



# Minister Klimatu i Środowiska

DOP-WŚ.050.59.2025.2.DT  
3929888.15910054.12832298  
Warszawa, 09-09-2025

**Dotyczy:** odpowiedź na interpelację Posłów Rafała Webera i Michała Moskala (K10INT11226).

**Temat:** Interpelacja w sprawie liczby decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanych w latach 2024-2025 dla inwestycji drogowych realizowanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad.

**Pan**  
**Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację Posłów Rafała Webera i Michała Moskala w sprawie liczby decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanych w latach 2024-2025 dla inwestycji drogowych realizowanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, proszę o przyjęcie poniższych informacji.

**1. Ile decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostało wydanych przez wszystkie Regionalne Dyrekcje Ochrony Środowiska na rzecz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w roku 2024?**

W 2024 r. na rzecz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wydanych zostało 21 decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

**2. Ile takich decyzji zostało wydanych w roku 2025 (do dnia udzielenia odpowiedzi)?**

W 2025 r. (do dnia udzielenia odpowiedzi) na rzecz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wydanych zostało 12 decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

**Jakie konkretne inwestycje drogowe zostały objęte tymi decyzjami w każdym z ww. lat?**  
**a) Proszę o podanie numerów dróg, nazw/oznaczeń odcinków, długości wyrażonej w km.**

Decyzje wydane w 2024 r.

- (1) „Budowa fragmentów infrastruktury związanej z budową drogi ekspresowej S17 Piaski-Hrebenne odcinek realizacyjny nr 6: węzeł „Zamość Wschód” wraz z węzłem – węzeł „Zamość Południe”.
- (2) „Budowa i przebudowa układu drogowego kolidujących dróg istniejących, budowie dróg dojazdowych, skarp i zjazdów oraz wykonaniu przebudowy infrastruktury technicznej w związku z projektem i budową drogi ekspresowej S17 Piaski-Hrebenne na odcinku 9 Tomaszów Lubelski (koniec obwodnicy)-Hrebenne (początek obwodnicy)”.
- (3) „Budowa drogi ekspresowej S17 Piaski - Hrebenne, część 3 - odc. realizacyjny nr 5: węzeł "Zamość Sitaniec" bez węzła - węzeł "Zamość Wschód" bez węzła" wg wariantu 2 zielonego – długość ok. 11,33 km.

- (4) „Budowa drogi ekspresowej S17 Piaski – Hrebenne”, część 3 – odcinek realizacyjny nr 2: węzeł „Łopiennik” bez węzła - węzeł „Krasnystaw Północ” bez węzła” wg wariantu nr 3 – niebieski z podwariantem (obejmujący podwariant 3 omijający cmentarz wojenny) - długość ok. 9,23 km.
- (5) „Rozbudowa drogi krajowej nr 63 na odcinku granica województwa mazowieckiego i lubelskiego – Łuków od km 287+884,00 do km 299+348,30”, według wariantu wybranego do realizacji.
- (6) Rozbudowa drogi krajowej nr 25 na odcinku Konin – Kokanin, o długości 42,75 km.
- (7) Dobudowa drugiej jezdni na obwodnicy Wyrzyska w ciągu drogi ekspresowej S10, o długości 5 km.
- (8) Rozbudowa drogi krajowej nr 25 na odcinku Kokanin - Biskupice Ołoboczne, o długości 18,5 km.
- (9) Budowa węzła Będargowo w ramach realizacji przedsięwzięcia pn.: Zachodnia obwodnica Szczecina Część 1 Odcinek 1 – Kołbaskowo – Dołuje od km 1+900 do km 15+484,04 i odcinek 2 – Dołuje - Police od km 15+484,04 do km 27+400,00 węzeł „Będargowo”.
- (10) Budowa obwodnicy Warzymic i Przecławia w ciągu DK13- etap II – wydłużenie pasów włączenia na autostradzie A6 w węźle Szczecin Zachód.
- (11) Budowa węzła drogowego A wraz z drogowym wiaduktem węzłowym W1 w ciągu drogi krajowej nr 77 w miejscowości Sandomierz w ramach inwestycji pn.: „Wzmocnienie istniejącego mostu przez rzekę Wisłę oraz budowa przejścia drogi krajowej nr 77 przez Sandomierz po prawej stronie Wisły – ulica Lwowska Bis – jako nowy przebieg wraz z włączeniem do drogi krajowej nr 77” na odcinku DK 77 o długości ok. 0,3 km wraz z wiaduktem węzłowym.
- (12) Budowa drogi ekspresowej S12 na odcinku węzeł Radom Południe (z węzłem) - Puławy (węzeł „Bronowice” na obwodnicy Puław).
- (13) Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku granica województwa podlaskiego - Łosice - granica województwa lubelskiego. Projektowana droga ekspresowa S12 na ww. odcinku będzie posiadać długość ok. 67 km, natomiast droga ekspresowa S19 ok. 31,72 km.
- (14) „Rozbudowa wybranych elementów infrastruktury planowanej drogi ekspresowej S8 w ramach zadania inwestycyjnego pn.: „Zaprojektowanie i wybudowanie drogi ekspresowej S8 Wrocław – Kłodzko, zadanie 2 od węzła Kobierzyce Południe (bez węzła) do węzła Jordanów Śląski (z węzłem) o długości ok. 13,8 km”.
- (15) „Rozbudowa drogi S8 o fragmenty infrastruktury związanej z budową drogi ekspresowej S8 Wrocław – Kłodzko zadanie 3 od węzła Jordanów Śląski (bez węzła) do węzła Łągiewniki Zachód (z węzłem) o długości około 11,2 km od km około 90+275 do km około 101+514”.
- (16) „Rozbudowa drogi ekspresowej S1 odcinek Sosnowiec ul. Inwestycyjna - Sosnowiec węzeł Jęzor (bez węzła)” – decyzja wydana 31 maja 2024 r. Przedsięwzięcie obejmowało odcinek drogi ekspresowej S1 o długości około 2,251 km na odcinku

Sosnowiec ul. Inwestycyjna - Sosnowiec węzeł Jęzor (bez węzła) od km 543+300 do km 546+000 (z wyłączeniem odcinka od km 544+143 do km 544+592). Wyłączony odcinek o długości ok. 49 m obejmuje wiadukt nad rzeką Bobrek oraz torami kolejowymi wraz z dojazdami, który został zbudowany w latach wcześniejszych.

- (17) „Rozbudowa drogi ekspresowej S1 odcinek Sosnowiec węzeł Jęzor (z węzłem) - Mysłowice węzeł Brzęczkowice (bez węzła)” – decyzja wydana 24 kwietnia 2024 r. Przedsięwzięcie obejmowało odcinek drogi ekspresowej S1 o długości około 2,74 km na odcinku Sosnowiec węzeł Jęzor (z węzłem) - Mysłowice węzeł Brzęczkowice (bez węzła) od km 546+000 do km 548+740.
- (18) „Budowa drogi krajowej na odcinku Lubiatowo – droga ekspresowa S6. Zadanie 1: Lubiatowo – droga wojewódzka 213” w wariantcie 2.
- (19) „Rozbudowa węzła Toruń Południe w ciągu autostrady A-1, w ramach zadania pn.: Projekt i budowa drogi ekspresowej S-10 Bydgoszcz – Toruń, odcinek 4 od węzła Toruń Zachód do węzła Toruń Południe”. Rozbudowa węzła Toruń Południe obejmuje poszerzenie „na bok” istniejącej jezdni w ciągu autostrady A-1 w km 151+300 do km 153+890.
- (20) „Poszerzenie autostrady A2 na odcinku węzeł „Łódź Północ” (bez węzła) – węzeł Konotopa (bez węzła) o dodatkowe pasy ruchu – w zakresie likwidacji SPO”, która swym zakresem objęła likwidację SPO Łyszkowice w obrębie węzła „Łowicz” (km 385+262 autostrady A2) oraz SPO Nieborów w obrębie węzła „Skierniewice” (km 397+658 autostrady A2)”.
- (21) „Budowa drogi ekspresowej S52 odc. Północna Obwodnica Krakowa: węzeł Modlnica - węzeł Kraków Mistrzejowice (bez węzła) Część I - odcinek od km 2+134,50 do km 7+013,34. Początek inwestycji w km 2+134,50. Koniec inwestycji w km 7+013,34. Zadanie realizowane jest w województwie małopolskim, powiecie Kraków, mieście Krakowie, obrębie 0024 Krowodrza, obrębie 0025 Krowodrza, obrębie 0026 Krowodrza, obrębie 0032 Krowodrza, obrębie 0033, Krowodrza, obrębie 0034 Krowodrza, powiecie krakowskim, gminie Zielonki obrębie 0018 Zielonki, powiecie krakowskim, gminie Wielka Wieś obrębie 0007 Modlniczka, obrębie 0006 Modlnica”.

Decyzje wydane w 2025 r.

- (1) „Przebudowa odcinka drogi krajowej nr 64 realizowanego w ramach inwestycji: budowa drogi ekspresowej S-61, na odcinku od węzła „Łomża Zachód” (z węzłem) do węzła „Kolno” (bez węzła) o długości ok. 12,923 km, wraz z budową odcinka drogi krajowej nr 64 na odcinku od węzła „Łomża Północ” do Elżbiecina o długości ok. 6,220 km, wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną, na terenie gmin: Łomża, Miasto Łomża i Piątnica, w powiecie łomżyńskim”.
- (2) „Budowa obiektu mostowego tymczasowego nad rzeką Zielona Struga w ramach zadania: Budowa drogi ekspresowej S10 odc. Bydgoszcz-Toruń, Odcinek 3 od węzła Solec do węzła Toruń Zachód”. Obiekt mostowy MT\_31.4 został zaprojektowany jako most tymczasowy, na czas trwania budowy mostu stałego MS-PZM-1\_31.4 nad Zieloną Strugą w ciągu projektowanej drogi S-10. Most tymczasowy będzie

zapewniać ciągłość drogi technologicznej, biegnącej równoległe do drogi S-10. Po zrealizowaniu budowy drogi S-10 wraz z mostem MS-PZM-1\_31.4, droga technologiczna oraz most tymczasowy zostaną rozebrane, a teren uporządkowany i doprowadzony do stanu sprzed budowy.

- (3) „Budowa drogi krajowej na odcinku Lubiatowo – droga ekspresowa S6 Zadanie 2; droga wojewódzka 213 – droga ekspresowa S6” w wariantcie 2. Długość Zadania 2 - 15,1 km.
- (4) „Budowa drogi S 11 w województwie śląskim, odcinek 2, obwodnica Tarnowskich Gór, wg wariantu II. Przedsięwzięcie obejmowało budowę odcinka drogi ekspresowej S11 o długości 35,396 km od rzeki Mała Panew (granica powiatów lublinieckiego i tarnogórskiego) do Piekar Śląskich (połączenie z autostradą A1)”.
- (5) „Rozbudowa wybranych elementów infrastrukturalnych planowanej drogi ekspresowej S8 w ramach zadania inwestycyjnego pn.: Zaprojektowanie i wybudowanie drogi ekspresowej S8 Wrocław – Kłodzko, zadanie 6 od węzła Ząbkowice Śląskie Północ (bez węzła) do węzła Bardo (z węzłem) o długości około 13,96 km”.
- (6) „Zagospodarowanie terenów MOP Królikowice Wschód oraz MOP Królikowice Zachód oraz dowiązanie się projektowanej drogi ekspresowej S8 do stanu istniejącego S8”.
- (7) „Rozbudowa węzła Goleniów Południe w ciągu drogi ekspresowej S3”.
- (8) „Budowa pasa technologicznego i opaski brzegowej w ramach budowy obwodnicy miasta Sanoka”.
- (9) „Budowa drogi ekspresowej S11 na odcinku Ujście – Oborniki” o długości 43,1 km.
- (10) „Połączenie drogi ekspresowej S11 Oborniki-Poznań wraz z obwodnicą Obornik z istniejącą DK 11 w km ok. 241+632” o długości ok. 850 m.
- (11) „Rozbudowa drogi krajowej nr 74 na odcinku od ronda węzła „Zamość Wschód” do włączenia w istniejący przebieg z uwzględnieniem budowy wiaduktu nad linią kolejową nr 72” (wariant W1).- długość odcinka ok. 2,0 km, decyzja o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.
- (12) „Budowa fragmentów sieci infrastruktury elektroenergetycznej, dróg, obiektów inżynierskich, rowów drogowych, zjazdów, zbiorników retencyjnych oraz konserwacja i przebudowa rowów melioracyjnych, w ramach przedsięwzięcia pn.: „Projekt i budowa drogi ekspresowej S17 Piaski - Hrebenne - odcinek nr 4: węzeł „Izbica” („Tarzymiechy”) bez węzła węzeł „Zamość Sitaniec” („Sitaniec”) wraz z węzłem”, decyzja umarzająca w całości jako bezprzedmiotowe postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

**3. W ilu przypadkach decyzjom środowiskowym wydanym dla GDDKiA w latach 2024–2025 nadano rygor natychmiastowej wykonalności?**

**a) Jakie inwestycje objęto takim rygorem?**

**b) Jakie były główne przesłanki uzasadniające nadanie rygoru?**

W 26 przypadkach decyzjom środowiskowym wydanym dla GDDKiA w latach 2024-2025 nadano rygor natychmiastowej wykonalności.

Wykaz decyzji wraz z przesłankami uzasadniającymi nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności:

- (1) „Przebudowa odcinka drogi krajowej nr 64 realizowanego w ramach inwestycji: budowa drogi ekspresowej S-61, na odcinku od węzła „Łomża Zachód” (z węzłem) do węzła „Kolno” (bez węzła) o długości ok. 12,923 km, wraz z budową odcinka drogi krajowej nr 64 na odcinku od węzła „Łomża Północ” do Elżbiecina o długości ok. 6,220 km, wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną, na terenie gmin: Łomża, Miasto Łomża i Piątnica, w powiecie łomżyńskim”.

Decyzji został nadany rygor natychmiastowej wykonalności ze względu na ważny interes społeczny. Planowana inwestycja w związku ze zmianą rozwiązań projektowych (rezygnacja z wiaduktu na rzecz skrzyżowania jedno-poziomowego typu rondo) powstała wyłącznie na wnioski i prośby lokalnej społeczności mieszkańców i przedsiębiorców. Planowana inwestycja stanowi odcinek wraz z rondem, łączący dwa odcinki drogi krajowej nr 64, budowanej po nowym śladzie. Obecnie trwają już prace budowlane na sąsiednich odcinkach drogi krajowej nr 64, które niniejsza inwestycja ma połączyć. Zasadnym i najkorzystniejszym jest zatem jak najszybsze rozpoczęcie niniejszej inwestycji, w celu połączenia rozwiązań komunikacyjnych z sąsiednimi odcinkami w funkcjonalną całość. Przedmiotowa inwestycja ma duże znaczenie dla lokalnej i ponadlokalnej społeczności oraz dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Inwestycja poprawi również klimat akustyczny na terenie miejscowości oraz zmniejszy natężenie ruchu samochodowego w centrum miejscowości, co przełoży się na poprawę bezpieczeństwa oraz zmniejszy uciążliwości mieszkańców związane z ruchem tranzytowym. Należy podkreślić ważny cel społeczny polegający na poprawie dostępności komunikacyjnej, zwiększeniu przepustowości drogi oraz podniesieniu komfortu i bezpieczeństwa podróżowania oraz ochrony środowiska naturalnego.

- (2) „Rozbudowa węzła Toruń Południe w ciągu autostrady A-1, w ramach zadania pn. „Projekt i budowa drogi ekspresowej S-10 Bydgoszcz – Toruń, odcinek 4 od węzła Toruń Zachód do węzła Toruń Południe”, nadano rygor natychmiastowej wykonalności.

Główne przesłanki uzasadniające nadanie rygoru dla ww. przedsięwzięcia:

- nadrzędnym celem projektu jest zwiększenie bezpieczeństwa ruchu podróżnych, przewożonych ładunków oraz ruchu drogowego w obrębie węzła;
- realizacja projektu przyczyni się do powstania trwałej infrastruktury, charakteryzującej się wysokim standardem i jakością;

- projekt służy realizacji celów i zasad polityki transportowej Unii Europejskiej, której priorytetem jest stworzenie jednolitej europejskiej sieci transportowej, wpisując się tym samym w politykę równowagi ekologicznej.

Rozbudowa węzła autostradowego Toruń Południe jest częścią zamierzenia budowlanego pn. „Projekt i budowa drogi ekspresowej S-10 Bydgoszcz-Toruń, odcinek 4 od węzła Toruń Zachód do węzła Toruń Południe”. Dla wskazanego zamierzenia uzyskiwana jest decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej w ramach jednego wniosku procedowanego w Kujawsko-Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim. Brak nadania rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia rozbudowy węzła autostradowego będzie skutkować opóźnieniem w uzyskaniu decyzji ZRID dla całej inwestycji budowy odcinka drogi ekspresowej S-10 od węzła Toruń Zachód, aż do rozbudowywanego węzła Toruń Południe, a co za tym idzie opóźnienia w realizacji inwestycji ostatniego z budowanych odcinków drogi ekspresowej S-10, łączącego drogę ekspresową z autostradą A-1. W uzasadnieniu ww. decyzji wskazano, cyt.: „Przechodząc do kwestii weryfikacji zasadności nadania wskazanej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, należy jednoznacznie wskazać, że rozbudowa węzła stanowi zamierzenie inwestycyjne, którego przedmiot i znaczenie należy oceniać w szczególności w kategoriach właściwych - w kontekście postanowień art. 108 § 1 Kpa, zarówno dla „innego interesu społecznego”, jak i dla „ważnego interesu strony”. W istocie trudno w tym przypadku uciec od takiej konstatacji, zważywszy także na to, że Inwestorem jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Bydgoszczy, zamierzająca w ten sposób realizować zadanie należące do sfery zadań własnych zarządcy infrastruktury drogowej, stanowiących zarazem inwestycję celu publicznego. Z uwagi na przytoczone argumenty, wniosek o nadanie sprawie rygoru natychmiastowej wykonalności, uznano w pełni za uzasadniony, zatem w sentencji niniejszej decyzji Organ wprowadził rygor natychmiastowej wykonalności.”

- (3) „Budowa drogi krajowej na odcinku Lubiatowo – droga ekspresowa S6. Zadanie 1: Lubiatowo – droga wojewódzka 213” w wariancie 2.
- (4) „Budowa drogi krajowej na odcinku Lubiatowo – droga ekspresowa S6 Zadanie 2; droga wojewódzka 213 – droga ekspresowa S6” w wariancie 2.

Ad. 3-4 obie decyzje dotyczyły inwestycji, których realizacja przyczyni się do zapewnienia obsługi elektrowni jądrowej. Infrastruktura drogowa, kolejowa i wodno-kanalizacyjna muszą powstać w pierwszej kolejności, aby realizacja Elektrowni Jądrowej mogła się rozpocząć.

- (5) „Rozbudowa drogi ekspresowej S1 odcinek Sosnowiec ul. Inwestycyjna - Sosnowiec węzeł Jęzor (bez węzła)”

Rygor natychmiastowej wykonalności nałożono ze względu na interes społeczny oraz wyjątkowo ważny interes strony. Powyższe, poparto następującymi argumentami:

- droga ekspresowa S1 w miejscowości Sosnowiec w obecnej formie nie spełnia wymagań parametrów geometrycznych przewidzianych w warunkach technicznych dla dróg ekspresowych;

- rozbudowa pozwoli zwiększyć przepustowość odcinka drogi ekspresowej S1 oraz umożliwi szybszy dojazd do Międzynarodowego Portu Lotniczego w Katowicach im. Wojciecha Korfanteo w Pyrzowicach;
- budowa nowego systemu odwodnienia drogi zintegrowanego z systemem podczyszczania wód znacząco wpłynie na poprawę warunków ekologicznych w rejonie rozbudowywanej drogi ekspresowej S1.

(6) „Budowa drogi S11 w województwie śląskim, odcinek 2, obwodnica Tarnowskich Gór”.

Rygor natychmiastowej wykonalności nałożono ze względu na wykazany we wniosku interes społeczny. Powyższe, poparto następującymi argumentami:

- zwiększenie dynamiki rozwoju poszczególnych regionów;
- szybszy i tańszy przepływ towarów i usług;
- zaspokojenie oczekiwań mieszkańców, związanych z bezpieczną i szybką komunikacją;
- wzmocnienie efektywności transportu drogowego (skrócenia średniego czasu przejazdów);
- wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar);
- poprawa dostępu do rynku i usług.

(7) „Rozbudowa wybranych elementów infrastruktury planowanej drogi ekspresowej S8 w ramach zadania inwestycyjnego pn.: „Zaprojektowanie i wybudowanie drogi ekspresowej S8 Wrocław – Kłodzko, zadanie 2 od węzła Kobierzyce Południe (bez węzła) do węzła Jordanów Śląski (z węzłem) o długości ok. 13,8 km”.

Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmowało 34 tzw. wyjścia inwestycyjne wykraczające poza granice decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy drogi ekspresowej S8, w tym m.in.:

- budowę i przebudowę dróg o nawierzchni twardej o łącznej długości ok. 1606 m;
- przebudowę i konserwację odcinków istniejących cieków naturalnych;
- prace związane z istniejącą linią wysokiego napięcia.

Sumaryczna powierzchnia zajętego terenu wynosić będzie ok. 40,6 ha. Wnioskodawca, przy wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, zwrócił się o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności przedmiotowej decyzji. W uzasadnieniu wniosku, zawartym w piśmie z dnia 3 lipca 2024 r., wskazano, że przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne stanowi fragment połączenia drogowego relacji Wrocław – Kłodzko.

Realizacja przedsięwzięcia umożliwi budowę drogi ekspresowej S8, czego efektem będą m.in.:

- skomunikowanie terenów w południowej części województwa dolnośląskiego i kraju na kierunku osi Kłodzko – Białyсток;

- bezkolizyjne połączenie drogowe dużych aglomeracji miejskich oraz ośrodków przemysłowych, oddzielenie ruchu tranzytowego od lokalnego;
- poprawa przepustowości i prędkości ruchu relacji Wrocław – Kłodzko;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu w korytarzu istniejącej drogi DK8.

Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla rozbudowy wybranych elementów infrastrukturalnych planowanej drogi ekspresowej S8 jest niezbędne do złożenia wniosku o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej i w dalszej konsekwencji do rozpoczęcia budowy drogi ekspresowej S8 na odcinku Kobierzyce – Jordanów Śląski. Mając na uwadze powyższe, nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach było niezbędne do zakończenia procesu inwestycyjnego i rozpoczęcia wskazanego odcinka budowy drogi ekspresowej S8. Planowane przedsięwzięcie przyczyni się do osiągnięcia celu, jakim jest usprawnienie systemu krajowej i międzynarodowej komunikacji drogowej. Inwestycja wpłynie korzystnie na poprawę przepustowości oraz prędkości ruchu tranzytowego.

- (8) „Rozbudowa drogi S8 o fragmenty infrastruktury związanej z budową drogi ekspresowej S8 Wrocław – Kłodzko zadanie 3 od węzła Jordanów Śląski (bez węzła) do węzła Łagiewniki Zachód (z węzłem) o długości około 11,2 km od km około 90+275 do km około 101+514”.

Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmować będzie m.in.:

- budowę łącznic L03 i L04 Węzła Łagiewniki Zachód o długości około 140 m (w tym długość powierzchni utwardzonej drogi około 120 m);
- budowę dodatkowych jezdni oraz przebudowę istniejących dróg o nawierzchni bitumicznej o łącznej długości 625,5 m;
- przebudowę istniejącego gazociągu wysokiego ciśnienia DN300 MOP 5,5 MPa relacji Ołtaszyn – Kudowa w rejonie km 2+080 drogi DK nr 39;
- przebudowę istniejącej magistrali wodociągowej DN 315 PVC w km 95+570 – 95+655 (Rondo DK39 km 2+199,38, skrzyżowanie z ul. Słowiańską);
- przebudowę sieci niskiego oraz średniego napięcia;
- przebudowę oraz konserwację rowów melioracyjnych;
- przygotowanie terenu pod budowę zbiorników wód deszczowych;
- budowę: kanalizacji teletechnicznej, sieci telekomunikacyjnej, kanalizacji hydrotechnicznej, sieci oświetleniowej, wpustów i przykanalików deszczowych oraz linii kablowej nN zasilającej urządzenia obsługi drogi.

Projekt przewiduje także budowę dróg serwisowych, celem zapewnienia obsługi komunikacyjnej dla działek przylegających do planowanej inwestycji. Sumaryczna powierzchnia zajętego terenu wynosić będzie około 8,65 ha. Wnioskodawca, przy wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, zwrócił się o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności przedmiotowej decyzji. W uzasadnieniu wniosku, wskazano, że przedmiotowe

zamierzenie inwestycyjne stanowi fragment połączenia drogowego relacji Wrocław – Kłodzko. Realizacja przedsięwzięcia umożliwi budowę drogi ekspresowej S8, czego efektem będą m.in.: poprawa warunków tranzytowych na projektowanej trasie, stanowiącej element międzynarodowego korytarza drogowego E67, ułatwienie tranzytu dla ruchu pojazdów ciężkich oraz ruchu turystycznego, poprawa przepustowości i prędkości ruchu relacji Wrocław – Kłodzko, poprawa bezpieczeństwa ruchu w korytarzu istniejącej drogi DK8. Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla rozbudowy wybranych elementów infrastrukturalnych planowanej drogi ekspresowej S8 jest niezbędne do złożenia wniosku o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej i w dalszej konsekwencji do rozpoczęcia budowy drogi ekspresowej S8 na odcinku Jordanów Śląski – Łagiewniki.

Mając na uwadze powyższe, nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach było niezbędne do zakończenia procesu inwestycyjnego i rozpoczęcia wskazanego odcinka budowy drogi ekspresowej S8. Planowane przedsięwzięcie przyczyni się do osiągnięcia celu, jakim jest usprawnienie systemu krajowej i międzynarodowej komunikacji drogowej. Inwestycja wpłynie korzystnie na poprawę przepustowości oraz prędkości ruchu tranzytowego.

- (9) „Rozbudowa wybranych elementów infrastrukturalnych planowanej drogi ekspresowej S8 w ramach zadania inwestycyjnego pn.: Zaprojektowanie i wybudowanie drogi ekspresowej S8 Wrocław – Kłodzko, zadanie 6 od węzła Ząbkowice Śląskie Północ (bez węzła) do węzła Bardo (z węzłem) o długości około 13,96 km”.

Przedmiotem niniejszej decyzji jest rozbudowa/przebudowa zespołu około 68 tzw. wyjść inwestycyjnych, w tym wybranych fragmentów sieciowej infrastruktury kolidującej i towarzyszącej drodze S8 na odcinku od węzła Ząbkowice Śląskie Północ (bez węzła) do węzła Bardo (z węzłem).

Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmować będzie m.in.:

- przebudowę (regulację) cieku Studew;
- przebudowę istniejących linii 110 kV i 220 kV obejmujących demontaż słupów i istniejącej linii wraz z fundamentami, zabudowę nowych słupów wraz z fundamentami i uziemieniem, montaż nowych przewodów odgromowych lub odgromowych skojarzonych ze światłowodem oraz przewodów fazowych;
- przebudowę istniejącej magistralnej sieci wodociągowej wraz ze zmianą średnicy wodociągu i zmianą materiału;
- przebudowę linii kolejowej i budowę wiaduktu kolejowego (w miejscu kolizji projektowanej drogi S8 około km 67+707 z linią kolejową nr 137 relacji Katowice – Legnica około km 183+550) wraz z wykonaniem wiaduktu pod docelowy tor oraz tymczasowy tor przebiegający równoległe do istniejącego, w celu umożliwienia zapewnienia ciągłości ruchu kolejowego na czas robót budowlanych;
- likwidację gazociągu o ciśnieniu 1,6 MPa oraz budowę nowego odcinka gazociągu o ciśnieniu 1,0 MPa.

Przedmiotowe przedsięwzięcie swoim zakresem obejmie także: przebudowę elementów drogowych oraz budowę zjazdów (suma wyjść drogowych wyniesie około 650 m); budowę oraz przebudowę: linii kablowych nN i sN, linii telekomunikacyjnych, oświetleniowych, ogrodzenia, skarp, rowów melioracyjnych; przygotowanie terenu pod budowę zbiorników retencyjnych; itp. Przedsięwzięcie obejmuje także elementy infrastrukturalne, które zostaną wykonane w ramach czasowego zajęcia terenu. Wnioskodawca, przy wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, zwrócił się o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności przedmiotowej decyzji. W uzasadnieniu wniosku, wskazano, że przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne stanowi fragment połączenia drogowego – drogi ekspresowej S8 relacji Wrocław – Kłodzko na odcinku od węzła Ząbkowice Śląskie Północ (bez węzła) do węzła Bardo (z węzłem).

Realizacja przedsięwzięcia umożliwi budowę drogi ekspresowej S8, czego efektem będą m.in.:

- skomunikowanie terenów w południowej części województwa dolnośląskiego i kraju na kierunku osi Kłodzko – Białystok;
- bezkolizyjne połączenie drogowe dużych aglomeracji miejskich oraz ośrodków przemysłowych;
- oddzielenie ruchu tranzytowego od lokalnego;
- poprawa przepustowości i prędkości ruchu relacji Wrocław – Kłodzko;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu w korytarzu istniejącej drogi krajowej DK8.

Nadanie przedmiotowej decyzji (będącej niezbędnym załącznikiem do wniosku o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej) rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi niezwłoczne wystąpienie do Wojewody Dolnośląskiego z wnioskiem o wydanie stosownej decyzji dla rozbudowy wybranych elementów infrastrukturalnych planowanej drogi ekspresowej S8, której wydanie jest niezbędne do zakończenia procesu inwestycyjnego i rozpoczęcia wskazanego odcinka budowy drogi ekspresowej S8. Realizacja drogi S8 jest ważnym elementem infrastruktury regionu, wpłynie korzystnie na poprawę przepustowości oraz prędkości ruchu tranzytowego, przyczyni się do osiągnięcia celu, jakim jest usprawnienie systemu krajowej i międzynarodowej komunikacji drogowej. Droga ekspresowa S8 stanowi ważną inwestycję zarówno na szczeblu wojewódzkim, jak i kraju. Jej realizacja przyczyni się również do zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej regionu. Nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności jest zatem niezbędne zarówno ze względu na ważny interes strony, jak i ważny interes społeczny. Ponadto od sprawnego przygotowania i realizacji tej inwestycji zależy możliwość późniejszego wydatkowania środków unijnych.

- (10) „Zagospodarowanie terenów MOP Królikowice Wschód oraz MOP Królikowice Zachód oraz dowiązanie się projektowanej drogi ekspresowej S8 do stanu istniejącego S8”.

Przedmiotem decyzji jest wykonanie zagospodarowania Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP Królikowice Wschód i MOP Królikowice Zachód) oraz przebudowa dowiązania

do istniejącej drogi S8. Przedmiotowa inwestycja będzie realizowana w powiecie wrocławskim, gmina Kobierzyce, obręby ewidencyjne: Królikowice, Nowiny, Domasław. Na odcinku dowiązania wykonana zostanie przebudowa jezdni o pełnej nawierzchni wraz z pasem dzielącym, poboczami gruntowymi, rowami oraz infrastrukturą towarzyszącą. Ponadto zaprojektowano poszerzenie oraz wymianę warstwy ścieralnej na jezdni prawej, wraz z przebudową infrastruktury towarzyszącej. Realizacja ww. MOP-ów obejmie budowę m.in.:

- miejsc postojowych dla pojazdów osobowych, w tym miejsc dla pojazdów osób niepełnosprawnych,
- miejsc kontroli ważenia pojazdów,
- miejsc ważenia pojazdów o nawierzchni betonowej,
- miejsc postojowych dla TIR-ów,
- miejsc postojowych dla autobusów,
- miejsc postojowych dla pojazdów zrzucających nieczystości,
- miejsc dla pojazdów z ładunkiem niebezpiecznym,
- lądowisk dla śmigłowców.

W ramach inwestycji zaplanowano również budowę zbiornika przeciwpożarowego wraz z miejscem dla pojazdów straży pożarnej, budowę obiektu toalety wraz z niezbędnymi instalacjami, budowę części wypoczynkowej. Wnioskodawca przy wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, zwrócił się o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności przedmiotowej decyzji. W uzasadnieniu wniosku wskazano, że realizacja inwestycji jest istotna ze względu na interes społeczny jakim jest zapewnienie sprawnej i bezpiecznej komunikacji i związanej z tym poprawy warunków życia mieszkańców wzdłuż istniejącej drogi krajowej nr 8. Planowana w ramach niniejszego postępowania budowa MOP Królikowice Zachód i Królikowice Wschód oraz łącznika drogi S8 stanowi niezbędne uzupełnienie dla prawidłowej realizacji budowy drogi S8 na odcinku Łągiewniki – Wrocław o długości około 33 km. Wykonanie przedmiotowej drogi pozwoli na wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenów miejscowości położonych wzdłuż istniejącej ww. drogi krajowej. Powyższe poprawi bezpieczeństwo ruchu na terenach zamieszkałych oraz komfort życia mieszkańców poprzez ograniczenie hałasu i spalin. Realizacja całości przedmiotowej inwestycji pozwoli również na poprawę warunków przejazdu, a tym samym na redukcję wypadków drogowych z uwagi na prawie całkowite wyeliminowanie punktów kolizyjnych. Po oddaniu inwestycji do użytkowania punkty kolizyjne będą występować jedynie w rejonie węzłów, przy czym będą to punkty o najmniejszej kolizyjności – włączenie do ruchu odbywać będzie się poprzez przeplatanie ruchu. Poprawa bezpieczeństwa przełoży się na zmniejszenie społecznych konsekwencji wypadków drogowych, w tym znacznych kosztów finansowanych. Ponadto realizacja MOP-ów jest niezbędna dla prawidłowego funkcjonowania drogi ekspresowej S8 oraz zapewnienia zgodnie z przepisami miejsc odpoczynku dla kierowców. Planowane przedsięwzięcie przyczyni się do osiągnięcia celu, jakim jest usprawnienie systemu krajowej i międzynarodowej

komunikacji drogowej. Inwestycja wpłynie korzystnie na poprawę przepustowości oraz prędkości ruchu tranzytowego. Ponadto jak wskazał Wnioskodawca inwestycja ma zagwarantowane finansowanie, a opóźnienie w procesie inwestycyjnym spowodowałoby utratę środków finansowych i odsunięcie realizacji w czasie.

- (11) „Budowa drogi ekspresowej S12 na odcinku węzeł Radom Południe (z węzłem) - Puławy (węzeł „Bronowice” na obwodnicy Puław)”

Decyzją nadano rygor natychmiastowej wykonalności z uwagi na nowe zorganizowanie i usprawnienie układu komunikacyjnego w przedmiotowym rejonie oraz zapewnienie rozwiązań chroniących środowisko, w tym życie i zdrowie mieszkańców terenów sąsiadujących z planowaną inwestycją, co uzasadnia interes społeczny.

- (12) „Budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku granica województwa podlaskiego - Łosice - granica województwa lubelskiego”.

Decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności z uwagi na rozwój transeuropejskiej sieci transportowej – sieci kompleksowej TEN-T, szlak międzynarodowy Via Carpatia. Nowe zorganizowanie i usprawnienie układu komunikacyjnego w przedmiotowym rejonie oraz zapewnienie rozwiązań chroniących środowisko, w tym życie i zdrowie mieszkańców terenów sąsiadujących z planowaną inwestycją uzasadnia interes społeczny. Ponadto inwestycja wpłynie na skrócenie czasu przejazdu, eliminację zatorów drogowych, zmniejszenie niekorzystnej emisji spalin i hałasu drogowego, zmniejszenie ilości wypadków drogowych oraz biorąc pod uwagę inne zrealizowane już inwestycje, w znaczącym stopniu przyczyni się do rozwoju gospodarczego terenów, przez które będzie przebiegać. Przedmiotowa droga, przejmując duży i rosnący systematycznie potok ruchu tranzytowego z dróg lokalnych, zwiększy bezpieczeństwo ruchu kołowego, transportu samochodowego i pieszych na odcinkach istniejących dróg, odciążanych przez projektowaną drogę ekspresową oraz dróg do niej poprzecznych.

- (13) „Budowa węzła Będargowo w ramach realizacji przedsięwzięcia pn.: Zachodnia obwodnica Szczecina Część 1 Odcinek 1 – Kołbaskowo – Dołuje od km 1+900 do km 15+484,04 i odcinek 2 – Dołuje - Police od km 15+484,04 do km 27+400,00 węzeł „Bedargowo”.

W uzasadnieniu wskazano m.in. na następujące okoliczności: 1) konieczność stworzenia spójnej sieci dróg krajowych i poprawa przepustowości głównych arterii; 2) węzeł Będargowo był istotnym elementem większego zadania – tj. budowy drogowego obejścia miasta Szczecin – droga S6 – Zachodnia Obwodnica Szczecina; 3) sprawna i terminowa realizacja ww. inwestycji ma wpływ na: a) przejęcie części ruchu z istniejących dróg krajowych, wojewódzkich oraz układu dróg w Szczecinie; b) dostosowanie stanu dróg do wymagań wynikających z obciążenia ruchem i prognozy rozwoju ruchu; c) odsunięcie ruchu ciężkiego od obszarów zabudowanych; d) zwiększenie bezpieczeństwa transportów materiałów; 4) potencjalne zagrożenie utraty dofinansowania unijnego w wyniku nieterminowego wykonania inwestycji.

- (14) „Budowa pasa technologicznego i opaski brzegowej w ramach budowy obwodnicy miasta Sanoka”.

Decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności. Przychylając się do prośby Inwestora, wyrażonej we wniosku, z uwagi na szczególny interes społeczny, decyzji nadany został rygor natychmiastowej wykonalności. Planowane zamierzenie będzie realizowane w ramach II etapu budowy obwodnicy Miasta Sanoka. Celem zamierzenia (obwodnica Sanoka) jest przeniesienie ruchu tranzytowego poza teren zabudowy Miasta Sanoka, a przez to odciążenie obecnego układu komunikacyjnego miasta i zwiększenie przepustowości drogi krajowej, poprawę bezpieczeństwa ruchu, ochronę zdrowia i życia mieszkańców wraz ze zmniejszeniem oddziaływania istniejącej drogi krajowej na istniejącą zabudowę. Nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi Wnioskodawcy uzyskiwanie dalszych, zależnych od decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach decyzji inwestycyjnych, a w konsekwencji przyspieszy przystąpienie do prac budowlanych.

- (15) „Rozbudowa drogi krajowej nr 25 na odcinku Konin – Kokanin, droga nr DK 25”.
- (16) „Dobudowa drugiej jezdni na obwodnicy Wyrzyska w ciągu drogi ekspresowej S10”.
- (17) „Rozbudowa drogi krajowej nr 25 na odcinku Kokanin - Biskupice Ołoboczne, droga nr DK 25”.
- (18) „Budowa drogi ekspresowej S11 na odcinku Ujście – Oborniki”
- (19) „Połączenie drogi ekspresowej S11 Oborniki-Poznań wraz z obwodnicą Obornik z istniejącą DK 11 w km ok. 241+632” o długości ok. 850 m
- Ad. 15-19 Głównymi przesłankami nadania rygoru natychmiastowej wykonalności były:
- realizacja inwestycji przyniesie wiele korzyści społecznych;
  - stworzenie szybszego i bardziej komfortowego połączenia i poruszania się po drodze;
  - bezpieczeństwo ruchu,
  - obciążenie istniejącej drogi ograniczając ruch tranzytowy centrów miast i wsi znajdujących się na trasie;
  - zmniejszenie emisji hałasu i zanieczyszczeń;
  - podjęcie działań mających na celu pozyskanie wymaganych w procesie inwestycyjnym decyzji administracyjnych, w tym decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej i szybką realizację przedsięwzięcia.
- (20) „Budowa fragmentów infrastruktury związanej z budową drogi ekspresowej S17 Piaski Hrebenne odcinek realizacyjny nr 6: węzeł „Zamość Wschód” wraz z węzłem – węzeł „Zamość Południe””.
- (21) „Budowa i przebudowa układu drogowego kolidujących dróg istniejących, budowie dróg dojazdowych, skarp i zjazdów oraz wykonaniu przebudowy infrastruktury technicznej w związku z projektem i budową drogi ekspresowej S17 Piaski-Hrebenne na odcinku 9 Tomaszów Lubelski (koniec obwodnicy)-Hrebenne (początek obwodnicy)”.

- (22) „Budowa drogi ekspresowej S17 Piaski - Hrebenne, część 3 - odc. realizacyjny nr 5: węzeł „Zamość Sitaniec” bez węzła - węzeł „Zamość Wschód” bez węzła” wg wariantu 2 zielonego – długość ok. 11,33 km.
- (23) „Budowa drogi ekspresowej S17 Piaski – Hrebenne”, część 3 – odcinek realizacyjny nr 2: węzeł „Łopiennik” bez węzła – węzeł „Krasnystaw Północ” bez węzła” wg wariantu nr 3 – niebieski z podwariantem (obejmujący podwariant 3 omijający cmentarz wojenny) - długość ok. 9,23 km.
- (24) „Rozbudowa drogi krajowej nr 63 na odcinku granica województwa mazowieckiego i lubelskiego – Łuków od km 287+884,00 do km 299+348,30”, według wariantu wybranego do realizacji.
- (25) „Rozbudowa drogi krajowej nr 74 na odcinku od ronda węzła „Zamość Wschód” do włączenia w istniejący przebieg z uwzględnieniem budowy wiaduktu nad linią kolejową nr 72” (wariant W1), długość odcinka ok. 2,0 km.
- (26) „Budowa fragmentów sieci infrastruktury elektroenergetycznej, dróg, obiektów inżynierskich, rowów drogowych, zjazdów, zbiorników retencyjnych oraz konserwacja i przebudowa rowów melioracyjnych, w ramach przedsięwzięcia pn.: „Projekt i budowa drogi ekspresowej S17 Piaski - Hrebenne - odcinek nr 4: węzeł „Izbica” („Tarzymiechy”) bez węzła węzeł „Zamość Sitaniec” („Sitaniec”) wraz z węzłem”.

Ad. 20-26 - główną przesłanką uzasadniającą nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności w ww. wymienionych postępowaniach w zakresie drogi ekspresowej S17 był ważny interes społeczny i wyjątkowo ważny interes strony. Nadanie rygoru było niezbędne dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami oraz innego interesu społecznego. Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach opatrzonej rygorem natychmiastowej wykonalności umożliwiło niezwłoczne złożenie wniosku o decyzję Zezwolenie Realizacji Inwestycji Drogowej dla całej inwestycji aby inwestycja była realizowana bez zbędnej zwłoki. Wskazywano, iż inwestycja znacząco wpłynie na skrócenie czasu podróży, co jest istotne, gdyż rokrocznie obserwuje się zwiększanie natężenia ruchu na istniejącej drodze krajowej nr 17. Szybka realizacja inwestycji przyczyni się zatem do znaczącego zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz do zmniejszenia uciążliwości oddziaływania inwestycji na środowisko. Budowa drogi ekspresowej S17 wpłynie pozytywnie na środowisko, spowoduje poprawę klimatu akustycznego, bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza na terenach znajdujących się w pobliżu tej drogi. Zastosowanie nowoczesnej nawierzchni, poprawienie płynności ruchu oraz zastosowanie dodatkowych zabezpieczeń w postaci: ekranów akustycznych, przejść dla zwierząt, nasadzeń zieleni oraz systemu odprowadzania i podczyszczania wód opadowych przyczyni się do zmniejszenia uciążliwości drogi dla środowiska. Inwestycja polepszy warunki bezpieczeństwa zarówno dla ruchu tranzytowego, jak i lokalnego. W uzasadnieniu nadania rygoru natychmiastowej wykonalności dla przedmiotowych dróg wskazywano ponadto, że po realizacji zamierzenia głównego (budowy trasy głównej S17) oczekuje się osiągnięcia spodziewanych korzyści ogólnospołecznych zarówno bezpośrednich użytkowników drogi oraz pośrednich dla ogółu i społeczności lokalnych. Realizacja przedsięwzięcia będzie znaczącym czynnikiem sprzyjającym ożywieniu gospodarczemu.

Funkcjonowanie nowego układu komunikacyjnego wpłynie pozytywnie na środowisko poprzez przejście znacznej części ruchu, który w obecnej chwili porusza się po drogach sąsiednich, w tym ruchu szczególnie uciążliwych samochodów ciężkich. Wskazano także, że dzięki budowie drogi ekspresowej S17 nastąpi wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza miejscowości, przez które przebiega droga krajowa nr 17, co spowoduje wzrost bezpieczeństwa dla uczestników ruchu oraz mieszkańców. Droga krajowa nr 17 stanowi bardzo ważne połączenie regionu jak i pozostałej części kraju z Ukrainą. Duży i jednocześnie narastający ruch tranzytowy w tym ciężarowy wpływa wydatnie na bezpieczeństwo zarówno użytkowników drogi jak i mieszkańców. Na tym odcinku droga krajowa przejmuje funkcje zarówno drogi dla ruchu tranzytowego jak i lokalnego. Ruch pieszych i lokalny pojazdów odbywa się w ciągu trasy oraz poprzecznie. Na istniejącej drodze dochodzi do licznych wypadków i kolizji. W celu ochrony zdrowia i życia ludzkiego zachodzi pilna konieczność przyspieszenia procesu inwestycyjnego, gdyż wyłącznie realizacja inwestycji poprawi stan bezpieczeństwa ruchu od granicy Państwa.

**4. Od ilu z wydanych decyzji DUŚ w latach 2024-2025 wniesiono odwołania do Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska (GDOŚ)?**

W latach 2024-2025 wpłynęło 12 odwołań od decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanych przez regionalnych dyrektorów ochrony środowiska dla inwestycji drogowych w zakresie wymienionym w interpelacji (tj. autostrad, dróg ekspresowych, obwodnic w ciągach dróg krajowych).

**5. Ile z tych spraw zostało już rozstrzygniętych przez GDOŚ?**

Dwa postępowania zostały zakończone wydaniem decyzji GDOŚ dla poniższych przedsięwzięć:

- (1) „Budowa obwodnicy Brzegu w ciągu drogi krajowej nr 39”,
- (2) „Budowa i przebudowa układu drogowego kolidujących dróg istniejących, budowa dróg dojazdowych, skarp i zjazdów oraz budowa i przebudowa infrastruktury technicznej w związku z projektem »Projekt i budowa drogi ekspresowej S12, odcinek od węzła Przysucha (z węzłem) do węzła Wieniawa (z węzłem)«”.

**6. W ilu przypadkach GDOŚ:**

- a) utrzymała w mocy decyzję RDOŚ,
- b) zmieniła decyzję RDOŚ,
- c) uchyliła decyzję i przekazała sprawę do ponownego rozpatrzenia?

**7. Jakich konkretnie inwestycji drogowych dotyczyły decyzje GDOŚ, w których zmieniono lub uchylono rozstrzygnięcia RDOŚ?**

- a) Proszę o wskazanie nazw/oznaczeń inwestycji i krótkie przedstawienie powodów rozstrzygnięcia GDOŚ.

GDOŚ w postępowaniu odwoławczym dla przedsięwzięcia „Budowa obwodnicy Brzegu w ciągu drogi krajowej nr 39” częściowo zmienił i częściowo umorzył decyzję RDOŚ w Opolu. W decyzji poruszono wiele kwestii, zarówno dotyczących zabezpieczenia i prowadzenia robót budowlanych, realizacji naziemnych zbiorników retencyjnych, czy kwestii technicznych.

Decyzję RDOŚ w Warszawie dla przedsięwzięcia „Budowa i przebudowa układu drogowego kolidujących dróg istniejących, budowa dróg dojazdowych, skarp i zjazdów oraz budowa i przebudowa infrastruktury technicznej w związku z projektem »Projekt i budowa drogi ekspresowej S12, odcinek od węzła Przysucha (z węzłem) do węzła Wieniawa (z węzłem)«” - GDOŚ w całości uchylił i przekazał do ponownego rozpatrzenia organowi pierwszej instancji z uwagi na wydanie decyzji z naruszeniem przepisów postępowania, gdyż w istotny sposób wpłynęło to na wynik sprawy.

Z wyrazami szacunku

Z up. Ministra

Mikołaj Dorożala  
Podsekretarz Stanu  
Ministerstwo Klimatu i Środowiska  
/ - podpisany cyfrowo/

Do wiadomości:

1. Departament Spraw Parlamentarnych w KPRM