



Krośniewice, dnia 14 stycznia 2022 r.

ISZ. 6220.3.5.2021.MW

DECYZJA o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 oraz art. 85 ust. 1 i 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 2021 r., poz. 247 ze zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks Postępowania Administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735 ze zm.) po rozpatrzeniu wniosku Gminy Krośniewice, reprezentowanej na podstawie udzielonego pełnomocnictwa przez Jerzego Pruka prowadzącego działalność gospodarczą pod firmą Zarząd inwestycji Sp. Z o.o. z siedzibą przy ul. Podrzeczna 5A, 99-300 Kutno w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

stwierdzam

- I. **Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pod nazwą „Przebudowa drogi gminnej nr 102102E na odcinku od drogi gminnej nr 102134E w kierunku wschodnim w miejscowości Bardzinek”**
- II. **Określić następujące warunki na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:**
 - 1) Przedsięwzięcie zrealizować bez wycinki drzew.
 - 2) Należy zabezpieczyć nieprzeznaczone do wycinki i narażone na uszkodzenia zadrzewienia zlokalizowane na terenie przedsięwzięcia i w obszarze jego oddziaływania. Zabezpieczenie powinno dotyczyć wszystkich części drzewa, tj. części nadziemnej – pnia i korony drzewa oraz części podziemnej – korzeni. Grupy drzew i krzewów bezpośrednio sąsiadujące z placem budowy, drogami przejazdu sprzętu budowlanego itp. należy ogrodzić ochronnym ogrodzeniem wys. 1,5-2 m w odległości co najmniej 1 m od brzegu pni – po obu stronach rzędów drzew i krzewów lub wokół grup drzew i krzewów. Jeżeli rozwiązanie z wygrodzeniem grup drzew i krzewów jest niemożliwe, należy na cały okres budowy zastosować oszalowanie pni deskami zamocowanymi za pomocą drutu, z zastosowaniem materiału amortyzującego (mata słomiana, juta itp.). Prace w obrębie strefy korzeniowej należy w miarę możliwości wykonywać ręcznie, ograniczając wykorzystanie sprzętu mechanicznego. Należy minimalizować ruch pojazdów i maszyn budowlanych wokół drzew w obrębie strefy wyznaczonej przez obrys jego korony. W obrębie systemu korzeniowego pozostawionych drzew nie należy składować materiałów chemicznie i fizycznie szkodliwych dla korzeni i gleby, jak np. cement, wapno, oleje, środki impregnujące, paliwa ciekłe itp.
 - 3) W trakcie realizacji przedsięwzięcia należy kontrolować wszystkie wykopy oraz inne miejsca mogące stać się pułapką dla drobnych zwierząt (głównie płazów, małych ssaków). W przypadku uwięzienia zwierząt, należy podejmować działania zmierzające do ich uwolnienia. Zwierzęta należy przenosić na bezpieczne siedliska zastępcze właściwe dla poszczególnych gatunków.
 - 4) Roboty budowlane uciążliwe akustycznie prowadzić w porze昼iennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00. W wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych technologicznie i organizacyjnie, dopuszcza się pracę w porze nocnej, tj. w godzinach od 22:00 do 6:00.
 - 5) Wszelkie prace budowlane prowadzić przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, o małej uciążliwości akustycznej oraz o niskim poziomie emisji spalin.

- 6) Stosować środki techniczne i organizacyjne mające na celu ograniczenie emisji pyłu z terenu przedsięwzięcia, powstającego podczas prowadzenia prac budowlanych, jak i podczas transportu materiałów budowlanych (w tym: unikać rozsypywania materiałów pylistych na terenie budowy, osłaniać składowiska kruszyw, piasku zawierające drobne frakcje pyłowe przed działaniem wiatru, w dni słoneczne i wietrzne stosować zraszanie potencjalnych miejsc wtórnego pylenia za pomocą odpowiednich spryskiwaczy, do transportu materiałów pylistych stosować pojazdy ciężarowe wyposażone w systemy zabezpieczające przed rozwiewaniem transportowanych materiałów, drogi wyjazdowe z placu budowy utrzymywać w czystości, aby wyeliminować możliwość wtórnego pylenia, itp.).
- 7) Odpady wytworzone w trakcie budowy oraz eksploatacji przedsięwzięcia należy gromadzić selektywnie, w uporządkowany sposób i przechowywać w miejscach do tego specjalnie przeznaczonych i oznakowanych (np. 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 zezwolenia na zbieranie odpadów, odzysk czy unieszkodliwienie.
- 8) Zabezpieczyć teren budowy przed zanieczyszczeniem spowodowanym ewentualnymi wyciekami substancji ropopochodnych z pojazdów, maszyn i urządzeń. Plac budowy należy wyposażać w stanowisko z sorbentem służącym likwidacji niekontrolowanych wycieków i wylewów substancji ropopochodnych.
- 9) podczas budowy stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia budowlane;
- 10) materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód.
- 11) wodę na potrzeby socjalne dostarczać beczkowozami, ewentualnie pobierać z sieci wodociągowej.
- 12) wody opadowe i roztopowe z terenu zaplecza budowy odprowadzać do gruntu lub rowów przydrożnych; odprowadzanie ww. wód do odbiorników prowadzić w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód.
- 13) ścieki bytowe odprowadzać do szczelnych sanitariatów, nie dopuścić do ich przepełnienia (systematycznie opróżniać przez uprawnione podmioty).
- 14) w przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych; do minimum ograniczyć czas odwadniania wykopu oraz ograniczyć wpływ ww. prac do terenu działki inwestycyjnej; wodę z odwodnienia zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami po uzyskaniu pozwolenia wodnoprawnego, jeśli jest prawem wymagane.
- 15) roboty ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo - wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne.
- 16) zdjętą wierzchnią warstwę ziemi (odkład) składować poza obszarami, na których znajdują się ciekły wodne, poza terenem zagrożonym powodzią.
- 17) wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego oraz obiektów drogowych odprowadzać do rowów przydrożnych; odprowadzanie ww. wód do odbiorników prowadzić w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód.
- 18) w sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu; zanieczyszczony grunt należy przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwienia.

III. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji i stanowi jej integralną część.

UZASADNIENIE

W dniu 8 października 2021 r. do Urzędu Miejskiego w Krośniewicach wpłynął wniosek Gminy Krośniewice o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą „Przebudowa drogi gminnej nr 102102E na odcinku od drogi gminnej nr 102134E w kierunku wschodnim w miejscowości Bardzinek” zawierający kartę informacyjną planowanego przedsięwzięcia oraz pozostałymi załącznikami, o których mowa w art. 74 ust. 1 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 (t. j. Dz. U. z 2021 r., poz. 247 ze zm.).

Przedmiotowa inwestycja zalicza się do grupy przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), tj. „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”, dla których wykonanie raportu może być wymagane.

Na podstawie informacji zawartych w Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia oraz mapy ewidencyjnej, jak również wypisów z rejestru gruntów, stanowiących załączniki do wniosku, Burmistrz Krośniewic (dalej także jako tutejszy „Organ”) ustalił, uwzględniając zakres, wielkość i strefę oddziaływania przedsięwzięcia, iż liczba stron niniejszego postępowania przekracza 10.

Wobec powyższego, w dniu 11 października 2021 r. pismem znak: IŚZ. 6220.3.2021.MW Organ zawiadomił strony w formie obwieszczenia o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Jednocześnie pismami z dnia 11 października 2021 r. tutejszy Organ zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kutnie i Państwowego Gospodarstwa Wodnego, Wody Polskie Zarządu Zlewni w Łowiczu z wnioskiem o wydanie przez organy współdziałające opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Pismem znak WOŚ.4220.925.2021.JKo z dnia 20 października 2021 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi (dalej: RDOŚ) wyraził opinię, iż w niniejszym postępowaniu nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia i wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań.

Pismem z dnia 19 października 2021 r., znak: PPIS.ZNS.JO.481.33.21, Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kutnie wydał opinię, w której nie stwierdził konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Pismem z dnia 20 grudnia 2021 r., znak: WA.ZZŚ.5.435.1.435.1.484.2021.PD Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Łowiczu wyraził opinię, iż dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań.

W dniu 29 grudnia 2021 r. Burmistrz Krośniewic pismem nr IŚZ.6220.3.4.2021.MW działając na podstawie art. 10 § 1 kpa zawiadomił strony postępowania administracyjnego o zakończeniu postępowania dowodowego w niniejszej sprawie i przystąpieniu do rozpatrzenia zgromadzonego materiału dowodowego. Poinformował strony o możliwości zapoznania się z materiałem dowodowym oraz możliwości zgłaszania uwag. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski od stron postępowania.

Mając powyższe na uwadze, Burmistrz Krośniewic stwierdza co następuje.

Analizując całość zebranego w sprawie materiału dowodowego, Burmistrz Krośniewic, uznał za uzasadnione podjęcie rozstrzygnięcia jak w sentencji niniejszej decyzji i uzgodnić środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Przebudowa drogi gminnej nr 102102E na odcinku od drogi gminnej nr 102134E w kierunku wschodnim w miejscowości Bardzinek”

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie drogi gminnej nr 102102E na odcinku od drogi gminnej nr 102134E w kierunku wschodnim w miejscowości Bardzinek gm. Krośniewice, na działkach o nr ewid.: 210, 195/1, 199200, 201/1, 201/2, 201/3, 207/1, 242, 235, 233, 232, 230, 229/2, 228, 226, 225, 224, 223, 222/1, 221/1, 218, 217/2, 213, 212, 211, 193 (obręb Teresin) o całkowitej długości 1 136 m.

Projektowany odcinek dróg gminnych przebiega przez tereny upraw rolniczych, łąk, nieużytków oraz pojedynczej zabudowy zagrodowej. Droga posiada nawierzchnię gruntową utwardzoną kruszywem łamanym o szerokości około 4,0 m i jest ona w złym stanie technicznym. Wzdłuż drogi zlokalizowane są rowy, które z uwagi na brak prowadzonych robót związanych z ich bieżącym utrzymaniem są zamulone, zrosnięte i podorane.

W ramach przedsięwzięcia zaplanowano wykonanie prac w następującym zakresie:

- wykonanie nowej konstrukcji o nawierzchni asfaltowej długości 1 136 m;
- wykonanie umocnienie poboczy z kruszywa łamanego;
- wykonanie budowy/przebudowy rowów przydrożnych, krytych;
- rozbiórkę istniejącej nawierzchni;
- wykonanie zjazdów indywidualnych z asfaltu;
- przebudowę i budowę przepustów drogowych;
- przebudowę skrzyżowania z drogą gminną 102234E;
- ustawienie krawężnika betonowego;
- wykonanie ścieku korytkowego;
- budowę wpustów deszczowych wraz z przykanalikami.

Planowane przedsięwzięcie dotyczy drogi klasy D - droga dojazdowa. Geometria drogi została zaprojektowana po śladzie istniejącym z niezbędnymi poszerzeniami i korektami w rejonie skrzyżowania i łuków poziomych. Po przebudowie droga będzie posiadała szerokość 4,0 m, a w miejscach z mijankami 5,0 m. Pobocza obustronne 0,75 m. Wzdłuż drogi projektuje się zjazdy do posesji oraz na pola uprawne.

Konstrukcja i nawierzchnia jezdni:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego - grub. 4 cm;
- warstwa wiążąca/wyrównawcza z betonu asfaltowego - grub. 5 cm;
- podbudowa pomocnicza warstwa górna z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie - grub. 8 cm;
- podbudowa pomocnicza warstwa dolna z kruszywa łamanego naturalnego 0/61 mm stabilizowanego mechanicznie - grub. 12 cm;
- warstwa wzmacniająca podłoże stabilizująca cementem o $R_m = 2,5$ MPa.

Konstrukcja nawierzchni pobocza wzmocnionego:

- warstwa kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie - grub. 10 cm;
- warstwa odcinająca z kruszywa naturalnego - gr. 15 cm.

Konstrukcja zjazdów publicznych:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego - grub. 4 cm;
- warstwa wiążąca/wyrównawcza z betonu asfaltowego - grub. 5 cm;
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0/31,5 mm - grub. 20 cm;
- warstwa ulepszanego podłoża stabilizowanego cementem $R_m = 2,5$ MPa.

Konstrukcja i nawierzchnia zjazdów indywidualnych z kruszywa łamanego:

- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie - grub. 15 cm;
- warstwa ulepszanego podłoża stabilizowanego cementem $R_m = 2,5$ MPa.

Roboty ziemne obejmują wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne jezdni i zjazdów oraz wyrównanie przestrzeni pomiędzy jezdnią a ogrodzeniami. W przypadku zalegania w podłożu humusu lub innych gruntów nienośnych zostaną one wybrane i wymienione. Roboty ziemne będą wykonywane mechanicznie za wyjątkiem robót prowadzonych w pobliżu podziemnego uzbrojenia. Urobek z wykopów przewidziano do zagospodarowania przez Wykonawcę. Roboty ziemne będą prowadzone w sposób umożliwiający przywrócenie terenu wokół inwestycji do stanu pierwotnego.

Obecnie odwodnienie jezdni realizowane jest powierzchniowo poprzez odprowadzenie wód opadowych z utwardzonych powierzchni do istniejących rowów oraz rowów projektowanych.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się istniejące rowy odmulić, odkrzaczyć i przywrócić do stanu pierwotnego.

W ramach przedsięwzięcia planowane są rowy trawiaste:

- po lewej stronie jezdni na odcinku 0+000 km do 0+320 km; 0+538 km do 0+583 km oraz od 0+636 km do 1+115 km;
- po prawej stronie jezdni na odcinku 0+034 km do 0+483 km; 0+580 km do 1+127 km.

Parametry projektowanych rowów przydrożnych:

- szerokość dna - 0,4 m;
- nachylenie skarp 1:1,5;
- minimalna głębokość min 0,5 m.

W ramach przebudowy przedmiotowej drogi, w celu płynnego przeprowadzenia wody w ciągu rowów przydrożnych, planowane są 3 przepusty w rejonie skrzyżowania z drogą gminą nr 102234E oraz 8 przepustów w pasie remontowanej drogi gminnej 102102E:

- z rur PEHD o średnicy 600 mm pod drogą, lokalizacja przepustów zgodnie z planem sytuacyjnym wraz z wykonaniem ścianek czołowych umocnionych kamieniami naturalnymi spoinowanych cementem;
- z rur HDPE o średnicy 400 mm pod zjazdami, lokalizacja przepustów wraz z wykonaniem ścianek czołowych umocnionych kamieniami naturalnymi spoinowanych cementem.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się także wykonanie rowów krytych. Systemy rowu krytego projektuje się z rur HDPE o średnicy 400 mm. Wszystkie rury i kształtki łączone będą pomiędzy sobą oraz z rurami gładkościnnymi poprzez kielichy z rowkiem, w którym umieszczona zostanie pierścieniowa uszczelka z elastomeru. Lokalizacje studni zaplanowano w 0+484 km, 0+540 km oraz 0+578 km. Projektuje się studnie betonowe o średnicy wewnętrznej \varnothing 1 200 mm. Projektowane studnie zostaną wykonane jako prefabrykowane, z elementów betonowych.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się wykonanie oznakowania pionowego i poziomego zgodnie z zatwierdzonym projektem docelowej organizacji ruchu opracowanego przez Wykonawcę. Wykonanie nowego oznakowania poziomego przewiduje się jako cienkowarstwowe.

Na etapie planowanych prac budowlanych zaplanowano wymianę nawierzchni jezdni oraz wyprofilowanie łuków poziomych na odcinku istniejącej drogi gminnej w obrębie działek będących we władaniu Wnioskodawcy. Na tym obszarze występują niewielkie, sporadyczne zadrzewienia, zakrzewienia oraz roślinność trawiasta typowa dla tego typu miejsc. W ramach planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się wycinki drzew oraz krzewów.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie przebiegać etapowo, a zakres prac inwestycyjnych obejmował będzie:

- rozbiórkę istniejących nawierzchni i elementów zagospodarowania będących w kolizji z projektowanym zagospodarowaniem;
- usunięcie warstwy ziemi urodzajnej z powierzchni przewidywanych do prowadzenia prac ziemnych (zajmowanych pod jezdnię, rowy);
- odmulenie, oczyszczenie, pogłębienie i wyprofilowanie rowów otwartych;
- wykonanie rowów krytych;
- wymianę i ułożenie przepustów pod zjazdami z drogi;
- korytowanie pod poszerzenie jezdni i nowe konstrukcje projektowanych nawierzchni;
- ułożenie krawężników obrzeży;
- wykonanie projektowanych podbudów;
- wykonanie nawierzchni z betonu asfaltowego;
- oznakowanie drogi i montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

Rozpatrywaną przebudowę projektuje się po dotychczasowym śladzie drogi, w istniejącym pasie drogowym. Wobec powyższego realizacja przedsięwzięcia nie zmieni funkcji i aktualnego sposobu zagospodarowania i użytkowania zajmowanych powierzchni. Nie przewiduje się także zmiany natężenia i struktury ruchu w związku ze zrealizowaniem przedsięwzięcia. Przedmiotowa droga obsługuje ruch lokalny i pełni funkcję drogi dojazdowej.

Stosowana technologia będzie technologią typową, wykorzystywaną w budownictwie drogowym. Realizacja zamierzenia budowlanego odbywać się będzie przy użyciu powszechnie stosowanego sprzętu budowlanego i materiałów posiadających wszystkie wymagane prawem certyfikaty, aprobaty i dopuszczenia do stosowania. Nie przewiduje się organizacji zaplecza budowy, ponieważ jest to budowa niewymagająca składowania maszyn i materiałów budowlanych. Po zakończeniu robót teren przedsięwzięcia zostanie uporządkowany. Wszelkie prace związane z planowanym przedsięwzięciem zostaną wykonane tak, aby spowodować jak najmniejsze uciążliwości dla okolicznych mieszkańców i otaczającego środowiska naturalnego.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia przewiduje się zużycie energii elektrycznej, paliw silnikowych, materiałów i surowców oraz wody w ilości niezbędnej do wykonania prac budowlanych. Materiałochłonność prowadzonej budowy nie powinna odbiegać od analogicznych przedsięwzięć o podobnym profilu. W fazie eksploatacji surowce i materiały mogą być wykorzystywane do celów konserwacji i utrzymania wybudowanej infrastruktury. Ilości i rodzaje ww. materiałów i surowców podyktowane zostaną bieżącymi potrzebami.

Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia związana będzie przede wszystkim z:

- emisją hałasu - w fazie realizacji przedsięwzięcia emisja hałasu będzie miała charakter nieorganizowany, przejściowy i ustąpi z chwilą zakończenia budowy. Związana będzie głównie z pracą typowego sprzętu budowlanego wykorzystywanego standardowo podczas budowy dróg, a także z dowozem materiałów oraz wywozem odpadów. Ograniczenie emisji hałasu do środowiska na tym etapie jest możliwe przede wszystkim dzięki zastosowaniu nowoczesnych, sprawnych maszyn i dobrej organizacji pracy. Dodatkowo prace na terenach zabudowy mieszkaniowej zostaną ograniczone do godzin dziennych. W fazie eksploatacji nie przewiduje się zwiększenia negatywnego oddziaływania na klimat akustyczny w porównaniu ze stanem obecnym. W wyniku realizacji przedsięwzięcia poprawiona zostanie nawierzchnia, co znacząco wpłynie na poprawę aktualnego stanu akustycznego w otoczeniu drogi;
- emisją substancji zanieczyszczających do powietrza - w fazie realizacji będzie miała charakter przejściowy, krótkotrwały i ustąpi z chwilą zakończenia budowy. W fazie przebudowy źródłami zanieczyszczeń powietrza, będą m.in.: maszyny drogowe i samochody ciężarowe - powodujące emisję spalin, gorąca masa bitumiczna - powodująca emisję par ciężkich węglowodorów oraz roboty ziemne - powodujące powstanie pyłu ziemnego. Zanieczyszczenia te, z uwagi na niewielką skalę przedsięwzięcia nie będą stanowić zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi. Na etapie eksploatacji analizowane przedsięwzięcie nie będzie bezpośrednio źródłem oddziaływań w zakresie emisji substancji do powietrza, natomiast będzie oddziaływać pośrednio z uwagi na poruszające się pojazdy. Z uwagi na niewielkie natężenie i lokalny charakter ruchu nie przewiduje się pogorszenia jakości powietrza w obszarze drogi po jej przebudowie;
- emisją 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;
- odprowadzaniem wód opadowych i roztopowych - przewiduje się odwodnienie do istniejących rowów przydrożnych, trawiastych;
- oddziaływaniem na środowisko gruntowo-wodne - na etapie realizacji przedsięwzięcia, podczas prowadzenia prac budowlanych może dojść do przedostania się zanieczyszczeń do wód i do gruntu, a za jego pośrednictwem do wód podziemnych. Zagrożenia te mogą być jednak skutecznie wyeliminowane dzięki zastosowaniu działań minimalizujących. W szczególności plac budowy powinien zostać wyposażony w stanowisko z sorbentem służącym likwidacji niekontrolowanych wycieków i wylewów substancji ropopochodnych;
- powstawaniem odpadów - w trakcie realizacji wytwarzane będą typowe dla tego typu przedsięwzięć odpady powstające 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 inwestora i to ona będzie odpowiedzialna 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. 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.

Informacje zawarte w KIP pozwalają stwierdzić, że zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji przedsięwzięcia wystąpią oddziaływania na środowisko, jednakże przy odpowiedniej organizacji robót oraz zastosowaniu odpowiedniej technologii i zabezpieczeń oddziaływania te mogą być zminimalizowane. Uwzględniając charakter, wielkość, intensywność i złożoność oddziaływań uznać należy, iż realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie związana ze znaczącym oddziaływaniem na środowisko.

Nie przewiduje się kumulacji oddziaływań planowanego do realizacji przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami planowanymi, realizowanymi lub zrealizowanymi na analizowanym terenie jak również w zasięgu jego oddziaływania.

W związku z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia nie przewiduje się także wystąpienia zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji. 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 należy wykluczyć duże ryzyko wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1098) oraz poza korytarzami ekologicznymi o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Z KIP nie wynika, aby istniały tu lokalne szlaki migracji, których funkcjonalność mogłaby zostać ograniczona w związku z realizacją przedsięwzięcia. Najbliżej zlokalizowaną obszarową formą ochrony przyrody (zgodnie z centralnym rejestrem form ochrony przyrody prowadzonym przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska) jest rezerwat przyrody Ostrowy Bażantarnia w odległości ok. 6 km. Najbliżej położonym obszarem należącym do sieci Natura 2000 jest obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Dąbrowa Świetlista w Pernie PLH100002, znajdujący się w odległości ok. 3,2 km.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, przede wszystkim z uwagi na niewielką skalę oraz krótkotrwałą i odwracalny charakter zmian środowiska 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, w tym na obszary Natura 2000.

Teren objęty przedsięwzięciem (pas drogowy i jego bezpośrednie sąsiedztwo) nie wykazuje istotnych wartości przyrodniczych związanych z występowaniem cennych, rzadkich, bądź objętych ochroną siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin, zwierząt i grzybów. Zmiany w rzeźbie terenu i środowisku przyrodniczym wynikające z przebudowy drogi nie będą skutkowały obniżeniem wartości przyrodniczej przyległych do pasa drogowego terenów. Planowana inwestycja jest niewielkim obszarowo przedsięwzięciem liniowym o stosunkowo małej skali oddziaływania. Po zastosowaniu odpowiednich działań minimalizujących i ograniczających, uciążliwości względem środowiska przyrodniczego nie będą znaczące.

W związku z realizacją przedsięwzięcia nie przewiduje się wycinki drzew i krzewów. Ponadto drzewa zlokalizowane w pobliżu prowadzonych prac należy stosownie zabezpieczyć na etapie realizacji przed ewentualnymi uszkodzeniami. Zabezpieczenie powinno dotyczyć wszystkich części drzewa, tj. części nadziemnej – pnia i korony drzewa oraz części podziemnej – korzeni.

Należy także wskazać, że w przypadku zasiedlenia terenu inwestycji przez gatunki chronione, przed przenoszeniem gatunków chronionych, przed rozpoczęciem prac mogących doprowadzić do zniszczenia gatunków chronionych i ich siedlisk, umyślnego płoszenia lub niepokojenia lub mogących mieć inny negatywny wpływ na gatunki chronione należy uzyskać stosowne zezwolenia zgodnie z przepisami odrębnymi.

Biorąc pod uwagę, iż droga aktualnie istnieje i jest wpisana w lokalny krajobraz jej przebudowa nie wpłynie negatywnie na walory krajobrazowe. Można przypuszczać, że po zrealizowaniu przedsięwzięcia odbiór krajobrazu będzie pozytywny i będzie to związane z poprawą stanu technicznego i estetyki projektowanych elementów.

Zgodnie z KIP w obszarze realizacji i znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia nie znajdują się jeziora, strefy ochronne ujęć wód, obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary wodno-błotne i obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łęgowe oraz ujścia rzek, obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia, obszary leśne, obszary górskie, morza i obszary wybrzeży, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej, obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

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 Krośnice na rok 2020 wynosi 91 os/km².

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

Po wnikliwej analizie zgromadzonego materiału dowodowego dotyczącego planowanego 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. Co istotne, zrealizowanie przedmiotowej inwestycji przyczyni się do zapewnienia odpowiednich warunków przejazdu, zwiększenia bezpieczeństwa

wszystkich użytkowników drogi oraz obniżenia uciążliwości dla okolicznych mieszkańców związanych z hałasem, drganiami i zanieczyszczeniami.

Mając powyższe na uwadze uznano za zasadne odstąpienie od przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Integralnym załącznikiem do niniejszej decyzji jest charakterystyka przedsięwzięcia.

pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Skierniewicach, ul. Trzcńska 18. Odwołanie wnosi się za pośrednictwem tutejszego organu w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Stosownie do art. 127a § 1 w związku z art. 127 § 3 kpa, w trakcie biegu terminu na wniesienie odwołania do SKO, strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec Burmistrza Krośniewic. Z dniem doręczenia Burmistrzowi Krośniewic, oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna (art. 127a § 2 w związku z art. 127 § 3 kpa).

1. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich.

2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzję, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt. 1-13 Ustawy.

3. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1, pkt. 1-13 Ustawy; wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem sześciu lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna – art. 72 ust. 3 Ustawy.

4. Termin, o którym mowa w art. 72 ust. 3, może ulec wydłużeniu o cztery lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w niniejszej decyzji.

5. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nie uprawnia do wycinania drzew. Zgodę na ewentualną wycinkę należy uzyskać w Urzędzie Miejskim w Krośniewicach.

Otrzymują :

1. Gmina Krośniewice,
ul. Poznańska 5, 99-340 Krośniewice
działająca przez pełnomocnika:
Jerzego Pruka
(Zarząd inwestycji Sp. Z o.o.)
ul. Podrzeczna 5A, 99-300 Kutno
2. Strony postępowania obwieszczeniem.



BURMISTRZ KROŚNIEWIC

Katarzyna Erdman

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi
ul. Traugutta 25, 90-113 Łódź
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kutnie
ul. Kościuszki 14, 99-300 Kutno
3. PGW Wody Polskie Zarząd Zlewni w Łowiczu
ul. Ekonomiczna 6, 99-400 Łowicz

Załącznik:

- charakterystyka przedsięwzięcia

URZĄD MIEJSKI w KROŚNIEWICACH
Decyzja uprawomocniła się

dnia02.02.2022.....

podpis
BURMISTRZ KROŚNIEWIC

Katarzyna Erdman

Charakterystyka przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie drogi gminnej nr 102102E na odcinku od drogi gminnej nr 102134E w kierunku wschodnim w miejscowości Bardzinek gm. Krośnice, na działkach o nr ewid.: 210, 195/1, 199200, 201/1, 201/2, 201/3, 207/1, 242, 235, 233, 232, 230, 229/2, 228, 226, 225, 224, 223, 222/1, 221/1, 218, 217/2, 213, 212, 211, 193 (obwód Teresin) o całkowitej długości 1 136 m.

Projektowany odcinek dróg gminnych przebiega przez tereny upraw rolniczych, łąk, nieużytków oraz pojedynczej zabudowy zagrodowej. Droga posiada nawierzchnię gruntową utwardzoną kruszywem łamanym o szerokości około 4,0 m i jest ona w złym stanie technicznym. Wzdłuż drogi zlokalizowane są rowy, które z uwagi na brak prowadzonych robót związanych z ich bieżącym utrzymaniem są zamulone, zrosnięte i podorane.

W ramach przedsięwzięcia zaplanowano wykonanie prac w następującym zakresie:

- wykonanie nowej konstrukcji o nawierzchni asfaltowej długości 1 136 m;
- wykonanie umocnienie poboczy z kruszywa łamanego;
- wykonanie budowy/przebudowy rowów przydrożnych, krytych;
- rozbiórkę istniejącej nawierzchni;
- wykonanie zjazdów indywidualnych z asfaltu;
- przebudowę i budowę przepustów drogowych;
- przebudowę skrzyżowania z drogą gminną 102234E;
- ustawienie krawężnika betonowego;
- wykonanie ścieku korytkowego;
- budowę wpustów deszczowych wraz z przykanalikami.

Planowane przedsięwzięcie dotyczy drogi klasy D – droga dojazdowa. Geometria drogi została zaprojektowana po śladzie istniejącym z niezbędnymi poszerzeniami i korektami w rejonie skrzyżowania i łuków poziomych. Po przebudowie droga będzie posiadała szerokość 4,0 m, a w miejscach z mijankami 5,0 m. Pobocza obustronne 0,75 m. Wzdłuż drogi projektuje się zjazdy do posesji oraz na pola uprawne.

Konstrukcja i nawierzchnia jezdni:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego – grub. 4 cm;
- warstwa wiążąca/wyrównawcza z betonu asfaltowego – grub. 5 cm;
- podbudowa pomocnicza warstwa górna z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie – grub. 8 cm;
- podbudowa pomocnicza warstwa dolna z kruszywa łamanego naturalnego 0/61 mm stabilizowanego mechanicznie – grub. 12 cm;

- warstwa wzmacniająca podłoże stabilizująca cementem o $R_m = 2,5 \text{ MPa}$.

Konstrukcja nawierzchni pobocza wzmocnionego:

- warstwa kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie – grub. 10 cm;
- warstwa odcinająca z kruszywa naturalnego – gr. 15 cm.

Konstrukcja zjazdów publicznych:

- warstwa ścierna z betonu asfaltowego – grub. 4 cm;
- warstwa wiążąca/wyrównawcza z betonu asfaltowego – grub. 5 cm;
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0/31,5 mm – grub. 20 cm;
- warstwa ulepszanego podłoża stabilizowanego cementem $R_m = 2,5 \text{ MPa}$.

Konstrukcja i nawierzchnia zjazdów indywidualnych z kruszywa łamanego:

- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie – grub. 15 cm;
- warstwa ulepszanego podłoża stabilizowanego cementem $R_m = 2,5 \text{ MPa}$.

Roboty ziemne obejmują wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne jezdni i zjazdów oraz wyrównanie przestrzeni pomiędzy jezdnią a ogrodzeniami. W przypadku zalegania w podłożu humusu lub innych gruntów nienośnych zostaną one wybrane i wymienione. Roboty ziemne będą wykonywane mechanicznie za wyjątkiem robót prowadzonych w pobliżu podziemnego uzbrojenia. Urobek z wykopów przewidziano do zagospodarowania przez Wykonawcę. Roboty ziemne będą prowadzone w sposób umożliwiający przywrócenie terenu wokół inwestycji do stanu pierwotnego.

Obecnie odwodnienie jezdni realizowane jest powierzchniowo poprzez odprowadzenie wód opadowych z utwardzonych powierzchni do istniejących rowów oraz rowów projektowanych.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się istniejące rowy odmulić, odkrzaczyć i przywrócić do stanu pierwotnego.

W ramach przedsięwzięcia planowane są rowy trawiaste:

- po lewej stronie jezdni na odcinku 0+000 km do 0+320 km; 0+538 km do 0+583 km oraz od 0+636 km do 1+115 km;
- po prawej stronie jezdni na odcinku 0+034 km do 0+483 km; 0+580 km do 1+127 km.

Parametry projektowanych rowów przydrożnych:

- szerokość dna – 0,4 m;
- nachylenie skarp 1:1,5;
- minimalna głębokość min 0,5 m.

Burmistrz KRZYSZTOF
Katarzyna Erdman