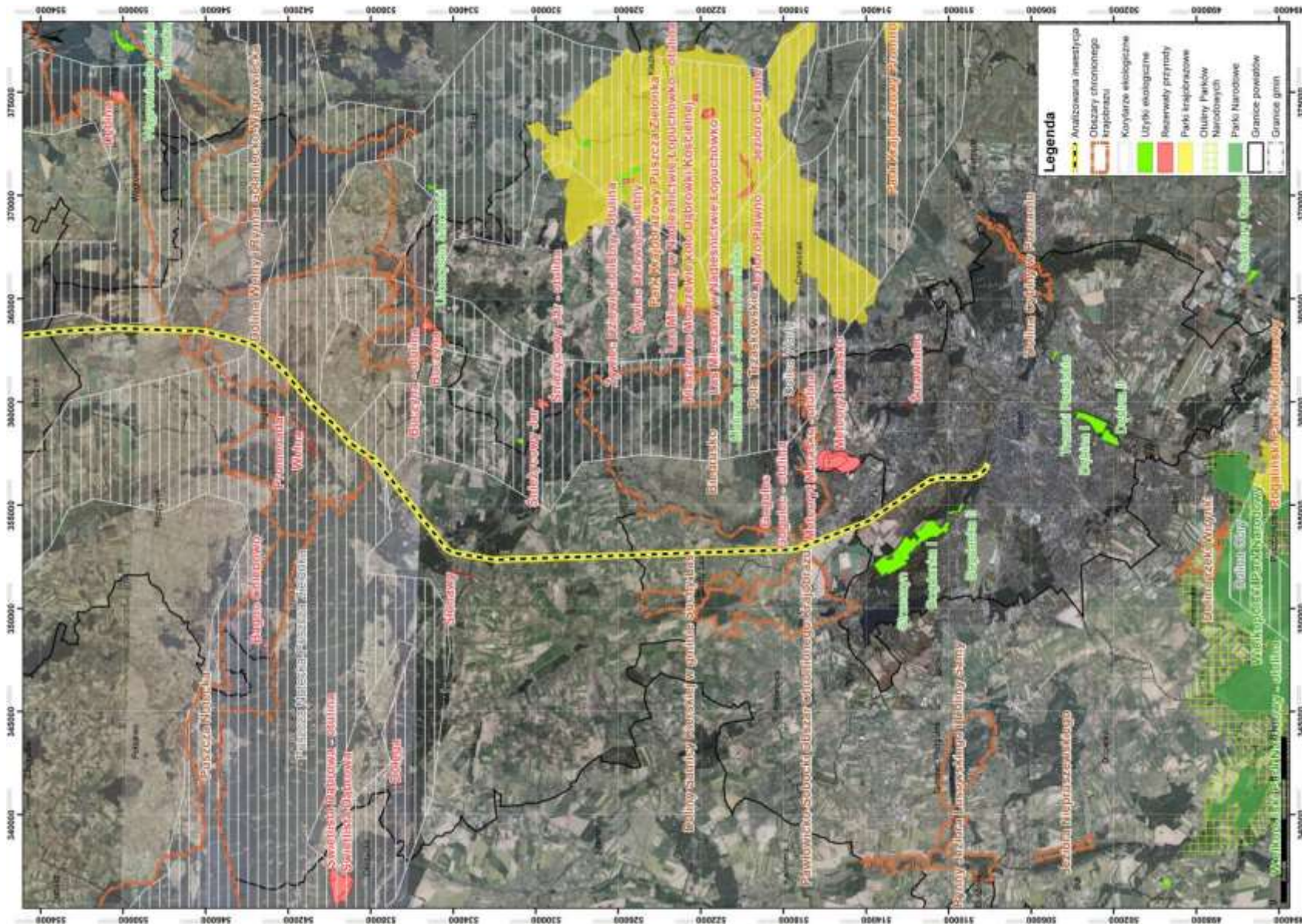
II.4. Modernizacja linii kolejowej nr 354 Poznań Główny PoD – Piła Główna.

4	Modernizacja linii kolejowej nr 354 Poznań Główny PoD – Piła Główna
Lokalizacja przedsięwzięcia	<p>Powiat Poznań Gmina: m. Poznań (m. Poznań) Powiat poznański Gmina: Suchy Las (Złotniki, Złotkowo, Goleczowo) Powiat obornicki Gmina: Oborniki (Ocieszyn, Bogdanowo, m. Oborniki, Kowanówko, Rożnowo) Gmina: Rogoźno (Parkowo, Garbatka, m. Rogoźno, Ruda, Tarnowo) Powiat chodzieski Gmina: Budzyń (m. Budzyń, Kąkolewice) Gmina Chodzież (Stróżewo, Milcz) Gmina: m. Chodzież (m. Chodzież) Powiat pilski Gmina: Kaczory (Dziembówko) Gmina: Piła (m. Piła)</p>
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest modernizacja linii kolejowej nr 354 Poznań Gł. PoD – Piła Gł. na obszarze województwa wielkopolskiego położonej od km 0+197 (p. odga. Poznań PoD – początek linii) do km 92+788 (st. Piła Gł. – koniec linii). Przedsięwzięcie przewiduje poszerzoną rewitalizację linii kolejowej.
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 93,02 km
<p>Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ</p> <p>Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia</p>	<p>Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 58) linie kolejowe i urządzenia do przeładunku w transporcie intermodalnym, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, oraz mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych, a ponadto bocznicę z co najmniej jednym torem kolejowym o długości użytecznej powyżej 1 km;</p> <p>Inwestycja kolejowa polega na modernizacji linii kolejowej 354. Skala przestrzenna przedsięwzięcia determinuje ogromne zróżnicowanie. Odcinek początkowy inwestycji zgodnie z jej oznaczeniami biegnie w mieście Poznań w terenie zabudowanym. Następnie otoczenie inwestycji stanowią w większości grunty rolne. Poprzecinane są one niewielkimi obszarami leśnymi, często występującymi wyłącznie z jednej strony linii kolejowej. W gminach Suchy Las i Oborniki udział lasów jest bardzo mały. Przeważają tutaj zdecydowanie grunty rolne, a jedynymi wyjątkami są obszary zabudowane. Od miasta Oborniki stronę północno – zachodnią inwestycji stanowią lasy, natomiast południowo – wschodnią użytki rolne, przy czym czasem zdarzają się odcinki że obie strony stanowi las, a innym razem grunty rolne. W pobliżu miejscowości Rogoźno otoczenie inwestycji na powrót stanowią niemal wyłącznie grunty orne. Jednak już w pobliżu miejscowości Tarnowo, stronę wschodnią inwestycji otaczają naprzemienne odcinki obszarów leśnych oraz gruntów ornych i teren zabudowany. Dalej na północ w pobliżu miasta Budzyń linia biegnie niemal wyłącznie w otoczeniu gruntów rolnych, by za miejscowością Kąkolewice przeciąć około 1,5 km pas obszarów leśnych. Następnie zachodnią część inwestycji w pobliżu miejscowości Stróżewo stanowią grunty rolne, natomiast wschodnią lasy, a następnie grunty rolne. Przed miastem Chodzież linia przebiega przez około 3 km lasem a następnie przez drugie tyle, terenem zabudowanym. Dalej</p>

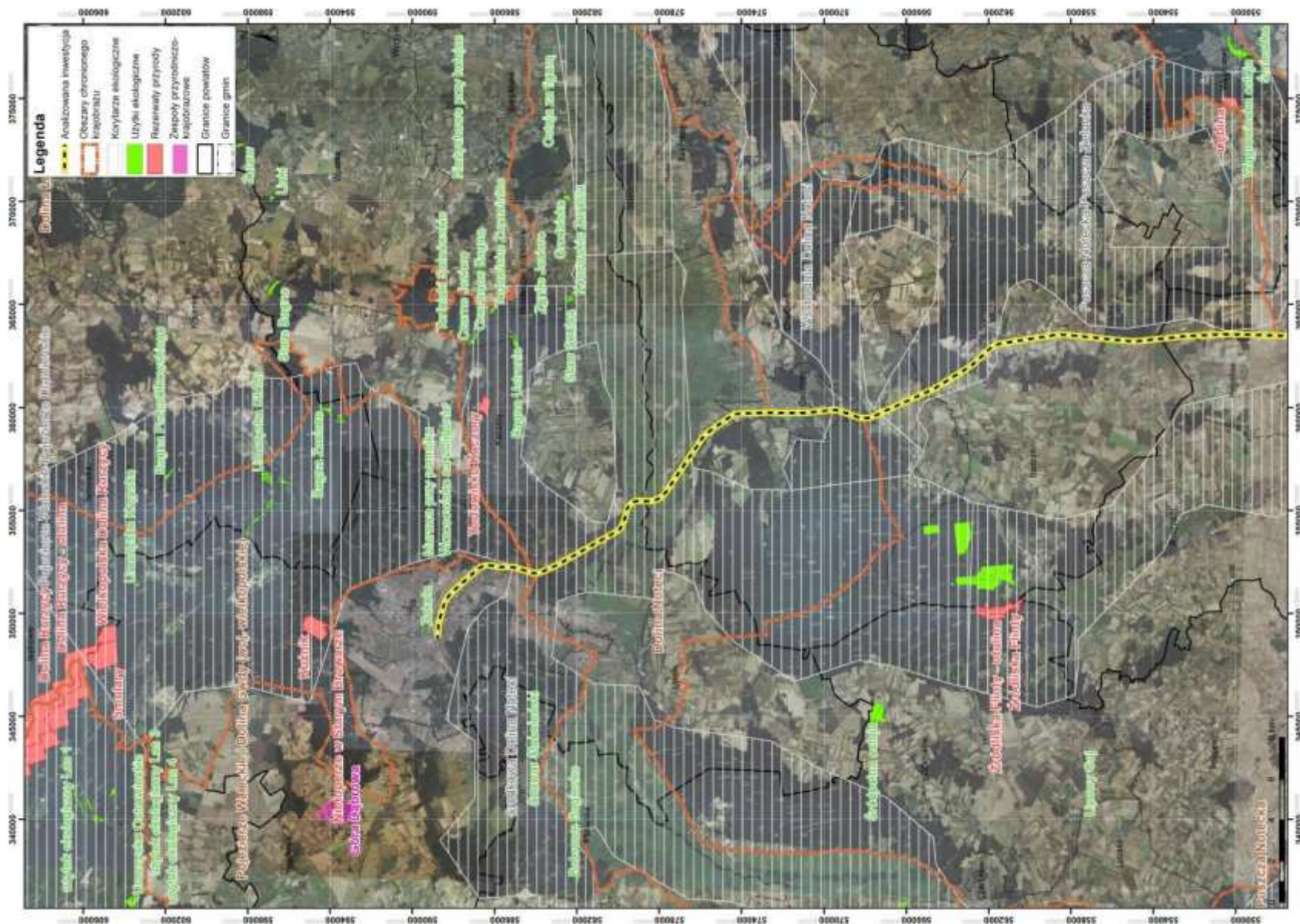
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>biegnąc w kierunku północno – zachodnim linia kolejowa otoczona jest w głównej mierze przez grunt rolne, w których coraz większy udział stanowią użytki zielone. W dolinie rzeki Noteci, którą przecina następnie inwestycja przez około 2 km dominują łąki i zarośla. Po przekroczeniu doliny rzeki, inwestycja biegnie obszarem leśnym aż do obrzeży miasta Piła, gdzie kończy się w terenie zabudowanym. Inwestycja w swoim przebiegu przecina bardzo wiele cieków, zarówno mniejszych szczegółowych, jak i większych rzek. Wymienić należy takie jak: Bogdanka, Kanał Chłudowski, Warta, Zaganka, Wełna, Boleмка, Noteć, Gwda i wiele mniejszych.</p> <p>Parki narodowe: Wielkopolski Park Narodowy – 11,0 km, Parki krajobrazowe: Park Krajobrazowy Puszcza Zielonki – 8,4 km, Rogaliński Park Krajobrazowy – 12,8 km Obszary Chronionego Krajobrazu: Dolina Noteci – 0 km, Dolina Wełny i Rynna Gołaniecko – Wągrowiecka – 0 km (fragmenty inwestycji leżą na obszarze obu obszarów chronionych), Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy – 0 km (odcinek inwestycji graniczy z obszarem chronionym), Puszcza Notecka – 4,6 km, Doliny Samicy Kierskiej w gminie Suchy Las – 0,9 km, Pawłowicko – Sobocki Obszar Chronionego Krajobrazu – 0,7 km, Biedrusko – 0,4 km, Pola Trzaskowskie – 14,6 km Natura 2000 – SOO: PLH300045 – 0 km, PLH300004 – 0 km (fragmenty inwestycji leżą w wymienionych obszarach chronionych) PLH300043 – 0 km, PLH300001 – 0 km (fragmenty inwestycji graniczą z wymienionymi obszarami chronionymi), PLH300005 – 0,1 km, PLH300056 – 3,8 km, PLH300016 – 8,9 km, PLH300058 – 9,0 km, PLH300038 – 10,1 km, PLH300037 – 9,3 km, PLH300044 – 9,4 km, Natura 2000 – OSO: PLB300012 – 0 km, PLB300001 – 0 km, PLB300015 – 0 km (fragmenty inwestycji leżą w wymienionych obszarach chronionych), PLB300013 – 0,4 km, PLB300003 – 5,0 km PLB300017 – 12, 1 km Rezerваты przyrody: Żurawiniec – 3,7 km, Meteoryt Morasko – 3,0 km, Gogulec – 0,7 km, Słonawy – 0,7 km, Dołęga – 11,4 km, Śnieżycowy Jar – 7,1 km, Buczyna – 6,4 km, Wełna – 1,0 km, Promenada – 1,3 km, Bagno Chlebowo – 9,7 km, Dębina – 10,3 km, Źródlika Flinty – 11,1 km, Torfowisko Kaczory – 7,2 km, Nietoperze w Starym Browarze – 5,1 km, Kuźnik – 5,2 km Użytki ekologiczne: Traszki Ratajskie – 5,9 km, Dębina I – 4,8 km, Dębina II – 5,6 km, Bogdanka II – 1,2 km, Bogdanka I – 1,7 km, Strzeszyn – 1,9 km, Mokradła nad Jeziorem Kamińsko – 15,0 km, <i>użytek pomiędzy Uroczyskiem Smolarki i Mokradłem nad Jeziorem Kamińsk, bliżej inwestycji</i> – 5,8 km, Uroczysko Smolarki – 11,4 km, Wągrowicka Ostoja – 13,4 km, Śmieszka – 13,4 km, <i>grupa użytków pomiędzy miejscowościami Niewiemko, Grabówka i Wyszynki</i> – 5,9 km, 6,4 km, 8,8 km, Śródpolna Ostoja – 13,8 km, Bobrowe Bagienko – 13,4 km, Szuwar Stobnieński – 9,1 km, Zakole – 0,4 km, Wrzosowisko na poligonie – 1,8 km, Murawa przy pomniku – 1,5 km, <i>użytek na wschód od miejscowości Byszek</i> - 1,2 km, Uroczyska Głomi – 8,6 km, Bagna Zacisze – 9,6 km, <i>użytek pomiędzy miejscowościami Jeziorki, Śmiłowo i Brodna</i> – 8,2 km, Uroczysko Krępsko – 14,5 km, Bagna Pszczółkowskiego – 14,6 km, Staw Szulca – 9,3 km, Kocewskie Zarośla – 9,3 km, Grodzisko – 13,1 km, Zgniłe Jezioro – 10,1 km, Linki – 9,5 km, Bagno Ustronie – 9,3 km, Torfowisko Żurawiniec – 11,4 km, Czerwone Bagna – 11, 1 km, Czarne Jezioro – 10,9 km, Torfniaki Solnówskie – 11,3 km Zespoły przyrodniczo – krajobrazowe: Góra Dąbrowa – 8,7 km Korytarze ekologiczne: Lasy Poznańskie – 0 km, Puszcza Notecka – 0 km, Lasy Nadnoteckie – Lasy Poznańskie – 0 km, Lasy Nadnoteckie – 0 km, Dolina Noteci – 0 km, Lasy Krajeńskie – 0 km (części inwestycji leżą w każdym z wymienionych korytarzy), Puszcza Drawska – Bory Krajeńskie – 0 km (inwestycja graniczy z korytarzem), Dolina dolnej Warty – 3,0 km, Dolina Warty – odcinek poznański – 3,1 km, Lasy Poznańskie – Dolina Warty – 10,4 km, Wielkopolskie Park Narodowy – 8,1 km, Dolina Warty – 13,6 km</p>							
	Ocena potencjalnych skutków dla środowiska							
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań	Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)						
	<table border="1"> <tr> <td style="background-color: red;">-3</td> <td style="background-color: red;">-2</td> <td style="background-color: red;">-1</td> <td style="background-color: green;">1</td> <td style="background-color: green;">2</td> <td style="background-color: green;">3</td> </tr> </table>	-3	-2	-1	1	2	3	
-3	-2	-1	1	2	3			

Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione					Modernizacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z wystąpieniem potencjalnych negatywnych oddziaływań na różnorodność biologiczną. Potencjalne zagrożenia mogą pojawić się na etapie realizacji przedsięwzięcia (hałas; przekształcenie fragmentów siedlisk chronionych i siedlisk gatunków np. w wyniku odwodnienia lub przekształcenia terenu oraz zajętości terenu pod zaplecza budowy; wycinka krzewów i drzew, ingerencja w koryto rzeki podczas modernizacji mostów; oświetlenie). Na etapie raportu oos należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą. Należy zastosować działania minimalizujące m.in.: ewentualną wycinkę drzew i krzewów należy prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków oraz sezonem wegetacyjnym. W przypadku prowadzenia prac w obrębie rowów odwadniających, należy bezwzględnie unikać umacniania dna korytkami typu „krakowskiego”, które stanowią pułapkę dla małych zwierząt. Należy również przeprowadzić kompensację (np. za zniszczenie siedlisk chronionych oraz siedlisk chronionych gatunków flory i fauny).
Obszary Natura 2000					Na etapie realizacji przedsięwzięcia mogą wystąpić potencjalne negatywne oddziaływania na przedmioty ochrony Obszarów Natura 2000. Oddziaływanie te mogą dotyczyć poszczególnych gatunków ptaków (płoszenie podczas realizacji przedsięwzięcia) oraz siedlisk chronionych (znajdujących się na obszarze kolejowym). Należy wykonać szczegółową inwentaryzację przyrodniczą i dokonać dokładnej oceny na etapie oos. Dzięki modernizacji linii kolejowej zostanie ograniczony hałas wydawany przez nadjeżdżające pociągi(na etapie eksploatacji, co spowoduje mniejsze płoszenie zwierząt oraz ptaków zwłaszcza w okresie lęgowym.
Pozostałe obszary chronione					Nie stwierdzono oddziaływań na pozostałe obszary chronione.
Korytarze ekologiczne					Modernizowana linia kolejowa przebiega lub bezpośrednio sąsiaduje z 7 głównymi korytarzami ekologicznymi. W związku z tym, że linia kolejowa istnieje od wielu dziesięcioleci i jest stałym elementem w krajobrazie nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania na sieć korytarzy ekologicznych. Głównym zagrożeniem związanym z modernizacją linii może być wzrost kolizji ze zwierzętami spowodowana zwiększeniem prędkości pociągów poruszających się po zmodernizowanych torach. Pozostałe zagrożenia będą związane z etapem realizacji (zwiększenie hałasu, oświetlenie, ingerencja w koryto rzek (podczas modernizacji mostów kolejowych). Oprócz głównych korytarzy ekologicznych modernizowana linia przecina szereg korytarzy o randze lokalnej. Nasilone oddziaływania mogą wystąpić na etapie realizacji (hałas, oświetlenie) oraz na etapie eksploatacji (wzrost kolizji ze zwierzętami). Na etapie oos konieczne jest przeprowadzenie inwentaryzacji przyrodniczej oraz określenie tras migracji płazów, małych, średnich i dużych ssaków. Na etapie projektowym należy uwzględnić przebudowę istniejących mostów i przepustów do parametrów spełniających normy przejść dla płazów, małych, średnich i dużych zwierząt. Należy zastosować również działania minimalizujące m.in. zakaz lokalizowania zapleczy budowy w obrębie obiektów pełniących funkcje korytarzy ekologicznych. Modernizacja istniejących mostów, przepustów i wiaduktów może przyczynić się do poprawy drożności lokalnych korytarzy ekologicznych i tras migracji zwierząt co może prowadzić do zmniejszenia kolizji ze zwierzętami.
Ludzie (w tym zdrowie)					Oddziaływania pozytywne na użytkowników kolei, przejazdy będą odbywały się z większą prędkością oraz punktualnością. Modernizacja linii kolejowej polepszy także jakość mieszkańców z uwagi na dostosowanie parametrów do aktualnych wymogów odnośnie poziomu dopuszczalnego hałasu.
Wody					Przedsięwzięcia związane z modernizacją linii kolejowych charakteryzują się szeregiem oddziaływań typowych dla inwestycji liniowych. W analizowanym przypadku na etapie realizacji dojdzie do konieczności przebudowy infrastruktury mostowej przy przejściach przez ciek, co potencjalnie może prowadzić do ingerencji w ich koryta. Istnieją również zagrożenia związane z możliwością przedostania się zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i podziemnych na skutek prowadzonych robót. Oddziaływania te mogą być jednak skutecznie minimalizowane poprzez właściwe działania określone na etapie oceny oddziaływania na środowisko projektu. Modernizacja analizowanej linii zapewni dostosowanie infrastruktury kolejowej do aktualnie obowiązujących standardów ochrony środowiska co

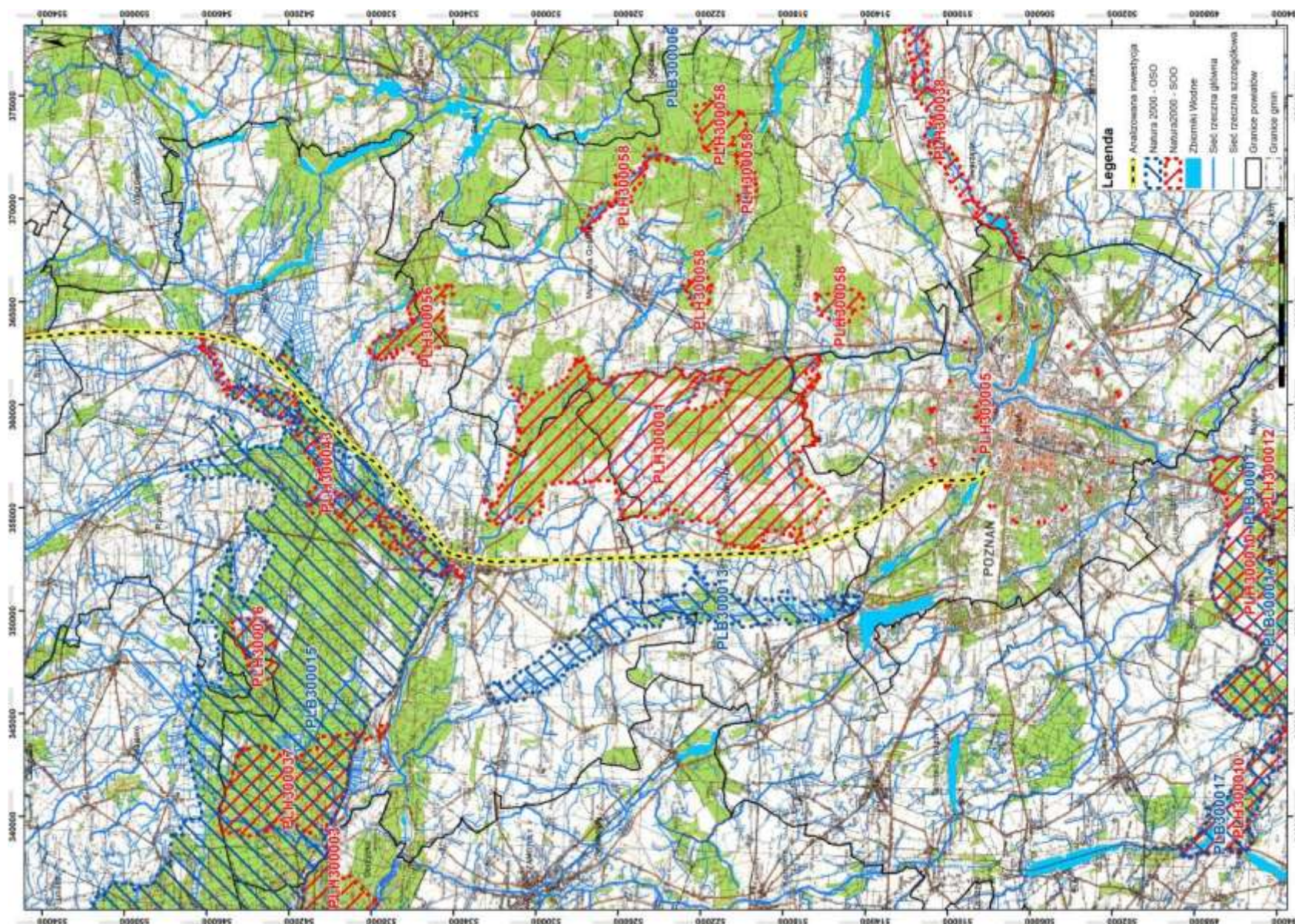
					potencjalnie doprowadzi do minimalizacji aktualnie występujących oddziaływań na wody, co należy uznać za pozytywne oddziaływanie projektu.
Powietrze					Przedsięwzięcia związane z modernizacją linii kolejowych charakteryzują się szeregiem oddziaływań typowych dla inwestycji liniowych. W analizowanym przypadku na etapie realizacji może dojść do oddziaływań związanych z emisją zanieczyszczeń do powietrza na skutek prowadzonych robót. Oddziaływania te mogą być jednak skutecznie minimalizowane poprzez właściwe działania określone na etapie oceny oddziaływania na środowisko projektu. Przy ich zastosowaniu nie przewiduje się istotnych negatywnych oddziaływań na analizowany komponent środowiska. Oddziaływanie projektu należy jednak ocenić pozytywnie. Tworzenie nowych połączeń oraz poprawienie komfortu podróżowania na liniach obecnie istniejących wpłynie na uatrakcyjnienie transportu publicznego efekcie prowadząc do zmniejszenia ilości pojazdów poruszających się po drogach, a co za tym idzie w sposób pośredni wpływając na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń.
Hałas					Przedsięwzięcia związane z modernizacją linii kolejowych charakteryzują się szeregiem oddziaływań typowych dla inwestycji liniowych. W analizowanym przypadku na etapie realizacji może dojść do oddziaływań związanych z emisją hałasu na skutek prowadzonych robót. Oddziaływania te będą jednak chwilowe i mogą być skutecznie minimalizowane poprzez właściwe działania określone na etapie oceny oddziaływania na środowisko projektu. Poprawa jakości infrastruktury kolejowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań. Jest to szczególnie istotne w obszarach podlegających takiej ochronie i stanowić będzie zasadnicze pozytywne oddziaływanie projektu.
Powierzchnia ziemi					Brak nowych oddziaływań, planowana inwestycja będzie realizowana na terenie kolejowym.
Krajobraz					Brak nowych oddziaływań, jedyne niebezpieczeństwo jest związane z koniecznością stosowania ekranów dziękochłonnych na terenach zabudowanych, które mają negatywny wpływ na krajobraz (na tym etapie nie można określić miejsc gdzie będą konieczne)
Zabytki i dobra materialne					Pozytywny wpływ na poprawę infrastruktury, remonty lub budowa przystanków. Modernizacje torów kolejowych powinny uwzględnić rozwiązania techniczne minimalizujące drgania bo będzie miało pozytywny wpływ na zabudowania przy linii kolejowej.



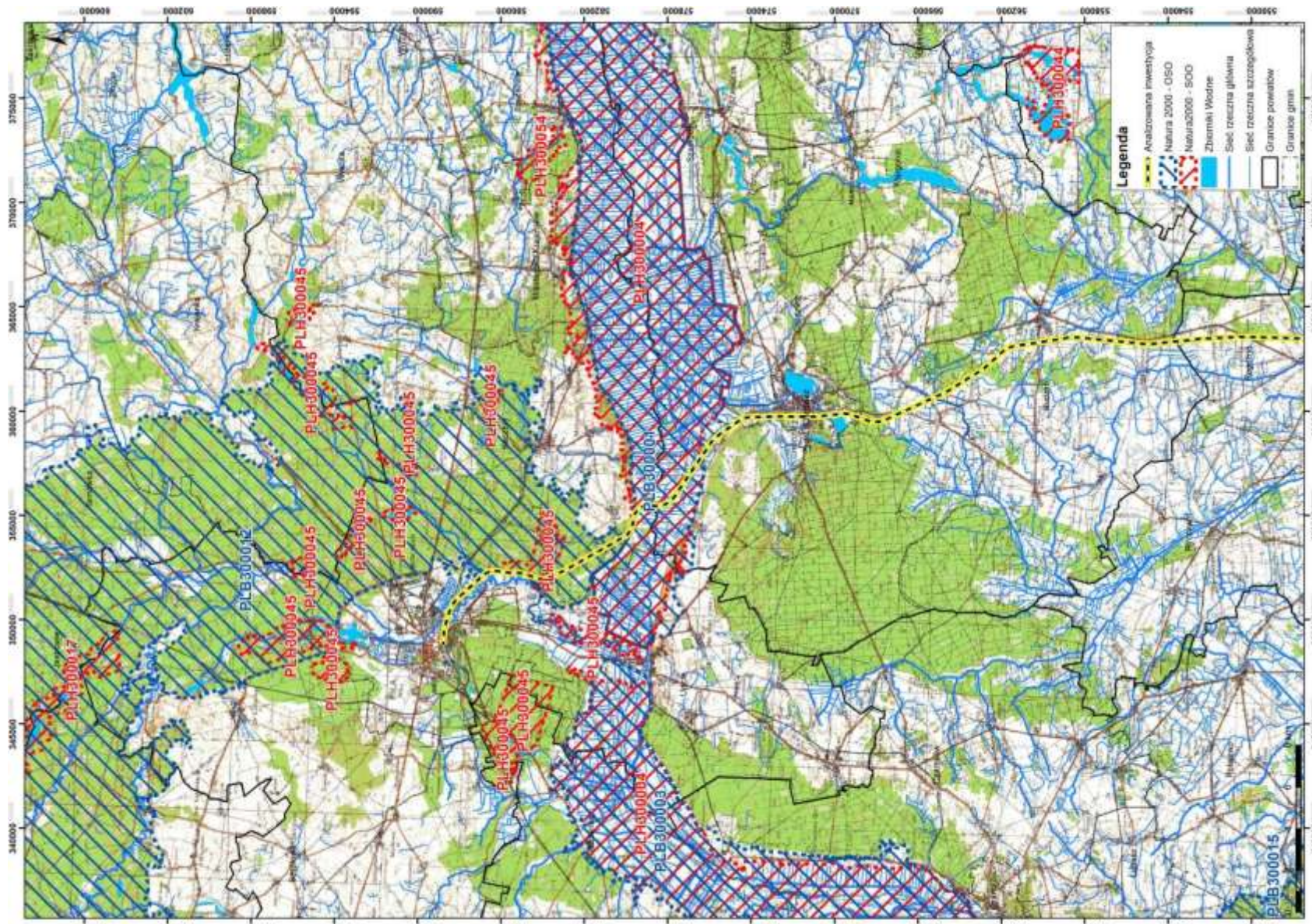
Projekt finansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Społecznego i Samorząd Województwa Wielkopolskiego w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



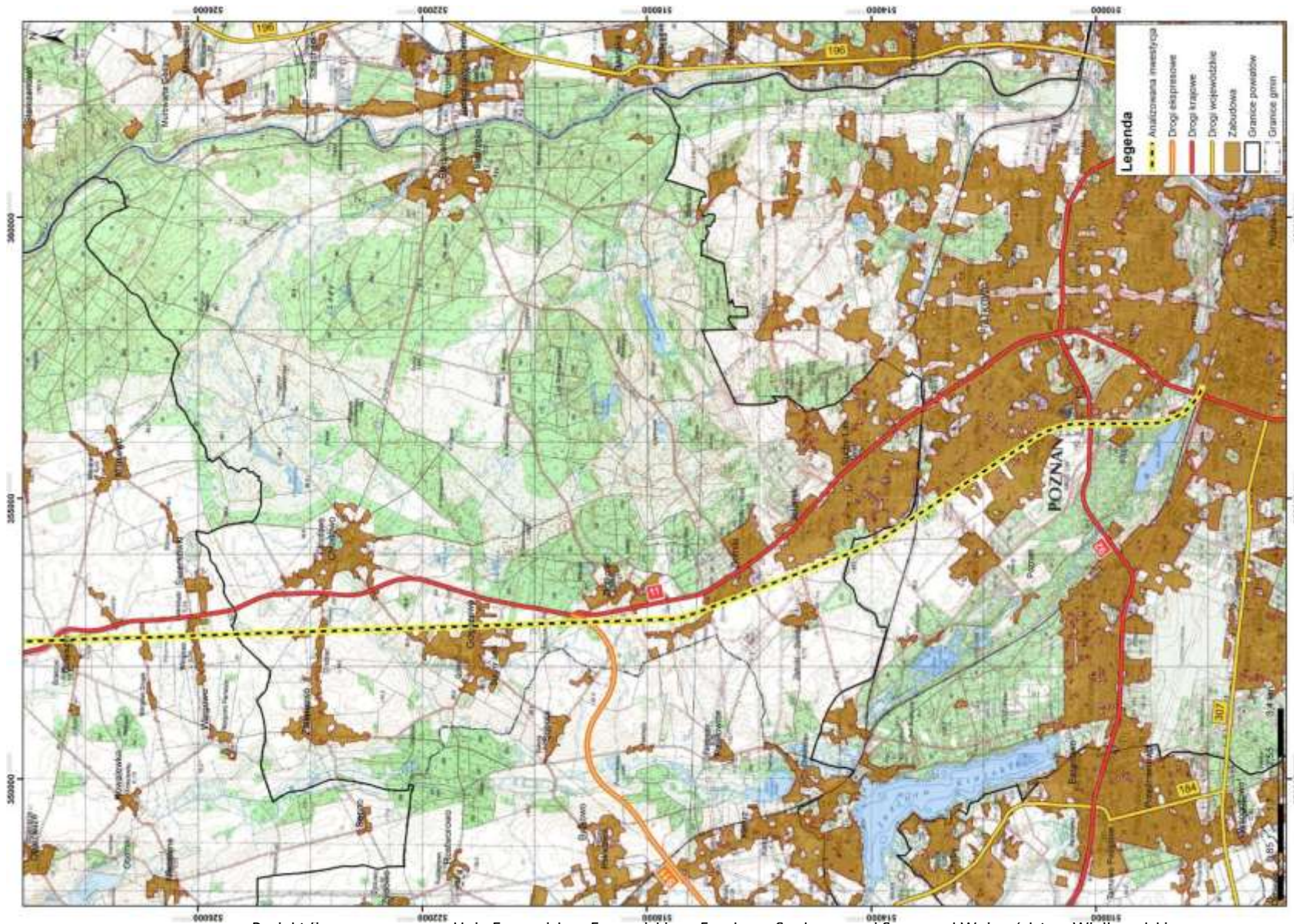
Projekt finansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Społecznego i Samorząd Województwa Wielkopolskiego
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



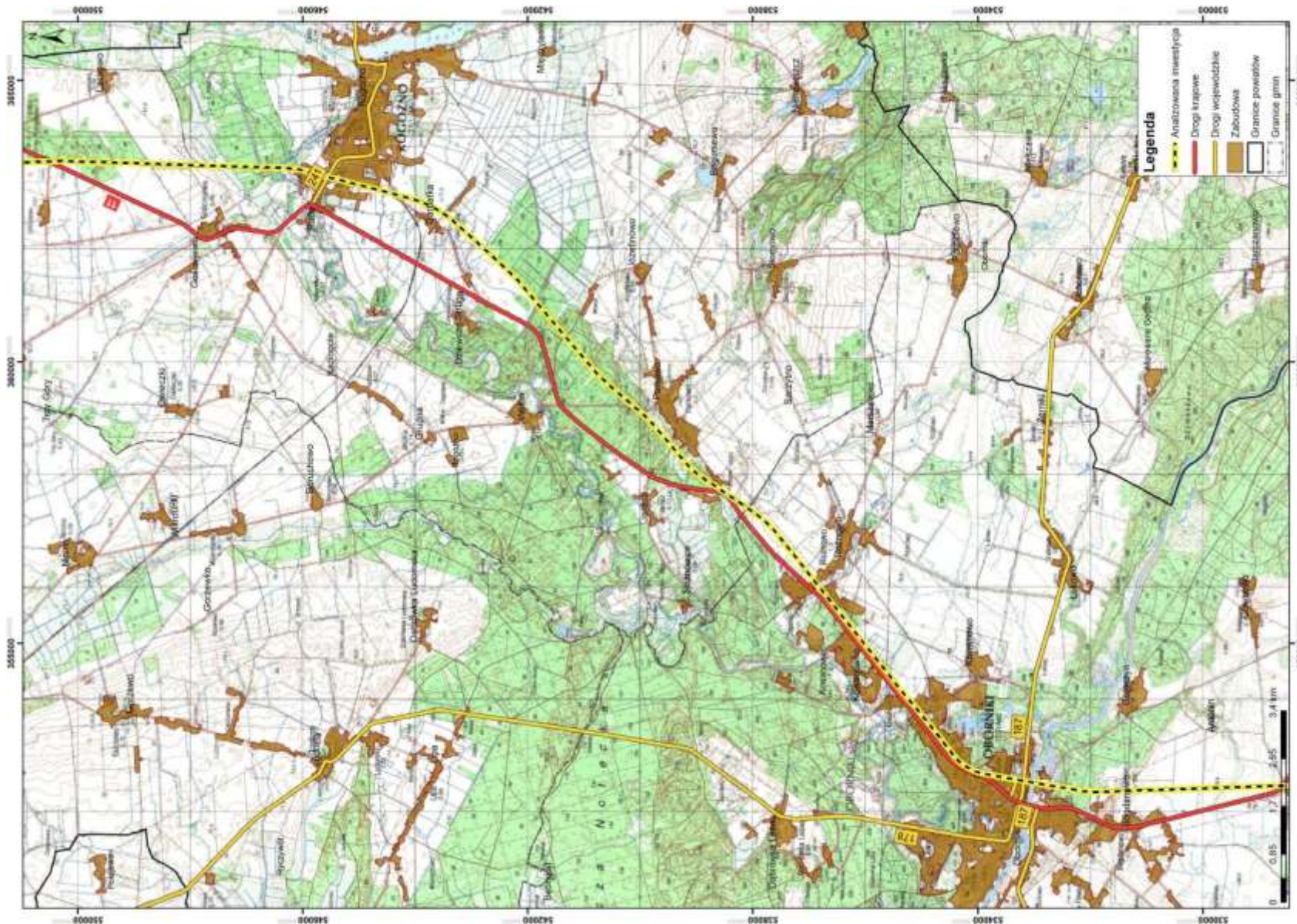
Projekt finansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Społecznego i Samorząd Województwa Wielkopolskiego w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



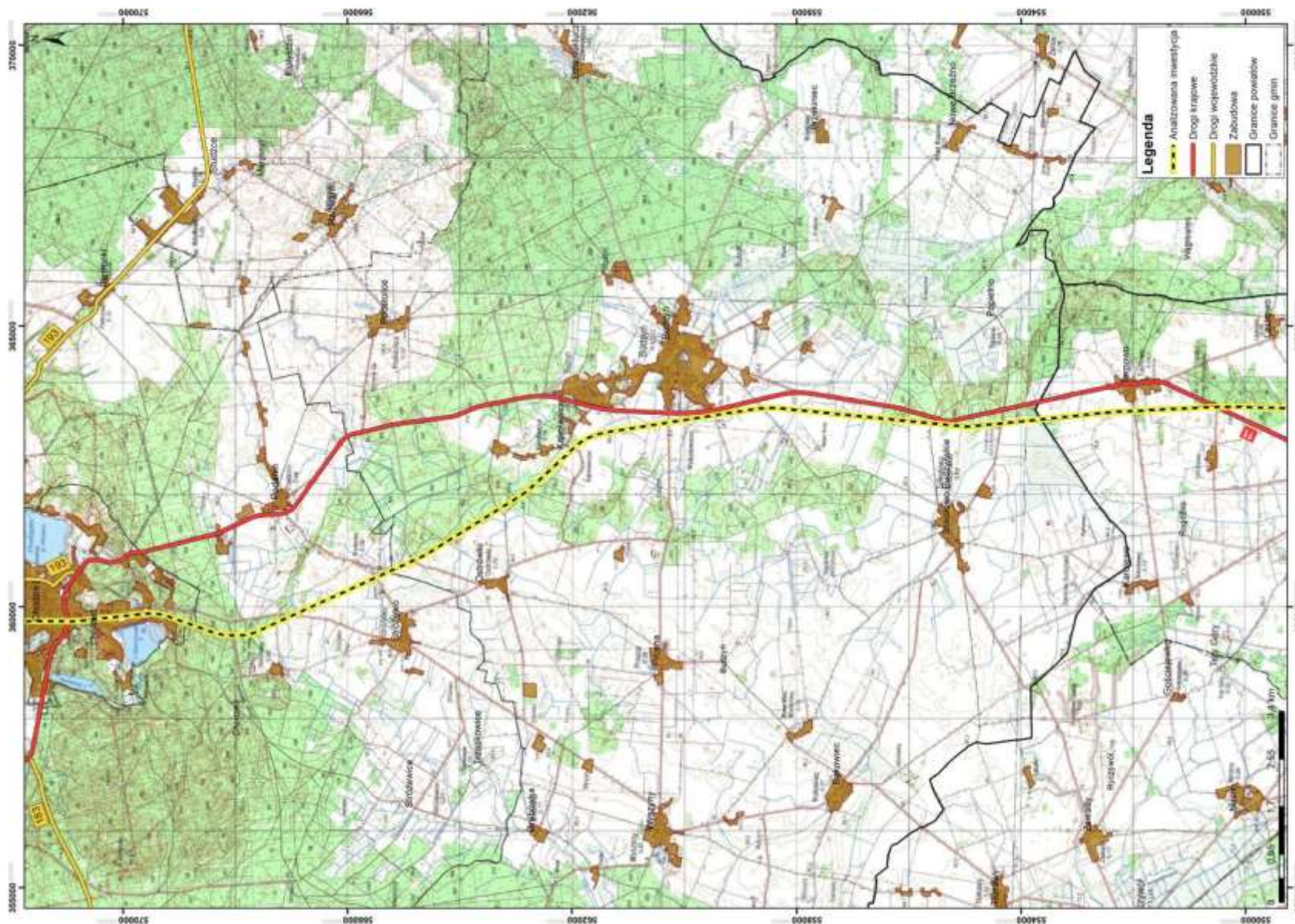
Projekt finansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Społecznego i Samorząd Województwa Wielkopolskiego
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



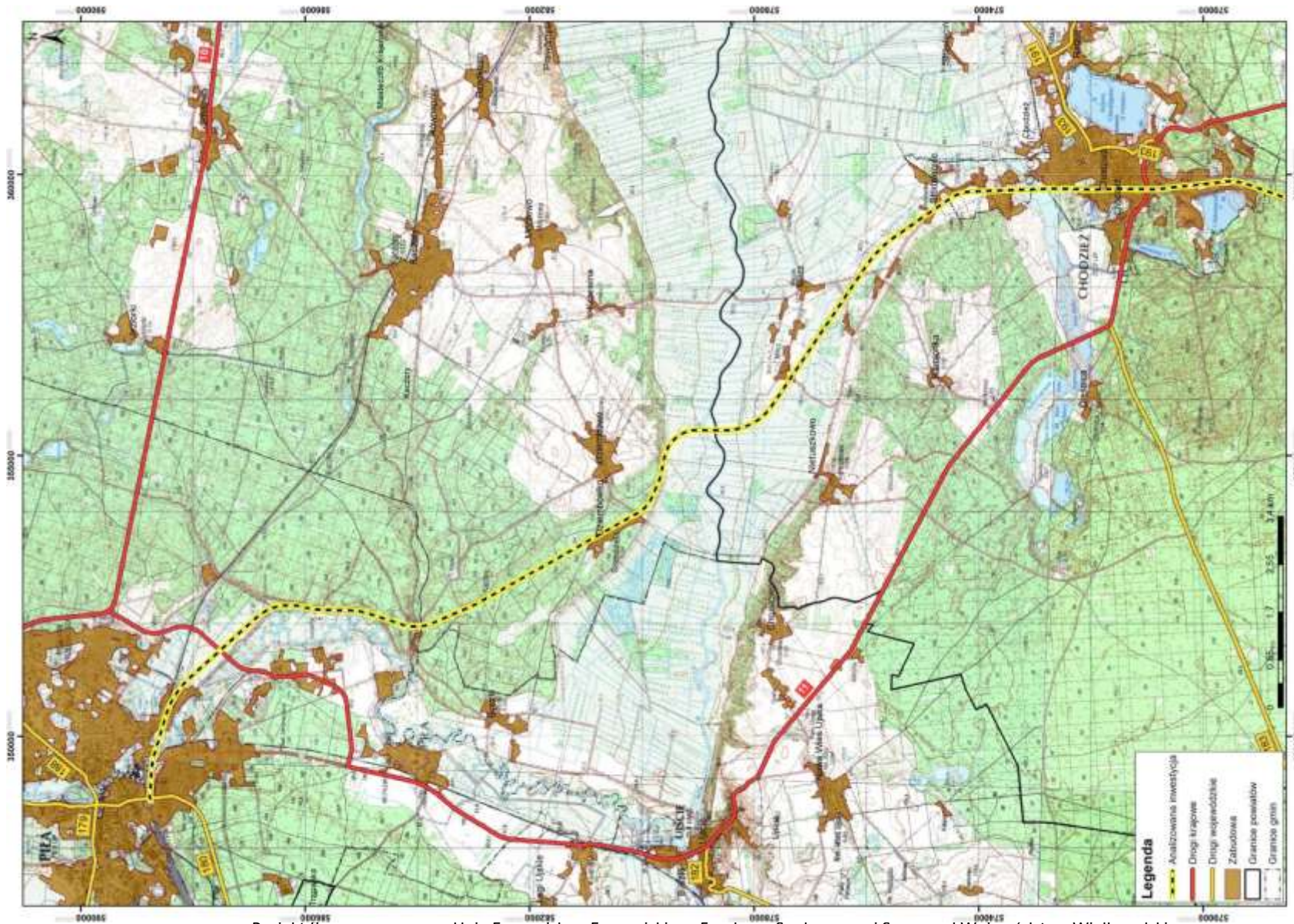
Projekt finansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Społecznego i Samorząd Województwa Wielkopolskiego w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



Projekt finansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Społecznego i Samorząd Województwa Wielkopolskiego
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



Projekt finansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Społecznego i Samorząd Województwa Wielkopolskiego
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



Projekt finansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Społecznego i Samorząd Województwa Wielkopolskiego w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

II.5. Modernizacja linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz na terenie województwa wielkopolskiego mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z Poznani na odcinku Poznań Wschód – Wągrowiec, Etap II.

5		Modernizacja linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz na terenie województwa wielkopolskiego mającej duże znaczenie w obsłudze połączeń małych miejscowości z Poznani na odcinku Poznań Wschód – Wągrowiec, Etap II	
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat wągrowiecki Gmina: m. Wągrowiec (m. Wągrowiec) Gmina: Wągrowiec (Bartodzieje, Kopaszyn, Grylewo) Gmina: Gołańcz (Laskownica Mała, m. Gołańcz, Oleszno)		
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest kontynuacja modernizacji linii kolejowej nr 356 na odcinku Wągrowiec – Gołańcz (granica województwa)		
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 26,73 km		
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOS	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 58) linie kolejowe i urządzenia do przeładunku w transporcie intermodalnym, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, oraz mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych, a ponadto bocznice z co najmniej jednym torem kolejowym o długości użytecznej powyżej 1 km;		
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja przebiega w dużej części równolegle w odległości od 300 do 1000 metrów do rzeki Gołaniecka Struga oraz szeregu zbiorników w dolinie tej rzeki tj. Jez. Durowo, Jez. Kobyleckie, Jez. Bukowieckie Małe, Jez. Bukowieckie, Jez. Grylewskie, Jez. Laskownickie. Przecina także szereg mniejszych cieków wodnych o charakterze odwadniająca. Inwestycja biegnie przeważnie przez uprawy rolne (jedynie odcinek długości około 3 km w okolicach Wągrowcach biegnie przez lasy). Ponadto linia przebiega przez miasta Wągrowiec i Gołańcz oraz w pobliżu mniejszych miejscowości: Bartodzieje, Kopaszyn, Grylewo, Laskownica Mała i Oleszno.		
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Obszary Chronionego Krajobrazu: Dolina Wełny i Rynna Gołaniecko – Wągrowiecka – 0 km (część inwestycji leży na obszarze chronionym), Dolina Noteci – 10,4 km</p> <p>Natura 2000 – SOO: PLH300044 – 3,0 km, PLH300004 - 11,2 km, PLH040026 – 10,3 km, PLH040027 – 13,7 km, PLH040030 – 15,3 km, PLH300043 – 15,1 km</p> <p>Natura 2000 – OSO: PLB300001 – 10,9 km</p> <p>Rezerваты przyrody: Grocholin – 0,4 km, Dębina – 2,5 km</p> <p>Użytki ekologiczne: Wągrowieckie Ostoja – 0,3 km, Śmieszka – 1,2 km</p> <p>Korytarze ekologiczne: Lasy Nadnoteckie – Lasy Poznańskie – 0,1 km, Lasy Nadnoteckie – 5,2 km, Pojezierze Żnińskie – 5,4 km, Lasy Poznańskie – 6,2 km, Dolina Noteci – 15,0 km</p>		
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska			
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań	Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)	

	-3	-2	-1	1	2	3	
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska chronione							Potencjalne zagrożenia mogą się pojawić na etapie realizacji przedsięwzięcia (hałas, przekształcenie fragmentów siedlisk gatunków np. w wyniku odwodnienia lub przekształcenia terenu, wycinki krzewów i drzew). Należy wykonać inwentaryzację przyrodniczą. Ewentualną wycinkę drzew i krzewów należy prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków. W przypadku prowadzenia prac w obrębie rowów odwadniających, należy bezwzględnie unikać umacniania dna korytkami typu „krakowskiego”, które stanowią pułapkę dla małych zwierząt.
Obszary Natura 2000							Nie zidentyfikowano zagrożeń dla obszarów Natura 2000.
Pozostałe obszary chronione							Nie zidentyfikowano zagrożeń dla pozostałych obszarów chronionych.
Korytarze ekologiczne							Inwestycja nie przecina korytarzy ekologicznych o randze krajowej. Przecina natomiast korytarz o randze regionalnej „Gołaniecka Struga” oraz korytarze o randze lokalnej. Nasilone oddziaływania mogą wystąpić na etapie realizacji (hałas, oświetlenie) oraz na etapie eksploatacji (wzrost kolizji ze zwierzętami w związku ze zwiększeniem prędkości poruszania się pociągów). Konieczne jest zidentyfikowanie tras migracji ptaków oraz dostosowanie istniejących przepustów do pełnienia funkcji przejść dla małych zwierząt, a wiaduktów i mostów do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt średnich. Zakaz lokalizowania zapleczy budowy w obrębie obiektów pełniących funkcje korytarzy ekologicznych.
Ludzie (w tym zdrowie);							Inwestycja spełni oczekiwania społeczne odnośnie poprawy połączeń kolejowych, jest to ważna inwestycja dla mieszkańców Wągrowca i Gołańcza. W wyniku modernizacji oczekiwane jest także zmniejszenie hałasu (konieczność dostosowania infrastruktury do obowiązujących wymogów) co podniesie jakość życia w terenach zabudowanych przylegających do linii kolejowej.
Wody;							Przedsięwzięcia związane z modernizacją linii kolejowych charakteryzują się szeregiem oddziaływań typowych dla inwestycji liniowych. W analizowanym przypadku na etapie realizacji dojdzie do konieczności przebudowy infrastruktury mostowej przy przejściach przez ciek, co potencjalnie może prowadzić do ingerencji w ich koryta. Istnieją również zagrożenia związane z możliwością przedostania się zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i podziemnych na skutek prowadzonych robót. Oddziaływania te mogą być jednak skutecznie minimalizowane poprzez właściwe działania określone na etapie oceny oddziaływania na środowisko projektu. Modernizacja analizowanej linii zapewni dostosowanie infrastruktury kolejowej do aktualnie obowiązujących standardów ochrony środowiska co potencjalnie doprowadzi do minimalizacji aktualnie występujących oddziaływań na wody, co należy uznać za pozytywne oddziaływanie projektu.
Powietrze;							Przedsięwzięcia związane z modernizacją linii kolejowych charakteryzują się szeregiem oddziaływań typowych dla inwestycji liniowych. W analizowanym przypadku na etapie realizacji może dojść do oddziaływań związanych z emisją zanieczyszczeń do powietrza na skutek prowadzonych robót. Oddziaływania te mogą być jednak skutecznie minimalizowane poprzez właściwe działania określone na etapie oceny oddziaływania na środowisko projektu. Przy ich zastosowaniu nie przewidywane są istotnych negatywnych oddziaływań na analizowany komponent środowiska. Oddziaływanie projektu należy jednak ocenić pozytywnie. Tworzenie nowych połączeń oraz poprawienie komfortu podróżowania na liniach obecnie istniejących wpłynę na uatrakcyjnienie transportu publicznego efekcie prowadząc do zmniejszenia ilości pojazdów poruszających się po drogach, a co za tym idzie w sposób pośredni wpływając na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń.
Hałas;							Przedsięwzięcia związane z modernizacją linii kolejowych charakteryzują się szeregiem oddziaływań typowych dla inwestycji liniowych.

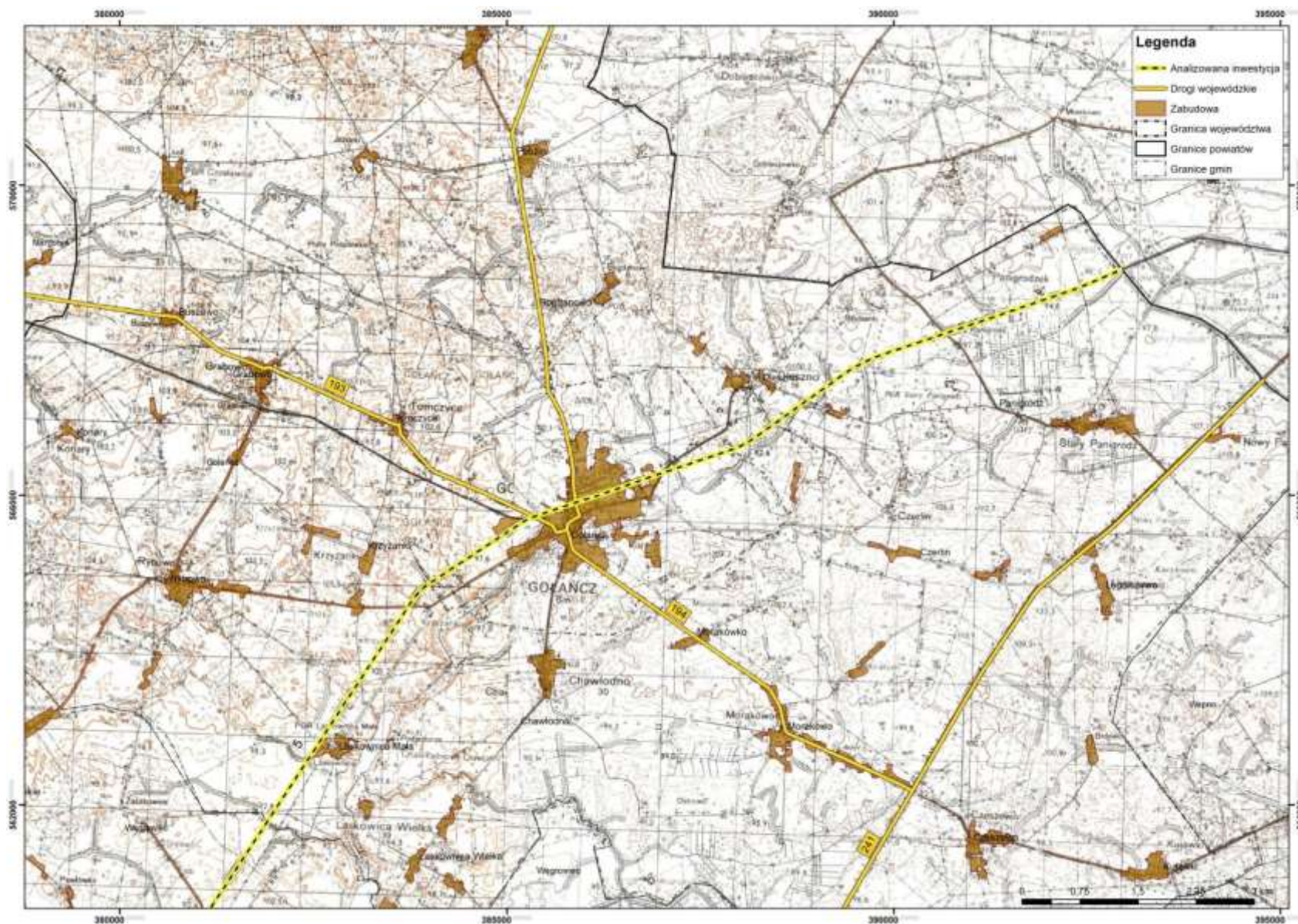
Powierzchnia ziemi						W analizowanym przypadku na etapie realizacji może dojść do oddziaływań związanych z emisją hałasu na skutek prowadzonych robót. Oddziaływania te będą jednak chwilowe i mogą być skutecznie minimalizowane poprzez właściwe działania określone na etapie oceny oddziaływania na środowisko projektu. Poprawa jakości infrastruktury kolejowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań. Jest to szczególnie istotne w obszarach podlegających takiej ochronie i stanowić będzie zasadnicze pozytywne oddziaływanie projektu.
						Modernizacja linii kolejowej nie będzie powodowała dodatkowego oddziaływania na powierzchnię ziemi. Lokalnie i krótkoterminowo mogą wystąpić oddziaływania na terenie zaplecza remontowego, co przy odpowiednim zarządzaniu robotami będzie odwracalne
						Brak nowych oddziaływań. Linia istnieje w krajobrazie, jedynym zagrożeniem wiąże się z ew. budową ekranów akustycznych, które często są elementem degradującym krajobraz (zaleca się odpowiednie projektowanie tych ekranów, z wykorzystaniem roślin pnących). W odniesieniu do kształtowania i ochrony krajobrazu na etapie projektowania nowych wiaduktów należy dopasować je do otaczającego krajobrazu.
Zabytki i dobra materialne						Brak nowych oddziaływań. Pośrednie oddziaływanie pozytywne wiązać się będzie ze zmniejszeniem drgań negatywnie oddziałujących na zabudowę przy liniach kolejowych. Remont lub budowa nowych przystanków kolejowych poprawi stan infrastruktury.



Projekt finansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Społecznego i Samorząd Województwa Wielkopolskiego
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



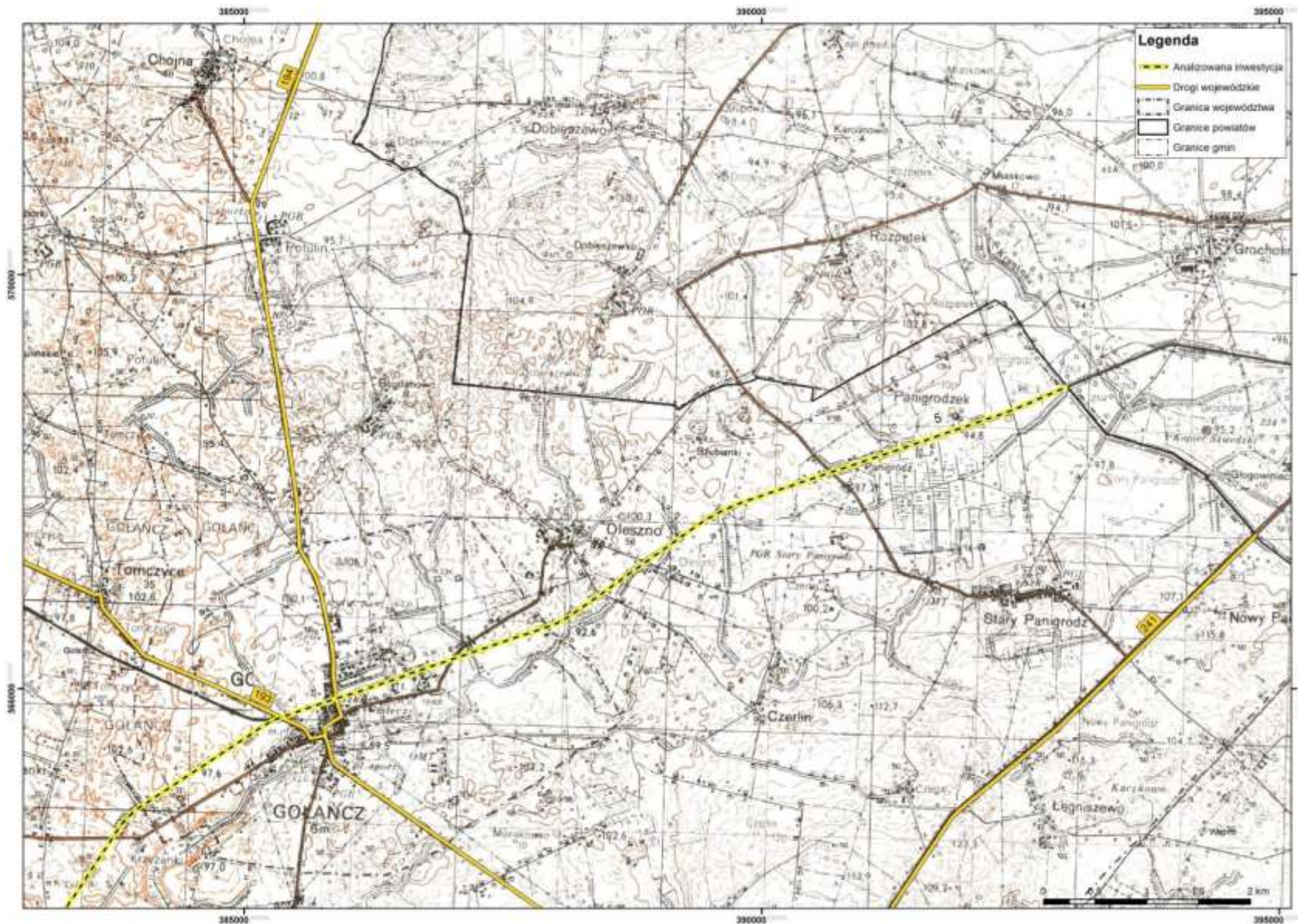
Projekt finansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Społecznego i Samorząd Województwa Wielkopolskiego
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



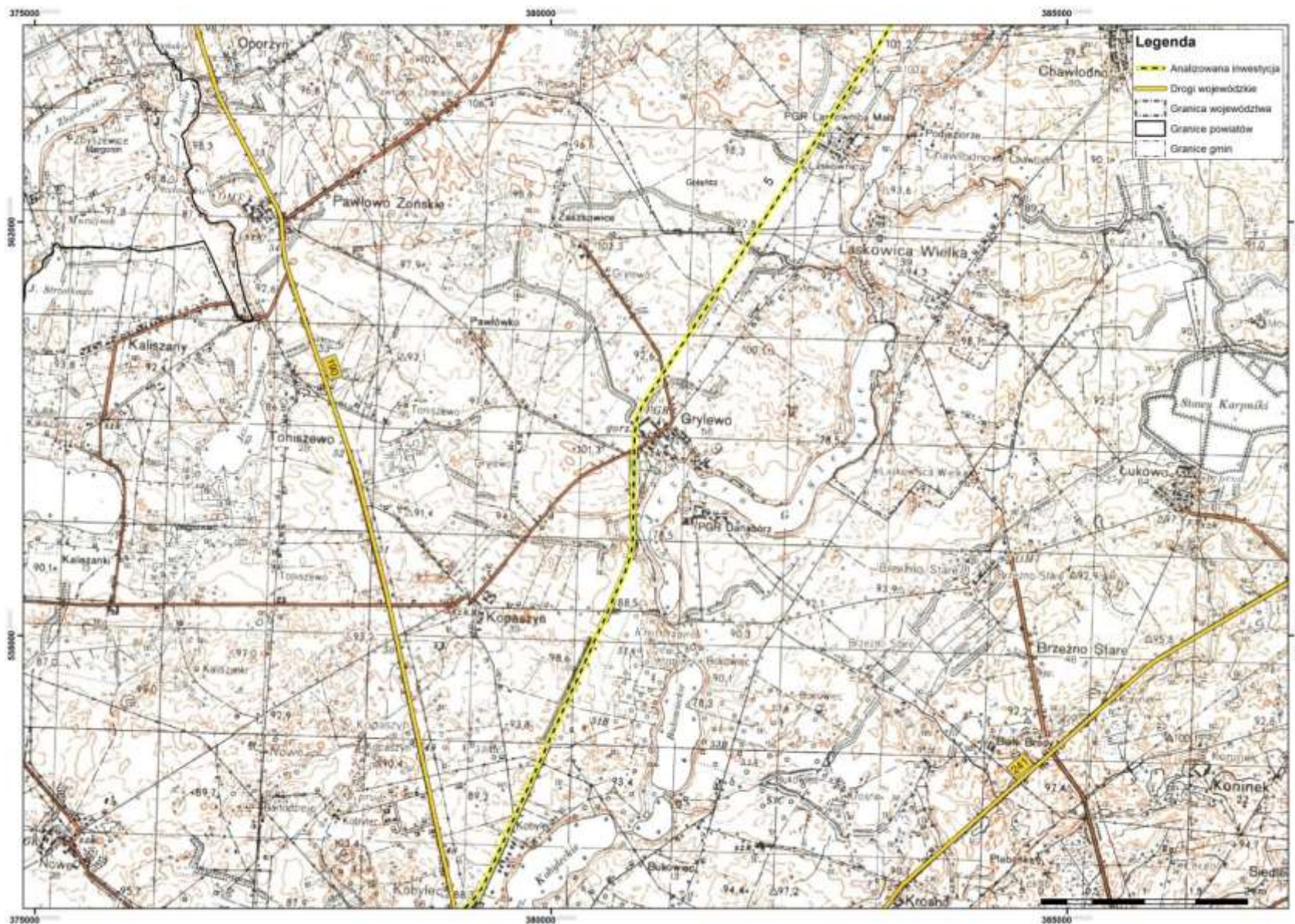
Projekt finansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Społecznego i Samorząd Województwa Wielkopolskiego
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



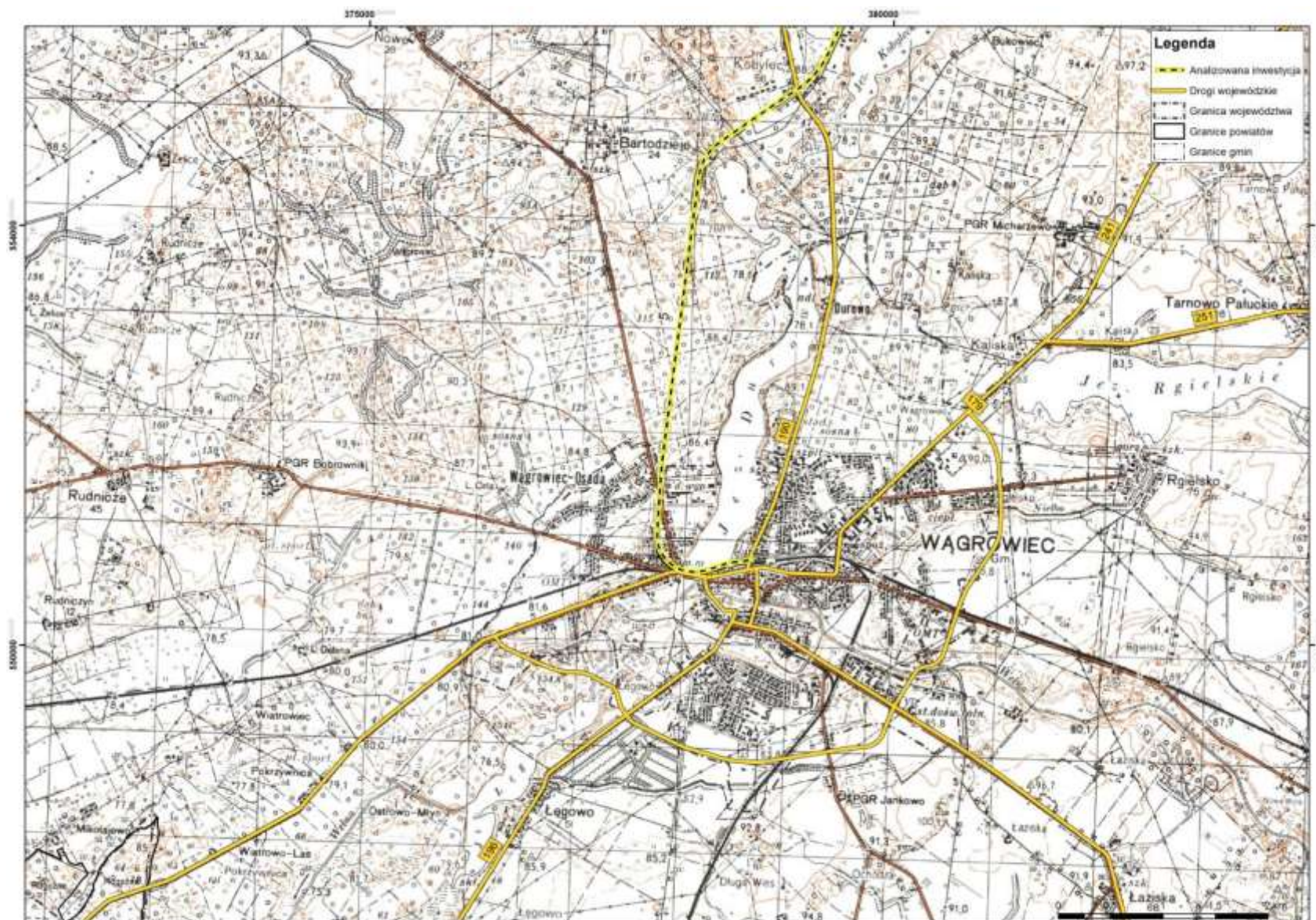
Projekt finansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Społecznego i Samorząd Województwa Wielkopolskiego
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



Projekt finansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Społecznego i Samorząd Województwa Wielkopolskiego
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



Projekt finansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Społecznego i Samorząd Województwa Wielkopolskiego
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



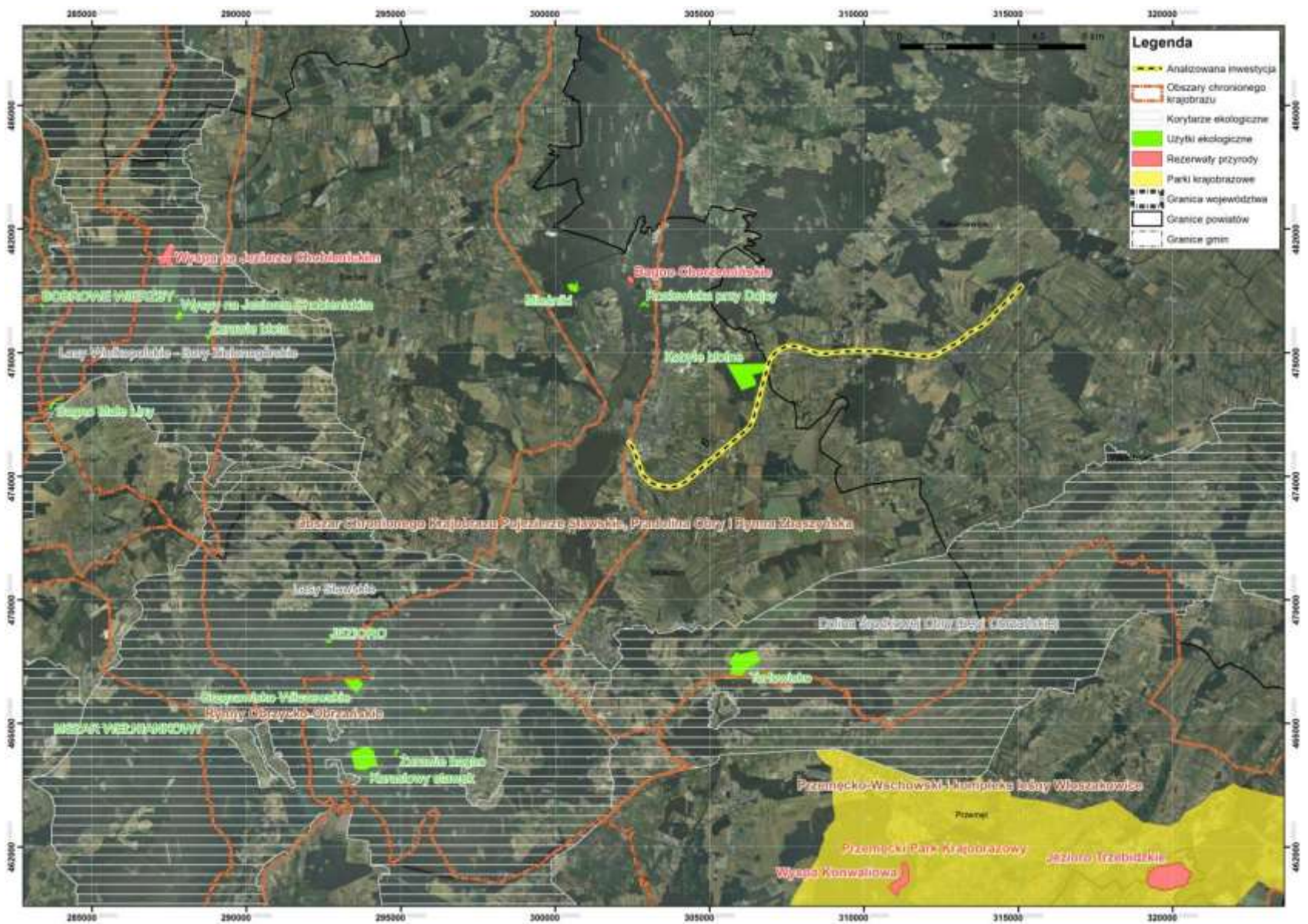
Projekt finansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Społecznego i Samorząd Województwa Wielkopolskiego
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020

II.6. Modernizacja linii kolejowej nr 357 Sulechów- Luboń.

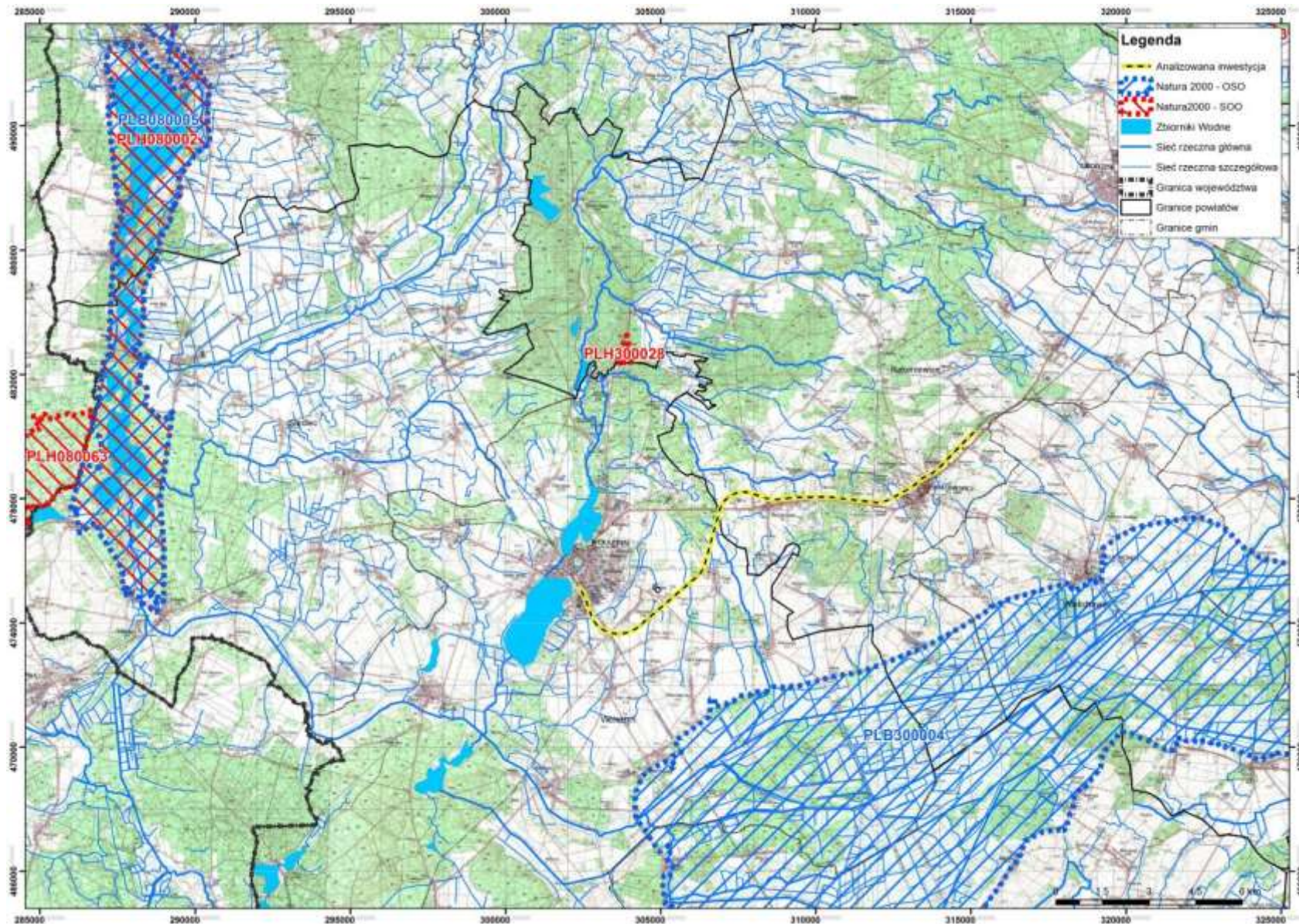
6		Modernizacja linii kolejowej nr 357 Sulechów- Luboń										
Lokalizacja przedsięwzięcia	Powiat wolsztyński, grodziski Gmina: Wolsztyn (m. Wolsztyn) Gmina: Rakoniewice (m. Drzymałowo)											
Charakterystyka ogólna i cel przedsięwzięcia	Celem inwestycji jest modernizacja linii kolejowej na odcinku Drzymałowo- Wolsztyn. Zakres prac obejmuje min: modernizację układu torowego na stacjach i przystankach osobowych, przebudowę istniejących peronów, budowę wiat peronowych, zabudowę akustycznej informacji dla podróżnych, budowę nowoczesnych urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych.											
Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia	długość: 17.00 km											
Kategoria przedsięwzięcia wg. obowiązującego Rozporządzenia OOŚ	Przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: 58) linie kolejowe i urządzenia do przeladunku w transporcie intermodalnym, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, oraz mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych, a ponadto bocznice z co najmniej jednym torem kolejowym o długości użytecznej powyżej 1 km;											
Charakterystyka otoczenia przedsięwzięcia	Inwestycja pomiędzy miejscowościami: Drzymałowo- Rostarzewo zlokalizowana jest równolegle do drogi krajowej nr 32. Za m. Rostarzewo linia kolejowa przecina drogą krajową nr 32 w kierunku m. Tłoki. Modernizowany odcinek linii kolejowej przecina Rów Tłocki (w rejonie m. Tłoki) oraz kilka mniejszych cieków wodnych. Inwestycja przeważnie zlokalizowana jest sąsiedztwie użytków rolnych. pomiędzy miejscowościami Rakoniewice a Rostarzewo ok. 800 m linii przecina las, podobnie jest na odcinku Rostarzewo- Tłoki.											
Lokalizacja przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów chronionych	<p>Obszary Chronionego Krajobrazu: Przemęcko-Wschowski kompleks leśny Włoszakowice- 6.30 km, Obszar Chronionego Krajobrazu Pojezierze Sławskie, Pradolina Obry i Rynna Zbąszyńska- końcowy odcinek inwestycji przebiega przez teren Obszaru Chronionego Krajobrazu,</p> <p>Natura 2000 – SOO: PLH300028 Barłożnia Wolsztyńska- 5.50 km, PLH080002 Rynna Jezior Obrzańskich- 13.70 km, PLH300033 Dolina Mogielnicy- 14.70 km, PLH300041 Ostoja Przemęcka- 14.10 km,</p> <p>Natura 2000 – OSO: PLB080005 Jeziora Pszczewskie i Dolina Obry- 13.30 km, PLB30004 Wielki Łęg Obrzański- 3.70 km, PLB300011 Pojezierze Sławskie- 10.60 km,</p> <p>Rezerваты przyrody: Bagno Chorzemińskie- 5.50 km, Wyspa na Jeziorze Chobienickim- 15.60 km, Wyspa Konwaliowa- 14.20 km, Urbanowo- 16.10 km,</p> <p>Użytki ekologiczne: Wyspy na Jeziorze Chobienickim- 15.10 km, Żurawie błota- 14.00 km, Mieśniki- 5.00 km, Rozlewiska przy Dojcy- 4.30 km, Kobyłe błotne- 0.015 km, Rozlewiska przy Dojcy- 4.40 km</p> <p>Korytarze ekologiczne: Lasy Wielkopolskie- Bory Zielonogórskie- 8.50 km, Lasy Sławskie- 5.20 km, Dolina Środkowej Obry (Łęgi Obrzańskie)- 5.80 km</p>											
Ocena potencjalnych skutków dla środowiska												
Kryterium oceny skutków środowiskowych*;	Skala i charakter oddziaływań	Uzasadnienie (będzie zawierało krótkie uzasadnienie oceny, a także wskazania odnośnie minimalizowania oddziaływań negatywnych oraz wzmacniania oddziaływań pozytywnych)										
	<table border="1"> <tr> <td>-3</td> <td>-2</td> <td>-1</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		-3	-2	-1	1	2	3				
-3	-2	-1	1	2	3							
Różnorodność biologiczna, rośliny, zwierzęta, siedliska		Potencjalne zagrożenia mogą się pojawić na etapie realizacji przedsięwzięcia (hałas, przekształcenie fragmentów siedlisk gatunków np. w wyniku odwodnienia lub przekształcenia terenu, wycinką krzewów i drzew). Należy wykonać inwentaryzację przyrodniczą. Ewentualną										

chronione					wycinkę drzew i krzewów należy prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków. W przypadku prowadzenia prac w obrębie rowów odwadniających, należy bezwzględnie unikać umacniania dna korytkami typu „krakowskiego”, które stanowią pułapkę dla małych zwierząt.
Obszary Natura 2000					Nie zidentyfikowano zagrożeń dla obszarów Natura 2000.
Pozostałe obszary chronione					Nie zidentyfikowano zagrożeń dla pozostałych obszarów chronionych.
Korytarze ekologiczne					Inwestycja nie przecina korytarzy ekologicznych o randze krajowej i regionalnej. Przecina natomiast korytarze o znaczeniu lokalnym (cieki wodne, zadrzewienia). Nasilone oddziaływania mogą wystąpić na etapie realizacji (hałas, oświetlenie) oraz na etapie eksploatacji (wzrost kolizji ze zwierzętami w związku ze zwiększeniem prędkości poruszania się pociągów). Konieczne jest zidentyfikowanie tras migracji płazów oraz dostosowanie istniejących przepustów do pełnienia funkcji przejść dla małych zwierząt. Zakaz lokalizowania zapleczy budowy w obrębie obiektów pełniących funkcje korytarzy ekologicznych.
Ludzie (w tym zdrowie)					Inwestycja spełni oczekiwania społeczne odnośnie poprawy połączeń kolejowych. W wyniku modernizacji oczekiwane jest także zmniejszenie hałasu (konieczność dostosowania infrastruktury do obowiązujących wymogów) co podniesie jakość życia w terenach zabudowanych przylegających do linii kolejowej.
Wody					Przedsięwzięcia związane z modernizacją linii kolejowych charakteryzują się szeregiem oddziaływań typowych dla inwestycji liniowych. W analizowanym przypadku na etapie realizacji dojdzie do konieczności przebudowy infrastruktury mostowej przy przejściach przez ciek, co potencjalnie może prowadzić do ingerencji w ich koryta. Istnieją również zagrożenia związane z możliwością przedostania się zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i podziemnych na skutek prowadzonych robót. Oddziaływania te mogą być jednak skutecznie minimalizowane poprzez właściwe działania określone na etapie oceny oddziaływania na środowisko projektu. Modernizacja analizowanej linii zapewni dostosowanie infrastruktury kolejowej do aktualnie obowiązujących standardów ochrony środowiska co potencjalnie doprowadzi do minimalizacji aktualnie występujących oddziaływań na wody, co należy uznać za pozytywne oddziaływanie projektu.
Powietrze					Przedsięwzięcia związane z modernizacją linii kolejowych charakteryzują się szeregiem oddziaływań typowych dla inwestycji liniowych. W analizowanym przypadku na etapie realizacji może dojść do oddziaływań związanych z emisją zanieczyszczeń do powietrza na skutek prowadzonych robót. Oddziaływania te mogą być jednak skutecznie minimalizowane poprzez właściwe działania określone na etapie oceny oddziaływania na środowisko projektu. Przy ich zastosowaniu nie przewiduje się istotnych negatywnych oddziaływań na analizowany komponent środowiska. Oddziaływanie projektu należy jednak ocenić pozytywnie. Tworzenie nowych połączeń oraz poprawienie komfortu podróżowania na liniach obecnie istniejących wpłynie na uatrakcyjnienie transportu publicznego efekcie prowadząc do zmniejszenia ilości pojazdów poruszających się po drogach, a co za tym idzie w sposób pośredni wpływając na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń.
Hałas					Przedsięwzięcia związane z modernizacją linii kolejowych charakteryzują się szeregiem oddziaływań typowych dla inwestycji liniowych. W analizowanym przypadku na etapie realizacji może dojść do oddziaływań związanych z emisją hałasu na skutek prowadzonych robót. Oddziaływania te będą jednak chwilowe i mogą być skutecznie minimalizowane poprzez właściwe działania określone na etapie oceny oddziaływania na środowisko projektu. Poprawa jakości infrastruktury kolejowej, w tym dostosowanie jej do obowiązujących standardów w zakresie ochrony akustycznej, pozwoli na redukcję dotychczas notowanych negatywnych oddziaływań. Jest to szczególnie

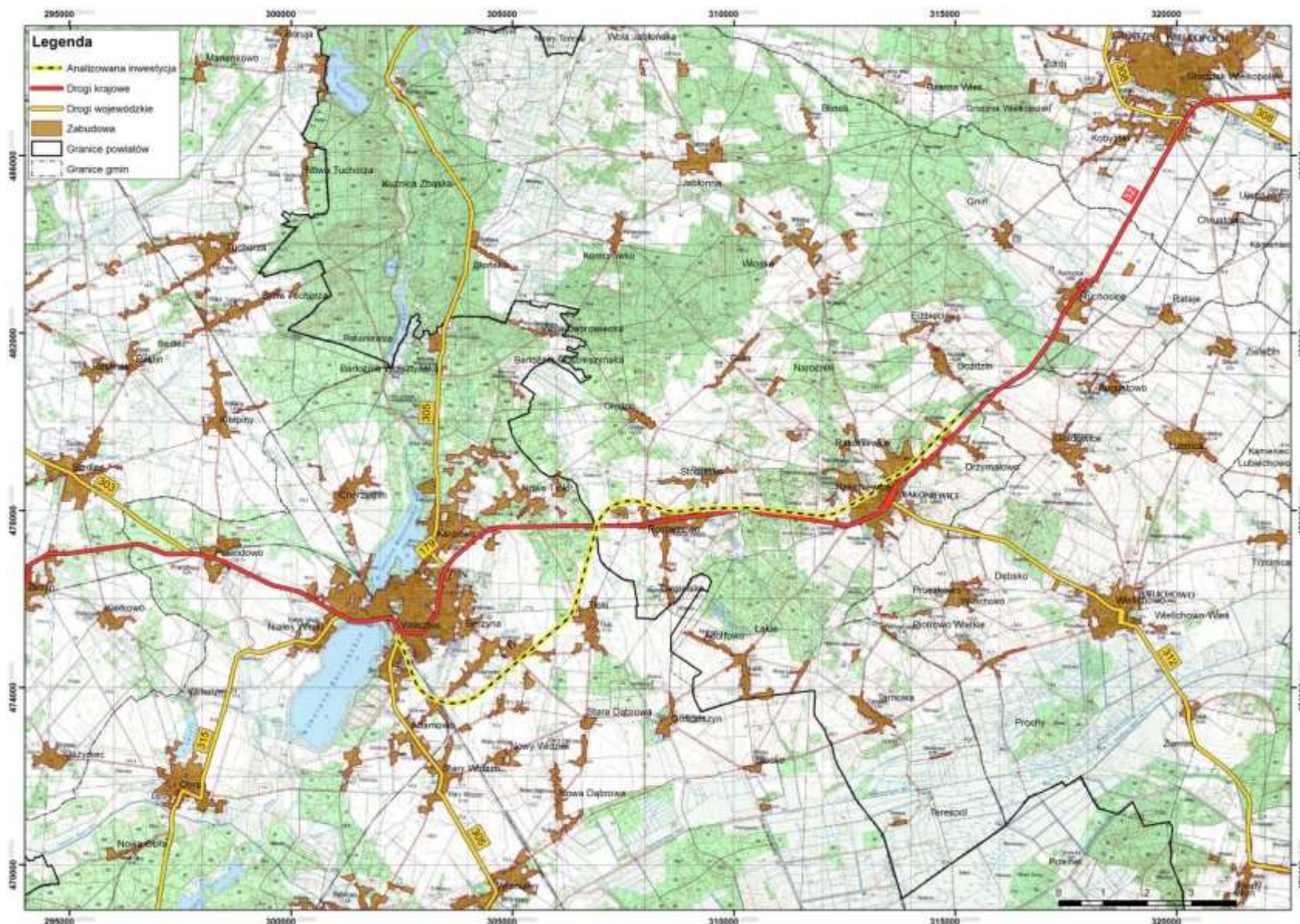
Powierzchnia ziemi ;						istotne w obszarach podlegających takiej ochronie i stanowić będzie zasadnicze pozytywne oddziaływanie projektu.
						Brak nowych oddziaływań
Krajobraz						Pośrednie oddziaływanie pozytywne wiązać się będzie ze zmniejszeniem drgań negatywnie oddziałujących na zabudowę przy liniach kolejowych. Linia istnieje w krajobrazie, jedynym zagrożenie wiąże się z ew. budową ekranów akustycznych, które często są elementem degradującym krajobraz (zaleca się odpowiednie projektowanie tych ekranów, z wykorzystaniem roślin pnących). W odniesieniu do kształtowania i ochrony krajobrazu na etapie projektowania nowych wiaduktów należy dopasować je do otaczającego krajobrazu.
Zabytki i dobra materialne						Pośrednie oddziaływanie pozytywne wiązać się będzie ze zmniejszeniem drgań negatywnie oddziałujących na zabudowę przy liniach kolejowych. Remont lub budowa nowych przystanków kolejowych poprawi stan infrastruktury.



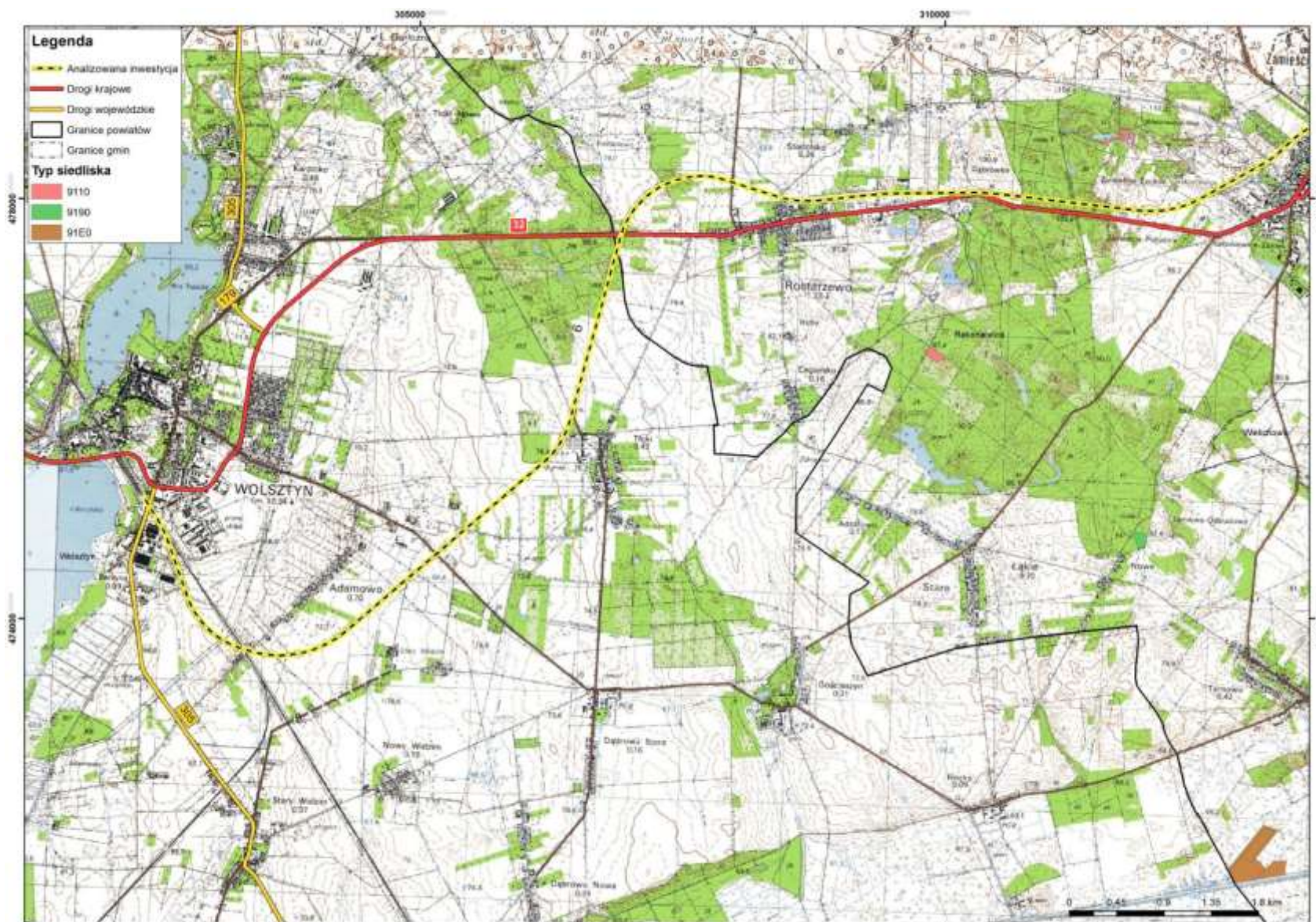
Projekt finansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Społecznego i Samorząd Województwa Wielkopolskiego w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



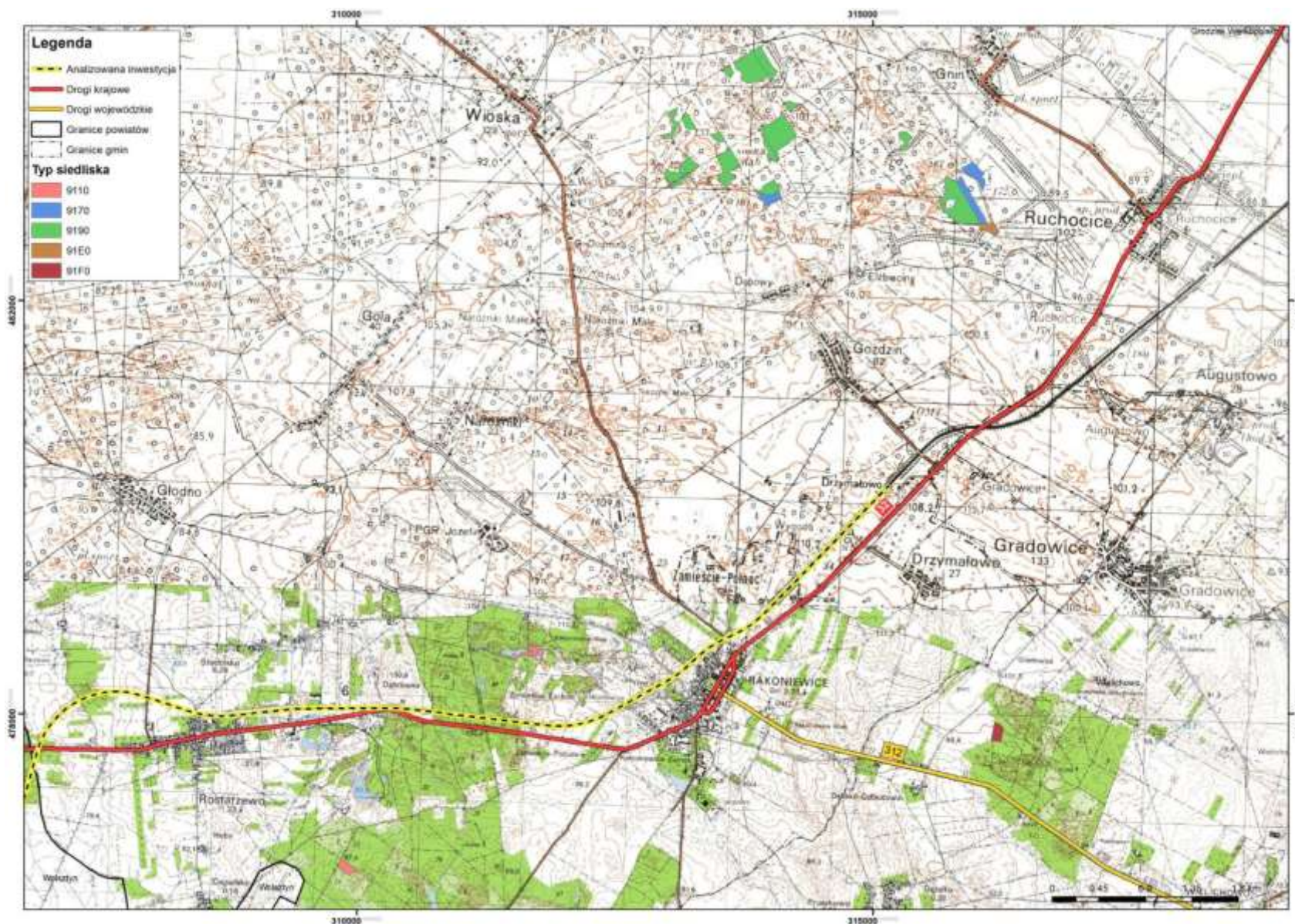
Projekt finansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Społecznego i Samorząd Województwa Wielkopolskiego
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



Projekt finansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Społecznego i Samorządu Województwa Wielkopolskiego
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



Projekt finansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Społecznego i Samorząd Województwa Wielkopolskiego
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020



Projekt finansowany przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Społecznego i Samorząd Województwa Wielkopolskiego
w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020