



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W ŁODZI**

Łódź, 23 grudnia 2021 r.

WOOŚ.4220.999.2021.MPr.2

Sz. P. Mirosław Matulski
Wójt Gminy Słupia

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735 ze zm.), art. 64 ust. 1 pkt 1 i ust. 3, 3a i 4 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. 2373), zwanej dalej „ustawą ooś”, § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839), w sprawie administracyjnej zainicjowanej wnioskiem z 2 listopada 2021 r. Powiatu Skierniewickiego reprezentowanego przez Zarząd Powiatu Skierniewickiego, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w odpowiedzi na wystąpienie Wójta Gminy Słupia z 10 listopada 2021 r., znak: RIGKiOŚ.6220.4.2021.JR, o wydanie opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, po przeanalizowaniu ww. wniosku wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia i jej uzupełnieniem,

wyrażam opinię, że

- I. Dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi powiatowej nr 1320E na odcinku od granicy z powiatem brzezińskim w kierunku miejscowości Słupia, powiat Skierniewice, woj. łódzkie”, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.**
- II. Wskazuję na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach istotnych warunków korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia:**
 - 1) Wycinkę drzew ograniczyć do niezbędnego minimum, tj.: maksymalnie 26 szt. drzew, prowadzić ją poza sezonem lęgowym i rozrodczym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października włącznie. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się przeprowadzenie wycinki w innym terminie, jednakże planowaną wycinkę należy wtedy 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) W celu przywrócenia równowagi przyrodniczej, za usunięte drzewa należy wykonać nasadzenia zastępcze w ilości minimum 106 szt. drzew. Do nasadzeń należy wykorzystać gatunki rodzime (zalecana forma naturalna, typowa, nieodmianowa), dostosowane do warunków gruntowo-wodnych, świetlnych, glebowych i charakteru istniejącej zieleni.

Materiałem nasadzeniowym powinny być drzewa i krzewy w postaci wyrosniętych, wieloletnich sadzonek. Wykorzystywane do nasadzeń rośliny winny mieć prawidłowo ukształtowany system korzeniowy oraz koronę. Sadzonki nie mogą być pokaleczone oraz posiadać oznak chorobowych. Nasadzenia należy przeprowadzić z wyłączeniem miesięcy: czerwiec, lipiec i sierpień. Posadzone drzewa opalikować, a przyziemną część pnia zabezpieczyć przed uszkodzeniami wynikającymi z wykaszania terenu. Miejsce wykonywania nasadzeń rekompensacyjnych wykonać w pasie drogowym drogi objętej przebudową i/lub w pasach drogowych pobliskich dróg powiązanych komunikacyjnie z przedmiotową drogą w obszarze gminy.

- 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) 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 wygrodzieniem 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.
- 5) 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.
- 6) Roboty budowlane uciążliwe akustycznie prowadzić w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00.
- 7) 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.
- 8) 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.).

- 9) 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.
- 10) 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.

UZASADNIENIE

Pismem z 10 listopada 2021 r., znak: RIGKiOŚ.6220.4.2021.JR Wójt Gminy Słupia wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi (zwanego dalej „RDOŚ w Łodzi”) z prośbą o opinię w przedmiocie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określenia ewentualnego zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko dla ww. przedsięwzięcia, przesyłając w załączeniu, m.in.: kopię wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i kartę informacyjną przedsięwzięcia (zwaną dalej „KIP”).

Przy piśmie z 16 grudnia 2021 r. znak: RIGKiOŚ.6220.4.5.2021.JR Wójt Gminy Słupia przesłał oświadczenie wymagane zgodnie z art. 64 ust. 2a ustawy ooś.

Po zapoznaniu się z przesłaną kartą informacyjną przedsięwzięcia, załącznikami oraz uzupełnieniem załączonym do ww. pisma Wójta Gminy Słupia RDOŚ w Łodzi uznał go za kompletny oraz wystarczający.

Organem właściwym do wydania opinii w przedmiocie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś, jest RDOŚ w Łodzi.

Przedsięwzięcie zostało zakwalifikowane przez organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których wykonanie raportu może być wymagane, i o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, 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 oraz w § 3 ust. 2 pkt 2 ww. rozporządzenia, tj. jako przedsięwzięcie polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część*

realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone; w przypadku gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowami, przebudowami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach.

Po analizie wszystkich dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, uwzględniając łącznie kryteria przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, biorąc pod uwagę informacje zawarte w KIP, RDOŚ w Łodzi uznał, że nie jest konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko argumentując to w odniesieniu do poszczególnych uwarunkowań w przedstawiony poniżej sposób.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie drogi powiatowej nr 1320E na odcinku od granicy z powiatem brzezińskim w kierunku miejscowości Słupia, realizowanego na działkach o następujących numerach ewidencyjnych: 171 obręb Krosnowa, 59 obręb Nowa Krosnowa, 900 obręb Słupia, 44 obręb Podłęcze oraz 89 obręb Bonarów, gmina Słupia, powiat skierniewicki, woj. łódzkie.

Przedmiotowa przebudowa odcinka drogi powiatowej nr 1320E realizowana będzie w dwóch etapach. Etap 1 inwestycji o długości ok. 2 250 m, zlokalizowany jest na działkach o nr ewidencyjnych: 171 obręb: Krosnowa, 59 obręb Nowa Krosnowa, 900 obręb Słupia. Natomiast etap 2 inwestycji, o długości ok. 2 550 m, zlokalizowany jest na działkach o nr ewidencyjnych: 44 obręb Podłęcze oraz 89 obręb Bonarów.

Zaplecze budowy jak i miejsce składowania materiałów budowlanych będzie zlokalizowane w bliskim sąsiedztwie przebudowywanej drogi na działkach przyległych poza obszarem zabudowanym.

Aktualnie przedmiotowa droga obsługuje ruch lokalny miejscowości. Do działek zlokalizowanych przy drodze istnieją zjazdy indywidualne. Dotychczasowy sposób wykorzystania odcinka drogi powiatowej nie ulegnie zmianie. Przedmiotowa droga posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości od 4,20 m do 5,50 m, a szerokość pasa drogowego wynosi od 14,00 m do 18,00 m.

W wyniku realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia powierzchnia zajmowanego terenu ulegnie zmianie, zwiększy się podczas przebudowy o planowane poszerzenie jezdni i ścieżkę rowerową, tj. o ok. 5 400 m². Odwodnienie jezdni drogi odbywa się za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych po terenie przyległym w pasie drogowym i takie też będzie po przebudowie.

Bilans terenu przedstawiać będzie się następująco:

Wielkość charakterystyczna	Wartość przeliczeniowa
powierzchnia pasa drogowego objętego inwestycją	ok. 55,3 ha
długość projektowanej drogi	ok. 4 800 km
powierzchnia jezdni	ok. 26 400 m ²
powierzchnia ścieżki rowerowej	ok. 600 m ²
powierzchnia poboczy	ok. 7 200 m ²
powierzchnia zjazdów	ok. 3 400 m ²
powierzchnia zieleńców	ok. 24 387 m ²

W zakres przedmiotowego przedsięwzięcia wchodzić będą następujące roboty budowlane: wykonanie koryta i poszczególnych warstw konstrukcyjnych nawierzchni, wykonanie nawierzchni bitumicznej na całej szerokości i długości jezdni, wykonanie ścieżki rowerowej o nawierzchni bitumicznej, wykonanie zjazdów, wykonanie poboczy oraz odtworzenie rowów.

Prace polegać będą na wykonaniu częściowego poszerzenia istniejącej konstrukcji jezdni o nawierzchni bitumicznej do uzyskania szerokości 5,50 m i ułożeniu nowych warstw z betonu asfaltowego na całym odcinku jezdni. W ramach inwestycji zostaną wykonane pobocza z kruszywa lub ziemne o szerokości 0,75 m każde, zostanie wykonana ścieżka rowerowa o nawierzchni z betonu asfaltowego i szerokości 2,00 m, zostaną wykonane zjazdy na działki przyległe o nawierzchni z kruszywa.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia przewiduje się odtworzenie/odmalenie istniejących rowów po stronie lewej i po stronie prawej projektowanego odcinka. Rowy będą mieć odtworzone pierwotne parametry, tj.: dno rowu 40 cm, pochylenie skarp 1:1,5, głębokość min. 50 cm. W miejscach gdzie możliwości pasa drogowego nie pozwalają na odtworzenie normatywnego rowu będzie ułożona rura przepustowa bądź zostanie ułożone korytko betonowe jako ściek.

Ponadto przewiduje się wydłużenie istniejącego przepustu o średnicy 60 cm oraz dołożenie przepustu pod drogą o średnicy 60 cm w celu usprawnienia istniejącego już przepływu wód opadowych. Jak wskazano w kip nie zmieni to ciągłości istniejącego ekosystemu cieków oraz nie będzie stanowić przeszkody w przemieszczaniu się zwierząt dziko żyjących.

Przewiduje się odwodnienie powierzchniowe wód opadowych za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych po terenie przyległym w istniejącym pasie drogowym. Planowana inwestycja będzie mieć istotny wpływ na bezpieczeństwo ruchu pojazdów i bezpieczeństwo pieszych.

Przyjęto następujące parametry techniczne przebudowywanej drogi powiatowej:

- klasa techniczna – L,
- kategoria ruchu – KR3,
- szerokość jezdni – 5,50 m (poszerzenie na łukach maksymalnie do 6,50 m),
- długość jezdni – etap 1 ok. 2 250 m, etap 2 ok. 2 550 m,
- szerokość ścieżki rowerowej – 2,00 m,
- długość ścieżki rowerowej – ok. 300 m,
- szerokość zjazdu – 5,00 m,
- odwodnienie – powierzchniowe.

Jak wskazano w kip realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia przyczyni się do znacznego złagodzenia uciążliwości środowiskowych, tj.: zmniejszenia hałasu powstającego podczas ruchu pojazdów (równa nawierzchnia jest bardziej cicha i zwiększa płynność ruchu pojazdów) oraz zmniejszenia ilości zanieczyszczeń gazowych ze spalin samochodowych dzięki zwiększeniu płynności ruchu pojazdów.

Przebudowa drogi będzie się odbywała metodami tradycyjnymi. Podczas tej przebudowy będą używane maszyny robocze (równiarka, koparka, ładowarka, rozściełacz, walce i samochody ciężarowe).

Podczas wykonywania przebudowy drogi przewiduje się wykonywanie następujących warstw konstrukcyjnych:

Nawierzchnia:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego;
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego;
- istniejąca konstrukcja.

Poszerzenie:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego;
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego;
- geosiatka z włókien szklanych;

- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego;
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0-31,5 mm stab. mechanicznie;
- warstwa piasku stabilizowanego cementem.

Ścieżka rowerowa:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego;
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0-31,5 mm stab. mechanicznie;
- warstwa piasku stabilizowanego cementem.

Zjazd:

- nawierzchnia z kruszywa łamanego 0-31,5 mm stab. mechanicznie;
- warstwa piasku stabilizowanego cementem.

Pobocza:

- nawierzchnia z kruszywa łamanego 0-31,5 mm stab. mechanicznie lub nawierzchnia ziemna.

Na czas przebudowy drogi będzie zaproponowany ruch wahadłowy przewidujący umożliwianie dojazdu do działek przyległych. Ograniczona zostanie prędkość na drodze i wprowadzony zakaz wyprzedzania. Planowane roboty nie będą zakłócać biegu cieków wodnych i urządzeń melioracyjnych.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały takie jak: beton asfaltowy, kruszywa oraz inne elementy wykończenia drogi, poza tym: paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów, energia elektryczna do zasilania urządzeń elektrycznych oraz niewielkie ilości wody. Na potrzeby pracowników dokonujących przebudowy będzie do celów pitnych dostarczana woda konfekcjonowana w pojemnikach z tworzyw sztucznych.

Ilości wykorzystanych surowców do przebudowy drogi będą wynikały z przedmiaru robót i nie będą w żadnej mierze wykraczały poza ilości przewidziane technologią wymienioną powyżej. Nie naruszą stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wód.

Woda niezbędna do wykonania robót drogowych dowożona będzie beczkowozami przystosowanymi do realizacji robót drogowych. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio przystosowanym. Zapotrzebowanie na energię elektryczną w fazie realizacji inwestycji będzie pokryte z przenośnych agregatów prądotwórczych.

Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną oraz gazową.

Wszystkie użyte do przebudowy materiały, paliwa i energia będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców w trakcie gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami.

Poza realizacją inwestycji nie przewiduje się wykorzystania surowców.

Szacunkowe zapotrzebowanie na materiały w fazie realizacji inwestycji przedstawiać będzie się następująco: woda ok. 16,80 m³, kruszywo łamane ok. 5100 t, piasek stabilizowany cementem ok. 2 900 t, masy mineralno-asfaltowe – ok. 6100 t, paliwa ok. 22.5 Mg, oleje – ok. 7,6 Mg, smary – ok. 5,4 Mg,

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. 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;
- 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 za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych po terenie przyległym w istniejącym pasie drogowym.
- 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, tj. głównie z grupy 15, 17 i 20. 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.

W trakcie realizacji inwestycji w celu zachowania wymaganych parametrów drogi i jej elementów oraz zlokalizowania wszystkich elementów drogi w istniejącym pasie drogowym zajdzie konieczność wycinki 26 drzew przydrożnych, z gatunku olsza czarna (1 szt.), brzoza brodawkowata (4 szt.), kasztanowiec zwyczajny (13 szt.), robinia akacjowa (1 szt.), jesion wyniosły (6 szt.) oraz klon pospolity (1 szt.).

Zgodnie z przedstawionymi informacjami w ramach przedsięwzięcia przewidziano nasadzenia zastępcze w liczbie 106 szt. drzew, z gatunku lipa drobnolistna oraz klon zwyczajny. Pozostałe drzewa w razie konieczności położone najbliżej krawędzi jezdni będą zabezpieczone na okres przebudowy drogi poprzez owinięcie pnia matami słomianymi (np. w ilości 4 m² na jeden pień) lub zużytymi oponami samochodowymi, a następnie oszalowane 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.

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 (Dz. U. z 2021 r. poz. 1098 ze zm.) 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. W promieniu 5 km od przedmiotowego przedsięwzięcia zlokalizowane są następujące formy ochrony przyrody (zgodnie z centralnym rejestrem form ochrony przyrody prowadzonym przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska) Obszar Chronionego Krajobrazu Mrogi i Mroźcy – w bezpośrednim sąsiedztwie w punkcie początkowym etapu 2, rezerwat przyrody Zimna Woda w odległości ok. 2,6 km, rezerwat przyrody Doliska w odległości ok. 3,1 km, rezerwat przyrody Kwaśna Buczyna w odległości ok. 4,8 km, Zespół przyrodniczo-krajobrazowy Dolina Mrogi w odległości ok. 3,8 km. Najbliżej położonym obszarem należącym do sieci Natura 2000 jest obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Wola Cyrusowa PLH100034, znajdujący się w odległości ok. 8,8 km.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, przede wszystkim z uwagi na niewielką skalę oraz krótkotrwałą i odwracalną 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.

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 łąkowe 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 Słupia na rok 2020 wynosi 63 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, stwierdzono 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.

POUCZENIE

Na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie. Postanowienie, na które nie służy zażalenie, strona może zaskarżyć tylko w odwołaniu od decyzji.

Zgodnie z art. 74 ust. 4 ustawy ooś, organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach doręcza ją niezwłocznie organom, których opinia lub uzgodnienie były wymagane przed jej wydaniem.

Zgodnie z art. 76 ust 1 ustawy ooś, w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w sprawach dotyczących wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przez organy, o których mowa w art. 75 ust. 1 pkt 2-4, lub organy wyższego stopnia w stosunku do tych organów, właściwy regionalny dyrektor ochrony środowiska kieruje wystąpienie, którego treścią może być w szczególności wniosek o stwierdzenie nieważności tej decyzji.

**Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Łodzi**

Arkadiusz Malec

/podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

/pismo zostało wydane w formie dokumentu elektronicznego/

Otrzymuje:

1. Adresat.(ePUAP).

Sprawę prowadzi: Małgorzata Porzeżyńska(42) 665 03 87

11

1. The first part of the document is a list of names and addresses of the members of the committee.

2.

3.