



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W ŁODZI**

Łódź, 7 listopada 2017 r.

WOOS.4240.295.2017.ASo.3

URZĄD GMINY w DOBRONIU
Sekretariat

Wpłynęło: dn. 2017-11-06

Ref. T-162441K

209/14/09

Sz. P. Robert Jarzębak
Wójt Gminy Dobroń

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1, a także ust. 3 i 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko* (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1405) zwana dalej w skrócie ustawą ooś, a także § 3 ust. 2 pkt 2 w nawiązaniu do § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 71), w sprawie administracyjnej zainicjowanej wnioskiem Powiatu Pabianickiego reprezentowanego przez pełnomocnika – Panią Justynę Laśkiewicz z 18 lipca 2017 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, nawiązując do pisma Wójta Gminy Dobroń, po przeanalizowaniu ww. wniosku wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia,

wyrażam opinię, że

- I. dla przedsięwzięcia polegającego na „przebudowie drogi powiatowej nr 4912E od miejscowości Dobroń do miejscowości Markówka, gm. Dobroń”, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko;**
- II. Wskazuję na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy ooś oraz nałożenie obowiązku działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy ooś, z uwzględnieniem następujących elementów:**

1. Na etapie realizacji i/lub eksploatacji przedsięwzięcia należy:

- inwestycję przeprowadzić bez wycinki drzew i krzewów,
- należy zadbać o to, aby roślinność w liniach rozgraniczających nie przeznaczona do usunięcia oraz zlokalizowana w sąsiedztwie inwestycji nie uległa uszkodzeniu. W tym celu, zieleni adaptowaną w obrębie terenu budowy i w jego bezpośrednim sąsiedztwie należy zabezpieczyć na okres wykonywania robót przed uszkodzeniami mechanicznymi oraz zanieczyszczeniem gleby w obrębie systemu korzeniowego,
- w przypadku, gdy nie ma miejsca na umieszczenie ogrodzenia wokół drzew pojedynczych, należy je zabezpieczyć poprzez obłożenie pnia drzewa matą słomianą lub jutową bądź otoczenie rozciętą zużytą oponą samochodową u nasady pnia oraz w połowie jego wysokości, a następnie wykonanie obudowy z desek do wysokości pierwszych gałęzi, ale nie więcej niż 2,5 m, określonej indywidualnie dla każdego drzewa lub za pomocą innych dostępnych materiałów nieszkodliwych dla zabezpieczanych drzew, np. wielokrotne owinięcie pnia siatką z tworzywa sztucznego,

- d) prace ziemne prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, wykonywać ręcznie. W trakcie tych robót należy postępować w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom w szczególności:
- przy wykonywaniu wykopów podczas upałów nie dopuścić do przesuszenia korzeni,
 - wykopy wykonywane w strefie korzeniowej drzew przeprowadzać ręcznie, a odsłonięte fragmenty korzeni osłonić matą słomianą lub jutową, którą należy regularnie zwilżać wodą,
 - zakazuje się składowania na powierzchni wyznaczonej rzutem korony drzew materiałów chemicznych i budowlanych (zwłaszcza materiałów sypkich), w tym mas ziemnych,
 - zakazuje się palenia ognisk na terenie budowy,
 - zakazuje się postoju i poruszania się ciężkim sprzętem budowlanym w obrębie powierzchni wyznaczonej rzutem korony drzew,
 - nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m ponad pierwotny poziom terenu i krzewów powyżej wysokości 0,1 m ponad pierwotny poziom terenu,
- e) do prac używać sprawnego technicznie sprzętu, prace wykonywać z zachowaniem szczególnej ostrożności, substancji chemicznych używać zgodnie z przeznaczeniem i przechowywać je w specjalnie wydzielonych i zabezpieczonych miejscach, aby maksymalnie ograniczyć możliwość wycieków paliwa, oleju czy innych substancji bezpośrednio do ziemi i wód powierzchniowych,
- f) roboty budowlane z użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego w rejonie terenów wymagających ochrony przed hałasem prowadzić w porze dziennej, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00,
- g) prace rozbiórkowe i budowlane należy prowadzić w sposób zapewniający jak najmniejsze zapylenie, a przewożone masy ziemne oraz materiały budowlane należy zabezpieczyć przed pyleniem,
- h) zaplecze budowy zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne jego przekształcenie w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej, poza obszarami zadrzewionymi, terenami w pobliżu rzek i cieków wodnych oraz obniżen morfologicznych mogących wypełnić się wodą w wyniku wystąpienia opadów deszczu,
- i) zaplecze budowy wyposażać w przenośne toalety ze szczelnymi zbiornikami na ścieki bytowo-socjalne oraz w sorbenty przeznaczone do natychmiastowego usuwania wycieków powstałych w sytuacjach awaryjnych,
- j) gospodarkę odpadami prowadzić w sposób wykluczający możliwość negatywnego oddziaływania odpadów na środowisko, m.in. poprzez właściwe ich magazynowanie oraz przekazywanie w pierwszej kolejności do odzysku,
- k) niezanieczyszczone masy ziemne pozyskiwane z wykopów, wykorzystać w miarę możliwości w pierwszej kolejności do formowania nasypów pod projektowaną drogę,
- l) niezanieczyszczone masy ziemne, w tym humus, nieprzewidziane do zagospodarowania w miejscu wytworzenia należy traktować jako odpad i postępować z nimi zgodnie z odrębnymi przepisami dotyczącymi odpadów,
- m) masy ziemne z wykopów zanieczyszczone w stopniu przekraczającym standardy jakości gleby lub ziemi, należy przekazać do unieszkodliwienia, zgodnie z odrębnymi przepisami,
- n) po zakończeniu budowy teren wokół inwestycji (w przypadku jego naruszenia) przywrócić do stanu maksymalnie zbliżonego do pierwotnego.

UZASADNIENIE

Wójt Gminy Dobroń pismem z 11 sierpnia 2017 r., znak: OŚ.6220.5.4.2017 (data wpływu do tut. Urzędu: 18 sierpnia 2017 r.) zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi o wydanie opinii w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz ewentualnego zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi powiatowej nr 4912E od miejscowości Dobroń do miejscowości Markówka, gm. Dobroń.

Do pisma dołączono m.in. wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz kartę informacyjną przedsięwzięcia.

Dokonano merytorycznej oceny załączonej do wniosku dokumentacji. W związku z brakiem dostatecznych informacji potrzebnych do wydania opinii, co do ewentualnej potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, dla ww. przedsięwzięcia zwrócono się do Wójta Gminy Dobroń o przedstawienie uzupełnionej karty informacyjnej przedsięwzięcia pismem z 23 sierpnia 2017 r. znak WOOS.4240.295.2017.ASo. Odpowiedź na ww. wezwanie do RDOŚ w Łodzi wpłynęła 26 września 2017 r. przy piśmie z 21 września 2017 r. znak: OŚ.6220.5.6.2017. Mając na uwadze, iż w przedmiotowym uzupełnieniu nie odniesiono się do wszystkich zagadnień poruszonych w piśmie RDOŚ w Łodzi z 23 sierpnia 2017 r., zwrócono się ponownie do Wójta Gminy Dobroń o niezwłoczne przedstawienie uzupełnionej karty pismem z 2 października 2017 r., znak: WOOS.4240.295.2017.ASo.2. Odpowiedź na ww. wezwanie do RDOŚ w Łodzi wpłynęła 7 listopada 2017 r. przy piśmie z 31 października 2017 r. znak: OŚ.6220.5.8.2017.

Po przeanalizowaniu załączonej do wniosku dokumentacji, w tym uzupełnionej karty informacyjnej przedsięwzięcia, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi stwierdził, że na podstawie przedstawionej dokumentacji możliwe jest wydanie niniejszej opinii.

Planowane przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko tj.: *„polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile progi te zostały określone”*, w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 ww. rozporządzenia, tj.: *„drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”*.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi, uwzględniając łącznie uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś uznał, że nie jest konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania dla przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko argumentując to w przedstawiony poniżej sposób:

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi powiatowej nr 4912E na odcinku od miejscowości Dobroń do miejscowości Markówka na długości ok. 1660 m. Analizowany odcinek zlokalizowany jest na terenie województwa łódzkiego, w granicach administracyjnych powiatu pabianickiego, w gminie Dobroń.

Podstawowe parametry drogi po przebudowie:

- Klasa drogi – zbiorcza „Z”.
- Długość drogi do przebudowy ok. 1 670 m,

- Kategoria ruchu – KR3 (proj. nośność 100 kN/oś).
- Jezdnia – jednoprzestrzenna dwupasowa – o szerokości 6,0 m,
- Ścieżka rowerowa bitumiczna przy jezdni – o szerokości 2,0 m,
- Pobocze z kruszywa przy ścieżce rowerowej – o szerokości 0,5 m,
- Pobocze z kruszywa – o szerokości 1,0m.

Na odcinku od km 0+000,00 do km 0+400,00 inwestycja przebiega przez teren zabudowany domami jednorodzinnymi, budynkami usługowo-handlowymi jak i również przez pola uprawne należące do rolników miejscowości Markówka. Na tym odcinku występuje jezdnia o nawierzchni bitumicznej szer. od 4,0 do 4,5m pobocza gruntowe oraz obustronne rowy odwadniające. Wody opadowe i roztopowe odprowadzane na własne tereny do rowów przydrożnych i gruntowe pobocza. W pasie drogowym znajduje się następujące uzbrojenie: sieć telefoniczna, energetyczna, wodociągowa, oświetlenie uliczne. W km 0+306,00 przepust skrzynkowy przewidziany do przebudowy.

Od km 0+400,00 do km 1+660,00 droga przebiega przez zwarte kompleksy leśne. Na tym odcinku występuje jezdnia bitumiczna o szerokości of 4,0m do 4,5m, obustronne rowy odwadniające oraz gruntowe pobocza. Szerokość pasa drogowego w liniach rozgraniczających wynosi od ok. 15,0 do 18,0m. W km 1+567,00 przepust z rur betonowych przewidziany do przebudowy.

W chwili obecnej odwodnienie drogi odbywa się w sposób nieuregulowany tj. powierzchniowo na przyległe tereny nieutwardzone – pobocza, które są zaniedbane i porośnięte trawą. Na całym odcinku drogi występują rowy przydrożne odwadniające, które są zamulone częściowo zasypane i wymagają odtworzenia. Brak kanalizacji deszczowej.

Istniejąca droga na całym projektowanych odcinkach ma nawierzchnię bitumiczną. Projektowana droga to droga powiatowa klasy zbiorczej (Z), której prędkość projektowa wynosić będzie $V_p=50$ km/h.

Przebudowa przedmiotowej drogi polegać będzie na:

- wzmocnieniu istniejących warstw bitumicznych nowymi warstwami, tj.: ścieralną i wyrównawczą z mieszanek mineralno asfaltowych, a w miejscach wykonania poszerzeń wykonaniu pełnej nowej konstrukcji nawierzchni,
- budowie ścieżki rowerowej bitumicznej szerokości 2,0 m bezpośrednio przy krawędzi jezdni, oddzielonej oznakowaniem poziomym,
- wykonaniu pobocza z kruszywa,
- przebudowie zjazdów indywidualnych oraz publicznych,
- oczyszczeniu istniejących rowów,
- przebudowie przepustów pod drogą i zjazdami.

Długość przedmiotowej drogi objętej opracowaniem wynosi ok. 1+660,00 km, natomiast całkowita powierzchnia nieruchomości zajęta dla potrzeb planowanej inwestycji wynosi ok. 2,5 ha.

Po przebudowie nawierzchnie bitumiczne (jezdnia + ścieżka rowerowa) wyniosą ok. 12 540 m², nawierzchnie z kostki brukowej betonowej (zjazdy) wyniosą ok. 700 m².

Nawierzchnia jezdni zostanie wykonana w technologii tradycyjnej tj. składać się będzie z warstw: ścieralnej, warstwy wyrównawczej. W miejscach występowania poszerzeń warstwa ścieralna i podbudowa zasadnicza. Warstwy: ścieralna, zasadnicza i warstwa wyrównawcza wykonane zostaną z mieszanek mineralno-bitumicznych. Dolną warstwę konstrukcyjną na poszerzeniach stanowić będzie podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie i warstwa odcinająca z gruntu stabilizowanego spoiwem.

Nośność konstrukcji jezdni odpowiadać będzie natężeniom ruchu dla KR3. Szerokość jezdni wyniesie od 6,0 m. Profil podłużny dróg zostanie poprowadzony po istniejącym profilu z uwzględnieniem bram wjazdowych do prywatnych posesji i istniejącej sieci drogowej.

Skrzyżowania z drogami bocznymi planuje się wykonać jako skrzyżowania zwykłe.

W pasie drogi powiatowej projektuje się ścieżkę rowerową o nawierzchni bitumicznej o konstrukcji jak na poszerzeniu jezdni.

a) Konstrukcja drogi powiatowej – kategoria ruchu KR3 (na istniejącej nawierzchni):

- 5 cm warstwa ścieralna z AC 11S 50/70,
- ok. 150 kg/m² warstwa wyrównawcza z AC 16W 50/70,
- istniejące podłoże (nawierzchnie bitumiczne),

b) Konstrukcja drogi powiatowej – kategoria ruchu KR3 (na poszerzeniach):

- 5 cm warstwa ścieralna z AC 11S 50/70,
- 6 cm warstwa wiążąca AC 16W 50/70,
- 7 cm podbudowa zasadnicza z AC 16W 50/70,
- 20 cm podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie,
- 15 cm warstwa odcinająca z gruntu stabilizowanego spoiwem,

c) Konstrukcja pobocza bitumicznego:

- 5 cm warstwa ścieralna z AC 11S 50/70,
- 6 cm warstwa wiążąca AC 16W 50/70,
- 7 cm podbudowa zasadnicza z AC 16W 50/70,
- 20 cm podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie,
- 15 cm warstwa odcinająca z gruntu stabilizowanego spoiwem,

d) Konstrukcja zjazdów indywidualnych do zabudowanych posesji:

- 8 cm kostka brukowa betonowa,
- 3 cm podsypka cementowo-piaskowa,
- 20 cm podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie,
- 10 cm warstwa z piasku grunt G1.

Na projektowanym odcinku drogi wody opadowe odprowadzane będą powierzchniowo do rowów drogowych. Projekt przewiduje oczyszczenie i wyprofilowanie rowów drogowych jak i wykonanie nowych rowów w miejscach, w których nie występują. Istniejące przepusty zlokalizowane pod koroną drogi zostaną przebudowane.

Przepusty pod zjazdami zostaną wykonane z rur PEHD karbowanych SN8 o średnicy 40-50 cm. Zakończenie przepustów zostanie wykonane ścianką czołową ze skrzydełkami z betonu hdrotechnicznego C25/30. Rury należy układać na podsypce piaskowej gr. 15 cm.

Projektuje się przepusty drogowe z rur PEHD o średnicy 80 cm. Przepusty zostaną wykonane na ławie żwirowej, gr. warstwy 20 cm. Skarpy i dno rowu przydrożnego zostaną umocnione płytami ażurowymi typu MEBA 40x60x10cm na odcinku 5m od osi przepustów w obu kierunkach.

Przewiduje się wykorzystanie następujących ilości materiałów, surowców, wody i energii:

- piaski do nawierzchni drogowej – 2000 Mg,
- tłuczeń kamienny niesortowany – 3000 Mg,
- miał kamienny – 1000 Mg,
- woda – 1200,00 m³,
- olej napędowy – 419,00 kg,
- cement – 250 Mg,
- mieszanki mineralno-bitumiczne – 3500 Mg,

- kostka brukowa betonowa – 900,00m².

Zaplecze budowy powinno zostać zabezpieczone przed możliwością zanieczyszczenia gleby i wód ewentualnymi wyciekami płynów eksploatacyjnych poprzez uszczelnienie powierzchni oraz wyposażenie bazy w sorbenty do natychmiastowego usuwania powstałych wycieków. Ponadto teren powinien zostać zabezpieczony przed dostępem osób nieupoważnionych i zwierząt (ogrodzony) oraz wyposażony w pojemniki na odpady oraz sanitariaty przenośne.

W fazie budowy należy liczyć się z pewnym negatywnym wpływem, spowodowanym typowym oddziaływaniem placu budowy o charakterze liniowym, na terenach sąsiadujących z inwestycją. W fazie eksploatacji przeważa wpływ pozytywny, co związane jest z wypracowaniem w ramach inwestycji szeregu rozwiązań korzystniejszych od dotychczasowych (poprawa komfortu i bezpieczeństwa ruchu, odpowiednie odwodnienie drogi).

Szkodliwe oddziaływanie inwestycji na stan zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego może się objawić w fazie realizacji robót na terenie prowadzonych prac. Uciążliwości te znikną wraz z zakończeniem prac związanych z budową. Biorąc pod uwagę lokalny i sezonowy charakter robót można uznać, że przyrost emisji w okresie realizacji inwestycji nie spowoduje trwałego pogorszenia jakości powietrza w rejonie budowy.

Emisja hałasu podczas prac budowlanych będzie mieć charakter czasowy i lokalny, podobnie jak oddziaływanie na powietrze atmosferyczne minie wraz z zakończeniem prac. Należy stwierdzić, iż wykonana droga, w związku z przewidywanym charakterem ruchu i klasą techniczną, nie będzie powodowała ponadnormatywnego oddziaływania na klimat akustyczny w swoim otoczeniu. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się również do spadku emisji hałasu, drgań i wibracji. Po wykonaniu nawierzchni nastąpi poprawa klimatu akustycznego otoczenia (lepsza równość i stan nawierzchni).

Biorąc pod uwagę obowiązujące przepisy dotyczące klasyfikacji odpadów, w trakcie prowadzenia prac związanych z przebudową drogi przewiduje się wytworzenie odpadów o następujących kodach: 17 01 81 – ok. 2,1 Mg/rok, 17 03 02 – ok. 1,5 Mg/rok, 17 04 05 – ok. 0,02 Mg/rok, 17 04 07 – ok. 0,02 Mg/rok, 20 03 01 – ok. 0,02 Mg/rok, 20 03 03 – ok. 0,7 Mg/rok. Obowiązek zagospodarowania powstałych odpadów będzie spoczywał na ich wytwórcy, to jest głównym wykonawcy robót budowlanych.

Na etapie eksploatacji powstawać będą odpady związane z funkcjonowaniem drogi. Zgodnie z katalogiem odpadów będą to odpady o kodach: 02 01 03 – ok. 0,2 Mg/rok, 16 01 03* – ok. 0,15 Mg/rok, 17 01 81 – ok. 1,7 Mg/rok, 17 03 02 – ok. 2,3 Mg/rok, 17 04 05 – ok. 0,05 Mg/rok, 17 04 07 – ok. 0,05 Mg/rok, 20 03 01 – ok. 0,01 Mg/rok, 20 03 03 – ok. 1,1 Mg/rok.

W trakcie realizacji inwestycji należy przewidzieć odpowiednie zabezpieczenia, zapobiegające skażeniu gruntu ropopochodnymi. Zanieczyszczenia ropopochodne mogą być spowodowane drobnymi awariami używanego sprzętu budowlanego lub też jego złym stanem technicznym. Do zanieczyszczenia może także dojść na skutek niewłaściwego magazynowania paliw, smarów i innych płynów zawierających substancje niebezpieczne. W celu zminimalizowania powyższego zagrożenia należy tak zorganizować prace, by ograniczyć przelewanie paliw i innych środków chemicznych na placu budowy. Miejsca tankowań powinny się znaleźć w wyznaczonym miejscu na terenie zaplecza budowy, tj. poza bezpośrednim sąsiedztwem cieków wodnych i stref ochrony ujęć. Miejsca przechowywania i przelewania substancji należy zabezpieczyć wykładziną gumową lub w inny sposób – tak, aby zabezpieczyć grunt przed ewentualnym przenikaniem substancji niebezpiecznych.

Ścieki socjalno-bytowe z terenów placu budowy będą wywożone do oczyszczalni ścieków przez dostawców kabin przenośnych lub będą odbierane i utylizowane przez wyspecjalizowaną

armę posiadającą stosowne zezwolenia na prowadzenie działalności – w zależności od rozwiązania przyjętego przez Wykonawcę robót.

W związku z funkcjonowaniem drogi będzie dochodziło do powstania jedynie wód opadowych. Wody powyższe będą odprowadzane do rowów odwadniających, które zostaną odmulone i oczyszczone.

Planowana przebudowa drogi nie przewiduje potrzeby usuwania zadrzewień przydrożnych. Drzewa znajdujące się w zakresie inwestycji, zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi np. poprzez owinięcie matami słomianymi i oszalowanie deskami. Zabezpieczenie winno zabezpieczać pień drzewa do wysokości nie mniej niż 2 m, dolna część desek powinna opierać się na podłożu, nie na pniu czy przyporach korzeniowych. Oszalowanie powinno ponadto przylegać ściśle do pnia oraz być opasane drutem lub taśmą. Nie dopuszcza się wykonywania manewrów ciężkim sprzętem budowlanym ani składowania materiałów w pobliżu drzew. Wszelkie ewentualne prace w obrębie drzew należy prowadzić ręcznie.

Na podstawie przedstawionej dokumentacji dotyczącej emisji zanieczyszczeń i innych uciążliwości do środowiska związanych z realizacją przedmiotowej inwestycji wynika, że nie ma przeciwwskazań prawnych do utworzenia przedmiotowego przedsięwzięcia.

W związku z realizacją inwestycji nie nastąpi pogorszenie się stanu naturalnego środowiska, a zmiany oraz uciążliwości w trakcie budowy będą krótkotrwałe i mają charakter odwracalny.

Projektowane zamierzenie inwestycyjne, nie należy do inwestycji, w których występuje ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, katastrofy naturalnej i budowlanej, które mogłyby skutkować negatywnym wpływem na środowisko, a także na zdrowie i życie ludzi.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest położone na obszarach przylegających do jezior. Ponadto w obszarze przedsięwzięcia nie znajdują się ujścia rzek, obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary chronione zbiorników wód śródlądowych.

Przedmiotowa inwestycja położona jest w regionie wodnym Warty JCWPd: 83 (kod PLGW600083) oraz w obrębie Jednolitej Części Wód: Palusznica o kodzie: RW600016182869. Z przedłożonego materiału dowodowego wynika, że realizacja oraz eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie spowoduje pogorszenia stanu jednolitej części wód powierzchniowych i podziemnych, na których będzie zlokalizowane. Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie stanowi zatem zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych JCW, zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza terenem obszarów chronionych na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz.U. z 2016 poz. 2134 ze zm). Najbliżej zlokalizowane pozostałe obszary ochronne to: Obszar Chronionego Krajobrazu Środkowej Grabi – w odległości ok. 2,6 km, Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy Mogilno – w odległości ok. 2,6 km, Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy Dolina Grabi – w odległości ok. 3,2 km, Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy Kolumna-Las – w odległości ok. 3,2 km, Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy Dobroń – w odległości ok. 4,1 km, obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Grabia PLH100021 – w odległości ok. 5 km, Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy Dąbrowa I – w odległości ok. 8,1 km, Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy Międzyrzecze Neru i Dobrzyńki – w odległości ok. 9,8 km.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, przede wszystkim z uwagi na odległość, skalę, rodzaj, charakterystykę, oraz krótkotrwałe i odwracalne zmiany środowiska na etapie realizacji inwestycji oraz brak znaczących negatywnych oddziaływań w czasie późniejszej eksploatacji, nie będzie miało negatywnego wpływu na cele ochrony, przedmioty ochrony oraz integralność wszystkich ww. obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r.

ochronie przyrody, w tym na obszary Natura 2000. Teren objęty inwestycją nie wykazuje także istotnych wartości przyrodniczych związanych z występowaniem cennych siedlisk i gatunków roślin, zwierząt i grzybów, korytarzy ekologicznych o znaczeniu ponadlokalnym. Z karty informacyjnej nie wynika, aby w zasięgu oddziaływania inwestycji znajdowały się siedliska łąkowe. Przedsięwzięcie nie przyczyni się także do obniżenia bioróżnorodności. Ponadto, z uwagi na fakt, iż przedmiotowa droga aktualnie istnieje i jest wpisana w lokalny krajobraz, inwestycja nie zakłóci także estetyki krajobrazu.

Z karty informacyjnej nie wynika aby przedsięwzięcie było położone na obszarze, na którym standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub aby istniało prawdopodobieństwo ich przekroczenia. Ponadto brak informacji aby w pobliżu znajdowały się uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

Na terenie inwestycji nie występują także obszary mające znaczenie kulturowe, historyczne i archeologiczne, obszary wybrzeży i obszary górskie. Projektowana droga przebiega częściowo przez tereny leśne.

Gęstość zaludnienia dla obszaru Gminy Dobroń wynosi 80 os/km² (wg GUS z 2016 r.).

W zasięgu oddziaływania inwestycji i w jej najbliższej okolicy nie występują jeziora i inne naturalne zbiorniki wód stojących.

Eksploatacja projektowanej inwestycji, przy założeniach przyjętych w karcie informacyjnej dołączonej do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, nie będzie oddziaływać w sposób znaczący na obszary geograficzne i znaczną liczbę ludności.

Ponadto stwierdza się brak transgranicznego oddziaływania na środowisko z uwagi na położenie planowanego przedsięwzięcia w centralnej Polsce.

Na podstawie informacji zawartych w karcie informacyjnej można stwierdzić brak możliwości wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia będzie występować niewielkie oddziaływanie na środowisko w zakresie emisji hałasu oraz substancji pyłowych i gazowych do powietrza. Oddziaływanie to będzie odwracalne, trwające do czasu zakończenia prac budowlanych. Wszystkie oddziaływania występujące na etapie realizacji inwestycji będą miały charakter lokalny i odwracalny poza trwałym zajęciem terenu pod obiekt. Oddziaływania te będą krótkotrwałe i ustąpią po zrealizowaniu przedsięwzięcia. Natomiast występujące oddziaływania na etapie eksploatacji przedmiotowej inwestycji związane będą z poruszającymi się po przedmiotowej drodze pojazdami.

Po przeprowadzonej analizie przedłożonych materiałów oraz biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi uznał za zasadne odstąpienie od przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Jednocześnie zwracam się do Wójta Gminy Dobroń o poinformowanie stron postępowania ww. sprawie administracyjnej o wydaniu niniejszej opinii.

**Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Łodzi**

Arkadiusz Malec
p.o. Z-cy Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Łodzi -
Regionalnego Konserwatora Przyrody