

Łódź, 30 kwietnia 2019 r.

WOOŚ.420.9.2019.PTa.11

# DECYZJA Nr 34/2019

**z 30 kwietnia 2019 r.**

**o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 104 ustawy z 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 ze zm.), zwanej dalej w skrócie *k.p.a.*, w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. l, a także art. 84 i art. 85 ust. 1 i 2 pkt 2 ustawy z 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2018 r., poz. 2081 ze zm.), zwanej dalej w skrócie ustawą ooś, a także § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Gminy Kiernozia, reprezentowanej przez Panią Beatę Miazek – Wójta Gminy Kiernozia, z 14 stycznia 2019 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach; a także uwzględniając opinię Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie;

**orzekam w następujący sposób:**

1. **Stwierdzam brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na „*przebudowie drogi gminnej w miejscowości Tydówka, w gminie Kiernozia*”.**
2. **Określam następujące warunków i wymagania konieczne do uwzględnienia przy realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:**
3. Przy prowadzeniu prac budowlanych należy wykorzystać i przekształcić elementy przyrodnicze wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją inwestycji.
4. Prace budowlane zaprojektować w taki sposób aby uniknąć wycinki drzew i krzewów. Istniejące drzewa w pasie drogowym narażone na uszkodzenia należy zabezpieczyć, a prace w obrębie ich koron należy prowadzić ręcznie.
5. Zapewnić sprawną organizację i optymalne harmonogramy robót w celu szybkiego zakończenia inwestycji i ograniczenia czasu trwania uciążliwości spowodowanych robotami budowlanymi.
6. Stosować sprzęt w dobrym stanie technicznym, posiadający aktualne badania techniczne.
7. Prace budowlane wykonywane przy użyciu ciężkiego sprzętu budowlanego ograniczyć do pory dziennej, tj. od godz. 600 do godz. 2200.
8. Wyposażyć plac budowy w szczelny, przenośny zbiornik bezodpływowy na ścieki bytowe, które następnie należy wywozić taborem asenizacyjnym do punktu zlewnego ścieków.
9. Odciąć możliwą migrację produktów ropopochodnych do wód podziemnych poprzez postój urządzeń i środków transportu na utwardzonym podłożu.
10. Nie prowadzić na terenie placu budowy regularnych czynności naprawczo-serwisowych sprzętu. Zabezpieczyć ewentualne wycieki substancji ropopochodnych powszechnie stosowanymi do tego celu sorbentami. Z tak powstałym odpadem należy postępować zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.
11. Nie powodować zakłóceń stosunków wodnych na terenie realizowanej inwestycji i gruntach przyległych.
12. Stosować środki techniczne i organizacyjne mające na celu ograniczenie emisji pyłu z terenu inwestycji, powstającego podczas prowadzenia prac budowlanych, jak i podczas transportu materiałów budowlanych.
13. Prowadzić gospodarkę odpadami zgodną z obowiązującymi przepisami prawa. Wszelkie odpady wytworzone w trakcie budowy oraz użytkowania przedsięwzięcia należy gromadzić selektywnie, w uporządkowany sposób i przechowywać w miejscach do tego specjalnie przeznaczonych i oznakowanych (kontenery, pojemniki, zbiorniki, wyznaczone miejsca), w warunkach odpowiednio zabezpieczonych przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz przed dostępem osób postronnych i zwierząt, a następnie przekazywać firmom posiadającym stosowne zezwolenie na zbieranie odpadów, odzysk czy ich unieszkodliwienie.
14. Prace realizacyjne zaprojektować w taki sposób aby przedmiotowa inwestycja charakteryzowała się następującymi parametrami:
15. długość pasa jezdnego o długości 1,263 km,
16. szerokość pasa jezdnego 3,5 m (w miejscu włączenia do drogi powiatowej szer. 4,50 m) wraz z jedną mijanką o szer. 5,0 m w km 0+760 do km 0+785,
17. szerokość poboczy 2 x 0,75 m,
18. dwustronny spadek poprzeczy jezdni o nachyleniu 2%,
19. spadek poboczy 6%.
20. Wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego oraz obiektów drogowych nie mogą zawierać substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesin ogólnych oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych.
21. **Integralną częścią niniejszej decyzji jest Załącznik Nr 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia.**

**UZASADNIENIE**

21 stycznia 2019 r. Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Łodzi (zwanego dalej Regionalnym Dyrektorem) został dostarczony wniosek bez znaku, z 14 stycznia 2019 r. Gminy Kiernozia, reprezentowanej przez Panią Beatę Miazek – Wójta Gminy Kiernoziao wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „*przebudowie drogi gminnej w miejscowości Tydówka, w gminie Kiernozia*”; (zwanego dalej także przedmiotowym przedsięwzięciem). Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia zawierał wszystkie wymagane prawem załączniki, zatem uznać należało go za kompletny; czyniący zadość przepisom prawa i tutejszy Organ mógł przystąpić do jego rozpatrywania.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. l) *ustawy ooś* organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia będącego przedmiotem niniejszego postępowania administracyjnego jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi, zaś organami opiniującymi są Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie oraz Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łowiczu.

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

Obwieszczeniem z 22 stycznia 2019 r., znak: WOOŚ.420.9.2019.PTa Regionalny Dyrektor zawiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania w sprawie wydania niniejszej decyzji dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz poinformował o organach właściwych do wydania opinii, uczestniczących w prowadzonym postępowaniu. Ww. obwieszczenie zostało podane do publicznej wiadomości w Urzędzie Gminy Kiernozia oraz na stronie Biuletynu Informacji Publicznej, Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi.

Jednocześnie 22 stycznia 2019 r. Regionalny Dyrektor wystąpił pismem, znak: WOOŚ.420.9.2019.PTa.3 do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łowiczu oraz Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. O wystąpieniu do organów opiniujących strony zostały zawiadomione poprzez obwieszczenie z 22 stycznia 2019 r., znak: WOOŚ.420.9.2019.PTa.4. Obwieszczenie to zostało podane do publicznej wiadomości w sposób opisany powyżej.

7 marca 2019 r. do tut. Urzędu została doręczona opinia Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie z 26 lutego 2018 r., znak: WA.RZŚ.435.1.531.2019.ZZ05.MS, o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, w której jednocześnie wskazano na warunki i wymagania konieczne do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Warunki te zostały uwzględnione w niniejszej decyzji. Wytępienie o opinię do organu inspekcji sanitarnej pozostało bez odpowiedzi, co należało potraktować jako brak zastrzeżeń (art. 78 ust. 4 *ustawy ooś*).

13 marca 2019 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi postanowieniem o znaku: WOOŚ.420.9.2019.PTa.6 odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Jednocześnie obwieszczeniem o znaku: WOOŚ.420.9.2019.PTa.7 z 13 marca 2019 r. poinformowano strony postępowania, że:

1. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Warszawie wyraził opinię datowaną na 26 lutego 2019 r., znak: WA.RZŚ.436.531.2019.ZZ05.MS o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łowiczu nie wydał opinii, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.
3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi wydał postanowienie o znaku: WOOŚ.420.9.2019.PTa.6 stwierdzające brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia

Ww. obwieszczenie zostało przekazane wraz z pismem przewodnim datowanym na ten sam dzień znak: WOOŚ.420.9.2019.PTa.8 do Urzędu Gminy Kiernozia oraz zostało opublikowane na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi oraz wywieszone na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi. Otrzymano zwrotną informację o miejscu i terminie wywieszenia ww. obwieszczenia z gminy Kiernozia.

Obwieszczeniem datowanym na 3 kwietnia 2019 r., znak: WOOŚ.420.9.2019.PTa.9 Regionalny Dyrektor zawiadomił strony postępowania, że:

1. Wydano postanowienie o znaku: WOOŚ.420.9.2018.PTa.6 stwierdzające brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.
2. Z chwilą doręczenia stronom postępowania ww. postanowienia został zgromadzony kompletny materiał dowodowy, umożliwiający wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi przystąpi do etapu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia.
3. Wyznaczono stronom postępowania siedmiodniowy termin od daty doręczenia niniejszego zawiadomienia na zapoznanie się z aktami ww. sprawy oraz wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Obwieszczenie to zostało podane do publicznej wiadomości w sposób opisany powyżej.

Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne zakwalifikowane zostało jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 71), tj.: „*drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości* przedsięwzięcia *powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w* [*art. 6 ust. 1 pkt 1-5*](https://sip.lex.pl/#/document/17091515?unitId=art(6)ust(1)pkt(1)&cm=DOCUMENT)*,* [*8*](https://sip.lex.pl/#/document/17091515?unitId=art(6)ust(1)pkt(8)&cm=DOCUMENT) *i* [*9*](https://sip.lex.pl/#/document/17091515?unitId=art(6)ust(1)pkt(9)&cm=DOCUMENT) *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*”, dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko jest fakultatywne.

Po przeprowadzeniu analizy dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, uwzględniając łącznie kryteria przedstawione w art. 63 ust. 1 *ustawy ooś*, Regionalny Dyrektor uznał,
że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko argumentując to w odniesieniu do poszczególnych uwarunkowań w przedstawiony poniżej sposób.

Zakres przedmiotowego przedsięwzięcia ustalono na podstawie wniosku Inwestora o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia oraz jej uzupełnieniem.Na podstawie zgromadzonego materiału dowodowego oraz biorąc pod uwagę opinię Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie a także brak uwag, wniosków czy zgłoszonych żądań stron postępowania, orzeczono jak w sentencji. Za odstąpieniem od obowiązku przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przemawiały argumenty wynikające z uwarunkowań przedstawionych w art. 63 ust. 1 ustawyooś, o których mowa poniżej.

Przedmiotowe przedsięwzięcie jest inwestycją liniową o zasięgu lokalnym i będzie polegało na przebudowie drogi gminnej o długości ok. 1 263,0 m, zlokalizowanej na działkach nr ewid. 99 oraz 100 w obrębie ewidencyjnym Tydówka, gmina Kiernozia, województwo łódzkie. Droga ta jest ważną drogą dojazdową obsługującą zwłaszcza ruch lokalny, do okolicznych gruntów rolnych oraz gospodarstw obrębu Tydówka. Najbliższe sąsiedztwoinwestycji stanowią tereny o dominującej funkcji rolniczej, uprawy warzywnicze oraz zabudowa, w przeważającej części zagrodowa (gospodarstwa rolne).

Istniejący pas na planowanym do przebudowy odcinku posiada zróżnicowaną szerokość wynoszącą 9,5 m - 10,5m. Po przebudowie sam pas jezdny będzie posiadał nawierzchnię bitumiczną o stałej szerokości wynoszącej 3,5 m w km 0+025 do 1+1263, z jedną mijanką o szerokości 5,0 m w km 0+760 do 0+785, aktualnie szerokość pasa drogowego wynosi ok. 3,0 m, a sama droga posiada ubytki nawierzchni. W miejscu włączenia do istniejącej drogi powiatowej pas jezdny zostanie poszerzony do 4,50 m. Do pasa drogowego projektowane są pobocza z tłucznia (kruszywa) łamanego o szerokości 0,75 m z każdej strony. Istniejące warstwy stanowić będą częściowo podbudowę nowej nawierzchni drogi. W obrębie pasa drogowego wykonane zostaną zjazdy o nawierzchni tłuczniowej na posesje z zabudową oraz na tereny upraw rolnych, ponadto przewiduje się również zniwelowanie tłuczniem różnicy poziomów między projektowaną drogą, a istniejącym terenem. Przyjęto odwodnienie powierzchniowe poprzez nadanie nawierzchni drogowej dwustronnego spadku poprzecznego o wartości 2%, spadek poboczy przewidziano na poziomie 6%. Droga nie posiada rowów odwadniających, wody opadowe z nawierzchni spływają powierzchniowo do istniejących odbiorników w terenie oraz do ziemi. Istniejący przy skrzyżowaniu z drogą powiatową przepust na rowie przydrożnym przewidziano do wymiany na przepust z rur PEHD Ø400 długości 16 m z prefabrykowanymi ściankami czołowymi.

Całkowita powierzchnia nieruchomości przewidziana do zajęcia docelowo dla potrzeb planowanej inwestycji wyniesie ok. 4 500 m2 (ok. 0,45 ha), pobocza wykonane będą z kruszywa na łącznej powierzchni ok. 0,19 ha.

Pas jezdny będzie składał się z następujących warstw: podbudowa z kruszywa łamanego, warstwa wiążąca z asfaltobetonu oraz warstwa ścieralna z asfaltobetonu.

W ramach realizacji tej inwestycji nie ma potrzeby usunięcia kolizji z infrastrukturą podziemną i nadziemną ponieważ w pasie drogowym nie ma kolidującego uzbrojenia.

Ze względu na charakter inwestycji, planowane przedsięwzięcie powiązane jest z siecią dróg występujących w tym rejonie. Mając na uwadze upłynnienie i usprawnienie ruchu na analizowanym odcinku po oddaniu drogi do użytkowania, mając na uwadze przewidywane zmniejszenie oddziaływań na tereny sąsiednie (hałas, drgania, emisja do powietrza) stwierdzić należy, że nie wystąpią oddziaływania, które mogłyby prowadzić do ich kumulacji. Na terenie, na którym inwestycja będzie realizowana oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia nie są planowane, zrealizowane lub realizowane inne inwestycje zaliczające się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w myśl przepisów ustawy ooś,które mogłyby prowadzić do kumulacji oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych ilości w zakresie zużycia wody, materiałów budowlanych, surowców, energii oraz paliw. Materiały wykorzystywane podczas realizacji przedsięwzięcia będą typowe dla tego typu prac budowlanych i będą to m.in.: kruszywo łamane w przewidywanej ilości łącznie ok. 540 m3, piasek i pospółka, mieszanka mineralno-bitumiczna (asfaltobeton) w przewidywanej ilości wynoszącej ok. 515 m3. Materiałochłonność nie powinna odbiegać od analogicznych przedsięwzięć o podobnym profilu. Wszystkie zastosowane materiały wykorzystane do budowy będą posiadały dopuszczenie (atesty) do stosowania w budownictwie. Przedsięwzięcie realizowane będzie w porze dziennej, przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu i maszyn posiadających aktualne badania techniczne. Roboty budowlane będą wykonane w technologii tradycyjnej i nie będą stwarzać trwałych i ponadnormatywnych zagrożeń dla środowiska. Zaplecze budowy oraz baza materiałowo-sprzętowa będą zlokalizowane i zorganizowane w sposób umożliwiający oszczędne korzystanie z terenu, minimalne jego przekształcenie oraz zapewniający minimalizację negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze, w tym zwłaszcza gruntowo-wodne. Po zakończeniu robót teren inwestycji zostanie uporządkowany i przywrócony do stanu istniejącego.

Przewidywane ilości wykorzystywanych paliw na etapie eksploatacji to ok. 3,0 m2 paliw (głównie ON), woda do celów socjalnych ok. 6,0 m3, energia elektryczna w przewidywanej ilości 4 000 kW.

W fazie eksploatacji surowce i materiały mogą być ewentualnie wykorzystywane do celów konserwacji i utrzymania wybudowanej infrastruktury.

W ramach przedmiotowego zadania nie przewiduje się wycinki zadrzewień. W istniejącym pasie drogowym nie występują drzewa, które kolidowałyby z planowaną przebudową.

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, wód opadowych i roztopowych, odpadów, oddziaływaniem na krajobraz oraz powierzchnię ziemi i gleby związaną z niewielkim 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 wód podziemnych i powierzchniowych. Na podstawie informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia można stwierdzić, że przebudowa drogi przyczyni się do zmniejszenia uciążliwości związanych z wcześniejszym jej funkcjonowaniem (nastąpi znaczna poprawa płynności ruchu). Nie przewiduje się wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości, intensywności i złożoności na etapie realizacji i eksploatacji.

Prace budowlane będą powodować przede wszystkim uciążliwości akustyczne. Można przyjąć, iż oddziaływania na etapie realizacji przedsięwzięcia, głównie ze względu na ograniczoną w czasie emisję oraz jej niezorganizowany i tymczasowy charakter nie będą miały istotnego wpływu na klimat akustyczny i ustąpią wraz z zakończeniem prac budowlanych. W bezpośrednim sąsiedztwie drogi znajduje się zabudowa (głównie zagrodowa) podlegająca ochronie akustycznej. Droga charakteryzuje się niewielkim natężeniem ruchu, natomiast po upłynnieniu przejazdu na przedmiotowym odcinku nie należy spodziewać się znaczących uciążliwości akustycznych dla mieszkańców na etapie eksploatacji przedsięwzięcia.

Podczas prowadzenia prac budowlanych nastąpi także zwiększona emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego. Emisje te będą miały charakter krótkotrwały i nie spowodują trwałych zmian w środowisku atmosferycznym oraz zakończą się wraz z chwilą zakończenia realizacji inwestycji. W związku z powyższym oddziaływanie na powietrze atmosferyczne na etapie realizacji można uznać za mało istotne. Na etapie eksploatacji obiektu źródłem emisji zanieczyszczeń gazowych do atmosfery będzie wyłącznie emisja niezorganizowana zanieczyszczeń komunikacyjnych pochodząca od pojazdów samochodowych poruszających się po drodze. Nie przewiduje się ponadnormatywnego oddziaływania na ten komponent środowiska po zrealizowaniu przedsięwzięcia z uwagi na niewielkie natężenie i lokalny charakter ruchu na drodze.

Na etapie realizacji spodziewać się można również wystąpienia negatywnego oddziaływania w zakresie drgań, w związku z planowanymi pracami budowlanymi oraz poruszaniem się maszyn budowlanych. Będą to oddziaływania okresowe, które ustaną wraz z zakończeniem realizacji przedsięwzięcia. Na etapie eksploatacji z uwagi na fakt, że droga posiadać będzie nową i równą nawierzchnię ruch drogowy zostanie upłynniony, a możliwość powstawania drgań zmniejszona.

Ścieki socjalno-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 socjalno-bytowych.

Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z układu drogowego na etapie eksploatacji realizowane będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na tereny zielone.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia wytwarzane będą odpady m.in. powstające w wyniku prowadzonych robót polegających na: rozbiórkach istniejących elementów infrastruktury drogowej, prowadzonych prac ziemnych, prac budowlanych przy nowych obiektach inżynieryjnych, użytkowania sprzętu budowlanego, utrzymania zaplecza budowy i jego likwidacji oraz funkcjonowania zaplecza techniczno-socjalnego budowy (odpady komunalne, odpady z obsługi maszyn i urządzeń technicznych, odpady z magazynowania materiałów budowlanych itp.). Na etapie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia mogą zatem głównie powstawać następujące rodzaje odpadów o kodach: 17 01 01 – odpady z remontów i przebudowy dróg, 17 03 02 – asfalt inny niż wymienione w 17 03 01, 17 04 05 – żelazo i stal, 17 05 04 – gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03 oraz 20 03 01 – niesegregowane zmieszane odpady komunalne. Zgodnie z przepisami ustawy o odpadach, wytwórcą odpadów będzie firma świadcząca usługi budowlane i to on będzie odpowiedzialny za zagospodarowanie odpadów z budowy.

Na etapie eksploatacji przedmiotowe przedsięwzięcie przy właściwym użytkowaniu nie będzie źródłem generującym powstawanie znaczących ilości odpadów. Ewentualnie wytwarzane mogą być odpady związane z użytkowaniem i utrzymaniem drogi w dobrym stanie technicznym, tj.: odpady z czyszczenia dróg, odpady powstające podczas prac związanych z naprawami nawierzchni, ewentualnie odpady masy roślinnej powstające w związku z pielęgnacją zieleni urządzonej, odpady powstające w wyniku zdarzeń drogowych itp. Sposób postępowania oraz dalsze zagospodarowanie odpadów będzie zgodne z zasadami gospodarowania odpadami, wymaganiami w zakresie ochrony środowiska, bezpieczeństwa życia i zdrowia ludzi.

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

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

Ponadto z uwagi na rodzaj i niewielką skalę inwestycji można stwierdzić, że z punktu widzenia klimatu, jako zjawiska globalnego wpływ, jaki będzie wywierać przedmiotowa droga na ten komponent nie będzie znaczący.

Inwestycja polegająca na przebudowie nawierzchni drogi nie będzie wywierała wpływu na otaczający krajobraz. Istniejąca droga jest wkomponowana w otoczenie, po przebudowie nie będzie stanowiła dominanty. Po jej zrealizowaniu poprawie ulegnie estetyka otaczającego krajobrazu. Planowane przedsięwzięcie położone jest poza obszarami objętymi ochroną na podstawie ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Najbliżej położone formy ochrony przyrody to: Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Przysowy w odległości ok. 4,9 km, Nadwiślański Obszar Chronionego Krajobrazu w odległości ok. 8,3 km, Obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Kampinoska Dolina Wisły PLH140029 w odległości ok. 10,0 km.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, mając na uwadze jego charakterystykę, znaczną odległość, niewielką skalę oraz krótkotrwały i odwracalny charakter oddziaływań na etapie realizacji inwestycji oraz brak znaczących negatywnych oddziaływań w czasie późniejszej eksploatacji, nie będzie miało negatywnego wpływu na cele ochrony, przedmioty ochrony oraz integralność wszystkich ww. obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w tym na obszary sieci Natura 2000. Teren objęty inwestycją nie wykazuje także istotnych wartości przyrodniczych związanych z występowaniem cennych, rzadkich, bądź objętych ochroną siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin, zwierząt i grzybów. Jednakże, jeśli zajdzie potrzeba chronione siedliska i gatunki mogące pojawić się w pobliżu inwestycji należy odpowiednio zabezpieczyć przed negatywnym wpływem robót budowlanych.

W ramach przedmiotowego zadania nie przewiduje się wycinki drzew i krzewów ze względu na ich brak w pasie drogowym.

Obszar przedsięwzięcia nie przecina, ani nie leży w zasięgu korytarzy ekologicznych o znaczeniu międzynarodowym lub krajowym. Jednakże, mając na uwadze niewielki zakres przewidywanych prac i zaproponowane działania minimalizujące należy stwierdzić, że funkcjonalność i ciągłość lokalnych korytarzy ekologicznych zostanie zachowana.

Po zrealizowaniu przedsięwzięcia odbiór krajobrazu będzie pozytywny i będzie to związane z poprawą stanu technicznego i estetyki projektowanych elementów.

W sąsiedztwie planowanej inwestycji nie znajdują się obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

Po przeanalizowaniu dostarczonej przez dokumentacji należy stwierdzić, że zamierzenie inwestycyjne znajduje się w obszarze dorzecza Wisły, w regionie wodnym Środkowej Wisły, w zasięgu obszaru Jednolitej Części Wód Podziemnych oznaczonej kodem europejskim GW200063 oraz w granicach Jednolitej Części Wód Powierzchniowych - Nida oznaczona kodem: PLRW2000172722469.

Biorąc pod uwagę rodzaj, skalę, charakter i zakres przedmiotowego przedsięwzięcia, a także zastosowane rozwiązania i technologie, w tym przewidywane obciążenie ruchem należy stwierdzić, że jest ono mało uciążliwe dla środowiska, w tym zwłaszcza wód powierzchniowych i podziemnych. Nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych, określonych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. z 2016 r., poz. 1967 ze zm.).

W zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia nie znajdują się zbiorniki wodne naturalne, strefy ochronne ujęć wód oraz obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, a także obszary wodno-błotne i obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łęgowe, olsowe oraz ujścia rzek. Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w znacznej odległości od obszarów górskich, wyżynnych oraz obszarów morskich i ich wybrzeży. Inwestycja nie przebiega przez leśne zbiorowiska roślinne.

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia nie wynika, aby w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia znajdowały się obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone. Ponadto na podstawie informacji przedstawionych w przedmiotowej dokumentacji można stwierdzić, iż funkcjonowanie planowanego przedsięwzięcia nie będzie powodować przekroczeń standardów jakości środowiska poza terenem, do którego Inwestor ma tytuł prawny.

W rejonie przedmiotowej inwestycji nie znajdują się uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

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

Z uwagi na zakres, skalę i charakter prac przewiduje się, że zasięg ewentualnego oddziaływania przedsięwzięcia ograniczy się do pasa drogowego oraz terenu z nim sąsiadującego. Mając na uwadze powyższe, należy stwierdzić, że zamierzenie inwestycyjne, przy założeniach przyjętych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, nie będzie oddziaływać w sposób znaczący na obszary geograficzne i znaczną liczbę ludności. Gęstość zaludnienia gminy Kiernozia wynosi 45 os./km2. W najbliższym otoczeniu inwestycji występuje zabudowa zagrodowa, a inwestycja będzie stanowiła połączenie komunikacyjne dla lokalnej społeczności z istniejącą siecią dróg.

Po wnikliwej analizie dokumentacji dotyczącej przedmiotowego przedsięwzięcia, uwzględniając jego poszczególne fazy: realizacji, eksploatacji i likwidacji, z uwagi na rodzaj, charakterystykę, skalę oraz usytuowanie przedsięwzięcia, należy stwierdzić brak możliwości wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości, intensywności lub złożoności. Przedmiotowe przedsięwzięcie na etapie budowy oddziaływać będzie okresowo i krótkotrwale (poza trwałym zajęciem terenu pod inwestycję), natomiast na etapie eksploatacji oddziaływanie będzie długotrwałe o charakterze ciągłym (natomiast funkcja terenu pozostanie bez zmian). Na podstawie informacji zawartych w karcie informacyjnej stwierdzono, że zarówno w fazie eksploatacji, jak i w fazie realizacji przy zachowaniu odpowiednich środków oraz rozwiązań technicznych i technologicznych przedsięwzięcie nie powinno znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko. Nie przewiduje się ponadnormatywnego oddziaływania na środowisko w związku z funkcjonowaniem inwestycji.

 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 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2018 r. poz. 1044 ze zm.) jednostka planująca realizację przedsięwzięcia zwolniona jest z przedmiotowej opłaty.

**Z up. Regionalnego Dyrektora**

**Ochrony Środowiska w Łodzi**

*Michał Ciepłucha*

Z-ca Regionalnego Dyrektora

Ochrony Środowiska w Łodzi -

Regionalny Konserwator Przyrody

Otrzymują:

1. Inwestor – Gmina Kiernozia.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łowiczu.
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, RZGW w Warszawie.

*Sprawę prowadzi Piotr Tazbir - Wydział Ocen Oddziaływania na Środowisko*



Łódź, 30 kwietnia 2019 r.

**Załącznik Nr 1** do Decyzji nr 34/2019 z 30 kwietnia 2019 r. znak: WOOŚ.420.9.2019.PTa.11
– **Charakterystyka przedsięwzięcia**

Planowane zamierzenie inwestycyjne polegające na przebudowie drogi gminnej o nawierzchni o długości ok. 1 263,0 m, zlokalizowanej na działkach nr ewid. 99 oraz 100 w obrębie ewidencyjnym Tydówka, gmina Kiernozia, województwo łódzkie jest inwestycją liniową o zasięgu lokalnym. Droga ta jest ważną drogą dojazdową obsługującą zwłaszcza ruch lokalny, do okolicznych gruntów rolnych oraz zabudowań gospodarczych obrębu Tydówka. Droga ta jest powiązana z lokalną siecią dróg niższej kategorii. Najbliższe sąsiedztwoinwestycji stanowią tereny o dominującej funkcji rolniczej, uprawy warzywnicze oraz zabudowa, w przeważającej części zagrodowa (gospodarstwa rolne). Całkowita powierzchnia nieruchomości przewidziana do zajęcia docelowo dla potrzeb planowanej inwestycji wyniesie ok. 4 500 m2 (ok. 0,45 ha), pobocza wykonane będą z kruszywa na łącznej powierzchni ok. 0,19 ha.

Istniejący pas drogowy na planowanym do przebudowy odcinku posiada zróżnicowaną szerokość wynoszącą 9,5 m - 10,5 m. Po przebudowie sam pas jezdny będzie posiadał nawierzchnię bitumiczną o stałej szerokości wynoszącej 3,5 m w km 0+025 do 1+1263, z jedną mijanką o szerokości 5,0 m w km 0+760 do 0+785, aktualnie szerokość pasa drogowego wynosi ok. 3,0 m, a sama droga posiada ubytki nawierzchni. W miejscu włączenia do istniejącej drogi powiatowej pas jezdny zostanie poszerzony do 4,50 m. Do pasa drogowego projektowane są pobocza z tłucznia (kruszywa) łamanego o szerokości 0,75 m z każdej strony. Istniejące warstwy stanowić będą częściowo podbudowę nowej nawierzchni drogi. W obrębie pasa drogowego wykonane zostaną zjazdy o nawierzchni tłuczniowej na posesje oraz na tereny upraw rolnych, ponadto przewiduje się również zniwelowanie tłuczniem różnicy poziomów między projektowaną drogą, a istniejącym terenem. Przyjęto odwodnienie powierzchniowe poprzez nadanie nawierzchni dwustronnego spadku poprzecznego o wartości 2%, spadek poboczy przewidziano na poziomie 6%. Droga nie posiada rowów odwadniających, wody opadowe z nawierzchni spływają powierzchniowo do istniejących odbiorników w terenie oraz do ziemi. Istniejący przy skrzyżowaniu z drogą powiatową przepust na rowie przydrożnym przewidziano do wymiany na przepust z rur PEHD Ø400 długości 16 m z prefabrykowanymi ściankami czołowymi. Pas jezdny będzie składał się z następujących warstw: podbudowa z kruszywa łamanego, warstwa wiążąca z asfaltobetonu oraz warstwa ścieralna z asfaltobetonu. W ramach realizacji inwestycji przewidziano wymianę przepustu pod drogą, nie ma natomiast potrzeby usunięcia kolizji z infrastrukturą nadziemną.

**Z up. Regionalnego Dyrektora**

**Ochrony Środowiska w Łodzi**

*Michał Ciepłucha*

Z-ca Regionalnego Dyrektora

Ochrony Środowiska w Łodzi -

Regionalny Konserwator Przyrody