



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W ŁODZI**

Łódź, 15 grudnia 2015 r.

WOOS-I.4210.11.2015.KD.31

**DECYZJA Nr 36/2015
z dnia 15 grudnia 2015 r.
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Działając na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 6 oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.) zwanej dalej ustawą ooś, a także § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 ze zm.), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r., poz. 267 ze zm.) zwanej dalej w skrócie k.p.a., po rozpatrzeniu wniosku Powiatu Zduńskowolskiego reprezentowanego przez pełnomocnika Pana Łukasza Szkudlarka, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi powiatowej między węzłem drogi ekspresowej S8 Zduńska Wola – Karsznice (Zduńska Wola – Wschód) w km 163+595,95 a dotychczasową drogą krajową 12 (14).

ustalam środowiskowe uwarunkowania

dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi powiatowej między węzłem drogi ekspresowej S8 Zduńska Wola Karsznice (Zduńska Wola – Wschód) w km 163+595,95 a dotychczasową drogą krajową 12 (14) i jednocześnie:

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie drogi powiatowej pomiędzy węzłem drogi ekspresowej S8 Zduńska Wola – Karsznice (Zduńska Wola - Wschód) w km 163+595,95 a dotychczasową drogą krajową 12 (14). W ramach przedsięwzięcia planowana jest także przebudowa wiaduktu kolejowego w ciągu ulicy Kolejowej w Zduńskiej Woli.

Planowany do realizacji wariant łącznika przebiega przez teren dwóch powiatów: zduńskowolskiego i łaskiego, na obszarze gminy Sędziejowice, gminy Zduńska Wola i Miasta Zduńska Wola. Realizowany będzie na terenie działek o numerach ewidencyjnych: w gminie Zduńska Wola: 278/1, 279/1, 257/1, 279/2, 278/2 obręb 0011; 12/1, 13/1, 14/1, 22/1, 23/1, 24/1, 25/1, 26/1, 27/1, 28/1, 29/1, 30/1, 198/1, 198/3 203/1, 204/1, 205/2, 206/1, 221/1, 222/1, 223/1, 224/1, 238/1, 239/1, 240/1, 241/1, 242/1, 245/1, 260/1 obręb 0009; na terenie Miasta Zduńska Wola: 1/11, 1/14, 1/16, 1/17, 1/18 obręb 0018; w gminie Sędziejowice: 647/2, 647/1, 745, 643/2, 643/1, 642, 641, 640, 639, 638, 637/2, 637/1, 636, 635, 634, 633, 632, 631, 630, 629, 628, 627, 626, 625, 624, 623, 619, 451, 449/4, 449/1, 447, 445, 443, 441, 437, 435/6, 435/7, 435/3, 433/4, 421, 430/5, 428/4, 428/3, 427/2, 425, 424, 423, 419 obręb 0001; 181/2, 181/1 obręb 0013 oraz nr 435/4, obręb: 1 - Bilew. Przebudowa wiaduktu w ciągu ulicy Kolejowej w Zduńskiej Woli odbywać się będzie na działkach o numerach ewidencyjnych 1/35, 1/48 i 1/22 obręb 0018 (przebieg łącznika poniżej).

Planowany łącznik przebiegał będzie przez tereny rolne, w sąsiedztwie zabudowy zagrodowej, oraz w pobliżu infrastruktury kolejowej.

Planowany łącznik długości 4,3 km będzie stanowił drogę klasy zbiorczej (Z) w przekroju jednojezdniowym (1 x 2), prędkości projektowej 50 km/h w terenie zabudowanym i 70 km/h w terenie niezabudowanym. Szerokość pasa ruchu wyniesie 3,5 m, a szerokość jezdni 7 m. Droga wyznaczona jest w korytarzu o szer. 25 m co pozwala na umieszczanie w przekroju drogi: jezdni, pasów zieleni, ścieżki rowerowej i chodników, rowów przydrożnych, oświetlenia drogowego, kanału teletechnicznego. Dla łącznika przyjęto przekrój konstrukcyjny dla kategorii drogi KR4, tj:

- 5 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego,
- 8 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego,
- 10 cm – podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego,
- 20 cm - warstwa wzmacniająca podłoże z kruszywa stabilizowanego cementem.

W pasie drogi przewidziano rezerwę terenową (pas ziemi) umożliwiający doprowadzenie w przyszłości sieci energetycznej, gazowej, wodnej i kanalizacyjnej do planowanych terenów aktywności gospodarczej.

W ramach przedsięwzięcia przeprowadzone zostanie również usunięcie kolizji istniejących sieci, tj. sieci wodociągowej, kanalizacji sanitarnej i deszczowej.

Podłączenia planowanego łącznika do sieci dróg lokalnych zostaną zaprojektowane na zasadach zgodnych z rozporządzeniem o warunkach technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

- w trakcie budowy należy usunąć darninę i ziemię urodzajną z terenu objętego robotami ziemnymi oraz z tych części placu budowy, gdzie mogłaby ulec zniszczeniu lub zanieczyszczeniu. Prac tych nie należy wykonywać w czasie silnych opadów deszczu lub w przypadku gruntu nadmiernie nasyconego wodami opadowymi;
- należy zabezpieczyć sprzęt przed wyciekami substancji ropopochodnych i innych do środowiska gruntowo-wodnego, szczególnie w rejonie przejścia przez rowy systemu melioracji obszaru;
- zaplecze budowy należy wyposażyć w sorbenty, maty bądź biopreparaty do neutralizacji i likwidacji ewentualnych rozlewów olejowych;
- należy prowadzić prawidłową gospodarkę humusem (oddzielenie, zabezpieczenie i ponowne przykrycie dolnych partii gleby);
- należy ograniczać powierzchnię pokrywy glebowo-roślinnej podlegającej zebraniu z powierzchni gruntu;
- materiały sypkie (kruszywo) na etapie realizacji przedsięwzięcia należy przewozić w odpowiednio do tego przystosowanych pojazdach. Naczepy pojazdów zabezpieczyć należy plandeką;
- materiały sypkie przechowywane na terenie budowy należy odpowiednio zabezpieczyć przed wtórnym pyleniem;
- na etapie realizacji przedsięwzięcia należy stosować wtórne mieszanki wytwarzane w wytwórniach, co ograniczy do minimum operacje mieszania składników mieszanek na miejscu budowy;
- należy zapewnić zaplecze socjalne dla pracowników np. w postaci przenośnych sanitariatów bądź barakowozów z toaletami, a nieczystości wywozić okresowo na oczyszczalnię ścieków;
- bazy zaplecza technicznego budowy, w tym magazynowania materiałów budowlanych należy usytuować z dala od budynków mieszkalnych i utrzymywać w porządku;

- podczas prac realizowanych w pobliżu zabudowy mieszkaniowej należy ograniczyć pracę silników spalinowych maszyn i pojazdów na biegu jałowym. W tym celu, w trakcie przerw należy wyłączać silniki nieużywanych maszyn i urządzeń;
- opakowania materiałów ze związkami lotnymi, wykorzystywanymi w trakcie robót wykończeniowych należy każdorazowo zamykać i przechowywać w odpowiednich miejscach po ich użyciu;
- w pobliżu terenów chronionych akustycznie prace budowlane należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej w godzinach 6⁰⁰ – 22⁰⁰;
- prace budowlane z zastosowaniem sprzętu ciężkiego należy zaplanować tak by nie dochodziło do niepotrzebnego gromadzenia się pracujących maszyn budowlanych w jednym miejscu;
- odpady budowlane, w tym glebę i ziemię, przed zagospodarowaniem należy składować w przyzmacach.
- przez cały okres realizacji przedsięwzięcia pozostałe odpady należy segregować i magazynować selektywnie w szczelnych kontenerach i pojemnikach, zabezpieczonych przed warunkami atmosferycznymi i dostępem zwierząt oraz osób postronnych;
- kontenery i pojemniki należy zlokalizować na placu budowy, w niedalekiej odległości od frontu prowadzonych robót, na szczelnym podłożu zabezpieczającym przed ewentualnym przedostawaniem się substancji szkodliwych do środowiska gruntowego;
- w miarę posuwania się frontu robót należy sukcesywnie przenosić pojemniki i kontenery na odpady i lokalizować w niedalekiej odległości od miejsca prowadzenia robót na utwardzonym, nieprzepuszczalnym podłożu, zabezpieczonym dodatkowo warstwą izolacyjną;
- przez cały okres użytkowania pojemników i kontenerów należy je zabezpieczać przed oddziaływaniem czynników atmosferycznych, oraz przed dostępem zwierząt i osób postronnych, w celu ograniczenia roznoszenia odpadów po placu budowy i terenach przyległych;
- stan szczelności kontenerów i pojemników oraz prawidłowość zabezpieczenia miejsca magazynowania odpadów należy regularnie monitorować. W razie wykrycia nieprawidłowości, uszkodzeń i nieszczelności pojemników lub kontenerów należy podejmować działania zabezpieczające i naprawcze, prowadzić wymianę wadliwych pojemników i kontenerów;
- należy zapewnić aby odpady powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia były odbierane i wywożone z placu budowy i miejsc ich magazynowania przez wyspecjalizowaną firmę uprawnioną do odbioru i przewozu odpadów, w oparciu o zawartą z wykonawcą umowę na świadczenie powyższych usług;
- część z odpadów należy przeznaczyć do recyklingu lub dalszego zagospodarowania, natomiast odpady, których nie da się zagospodarować należy zdeponować na składowisku odpadów;
- ze względu na to, że w większej części trasa przebiegu łącznika przecina obszar ochrony konserwatorskiej, na terenie której znajdują się stanowiska archeologiczne, należy przeprowadzić dokładne rozpoznanie co do ich lokalizacji, oraz zachować szczególną ostrożność w trakcie prowadzenia prac ziemnych, aby nie doprowadzić do przypadkowego zniszczenia stanowisk nieudokumentowanych, które mogą zostać odkryte w trakcie realizacji przedsięwzięcia;
- wycinkę drzew i krzewów należy ograniczyć do niezbędnego minimum, tj. do drzew i krzewów wyraźnie kolidujących z projektowanymi obiektami, przy których nie można zastosować rozwiązań minimalizujących liczbę wycinanych egzemplarzy. W projekcie powinno się uwzględnić wpływ wartościowego zadrzewienia poprzez uwzględnienie wszelkich możliwych rozwiązań technicznych pozwalających na zachowanie okazałych drzew takich jak dąb szypułkowy 125+140 cm w obszarze nr 2, topola osika 129 cm w obszarze nr 6 oraz dąb szypułkowy 222 cm w obszarze nr 11. Wycinkę powinno

ograniczyć się do minimum także w stosunku do zadrzewień porastających brzegi cieków i rowów;

- drzewa nie przeznaczone do usunięcia znajdujące się na terenie inwestycji i narażone na uszkodzenia w najbliższym sąsiedztwie w zasięgu prowadzonych prac, należy zabezpieczyć przed urazami mechanicznymi i innymi uszkodzeniami poprzez obłożenie pni deskami oraz nie pozostawianie odkrytych korzeni. Wszelkie prace wykonywane w strefie wzrostu korzeni (powierzchnia wyznaczona przez promień rzutu korony drzewa powiększony o 1 m) powinny być prowadzone z zachowaniem szczególnej ostrożności i bez użycia ciężkiego sprzętu. W przypadku prowadzenia prac w bliskiej odległości od pnia minimalną granicą, poza którą nie powinno się wykonywać żadnych prac ziemnych jest odległość od osi pnia drzewa równa dwukrotnemu obwodowi pnia, mierzonemu na wys. 130 cm nad ziemią. W przypadku drzew o obwodzie poniżej 50 cm odległość ta powinna wynosić co najmniej 1 m. Baza zaplecza budowy powinna zostać zlokalizowana poza terenami zadrzewionymi;
- wycinkę zadrzewienia kolidującego z planowanym przedsięwzięciem należy przeprowadzić poza sezonem lęgowym ptaków trwającym od 1 marca do 15 października oraz zawierającym również okres rozrodu nietoperzy trwając od 1 maja do 15 lipca;
- drzewa o pierśnicy powyżej 30 cm należy usuwać pod nadzorem inwestorskim przyrodniczym. Nadzór powinien obejmować kontrolę zadrzewień na obecność miejsc lęgowych, rozrodczych ptaków i nietoperzy;
- należy zaprojektować i wykonać nasadzenia kompensacyjne wzdłuż projektowanego łącznika, w części niekolidującej z projektowanymi elementami drogi (z planowanym kanałem technologicznym i rowem odwadniającym, w przypadku rowu, nasadzenia należy wykonać za rowem), w ilości co najmniej równej liczbie wyciętych drzew. Do nasadzeń należy wykorzystać rodzime gatunki drzew, m.in. klon zwyczajny, lipa drobnolistna, brzoza brodawkowata, głóg jednoszyjkowy, głóg dwuszyjkowy. Sadzonki drzew powinny być prawidłowo uformowane z zachowaniem charakterystycznego dla gatunku i odmiany pokroju, wysokości, średnicy i długości pędów. Obwód sadzonki drzewa w pierśnicy nie powinien być mniejszy niż 6 cm a wysokość 1,5 m – 2,5 m. Ponadto w ramach działań kompensacyjnych po wycince drzew i krzewów należy odtworzyć pas zarośli tarniny, głogów i dzikich róż, o długości około 100 m, zlokalizowanych na skraju zadrzewień, poboczu polnych dróg lub na miedzy w odległości do 1 km od przebiegu zaplanowanej do realizacji drogi;
- w miejscach przecięcia łącznika z lokalnymi korytarzami ekologicznymi (km: 0+450 - 0+640 i 0+930 - 1+070) nie należy lokalizować zapleczy budowy, składowisk mas ziemnych i kruszywa, a wykopy ziemne należy zabezpieczyć przed możliwością przedostania się do nich zwierząt. Zakaz lokalizowania zapleczy budowy również w bezpośrednim sąsiedztwie siedlisk rozrodczych płazów (tj. w km 1+000 - 1+150);
- drogi dojazdowe na place budowy należy wyznaczyć poza obszarami będącymi miejscami aktualnych kolizji z płazami w miejscowości Karsznice (ul. Reymonta, ul. Parkowa).
- pierwszy etap budowy obejmujący przygotowanie terenu i zdarcie powierzchni gleby, należy prowadzić w okresie jesienno-zimowym, co pozwoli na uniknięcie zniszczenia lęgów i płożenia ptaków objętych ochroną.
- przed rozpoczęciem prac, przy udziale ornitologa (tj. w ramach nadzoru inwestorskiego przyrodniczego) należy skontrolować teren na potwierdzenie lub wykluczenie gniazdowania czajki, świergotka łąkowego i innych gniazdujących na ziemi gatunków ptaków w obszarze i bezpośrednim sąsiedztwie planowanej drogi. W przypadku potwierdzenia gniazdowania w danym sezonie, zakres i sposób wykonywania prac należy ustalić uwzględniając uzyskane zezwolenie na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków podlegających ochronie.
- przed rozpoczęciem jesiennych migracji płazów, obszar prowadzonych prac ziemnych, w tym miejsca usypanego gruntu należy wygrodzić płotkami w sposób uniemożliwiający zimowanie płazów na obszarze prowadzenia prac ziemnych. Płotki herpetologiczne powinny być szczelne na całej długości, pełne lub o oczkach nie większych niż 5x5 mm, o wysokości części naziemnej co najmniej 50 cm, z zagłębioną w podłożu dolną krawędzią

(szczelne połączenie z podłożem) i odgięciem na zewnątrz górnej krawędzi wygradzenia w formie daszku.

- w celu zmniejszenia śmiertelności herpetofauny oraz drobnych ssaków w czasie prac ziemnych, wszelkie wykopy oraz odkryte obiekty mogące stanowić pułapkę dla płazów (np. niezakryte studzienki) należy zabezpieczyć przed wpadaniem do nich zwierząt, oraz zapewnić ich regularną kontrolę i uwalnianie uwięzionych w nich zwierząt w ramach nadzoru inwestorskiego przyrodniczego. Zabezpieczenie wykopów oraz obiektów należy dokonać za pomocą szczelnych przykryć lub za pomocą ogrodzenia herpetologicznego szczelnego na całej długości, pełnego lub o oczkach nie większych niż 5x5 mm, o wysokości części naziemnej co najmniej 50 cm, z zagłębioną w podłożu dolną krawędzią (szczelne połączenie z podłożem) i odgięciem na zewnątrz górnej krawędzi wygradzenia w formie daszku.
- prace budowlane zlokalizowane w sąsiedztwie miejsc rozrodu płazów (km 1+000-1+550) należy zaplanować tak, aby były prowadzone w okresie od 1 października do 15 marca, czyli poza sezonem rozrodczym oraz okresem największej aktywności płazów. W przypadku konieczności prowadzenia prac na ww. odcinku w okresie rozrodczym płazów oraz w okresie ich aktywności, należy zastosować zabezpieczenia chroniące przed zabijaniem zwierząt w wyniku prowadzonych prac i ruchu pojazdów – należy zastosować wygradzenie płótkami herpetologicznymi obszarów, na których prowadzone są prace za pomocą ogrodzenia szczelnego na całej długości, pełnego lub o oczkach nie większych niż 5x5 mm, o wysokości części naziemnej co najmniej 50 cm, z zagłębioną w podłożu dolną krawędzią (szczelne połączenie z podłożem) i odgięciem na zewnątrz górnej krawędzi wygradzenia w formie daszku.
- podczas prowadzenia prac na ciekach i rowach melioracyjnych, należy zapewnić przepływ na etapie budowy (czasowe przeniesienie koryta dokonane przed rozpoczęciem prac budowlanych).
- prace budowlane w sąsiedztwie cieków i rowów melioracyjnych należy zaplanować tak, aby były prowadzone w okresie od 1 października do 15 marca, czyli poza sezonem rozrodczym oraz okresem największej aktywności płazów. W przypadku uzasadnionej konieczności prowadzenia prac w okresie rozrodczym płazów oraz w okresie ich aktywności, należy zastosować zabezpieczenia chroniące przed zabijaniem zwierząt w wyniku prowadzonych prac i ruchu pojazdów – należy zastosować wygradzenie placu budowy płótkami herpetologicznymi, tj. za pomocą ogrodzenia szczelnego na całej długości, pełnego lub o oczkach nie większych niż 5x5 mm, o wysokości części naziemnej co najmniej 50 cm, z zagłębioną w podłożu dolną krawędzią (szczelne połączenie z podłożem) i odgięciem na zewnątrz górnej krawędzi wygradzenia w formie daszku. W przypadku prowadzenia prac w okresie rozrodczym oraz okresem największej aktywności płazów prace w obrębie cieków i rowów melioracyjnych należy prowadzić pod nadzorem inwestorskim przyrodniczym.
- w terenie niezabudowanym budowę chodnika i ścieżki rowerowej należy ograniczyć do jednej strony drogi.
- w przypadku budowy rowów odwadniających wzdłuż drogi, nachylenie skarp powinno być nie większe niż 1:2. Należy zaniechać umacniania dna i skarp rowów – rowy ziemne należy zaprojektować z pokrywą trawiastą. W przypadku konieczności umocnienia rowów prefabrykatami betonowymi należy zastosować umocnienia na niewielkich odcinkach z wykorzystaniem płytkich korytek o parabolicznym lub łukowym przekroju dna, umożliwiających samodzielne wychodzenie płazów, gadów i małych ssaków oraz przekraczanie liniowych obiektów odwodnieniowych.
- w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania studzienek ściekowych na płazy, gady i drobne ssaki poprzez zapobieganie wpadania zwierząt do studzienek należy zastosować kraty o możliwie najwęższych szczelinach (szerokość szczelin mniejsza niż 2 cm) lub/i należy zastosować warstwę gruboziarnistego, naturalnego kruszywa o wysokiej przepuszczalności i średnicy większej od szerokości szczelin w kratce.

- osadniki i separatory należy zaprojektować pod powierzchnią gruntu z dopływami podziemnymi.
- należy okresowo kontrolować szczelność i niezwłocznie dokonywać napraw (zwłaszcza po sezonie zimowym w przypadku zastosowania materiału o mniejszej wytrzymałości na czynniki atmosferyczne) projektowanych stałych ogrodzeń ochronno-naprowadzających połączonych z przejściami w km ok. 0+520 oraz ok. 1+050.
- należy zastosować drogowe znaki ostrzegawcze w miejscu przecięcia korytarza ekologicznego w północnej części drogi, oraz w miejscu lokalnych tras migracji ssaków kopytnych w części południowej, w celu zminimalizowania potencjalnych kolizji z większymi ssakami.
- należy unikać budowy wzdłuż drogi elementów infrastruktury mogących stanowić barierę dla większych ssaków, zwłaszcza w miejscach przecięcia planowanej drogi z lokalnymi korytarzami ekologicznymi oraz lokalnymi trasami migracji ssaków kopytnych;
- w przypadku konieczności umacniania skarp cieków, umocnienie należy ograniczyć tylko do skarp przy przepustach, grożących rozmyciem. Do umocnień należy zastosować kruszywa naturalne, dopuszcza się także płyty ażurowe o największych oczkach, jednakże płyty należy zasypać gruntem, w celu umożliwienia rozwoju roślinności. Nachylenie umocnionych skarp powinno być mniejsze niż 1:2.;
- ze względu na lokalizację drogi głównie poza obszarem zabudowanym, do budowy krawężników należy użyć krawężniki obniżone, w celu zminimalizowania efektu barierowego dla drobnych ssaków, płazów i gadów;
- na etapie eksploatacji system odwodnienia planowanej drogi powinien zostać wyposażony w urządzenia podczyszczające odprowadzane wody opadowe w postaci separatorów substancji ropopochodnych z osadnikami;
- system odwodnienia drogi powinien składać się z odwodnienia na odcinkach o przekroju drogowym realizowanym poprzez system szczelnych rowów otwartych, natomiast na odcinkach o przekroju ulicznym (tereny zabudowane) za pomocą kanalizacji deszczowej;
- odwodnienie drogowe należy zapewnić poprzez wykonanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych (wynikających z wytycznych) które będą zapewniać odpływ wody do rowów przydrożnych zlokalizowanych na odcinkach poza terenem zabudowy lub do kanalizacji deszczowej która będzie mieścić się w przekroju drogi na terenie zabudowanym;
- powstających w trakcie eksploatacji przedsięwzięcia odpadów nie należy magazynować na obszarze łącznika, należy zapewnić ich usuwanie w trakcie regularnych prac porządkowych.
- zebrane w trakcie prac porządkowych lub wytworzone w trakcie prowadzonych prac remontowych odpady należy zbierać w trakcie prowadzenia prac i wywozić poza obszar drogi z wykorzystaniem służb porządkowych i remontowych.
- należy zapewnić aby część odpadów wywiezionych z obszaru łącznika (powstających na etapie eksploatacji łącznika) została ponownie zagospodarowana, a odpady których nie da się wykorzystać należy zdeponować na składowisku odpadów.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydawanej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2015 r., poz. 2031):

1. Przedmiotową drogę należy zaprojektować jako drogę klasy Z (zbiorczej) w przekroju jednojezdniowym (1 x 2), o prędkości projektowej 50 km/h w terenie zabudowanym i 70 km/h w terenie niezabudowanym i kategorii KR4. Szerokość pasa ruchu 3,5 m, a szerokość 7 m. Długość odcinka 4,3 km.
2. Dla przedmiotowej drogi zaprojektować następujący przekrój konstrukcyjny dla kategorii drogi KR4, tj:
 - 5 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego;
 - 8 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego;

- 10 cm – podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego;
 - 20 cm - warstwa wzmacniająca podłoże z kruszywa stabilizowanego cementem.
3. W korytarzu drogi o szerokości 25 m zaprojektować jezdnie, pasy zieleni, ścieżkę rowerową, obustronne chodniki, rowy przydrożne, oświetlenie drogowe kanał teletechniczny oraz zaplanować rezerwę terenową (pas ziemi) pod przyszłą infrastrukturę techniczną (energetyczną, gazową, wodną i kanalizacyjną). Długość planowanego odcinka wyniesie 4,3 km.
 4. Należy zaprojektować następujące skrzyżowania z istniejącymi drogami:
 - włączenie się do dotychczasowej drogi krajowej nr 12 (14) w postaci ronda typu średniego o trzech wlotach;
 - skrzyżowanie z ul. Reymonta w km około 1+057.00 w postaci skrzyżowania trójwlotowego z pierwszeństwem przejazdu na nowo projektowanym łączniku;
 - skrzyżowanie z ul. Ceglana w km około 1+572.00 w postaci skrzyżowania trójwlotowego z pierwszeństwem przejazdu na nowo projektowanym łączniku;
 - skrzyżowanie z ul. Kolejową przy istniejącym wiadukcie w km około 1+924.50 w postaci ronda typu średniego z czterema wlotami;
 - skrzyżowanie w km około 2+382.50 z drogą gminną łączącą ul. Kosynierów i ul. Kolejową w postaci skrzyżowania czterowlotowego;
 - skrzyżowanie z ul. Kolejową w km około 3+079.00 w postaci skrzyżowania czterowlotowego;
 - przebudowę istniejącego ronda w km 4+214.18 – koniec projektowanego łącznika poprzez włączenie do już istniejącego ronda będącego częścią węzła drogowego Zduńska Wola Karsznice (Zduńska Wola – Wschód) w ciągu drogi ekspresowej S8.
 5. Z projektowanego łącznika należy zapewnić zjazdy indywidualne do każdej działki prywatnej. Nawierzchnie zjazdów należy wykonać z kostki brukowej betonowej oraz obramować je za pomocą obrzeży betonowych. Zjazdy indywidualne i publiczne należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami.
 6. Zaprojektować przebudowę wiaduktu kolejowego nad linią 131 w ciągu ul. Kolejowej w oparciu o następujące parametry i wytyczne:
 - posadowienie obiektów pośrednie;
 - podpory w formie klasycznych przyczółków monolitycznych, masywnych;
 - skrzydła podwieszane do przyczółków lub oddylatowane, monolityczne;
 - parametry funkcjonalne przekroju poprzecznego na obiekcie:
 - szerokość pasów ruchu: 2 x 3,50;
 - szerokość dwukierunkowego ciągu pieszorowerowego 1 x 2,50m;
 - jako elementy konstrukcyjne przęsła sugeruje się elementy prefabrykowane;
 - nośność obiektu na klasę obciążenia A wg PN-85/S-10030;
 - bariery energochłonne na krawędziach obiektu wraz z odpowiednimi odcinkami najazdowymi oraz zjazdowymi o parametrach spełniających odpowiednie normy i rozporządzenia;
 - osłony przeciwporażeniowe na krawędziach obiektu;
 - nawierzchnia jezdni:
 - warstwa ścieralna: beton asfaltowy (jak dla drogi na dojazdach);
 - warstwa wiążąca: jak dla drogi na dojazdach;
 - nawierzchnia ciągów pieszych, rowerowych, opasek: żywica epoksydowa;
 - krawężniki kamienne;
 - deski gzymsowe prefabrykowane;
 - urządzenia dylatacyjne dobrane odpowiednio do zastosowanego materiału konstrukcyjnego przęsła oraz jego konstrukcji;
 - płyty przejściowe o długości wymaganej przepisami;
 - uziemienie/uszynienie elementów stalowych na obiekcie;
 - schody techniczne zapewniające dostęp do obiektu dla służb technicznych;

- odwodnienie obiektu poza teren kolejowy;
 - konieczność przebudowy i/lub zabezpieczenia sieci PKP;
7. Dla ograniczenia efektu barierowego w obrębie lokalnych korytarzy ekologicznych w kilometrażu: ok. 0+520 oraz ok. 1+050, w obrębie istniejących cieków wodnych należy zaprojektować przepusty tak, aby spełniały rolę przejść dla małych zwierząt, tzn.:
 - wymiary minimalne: szerokość (światło poziome) $\geq 1,5$ m (zalecane $\geq 2,5$ m), wysokość (światło pionowe) $\geq 1,0$ m (zalecane $\geq 1,5$ m), kształt prostokątny lub eliptyczny (zalecane),
 - po obu stronach cieku, w świetle przepustu należy zaprojektować pasy suchego terenu, położonego poza zasięgiem zalewów o szerokości łącznej równej podwójnej szerokości koryta,
 - powierzchnia suchych pólek powinna być wyrównana i pokryta gruntem rodzimym lub innym, o podobnych parametrach fizyko-chemicznych. Nie należy stosować kruszyw łamanych oraz naturalnych gruboziarnistych. Umocnienia powierzchni pólki należy stosować wyłącznie w sytuacjach koniecznych, z wykorzystaniem takich materiałów, które zapewnią trwałe pokrycie gruntem (preferowane użycie geosyntetyków) także w przypadku okresowego zalewania powierzchni,
 - skarpa nasypu otaczająca wejście do przejścia powinna być zamaskowana zielenią rodzimą, by przejście nie wyróżniało się z krajobrazu i nie odstraszało zwierząt. Również teren doprowadzający do przejścia nie może być wyłożony różnego rodzaju elementami betonowymi, kostką granitową itp.
 8. Należy zaprojektować i wykonać stałe ogrodzenia ochronno-naprowadzające połączone z przejściami w km ok. 0+520 oraz ok. 1+050. Długość ogrodzeń ochronno-naprowadzających dla dwóch projektowanych przejść dla małych zwierząt powinna wynosić po 50 m po prawej i lewej stronie koryta cieku, po dwóch stronach drogi, dla każdego przejścia. Ogrodzenia mają naprowadzać na przejścia (brak możliwości przemieszczania się zwierząt wzdłuż ogrodzenia nad przejściem). Ogrodzenia powinny mieć następujące minimalne parametry: pełne lub o oczkach nie większych niż 5x5 mm, o wysokości części naziemnej co najmniej 50 cm, z zagłębioną w podłożu dolną krawędzią (szczelne połączenie z podłożem) i odgięciem na zewnątrz górnej krawędzi wygrodenia w formie daszku. Ogrodzenia powinny być szczelne na całej długości, a ich zakończenia powinny być ukształtne.
 9. Wykonanie infrastruktury oświetleniowej należy ograniczyć wyłącznie do obszaru zabudowanego;
 10. Należy zaprojektować i wykonać nasadzenia kompensacyjne wzdłuż projektowanego łącznika, w części niekolidującej z projektowanymi elementami drogi (z planowanym kanałem technologicznym i rowem odwadniającym, w przypadku rowu, nasadzenia należy wykonać za rowem), w ilości co najmniej równej liczbie wyciętych drzew. Do nasadzeń należy wykorzystać rodzime gatunki drzew, m.in. klon zwyczajny, lipa drobnolistna, brzoza brodawkowata, głóg jednoszyjkowy, głóg dwuszyjkowy. Sadzonki drzew powinny być prawidłowo uformowane z zachowaniem charakterystycznego dla gatunku i odmiany pokroju, wysokości, średnicy i długości pędów. Obwód sadzonki drzewa w pierśnicy nie powinien być mniejszy niż 6 cm a wysokość 1,5 m -2,5 m. Ponadto w ramach działań kompensacyjnych po wycince drzew i krzewów należy odtworzyć pas zarośli tarniny, głogów i dzikich róż, o długości około 100 m, zlokalizowanych na skraju zadrzewień, poboczu polnych dróg lub na miedzy w odległości do 1 km od przebiegu zaplanowanej do realizacji drogi;
 11. Należy zaprojektować system odwodnienia drogi w skład którego wejdzie odwodnienie na odcinkach o przekroju drogowym realizowane poprzez system szczelnych rowów otwartych, natomiast na odcinkach o przekroju ulicznym (tereny zabudowane) za pomocą kanalizacji deszczowej;
 12. Należy zaprojektować system kanalizacji deszczowej o następujących podstawowych parametrach:
 - lokalizacja studni w odległościach co około 30 m, max. 50 m poza jezdnią;

- montaż wpustów deszczowych w przekroju ulicznym po obu stronach jezdni,
 - montaż betonowych studni (rewizyjnych) - prefabrykaty,
 - montaż studni wlotowo-osadnikowych na włączaniu rowów do kanalizacji,
 - montaż urządzeń podczyszczających (separator, osadnik).
13. zaprojektować rowy szczelne (na długości ok. 2840 m) oraz kanalizacji deszczowej (na długości ok. 1354 m) z maksymalnym wykorzystaniem spadków istniejącego i projektowanego terenu, w taki sposób by uzyskać grawitacyjny odpływ wód opadowych i roztopowych z terenu.
14. Należy pozostawić pas szerokości ok. 1 m na zlokalizowanie ekranów akustycznych przy projektowanej drodze na odcinkach:
- 2+715 – 2+770 km – długość nie mniejsza niż 65 m (powierzchnia min. 65 m²);
 - 3+050 – 3+065 km – długość nie mniejsza niż 15 m (powierzchnia min. 15 m²);
- których ewentualna konieczność wykonania zostanie potwierdzona po wykonaniu analizy porealizacyjnej

II. Stwierdzam konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej oraz działań minimalizujących wpływ inwestycji na środowisko przyrodnicze poprzez:

1. Po wycince drzew i krzewów należy odtworzyć pas zarośli tarniny, głógów i dzikich róż, o długości około 100 m, zlokalizowanych na skraju zadrzewień, poboczu polnych dróg lub na miedzy w odległości do 1 km od przebiegu zaplanowanej do realizacji drogi.
2. Należy zainstalować na przyległych zadrzewieniach co najmniej 15 budek lęgowych typu Sokołowski o różnych średnicach otworu wejściowego (ok. 3-10 cm – typ A, A1, B, C lub D). Budki należy rozwiesić równomiernie, ale w rozproszeniu (min. 20 m jedna od drugiej) w obrębie pozostawionych zadrzewień, na wysokości min. 4 m, z otworem wejściowym zwróconym lekko ku dołowi, aby do środka nie wpadał deszcz, z przednią ścianką skierowaną w kierunku wschodu lub zachodu.

III. Nakładam obowiązek monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w następującym zakresie:

1. ze względu na możliwość wypadania drzew posadzonych w ramach kompensacji wycinki drzew, przez okres 5 lat należy prowadzić coroczny monitoring ich stanu, a w przypadku stwierdzenia strat względem projektu nasadzeń kompensacyjnych, podjąć działania skutkujące uzupełnieniem braków,

IV. W ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zachodzi konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w zakresie:

1. Oddziaływania na środowisko przyrodnicze, w której należy:
 - wykazać, że projekt uwzględnia wpływ wartościowego zadrzewienia, wykazać, że zastosowano wszelkie możliwe rozwiązania minimalizujące ilość wycinanych drzew i krzewów;
 - przedstawić projekt nasadzeń drzew i krzewów, wykazać, że ilość nasadzeń jest adekwatna do zaprojektowanej wycinki;
 - podać dokładny kilometraż przejść dla zwierząt wraz z kilometrażem ogrodzeń ochronno-naprowadzających oraz parametry ww. obiektów.
2. Oddziaływania w zakresie zagospodarowania wód opadowych i roztopowych z terenu przedmiotowej drogi należy:
 - Należy wskazać konkretne rozwiązania projektowe w zakresie odwodnienia przedmiotowej drogi, wraz z wyliczeniami ilości wód opadowych i roztopowych z przedmiotowej drogi, wskazać parametry systemu odwodnienia (m. in. rowów, zbiorników retencyjnych itd.), wykazać poprzez wyliczenia, iż będzie on w stanie skutecznie odprowadzić i zagospodarować wody opadowe i roztopowe z przedmiotowej drogi;
 - Poprzez wyliczenia wskazać parametry urządzeń podczyszczających wody opadowe i roztopowe z przedmiotowej drogi;

3. Oddziaływania akustycznego przedmiotowej drogi, z uwzględnieniem rozwiązań chroniących środowisko.
- V. Przedstawiam stanowisko, że dla przedmiotowej inwestycji nie ma potrzeby:**
1. przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko
- VI. Nakładam obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie ochrony przed hałasem:**
1. Analizę należy wykonać po upływie 1 roku od dnia oddania do eksploatacji przedmiotowej inwestycji i przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Łodzi oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w terminie 18 miesięcy od dnia oddania całego układu drogowego do użytkowania,
 2. Analizę należy wykonać przy istniejącej zabudowie mieszkaniowej znajdującej się w następujących lokalizacjach:
 - w km drogi ok. 2+735, na dz. nr ew. 428/3;
 - w km drogi ok. 2+760 na dz. o nr ew. 433/4;
 - w km drogi ok. 2+975 na dz. o nr ew. 443;
 - w km drogi ok. 3+075 na dz. o nr ew. 453/1.

UZASADNIENIE

Pan Łukasz Szkudlarek – pełnomocnik inwestora Starosty Zduńskowolskiego wnioskiem z 13 kwietnia 2015 r. (data wpływu do RDOŚ w Łodzi: 14 kwietnia 2015 r.) zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi powiatowej między węzłem drogi ekspresowej S8 Zduńska Wola Karsznice (Zduńska Wola – Wschód) w km 163+595,95 a dotychczasową drogą krajową 12 (14). Do wniosku załączono dwa egzemplarze karty informacyjnej przedsięwzięcia wraz z zapisem na elektronicznym nośniku danych, załącznik graficzny przedstawiający zasięg oddziaływania przedsięwzięcia oraz oryginał pełnomocnictwa.

W związku z brakami formalnymi Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi pismem z 17 kwietnia 2015 r., znak: WOOŚ.4210.11.2015.KD wezwał pełnomocnika inwestora do uzupełnienia w terminie siedmiu dni od otrzymania wezwania braków formalnych we wniosku poprzez dołączenie do przedmiotowego wniosku jednego egzemplarza karty informacyjnej przedsięwzięcia zgodnie z art. 74 ust. 2 ustawy ooś. Ponadto przedmiotowym pismem Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi wezwał o przesłanie oryginału bądź urzędowo poświadczonego odpisu pełnomocnictwa dla Pana Łukasza Szkudlarka, z którego będzie wynikać, iż przedmiotowe pełnomocnictwo dotyczy również złożonego wniosku.

Pismem z 21 kwietnia 2015 r., przesłanego do RDOŚ w Łodzi w formie faksu dnia 21 kwietnia 2015 r. oraz pocztą 22 kwietnia 2015 r. pełnomocnik inwestora przekazał informację, iż przedsięwzięcie nie będzie realizowane na terenie zamkniętym w związku z Decyzją Nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dz. Urz. MI Nr 14, poz. 25 ze zm.).

Pismem z 22 kwietnia 2015 r., otrzymanym 24 kwietnia 2015 r. Pan Łukasz Szkudlarek – pełnomocnik inwestora przesłał w uzupełnieniu komplet trzech egzemplarzy KIP. Ponadto pełnomocnik inwestora poinformował, iż pełnomocnictwo zostanie przesłane bezpośrednio przez inwestora. Ponadto pełnomocnik inwestora wskazał, iż przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie zamkniętym – działce o numerze ewidencyjnym 1/48, obręb 0018. Pełnomocnictwo dla Pana Łukasza Szkudlarka wpłynęło do RDOŚ w Łodzi 29 kwietnia 2015 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi po zapoznaniu się z dokumentacją załączoną do wniosku, stwierdził, że przesłane uzupełnienie zadość czyni wymogowi zawartemu w art. 74 ust. 1 ustawy ooś i 30 kwietnia 2015 r. wszczął postępowanie w przedmiotowej sprawie o czym obwieszczeniem znak: WOOŚ-I.4210.11.2015.KD.2 zawiadomił strony o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na drogi powiatowej między węzłem drogi ekspresowej S8 Zduńska Wola Karsznice (Zduńska Wola – Wschód) w km 163+595,95 a dotychczasową drogą krajową 12 (14). Pismem

z 30 kwietnia 2015 r., znak: WOOS-I.4210.11.2015.KD.3 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi przekazał obwieszczenie o wszczęciu postępowania, które zamieszczono na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Zduńska Wola, Urzędu Gminy Zduńska Wola, Urzędu Gminy Sędziejowice oraz na tablicy ogłoszeń i stronie internetowej (BIP) Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi. Ponadto zawiadomieniem z 30 kwietnia 2015 r., znak: WOOS-I.4210.11.2015.KD.4, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi poinformował pełnomocnika inwestora o wszczęciu postępowania.

Z uwagi na to, że planowany do realizacji odcinek projektowanej drogi, przebiega przez dwa powiaty, tj. powiat zduńskowolski i powiat łaski, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi 5 maja 2015 r. wystąpił w trybie art. 78 ust. 1 pkt 2 pismem znak: WOOS-I.4210.11.2015.KD.5 do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Zduńskiej Woli i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łasku o wydanie opinii w przedmiocie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. inwestycji. Załączając, zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, do swojego pisma:

- kopię wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 13 stycznia 2015 r.
- kartę informacyjną przedsięwzięcia.

Po złożeniu ww. pisma do PPIS w Zduńskiej Woli i Łasku, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi obwieszczeniem z 5 maja 2015 r. znak: WOOS-I.4210.11.2015.KD.6, zawiadomił strony postępowania o wystąpieniu do PPIS w Zduńskiej Woli i Łasku o wydanie opinii w przedmiocie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia. Pismem z 5 maja 2015 r., znak: WOOS-I.4210.11.2015.KD.7, przekazano obwieszczenie, które zamieszczono na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Zduńska Wola, Urzędu Gminy Zduńska Wola, Urzędu Gminy Sędziejowice. Ponadto obwieszczenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń i stronie internetowej (BIP) Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi.

W dniu 21 maja 2015 r. wpłynęło potwierdzenie wywieszenia obwieszczenia znak: WOOS-I.4210.11.2015.KD.2 z Urzędu Gminy Zduńska Wola, zaś w dniu 25 maja 2015 r., wpłynęło potwierdzenie wywieszenia obwieszczenia znak WOOS-I.4210.11.2015.KD.2 z Urzędu Gminy Sędziejowice. W dniu 29 maja 2015 r. wpłynęło potwierdzenie wywieszenia obwieszczenia znak: WOOS-I.4210.11.2015.KD.2 z Urzędu Miasta Zduńska Wola.

W piśmie znak: PSSE.NS ZNS.460.14.2015 z dnia 11 maja 2015 r. (data wpływu do RDOŚ w Łodzi 20 maja 2015 r.) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Zduńskiej Woli wyraził opinię, w której stwierdził potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenie raportu, dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi powiatowej między węzłem drogi ekspresowej S8 Zduńska Wola Karsznice (Zduńska Wola – Wschód) w km 163+595,95 a dotychczasową drogą krajową 12 (14), określając zakres raportu ze zwróceniem szczególnej uwagi na następujące kwestie:

1. rodzaj i charakterystyki przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:
 - a. skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji,
 - b. powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
 - c. wykorzystania zasobów naturalnych,
 - d. emisji i występowania innych uciążliwości,
2. opisu przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia;
3. opisu analizowanych wariantów, w tym:
 - a. wariantu proponowanego przez wnioskodawcę oraz racjonalnego wariantu alternatywnego,
 - b. wariantu najkorzystniejszego dla środowiska wraz z uzasadnieniem ich wyboru,
4. określenia poziomu hałasu i wibracji w obrębie najbliższej zabudowy mieszkaniowej i zagrodowej;
5. opisu przewidywanych znaczących oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na środowisko obejmujący bezpośrednio, pośrednio, wtórne, skumulowane, krótko-, średnio- i długoterminowe, stałe i chwilowe oddziaływania na środowisko wynikające z emisji;
6. analizy możliwych konfliktów społecznych;

7. analizy wpływu hałasu i drgań na zdrowie ludzi zamieszkałych w pobliskiej zabudowie mieszkaniowej i zagrodowej;
8. uzasadnienia proponowanego przez wnioskodawcę wariantu, ze wskazaniem jego oddziaływania na środowisko, w szczególności na:
 - a. ludzi, rośliny, zwierzęta, grzyby i siedliska przyrodnicze, wodę i powietrze,
 - b. powierzchnię ziemi, z uwzględnieniem ruchów masowych ziemi, klimat i krajobraz,
 - c. dobra materialne,
 - d. zabytki i krajobraz kulturowy, objęte istniejącą dokumentacją, w szczególności rejestrem lub ewidencją zabytków,
 - e. wzajemne oddziaływanie między elementami, o których mowa w lit. a-d;
9. wskazanie trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy, jakie napotkano, opracowując raport;
10. streszczenie w języku niespecjalistycznym informacji zawartych w raporcie, w odniesieniu do każdego elementu raportu;
11. nazwisko osoby lub osób sporządzających raport.

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powinien uwzględniać oddziaływanie przedsięwzięcia na etapach jego realizacji, eksploatacji lub użytkowania oraz likwidacji.

Zgodnie z opinią PPIS w Zduńskiej Woli przedmiotowa inwestycja zaplanowana jest w zakresie oraz miejscu, w którym występują uwarunkowania mogące być przyczyną obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i konieczności sporządzenia raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Natomiast w opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łasku, z dnia 19 maja 2015 r. znak: PPIS.ZNS.460.11.2015 (data wpływu do tut. Urzędu 22 maja 2015 r.) stwierdzono, iż nie ma konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

28 maja 2015 r. wpłynęło potwierdzenie wywieszenia obwieszczenia znak: WOOS-I.4210.11.2015.KD.6 z Urzędu Gminy Zduńska Wola, 1 czerwca 2015 r., wpłynęło potwierdzenie wywieszenia obwieszczenia znak WOOS-I.4210.11.2015.KD.6 z Urzędu Gminy Sędziejowice oraz 29 maja 2015 r. wpłynęło potwierdzenie wywieszenia obwieszczenia znak: WOOS-I.4210.11.2015.KD.6 z Urzędu Miasta Zduńska Wola.

Postanowieniem z 2 czerwca 2015 r., znak: WOOS-I.4210.11.2015.KD.8 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz określił zakres raportu.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi obwieszczeniem z 2 czerwca 2015 r. znak: WOOS-I.4210.11.2015.KD.9, zawiadomił strony postępowania o uzyskaniu opinii PPIS w Zduńskiej Woli i Łasku, o wydaniu postanowienia w przedmiocie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia oraz określeniu zakresu raportu. Pismem z 2 czerwca 2015 r., znak: WOOS-I.4210.11.2015.KD.10, przekazano obwieszczenie, które zamieszczono na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Zduńska Wola, Urzędu Gminy Zduńska Wola, Urzędu Gminy Sędziejowice. Ponadto obwieszczenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń i stronie internetowej (BIP) Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi.

24 czerwca 2015 r. wpłynęło potwierdzenie wywieszenia obwieszczenia znak: WOOS-I.4210.11.2015.KD.9 z Urzędu Gminy Zduńska Wola, 30 czerwca 2015 r., wpłynęło potwierdzenie wywieszenia obwieszczenia znak WOOS-I.4210.11.2015.KD.9 z Urzędu Gminy Sędziejowice oraz 10 lipca 2015 r. wpłynęło potwierdzenie wywieszenia obwieszczenia znak: WOOS-I.4210.11.2015.KD.9 z Urzędu Miasta Zduńska Wola.

Postanowieniem z 13 lipca 2015 r., znak: WOOS-I.4210.11.2015.KD.11 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla w/w przedsięwzięcia do czasu przedłożenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi obwieszczeniem z 13 lipca 2015 r. znak: WOOS-I.4210.11.2015.KD.12, zawiadomił strony postępowania o zawieszeniu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla w/w przedsięwzięcia do czasu

przedłożenia raportu o oddziaływaniu na środowisko. Pismem z 13 lipca 2015 r., znak: WOOŚ-I.4210.11.2015.KD.13, przekazano obwieszczenie, które zamieszczono na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Zduńska Wola, Urzędu Gminy Zduńska Wola, Urzędu Gminy Sędziejowice. Ponadto obwieszczenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń i stronie internetowej (BIP) Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi.

Pismem z 16 lipca 2015 r., otrzymanym 17 lipca 2015 r. pełnomocnik inwestora przesłał trzy egzemplarze raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z zapisem w formie elektronicznej.

Pismem z 23 lipca 2015 r., znak: WOOŚ-I.4210.11.2015.KD.14 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi wezwał pełnomocnika inwestora do uzupełnienia braków formalnych pisma z 16 lipca 2015 r. poprzez dołączenie do ww. pisma z 16 lipca 2015 r. wypisów z rejestrów gruntów obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujących obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie oraz poprzez dołączenie do ww. pisma z 16 lipca 2015 r. poświadczone przez właściwy organ kopie map ewidencyjnych obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Pismem z 27 lipca 2015 r. otrzymanym 28 lipca 2015 r. pełnomocnik inwestora przesłał uzupełnienie braku formalnego. Ponadto pismem z 30 lipca 2015 r. otrzymanym 3 sierpnia 2015 r. pełnomocnik inwestora przesłał dodatkowe uzupełnienie wraz z wnioskiem o przeniesienie części dokumentów z prowadzonego w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi postępowania administracyjnego realizowanego w sąsiedztwie przedsięwzięcia. Oba wystąpienia zawierały jednakże brak formalny w postaci braku podpisu pełnomocnika inwestora. W związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi pismem z 4 sierpnia 2015 r., znak: WOOŚ-I.4210.11.2015.KD.15 wezwał pełnomocnika inwestora do uzupełnienia przedmiotowych braków podpisów.

Pełnomocnik inwestora 5 sierpnia 2015 r. przesłał przedmiotowe wnioski podpisane bezpiecznym podpisem elektronicznym na adres poczty elektronicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi. Ponadto w dniu 6 sierpnia 2015 r. pełnomocnik inwestora osobiście złożył podpis na przesłanych uzupełnieniach.

3 sierpnia 2015 r. wpłynęło potwierdzenie wywieszenia obwieszczenia znak: WOOŚ-I.4210.11.2015.KD.12 z Urzędu Gminy Zduńska Wola, w dniu 6 sierpnia 2015 r., wpłynęło potwierdzenie wywieszenia obwieszczenia znak WOOŚ-I.4210.11.2015.KD.12 z Urzędu Gminy Sędziejowice oraz w dniu 27 sierpnia 2015 r. wpłynęło potwierdzenie wywieszenia obwieszczenia znak: WOOŚ-I.4210.11.2015.KD.12 z Urzędu Miasta Zduńska Wola.

Postanowieniem z 7 sierpnia 2015 r., znak: WOOŚ-I.4210.11.2015.KD.16 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi dołączył do przedmiotowej sprawy dokumenty będące w posiadaniu organu w sprawie o sygnaturze WOOŚ-I.4210.29.2015.PT tj. poświadczoną kopię mapy ewidencyjnej dla terenu położonego w powiecie Łaskim oraz wypisy z ewidencji gruntów dla działek obręb 18: 1/35, 1/48, 1/17, 1/14, 1/11, 1/16, 1/5, 1/6, (1/56).

Postanowieniem z 7 sierpnia 2015 r., znak: WOOŚ-I.4210.11.2015.KD.17 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi podjął postępowanie administracyjne prowadzone przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi obwieszczeniem z 7 sierpnia 2015 r. znak: WOOŚ-I.4210.11.2015.KD.18, zawiadomił strony postępowania o podjęciu zawieszono postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia. Pismem z 7 sierpnia 2015 r., znak: WOOŚ-I.4210.11.2015.KD.19, przekazano obwieszczenie, które zamieszczono na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Zduńska Wola, Urzędu Gminy Zduńska Wola, Urzędu Gminy Sędziejowice. Ponadto obwieszczenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń i stronie internetowej (BIP) Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi.

Pismem z 26 sierpnia 2015 r., znak: WOOŚ-I.4210.11.2015.KD.20 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi wezwał pełnomocnika inwestora do uzupełnienia na piśmie oraz w formie elektronicznej w trzech egzemplarzach raportu o oddziaływaniu na środowisko

przedmiotowego przedsięwzięcia m. in. w zakresie gospodarki odpadami, oddziaływania akustycznego, gospodarki wodno-ściekowej, ochrony przyrody oraz pozostałych zagadnień.

Pismem z 14 września 2015 r., otrzymanym 15 września 2015 r. pełnomocnik inwestora przesłał uzupełnienie przedmiotowego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi 21 września 2015 r. zawiadomił wnioskodawcę pismem z 21 września 2015 r., znak: WOOŚ-I.4210.11.2015.KD.21, iż wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia nastąpi z naruszeniem terminu i jednocześnie wyznaczył nowy termin na załatwienie sprawy. O powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi zawiadomił również pozostałe strony postępowania obwieszczeniem z 21 września 2015 r. znak: WOOŚ-I.4210.11.2015.KD.22. Pismem z dnia 21 września 2015 r., znak: WOOŚ-I.4210.11.2015.KD.23, przekazano ww. obwieszczenie, które zamieszczono na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Zduńska Wola, Urzędu Gminy Zduńska Wola, Urzędu Gminy Sędziejowice. Ponadto obwieszczenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń i stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi.

W dniu 30 września 2015 r. pełnomocnik inwestora przesłał w formie elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym uzupełnienie do przedmiotowego raportu. Uzupełnienie zostało również przesłane pocztą do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi pismem z 30 września 2015 r., otrzymanym 1 października 2015 r.

Pismem z 5 października 2015 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Zduńskiej Woli oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łasku o wydanie opinii zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 2 dla przedmiotowego przedsięwzięcia załączając między innymi raport wraz z uzupełnieniami oraz załącznikami i rysunkami, kopię wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz pełnomocnictwo dla Pana Łukasza Szkudlarka.

Obwieszczeniem/ogłoszeniem z 5 października 2015 r., znak: WOOŚ-I.4210.11.2015.KD.25, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi podał do publicznej wiadomości informację o przeprowadzeniu udziału społeczeństwa dla przedmiotowego przedsięwzięcia w terminie od 9 października 2015 r. do 29 października 2015 r. Ponadto obwieszczeniem z 5 października 2015 r., znak: WOOŚ-I.4210.11.2015.KD.26 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi zawiadomił strony postępowania m. in. o wezwaniu do uzupełnienia przedmiotowego raportu oraz o otrzymaniu uzupełnień przedmiotowej dokumentacji, o wystąpieniu do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Zduńskiej Woli oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łasku oraz o wyznaczeniu terminu przeprowadzenia procedury udziału społeczeństwa. Pismem z 27 września 2015 r., znak: WOOŚ-I.4210.11.2015.KD.27, przekazano ww. obwieszczenie oraz obwieszczenie/ogłoszenie, które zamieszczono na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Zduńska Wola, Urzędu Gminy Zduńska Wola, Urzędu Gminy Sędziejowice. Ponadto obwieszczenie oraz obwieszczenie/ogłoszenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń i stronie internetowej (BIP) Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi.

13 października 2015 r. wpłynęło potwierdzenie wywieszenia obwieszczenia znak: WOOŚ-I.4210.11.2015.KD.22 z Urzędu Gminy Zduńska Wola, 15 października 2015 r., wpłynęło potwierdzenie wywieszenia obwieszczenia znak: WOOŚ-I.4210.11.2015.KD.22 z Urzędu Gminy Sędziejowice oraz 4 listopada 2015 r. wpłynęło potwierdzenie wywieszenia obwieszczenia znak: WOOŚ-I.4210.11.2015.KD.22 z Urzędu Miasta Zduńska Wola.

21 października 2015 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynęła opinia sanitarna Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Zduńskiej Woli z 14 października 2015 r., znak: PSSE-NS ZNS-460.33.2015 opiniująca pozytywnie warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. W dniu 21 października 2015 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynęła opinia sanitarna Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łasku z 15 października 2015 r. znak: PPIS.ZNS.460.23.2015 opiniująca pozytywnie warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Obwieszczeniem oraz zawiadomieniem z 2 listopada 2015 r., znak: WOOŚ-I.4210.11.2015.KD.28 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi zawiadomił strony postępowania o uzyskaniu pozytywnych opinii sanitarnych Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Zduńskiej Woli oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łasku,

o zakończeniu procedury udziału społeczeństwa, zgromadzeniu kompletnego materiału umożliwiającego wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Pismem z 2 listopada 2015 r., znak: WOOŚ-I.4210.11.2015.KD.30, przekazano ww. obwieszczenie oraz zawiadomienie, które zamieszczono na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Zduńska Wola, Urzędu Gminy Zduńska Wola, Urzędu Gminy Sędziejowice. Ponadto obwieszczenie oraz obwieszczenie/ogłoszenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń i stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi.

2 listopada 2015 r. oraz w dniu 5 listopada 2015 r. wpłynęły potwierdzenia wywieszenia ogłoszenia/obwieszczenia znak: WOOŚ-I.4210.11.2015.KD.25 oraz obwieszczenia znak: WOOŚ-I.4210.11.2015.KD.26 z Urzędu Gminy Zduńska Wola. 4 listopada 2015 r. wpłynęły potwierdzenia wywieszenia ogłoszenia/obwieszczenia znak: WOOŚ-I.4210.11.2015.KD.25 oraz obwieszczenia znak: WOOŚ-I.4210.11.2015.KD.26 z Urzędu Gminy Sędziejowice oraz 4 listopada 2015 r. wpłynęły potwierdzenia wywieszenia ogłoszenia/obwieszczenia znak: WOOŚ-I.4210.11.2015.KD.25 oraz obwieszczenia znak: WOOŚ-I.4210.11.2015.KD.26 z Urzędu Miasta Zduńska Wola.

Pismem z 2 listopada 2015 r. pełnomocnik inwestora przesłał pismo, podpisane bezpiecznym podpisem elektronicznym, z prośbą o uwzględnienie w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach działki, która została pomyłkowo ominięta w zakresie przedsięwzięcia, korekcie nazwy przedsięwzięcia oraz uwzględnieniem zmiany nazwy ul. Leśmiana na ul. Kolejową w wydawanej decyzji. Przedmiotowe zmiany nie wpływają na zakres wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz nie wpływają na zakres i kształt przedmiotowego przedsięwzięcia, w związku z czym organ uwzględnił wniosek pełnomocnika inwestora.

20 listopada 2015 r. wpłynęło potwierdzenie wywieszenia obwieszczenia znak: WOOŚ-I.4210.11.2015.KD.28 z Urzędu Gminy Zduńska Wola, 24 listopada 2015 r., wpłynęło potwierdzenie wywieszenia obwieszczenia znak: WOOŚ-I.4210.11.2015.KD.28 z Urzędu Gminy Sędziejowice oraz 8 grudnia 2015 r. wpłynęło potwierdzenie wywieszenia obwieszczenia znak: WOOŚ-I.4210.11.2015.KD.28 z Urzędu Miasta Zduńska Wola.

Planowana do budowy droga przebiega przez teren kolejowy, który zgodnie z Decyzją Nr 3 Ministra Infrastruktury z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dz. Urz. MI Nr 14, poz. 25ze zm.) jest terenem zamkniętym. Zatem zgodnie z art. 75 ust. 6 ustawy ooś, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi.

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 ze zm.) „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, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody” należą do przedsięwzięć, dla których wykonanie raportu może być wymagane.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na budowie nowej drogi powiatowej między węzłem drogi ekspresowej S8 Zduńska Wola Karsznice (Zduńska Wola – Wschód) w km. 163+595,95 a dotychczasową drogą krajową 12 (14) z projektowanym włączeniem pomiędzy granicą miasta Zduńska Wola, a skrzyżowaniem z drogą gminną nr 119060E w miejscowości Ostrówek wraz z pasem infrastrukturalnym.

Będzie to droga klasy Z (zbiorczej) w przekroju jednojezdniowym (1 x 2), o prędkości projektowej 50 km/h w terenie zabudowanym i 70 km/h w terenie niezabudowanym i kategorii KR4. Szerokość pasa ruchu wyniesie 3,5 m, a szerokość jezdni 7 m. W korytarzu drogi o szerokości 25 m umieszczone będą jezdnie, pasy zieleni, ścieżka rowerowa, chodniki, rowy przydrożne, oświetlenie drogowe, kanał teletechniczny oraz rezerwę terenową (pas ziemi) pod przyszłą infrastrukturę techniczną (energetyczną, gazową, wodną i kanalizacyjną). Długość planowanego

odcinka wyniesie 4,3 km. W zakres przedsięwzięcia wchodzi również przebudowa wiaduktu kolejowego nad linią 131 w ciągu ul. Kolejowej.

Dla łącznika przyjęto przekrój konstrukcyjny dla kategorii drogi KR4, tj:

- 5 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego;
- 8 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego;
- 10 cm – podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego;
- 20 cm - warstwa wzmacniająca podłoże z kruszywa stabilizowanego cementem.

Bilans terenu pod przedmiotowe przedsięwzięcie przedstawia się następująco:

- nawierzchnia drogi – ok. 30100 m² – 28%;
- ciągi piesze – ok. 17200 m² – 16%;
- ciągi rowerowe – ok. 12900 m² – 12%;
- powierzchnie zielone – ok. 47300 m² – ok. 44%.

Suma powierzchni przeznaczonych pod przedmiotowe przedsięwzięcie wyniesie ok. 107500 m².

W pasie drogi przewidziano rezerwę terenową (pas ziemi) umożliwiającą doprowadzenie w przyszłości sieci energetycznej, gazowej, wodnej i kanalizacyjnej do planowanych terenów aktywności gospodarczej.

Przewidywany zakres prac obejmuje:

- roboty przygotowawcze:
 - usunięcie drzew lub krzewów;
 - zdjęcie warstwy humusu i/lub darniny;
 - rozbiórki obiektów budowlanych;
 - rozbiórka wiaduktu kolejowego;
- roboty ziemne:
 - wykonanie wykopów mechanicznie w gruntach kat. I÷VI z pozyskaniem i transportem budowy oraz jego zagospodarowaniem;
 - wykonaniem dolnych warstw nasypów mechanicznie z gruntu kat. I÷VI z pozyskaniem i transportem gruntu z dokopu. Schodkowanie skarp oraz wierzchniej warstwy nasypu;
 - odwodnienie korpusu drogowego (sączki podłużne, drenaż francuski);
- roboty budowlane:
 - budowę konstrukcji wiaduktu nad linią kolejową;
 - wykonanie podbudowy łącznika (koryto wraz z profilowaniem i zagęszczeniem podłoża, oczyszczenie i skropienie warstw konstrukcyjnych, podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, wykonanie warstwywy wzmacniającej podłoże gruntowe, ułożenie geokompozytu);
 - wykonanie infrastruktury technicznej (w tym sieć gazowa, wodna, kanalizacyjna, elektryczna);
 - wykonanie nawierzchni (warstwa ścieralna, wiążąca);
- roboty wykończeniowe:
 - umocnienie skarp rowów i cieków, humusowanie z obsianiem skarp, umocnienie skarp rowów płytami chodnikowymi oraz płytami ażurowymi, ułożenie ścieków korytkowych oraz trójkątnych, wykonanie przepustów pod zjazdami;
 - oznakowanie dróg i urządzenia bezpieczeństwa ruchu (malowanie nawierzchni, instalowanie znaków drogowych, instalowanie urządzeń ochronnych);
 - prace wykończeniowe (roboty budowlane w zakresie układania chodników, ułożenia krawężników i obrzeży);
- wykonanie zieleni drogowej. Powyższe prace prowadzone będą ręcznie oraz za pomocą ciężkiego sprzętu drogowego w postaci koparek, spycharek, równarek, rozściełacza nawierzchni itp. Przewiduje się transport ciężkimi autami ciężarowymi. Zakłada się około 36 miesięczny okres realizacji przedsięwzięcia.

Planowany do realizacji wariant łącznika przebiega przez teren dwóch powiatów: zduńskowolskiego i łaskiego na obszarze gminy Sędziejowice, gminy Zduńska Wola i Miasta Zduńska Wola.

Przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie na obszarach Miasta Zduńska Wola w sąsiedztwie terenów kolejowych oraz użytkowanych jako grunty rolnicze. W otoczeniu znajduje się zabudowa zagrodowa wsi Karsznice. Ponadto przedsięwzięcie realizowane będzie w pobliżu terenów zabudowy produkcyjno-usługowej, składów i magazynów oraz zieleni parkowej. Krótkie odcinki planowanej drogi przeprowadzone są wzdłuż istniejących dróg gruntowych. Planowane przedsięwzięcie związane będzie z wycinką drzew i krzewów.

Zgodnie z pozyskanymi informacjami, teren, na którym zaplanowano budowę drogi łączącej drogę ekspresową S8 z byłą drogą krajową 12(14) oraz przebudowę wiaduktu na linii kolejowej 131, znajduje się w zdecydowanej większości na terenach uprawnych, łąkach i nieużytkach. Na krótkich odcinkach trasa łącznika biegnie po drogach gruntowych, a w kilku miejscach przecina niewielkie zadrzewienia. Dodatkowo południowa część łącznika sąsiaduje z zabudową mieszkaniową oraz z terenem kolejowym, na którym znajduje się Skansen Taboru Kolejowego.

Na etapie realizacji inwestycji konieczne będzie zaopatrzenie placu budowy i jego zaplecza w paliwa niezbędne do pracy maszyn oraz samochodów poruszających się po placu i dowożących materiały. Na zapleczu budowy konieczne będzie zapewnienie zaplecza socjalnego dla pracowników. W związku z tym wystąpi zapotrzebowanie na energię elektryczną oraz zapotrzebowanie na wodę do celów bytowo sanitarnych, w ilości do 5 m³/osobę.

Na planowanym łączniku i przebudowywanym wiadukcie zakłada się użycie standardowej nawierzchni w postaci betonu asfaltowego w ilości około 7000 m³, kostki betonowej o powierzchni ok. 30100 m² oraz warstwy wzmocnionej w postaci kruszywa stabilizowanego cementem w ilości ok. 12000 m³. Wystąpi również zapotrzebowanie na materiały niezbędne do wykonania infrastruktury (materiały drogowe typu krawężniki, rury PCV i PE, PEHD, materiały konstrukcyjne wiaduktu, materiały eksploatacyjne do oświetlenia ulicznego).

Na etapie eksploatacji inwestycji konieczne będzie zaopatrzenie omawianego układu drogowego w energię elektryczną do 150 kW mocy. Ponadto wystąpi zużycie paliw do napędu pojazdów utrzymujących drogę (zamiatanie, odśnieżanie, utrzymanie zieleni itp.) oraz materiałów i środków do zimowego utrzymania.

Etap budowy przedsięwzięcia wpływać będzie na środowisko w zakresie:

- wytwarzania odpadów i ścieków typu komunalnego,
- emisji zanieczyszczeń do powietrza z pracy maszyn przy budowie i ruchu pojazdów dowożących materiał budowlany oraz wywożących odpady,
- emisji hałasu i wibracji z pracy urządzeń i maszyn wykorzystywanych podczas budowy, pojazdów dowożących materiały i wywożących odpady.

Etap eksploatacji przedsięwzięcia wpływać będzie na środowisko w zakresie:

- emisji zanieczyszczeń ze spalania paliw w pojazdach poruszających się po drodze,
- emisji hałasu z ruchu pojazdów po drodze – praca silnika, toczenie kół po drodze,
- powstawania odpadów z utrzymania czystości wzdłuż drogi – powstawać mogą odpady pochodzące z czyszczenia studzienek kanalizacyjnych i urządzeń oczyszczających (osadniki), źródeł światła (oświetlenie drogi), porządkowania chodników i ścieżek rowerowych,
- powstawania ścieków, w postaci zanieczyszczonych wód opadowych spływających z drogi (spływy deszczowe i roztopowe).

Przedmiotowe przedsięwzięcie związane będzie z wycinką drzew i krzewów.

W kilometrażu 0+510 - 0+ 530 do wycinki przeznaczone są drzewa i krzewy rosnące wzdłuż rowu odwadniającego uchodzącego do rzeki Tymianki. Gatunki przeznaczone do wycinki to 53 drzewa olszy czarnej *Alnus glutinosa* oraz krzewy bzu czarnego *Sambucus nigra* o powierzchni 30 m² i głogu jednoszyjkowego *Crataegus monogyna* o powierzchni 10 m².

W kilometrażu 0+555 - 0+630 do wycinki przeznaczony jest fragment kompleksu leśnego budowanego przez brzozę brodawkowatą *Betula pendula* oraz sosnę zwyczajną *Pinus sylvestris* z niewielką domieszką dębu szypułkowego *Quercus robur*. Zakres zinwentaryzowanych pierśnic brzozy brodawkowej mieści się w przedziałach 31-40, 41-50, 51-60 cm, szacowany wiek 30-40 lat. Nasadzenia sosny zwyczajnej są nieco młodsze, ich wiek szacuje się na 20-30 lat. W obrębie tego obszaru nie zinwentaryzowano starych, dziuplastych drzew. Na granicy projektowanej drogi zinwentaryzowano dwupienny dąb szypułkowy o pierśnicach 125 i 140 cm.

W kilometrażu 0+830 - 0+860 do wycinki zinwentaryzowano 8 szt. olszy czarnych w tym 5 wielopiennych drzew, 2 wielopienne czeremchy zwyczajne oraz bez czarny o powierzchni 8 m² i różę dziką o powierzchni 3m². Nie zinwentaryzowano drzew dziuplastych, jedynie w konarach czeremchy zwyczajnej zidentyfikowano ptasie gniazdo.

W kilometrażu 1+630 - 1+900 zinwentaryzowano zakrzewienia rosnące przy samej granicy planowanego przebiegu łącznika, są narażone na zniszczenie podczas prac budowlanych. Głównym gatunkiem budującym zakrzewienia - 90% jest śliwa wiśniowa (ałyca) *Prunus cerasifera*. Pozostałe gatunki wchodzące w skład zakrzewień to: śliwa tarnina *Prunus spinosa*, ligustr pospolity *Ligustrum vulgare*, trzmielina zwyczajna *Euonymus europaeus*, robinia akacjowa *Robinia pseudoacacia*, jarzab pospolity *Sorbus aucuparia*, śnieguliczka biała *Symphoricarpos albus*, głóg jednoszyjkowy *Crataegus monogyna*, dąb szypułkowy *Quercus robur*, suchodrzew pospolity *Lonicera xylosteum*, klon zwyczajny *Acer platanoides*.

W kilometrażu 1+900 - 2+020 - teren ruderalny położony między obszarem kolejowym a istniejącą drogą. Do obszaru tego włączono również roślinność znajdująca się po obu stronach mostu. Większość obszaru pokrywa wysoka roślinność trawiasta z wrotyczem pospolitym. Gatunki drzew i krzewów rosnące po północnej stronie drogi: jesion wyniosły *Fraxinus excelsior*, śliwa tarnina *Prunus spinosa*, śliwa ałyca *Prunus cerasifera*, głóg jednoszyjkowy *Crataegus monogyna*, klon zwyczajny *Acer platanoides*, klon jawor *Acer pseudoplatanus*, jabłoń domowa *Malus domestica*, topola osika *Populus tremula*, topola szara *Populus canescens*, leszczyna pospolita *Corylus avellana*, brzoza brodawkowata *Betula pendula*, róża dzika *Rosa canina*. Gatunki drzew i krzewów rosnące po południowej stronie drogi: jesion wyniosły *Fraxinus excelsior*, śliwa tarnina *Prunus spinosa*, śliwa ałyca *Prunus cerasifera*, głóg jednoszyjkowy *Crataegus monogyna*, jabłoń domowa *Malus domestica*, topola osika *Populus tremula*, róża dzika *Rosa canina*. We wschodniej części obszaru zakrzewienia budują następujące gatunki: ligustr pospolity *Ligustrum vulgare*, dereń świdawa *Cornus sanguinea*, śliwa tarnina *Prunus spinosa*, śliwa ałyca *Prunus cerasifera*, głóg jednoszyjkowy *Crataegus monogyna*, głóg dwuszyjkowy *Crataegus laevigata*, wierzba iwa *Salix caprea*, jesion wyniosły *Fraxinus excelsior*, suchodrzew pospolity *Lonicera xylosteum*, róża dzika *Rosa canina*, robinia akacjowa *Robinia pseudoacacia*, klon zwyczajny *Acer platanoides*, klon jesionolistny *Acer negundo*, trzmielina pospolita *Euonymus europaeus*. Ponadto w obszarze tym występowała w dużym zwarcie jeżyna popielica *Rubus caesius*. Krzewy, pojedyncze drzewa oraz ich samosiew bardzo gęsto porastają podstawę i skarpy mostu. W obszarze tym nie zidentyfikowano starych, dziuplastych drzew. Wiek krzewów, samosiewu i pojedynczych drzew oszacowano w przedziale 10 - 30 lat. W sąsiedztwie projektowanej drogi zinwentaryzowano topolę osikę o pierśnicy 129 cm. W kilometrażu 2+080 - 2+280 obszar obejmuje teren ruderalny z licznym samosiewem drzew i krzewów: jesion wyniosły *Fraxinus excelsior*, klon jesionolistny *Acer negundo*, robinia akacjowa *Robinia pseudoacacia*, głóg jednoszyjkowy *Crataegus monogyna*, czeremcha zwyczajna *Padus avium*, bez czarny *Sambucus nigra*.

W kilometrażu 2+950 - 2+980 drzewami kolidującymi z planowanym łącznikiem są drzewa owocowe. Na obszarze tym znajduje się sad należący do zabudowań jednorodzinnych sąsiadujących z planowanym łącznikiem. W bezpośredniej kolizji z łącznikiem znajdują się dwa drzewa owocowe o pierśnicy 129 i 91 cm.

W kilometrażu 3+300 - 3+340 występuje niewielki kompleks zadrzewień budowanych przez brzozę brodawkowatą. Pierśnice drzew znajdują się w przedziale 21-30; 31-40cm. Szacowany wiek zadrzewień wynosi 20-30 lat. W zagajniku tym, na powierzchni kolidującej z przebiegiem planowanego łącznika nie stwierdzono drzew dziuplastych.

W kilometrażu 3+370 do 3+400 występują pojedyncze drzewa brzozy brodawkowatej, olszy czarnej, dębu szypułkowego, topoli osiki oraz drzewa owocowe. Na obszarze tym znajdują się również krzewy porzeczek czarnej, które są pozostałością po wcześniejszej uprawie sadowniczej. Nie stwierdzono starych, dziuplastych drzew. Do wycinki przewidziano 16 drzew brzoza brodawkowata; dąb szypułkowy 2 sztuki; topola osika 1 szt.; olsza czarna 1 szt.

W kilometrażu 3+810 - 3+820 obszar kolidujący z planowanym łącznikiem to zakrzaczenia śliwy tarniny. W ramach zakrzewienia tuż za granicą przebiegu łącznika rośnie dąb szypułkowy o pierśnicy 222 cm.

W Kilometrażu 4+015 do 4+115 występuje niewielki kompleks zadrzewień budowany przez brzozę brodawkowatą z pojedynczymi nasadzeniami sosny zwyczajnej. Do wycinki wytypowano około 280 drzew z zakresem średnic 30-75 cm. Szacowany wiek zadrzewień wynosi 20 - 40 lat. W obszarze tym nie stwierdzono starych, dziuplastych drzew.

W obszarach, w których wskazano powierzchnię znajdują się przede wszystkim zakrzewienia. Zakrzewienia te nie wykazują dużej zwartości. W ramach kompensacji za wycinkę drzew i krzewów z tych obszarów wskazuje się by drzewa i krzewy były posadzone na całej długości łącznika po jego obu stronach. Ilość i powierzchnia nasadzeń kompensacyjnych nie może być niższa niż ilość i powierzchnia drzew i krzewów przeznaczonych do wycinki.

Podczas realizacji inwestycji (Wariant I) dojdzie do zajęcia stanowisk ptaków. W obszarze kolizji znajdują się:

- czajka - 3 pary w km: 0+120,
- kuropatwa - km: 0+000,
- pliszka żółta - km: 0+120,
- makolągwa - km: 0+630,
- pliszka siwa - km: 1+000,
- sroka - km: 4+100.

Przewidywane oddziaływania na wody na etapie realizacji analizowanego przedsięwzięcia dotyczyć będą przede wszystkim potencjalnego przedostania się podczas prowadzenia prac zanieczyszczeń do wód i do gruntu, a za jego pośrednictwem do wód podziemnych. W ramach planowanych prac konieczne będzie prowadzenie robót rozbiórkowych w przypadku kolidujących obiektów, prac ziemnych i budowlanych za pomocą maszyn sprzętu mechanicznego, w tym infrastruktury umożliwiającej przejście przez istniejącą sieć melioracyjną (w km 0+520, 1+050 i 3+990 projektowanego łącznika). Stwarza to ryzyko zanieczyszczenia wód substancjami ropopochodnymi w przypadku wycieku z nich paliwa lub płynów eksploatacyjnych. Zagrożenia te mogą być jednak skutecznie wyeliminowane dzięki zastosowaniu podstawowych zasad i dobrych praktyk opisanych w punkcie 5. Dlatego pod warunkiem ich przestrzegania w przypadku planowanego przedsięwzięcia nie stwierdza się istotnego ryzyka zanieczyszczenia wód powierzchniowych i poziomych na etapie realizacji. Oddziaływania na wody etapu eksploatacji wybudowanej drogi polegać będą na odprowadzaniu do odbiornika ujmowanych przez system kanalizacji deszczowej wód opadowych. Odbiornikiem wód opadowych będzie rzeka Grabia oraz jej dopływ Tymianka. Wody splukiwane z dróg, szczególnie w początkowej fazie opadów zanieczyszczone są zawieszinami oraz innymi zanieczyszczeniami z suchej depozycji. Możliwa jest również zawartość w nich substancji ropopochodnych, szczególnie w przypadku zdarzeń awaryjnych i kolizji na drodze. System kanalizacji deszczowej wyposażony będzie w urządzenia do podczyszczania w postaci separatorów substancji ropopochodnych z osadnikami, które umożliwią zatrzymanie tych zanieczyszczeń przed przedostaniem się do odbiornika. Gwarantować one będą dotrzymanie standardów określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2014 r., poz. 1800). Na odprowadzenie wód opadowych i wykonanie urządzeń wodnych inwestor uzyska pozwolenie wodnoprawne. Przewiduje się odprowadzenie wód deszczowych z odcinków proj. trasy do następujących lokalnych odbiorników:

- rów R-5 – kolizja w hm 7+50 rowu – rów w m. Krobanów (działka o nr ewid. 257/1- na wysokości działek o nr ewid. 278/1, 278/2), ujście do rzeki Tymianki w km 3+160;
- rów R-4 – kolizja w hm 7+00 rowu – rów w m. Karsznice (rów stanowi użytek wg ewidencji gruntów i zaliczony jest do działek z nim sąsiadujących), ujście do rzeki Tymianki w km 2+160;
- rów R-2 – kolizja w hm 10+10 rowu – rów w m. Karsznice (rów stanowi użytek wg ewidencji gruntów i zaliczony jest do działek z nim sąsiadujących), ujście do rzeki Tymianki w km 1+580;
- rowy „ bez nazwy” nie będące rowami melioracyjnymi – rów w m. Marzenin.

Przewiduje się wykonanie rowów szczelnych (na długości ok. 2840 m) oraz kanalizacji deszczowej (na długości ok. 1354 m) z maksymalnym wykorzystaniem spadków istniejącego i projektowanego

terenu, w taki sposób by uzyskać grawitacyjny odpływ wód opadowych i roztopowych z terenu. Gdyby jednak okazało się w związku z szczegółową niwelacją terenu, iż występuje brak możliwości odpływu grawitacyjnego należy zastosować przepompownie wód, przed którymi należy stosować zbiorniki retencyjne. Projektowany łącznik znajduje się w odległości ponad 14,5 km od najbliższego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych, jakim jest zbiornik Sieradz. Wobec czego należy wykluczyć możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania inwestycji na sieć GZWP.

Zgodnie z przeprowadzoną analizą możliwe oddziaływanie inwestycji na cele ochrony jednolitych części wód ograniczy się do odprowadzania wód opadowych. Relatywnie mała skala i charakter przedsięwzięcia, obejmująca odwodnienie 4,3 km odcinka drogi na terenie gmin Zduńska Wola i Sędziejowice oraz brak kolizji z poważniejszymi ciekami (planuje się jedynie przejścia przez rowy systemu melioracji) wyklucza możliwość powstania oddziaływań o charakterze istotnym. Obie JCWP: PLRW600016182892 i PLRW600019182899 oraz JCWPd PLGW600083 charakteryzują się dobrym stanem w zakresie elementów fizykochemicznych. Nie przewiduje się negatywnego wpływu na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych JCWP PLRW600016182892 i PLRW600019182899 oraz JCWPd PLGW600083 związanego z etapem realizacji oraz eksploatacji planowanego łącznika.

Przewidywane oddziaływania na wody na etapie realizacji analizowanego przedsięwzięcia dotyczyć będą przede wszystkim potencjalnego przedostania się podczas prowadzenia prac zanieczyszczeń do wód i do gruntu, a za jego pośrednictwem do wód podziemnych. W ramach planowanych prac konieczne będzie prowadzenie robót rozbiórkowych w przypadku kolidujących obiektów, prac ziemnych i budowlanych za pomocą maszyn sprzętu mechanicznego, w tym infrastruktury umożliwiającej przejście przez istniejącą sieć melioracyjną (w km 0+520, 1+050 i 3+990 projektowanego łącznika). Stwarza to ryzyko zanieczyszczenia wód substancjami ropopochodnymi w przypadku wycieku z nich paliwa lub płynów eksploatacyjnych. W przypadku zastosowania odpowiednich środków ostrożności wyżej wskazane ryzyko zostanie zminimalizowane.

Oddziaływania na wody etapu eksploatacji wybudowanej drogi polegać będą na odprowadzaniu do odbiornika ujmowanych przez system kanalizacji deszczowej wód opadowych. Odbiornikiem wód opadowych będzie rzeka Grabia oraz jej dopływ Tymianka. Wody spłukiwane z dróg, szczególnie w początkowej fazie opadów zanieczyszczone są zawiesinami oraz innymi zanieczyszczeniami z suchej depozycji. Możliwa jest również zawartość w nich substancji ropopochodnych, szczególnie w przypadku zdarzeń awaryjnych i kolizji na drodze. System kanalizacji deszczowej wyposażony będzie w urządzenia do podczyszczania w postaci separatorów substancji ropopochodnych z osadnikami, które umożliwią zatrzymanie tych zanieczyszczeń przed przedostaniem się do odbiornika. Na odprowadzenie wód opadowych i wykonanie urządzeń wodnych inwestor uzyska pozwolenie wodnoprawne. Projektowany łącznik znajduje się w odległości ponad 14,5 km od najbliższego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych, jakim jest zbiornik Sieradz. Wobec czego należy wykluczyć możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania inwestycji na sieć GZWP.

Ze względu na charakter planowanego przedsięwzięcia, przewiduje się, że oddziaływania związane z tą fazą będą miały charakter krótkoterminowy, a miejsca powstawania uciążliwości będą się zmieniały wraz z postępem robót, wyjątek stanowi przebudowa wiaduktu, podczas której lokalizacja maszyn i urządzeń w ciągu całego etapu będzie niezmienna. Głównymi emitarami zanieczyszczeń będą tu maszyny budowlane, pojazdy transportujące kruszywo, przechowywanie kruszywa, prace ziemne i budowlane (w tym układanie nawierzchni) oraz prace wykończeniowe z wykorzystaniem farb i lakierów. Przewiduje się, że w trakcie robót może zwiększyć się zapylenie związane z przeprowadzaniem robót ziemnych oraz w fazie wykończeniowej z emisją lotnych związków organicznych. Mimo pracy maszyn budowlanych nie przewiduje się istotnego wzrostu stężeń NO_x, węglowodorów i innych substancji powstających w wyniku spalania paliw gdyż, na czas robót dany odcinek drogi zostanie wyłączony z ruchu pojazdów niezwiązanych z budową. Przewidywane emisje, z uwagi na relatywnie niskie stężenia tła notowane w rejonie przedsięwzięcia (poniżej wartości Da) nie będą miały istotnego wpływu na stan aerosanitarny. Nie przewiduje się możliwości wystąpienia istotnych negatywnych oddziaływań na powietrze

atmosferyczne i uwarunkowania klimatyczne na etapie eksploatacji przedmiotowej drogi powiatowej.

Generowane na etapie realizacji przedsięwzięcia oddziaływania w zakresie emisji hałasu, będą miały charakter krótkotrwały i chwilowy, a źródła uciążliwości będą przemieszczać się wraz z postępem robót.

Na etapie eksploatacji, zgodnie z założeniami technicznymi przyjęto iż wybudowana droga będzie o przekroju jedno-jezdniowym (1 x 2), prędkości projektowej 50 km/h w terenie zabudowanym i 70 km/h w terenie niezabudowanym. Szerokość pasa ruchu wyniesie 3,5 m, a szerokość jezdni 7 m. Założono wykorzystanie standardowej nawierzchni bitumicznej w postaci betonu asfaltowego. Z uwagi na bliską odległość projektowanego łącznika od linii kolejowej 131 w modelu uwzględniono kumulację hałasu kolejowego z drogowym. Zgodnie z informacjami ze studium wykonalności natężenie ruchu pociągów na linii 131 wynosi 60 składów na dobę. Przeprowadzona analiza wykazała ona iż zasięg dozwolonych izofon równoważnego poziomu dźwięku graniczy z zabudową mieszkaniową podlegającą ochronie akustycznej jedynie w przypadku pięciu budynków. Są to budynki zlokalizowane na działkach o numerach ewidencyjnych 428/3, 433/4, 443, 453/1 oraz 1/11 przy ulicy Kolejowej, przy czym budynek na działce 1/11, przy ul. Kolejowej zidentyfikowano jako niezamieszkały a działka podlegać będzie wykupowi dlatego wyłączono go z dalszych analiz. Na elewacjach tych budynków dokonano dodatkowego modelowania w receptorach na pierwszej (2 m) i drugiej (5 m) kondygnacji, która wykazała iż jedynie w przypadku budynku na działce 428/3 (receptor nr 2) w porze nocnej może dojść do nieosiągnięcia dozwolonego standardu akustycznego 56 dB.

Realizacja przedsięwzięcia, jakim jest budowa drogi niesie ze sobą oddziaływania na powierzchnie ziemi. Oddziaływanie na powierzchnie ziemi, w tym głównie na środowisko glebowe związane będzie wszystkim z prowadzonymi pracami budowlanymi, przemieszczaniem mas ziemnych, usunięciem wierzchniej warstwy próchnicznej oraz trwałym przykryciem powierzchni sztuczną nawierzchnią. Zajęcie terenu pod budowę drogi będzie wymagało także trwałego wyłączenia z użytkowania rolniczego znacznej powierzchni gruntów ornych i użytków zielonych w pasie drogowym.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia powstawać będą odpady typowe dla prac związanych z budową dróg. Na etapie realizacji przedsięwzięcia powstawać będą zarówno odpady niebezpieczne jak i inne niż niebezpieczne. Odpady, które powstaną lub mogą powstać w fazie realizacji przedsięwzięcia należeć będą między innymi do następujących grup:

- Grupa 15 - Odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach,
- Grupa 16 - Odpady nieujęte w innych grupach,
- Grupa 17 - Odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych),
- Grupa 20 - Odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie.

Wytwórcami odpadów powstających w wyniku realizacji inwestycji będą firmy świadczące usługę prac realizacyjnych, posiadające stosowne zezwolenie z zakresu gospodarki odpadami. Oznacza to, że firmy te będą odpowiedzialne za gospodarowanie wytworzonymi odpadami i postępowanie z nimi zgodnie z obowiązującymi przepisami prawnymi w tym zakresie.

Odpady powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia będą typowe dla prac związanych z budową dróg, a zatem będą to różnego rodzaju odpady opakowaniowe, sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne, ubrania ochronne, odpady z budowy i demontażu obiektów budowlanych i infrastruktury kolidującej z przedsięwzięciem, w tym gleba i ziemia, odpady komunalne i inne odpady w tym odpady niebezpieczne. Odpady budowlane, w tym gleba i ziemia, przed zagospodarowaniem magazynowana będzie w przyzmacach. Przez cały okres realizacji przedsięwzięcia pozostałe odpady będą segregowane i magazynowane selektywnie w szczelnych kontenerach i pojemnikach zabezpieczonych przed warunkami atmosferycznymi i dostępem zwierząt oraz osób postronnych. Kontenery i pojemniki będą zlokalizowane na placu budowy, w niedalekiej odległości od frontu prowadzonych robót, na szczelnym podłożu zabezpieczającym przed ewentualnym przedostawaniem się substancji szkodliwych do środowiska gruntowego. W miarę posuwania się frontu robót sukcesywnie przenoszone będą pojemniki i kontenery

na odpady i lokalizowane w niedalekiej odległości od miejsca prowadzenia robót na utwardzonym, nieprzepuszczalnym podłożu, zabezpieczonym dodatkowo warstwą izolacyjną. Przez cały okres użytkowania pojemników i kontenerów będą one zabezpieczane przed oddziaływaniem czynników atmosferycznych, oraz przed dostępem zwierząt i osób postronnych, w celu ograniczenia roznoszenia odpadów po placu budowy i terenach przyległych. Stan szczelności kontenerów i pojemników oraz prawidłowość zabezpieczenia miejsca magazynowania odpadów będą regularnie monitorowane. W razie wykrycia nieprawidłowości, uszkodzeń i nieszczelności pojemników lub kontenerów podejmowane będą działania zabezpieczające i naprawcze, prowadzona będzie wymiana wadliwych pojemników i kontenerów. Odpady powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia będą odbierane i wywożone z placu budowy i miejsc ich magazynowania przez wyspecjalizowaną firmę uprawnioną do odbioru i przewozu odpadów, w oparciu o zawartą z wykonawcą umowę na świadczenie powyższych usług. Część z odpadów zostanie przeznaczona do recyklingu lub dalszego zagospodarowania, natomiast odpady, których nie da się zagospodarować zostaną zdeponowane na składowisku odpadów. Powstające w trakcie realizacji przedsięwzięcia odpady niebezpieczne będą odbierane, wywożone i utylizowane przez uprawnione do tego wyspecjalizowane firmy.

Odpady powstające na etapie eksploatacji przedsięwzięcia związane będą jedynie z prowadzonym na omawianej drodze ruchem samochodowym oraz pracami przy utrzymaniu drogi w odpowiedniej przejezdności i stanie technicznym. Powstające w trakcie eksploatacji przedsięwzięcia odpady nie będą magazynowane na obszarze łącznika, gdyż ich emisja do środowiska w otoczeniu drogi będzie miała charakter niezorganizowany, a ich usuwanie będzie odbywało się w trakcie regularnych prac porządkowych. Zebrane w trakcie prac porządkowych lub wytworzone w trakcie prowadzonych prac remontowych odpady będą zbierane w trakcie prowadzenia prac i wywożone poza obszar drogi przez służby porządkowe i remontowe. W dalszym etapie postępowania część odpadów wywiezionych z obszaru łącznika zostanie ponownie zagospodarowana, a odpady których nie da się wykorzystać zostaną zdeponowane na składowisku odpadów.

Ze względu na charakter i zasięg oddziaływań wykonywanych na etapie realizacji przedsięwzięcia prac, oraz znaczną odległość od najbliższych położonych obiektów zabytkowych i stanowisk archeologicznych nie przewiduje się wystąpienia negatywnych oddziaływań zarówno na zabytki. Ze względu na to, że w większej części trasa przebiegu łącznika przecina obszar ochrony konserwatorskiej, na terenie której znajdują się stanowiska archeologiczne, należy przeprowadzić dokładne rozpoznanie co do ich lokalizacji, oraz zachować szczególną ostrożność w trakcie prowadzenia prac ziemnych, aby nie doprowadzić do przypadkowego zniszczenia stanowisk nieudokumentowanych, które mogą zostać odkryte w trakcie realizacji przedsięwzięcia.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się, żeby funkcjonowanie drogi mogło negatywnie oddziaływać na znajdujące się w pobliżu obiekty zabytkowe oraz stanowiska archeologiczne.

Z uwagi na zasiedlenie terenu przez chronione gatunki i w przypadku zasiedlenia terenu inwestycji przez chronione gatunki w przyszłości, przed rozpoczęciem prac mogących doprowadzić do zniszczenia gatunków chronionych i ich siedlisk, umyślnego płoszenia lub niepokojenia lub mieć inny negatywny wpływ na gatunki chronione należy uzyskać stosowne zezwolenia, zgodnie z art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 1651).

Analizowane zamierzenie inwestycyjne nie jest zaliczane do przedsięwzięć w przypadku, których występuje ryzyko poważnej awarii.

Na terenie, na którym przewidziane jest do realizacji przedmiotowe przedsięwzięcie występują obszary wodno-błotnych oraz o płytkim zaleganiu wód podziemnych. Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami wybrzeży. Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami górskimi.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Najbliższymi położonymi obszarami podlegającymi ochronie od planowanej inwestycji drogowej są :

- obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Grabia PLH100021 położony w odległości ok. 1,0 km od planowanego przedsięwzięcia;
- Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy Dolina Grabi położony w odległości ok. 1,0 km od planowanego przedsięwzięcia;
- Rezerwat przyrody Jodły Łaskie im. Stanisława Kostki Wisińskiego położony w odległości ok. 7,7 km od planowanego przedsięwzięcia;
- Park Krajobrazowy Międzyrzecza Warty i Widawki położony w odległości ok. 9,6 km od planowanego przedsięwzięcia;
- Obszar Chronionego Krajobrazu Środkowej Grabi położony w odległości ok. 10,5 km od planowanego przedsięwzięcia.

Uwzględniając zakres planowanych robót oraz zasięg oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w fazie budowy i eksploatacji nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania analizowanego przedsięwzięcia na wyżej wymienione formy ochrony przyrody.

W najbliższym otoczeniu przedsięwzięcia znajdują się 23 obiekty wpisane do rejestru zabytków. Na obszarze gminy wiejskiej i gminy miejskiej Zduńska Wola nie znajdują się żadne stanowiska archeologiczne. Trasa planowanego przedsięwzięcia przebiega przez obszar objęty ochroną konserwatorską na terenie gminy Sędziejowice.

W zasięgu oddziaływania inwestycji i w jej najbliższej okolicy nie występują jeziora.

W rejonie realizacji przedsięwzięcia brak jest uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej.

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

Wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów:

- Gmina Sędziejowice: obręb 13 dz. nr ewid.: 181/2; obręb 1 dz. nr ewid. 647/1; 636; 635; 634; 633; 632; 631; 445; 443;
- Gmina Zduńska Wola: obręb 9 dz. nr ewid.: 241/1; 240/1; 239/1; 238/1;
- Miasto Zduńska Wola: obręb 18 dz. nr ewid.: 1/16; 1/18; 1/11; 1/14; 1/17; 1/35; 1/48;
- Gmina Zduńska Wola: obręb 9 dz. nr ewid.: 224/1; 223/1; 222/1; 25/1; 36/1; 35/1; 13/1; 12/1; 27/1; 26/1; obręb 11: 278/2; 279/2; 278/1; 279/1.

Analizę akustyczną wykonano dla dwóch horyzontów czasowych tj. 2018 r. jako rok zakończenia inwestycji oraz rok 2023 czyli 5 lat po jej zakończeniu. Wykonane obliczenia wykazały, że na terenach, na których istnieje zabudowa mieszkaniowa mogą wystąpić przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w porze nocy w roku 2023. W związku z czym zaproponowane zostały zabezpieczenia akustyczne w postaci ekranów akustycznych w następujących lokalizacjach 2+715 – 2+770 km oraz 3+050 – 3+065 km. Przeprowadzono analizę akustyczną z zastosowanymi ekranami akustycznymi typu pochłaniającego o wysokości 4 m na granicy planowanego do wydzielenia pasa drogowego. Dzięki czemu w punktach kontrolnych wskazanych w niniejszej analizie, poziom emisji hałasu zredukowany został poniżej poziomu dopuszczalnego.

Mając powyższe na uwadze, w niniejszej decyzji wskazano konieczność zabezpieczenia terenów chronionych akustycznie przed ponadnormatywnym oddziaływaniem planowanej inwestycji drogowej. Jednak biorąc pod uwagę przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, które zgodnie z przedstawioną analizą akustyczną mogą wystąpić w 2023 r., a także fakt iż przekroczenia te mieszczą się w granicach błędu obliczeniowego tj. 3 dB, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi wskazał konieczność pozostawienia w ww. lokalizacjach miejsca pod budowę ekranów akustycznych. Zasadność budowy ekranów akustycznych potwierdzone zostanie m. in. na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko, po przeprowadzeniu której będzie możliwe również bardziej dokładne określenie parametrów ekranów akustycznych.

Dodatkowo Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi, mając na uwadze zabezpieczenie w dostatecznym stopniu terenów chronionych akustycznie przed nadmiernym oddziaływaniem hałasu, a także komfort życia mieszkańców, wskazał konieczność przeprowadzenia analizy porealizacyjnej dla przedmiotowej inwestycji drogowej. Przeprowadzenie pomiarów, na etapie analizy porealizacyjnej, we wskazanych w niniejszej decyzji lokalizacjach,

jednoznacznie potwierdzi lub wykluczy zasadność budowy ekranów akustycznych oraz ich parametrów we wskazanych lokalizacjach.

W przypadku przedmiotowej decyzji zachodzi konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w zakresie gospodarki wodno-ściekowej z uwagi na niedoprecyzowanie rozwiązań projektowych w zakresie odwodnienia przedmiotowej drogi. Ponadto zachodzi również konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w zakresie wycinki drzew w kontekście wskazania rozwiązań minimalizujących wycinkę drzew. Ponadto należało by podać dokładny kilometraż przejść dla zwierząt wraz z kilometrażem ogrodzeń ochronno-naprowadzających oraz parametry ww. obiektów.

Biorąc pod uwagę wszystkie wymienione wyżej ustalenia, brak uwag stron postępowania oraz opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Zduńskiej Woli oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łasku, orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 3 *ustawy o oś* decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w ust. 1 pkt 1-22. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem sześciu lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem ust. 4 i 4b.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Integralną częścią niniejszej decyzji jest Załącznik Nr 1- Charakterystyka przedsięwzięcia.



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Łodzi

Kazimierz Perek
Kazimierz Perek

Niniejsza decyzja jest ostateczna
i podlega wykonaniu

z dniem: 20.01.2016r.....

Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Łodzi

Andrzej Wierciach
Andrzej Wierciach
Regionalny Konserwator Przyrody

Otrzymują:

1. Pan Łukasz Szkudlarek – pełnomocnik inwestora;
1. a/a.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Zduńskiej Woli;
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łasku;
3. Pozostałe strony postępowania poprzez obwieszczenie – art. 49 kpa.



Łódź, 15 grudnia 2015 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W ŁODZI**

Załącznik nr 1 do decyzji Nr 36/2015 z 15 grudnia 2015 r. znak: WOOS-I.4210.11.2015.KD.31

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na budowie nowej drogi powiatowej między węzłem drogi ekspresowej S8 Zduńska Wola Karsznice (Zduńska Wola – Wschód) w km 163+595,95 a dotychczasową drogą krajową 12 (14) z projektowanym włączeniem pomiędzy granicą miasta Zduńska Wola, a skrzyżowaniem z drogą gminną nr 119060E w miejscowości Ostrówek wraz z pasem infrastrukturalnym.

Będzie to droga klasy Z (zbiorczej) w przekroju jedno-jezdniowym (1x2), o prędkości projektowej 50 km/h w terenie zabudowanym i 70 km/h w terenie niezabudowanym i kategorii KR4. Szerokość pasa ruchu wyniesie 3,5 m, a szerokość jezdni 7 m. W korytarzu drogi o szerokości 25 m umieszczone będą jezdnie, pasy zieleni, ścieżka rowerowa, chodniki, rowy przydrożne, oświetlenie drogowe, kanał teletechniczny oraz rezerwa terenu (pas ziemi) umożliwiający w przyszłości doprowadzenie infrastruktury technicznej (energetycznej, gazowej, wodnej i kanalizacyjnej). Długość planowanego odcinka wyniesie 4,3 km. W zakres przedsięwzięcia wchodzi również przebudowa wiaduktu kolejowego nad linią 131 w ciągu ul. Kolejowej.

Dla łącznika przyjęto przekrój konstrukcyjny dla kategorii drogi KR4, tj:

- 5 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego;
- 8 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego;
- 10 cm – podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego;
- 20 cm - warstwa wzmacniająca podłoże z kruszywa stabilizowanego cementem.

Bilans terenu pod przedmiotowe przedsięwzięcie przedstawia się następująco:

- nawierzchnia drogi – ok. 30100 m² – 28%;
- ciągi piesze – ok. 17200 m² – 16%;
- ciągi rowerowe – ok. 12900 m² – 12%;
- powierzchnie zielone – ok. 47300 m² – ok. 44%.

Suma powierzchni przeznaczonych pod przedmiotowe przedsięwzięcie wyniesie ok. 107500 m².

W pasie drogi przewidziano rezerwę terenową (pas ziemi) umożliwiającą w przyszłości doprowadzenie sieci energetycznej, gazowej, wodnej i kanalizacyjnej do planowanych terenów aktywności gospodarczej.

Przewidywany zakres prac obejmuje:

- roboty przygotowawcze:
 - usunięcie drzew lub krzewów;
 - zdjęcie warstwy humusu i/lub darniny;
 - rozbiórki obiektów budowlanych;
 - rozbiórka wiaduktu kolejowego;
- roboty ziemne:
 - wykonanie wykopów mechanicznie w gruntach kat. I÷VI z pozyskaniem i transportem budowy oraz jego zagospodarowaniem;
 - wykonaniem dolnych warstw nasypów mechanicznie z gruntu kat. I÷VI z pozyskaniem i transportem gruntu z dokopu. Schodkowanie skarpy oraz wierzchniej warstwy nasypu;
 - odwodnienie korpusu drogowego (sączki podłużne, drenaży francuskie);
- roboty budowlane:
 - budowę konstrukcji wiaduktu nad linią kolejową;

- wykonanie podbudowy łącznika (koryto wraz z profilowaniem i zagęszczeniem podłoża, oczyszczenie i skropienie warstw konstrukcyjnych, podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, wykonanie w-wy wzmacniającej podłoża gruntowe, ułożenie geokompozytu);
- wykonanie nawierzchni (warstwa ścieralna, wiążąca);
- roboty wykończeniowe:
 - umocnienie skarp rowów i cieków, humusowanie z obsianiem skarp, umocnienie skarp rowów płytami chodnikowymi oraz płytami ażurowymi, ułożenie ścieków korytkowych oraz trójkątnych, wykonanie przepustów pod zjazdami;
 - oznakowanie dróg i urządzenia bezpieczeństwa ruchu (malowanie nawierzchni, instalowanie znaków drogowych, instalowanie urządzeń ochronnych);
 - prace wykończeniowe (roboty budowlane w zakresie układania chodników, ułożenia krawężników i obrzeży);
 - wykonanie zieleni drogowej.

Powyższe prace prowadzone będą ręcznie oraz za pomocą ciężkiego sprzętu drogowego w postaci koparek, spycharek, równarek, rozściełacza nawierzchni itp. Przewiduje się transport ciężkimi autami ciężarowymi.

Przebudowa wiaduktu kolejowego nad linią 131 w ciągu ul. Kolejowej przeprowadzona zostanie w oparciu o następujące parametry i wytyczne

- posadowienie obiektów pośrednie;
- podpory w formie klasycznych przyczółków monolitycznych, masywnych;
- skrzydła podwieszane do przyczółków lub oddylatowane, monolityczne;
- parametry funkcjonalne przekroju poprzecznego na obiekcie:
 - szerokość pasów ruchu: 2 x 3,50;
 - szerokość dwukierunkowego ciągu pieszorowerowego 1 x 2,50m;
- jako elementy konstrukcyjne przęsła sugeruje się elementy prefabrykowane;
- nośność obiektu na klasę obciążenia A wg PN-85/S-10030;
- bariery energochłonne na krawędziach obiektu wraz z odpowiednimi odcinkami najazdowymi oraz zjazdowymi o parametrach spełniających odpowiednie normy i rozporządzenia;
- osłony przeciwporażeniowe na krawędziach obiektu;
- nawierzchnia jezdni:
 - warstwa ścieralna: beton asfaltowy (jak dla drogi na dojazdach);
 - warstwa wiążąca: jak dla drogi na dojazdach;
- nawierzchnia ciągów pieszych, rowerowych, opasek: żywica epoksydowa;
- krawężniki kamienne;
- deski gzymsowe prefabrykowane;
- urządzenia dylatacyjne dobrane odpowiednio do zastosowanego materiału konstrukcyjnego przęsła oraz jego konstrukcji;
- płyty przejściowe o długości wymaganej przepisami;
- uziemienie/uszynienie elementów stalowych na obiekcie;
- schody techniczne zapewniające dostęp do obiektu dla służb technicznych;
- odwodnienie obiektu poza teren kolejowy;
- konieczność przebudowy i/lub zabezpieczenia sieci PKP.



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Łodzi
Kazimierz Perek
Kazimierz Perek