



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W ŁODZI**

Łódź, 12 listopada 2019 r.

WOŚ.420.36.2019.MGa.12

**DECYZJA Nr 102/2019
z 12 listopada 2019 r.
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 ze zm.), zwanej dalej k.p.a., art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit 1, art. 84, art. 85 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r., poz. 2081 ze zm.), zwanej dalej ustawą ooś, art. 4 ust. 1 i 3 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r., poz. 1712), § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71) oraz § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), po rozpatrzeniu wniosku z 18 marca 2019 r. Gminy Zduńska Wola, reprezentowanej przez pełnomocnika, a także uwzględniając opinie Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Zduńskiej Woli oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu,

orzekam w następujący sposób:

- I. Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi gminnej nr 119052E w m. Rębieskie w gminie Zduńska Wola”;**
- II. Wskazuję na konieczność uwzględnienia następujących istotnych warunków korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:**
 1. Wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do niezbędnego minimum (maksymalnie 61 drzew oraz 698,5 m² zadrzewienia z terenów leśnych) i przeprowadzić poza sezonem lęgowym i rozrodczym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października włącznie. Dopuszcza się wycinkę drzew w terminie od 15 sierpnia do 15 października, jednakże planowaną wycinkę należy poprzedzić bezpośrednio ekspertyzą ornitologiczną stwierdzającą brak zasiedlenia ptaków w rejonie drzewa w przestrzeni o promieniu równym wysokości drzewa planowanego do usunięcia. Nadzór ornitologiczny obecny przy procesie wycinkowym winien zbadać każde drzewo pod kątem obecności czynnych gniazd i wstrzymać wycinkę do czasu

trwałego opuszczenia gniazda lub wystąpić o stosowną derogację do organu ochrony przyrody.

2. Straty w zieleni uzupełnić poprzez wprowadzenie nasadzeń zastępczych z wykorzystaniem rodzimych gatunków drzew miododajnych (np.: lipa drobnolistna, lipa szerokolistna, wierzba biała, wierzba iwa, klon zwyczajny, klon jawor, klon polny) w stosunku co najmniej 1:1 wyciętych drzew (minimalnie 61 drzew). Jako miejsce nasadzeń w pierwszej kolejności należy wyznaczyć pas drogowy przedmiotowej drogi oraz jego bezpośrednie sąsiedztwo, w pasach drogowych pobliskich dróg powiązanych komunikacyjnie z przedmiotową drogą, a w przypadku braku takiej możliwości, w odległości nie większej niż 1 km od przedmiotowej drogi.
3. W trakcie eksploatacji drogi zapewnić stosowną opiekę i pielęgnację drzew i krzewów znajdujących się w pasie drogowym, a osobniki posadzone w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia, przez pierwsze trzy lata od posadzenia, w okresach bezdeszczowych podlewać, przy czym warunek ten dotyczy okresu wegetacyjnego. Terminy i częstotliwość podlewania dostosować do aktualnych warunków hydrologicznych, pogodowych i siedliskowych. Podlewanie drzew prowadzić tak, by dostarczać drzewom tygodniową minimalną dawkę wody wg wzoru: 20 litrów na osobnik + 20 litrów na każde 2,5 cm pierśnicy drzewa. Dopuszcza się także stosowanie podziemnych i naziemnych systemów nawadniania zapewniających ww. skutek.
4. Zapewnić ochronę drzew znajdujących się w obszarze oddziaływania prowadzonych prac na etapie realizacji przedsięwzięcia poprzez:
 - a) owinięcie pnia matami słomianymi lub zużytymi oponami samochodowymi, a następnie oszalowanie ich deskami do wysokości pierwszych gałęzi. Dolna część każdej deski powinna opierać się na podłożu, będąc lekko wkopaną w grunt lub obsypaną ziemią. Oszalowanie powinno być otoczone opaskami z drutu lub taśmy stalowej w odległości wzajemnej co 40 ÷ 60 cm;
 - b) prace ziemne w strefie korzeniowej nie powinny trwać dłużej niż 2 tygodnie (przy pochmurnej i deszczowej pogodzie dopuszczalne jest wydłużenie ich okresu do 3 tygodni),
 - c) przykrycie odkrytych korzeni matami słomianymi oraz podlewanie drzewa wodą przez cały okres trwania robót, w zależności od warunków atmosferycznych.
5. Na etapie prowadzenia prac budowlanych należy zastosować się do poniższych wytycznych:
 - a) stosować sprzęt w dobrym stanie technicznym oraz przestrzegać zasady wyłączania silników maszyn w czasie przerw w pracy, maksymalnie ograniczyć czas budowy poszczególnych etapów poprzez odpowiednie zaplanowanie procesu budowlanego. W czasie prowadzenia robót budowlanych należy prowadzić stały monitoring stanu technicznego sprzętu budowlanego i transportowego;
 - b) roboty budowlane należy organizować w taki sposób, aby zminimalizować liczbę osób narażonych na hałas o poziomie ponadnormatywnym;
 - c) prace wykonywać z zachowaniem szczególnej ostrożności, substancji chemicznych używać zgodnie z przeznaczeniem i przechowywać je w specjalnie wydzielonych i zabezpieczonych miejscach, aby maksymalnie ograniczyć możliwość wycieków paliwa, oleju czy innych substancji bezpośrednio do ziemi i wód powierzchniowych; miejsce serwisowania, tankowania i postoju maszyn budowlanych usytuować na terenie utwardzonym;
 - d) wyposażyć teren w sorbenty na wypadek niekontrolowanego wycieku substancji ropopochodnych; w sytuacjach awaryjnych jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe

- działa w celu usunięcia awarii oraz zanieczyszczonego gruntu, który należy przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu, remediacji lub unieszkodliwiania;
- e) zapewnić zaplecze sanitarne dla pracowników – szczelne zbiorniki bezodpływowe oraz kontenery na odpady, co pozwoli wyeliminować tym samym niekontrolowane zrzuty ścieków i odpadów do środowiska w trakcie prowadzenia prac budowlanych.
 - f) zaplecze budowy należy zlokalizować i zorganizować w sposób uwzględniający oszczędne korzystanie z terenu, minimalne jego przekształcenie oraz zapewniający minimalizację negatywnego wpływu na środowisko naturalne;
 - g) materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód.
6. Kruszywo (żużel) pozyskane podczas korytowania istniejących warstw konstrukcyjnych drogi wykorzystać do utwardzenia poboczy i zjazdów indywidualnych zgodnie z warunkami określonymi w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. z 2015 r., poz. 796).
7. Odpady, powstałe w fazie budowy należy czasowo magazynować w szczelnych pojemnikach wykonanych z materiałów odpornych na działanie chemiczne magazynowanych odpadów lub luzem, o ile stan skupienia na to pozwala, pod zadaszeniem lub przykryciem zabezpieczającym odpady przed czynnikami atmosferycznymi, w sposób zabezpieczający przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do gruntu.

III. Integralną częścią niniejszej decyzji jest Załącznik Nr 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia.

UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi (zwanego dalej RDOŚ w Łodzi) wpłynął wniosek z 18 marca 2019 r. Gminy Zduńska Wola reprezentowanej przez pełnomocnika, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi gminnej nr 119052E w miejscowości Rębieskie w gminie Zduńska Wola. Ww. wniosek zawierał braki formalne, które zostały uzupełnione przez Wnioskodawcę przy piśmie z 12 kwietnia 2019 r., na wezwanie RDOŚ w Łodzi z 1 kwietnia 2019 r., znak: WOOŚ.420.36.2019.MGa. W związku z powyższym wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stał się kompletny czyniąc zadość przepisom prawa i tutejszy Organ mógł przystąpić do jego rozpatrywania.

W trakcie procedury wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zmieniona została ustawa ooś. Mając jednak na uwadze art. 4 ust. 1 i 3 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r., poz. 1712), RDOŚ w Łodzi pozostaje organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia będącego przedmiotem niniejszego postępowania administracyjnego zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. 1 ustawy ooś, zaś organami opiniującym są Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Zduńskiej Woli oraz Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu.

W trakcie procedury wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach utraciło moc rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71). Jednakże, mając na uwadze § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), przedmiotowe przedsięwzięcie zostało zakwalifikowane do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać

na środowisko wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być wymagany.

W procesie ustalania kręgu stron RDOŚ w Łodzi uznał, że stron tych jest powyżej 20, zatem w niniejszej sprawie zastosowanie ma przepis art. 49 k.p.a.

RDOŚ w Łodzi pismem z 18 kwietnia 2019 r. znak: WOOŚ.420.36.2019.MGa.3 zawiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz o organach uczestniczących w prowadzonym postępowaniu. Ww. obwieszczenie było zamieszczone na stronie Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Łodzi oraz wywieszane na tablicy ogłoszeń w: RDOŚ w Łodzi oraz Urzędzie Gminy Zduńska Wola.

Niniejszą decyzję wydano w oparciu o przedłożoną kartę informacyjną przedsięwzięcia oraz jej uzupełnienia złożone przez pełnomocnika Gminy Zduńska Wola przy pismach z 10 lipca 2019 r. oraz 26 sierpnia 2019 r.

2 września 2019 r. przy piśmie znak: WOOŚ.420.36.2019.MGa.7 RDOŚ w Łodzi wystąpił do organów współdziałających o opinie co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby co do zakresu raportu o oddziaływaniu tego przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Zduńskiej Woli pismem z 17 września 2019 r. znak: PSSE.NSZNS.460.38.2019 przesłał opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia pod kątem wymagań higienicznych i zdrowotnych.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu pismem z 2 października 2019 r. znak: PO.ZZŚ.5.435.397.2019.AC przesłał opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia. W ww. piśmie Organ wskazał jednocześnie warunki korzystania ze środowiska i wymagania dotyczące ochrony środowiska, które zostały uwzględnione w przedmiotowej decyzji.

W oparciu o zmianę ustawy oś wprowadzoną ustawą z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U z 2019 r., poz. 1712), RDOŚ w Łodzi nie wydał postanowienia o braku obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, gdyż od dnia wejścia w życie ww. ustawy, postanowienie takie w systemie prawnym przestało istnieć.

Obwieszczeniem z 8 października 2019 r., znak: WOOŚ.420.36.2019.MGa.10 RDOŚ w Łodzi poinformował strony postępowania o wydanych przez organy opiniujące opiniach, zgromadzeniu kompletnego materiału dowodowego umożliwiającego wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z chwilą doręczenia niniejszego obwieszczenia oraz o wyznaczonym siedmiodniowym terminie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów, materiałów i zgłoszonych żądań oraz możliwości zapoznania się z aktami ww. sprawy.

W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski stron postępowania.

Ustalając, czy dla planowanego przedsięwzięcia potrzebne jest przeprowadzenie procedury oceny oddziaływania na środowisko, RDOŚ w Łodzi zbadał, jaki jest rodzaj i skala przedsięwzięcia, lokalizacja, wielkość zajmowanego terenu, zakres robót związanych z realizacją, wykorzystanie zasobów naturalnych oraz emisje i uciążliwości, które potencjalnie wystąpią na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji planowanego przedsięwzięcia.

Na podstawie zgromadzonego materiału dowodowego, w tym karty informacyjnej

przedsięwzięcia, stanowiącej główny dowód w sprawie, biorąc pod uwagę opinie organów współdziałających, a także z uwagi na brak uwag, wniosków, czy żądań stron postępowania orzeczono jak w sentencji. Za odstąpieniem od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przemawiały argumenty wynikające z uwarunkowań przedstawionych w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, o których mowa poniżej.

Przedmiotowe przedsięwzięcie jest inwestycją liniową o zasięgu lokalnym i polega na rozbudowie drogi gminnej nr 119052E w miejscowości Rębieskie na odcinku o długość ok. 1305,66 m, zlokalizowanej w gminie Zduńska Wola w powiecie zduńskowolskim.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje roboty drogowe w zakresie jezdni oraz poboczy. Odwodnienie odbywać się będzie do istniejących rowów przydrożnych.

Przedmiotowa droga przebiega przez tereny o charakterze zarówno rolnym jak i leśnym. W ciągu projektowanej drogi występuje rozproszona zabudowa mieszkaniowa i gospodarcza na początkowym i końcowym odcinku drogi.

Rozpatrywaną rozbudowę projektuje się w pasie drogowym po dotychczasowym śladzie drogi z niewielkimi korektami przebiegu. Wobec powyższego realizacja przedsięwzięcia nie zmieni funkcji i dotychczasowego sposobu zagospodarowania i użytkowania zajmowanych powierzchni.

Powierzchnia zajmowanej nieruchomości to ok. 12 195 m², długość projektowanego odcinka drogi – 1305,66 m. Obecnie na całym odcinku przedmiotowej drogi istnieje jezdnia umocniona o nawierzchni z kruszywa śr. gr.10cm. Istniejące odwodnienie odbywa się do rowów oraz na niżej położone tereny. Parametry techniczne istniejącej drogi: jezdnia z kruszywa w złym stanie technicznym szerokości ok. 4,2 m, klasa techniczna drogi – L, kategoria ruchu – KR1, prędkość projektowa 30 km/h.

Projekt zakłada wykonanie drogi o przekroju drogowym z jezdnią bitumiczną o szerokości 3,5 m w ciągu drogi i 5 m na mijankach (na łukach poszerzenia), z obustronnymi poboczami szerokości 0,75 m. Przewiduje się, że nawierzchnia jezdni wykonana będzie z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszywa łamanego, natomiast nawierzchnia utwardzonych poboczy z kruszywa (żużel) pozyskanego z istniejącej konstrukcji jezdni podczas korytowania. Po stronie zachodniej drogi zastosowane rozwiązania umożliwiają zjazd z drogi w dowolnym miejscu w związku z powyższym nie przewiduje się wykonywania indywidualnych zjazdów po tej stronie drogi. Po stronie wschodniej ze względu na rów oraz istniejącą zabudowę zakłada się wykonanie zjazdów indywidualnych o nawierzchni z kruszywa (żużel) pozyskanego z istniejącej konstrukcji jezdni podczas korytowania.

Parametry techniczne po realizacji przedsięwzięcia:

- droga – jezdnia o nawierzchni bitumicznej o szerokości 3,5 m w ciągu drogi i 5,0 m na mijankach,
- szerokość korony drogi – 6,5 m,
- szerokość umocnionych poboczy – 0,75 m,
- klasa techniczna drogi – L,
- kategoria ruchu – KR1,
- prędkość projektowa – 30 km/h.

Przedsięwzięcie zakłada odmulenie i odtworzenie jednostronnych rowów przydrożnych odcinających i odpływowych zlokalizowanych po wschodniej stronie drogi. Średnia głębokość rowu po realizacji przedsięwzięcia wyniesie 50–60 cm, dno rowu szerokości 40 cm, pochylenie skarp 1:1 oraz 1:1,5. Średnia szerokość rowu – 1,40 m. Opracowanie zakłada wykonanie odmulenia i odtworzenia rowów na odcinku 1267,79 m. Na wysokości zjazdów indywidualnych będą ułożone rury PVC Ø300. Skarpy na wlocie i wylocie będą umocnione darnią. Ponadto projekt zakłada wymianę istniejących rur przepustów z rur bet. PVC Ø400 w złym stanie technicznym w km

0+345,50 oraz w km 0+644,35 oraz odmulenie rowu na odpływie na dł. 10 m. Dno rowu i skarpy na wlocie i wylocie przepustu będą umocnione brukiem na podbudowie z betonu o łącznej powierzchni 6,0 m². Ponadto projekt zakłada oczyszczenie istniejącego przepustu z rur bet. Ø1000 w km 1+192,00 oraz odmulenie rowu na dopływie na dł. 9,0 m i odpływie na długości 20,0 m.

Zrealizowanie przedsięwzięcia zapewni dostosowanie istniejącej drogi do obowiązujących standardów bezpieczeństwa i wymagań, jakie są stawiane dla tego typu dróg, zapewni prawidłowe połączenie sieci drogowej analizowanego terenu oraz obsługę komunikacyjną działek przylegających do drogi, a także wpłynie na poprawę bezpieczeństwa, zwiększenie płynności ruchu oraz zmniejszenie negatywnego wpływu istniejącej drogi na otaczające środowisko (m. in. nastąpi ograniczenie emisji hałasu, emisji spalin, zapylenia, likwidacja zastoin wód opadowych i roztopowych).

W ramach przedmiotowego zadania przewidziana jest wycinka 61 drzew oraz 698,5 m² drzew w terenów leśnych, rosnących w pasie drogowym – usunięcie ich zapewni poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Drzewa przeznaczone do wycinki kolidują z układem drogowym – jezdnią, poboczami lub rowami. Na terenie przedsięwzięcia oraz w obszarze jej oddziaływania nie stwierdzono chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów.

W obrębie wyznaczonego pasa drogowego, jak i w sąsiedztwie projektowanego przedsięwzięcia nie występują chronione siedliska i gatunki grzybów, roślin lub zwierząt, które mogłyby ulec zniszczeniu. Droga częściowo przebiega przez tereny leśnych.

Ponadto wszystkie drzewa zlokalizowane w pobliżu drogi, a nie przeznaczone do usunięcia, nie odniosą szkody w wyniku realizacji przedsięwzięcia, a te, które będą szczególnie narażone na niekorzystny wpływ w czasie prowadzenia robót budowlanych zostaną odpowiednio zabezpieczone.

Przedsięwzięcie powiązane jest z siecią dróg występujących w tym rejonie. Poza tym na terenie, na którym będzie realizowane oraz w obszarze jego oddziaływania nie znajdują się i nie są planowane przedsięwzięcia zaliczające się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w myśl przepisów ustawy ooś, które mogłyby prowadzić do kumulacji oddziaływań.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, surowców, energii oraz paliw. Materiały i surowce wykorzystywane podczas realizacji będą typowe dla tego typu prac budowlanych, a materiałochłonność nie powinna odbiegać od analogicznych przedsięwzięć o podobnym profilu.

Prognozowane ilości użytych materiałów i surowców: beton asfaltowy – ok. 650 Mg, kruszywo kamienne – 1070 m³, kruszywo stabilizowane cementem – 800 m³, kruszywo (żużel) pozyskany z istniejącej konstrukcji jezdni podczas korytowania – 520 m³, woda na potrzeby socjalno bytowe – ok. 50 m³, woda na potrzeby przebudowy drogi (wody do walców równających i zagęszczających nawierzchnię z rozścielonej mieszanki bitumicznej) – ok. 400 m³, paliwa płynne (koparka, ładowarka, zagęszczarka, walec, równiarka, rozkładarka) – ok. 200 m³.

Na potrzeby budowy woda dostarczana jest beczkowozami przez Wykonawcę.

Zaplecze budowy zostanie zorganizowane na terenie przekształconym antropogenicznie, w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni (w tym przede wszystkim powierzchni biologicznie czynnej). Po zakończeniu robót teren przedsięwzięcia zostanie uporządkowany.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia związana będzie z emisją zanieczyszczeń do środowiska, w tym m.in.: emisją pyłów i gazów do atmosfery, emisją hałasu, drgań, ścieków socjalno-bytowych, odpadów, oddziaływaniem na krajobraz oraz powierzchnię ziemi i gleby związaną z przekształceniem terenu. Na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia źródłem emisji będą poruszające się po drodze pojazdy, a potencjalne oddziaływania na środowisko mogą głównie

dotyczyć: klimatu akustycznego, zanieczyszczeń powietrza, drgań oraz emisji wód opadowych i roztopowych. Wnioski z analizy oddziaływania na ww. elementy zostały przedstawione poniżej:

- emisja substancji zanieczyszczających do powietrza – w fazie realizacji będzie miała charakter przejściowy i krótkotrwały, i związana będzie z pracą maszyn budowlanych. Na etapie eksploatacji obiektem źródłem emisji substancji do powietrza będzie wyłącznie emisja niezorganizowana pochodząca od pojazdów samochodowych poruszających się po drodze. Z uwagi na niewielkie natężenie i lokalny charakter ruchu nie przewiduje się pogorszenia jakości powietrza w obszarze drogi. Dodatkowo poprawa stanu nawierzchni jezdni doprowadzi do zmniejszenia pylenia na pobliskich terenach;
- emisja hałasu do środowiska – w fazie realizacji będzie miała charakter niezorganizowany, przejściowy i związana będzie z pracą maszyn budowlanych i robotami drogowymi. Wszelkie prace prowadzone z użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego, mogące stanowić uciążliwość dla okolicznych mieszkańców będą prowadzone w godzinach dziennych. W fazie eksploatacji z uwagi na niewielkie natężenie ruchu i jego lokalny charakter oraz fakt, iż na większości odcinka droga przebiega przez tereny rolne, niezabudowane, można stwierdzić, że przedsięwzięcie nie będzie stanowić znaczącego źródła hałasu;
- emisja drgań – na etapie realizacji negatywne oddziaływanie w zakresie drgań, związane będzie z planowanymi pracami budowlanymi oraz poruszaniem się maszyn budowlanych. Będą to oddziaływania okresowe, które ustaną wraz z zakończeniem przebudowy. Na etapie eksploatacji, z uwagi na fakt, że projektowana droga posiadać będzie nową i równą nawierzchnię, ruch drogowy zostanie upłynniony, a możliwość powstawania drgań ograniczona;
- emisja ścieków bytowych – ścieki bytowe powstające na etapie realizacji będą gromadzone w przenośnych urządzeniach sanitarnych z bezodpływowymi, szczelnymi zbiornikami systematycznie opróżnianymi przez uprawnione firmy. Etap eksploatacji przedsięwzięcia nie wiąże się z powstawaniem ścieków bytowych;
- emisja wód opadowych i roztopowych – odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z układu drogowego na etapie eksploatacji realizowane będzie jak dotychczas, tj. grawitacyjnie, na tereny przyległe i do istniejących rowów drogowych, które zostaną odmulone w ramach przedsięwzięcia;
- emisja odpadów – w trakcie realizacji przedsięwzięcia mogą być wytwarzane niewielkie ilości typowych dla tego typu przedsięwzięć odpadów powstających m. in. w wyniku rozbiórki istniejących elementów infrastruktury drogowej, prowadzonych prac ziemnych, prac budowlanych przy nowych obiektach, użytkowania sprzętu budowlanego, funkcjonowania zaplecza techniczno-socjalnego budowy. Zgodnie z przepisami ustawy o odpadach, wytwórcą odpadów będzie firma świadcząca usługi budowlane na rzecz Wnioskodawcy i to ona będzie odpowiedzialna za zagospodarowanie odpadów z budowy. Na etapie użytkowania przedmiotowe przedsięwzięcie, przy właściwym funkcjonowaniu, nie będzie źródłem generującym powstawanie znaczących ilości odpadów. Ewentualnie wytwarzane mogą być odpady związane z użytkowaniem i utrzymaniem drogi w dobrym stanie technicznym. Sposób postępowania oraz dalsze zagospodarowanie odpadów będzie zgodne z zasadami gospodarowania odpadami i wymaganiami w zakresie ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa życia i zdrowia ludzi oraz zgodne z obowiązującymi przepisami prawa. Odpady niebezpieczne (paliwa, oleje, smary, sorbent zawierający substancje ropopochodne), należy tymczasowo magazynować na budowie w szczelnym specjalistycznym odpowiednio oznaczonym pojemniku i niezwłocznie przekazywać do utylizacji przez specjalistyczną firmę.

W związku z realizacją i funkcjonowaniem przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji. Należy zauważyć, że głównym celem przedmiotowego przedsięwzięcia jest poprawa parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi, co przyczyni się do ograniczenia negatywnych oddziaływań i uciążliwości, w tym przede wszystkim zmniejszenia emisji hałasu, zapylenia oraz emisji spalin do atmosfery. Wszelkie prace związane z planowanym przedsięwzięciem zostaną wykonane tak, aby spowodować jak najmniejsze uciążliwości dla okolicznych mieszkańców i otaczającego środowiska naturalnego.

W przypadku realizacji i użytkowania przedmiotowego przedsięwzięcia można wykluczyć duże ryzyko wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych.

Planowane przedsięwzięcie położone jest poza obszarami objętymi ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r., poz. 1614 ze zm.). Najbliżej położone formy ochrony przyrody (zgodnie z centralnym rejestrem form ochrony przyrody prowadzonym przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska) to:

- rezerwat przyrody Jabłecznik w odległości 2,7 km,
- rezerwat przyrody Jamno w odległości 3,5 km.
- rezerwat przyrody Wojsławice w odległości ok. 5,3 km,
- Nadwarciański Obszar Chronionego Krajobrazu w odległości ok. 7,7 km,
- obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Zbiornik Jeziorsko PLB100002 w odległości ok. 8,9 km.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, przede wszystkim z uwagi na charakterystykę, znaczną odległość, niewielką skalę oraz krótkotrwały i odwracalny charakter zmian środowiska na etapie realizacji, brak znaczących negatywnych oddziaływań w czasie późniejszej eksploatacji, oraz fakt, iż w istocie zakres przedsięwzięcia dotyczy przebudowy istniejącej i użytkowanej obecnie drogi, można stwierdzić, że jego zrealizowanie nie będzie miało negatywnego wpływu na cele ochrony, przedmioty ochrony oraz integralność wszystkich ww. obszarów podlegających ochronie, w tym na obszary Natura 2000. Teren objęty przedsięwzięciem nie wykazuje istotnych wartości przyrodniczych związanych z występowaniem cennych, rzadkich, bądź objętych ochroną siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin, zwierząt i grzybów. Przebudowa i funkcjonowanie drogi w kształcie i zakresie zaproponowanym przez Wnioskodawcę, jest niewielkim obszarowo przedsięwzięciem liniowym o małej skali oddziaływania. Po zastosowaniu odpowiednich działań minimalizujących, uciążliwości względem środowiska przyrodniczego nie będą znaczące.

Obszar przedsięwzięcia nie przecina, ani nie leży w zasięgu korytarzy ekologicznych o znaczeniu międzynarodowym i/lub krajowym. Z uwagi na niewielką skalę, przedsięwzięcie nie zaburzy funkcjonowania lokalnych szlaków migracyjnych i nie będzie stanowiło istotnej przeszkody dla przemieszczającej się fauny.

Ponadto przedsięwzięcie nie zakłóci estetyki krajobrazu. Przedmiotowa droga aktualnie istnieje i jest wpisana w układ drogowy i lokalny przekształcony już antropogenicznie krajobraz. Po zrealizowaniu przedsięwzięcia odbiór krajobrazu będzie pozytywny i będzie to związane z poprawą stanu technicznego i estetyki projektowanych elementów.

W obszarze przedsięwzięcia nie znajdują się obszary górskie, morza i obszary wybrzeży, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej oraz obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze dorzecza Odry, w regionie wodnym Warty, w zasięgu obszaru Jednolitej Części Wód Podziemnych (zwanej dalej JCWPd) oznaczonej kodem PLGW600082 oraz w zasięgu Jednolitej Części Wód Powierzchniowych (zwanej dalej JCWP) oznaczonej kodem PLRW60001718317889 o nazwie Pichna do Urszulinki. JCWP posiada status silnie zmienionej części wód o złym stanie. Jest ona monitorowana i jest określona jako

„zagrożona” nieosiągnięciem celów środowiskowych. Dla omawianej JCWP przedłużono termin osiągnięcia celu środowiskowego ze względu na brak możliwości technicznych. W programie działań zaplanowano m.in. działania podstawowe, obejmujące uporządkowanie gospodarki ściekowej. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia działań, a także okres niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027.

Mając na względzie charakter i skalę oddziaływania, zastosowane rozwiązania i technologie oraz przy założeniu realizacji określonych w sentencji warunków stwierdza się brak możliwości znaczącego oddziaływania na pozostające w zasięgu oddziaływania jednolite części wód i nie stwierdza się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia, na realizację celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, a określonych dla tych części wód w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”, przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 1967).

Na terenie, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie nie znajdują się jeziora, obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek.

Ponadto z karty informacyjnej przedsięwzięcia nie wynika, aby na analizowanym terenie znajdowały się obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone. Jednocześnie na podstawie przedłożonej dokumentacji można stwierdzić, iż eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie powinna powodować przekroczeń standardów jakości środowiska poza terenem, do którego Wnioskodawca ma tytuł prawny.

Ze względu na rodzaj, skalę i usytuowanie przedsięwzięcia można jednoznacznie stwierdzić, iż nie będzie ono powodować transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z danymi Banku Danych Lokalnych (GUS) gęstość zaludnienia gminy Zduńska Wola na rok 2018 wynosi 109 os/km².

Z uwagi na zakres, skalę i charakter prac przewiduje się, że zasięg oddziaływania przedsięwzięcia ograniczy się do pasa drogowego oraz terenu z nim sąsiadującego. Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, że przedsięwzięcie przy założeniach przyjętych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, będzie mieć charakter lokalny i nie będzie oddziaływać w sposób znaczący na obszary geograficzne i znaczną liczbę ludności.

Po wnikliwej analizie dokumentacji dotyczącej przedmiotowego przedsięwzięcia, uwzględniając jego poszczególne fazy: realizacji, eksploatacji i ewentualnej likwidacji, z uwagi na rodzaj, charakterystykę, skalę oraz usytuowanie, można stwierdzić brak możliwości wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości, intensywności lub złożoności. Oddziaływania i uciążliwości na etapie realizacji będą krótkotrwałe oraz będą zmieniać się wraz z postępującym frontem robót i ustąpią wraz z zakończeniem planowanej budowy. Prace będą prowadzone w sposób zgodny z zasadami ochrony środowiska, sztuką budowlaną oraz z zasadami bezpieczeństwa i higieny pracy. Roboty budowlane będą wykonane w technologii tradycyjnej, zgodnie ze sztuką budowlaną i nie spowodują trwałych, znaczących zmian w środowisku (poza trwałym zajęciem terenu). Na etapie eksploatacji oddziaływanie będzie długotrwałe o charakterze ciągłym (związane z ruchem pojazdów po drodze), jednakże można stwierdzić, że przebudowa drogi w zakresie przedstawionym w niniejszej dokumentacji przyczyni się do zmniejszenia uciążliwości związanych z wcześniejszym jej użytkowaniem. Nie przewiduje się ponadnormatywnego oddziaływania na środowisko w związku z funkcjonowaniem przedsięwzięcia. W sentencji niniejszej decyzji określono warunki

i wymagania mające na celu zapobieganie, ograniczanie i minimalizację potencjalnych oddziaływań i uciążliwości.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi.

Z dniem doręczenia Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Łodzi oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Organ odstąpił od pobrania opłaty skarbowej za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, gdyż zgodnie z art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2019 r., poz. 1000 ze zm.) jednostka planująca realizację przedsięwzięcia zwolniona jest z przedmiotowej opłaty.

**Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Łodzi**

Kazimierz Perek

Otrzymują:

1. Strony postępowania – powiadomienie zgodnie z art. 49 k.p.a.

Do wiadomości

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Zduńskiej Woli
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu

Sprawę prowadzi: Marzena Gawrjolek 42 665 09 79



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W ŁODZI

Załącznik nr 1 do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi Nr 102/2019 z 12 listopada 2019 r. – Charakterystyka przedsięwzięcia

Przedmiotowe przedsięwzięcie jest inwestycją liniową o zasięgu lokalnym i polega na rozbudowie drogi gminnej nr 119052E w miejscowości Rębieskie na odcinku o długość ok. 1305,66 m, zlokalizowanej w gminie Zduńska Wola w powiecie zduńskowolskim.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje roboty drogowe w zakresie jezdni oraz poboczy. Odwodnienie odbywać się będzie do istniejących rowów przydrożnych.

Przedmiotowa droga przebiega przez tereny o charakterze zarówno rolnym jak i leśnym. W ciągu projektowanej drogi występuje rozproszona zabudowa mieszkaniowa i gospodarcza na początkowym i końcowym odcinku drogi.

Rozpatrywaną rozbudowę projektuje się w pasie drogowym po dotychczasowym śladzie drogi z niewielkimi korektami przebiegu. Wobec powyższego realizacja przedsięwzięcia nie zmienia funkcji i dotychczasowego sposobu zagospodarowania i użytkowania zajmowanych powierzchni.

Powierzchnia zajmowanej nieruchomości to ok. 12 195 m², długość projektowanego odcinka drogi – 1305,66 m. Obecnie na całym odcinku przedmiotowej drogi istnieje jezdnia umocniona o nawierzchni z kruszywa śr. gr.10cm. Istniejące odwodnienie odbywa się do rowów oraz na niżej położone tereny. Parametry techniczne istniejącej drogi: jezdnia z kruszywa w złym stanie technicznym szerokości ok. 4,2 m, klasa techniczna drogi – L, kategoria ruchu – KR1, prędkość projektowa 30 km/h.

Projekt zakłada wykonanie drogi o przekroju drogowym z jezdnią bitumiczną o szerokości 3,5 m w ciągu drogi i 5,0 m na mijankach (na łukach poszerzenia), z obustronnymi poboczami szerokości 0,75 m. Przewiduje się, że nawierzchnia jezdni wykonana będzie z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszywa łamanego, natomiast nawierzchnia utwardzonych poboczy z kruszywa (żużel) pozyskanego z istniejącej konstrukcji jezdni podczas korytowania. Po stronie zachodniej drogi zastosowane rozwiązania umożliwiają zjazd z drogi w dowolnym miejscu w związku z powyższym nie przewiduje się wykonywania indywidualnych zjazdów po tej stronie drogi. Po stronie wschodniej ze względu na rów oraz istniejącą zabudowę zakłada się wykonanie zjazdów indywidualnych o nawierzchni z kruszywa (żużel) pozyskanego z istniejącej konstrukcji jezdni podczas korytowania.

Parametry techniczne po realizacji przedsięwzięcia:

- droga – jezdnia o nawierzchni bitumicznej o szerokości 3,5 m w ciągu drogi i 5,0 m na mijankach,
- szerokość korony drogi – 6,5 m,
- szerokość umocnionych poboczy – 0,75 m,
- klasa techniczna drogi – L,
- kategoria ruchu – KR1,
- prędkość projektowa – 30 km/h.

Przedsięwzięcie zakłada odmulenie i odtworzenie jednostronnych rowów przydrożnych odcinających i odpływowych zlokalizowanych po wschodniej stronie drogi. Średnia głębokość rowu po realizacji przedsięwzięcia wyniesie 50–60 cm, dno rowu szerokości 40 cm, pochylenie skarp 1:1 oraz 1:1,5. Średnia szerokość rowu – 1,40 m. Opracowanie zakłada wykonanie odmulenia i odtworzenia rowów na odcinku 1267,79 m. Na wysokości zjazdów indywidualnych będą ułożone rury PVC Ø300. Skarpy na wlocie i wylocie będą umocnione darnią. Ponadto projekt zakłada wymianę istniejących rur przepustów z rur bet. PVC Ø400 w złym stanie technicznym w km 0+345,50 oraz w km 0+644,35 oraz odmulenie rowu na odpływie na dł. 10 m. Dno rowu i skarpy na wlocie i wylocie przepustu będą umocnione brukiem na podbudowie z betonu o łącznej powierzchni 6,0 m². Ponadto projekt zakłada oczyszczenie istniejącego przepustu z rur bet. Ø1000 w km 1+192,00 oraz odmulenie rowu na dopływie na dł. 9,0 m i odpływie na długości 20,0 m.

Zrealizowanie przedsięwzięcia zapewni dostosowanie istniejącej drogi do obowiązujących standardów bezpieczeństwa i wymagań, jakie są stawiane dla tego typu dróg, zapewni prawidłowe połączenie sieci drogowej analizowanego terenu oraz obsługę komunikacyjną działek przylegających do drogi, a także wpłynie na poprawę bezpieczeństwa, zwiększenie płynności ruchu oraz zmniejszenie negatywnego wpływu istniejącej drogi na otaczające środowisko (m. in. nastąpi ograniczenie emisji hałasu, emisji spalin, zapylenia, likwidacja zastoin wód opadowych i roztopowych).

W ramach przedmiotowego zadania przewidziana jest wycinka 61 drzew oraz 698,5 m² drzew w terenów leśnych, rosnących w pasie drogowym – usunięcie ich zapewni poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Drzewa przeznaczone do wycinki kolidują z układem drogowym – jezdnią, poboczami lub rowami. Planowane do wycięcia drzewa nie znajdują się na nieruchomościach stanowiących własność Skarbu Państwa, zarządzanych przez Lasy Państwowe.

Na terenie przedsięwzięcia oraz w obszarze jej oddziaływania nie stwierdzono chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, surowców, energii oraz paliw. Materiały i surowce wykorzystywane podczas realizacji będą typowe dla tego typu prac budowlanych, a materiałochłonność nie powinna odbiegać od analogicznych przedsięwzięć o podobnym profilu.

Prognozowane ilości użytych materiałów i surowców: beton asfaltowy – ok. 650 Mg, kruszywo kamienne – 1070 m³, kruszywo stabilizowane cementem – 800 m³, kruszywo (żużel) pozyskany z istniejącej konstrukcji jezdni podczas korytowania – 520 m³, woda na potrzeby socjalno bytowe – ok. 50 m³, woda na potrzeby przebudowy drogi (wody do walców równających i zagęszczających nawierzchnię z rozścielonej mieszanki bitumicznej) – ok. 400 m³, paliwa płynne (koparka, ładowarka, zagęszczarka, walec, równiarka, rozkładarka) – ok. 200 m³.

Na potrzeby budowy woda dostarczana jest beczkowozami przez Wykonawcę.

**Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Łodzi**

Kazimierz Perek