



Fundusze Europejskie

Dwa dokumenty - jedna historia: Jak spóźnie przygotować sprawozdanie roczne i raport końcowy DNSH - w ramach FENIKS i KPO

24 luty 2026



**Fundusze Europejskie
na Infrastrukturę,
Klimat, Środowisko**



**Rzeczpospolita
Polska**

**Dofinansowane przez
Unię Europejską**









PLAN PREZENTACJI

1. Zasada DNSH – wstępne informacje
2. Ocena dla typów na etapie programu FENIKS i KPO
3. Wymogi z Umowy o Dofinansowanie
4. Sprawozdanie roczne i raport końcowy
5. Dokumenty stanowiące podstawę do sporządzenia sprawozdania / raportu DNSH
 - WoD FENIKS
 - WoOPW KPO
6. Formularz sprawozdania / raportu DNSH i przydatne informacje
7. Dodatkowe wymogi dla projektów KPO
8. Najczęściej spotykane uchybienia
9. Dyskusja



CELE ŚRODOWISKOWE DNSH

	Cel środowiskowy	Dana działalność wyrządza znaczące szkody jeżeli
	ŁAGODZENIE ZMIAN KLIMATU	prowadzi do znaczących emisji gazów cieplarnianych
	ADAPTACJA DO ZMIAN KLIMATU	prowadzi do nasilenia niekorzystnych skutków obecnych i oczekiwanych, przyszłych warunków klimatycznych, wywieranych na tę działalność lub na ludzi, przyrodę lub aktywa
	ODPOWIEDNIE UŻYTKOWANIE I OCHRONA ZASOBÓW WODNYCH I MORSKICH	szkodzi dobremu stanowi lub dobremu potencjałowi ekologicznemu jednolitych części wód, w tym wód powierzchniowych i wód podziemnych; lub dobremu stanowi środowiska wód morskich
	GOSPODARKA O OBIEGU ZAMKNIĘTYM, W TYM ZAPOBIEGANIE POWSTAWANIU ODPADÓW I RECYKLING	prowadzi do znaczącego braku efektywności w wykorzystywaniu materiałów lub w bezpośrednim lub pośrednim wykorzystywaniu zasobów naturalnych, lub do znacznego zwiększenia wytwarzania, spalania lub unieszkodliwiania odpadów, lub jeżeli długotrwałe składowanie odpadów może wyrządzać znaczące i długoterminowe szkody dla środowiska
	ZAPOBIEGANIE I KONTROLA ZANIECZYSZCZEŃ POWIETRZA, WODY LUB ZIEMI	prowadzi do znaczącego wzrostu emisji zanieczyszczeń do powietrza, wody lub ziemi
	OCHRONA I ODTWARZANIE BIORÓŻNORODNOŚCI I EKOSYSTEMÓW	w znacznym stopniu szkodzi dobremu stanowi i odporności ekosystemów lub jest szkodliwa dla stanu zachowania siedlisk i gatunków, w tym siedlisk i gatunków objętych zakresem zainteresowania Unii

ZGODNOŚĆ PROJEKTU Z ZASADĄ DNSH

KPO

- Ocena DNSH reform i inwestycji (wiązek projektów) przedstawionych w KPO

<https://www.kpo.gov.pl/strony/o-kpo/dla-instytucji/dokumenty/dnsh/>

FENIKS

- „Analizy spełniania zasady „nie czyn poważnej szkody” (DNSH), w rozumieniu art. 17 rozporządzenia (UE) nr 2020/852 dla projektu dokumentu pn. Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027”

https://www.pois.gov.pl/media/108045/ocena_DNSH_FEnIKS_2021-2027.pdf

Zobowiązania w zakresie sprawozdawczości DNSH wynikające z umowy o dofinansowanie

KPO

- Sprawozdanie coroczne
- Raport końcowy

FENIKS

- Sprawozdanie okresowe
- Raport końcowy

Kontrola



§ 4c

Wymogi związane z zasadą DNSH

1. OOW zapewnia zgodność Przedsięwzięcia z zasadą DNSH. OOW zobowiązany jest do bieżącego gromadzenia informacji, danych oraz dokumentacji, które stanowią potwierdzenie realizacji Przedsięwzięcia zgodnie z zasadą „nie czyn poważnych szkód” i przekazywania jej do JW na wezwanie JW.
2. OOW zobowiązuje się do **opracowywania corocznego sprawozdania** potwierdzającego realizację Przedsięwzięcia zgodnie z zasadą „nie czyn poważnych szkód” w okresie trwania realizacji Przedsięwzięcia w terminie do 31 grudnia²⁵ oraz, co najmniej na 30 dni przed złożeniem wniosku o płatność końcową - raport końcowy. W corocznym sprawozdaniu i raporcie końcowym OOW powinien załączyć wykaz dokumentacji potwierdzającej zawarte w niej informacje. Dodatkowo OOW zobowiązuje się załączyć zaktualizowaną „Metryczkę Przedsięwzięcia”, o której mowa w § 4a Umowy.²⁶ W przypadku stwierdzenia przez JW braków lub konieczności dodatkowych wyjaśnień JW wzywa OOW do uzupełnienia sprawozdań lub raportu końcowego, wskazując jednocześnie termin i zakres uzupełnień.
3. Raport końcowy, o którym mowa w ust. 2 zawierać będzie w szczególności podsumowanie informacji dotyczących zgodności Przedsięwzięcia z zasadą „nie czyn poważnych szkód” oraz informacje, o zgodności z zasadą DNSH działań dla których realizacja odbywać się będzie na etapie eksploatacji Przedsięwzięcia.
4. OOW na wezwanie JW przekazuje niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie 14 dni, informacje, dane oraz dokumentację o których mowa w ust. 1 oraz ust. 2.
5. Przekazanie o którym mowa w ust. 4 może nastąpić poprzez udzielenie dostępu do elektronicznej bazy danych zawierającej informacje, dane oraz dokumentację, o których mowa w ust. 1 oraz ust. 2.



Wymogi związane z oceną potwierdzenia realizacji Projektu zgodnie z zasadą DNSH

Beneficjent zapewnia zgodność Projektu z zasadą DNSH. Beneficjent zobowiązany jest do bieżącego gromadzenia informacji, danych oraz dokumentacji, które stanowią potwierdzenie realizacji Projektu zgodnie z zasadą DNSH.

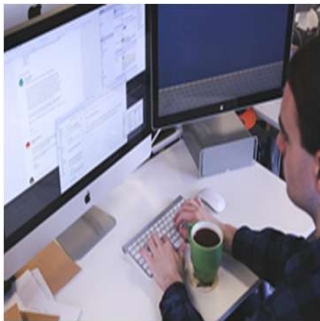
2. Beneficjent zobowiązuje się do opracowywania okresowego sprawozdania potwierdzającego realizację Projektu zgodnie z zasadą DNSH w okresie realizacji Projektu, każdorazowo w terminie do 31 grudnia oraz złożenia raportu końcowego najpóźniej wraz z wnioskiem o płatność końcową. W okresowym sprawozdaniu i raporcie końcowym Beneficjent powinien przedstawić wykaz dowodów potwierdzających zawarte w ww. dokumentach informacje.
3. Raport końcowy, o którym mowa w ust. 2, zawierał będzie w szczególności podsumowanie informacji dotyczących zgodności Projektu z zasadą DNSH oraz informacje, o zgodności z zasadą DNSH, w zakresie działań, których realizacja odbywać się będzie na etapie eksploatacji Projektu.
4. Niezależnie od dokumentów wskazanych w ust. 2, Beneficjent na wezwanie Instytucji Pośredniczącej przekazuje niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie 14 dni, informacje, dane oraz dokumentację, o których mowa w ust.1.
5. Przekazanie, o którym mowa w ust. 4, może nastąpić poprzez udzielenie dostępu do elektronicznej bazy danych zawierającej informacje, dane oraz dokumentację o których mowa w ust.1 oraz ust. 2.

Bieżące gromadzenie danych



Systematyczne gromadzenie danych

Systematyczne wykazywanie zgodności projektu z zasadą DNSH na wszystkich etapach cyklu życia projektu



Dowody

Wymagana dokumentacja obejmuje analizy środowiskowe, raporty techniczne i opinie ekspertów potwierdzające brak poważnych szkód dla środowiska



Korzyści z regularnego monitoringu

Bieżące gromadzenie danych i informacji ułatwia raportowanie i monitoring

Na podstawie jakich informacji przygotować sprawozdanie DNSH?



**KRAJOWY
PLAN
ODBUDOWY**

- Wniosek
- Załączniki



**Fundusze Europejskie
na Infrastrukturę,
Klimat, Środowisko**

- Wniosek
- Załączniki



3.1.Oświadczenie potwierdzające zgodność przedsięwzięcia z zasadą DNSH

3.2.Metryczka przedsięwzięcia

3.3.Deklaracja OOW dotycząca zgodności z Ramową Dyrektywą Wodną2000/60/we oraz braku oddziaływań na obszary Natura2000 i na przyrodę

3.4. Wstępny wykaz dowodów gromadzonych przez Wnioskodawcę, potwierdzających zgodność z poszczególnymi celami i zasady DNSH

3.5.Wyciąg z dokumentacji przetargowej lub informacje potwierdzające, iż w SIWZ/SWZ zawarto wymóg dotyczący zgodności przedsięwzięcia z zasadą DNSH

3.6.Analiza w zakresie wpływu na klimat i adaptacji do zmian klimatu

Oświadczenie potwierdzające zgodność przedsięwzięcia z zasadą DNSH

Załącznik nr 4.1 Oświadczenia potwierdzające zgodność z zasadą DNSH

W zakresie dotyczącym potwierdzenia zgodności realizacji przedsięwzięcia z zasadą DNSH oświadcza, że¹:

1. Przedsięwzięcie jest i będzie zgodne z celem środowiskowym: „Łagodzenie zmian klimatu”.

Przedsięwzięcie tego typu – tj. modernizacja i rozbudowa terminala Intermodalnego – w dokumencie pod nazwą „Ocena DNSH reform i inwestycji (wiązek projektów) przed w KPO”. W szczególności w analizie tej stwierdzono, iż działania wchodzące w skład Inwestycji Intermodalnej wymagają poddania merytorycznej ocenie pod kątem zgodności z „nie czyż poważnych szkód” w zakresie celu środowiskowego „Łagodzenie zmian klimatu”. W tym samym dokumencie wskazano, iż projekty tego typu przyczyniają się do zwiększenia transportu intermodalnego w przewozach towarowych, co sprzyja transformacji w kierunku neutralnej dla klimatu. Taki właśnie efekt projektu „Rozwój Terminala Intermodalnego” osiągnięty w wyniku realizacji prac zwiększenie możliwości dla realizowanego przewozu za pośrednictwem transportu kolejowego przełoży się na zniżenie emisji gazów cieplarnianych, co przyczyni się do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń do atmosfery.

Warto podkreślić, iż taka ocena inwestycji zgodna jest z założeniami dokumentu pn. „Kierunek Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.” (KRTI), dla którego przeprowadzono procedurę strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Cele określone w KRTI do przeniesienia ciężaru transportu intermodalnego na kolej, zaś jak wskazuje się w prognozie działania tego typu spowodują, że emisja zanieczyszczeń do atmosfery g bezpośrednio przez środki transportu będzie mniejsza.

Projekt nie jest przeznaczony do transportu lub magazynowania paliw kopalnych.

¹ Należy odnieść się do wymogów określonych w dokumentach:

- „Ocena DNSH reform i inwestycji (wiązek projektów) przedstawionych w KPO” <https://www.gov.pl/web/planodbudowy/0-kojz> oraz ustalenia w sprawie KPO <https://www.gov.pl/web/planodbudowy/0-kojz>
- „Wytyczne techniczne dotyczące stosowania zasady „nie czyż poważnych szkód” na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) 2021/545 z dnia 23 marca 2021 r. ustanawiającego Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększenia Odporności (2021/C 58/01)”

² Zaleca się stosowanie dokumentu: „Wytyczne techniczne dotyczące weryfikacji infrastruktury pod względem klimatu w latach 2021–2027 (2021/C 373/01)” https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX:2021_373_01&from=EN. Należy także wykazać, że projekt/przedsięwzięcie nie będzie przeznaczony do transportu paliw kopalnych (dotyczy transportu mieszanin/transportu mieszanin/magazynowania mieszanin).

Ścieki sanitarne są kierowane do gminnej kanalizacji sanitarnej, a następnie oczyszczane w oczyszczalni ścieków. Wody opadowe z istniejącego placu betonowego są korytami ściekowymi do separatora ropopochodnych wraz z osadnikiem piasku, a następnie do studni retencyjno-rozszczajających. Wody opadowe z placu będą odprowadzane do urządzeń tj. trawiastego rowu otwartego zlokalizowanego na działce. Niezawodnie woda z terenu zielonego będzie powierzchniowo rozpryskiwana. Na wykonanie urządzenia wodnego zostało wydane pozwolenie wodnoprawne nr 1/2021 pnia 2021 r.).

Podsumowując, realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych dla przedmiotowych części wód.

Deklaracja zgodności z ramową dyrektywą wodną 2000/60/WE stanowi załącznik nr 4.3 do wniosku.

4. Przedsięwzięcie jest i będzie zgodne z celem: „Gospodarka o obiegu zamkniętym i zapobieganie powstawaniu odpadów i recykling”.

Tak.

Przedsięwzięcie tego typu – tj. modernizacja i rozbudowa terminala Intermodalnego – w dokumencie pod nazwą „Ocena DNSH reform i inwestycji (wiązek projektów) przed w KPO”. W szczególności w analizie tej stwierdzono, iż działania wchodzące w skład Inwestycji Intermodalnej wymagają poddania merytorycznej ocenie pod kątem zgodności z „nie czyż poważnych szkód” w zakresie celu środowiskowego „Gospodarka o obiegu zamkniętym i zapobieganie powstawaniu odpadów i recykling”. Jak wskazano bowiem, przedsięwzięcie tego typu ma nieznaczny przewidywalny wpływ na ten cel środowiskowy, biorąc pod uwagę bezpośrednio, jak i najistotniejsze pośrednie skutki w całym cyklu życia.

Tak też będzie w przypadku inwestycji wnioskowanej do wsparcia. Na etapie budowy przedsięwzięcia będą powstawały odpady związane z pracami budowlanymi i funkcjonowaniem zaplecza socjalnego dla pracowników. Powstałe w trakcie budowy odpady, będą w miarę możliwości wykorzystane bądź usuwane, zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi wykonywania robót budowlanych. Przewiduje się selektywne gromadzenie odpadów na składnik mający charakter surowców wtórnych. Odpady inne niż niebezpieczne będą odbierane przez odbiorcę posiadającego decyzję w zakresie gospodarki odpadami. Odpady niebezpieczne przekazywane będą uprawnionej jednostce posiadającej zatwierdzony program gospodarki odpadami niebezpiecznymi.

Ilość wytworzonych odpadów podczas realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia uzyskana przez wytwórcę odpadów uzyskana pozwolenia na wytworzenie odpadów z art. 17 ustawy o odpadach z dnia 27 kwietnia 2001 r. Stosowane technologie i odpowiadające im będą prowadzić do minimalizacji zużycia zasobów i ilości powstających odpadów w trakcie eksploatacji.

5. Przedsięwzięcie jest i będzie zgodne z celem: „Zapobieganie zanieczyszczeniu powietrza, wód lub gleby i jego kontrola”.

Tak.

Przedsięwzięcie tego typu – tj. modernizacja i rozbudowa terminala Intermodalnego – w dokumencie pod nazwą „Ocena DNSH reform i inwestycji (wiązek projektów) przed w KPO”. W szczególności w analizie tej stwierdzono, iż działania wchodzące w skład Inwestycji Intermodalnej wymagają poddania merytorycznej ocenie pod kątem zgodności z „nie czyż poważnych szkód” w zakresie celu środowiskowego „Zapobieganie zanieczyszczeniu powietrza, wód lub gleby i jego kontrola”. Jednocześnie w tym samym dokumencie wskazano, iż

2. Przedsięwzięcie jest i będzie zgodne z celem środowiskowym: „Adaptacja do zmian klimatu”².

Tak.

Przedsięwzięcie tego typu – tj. modernizacja i rozbudowa terminala Intermodalnego – w dokumencie pod nazwą „Ocena DNSH reform i inwestycji (wiązek projektów) przed w KPO”. W szczególności w analizie tej stwierdzono, iż działania wchodzące w skład Inwestycji Intermodalnej wymagają poddania merytorycznej ocenie pod kątem zgodności z „nie czyż poważnych szkód” w zakresie celu środowiskowego „Adaptacja do zmian klimatu”. Jak wskazano bowiem, działania wspierane w ramach środka ma nieznaczny przewidywalny wpływ na ten cel środowiskowy, biorąc pod uwagę zarówno jego bezpośrednio, jak i najistotniejsze pośrednie skutki w całym cyklu życia. Ponadto działania w zakresie rozbudowy i modernizacji przedmiotowych zakładają dostosowanie ich do zmian klimatu i występowania ekstremalnych zjawisk pogodowych.

Warto podkreślić, iż taka ocena inwestycji zgodna jest z założeniami dokumentu pn. „Kierunek Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.” (KRTI), dla którego przeprowadzono procedurę strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Jak wskazano w „Procedurze oddziaływania na środowisko dokumentu KRTI”, jego cele zgodne są z „Strategiczną adaptacją dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do 2030 r.” (SPA2030). Cel główny SPA2030 to zapewnienie zrównoważonego rozwoju oraz funkcjonowania gospodarki i społeczeństwa w warunkach zmian klimatu. Jego osiągnięcie możliwe poprzez realizację celów szczegółowych KRTI i wskazanych w ich ramach kierunków KRTI, w tym dotyczących wsparcia rozwoju punktowej infrastruktury przeladunkowej.

Zgodnie z wytycznymi, biorąc pod uwagę skalę planowanego przedsięwzięcia i jego wpływ nie przeprowadzono dodatkowej analizy w zakresie wpływu na klimat i adaptacji do zmian klimatu z zawiadomieniem Komisji – Wytyczne techniczne dotyczące stosowania zasady „nie czyż poważnych szkód” (Załącznik 4.6).

3. Przedsięwzięcie jest i będzie zgodne z celem środowiskowym: „Zrównoważone wykorzystanie zasobów wodnych i morskich”.

Tak.

Przedsięwzięcie tego typu – tj. modernizacja i rozbudowa terminala Intermodalnego – w dokumencie pod nazwą „Ocena DNSH reform i inwestycji (wiązek projektów) przed w KPO”. W szczególności w analizie tej stwierdzono, iż działania wchodzące w skład Inwestycji Intermodalnej wymagają poddania merytorycznej ocenie pod kątem zgodności z „nie czyż poważnych szkód” w zakresie celu środowiskowego „Zrównoważone wykorzystanie zasobów wodnych i morskich”. Jak wskazano bowiem, budowa czy modernizacja przeladunkowych drogowo-kolejowych, ma nieznaczny przewidywalny wpływ na ten cel środowiskowy, biorąc pod uwagę zarówno jego bezpośrednio, jak i najistotniejsze pośrednie skutki w całym cyklu życia. Tak też będzie w przypadku inwestycji wnioskowanej do wsparcia. Przewiduje się, że w trakcie realizacji przedsięwzięcia nie zwiększy się zużycie wody czy też ilość odprowadzanych ścieków wykorzystywana w związku z funkcjonowaniem terminala dostarczana jest z wodociągów.

¹ Należy odnieść się do wymogów określonych w dokumentach:

- „Ocena DNSH reform i inwestycji (wiązek projektów) przedstawionych w KPO” <https://www.gov.pl/web/planodbudowy/0-kojz> oraz ustalenia w sprawie KPO <https://www.gov.pl/web/planodbudowy/0-kojz>
- „Wytyczne techniczne dotyczące stosowania zasady „nie czyż poważnych szkód” na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) 2021/545 z dnia 23 marca 2021 r. ustanawiającego Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększenia Odporności (2021/C 58/01)”

Ścieki sanitarne są kierowane do gminnej kanalizacji sanitarnej, a następnie oczyszczane w oczyszczalni ścieków. Wody opadowe z istniejącego placu betonowego odprowadzane są korytami ściekowymi do separatora ropopochodnych wraz z osadnikiem piasku, a następnie do studni retencyjno-rozszczajających. Wody opadowe z placu będą odprowadzane do urządzeń tj. trawiastego rowu otwartego zlokalizowanego na działce. Niezawodnie woda z terenu zielonego będzie powierzchniowo rozpryskiwana. Na wykonanie urządzenia wodnego zostało wydane pozwolenie wodnoprawne (decyzja nr 1/2021 pnia 2021 r.).

Podsumowując, realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych dla przedmiotowych części wód.

Deklaracja zgodności z ramową dyrektywą wodną 2000/60/WE stanowi załącznik nr 4.3 do wniosku.

4. Przedsięwzięcie jest i będzie zgodne z celem: „Gospodarka o obiegu zamkniętym i zapobieganie powstawaniu odpadów i recykling”.

Tak.

Przedsięwzięcie tego typu – tj. modernizacja i rozbudowa terminala Intermodalnego – ujęte zostało w dokumencie pod nazwą „Ocena DNSH reform i inwestycji (wiązek projektów) przedstawionych w KPO”. W szczególności w analizie tej stwierdzono, iż działania wchodzące w skład Inwestycji E2.1.3. Transportu Intermodalnego wymagają poddania merytorycznej ocenie pod kątem zgodności z „nie czyż poważnych szkód” w zakresie celu środowiskowego „Gospodarka o obiegu zamkniętym i zapobieganie powstawaniu odpadów i recykling”. Jak wskazano bowiem, przedsięwzięcie tego typu ma nieznaczny przewidywalny wpływ na ten cel środowiskowy, biorąc pod uwagę zarówno jego bezpośrednio, jak i najistotniejsze pośrednie skutki w całym cyklu życia.

Tak też będzie w przypadku inwestycji wnioskowanej do wsparcia. Na etapie budowy planowanego przedsięwzięcia będą powstawały odpady związane z pracami budowlanymi i funkcjonowaniem zaplecza socjalnego dla pracowników. Powstałe w trakcie budowy odpady, będą w miarę możliwości wykorzystane bądź usuwane, zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi wykonywania robót budowlanych. Przewiduje się selektywne gromadzenie odpadów na składnik mający charakter surowców wtórnych. Odpady inne niż niebezpieczne będą odbierane przez odbiorcę posiadającego decyzję w zakresie gospodarki odpadami. Odpady niebezpieczne przekazywane będą uprawnionej jednostce posiadającej zatwierdzony program gospodarki odpadami niebezpiecznymi.

Ilość wytworzonych odpadów podczas realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia nie wymaga uzyskania przez wytwórcę odpadów uzyskana pozwolenia na wytworzenie odpadów, zgodnie z art. 17 ustawy o odpadach z dnia 27 kwietnia 2001 r. Stosowane technologie i odpowiadające im będą prowadzić do minimalizacji zużycia zasobów i ilości powstających odpadów w trakcie realizacji i eksploatacji.

5. Przedsięwzięcie jest i będzie zgodne z celem: „Zapobieganie zanieczyszczeniu powietrza, wód lub gleby i jego kontrola”.

Tak.

Przedsięwzięcie tego typu – tj. modernizacja i rozbudowa terminala Intermodalnego – ujęte zostało w dokumencie pod nazwą „Ocena DNSH reform i inwestycji (wiązek projektów) przedstawionych w KPO”. W szczególności w analizie tej stwierdzono, iż działania wchodzące w skład Inwestycji E2.1.3. Transportu Intermodalnego wymagają poddania merytorycznej ocenie pod kątem zgodności z zasadą „nie czyż poważnych szkód” w zakresie celu środowiskowego „Zapobieganie zanieczyszczeniu powietrza, wód lub gleby i jego kontrola”. Jednocześnie w tym samym dokumencie wskazano, iż



3.1. Oświadczenie potwierdzające zgodność przedsięwzięcia z zasadą DNSH

3.2. Metryczka przedsięwzięcia

3.3. Deklaracja OOW dotycząca zgodności z Ramową Dyrektywą Wodną 2000/60/we oraz braku oddziaływań na obszary Natura 2000 i na przyrodę

3.4. Wstępny wykaz dowodów gromadzonych przez Wnioskodawcę, potwierdzających zgodność z poszczególnymi celami i zasady DNSH

3.5. Wyciąg z dokumentacji przetargowej lub informacje potwierdzające, iż w SIWZ/SWZ zawarto wymóg dotyczący zgodności przedsięwzięcia z zasadą DNSH

3.6. Analiza w zakresie wpływu na klimat i adaptacji do zmian klimatu

Cel środowiskowy	Dowody potwierdzające zgodność z danym celem środowiskowym na etapie: <ul style="list-style-type: none"> • przygotowania inwestycji • realizacji inwestycji • eksploatacji inwestycji • zamknięcia/likwidacji inwestycji
Łagodzenie zmian klimatu	—
Adaptacja do zmian klimatu	—
Odpowiednie użytkowanie i ochrona zasobów wodnych i morskich	—
Gospodarka o obiegu zamkniętym, w tym zapobieganie powstawaniu odpadów i recykling	—
Zapobieganie i kontrola zanieczyszczeń powietrza, wody lub ziemi	—
Ochrona i odbudowa bioróżnorodności i ekosystemów	—

Załącznik 3.4. Wstępny wykaz dowodów gromadzonych przez Wnioskodawcę, potwierdzających zgodność z poszczególnymi celami zasady DNSH

Cel środowiskowy	<p>Dowody potwierdzające zgodność z danym celem środowiskowym na etapie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • przygotowania inwestycji • realizacji inwestycji • eksploatacji inwestycji • zamknięcia/likwidacji inwestycji
Łagodzenie zmian klimatu	<p>Etap przygotowania (przygotowanie dok przetargowej)</p> <ul style="list-style-type: none"> • odpowiedni dokument strategiczny – zgodnie z wykazem z USW (Uproszczonego Studium Wykonalności), o ile dotyczy • dokumentacja przetargowa wraz ze specyfikacją techniczną, potwierdzającą spełnienie przez zakupiony tabor wskazanych norm w zakresie niskoemisyjności • uproszczone studium wykonalności <p>Etap realizacji</p> <ul style="list-style-type: none"> • protokoły odbioru zakupionego taboru • świadectwa homologacji zakupionych pojazdów, (w którym będzie odniesienie się do stosowanego paliwa) <p>Etap eksploatacji</p> <ul style="list-style-type: none"> • strategia/instrukcja wewnętrzna dotycząca eksploatacji i utrzymania zakupionego taboru zgodnie z przeznaczeniem <p>Etap likwidacji</p> <ul style="list-style-type: none"> • strategia dotycząca eksploatacji i utrzymania zakupionych pojazdów • plan likwidacji

Przykład dla przedsięwzięć zakupowych – zapisy należy dostosować do konkretnego przedsięwzięcia



**Ocena DNSH reform i inwestycji w ramach rewizji
Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania
Odporności**

<https://www.kpo.gov.pl/media/143982/1.pdf>

**Ocena DNSH
reform i inwestycji (wiązek projektów)
przedstawionych w KPO**

Ocena E1.1.2. Zero i niskoemisyjnego transportu zbiorowego (autobusy)



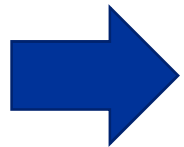
Tabela 138. Lista kontrolna do oceny inwestycji E1.1.2. (autobusy)

E1.1.2. Zero i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy)				
Proszę wskazać, które spośród wymienionych poniżej celów środowiskowych wiążą się z koniecznością poddania środka merytorycznej ocenie pod kątem zgodności z zasadą „nie czyni poważnych szkód”	tak	nie	Uzasadnienie w przypadku, gdy zaznaczono pole „Nie”	
Łagodzenie zmian klimatu	Inwestycje związane z wymianą autobusów na autobusy zeroemisyjne niskopodłogowe* (elektryczne oraz wodorowe), przeznaczone głównie do transportu w miastach *pojazdy klasy I, II lub A, w których co najmniej 35 % powierzchni dostępnej dla pasażerów stojących (lub w jego przedniej części w przypadku pojazdów przegubowych bądź na pokładzie dolnym w przypadku pojazdów dwupokładowych) stanowi powierzchnię bez stopni i zapewnia dostęp do co najmniej jednych drzwi głównych (definicja wg Regulaminu nr 107 EKG ONZ)		X	Środek kwalifikuje się do objęcia go obszarem interwencji 074 w załączniku do rozporządzenia w sprawie RRF ze współczynnikiem zmiany klimatu na poziomie 100 %. Cel środka i charakter tego obszaru interwencji bezpośrednio przyczyniają się do realizacji celu w zakresie łagodzenia zmian klimatu. Jednocześnie inwestycje w tabor o napędzie elektrycznym wymagają zmiany krajowego miksu energetycznego, co jest realizowane zgodnie z zapisami dokumentów strategicznych kraju, takich jak Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030 oraz Polityka energetyczna Polski do 2040 r., gdzie jako jeden z trzech filarów transformacji energetycznej kraju wskazuje się zeroemisyjny system energetyczny.
	Inwestycje w zakresie rozbudowy infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych i punktów tankowania wodoru, a także infrastruktury paliw alternatywnych		X	Środek kwalifikuje się do objęcia go obszarem interwencji, w szczególności 073 (oraz dodatkowo 077) w załączniku do rozporządzenia w sprawie RRF ze współczynnikiem zmiany klimatu na poziomie 100 %. Cel środka i charakter tego obszaru interwencji bezpośrednio przyczyniają się do realizacji celu w zakresie łagodzenia zmian klimatu.
	Inwestycje związane z wymianą autobusów na autobusy niskoemisyjne (spełniające normę EURO VI, niezależnie od rodzaju napędu np. CNG, LNG, LPG i inne), przeznaczone do transportu na trasach pozamiejskich		X	Środek wnosi istotny wkład w realizację celu w zakresie łagodzenia zmian klimatu. Inwestycje związane z wymianą autobusów na zasilane paliwami alternatywnymi w transporcie zbiorowym wpisują się w cele określone w Krajowych ramach polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, odnośnie rozwoju rynku pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi oraz cele ustawy z dnia 11.01.2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, dotyczące m.in. szerszego zastosowania paliw alternatywnych (w tym: LNG, CNG, LPG) w transporcie. Ponadto planowana jest w ramach reformy nowelizacja przedmiotowej ustawy, która podwyższy wymagane poziomy ekologiczności czystych pojazdów w zamówieniach publicznych (w zakresie udziału pojazdów wykorzystujących do napędu paliwa



Fundusze Europejskie
na Infrastrukturę,
Klimat, Środowisko

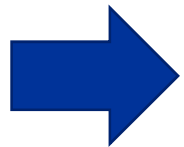
Załącznik do Wniosku o dofinansowanie w ramach
FEnIKS - Zgodność projektu z regulacjami ochrony
środowiska i wymogami klimatycznymi



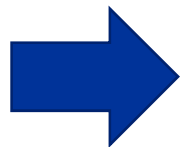
5. Zgodność projektu z zasadą „nie czyń poważnych szkód” środowisku tj. „do no significant harm” (DNSH) (max 6000 znaków)

Zgodność z zasadą „nie czyń poważnych szkód” środowisku weryfikowana jest na poziomie Programu FEnIKS. W celu potwierdzenia zgodności należy wypełnić pole tekstowe.

W ramach potwierdzenia spełnienia zasady „nie czyń poważnych szkód” należy odnieść się do odpowiednich fragmentów opracowania pt. „Analiza spełniania zasady „nie czyń poważnej szkody” (DNSH), w rozumieniu art. 17 rozporządzenia (UE) nr 2020/852 dla projektu dokumentu pn. Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027” i zamieszczonych w niej ustaleń dla poszczególnych typów projektów.



Załącznik 3.4. Wykaz dokumentów gromadzonych w celu potwierdzenia spełnienia zasady DNSH w całym cyklu życia inwestycji



Dokumenty środowiskowe (o ile dotyczy)



Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko

Analiza spełniania zasady „nie czyń poważnej szkody” (DNSH), w rozumieniu art. 17 rozporządzenia (UE) nr 2020/852 dla projektu dokumentu pn. Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027

https://www.pois.gov.pl/media/108045/ocena_DNSH_FEnIKS_2021-2027.pdf

Analiza spełniania zasady DNSH dla FEnIKS 2021-2027

Analizy spełniania zasady „nie czyń poważnej szkody” (DNSH), w rozumieniu art. 17 rozporządzenia (UE) nr 2020/852 dla projektu dokumentu pn. Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027



ATMOTERM S.A. 2022

| 1



8.2.8. Ocena 2.8.8 Zakup zeroemisyjnego i niskoemisyjnego taboru autobusowego

Tabela 119. Lista kontrolna do oceny obszaru 2.8.8

2.8.8 Zakup zeroemisyjnego i niskoemisyjnego taboru autobusowego			
Proszę wskazać, które spośród wymienionych poniżej celów środowiskowych wiążą się z koniecznością poddania środka merytorycznej ocenie pod kątem zgodności z zasadą „nie czynić poważnych szkód”	tak	nie	Uzasadnienie w przypadku, gdy zaznaczono pole „Nie”
Łagodzenie zmian klimatu		X	<p>Inwestycje związane z wymianą autobusów na autobusy zeroemisyjne niskopodłogowe (elektryczne i wodorowe) oraz autobusy niskoemisyjne (spełniające normę EURO VI), niezależnie od rodzaju napędu (CNG, LNG, LPG, PHEV, HEV). Środek kwalifikuje się do objęcia go obszarami interwencji 082 oraz 077 w załączniku I (tabela 1) rozporządzenia CPR ze współczynnikiem zmiany klimatu odpowiednio na poziomie 100% i 40%. Cel środka i charakter tego obszaru interwencji bezpośrednio przyczyniają się do realizacji celu w zakresie łagodzenia zmian klimatu.</p> <p>Jednocześnie inwestycje w tabor o napędzie elektrycznym wymagają zmiany krajowego miksu energetycznego, co jest realizowane zgodnie z zapisami dokumentów strategicznych kraju, takich jak Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030 oraz Polityka energetyczna Polski do 2040 r., gdzie jako jeden z trzech filarów transformacji energetycznej kraju wskazuje się zeroemisyjny system energetyczny.</p> <p>Inwestycje związane z wymianą autobusów na zasilane paliwami alternatywnymi w transporcie zbiorowym wpisują się w cele określone w Krajowych ramach polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, odnośnie rozwoju rynku pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi oraz cele ustawy z dnia 11.01.2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, dotyczące m.in. szerszego zastosowania paliw alternatywnych (w tym: LNG, CNG, LPG) w transporcie.</p>



Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko

Pkt 5 załącznika do WoD Zgodność projektu z zasadą „nie czyń poważnych szkód” środowisku tj. „do no significant harm” (DNSH)

Wniosek o dofinansowanie dla Programu Operacyjnego Fundusze Europejskiej na Infrastrukturę,
Klimat, Środowisko 2021-2027

Załącznik 3. Zgodność z prawem ochrony środowiska i wymogami klimatycznymi

Krajobrazu Fundacja EkoRozwoju) lub innym chroniącym zieleń w stopniu nie mniejszym niż ww. „Standard (...)”.

Jako rozwiązania ograniczające negatywne oddziaływanie projektu na środowisko oraz zmniejszające jego ślad środowiskowy należy wskazać m.in. zobowiązanie wykonawcy robót do stosowania wszelkich przepisów i norm związanych z zapewnieniem ochrony otoczenia naturalnego.

Dodatkowo wskazuje się na zamierzone do wykonania elementy w zakresie poprawy efektywności energetycznej i OZE, tj. montaż latarni solarno-wiatrowych.

5. Zgodność projektu z zasadą „nie czyń poważnych szkód” środowisku tj. „do no significant harm” (DNSH)

Odnosząc się do zapisów „Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Jelcz-Laskowice na lata 2024-2027 z uwzględnieniem perspektywy do 2030 r.” w kontekście typu zamierzonego projektu należy wskazać na cel szczegółowy 2.8 Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej oraz wyróżniony typ projektów 2.8.6 Budowa węzłów przesiadkowych. Poniżej przedstawia się odniesienie do poszczególnych celów środowiskowych.

Cel 1 Łagodzenie zmian klimatu

Działania projektowe będą przyczyniać się do promocji transportu publicznego, który charakteryzuje się mniejszą emisją gazów cieplarnianych, w stosunku do transportu indywidualnego. Tym samym, projekt wpisuje się w niniejsze założenie, bowiem zakłada rozbudowę parkingów „park&ride” oraz „bike&ride”. W ramach projektu zaplanowano stosowanie środków łagodzących zmiany klimatu w postaci montażu oświetlenia OZE.

Przedmiotowy projekt wykazuje spójność z następującymi dokumentami strategicznymi, w których poruszono zagadnienie wpływu projektów transportu miejskiego na zmiany klimatu i ich łagodzenie:

- z poziomu krajowego: „Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku”.
- z poziomu regionalnego: „Plan rozwoju infrastruktury transportowej w województwie dolnośląskim z perspektywą do 2030
- poziomu lokalnego: „Program Ochrony Środowiska dla Gminy Jelcz-Laskowice na lata 2024-2027 z uwzględnieniem perspektywy do 2030 r.”

Cel 2 Adaptacja do zmian klimatu

W ramach projektu uwzględnione zostanie zapewnienie odporności na ekstremalne zjawiska pogodowe, w tym dotyczyć to będzie parametrów technicznych infrastruktury (nawierzchnia, obiekty), a także zapewnienia komfortu osób korzystających z niej (tworzenie nasadzeń, które będą tworzyć m.in. strefy zacienione oraz filtrować powietrze).

Tym samym, projekt wpisuje się w założenia, bowiem infrastruktura zostanie wybudowana zgodnie ze standardami, normami technicznymi w celu zachowania trwałości i odporności na zmiany klimatu. Zaplanowano wykorzystanie materiałów najwyższej jakości, odpornych na działanie czynników

Forma sprawozdania DNSH: co musi zawierać i czy jest jeden „właściwy” wzór?





Dofinansowane przez
Unię Europejską



Sprawozdanie potwierdzające realizację projektu zgodnie z zasadą DNSH²

Tytuł i numer WoD:

Beneficjent:

Data podpisania UoD:

Zakres projektu

*(należy także podać informację o ew.
zmianach zakresu projektu po
podpisaniu UoD)*

Okres objęty sprawozdaniem

Data sporządzenia sprawozdania

Data rozpoczęcia i zakończenia
realizacji projektu (dotyczy projektów
infrastrukturalnych)

Imię i nazwisko osoby odpowiedzialnej
za przygotowanie sprawozdania

Podpis



- Nazwa Projektu
- Beneficjent
- Zakres przedsięwzięcia wraz z informacją o ewentualnych zmianach
- Stan zaawansowania projektu
- Okres objęty sprawozdaniem
- *Kolejne roczne sprawozdania należy przygotować na bazie poprzedniego*

- I. Zgodność z celami środowiskowym zasady DNSH na etapie: przygotowania, realizacji, eksploatacji i likwidacji inwestycji zgodnie z dokumentem: „Analizy spełniania zasady „nie czyni poważnej szkody” (DNSH), w rozumieniu art. 17 rozporządzenia (UE) nr 2020/852 dla projektu dokumentu pn. Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027”³

1. Cel środowiskowy: Łagodzenie zmian klimatu

Etap przygotowania inwestycji:

Podjęte działania	Wykaz dowodów / dokumentów potwierdzających ⁴

Etap realizacji inwestycji:

Podjęte działania	Wykaz dowodów / dokumentów potwierdzających

Etap eksploatacji inwestycji:

Podjęte działania	Wykaz dowodów / dokumentów potwierdzających

2. Cel środowiskowy: Adaptacja do zmian klimatu

Etap przygotowania inwestycji:

Podjęte działania	Wykaz dowodów / dokumentów potwierdzających

Etap realizacji inwestycji:

Podjęte działania	Wykaz dowodów / dokumentów potwierdzających

³ https://www.pois.gov.pl/media/108045/ocena_DNSH_FEnKS_2021-2027.pdf

⁴ Na przykład: Protokół, notatka robocza, wpis do dziennika z budowy, zdjęcia, inne dokumenty potwierdzające stosowanie wewnętrznych instrukcji / zarządzeń

- Oddzielne informacje w zakresie każdego z sześciu celów środowiskowych DNSH
- *Informacje dotyczące wszystkich podjętych działań i dowodów*
- *W przypadku gdy dane przedsięwzięcie jeszcze nie jest na etapie realizacji lub eksploatacji – należy wpisać „nie dotyczy”.*

Informacje dodatkowe potrzebne w sprawozdaniu KPO

A. Zgodność z zasadą DNSH inwestycji (należy wpisać odpowiedni numer) realizowanej w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności - wymogi w zakresie DNSH wynikające z dokumentów programowych

Należy się odnieść do wymogów w aktualnych n/w dokumentach dotyczących ochrony środowiska (o ile są określone dla danego typu przedsięwzięcia).

Poniższe informacje mogą być przedstawione w tabeli lub w formie tekstu.

- Krajowy Program Odbudowy
- Decyzja Wykonawcza Rady
- Załączniki do Decyzji Wykonawczej Rady

Zgodność z dokumentami programowymi KPO

Dokumenty programowe KPO

Realizacja KPO, zgodnie z art. 4 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12.02.2021 r. ustanawiającym Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności, służy promowaniu spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej poprzez zwiększenie odporności, gotowości na wypadek sytuacji kryzysowych, zdolności dostosowawczych i potencjału wzrostu gospodarczego, łagodzeniu społecznych i gospodarczych skutków kryzysu, **wspieraniu zielonej transformacji**, przyczynianiu się do realizacji **celów w zakresie klimatu** oraz transformacji cyfrowej.

Najważniejszymi wyzwaniem w sektorze transportu są:

- zapewnienie dostępności transportowej,
- utworzenie spójnego systemu transportowego opartego na sieci infrastruktury transportowej charakteryzowanej przez wysoką jakością i dostępnością dla użytkowników,
- dążenie do zwiększenia udziału zrównoważonych form mobilności,
- **zmniejszenie presji transportu na środowisko i klimat,**
- poprawa bezpieczeństwa.

Zgodnie z Decyzją Wykonawczą Rady 9728/22 z dnia 17.06.2022 r. w sprawie zatwierdzenia oceny planu KPO dla Polski oraz dotychczasowych rewizji programu, inwestycje w zakresie komponentu **E – Zielona, inteligentna mobilność**, powinny koncentrować się na promowaniu transportu, z działaniami służącymi poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, dekarbonizacji transportu poprzez promowanie elektromobilności i transportu napędzanego wodorem, zrównoważonej mobilności miejskiej, poprawy jakości usług transportu zbiorowego, międzygałęziowe przesunięcie transportu na kolej, wsparcie transportu publicznego, co ma przyczynić się do innowacyjności gospodarki, dostosowania jej do zmian klimatu, poprawy jakości życia i zmniejszenia emisji do powietrza, a w konsekwencji poprawy jakości życia w Polsce. Dekarbonizacja transportu ma być wspierana poprzez inwestycje w infrastrukturę, rozwój transportu publicznego, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, rozwój bezemisyjnych technologii transportowych.

Z załącznika do **Decyzji Wykonawczej Rady 9728/22 z dnia 17.06.2022 r.** w sprawie zatwierdzenia oceny planu KPO dla Polski oraz dotychczasowych rewizji programu, odnośnie inwestycji w zakresie komponentu **E – Zielona, inteligentna mobilność** wynika, że:

- wszelkiemu potencjalnemu szkodliwemu wpływowi działań na środowisko mają zaradzić odpowiednie kamienie milowe i wartości docelowe, zapewniając spełnienie mających zastosowanie kryteriów środowiskowych wskazane w kolumnie „Opis każdego kamienia milowego i każdej wartości docelowej”,



Przykład

Informacje dodatkowe potrzebne w sprawozdaniu KPO

C. Aktualna Metryczka przedsięwzięcia (zaktualizowany załącznik do UoOPW)

D. Deklaracje organów (o ile dotyczy zgodnie z par. 4b UoOPW)

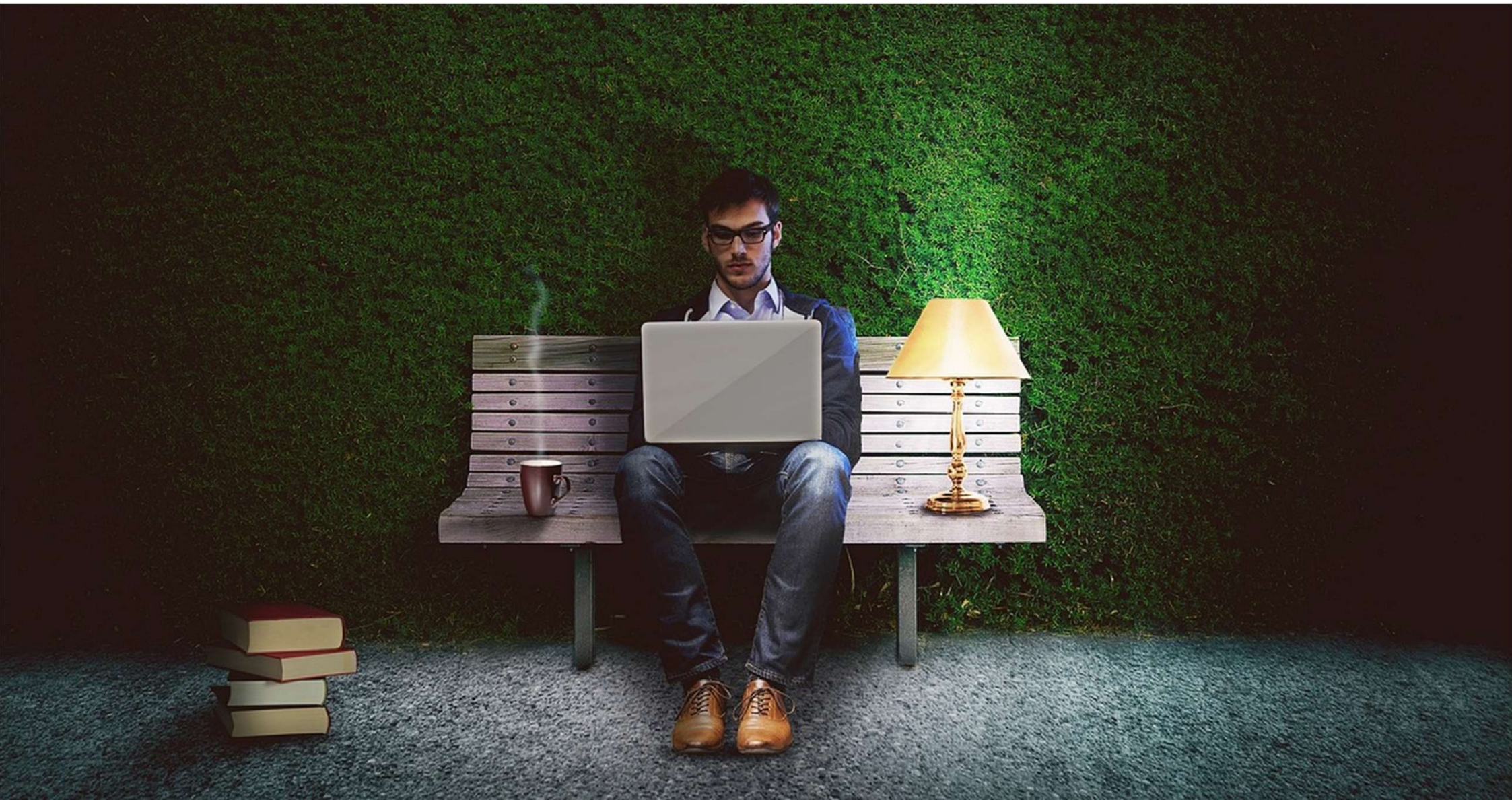
Lp.	Nazwa organu wydającego deklarację Natura 2000 i data wydania deklaracji	Czy w deklaracji dla wszystkich obszarów Natura 2000 uwzględniono aktualne plany zadań ochronnych (PZO) lub tymczasowe cele ochrony (TCO)? ⁶ <i>* należy wypisać wszystkie obszary Natura 2000 zlokalizowane w buforze do 5 km od przedsięwzięcia oraz daty PZO lub TCO</i>
1.		

Lp.	Nazwa dokumentu (informacja wodna / pozwolenie wodnoprawne/ ocena wodnoprawna) Nazwa organu Data	Zakres przedsięwzięcia, którego dotyczy dokument
1.		

Najczęściej spotykane błędy przy tworzeniu sprawozdań



Przygotowywanie sprawozdania przez osobę nie mającą kontaktu z dokumentacją na etapie WoD



Podanie informacji, że zasada DNSH „nie dotyczy” w etapach, które zostały już zrealizowane

2. Cel środowiskowy: Adaptacja do zmian klimatu

Etap przygotowania inwestycji:

Podjęte działania	Wykaz dowodów / dokumentów potwierdzających
<i>Nie dotyczy</i>	<i>Nie dotyczy</i>

Etap realizacji inwestycji:

Podjęte działania	Wykaz dowodów / dokumentów potwierdzających
<i>Nie dotyczy</i>	<i>Nie dotyczy</i>

Etap eksploatacji inwestycji:

Podjęte działania	Wykaz dowodów / dokumentów potwierdzających
<i>Nie dotyczy</i>	<i>Nie dotyczy</i>

Opis działań, które jeszcze nie zostały wykonane

Etap eksploatacji inwestycji:

Podjęte działania	Wykaz dowodów / dokumentów potwierdzających
Inwestycja zakończona odebrano 10 autobusów	<i>Faktura zakupu + protokół odbioru</i>

Etap likwidacji inwestycji:

Podjęte działania	Dowody/ dokumentu potwierdzające (lista)
Uwzględnienie zasady DNSH w SWZ	SWZ przedsięwzięcia

Brak wskazania nazw „dowodów”: dat i numerów decyzji, sprawozdań, protokołów, odbiorów

Łagodzenie zmian klimatu	<p>Etap realizacji</p> <ul style="list-style-type: none">• protokoły odbioru zakupionego taboru – <i>podpisano protokół częściowy, który potwierdza bezusterkowy odbiór 5 sztuk autobusów</i>• świadectwa homologacji zakupionych pojazdów (lub inny dokument, w którym będzie odniesienie się do stosowanego paliwa) – <i>Beneficjent jest w posiadaniu dokumentów do 5 sztuk autobusów</i>
--------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Brak odniesienia się do deklarowanych działań we Wniosku o Dofinansowanie

3. Cel środowiskowy: Odpowiednie użytkowanie i ochrona zasobów wodnych i morskich

Etap przygotowania inwestycji:

Podjęte działania	Wykaz dowodów / dokumentów potwierdzających
1. Przygotowanie inwestycji nie wywrze istotnego wpływu na pobliskie obszary Natura 2000. Inwestycja realizowana będzie poza obszarami Natura 2000, a najbliższej położony obiekt leży w odległości około 0,9 km. Przygotowanie inwestycji nie spowoduje pogorszenia stanu siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków wyznaczonych w ramach Natura 2000.	1. Zał. 8. Deklaracja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska [redacted]

ta informacja nie dotyczy tego celu środowiskowego. proszę odnieść się do dokumentów związanych z przygotowaniem projektu np. decyzja środowiskowa, pozwolenie wodnoprawne, dokumenty przetargowe ponadto – proszę zobaczyć załączniki do WOD

Etap realizacji inwestycji:

Podjęte działania	Wykaz dowodów / dokumentów potwierdzających
1. Nie prognozuje się negatywnych skutków oddziaływania przedsięwzięcia na ekologiczne i chemiczne elementy wpływające na wody powierzchniowe znajdujące się w obrębie inwestycji. Wody opadowe i roztopowe spływające z powierzchni utwardzonych odprowadzane będą do zbiornika retencyjnego, ścieki bytowe odprowadzane będą do sieci kanalizacji gminnej, zostaną wyznaczone miejsca magazynowania odpadów na utwardzonym terenie. a odpady będą	1. Zał. 2. Decyzja Środowiskowa I- [redacted] 2. Zał. 4. Pozwolenie wodno-prawne nr [redacted] z dnia 16 sierpnia 2021 r.

dodatkowo proszę odnieść się do wykonania pozostałych działań z zał. 4.1 do WOD, mających na celu ochronę wód i zrównoważonego wykorzystania zasobów wodnych

Brak wykazania dokumentów, których obecność nałożyła decyzja środowiskowa/ postanowienie ponowna ooś – np. raport z nadzoru przyrodniczego, dendrologicznego

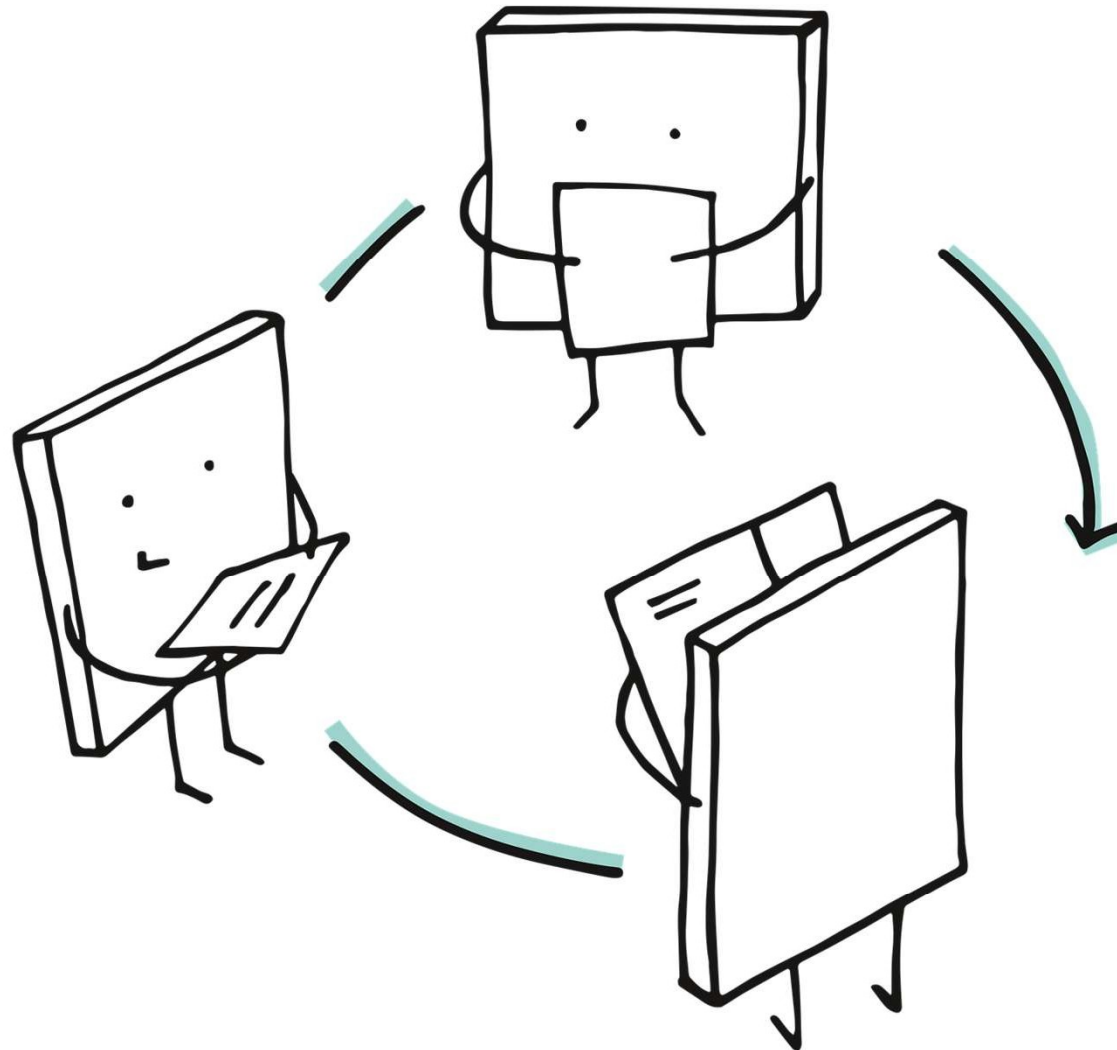
- listopad 2023 r., strony opracowania: 147-149;
- wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach znak [redacted];
 - wydana przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dn. [redacted], znak: [redacted], decyzja z dnia 18.01.2021 r. częściowo uchylająca i w pozostałym zakresie utrzymująca w mocy decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dn. 03.02.2020 r.;
 - postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie w związku z ponownym postępowaniem w sprawie oceny oddziaływania na środowisko uzgadniającymi realizację przedsięwzięć i określającymi warunki ich realizacji i eksploatacji (9 postanowień dla

	<p>wszystkich zamierzeń budowlanych w ramach przedsięwzięcia);</p> <ul style="list-style-type: none"> • pozwolenia na budowę wydane przez Wojewodę Mazowieckiego V
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Etap realizacji inwestycji:

Podjęte działania	Wykaz dowodów / dokumentów potwierdzających
<p>Dzienniki budowy prowadzone są dla 9 zamierzeń budowlanych; W 2025 roku rozpoczęły się odbiory częściowe; Sporządzane są raporty kwartalne;</p>	<ul style="list-style-type: none"> • dziennik budowy, • protokoły odbioru częściowe robót budowlanych • Raport kwartalny do RDOŚ – wyniki pomiarów monitoringowych

Sesja pytań i odpowiedzi





Fundusze Europejskie

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ



**Fundusze Europejskie
na Infrastrukturę,
Klimat, Środowisko**



**Rzeczpospolita
Polska**

**Dofinansowane przez
Unię Europejską**

