



# REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W ŁODZI

WOOŚ.420.3.2021.PMa.25

## DECYZJA Nr 10/2023 z 11 lipca 2023 r.

### o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 775 ze zm.), zwanej dalej w skrócie k.p.a., w związku z art. 75 ust. 6 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.), zwanej dalej w skrócie ustawą ooś, oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839 ze zm.), po przeanalizowaniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, złożonego przez Dyrektora Zarządu Dróg Wojewódzkich w Łodzi działającego w imieniu Zarządu Województwa Łódzkiego i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko,

**ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 715 na odcinku Regny - Budziszewice”, w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę i jednocześnie:**

#### 1. Określam:

##### 1.1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie przewiduje rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 715 na odcinku Regny-Budziszewice od km 14+900 do km 21+135 (ok. 6,2 km). Zakres robót planowanej inwestycji obejmuje:

- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 715 o nawierzchni bitumicznej na odcinku od km 14+900 do km 21+135,
- budowę chodników,
- budowę ścieżki pieszo-rowerowej,
- przebudowę/rozbudowę skrzyżowań,
- rozbiórkę i budowę zjazdów,
- budowę zatok autobusowych i miejsc parkingowych wraz z wykonaniem elementów bezpieczeństwa ruchu,
- rozbudowę układu odwodnienia drogi, w tym budowę kanalizacji deszczowej, rowów drogowych, zbiornika retencyjno-infiltracyjnego i zbiornika retencyjnego,
- przebudowę kanalizacji deszczowej (kanału deszczowego jednostki wojskowej w m. Regny),
- rozbiórkę przepustów,

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Łodzi

- budowę oświetlenia drogowego,
- przebudowę skrzyżowania drogi wojewódzkiej z boczną kolejową,
- budowę kanału technologicznego,
- zmianę oznakowania pionowego i poziomego,
- przebudowę infrastruktury technicznej kolidującej z inwestycją,
- wycinkę i nasadzenia zastępcze drzew i krzewów.

Planowana przebudowa dotyczy fragmentu drogi wojewódzkiej nr 715, który znajduje się na terenie dwóch gmin - Gminy Koluszki (odcinek ok. 4,86 km) oraz Gminy Budziszewice (odcinek ok. 1,38 km) oraz dwóch powiatów: łódzkiego wschodniego oraz tomaszowskiego. Inwestycja będzie polegać na doprowadzeniu drogi do parametrów technicznych obowiązujących dla drogi klasy G. W tym celu przewiduje się korektę promieni łuków poziomych i pionowych oraz wykonanie poszerzenia jezdni i poboczy w celu doprowadzenia przekroju do wymagań zgodnych z obowiązującymi przepisami.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej Decyzji.

## **1.2. Istotne warunki korzystania ze środowiska 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.**

- 1.2.1. Ograniczyć pracę silników spalinowych maszyn i pojazdów na biegu jałowym, a w trakcie przerw należy wyłączać silniki nieużywanych maszyn i urządzeń.
- 1.2.2. Prace budowlane z zastosowaniem sprzętu ciężkiego należy zaplanować tak, by nie dochodziło do niepotrzebnego gromadzenia się pracujących maszyn budowlanych w jednym miejscu.
- 1.2.3. Zapobiegać nadmiernemu pyleniu, w przypadku stosowania i gromadzenia na terenie budowy materiałów sypkich, poprzez przykrycie materiałem nieprzepuszczalnym np. folią.
- 1.2.4. Zraszać wodą miejsca szczególnie pyłące w okresie niesprzyjających warunków meteorologicznych.
- 1.2.5. Na etapie realizacji inwestycji stosować sprzęt i urządzenia w dobrym stanie technicznym, gwarantującym zachowanie dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń w powietrzu oraz dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu, zaś prace związane z emisją hałasu należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach 6<sup>00</sup> – 22<sup>00</sup>, z wyłączeniem prac, których technologia wymaga wykonywania w porze nocnej.
- 1.2.6. Zaplecze budowy zlokalizować na obszarze projektowanego pasa drogowego, w pierwszej kolejności na terenach już zagospodarowanych (na szczelnych nawierzchniach utwardzonych) lub w przypadku, gdy nie będzie to możliwe na przyległych do niego nieużytkach lub gruntach ornych o najniższych klasach bonitacyjnych gleb lub ubogich łąkach. Nie dotyczy to zapleczy budowy, niezbędnych do wykonania obiektów inżynierskich na których dopuszcza się składowanie dużych elementów konstrukcyjnych niepodatnych na wymywanie oraz postój maszyn.
- 1.2.7. Nie należy lokalizować zapleczy budowy:
  - a. w sąsiedztwie terenów leśnych zlokalizowanych od km 15+000 do km 15+480 oraz od km 17+040 do km 19+760,
  - b. w sąsiedztwie ujęcia wody w Regnach w zlokalizowanym od km 15+060 do km 16+260,
  - c. w sąsiedztwie obszaru ochrony Zbiornika Wód Podziemnych nr 403 zlokalizowanym od km 14+300 do km 14+900,
  - d. poza miejscami występowania cennych siedlisk przyrodniczych i obiektów przyrodniczych, w odległości min. 50 m.,
  - e. w miejscach zidentyfikowanych stanowisk chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów,
  - f. w bliskim sąsiedztwie zabudowy chronionej akustycznie.

Nie dotyczy to zapleczy budowy, niezbędnych do wykonania obiektów inżynierskich. Dopuszcza się wówczas składowanie dużych elementów konstrukcyjnych niepodatnych na wymywanie oraz postój niektórych maszyn, których czas przygotowania do pracy czasami wynosi nawet kilka godzin. Dopuszcza się również weryfikację położenia zaplecza budowy i miejsc magazynowania materiałów, w zależności od czasu prowadzenia budowy, warunków meteorologicznych, wyposażenia i organizacji prac budowlanych, przez nadzór przyrodniczy.

- 1.2.8. Powierzchnie, na których składowane będą materiały, które mogą powodować zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego, należy uszczelnić za pomocą np. folii stabilizowanej od góry płytami betonowymi lub zasypką.
- 1.2.9. Nie wykonywać na terenie budowy prac naprawczych środków transportu i maszyn budowlanych polegających np. na wymianie oleju.
- 1.2.10. Na wypadek niekontrolowanego wycieku substancji ropopochodnych teren budowy należy wyposażać w sorbent i pojemnik na zużyty sorbent. Zużyty sorbent należy przekazać podmiotowi uprawnionemu do zagospodarowania tego rodzaju odpadu niebezpiecznego.
- 1.2.11. Ograniczyć maksymalnie czas prowadzenia odwodnienia wykopów.
- 1.2.12. Odpady wytworzone w trakcie budowy oraz eksploatacji należy gromadzić selektywnie, w uporządkowany sposób, w pojemnikach, kontenerach lub innych odpowiednich opakowaniach na terenie inwestycji, w warunkach odpowiednio zabezpieczonych przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych, przed dostępem osób postronnych i zwierząt, na utwardzonym podłożu. Odpady niebezpieczne należy magazynować oddzielnie, w wydzielonym miejscu zabezpieczonym przed dostępem osób postronnych i zwierząt, w oznakowanych, szczelnych i zamykanych pojemnikach lub kontenerach, na utwardzonym i szczelnym podłożu. Za właściwą gospodarkę odpadami na etapie budowy odpowiadać będzie firma świadcząca usługi budowlane będąca wytwórcą odpadów, chyba, że umowa stanowi inaczej. Odpady powstające na etapie budowy i funkcjonowania przedsięwzięcia należy przekazywać firmom posiadającym stosowne zezwolenie na zbieranie odpadów, odzysk czy ich unieszkodliwienie.
- 1.2.13. Odpady niebezpieczne oraz sypkie magazynować selektywnie, w pojemnikach i kontenerach – zależnie od ilości i gabarytów, ustawionych na uszczelnionym podłożu tak, aby odcieki w przypadku ewentualnego uszkodzenia pojemnika/kontenera nie przedostawały się do gruntu i wód podziemnych.
- 1.2.14. Zapewnić zaplecze socjalne dla pracowników np. w postaci przenośnych sanitariatów, bądź barakowozów z toaletami, a nieczystości wywozić okresowo na oczyszczalnię ścieków.
- 1.2.15. Obszar prowadzenia prac budowlanych należy uporządkować po ich zakończeniu, a wszelkie odpady powstałe w trakcie realizacji usunąć. Zdegradowane powierzchnie biologicznie czynne (np. w miejscach zaplecza budowy, tymczasowych dróg technicznych) należy przywrócić do stanu pierwotnego.
- 1.2.16. W celu zapewnienia prawidłowego odwodnienia terenu drogi należy zaprojektować odpowiednie spadki poprzeczne i podłużne zapewniające powierzchniowe odprowadzanie wód opadowych i roztopowych do projektowanych rowów, systemu kanalizacji deszczowej oraz zbiorników retencyjnych.
- 1.2.17. W celu ograniczenia oddziaływania akustycznego należy wykonać cichą nawierzchnię SMA 8 na całym przebudowywanym odcinku drogi wojewódzkiej nr 715 (od km 14+900 do km 21+135).
- 1.2.18. W trakcie realizacji robót nadzór przyrodniczy winien na bieżąco prowadzić weryfikację stanu środowiska przyrodniczego, identyfikować zagrożenia i formułować zalecenia pozwalające je wyeliminować. Nadzór przyrodniczy będzie obejmował w szczególności:
  - a. prowadzenie regularnych kontroli placu budowy (w tym wykopów, zagłębień wypełnionych wodą, zastoi i zalewisk, rowów, studni, elementów urządzeń podczyszczających wody

- opadowe) w celu ochrony uwięzionych osobników zwierząt, uwalnianie ich i przenoszenie poza plac budowy, w miejsca o cechach siedliska, w których występują w sposób naturalny,
  - b. kontrolę drzew i krzewów przewidzianych do wycinki pod kątem występowania zasiedlonych dziupli i gniazd przed wycinką i w czasie jej trwania,
  - c. nadzór nad prawidłowością zabezpieczenia drzew nie przeznaczonych do usunięcia przed uszkodzeniem,
  - d. nadzór nad realizacją nasadzeń zastępczych planowanych do wykonania w ramach inwestycji,
  - e. nadzór nad rekultywacją terenów przekształconych czasowo w okresie trwania realizacji inwestycji,
  - f. kontrola terenu przewidzianego pod zaplecze budowy, bazy sprzętowe i materiałowe pod kątem występowania chronionych gatunków grzybów, roślin, zwierząt, siedlisk przyrodniczych oraz nadzór nad rekultywacją terenu po zakończeniu inwestycji,
  - g. nadzór nad rozbiórką przepustów i obiektów kubaturowych w zakresie ich zasiedlenia przez gatunki podlegające ochronie gatunkowej, w szczególności nietoperze,
  - h. zapobieganie stratom (np. poprzez ewakuację zwierząt z zasięgu prac budowlanych), jak też zapobieganie obecności zwierząt w pasie budowy (np. przez monitorowanie i zapobieganie powstawaniu okresowych zalewisk, które mogłyby być zasiedlone przez płazy).
- 1.2.19. Wykonywanie prac przygotowawczych oraz prowadzenie robót budowlanych musi przebiegać pod nadzorem przyrodniczym, powołanym na okres realizacji całego przedsięwzięcia. Nadzór ten powinien składać się ze specjalistów (dendrolog, entomolog, herpetolog, ornitolog i teriolog) posiadających wykształcenie z dziedziny ochrony środowiska lub pokrewnej oraz udokumentowane doświadczenie w prowadzeniu prac terenowych, identyfikacji szaty roślinnej oraz gatunków fauny. Nadzór przyrodniczy obejmować powinien w szczególności:
- a. wykonanie prac wynikających z decyzji derogacyjnych na usunięcie gatunków chronionych roślin/zwierząt jeżeli zostaną stwierdzone,
  - b. monitorowanie jakości prac przy przepustach pod zjazdami oraz w ich sąsiedztwie,
  - c. wykonywanie czynności ratunkowych, jeżeli na terenie budowy zostanie uwięzione zwierzę,
  - d. stosowanie (pod nadzorem przyrodniczym i jego wskazaniem) wygradzeń tymczasowych dla fauny przed przedostawaniem się zwierząt na teren budowy (potencjalnie płazy, gady, drobne i małe ssaki);
  - e. uzyskanie derogacji na zniszczenie zbiorowisk i siedlisk fauny i flory w zasięgu bezpośredniego oddziaływania prac drogowych;
  - f. wykonywanie prac w określonych terminach jak również wykonanie wyprzedzających prac koszenia roślinności celem niedopuszczenia do zasiedlenia siedlisk przez gatunki chronione (np. motyle).
- 1.2.20. Pod kątem ochrony małych i drobnych zwierząt (gady, małe ssaki, potencjalnie płazy) należy prowadzić stały przegląd wykopów i ewentualną ewakuację zwierząt (dotyczy całego odcinka przebudowywanej drogi).
- 1.2.21. W celu zapewnienia swobodnego przekraczania drogi przez duże i średnie ssaki oraz ze względu na ograniczenie ryzyka kolizji z udziałem ssaków kopytnych, w trakcie projektowania drogi na odcinku kolizji z korytarzem ekologicznym o znaczeniu krajowym należy:
- a. tam, gdzie to możliwe unikać projektowania głębokich rowów odwodnieniowych (> 1,0 m),
  - b. na odcinku przejścia inwestycji przez kompleks leśny, tj. od ok. km 15+000 do km 15+480 oraz od ok. km 17+040 do km 19+760 należy zastosować oznakowanie drogowe ostrzegające przed dzikimi zwierzętami.
- 1.2.22. Dla wygradzanych zbiorników należy dostosować ich parametry, tak aby zwierzęta mogły wydostać się przez skarpe na brzeg (skarpa przeciwległa drodze o nachyleniu 1:2,5).

- 1.2.23. Po zakończeniu zasadniczych prac budowlanych zabezpieczone usunięte warstwy urodzajne gleby należy wykorzystać do humusowania wybranych nawierzchni lub do przeprowadzania prac rekultywacji pokrywy glebowej.
- 1.2.24. Wycinkę ograniczyć do maksymalnie 93 szt. drzew, 1784 m<sup>2</sup> krzewów, odrostów, drzew i 7110 m<sup>2</sup> terenów leśnych, przy czym wycinkę ograniczyć wyłącznie do drzew, krzewów i podrostów kolidujących z inwestycją .
- 1.2.25. Wycinkę drzew należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października. Dopuszcza się wycinkę drzew pod nadzorem ornitologa w sezonie lęgowym ptaków pod warunkiem pozytywnej opinii ornitologa. Planowaną wycinkę należy poprzedzić bezpośrednio ekspertyzą ornitologiczną stwierdzającą brak zasiedlenia ptaków w rejonie drzewa w przestrzeni o promieniu równym wysokości drzewa planowanego do usunięcia. Nadzór ornitologiczny obecny przy procesie wycinkowym winien zbadać każde drzewo lub krzew pod kątem obecności czynnych gniazd i wstrzymać wycinkę do czasu trwałego opuszczenia gniazda lub wystąpić o stosowną derogację do organu ochrony przyrody.
- 1.2.26. Wykonać kompensację przyrodniczą poprzez nasadzenia zastępcze min. 242 szt. drzew i 1334 m<sup>2</sup> w tym:
- 221 szt. Lipy drobnolistnej (*Tilia cordata Mill.*) o wysokości od 2 do 3 metrów,
  - 21 szt. Olszy czarnej (*Alnus glutinosa L.*), o wysokości od 2 do 3 metrów,
  - 566 m<sup>2</sup> krzewu gatunku Dereń świdwa (*Cornus sanguinea L.*),
  - 274 m<sup>2</sup> krzewu gatunku Berberys *Thunberga Erecta*,
  - 494 m<sup>2</sup> krzewu gatunku Berberys *Thunberga Orange Rocket*.
- 1.2.27. Nasadzenia zastępcze wykonać w obszarze mieszczącym się w liniach rozgraniczających przedsięwzięcia od km 14+900 do km 21+135 drogi wojewódzkiej nr 715.
- 1.2.28. Nasadzenia wykonać zgodnie z dobrą praktyką ogrodniczą. Materiałem nasadzeniowym będą drzewa w postaci wyrosniętych, wieloletnich sadzonek o parametrach: obwód pnia 14-16 cm (mierzony na wysokości 100 cm); średnicy bryły korzeniowej drzew liściastych powinna być 10-12 razy większa od średnicy pnia mierzonej na wysokości 15 cm. W przypadku krzewów zaleca się sadzonki 3-5 pędowe.
- 1.2.29. Materiał roślinny, który zostanie wykorzystany do nasadzeń winien:
- charakteryzować się wysoką jakością, zdrowotnością, bez oznak niewłaściwego transportu i przechowywania w celu przetrwania niesprzyjających warunków, wynikających z lokalizacji sadzenia,
  - być etykietowany,
  - posiadać prawidłowo wykształcony system korzeniowy, z dużą ilością aktywnych korzeni włóśnikowych;
  - zaleca się, by drzewa i krzewy były uprawiane w szkółkach w pojemnikach.
- 1.2.30. 23 szt. drzew znajdujących się na działce nr 209 obręb 3 Budziszewice (od km 20+280 do km 20+600 drogi wojewódzkiej nr 715) przesadzić na nowe stanowiska na działkach nr 224, 225, 228 obręb 3 Budziszewice (na odcinku od km 20+420 do km 20+600 drogi wojewódzkiej nr 715).
- 1.2.31. Przed przystąpieniem do prac budowlanych należy zabezpieczyć drzewa i krzewy znajdujące się na terenie inwestycji oraz zabezpieczyć wierzchnią warstwę gleby. Drzewa i krzewy pozostające w zasięgu prac ziemnych oraz innych prac związanych z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych prowadzonych w zasięgu rzutu pionowego koron drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki i co najmniej 2 m na zewnątrz od tego zasięgu, należy zabezpieczyć zgodnie ze sztuką ogrodniczą i wykonywać w sposób jak najmniej im szkodzący, w szczególności:
- grupy drzew bezpośrednio sąsiadujące z zapleczem budowy, placem budowy, drogami przejazdu sprzętu budowlanego, itp. należy ogrodzić ochronnym ogrodzeniem o wysokości 1,5 - 2 m w odległości co najmniej 1 m od brzegu pni – po obu stronach rzędów drzew lub wokół grup drzew. Jeżeli rozwiązanie z wygradzeniem grup drzew jest niemożliwe, należy

na cały okres budowy zastosować zabezpieczenia indywidualne drzew poprzez oszalowanie pni drzew deskami zamocowanymi za pomocą drutu, z zastosowaniem materiału amortyzującego (mata słomiana, juta itp.),

- b. wykopy prowadzone w strefie korzeniowej drzew przeprowadzić ręcznie lub niewielkimi koparkami,
  - c. przy wykonywaniu prac maksymalnie skrócić okres narażenia odkrytego systemu korzeniowego na przesuszenie (zwłaszcza w dni słoneczne). Do zabezpieczenia użyć wilgotnego torfu, mat lub tkanin jutowych regularnie zwilżanych wodą,
  - d. zakazuje się postoju ciężkim sprzętem budowlanym w obrębie powierzchni wyznaczonej rzutem korony drzew,
  - e. minimalizować ruch pojazdów i maszyn budowlanych wokół drzew w obrębie strefy wyznaczonej przez obrys jego korony,
  - f. zakazuje się zagęszczania gruntu (wałowanie należy ograniczyć do minimum) w obrębie korzeni drzew,
  - g. w obrębie systemu korzeniowego drzew nie należy składować materiałów chemicznie i fizycznie szkodliwych dla korzeni i gleby, jak np.: cement, wapno, oleje, środki impregnujące, paliwa ciekłe, itp.
- 1.2.32. Na etapie eksploatacji w ciągu minimum pierwszych trzech lat zapewnić właściwą opiekę i stosować zabiegi pielęgnacyjne zapewniające trwałość nowych nasadzeń oraz zapewniające dobry stan zdrowotny drzew po zabiegu przesadzenia m.in. podlewanie, nawożenie, regularne oględziny stanu zdrowotnego drzewa, usuwanie suszu gałęziowego, wykonywanie ewentualnych oprysków środkami ochrony roślin w przypadku silnego zaatakowania przez szkodniki, regularne przeglądy stanu misy wokół drzewa, zabezpieczenia pnia i odciągów oraz usuwanie stwierdzonych usterek, cięcia korekcyjne w obrębie korony.
- 1.2.33. Sadzonki drzew umocnić minimum dwoma palikami impregnowanymi i pozostawić je na okres 2-3 lata do momentu pełnego zakotwiczenia się drzewa korzeniami. Cięcia formujące koronę drzewa w celu wyprowadzenia przewodnika i równomiernie rozmieszczonych gałęzi wykonywać co 2-3 lata, pod koniec zimy lub wczesną wiosną: luty – marzec; bez cięcia gałęzi mających więcej niż 5 cm średnicy, rany należy zabezpieczać preparatem grzybobójczym).
- 1.2.34. Sadzonki drzew zabezpieczyć przed mechanicznym uszkodzeniem (np. podczas wykaszania w ramach bieżącego utrzymania drogi) w sposób właściwy dla danego gatunku – osłony strefy odziomkowej pnia w postaci elastycznych tub z tworzyw sztucznych lub ażurowych kołnierzy (np. siatki PVC lub siatki z ocynkowanych lub powlekanych drutów stalowych) zabezpieczające pnie drzew od podstawy do wysokości ok. 0,5 m.

### **1.3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś, w szczególności w projekcie zagospodarowania działki lub terenu lub projekcie architektoniczno-budowlanym w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś.**

- 1.3.1. W ramach przedsięwzięcia wykonać rozbudowę drogi wojewódzkiej polegającą na:
- a. rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 715 o nawierzchni bitumicznej na odcinku od km 14+900 do km 21+135,
  - b. budowie chodników,
  - c. budowie ścieżki pieszo-rowerowej,
  - d. przebudowie/rozbudowie skrzyżowań,
  - e. rozbiórce i budowie zjazdów,
  - f. budowie zatok autobusowych i miejsc parkingowych wraz z wykonaniem elementów bezpieczeństwa ruchu,

- g. rozbudowie układu odwodnienia drogi, w tym budowie kanalizacji deszczowej, rowów drogowych, zbiornika retencyjno-infiltracyjnego i zbiornika retencyjnego,
  - h. przebudowie kanalizacji deszczowej (kanału deszczowego jednostki wojskowej w m. Regny),
  - i. rozbiórce przepustów,
  - j. budowie oświetlenia drogowego,
  - k. przebudowie skrzyżowania drogi wojewódzkiej z bocznicą kolejową,
  - l. budowie kanału technologicznego,
  - m. zmianie oznakowania pionowego i poziomego,
  - n. przebudowie infrastruktury technicznej kolidującej z inwestycją.
- 1.3.2. Wykonać poszerzenie jezdni do szerokości 7 m na odcinku od km 14+900 do km 21+135 drogi wojewódzkiej nr 715.
- 1.3.3. Zaprojektować pobocza w następujących lokalizacjach:
- a. od km 14+900 do km 15+020 – obustronne pobocza o szerokości 1,5 m
  - b. od km 15+070 do km 15+400 – jednostronne pobocze o szerokości 1,5 m po północnej stronie drogi,
  - c. od km 17+060 do km 20+650 – obustronne pobocza o szerokości 1,5 m po stronie północnej i 1,25 m po stronie południowej.
- 1.3.4. Zaprojektować od km 20+650 do ronda jednostronną opaskę o szerokości 0,5 m po północnej stronie drogi (z odcinkiem chodnika/peronu w rejonie projektowanej zatoki autobusowej).
- 1.3.5. Zaprojektować ścieżkę rowerową od km 17+060 do km 20+650 o szerokości 2 m po południowej stronie drogi.
- 1.3.6. Zaprojektować chodniki:
- a. od km 15+400 do km 17+060 o szerokości 2 m po północnej stronie drogi
  - b. od ronda do o szerokości 2 m, obustronny (na początkowym odcinku chodnik po zachodniej stronie zastąpiony opaską).
- 1.3.7. Zaprojektować ścieżkę pieszo-rowerową:
- a. od km 15+070 do km 17+060 – o szerokości 3 m po południowej stronie drogi,
  - b. od km 20+650 do ronda – o szerokości 3 m po południowej stronie drogi.
- 1.3.8. W miejscu skrzyżowania drogi wojewódzkiej 715 z drogami powiatowymi nr 2920E i 4300E zaprojektować małe rondo czterowlotowe o średnicy zewnętrznej 30 m.
- 1.3.9. Zmienić organizację ruchu na ul. Brzezińskiej – ulica ślepa o szerokości 5 m z placem do zawracania o wymiarach 12,5 m na 12,5 m i chodnikiem o szerokości 2 m po stronie wschodniej
- 1.3.10. Wykonać przebudowę dróg powiatowych i gminnych w miejscach dowiązania do drogi wojewódzkiej nr 715. Dla drogi powiatowej nr 2920E i nr 4300E przyjąć parametry: klasa – droga zbiorcza (Z), szerokość jezdni – 6 m, kategoria ruchu KR4. Dla dróg gminnych przyjąć parametry: klasa – droga dojazdowa (D), szerokość jezdni 6 m, kategoria ruchu KR4.
- 1.3.11. Zaprojektować system odwodnienia drogi składający się z następujących elementów:
- a. Rowy (o nachyleniu skarp 1:1,5):

L.p	Sposób odwodnienia	Kilometraż drogi (km)		Lokalizacja urządzeń (strona drogi)	Szerokość dna [m]	Głębokość [m]	Długość [m]	Odbiornik
		początek	koniec					
1.	Rów R1	14+900	15+355	Lewa	min. 0,4	min.0,5	455	Kanalizacja deszczowa
2.	Rów R2	14+900	15+015	Prawa	min. 0,4	min.0,5	115	Kanalizacja deszczowa
3.	Rów R3	15+415	15+435	Prawa	min. 0,4	min.0,5	20	(rów bezodpływowy-

								przelew awaryjny)
3.	Rów R4	16+379	16+399	Prawa	min. 0,4	min.0,5	20	Kanalizacja deszczowa
4.	Rów R5	16+912	16+924	Lewa	min. 0,4	min.0,5	12	Kanalizacja deszczowa
5.	Rów R6	17+105	17+389	Lewa	min. 0,4	min.0,5	284	(rów bezodpływowy)
6.	Rów R7	17+105	17+410	Prawa	min. 0,4	min.0,5	305	Kanalizacja deszczowa
7.	Rów R8	17+496	17+548	Prawa	min. 0,4	min.0,5	52	(rów bezodpływowy)
8.	Rów R9	17+642	20+598	Lewa	min. 0,4	min.0,5	2956	Kanalizacja deszczowa
9.	Rów R10	17+650	20+605	Prawa	min. 0,4	min.0,5	2955	Kanalizacja deszczowa
10.	Rów R11	Droga do ROD „Leśna Polana”		Lewa	min. 0,4	min.0,5	293	Rów istniejący (przebudowa rowu)

b. Kanalizację deszczową:

L.p.	Sposób odwodnienia	Kilometraż drogi (km)		Lokalizacja urządzeń (strona drogi)	Odbiornik
		początek	koniec		
1.	Kanał deszczowy	15 +013	15 +430	Prawa	Zbiornik Z-1
2.	Kanał deszczowy	15 +430	15 +972	Prawa	Zbiornik Z-1
3.	Kanał deszczowy	16 +050	17+021	Prawa	Zbiornik Z-2
4.	Kanał deszczowy	17 +021	17 +105	Prawa	Zbiornik Z-2
5.	Kanał deszczowy	17 + 473	17 + 499	Prawa	Rów R8
6.	Kanał deszczowy	17 + 543	17 +552	Prawa	Rów R8
7.	Kanał deszczowy	20 +594	20 +851	Lewa	Istniejąca kanalizacja deszczowa
8.	Kanał deszczowy	20 +859	20 +897	Prawa	Istniejąca kanalizacja deszczowa
9.	Kanał deszczowy	Ul. Paska		Prawa / Lewa	Planowana kanalizacja deszczowa wg odrębnego opracowania

c. Wyloty z kanalizacji:

L.p.	Sposób odwodnienia	Numer działki	Odbiornik
			nazwa
1.	Wylot kanalizacyjny Wyl1	326/10	Zbiornik Z-1
2.	Wylot kanalizacyjny Wyl2	339	Zbiornik Z-2
3.	Wylot kanalizacyjny Wyl3	340	Rów R8
4.	Wylot kanalizacyjny Wyl4	340	Rów R8

d. Zbiorniki wodne:

L.p.	Sposób odwodnienia	Kilometraż drogi (km)		Lokalizacja urządzeń (strona drogi)	Pojemność [m <sup>3</sup> ]	Odbiornik
		początek	koniec			
1.	Zbiornik powierzchniowy chłonna-retencyjny ZB-1	15+385	15+440	prawa	532	Przelew w razie konieczności odprowadza wody przewodami kanalizacji deszczowej do ciekłu o rowu R3
2.	Zbiornik powierzchniowy retencyjny z	17+020	17+069	prawa	478	Przelew w razie konieczności odprowadza wody przewodami kanalizacji deszczowej



	przelewem ZB-2					do cieku o nazwie Dopływ z Regnów
--	-------------------	--	--	--	--	--------------------------------------

- 1.3.12. Zaprojektować przelew awaryjny w zbiorniku retencyjnym ZB-2 o ograniczonej przepustowości do 10 l/s.
- 1.3.13. Wykonać cichą nawierzchnię SMA 8 na całym przebudowywanym odcinku drogi od km 14+900 do km 21+135 (ok. 6,2 km).

**2. Stwierdzam brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś.**

**3. Stwierdzam brak konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.**

**4. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej po upływie jednego roku od dnia oddania do użytkowania planowanej inwestycji i przedstawienia jej wyników Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Łodzi w terminie 18 miesięcy od ww. okresu.**

**4.1. W zakresie ochrony przed hałasem:**

- 4.1.1. Zakres opracowania powinien obejmować pomiary, które pozwolą na m.in. porównanie ustaleń zawartych w raporcie ooś i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko oraz ocenę skuteczności wszystkich zastosowanych środków ochrony przed hałasem;
- 4.1.2. Badania powinny być przeprowadzone przez laboratorium posiadające certyfikat akredytacji dla wykonywanego rodzaju pomiarów, wydany przez PCA lub równoprawną jednostkę akredytującą;
- 4.1.3. Pomiary przeprowadzić w następujących punktach:

Lp.	Numer receptora	Lokalizacja
1	1	Działka nr 238, 1/2 obręb 17, gm. Koluszki
2	8	Działka nr 10/1, obręb 18, gm. Koluszki
3	11	Działka nr 13, 14 obręb 18, gm. Koluszki
4	17	Działka nr 107 obręb 18, gm. Koluszki
5	39	Działka nr 66 obręb 18, gm. Koluszki
6	48	Działka nr 190, obręb 18, gm. Koluszki
7	58	Działka nr 83 obręb 18, gm. Koluszki
8	81	Działka nr 647, obręb 3, gm. Budziszewice
9	91	Działka nr 289, obręb 3, gm. Budziszewice

- 4.1.4. Należy przeprowadzić pomiary na terenie chronionym akustycznie (teren działki ewidencyjnej, na której znajduje się budynek chroniony akustycznie) w taki sposób, aby przeprowadzone w nich pomiary pozwoliły na ustalenie miejsca o największym oddziaływaniu hałasu na ludzi w miejscu ich możliwego pobytu. Podkreślenia wymaga, iż przy pomiarach należy zastosować wyłącznie metodę rzeczywistych pomiarów wykonywanych w terenie (a nie metodę obliczeniową);
- 4.1.5. Należy przedstawić aktualne (tzn. wydane nie wcześniej niż sześć miesięcy od daty przeprowadzenia pomiarów) tzw. klasyfikacje akustyczne, w których będą wskazane informacje na temat terenów chronionych akustycznie zlokalizowanych w otoczeniu przedmiotowej linii kolejowej;
- 4.1.6. Jeśli w ww. klasyfikacjach akustycznych wskazane będą nowe tereny chronione akustycznie, znajdujące się w potencjalnym oddziaływaniu akustycznym przedmiotowego przedsięwzięcia, których nie uwzględniono na załącznikach graficznych z obliczeń w raporcie ooś, należy również dla tych lokalizacji wykonać ww. pomiary dla pory dnia i dla pory nocy.

## UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, zwanego dalej RDOŚ w Łodzi, 4 marca 2021 r., wpłynął wniosek z 1 marca 2021 r., znak: ID.611.280.2021.RC.715 Dyrektora Zarządu Dróg Wojewódzkich w Łodzi działającego w imieniu Zarządu Województwa Łódzkiego, zwanego dalej wnioskodawcą, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi wojewódzkiej Nr 715 na odcinku Regny – Budziszewice. Po przeanalizowaniu dokumentacji w niniejszej sprawie RDOŚ w Łodzi stwierdził, że wniosek cechował się brakami formalnymi, wobec czego wezwał do uzupełnienia wniosku pismem z 11 marca 2021 r., znak: WOOŚ.420.3.2021.MGr.

Pismem z 25 marca 2021 r., znak: ID.611.405.2021.RC.715 (data wpływu do RDOŚ w Łodzi 30 marca 2021 r.), uzupełniono braki formalne wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt. 1 lit b oraz art. 75 ust. 6 *ustawy ooś*, w przypadku przedsięwzięcia realizowanego w części na terenie zamkniętym, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla całego przedsięwzięcia jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska. W przedmiotowej sprawie część przedsięwzięcia zlokalizowana będzie na terenie działki nr ew. 404/1 obręb Regny, który zgodnie z Decyzją Nr 182/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 30 października 2019 r. zmieniająca decyzję w sprawie ustalenia terenów zamkniętych w resorcie obrony narodowe (Dz. Urz. MON z 2019 r., poz. 231) jest terenem zamkniętym.

Organami opiniującymi są Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łodzi, Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Piotrkowie Trybunalskim oraz Wojskowy Ośrodek Medycyny Prewencyjnej w Bydgoszczy. W związku z powyższym 2 kwietnia 2021 r., pismem znak: WOOŚ.420.3.2021.MGr.2 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łodzi o wydanie opinii zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 *ustawy ooś* oraz do Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Piotrkowie Trybunalskim o wydanie opinii zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 4 *ustawy ooś*, w przedmiocie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, o ustalenie zakresu raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. RDOŚ w Łodzi zawiadomił strony postępowania poprzez obwieszczenie z 2 kwietnia 2021 r., znak: WOOŚ.420.3.2021.MGr.3, że wszczęto postępowanie zmierzające do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, poinformował o organach uczestniczących w prowadzonym postępowaniu oraz o wystąpieniu do ww. organów opiniujących. Obwieszczenie było umieszczone na stronie internetowej BIP RDOŚ w Łodzi i wywieszane na tablicy ogłoszeń w RDOŚ w Łodzi oraz w Urzędzie Miejskim w Koluszkach i Urzędzie Gminy w Budziszewicach.

Pismem znak: WOOŚ.420.3.2021.MGr.5 RDOŚ w Łodzi zwrócił się do Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Bydgoszczy o wydanie opinii zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 *ustawy ooś*, w przedmiocie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, o ustalenie zakresu raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. RDOŚ w Łodzi zawiadomił strony postępowania poprzez obwieszczenie z 13 kwietnia 2021 r., znak: WOOŚ.420.3.2021.MGr.6 o organie właściwym do wydania opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, w odniesieniu do przedsięwzięć zlokalizowanych na terenach jednostek organizacyjnych podległych Ministrowi Obrony Narodowej oraz o wystąpieniu do Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Bydgoszczy o wydanie opinii zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 *ustawy ooś*. Obwieszczenie było umieszczone na stronie internetowej BIP RDOŚ w Łodzi i wywieszane na tablicy ogłoszeń w RDOŚ w Łodzi oraz w Urzędzie Miejskim w Koluszkach i Urzędzie Gminy w Budziszewicach.

26 kwietnia 2021 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynęło uzupełnienie do karty informacyjnej przedsięwzięcia w postaci uzupełnienia inwentaryzacji przyrodniczej.

27 kwietnia 2021 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynęła opinia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łodzi z 23 kwietnia 2021 r., znak: PPIS.ZNS9022.4.37.2021.244.MP. W ww. piśmie PPIS w Łodzi przedstawił opinię zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 i art. 78 ust. 1 pkt 2 *ustawy ooś*, w której stwierdził, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Przedmiotową opinię uzasadniono tym, że m.in. zaproponowano zastosowanie środków ograniczających wpływ hałasu na klimat akustyczny otoczenia inwestycji, które pozwolą na dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

W związku z wpływem uzupełnienia, RDOŚ w Łodzi zwrócił się pismem z 27 kwietnia 2021 r., znak: WOOŚ.420.3.2021.MGr.9 do organów opiniujących o uwzględnienie niniejszego uzupełnienia przy wydaniu opinii wydanej na podstawie art. 64 ust. 1 *ustawy ooś*.

PPIS w Łodzi pismem z 5 maja 2021 r. podtrzymał opinię wyrażoną w piśmie z 23 kwietnia 2021 r., znak: PPIS.ZNS9022.4.37.2021.244.MP.

7 maja 2021 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynęła opinia sanitarna Nr 5/2021 Komendanta Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Bydgoszczy, z 22 kwietnia 2021 r., znak: WOMP.WIS.-89.520/2021 o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Powyższa opinia została podtrzymana pismem Komendanta Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Bydgoszczy z 11 maja 2021 r.

5 lipca 2021 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynęło pismo Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Piotrkowie Trybunalskim z 1 lipca 2021 r., znak: WA.ZZŚ.3.435.1.112.2021.MP z prośbą o uzupełnienie karty informacyjnej przedsięwzięcia o wskazane w ww. piśmie zagadnienia. W związku z powyższym RDOŚ w Łodzi wezwał Wnioskodawcę o uzupełnienie informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, pismem z 6 lipca 2021 r., znak: WOOŚ.420.3.2021.MGr.10.

30 lipca 2021 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynęło uzupełnienie karty informacyjnej przedsięwzięcia, w związku z powyższym 5 sierpnia 2021 r. RDOŚ w Łodzi pismem o znaku WOOŚ.420.3.2021. MGr.11 przekazał do Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Piotrkowie Trybunalskim wyjaśnienia Wnioskodawcy, a pismem z 5 sierpnia 2021 r., znak: WOOŚ.420.3.2021.MGr.12 zwrócił się do organów opiniujących o uwzględnienie niniejszego uzupełnienia przy wydaniu opinii wydanej na podstawie art. 64 ust. 1 *ustawy ooś*.

17 sierpnia 2021 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynęło pismo Komendanta Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Bydgoszczy z 11 sierpnia 2021 r., podtrzymujące stanowisko wyrażone w opinii sanitarnej Nr 5/2021 z 22 kwietnia 2021 r., znak: WOMP.WIS.-89.520/2021.

PPIS w Łodzi pismem z 23 sierpnia 2021 r. podtrzymał opinię wyrażoną w piśmie z 23 kwietnia 2021r., znak: PPIS.ZNS9022.4.37.2021.244.MP.

27 sierpnia 2021 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynęło pismo Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Piotrkowie Trybunalskim z 23 sierpnia 2021 r., znak: WA.ZZŚ.3.435.1.112.2021.MP.2, zawierające w swej treści opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia, a także zawierające warunki i wymagania w zakresie gospodarki wodno-ściekowej do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

27 sierpnia 2021 r., RDOŚ w Łodzi zwrócił się do Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Piotrkowie Trybunalskim o przedstawienie upoważnienia dla Zastępcy Dyrektora Zarządu Zlewni. 15 września 2021 r. Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Piotrkowie Trybunalskim przekazał stosowne upoważnienie.

Opinie ww. właściwych organów zostały uwzględnione w zakresie dotyczącym ustalenia obowiązku przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko i zakresu raportu dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Do dnia wydania niżej wskazanego postanowienia nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski stron postępowania. Po przeprowadzeniu analizy dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, uwzględniając łącznie uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 *ustawy ooś* RDOŚ w Łodzi

uznał, że konieczne jest przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia i 28 września 2021 r. wydał postanowienie, znak: WOOŚ.420.3.2021.MGr.15, w którym nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz ustalił zakres raportu. Jednocześnie poinformowano o tym strony postępowania poprzez obwieszczenie z 28 września 2021 r., znak: WOOŚ.420.3.2021.MGr.16. Obwieszczenie zostało wywieszane w sposób opisany powyżej.

RDOŚ w Łodzi 24 listopada 2021 r. wydał postanowienie znak: WOOŚ.420.3.2021.PMa.3, zawieszające postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 715 na odcinku Regny - Budziszewice” do czasu przedłożenia raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Jednocześnie poinformowano o tym strony postępowania poprzez obwieszczenie z 24 listopada 2021 r., znak: WOOŚ.420.3.2021.PMa.4. Obwieszczenie zostało wywieszane w sposób opisany powyżej.

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi, zwany dalej w skrócie Inwestorem, pismem z 24 maja 2022 r. (data wpływu 26 maja 2022 r.), znak: ID.611.477.2022.RC.715, wystąpił do RDOŚ w Łodzi o wznowienie postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 715 na odcinku Regny - Budziszewice”. Do pisma dołączono 4 egzemplarze raportu o oddziaływaniu na środowisko wraz z ich zapisami w wersji elektronicznej oraz skorygowaną mapę zgodną z art. 74 ust 3a, zdanie drugie ustawy ooś.

W związku z wpływem ww. raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko RDOŚ w Łodzi postanowieniem z 31 maja 2022 r., znak: WOOŚ.420.3.2021.PMa.6 podjął postępowanie administracyjne i przystąpił do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia, o czym zawiadomił strony postępowania zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy ooś poprzez obwieszczenie znak: WOOŚ.420.3.2021.PMa.7 z 31 maja 2022 r. Obwieszczenie zostało wywieszane w sposób opisany powyżej.

Pismem z 31 maja 2022 r., znak: WOOŚ.420.3.2021.PMa.8 RDOŚ w Łodzi podał do publicznej wiadomości informację o przystąpieniu do przeprowadzania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko w związku z wpływem ww. raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. RDOŚ w Łodzi zawiadomił również strony postępowania poprzez obwieszczenie z 31 maja 2022 r., znak: WOOŚ.420.3.2021.PMa.7 o wpływie raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko oraz przystąpieniu do przeprowadzania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. RDOŚ w Łodzi poinformował również o tym, że zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 2 i 4 ustawy ooś, organy opiniujące, tj. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łodzi, Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Piotrkowie Trybunalskim oraz Komendant Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Bydgoszczy wyraziły wcześniej opinię, że nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, wobec czego ich opinie i uzgodnienia nie są wymagane na etapie przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia. Obwieszczenie zostało wywieszane w sposób opisany powyżej.

23 czerwca 2022 r. pismem o znaku WOOŚ.420.3.2021.PMa.10 RDOŚ w Łodzi wezwał pełnomocnika Inwestora o uzupełnienie informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko. W związku z brakiem odpowiedzi na powyższe wezwanie, RDOŚ w Łodzi ponowił wezwanie pismem z 23 września 2022 r., znak WOOŚ.420.3.2021.PMa.11.

3 listopada 2022 r. do RDOŚ w Łódź wpłynęło pismo Inwestora z prośbą o przedłużenie terminu na uzupełnienie do 30 listopada 2022 r., wobec czego RDOŚ w Łodzi pismem z 4 listopada zawiadomił Inwestora poprzez pismo o znaku WOOŚ.420.3.2021.PMa.12 o wyznaczeniu nowego terminu na uzupełnienie raportu ooś do 30 listopada 2022 r.

6 grudnia 2022 r. pełnomocnik Inwestora przedłożył stosowne uzupełnienie raportu o oddziaływaniu na środowisko przy piśmie z 30 listopada 2022 r.

RDOŚ w Łodzi zawiadomił strony postępowania poprzez obwieszczenie z 7 grudnia 2022 r.,

znak: WOOŚ.420.3.2021.PMa.13 o niedotrzymaniu terminu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji, z uwagi na konieczność dokładnej analizy przedłożonej dokumentacji, w tym raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z uzupełnieniem, a także z uwagi na obowiązek zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, uwzględniając czas potrzebny na zawiadamianie stron przez obwieszczenie, oraz poinformował o nowym terminie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do 5 marca 2023 r. Obwieszczenie zostało wywieszane w sposób opisany powyżej.

W związku z dalszymi brakami merytorycznymi uzupełnienia, pismem z 22 grudnia 2022 r., znak: WOOŚ.420.3.2021.PMa.15, RDOŚ w Łodzi wezwał ponownie o uzupełnienie informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko i jego uzupełnieniu.

24 stycznia 2023 r. Inwestor przedłożył stosowne uzupełnienie raportu o oddziaływaniu na środowisko. 1 lutego 2023 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynęła również autokorekta do ww. uzupełnienia. RDOŚ w Łodzi po przeanalizowaniu uzupełnienia dokumentacji, stwierdził, że zgromadził potrzebne informacje do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Obwieszczeniem z 2 lutego 2023 r., znak: WOOŚ.420.3.2021.PMa.16 oraz zawiadomieniem z 2 lutego 2023 r., znak: WOOŚ.420.3.2021.PMa.17 RDOŚ w Łodzi podał do publicznej wiadomości i poinformował strony postępowania o tym, że istnieje możliwość zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w ramach udziału społeczeństwa, w trzydziestodniowym terminie od 21 lutego 2023 r. do 22 marca 2023 r. włącznie, w siedzibie RDOŚ w Łodzi, wskazując dopuszczalne sposoby ich wnoszenia, a także o tym, że organem właściwym w przedmiotowej sprawie do rozpatrzenia uwag i wniosków jest RDOŚ w Łodzi. Zawiadomił również o niedotrzymaniu terminu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji, z uwagi na obowiązek zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, uwzględniając czas potrzebny na zawiadamianie stron przez obwieszczenie, oraz poinformował o nowym terminie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do 28 kwietnia 2023 r. Obwieszczenie zostało wywieszane w sposób opisany powyżej.

W wyznaczonym terminie udziału społeczeństwa nie wpłynęły do RDOŚ w Łodzi żadne uwagi ani wnioski do przedmiotowej sprawy.

31 marca 2023 r. RDOŚ w Łodzi, wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko w zakresie aktualizacji zapisów raportu o oś w odniesieniu do jednolitych części wód: powierzchniowych i podziemnych w związku z wejściem w życie w dniu 17 lutego 2023 r. aktualizacji Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjętej rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r. poz. 300).

27 kwietnia 2023 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynęła odpowiedź na powyższe wezwanie, w związku z tym 25 maja 2023 r. RDOŚ w Łodzi wystąpił do Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Piotrkowie Trybunalskim z prośbą o informację o podtrzymaniu stanowiska w ww. sprawie mając na względzie wejście w życie w dniu 17 lutego 2023 r. aktualizacji Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjętej rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r. poz. 300). 2 czerwca 2023 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynęło pismo Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Piotrkowie Trybunalskim w którym stwierdził, że stanowisko wyrażone w piśmie z 23 sierpnia 2021 r., znak: WA.ZZŚ.3.435.1.112.2021.MP.2 pozostaje aktualne.

Po zgromadzeniu materiału dowodowego umożliwiającego merytoryczne rozpatrzenie sprawy RDOŚ w Łodzi działając na podstawie art. 49 oraz art. 9 i 10 k.p.a. poprzez obwieszczenie z 6 czerwca 2023 r., znak: WOOŚ.420.3.2021.PMa.23 poinformował strony postępowania o zgromadzeniu materiału dowodowego oraz o tym, iż wyznacza się stronom postępowania siedmiodniowy termin od doręczenia niniejszego zawiadomienia na ewentualne wniesienie uwag i wniosków do zebranych dowodów, materiałów i zgłoszonych żądań oraz zapoznania się z aktami w ww. sprawie. oraz poinformował o nowym terminie wydania decyzji o środowiskowych

uwarunkowaniach do 21 lipca 2023 r. Obwieszczenie zostało wywieszane w sposób opisany powyżej.

Do dnia wydania niniejszej Decyzji nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski stron postępowania w przedmiotowej sprawie.

Zakres przedsięwzięcia ustalono na podstawie wniosku Zarządu Dróg Wojewódzkich w Łodzi o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, raportu o oddziaływaniu przedmiotowej inwestycji na środowisko i jego uzupełnień, a także pozostałych załączników dołączonych do ww. wniosku.

Planowane przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839 ze zm.), dla którego obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być wymagany.

Przeprowadzona analiza dokumentacji sprawy, o której mowa powyżej, potwierdziła, że treść przedłożonego raportu ooś wraz z jego uzupełnieniami jest zgodna z art. 66 ustawy ooś, a zawarte w nim warunki realizacji przedsięwzięcia i projektowane rozwiązania chroniące środowisko zapewnią dotrzymanie standardów środowiska. Organ w celu zminimalizowania wpływu rozpatrywanego przedsięwzięcia na środowisko wziął pod uwagę i w pełnym zakresie uwzględnił większość ww. ustaleń zawartych w raporcie ooś i określił na ich podstawie:

- istotne warunki korzystania ze środowiska 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 (pkt 1.2 sentencji niniejszej decyzji);
- wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś, w szczególności w projekcie zagospodarowania działki lub terenu lub projekcie architektoniczno-budowlanym w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś (pkt 1.3 sentencji niniejszej decyzji);
- obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej (pkt 4 sentencji niniejszej decyzji).

Analiza zebranej w sprawie dokumentacji pozwoliła rozpoznać skalę i charakter przedsięwzięcia oraz wielkość i rodzaj generowanych przez nie oddziaływań i uciążliwości. Ustalenie środowiskowych uwarunkowań dla tego przedsięwzięcia poprzez określenie warunków jego realizacji i późniejszej eksploatacji oraz wymagań dotyczących ochrony środowiska koniecznych do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś, zdaniem organu zapobiegnie występowaniu lub ograniczy skalę oddziaływań na środowisko.

Określone w niniejszej decyzji warunki znajdują racjonalne uzasadnienie wynikające z przepisów prawa oraz ogólnie przyjętych zasad zachowania ładu społecznego i poszanowania środowiska naturalnego, oparte są także na wiedzy organu. Uwzględniając te fakty zaproponowane uwarunkowania można umotywić w przedstawiony poniżej sposób.

Planowane przedsięwzięcie przewiduje rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 715 na odcinku Regny-Budziszewice od km 14+900 do km 21+135 (ok. 6,2 km). Zakres robót planowanej inwestycji obejmuje:

- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 715 o nawierzchni bitumicznej na odcinku od km 14+900 do km 21+135,
- budowę chodników,
- budowę ścieżki pieszo-rowerowej,
- przebudowę/rozbudowę skrzyżowań,
- rozbiórkę i budowę zjazdów,
- budowę zatok autobusowych i miejsc parkingowych wraz z wykonaniem elementów bezpieczeństwa ruchu,

- rozbudowę układu odwodnienia drogi, w tym budowę kanalizacji deszczowej, rowów drogowych, zbiornika retencyjno-infiltracyjnego i zbiornika retencyjnego,
- przebudowę kanalizacji deszczowej (kanału deszczowego jednostki wojskowej w m. Regny),
- rozbiórkę przepustów,
- budowę oświetlenia drogowego,
- przebudowę skrzyżowania drogi wojewódzkiej z bocznicą kolejową,
- budowę kanału technologicznego,
- zmianę oznakowania pionowego i poziomego,
- przebudowę infrastruktury technicznej kolidującej z inwestycją,
- wycinkę i nasadzenia zastępcze drzew i krzewów.

Przebieg w planie drogi wojewódzkiej nie ulegnie zmianie. Planowana przebudowa dotyczy fragmentu drogi wojewódzkiej nr 715, który znajduje się na terenie dwóch gmin - Gminy Koluszki (odcinek ok. 4,86 km) oraz Gminy Budziszewice (odcinek ok. 1,38 km) oraz dwóch powiatów: łódzkiego wschodniego oraz tomaszowskiego. Inwestycja będzie polegać na doprowadzeniu drogi do parametrów technicznych obowiązujących dla drogi klasy G. W tym celu przewiduje się korektę promieni łuków poziomych i pionowych oraz wykonanie poszerzenia jezdni i poboczy w celu doprowadzenia przekroju do wymagań zgodnych z obowiązującymi przepisami.

Cała inwestycja będzie się wiązać z koniecznością wyburzenia 1 budynku mieszkalnego i 2 gospodarczych zlokalizowanych na działce 423/2 obręb 3, gmina Budziszewice.

Zakres inwestycji obejmuje rozbudowę drogi z poszerzeniem jezdni do szerokości 7 m. W północnej części inwestycji od początku opracowania do ok. km 15+020 w Regnach projektuje się ulepszone pobocza o szerokości 1,5 m oraz odwodnienie do obustronnych rowów. Dowiązanie do stanu istniejącego na początku opracowania przewiduje się za pomocą oznakowania poziomego i pionowego. Od ok. km 15+070 w Regnach do ok. km 15+400 w Regnach projektuje się jednostronne ulepszone pobocze o szerokości 1,5 m po stronie północnej DW715 i ścieżkę pieszo-rowerową 3 m po stronie południowej DW715. Odwodnienie przewiduje się do rowu oraz kanalizacji deszczowej. Na odcinku tym projektuje się wyspę spowalniająca ruch. Na odcinku od ok. km 15+400 w Regnach do rejonu zjazdu do jednostki wojskowej (ok. km 17+060) projektuje się ścieżkę pieszo-rowerową szerokości 3 m po stronie południowej DW715 i chodnik szerokości 2 m po stronie północnej DW715. Odwodnienie przewiduje się do kanalizacji deszczowej. Od rejonu zjazdu do jednostki wojskowej w Regnach (ok. km 17+060) do stacji paliw w Budziszewicach (ok. km 20+650) projektuje się, obustronne ulepszone pobocza o szerokości 1,5 m po stronie północnej i 1,25 m po stronie południowej oraz odwodnienie do rowów. Po stronie południowej projektuje się ścieżkę rowerową szerokości 2 m. Dodatkowo projektuje się symetryczną wyspę nieprzejezdną spowalniająca ruch na wjeździe do miejscowości Regny od strony Budziszewic. Na tym odcinku zlokalizowany jest przejazd kolejowy bocznicy wojskowej (linia kolejowa nr 44 Mikołajów – Regny, km linii ok. 4,0+40) przewidziany do rozbudowy z uwagi na budowę ścieżki rowerowej. Od stacji paliw w Budziszewicach (ok. km 20+650) do skrzyżowania DW 715 z DP 2920E i DP 4300E projektuje się jednostronną ścieżkę pieszo-rowerową szerokości 3 m po stronie południowej i jednostronną opaskę szerokości 0,5 m po stronie północnej (z odcinkiem chodnika/peronu w rejonie projektowanej zatoki autobusowej). Skrzyżowanie drogi wojewódzkiej nr 715 z drogami powiatowymi nr 2920E i 4300E projektuje się jako małe rondo czterowłotowe o średnicy zewnętrznej 30 m. Ze względu na ograniczenia terenowe przy rozbudowie skrzyżowania konieczne jest wyburzenie budynku mieszkalnego i budynków gospodarczych. Projektuje się zmianę organizacji ruchu na ulicy Brzezińskiej – ulica „ślepa” szerokości 5,0 m z placem do zawracania o wymiarach 12,5 m na 12,5 m na końcu i chodnikiem szerokości 2 m po stronie wschodniej. Na odcinku od skrzyżowania DW 715 z DP 2920E i DP 4300E do końca opracowania projektuje się jezdnię szerokości 7,0 m, obustronny chodnik szerokości 2,0 m (na początkowym odcinku chodnik po zachodniej stronie zastąpiony opaską) oraz odwodnienie za pomocą kanalizacji deszczowej. Projektuje się odtworzenie istniejących zjazdów oraz przebudowę/rozbudowę skrzyżowań i zjazdów na drogi wewnętrzne. Szerokość

zjazdów została dostosowana do szerokości bram oraz istniejącego zagospodarowania terenu. Budowana nawierzchnia bitumiczna drogi wojewódzkiej oraz ronda będzie posiadała nawierzchnię przystosowaną do ruchu o kategorii KR4.

Przebudowie ulegną również fragmenty dróg powiatowych i gminnych w miejscach dowiązania do drogi wojewódzkiej nr 715. Dla drogi powiatowej nr 2920E i nr 4300E przyjęto następujące parametry: klasa – droga zbiorcza (Z), szerokość jezdni – 6 m, kategoria ruchu KR4. Dla dróg gminnych przyjęto następujące parametry: klasa – droga dojazdowa (D), szerokość jezdni 6 m, kategoria ruchu KR4.

W celu zapewnienia prawidłowego odwodnienia zaprojektowano odpowiednie spadki poprzeczne i podłużne zapewniające powierzchniowe odprowadzenie wody opadowej do rowów i do systemu kanalizacji deszczowej. Ze względu na brak w terenie naturalnych odbiorników wód opadowych mogących bezpośrednio przejąć wody z projektowanego układu drogowego, zaprojektowano dwa zbiorniki (w rejonie ulicy Leśnej w Regnach zbiornik retencyjno-chłonny i w rejonie jednostki wojskowej w Regnach zbiornik retencyjny z przelewem). Wody opadowe ze zbiornika zlokalizowanego w rejonie jednostki wojskowej będą trafiały docelowo do cieku o nazwie Dopływ z Regnów.

Zbiornik Z-1 będzie zbiornikiem powierzchniowym chłonno-retencyjnym. Lokalizacja: ok. km 15+388 do ok. km 15+439. Powierzchnia ok. 455 m<sup>2</sup>, pojemność ok. 520 m<sup>3</sup>, a głębokość ok. 1 m. Poprzez wylot Wyl1 do zbiornika Z-1 odprowadzane będą wody opadowe z trzech kierunków. Pierwsza część wód trafia do zbiornika z rowu R1 oraz R2, jak również z powierzchni drogi poprzez projektowane wpusty. Druga część wód trafia do zbiornika poprzez kanalizację deszczową zlokalizowaną wzdłuż działki drogowej (dz. nr 7) po przeciwległej stronie projektowanej drogi. Trzeci dopływ do zbiornika transportuje wody z powierzchni projektowanej drogi poprzez kanalizację deszczową od strony południowo-wschodniej.

Zbiornik Z-2 będzie zbiornikiem powierzchniowym retencyjnym z przelewem. Lokalizacja od ok. km 17+020 do ok. km 17+069. Powierzchnia ok. 534 m<sup>2</sup>, pojemność ok. 478 m<sup>3</sup>, głębokość ok. 1 m, natomiast spadek w kierunku wylotu Wyl2 – 0,2%. Poprzez wylot Wyl2 do zbiornika Z-2 odprowadzane będą wody opadowe z dwóch kierunków opracowania. Pierwsza część wód trafia do zbiornika z rowu R3, jak również z powierzchni drogi poprzez projektowane wpusty. Druga część wód trafia do zbiornika Z-2 z rowu R5 oraz R6, jak również z powierzchni drogi poprzez projektowane wpusty. Przelew zbiornika Z-2 w razie konieczności odprowadza wody przewodami kanalizacji deszczowej oraz rowem do cieku o nazwie Dopływ z Regnów w ograniczonej ilości do 10 l/s.

Od początku opracowania ok. km 14+900 do ok. km 15+020 projektuje się obustronne rowy drogowe ziemne z odbiornikami przejmującymi z nich wody opadowe do projektowanej kanalizacji deszczowej. Następnie rów drogowy ziemny biegnie po północnej stronie DW 715 od ok. km 15+020 do ok. km 15+355, gdzie znajduje się odbiornik przejmujący wody do projektowanej kanalizacji deszczowej. Odcinek rowu drogowego ziemnego zbierającego wody opadowe napływające z pól uprawnych w kierunku pasa drogowego od strony południowej i odprowadzający je do kanalizacji deszczowej projektuje się od ok. km 16+380 do ok. km 16+400. W km 16+920 projektuje się przebudowę istniejącego rowu w celu przejęcia w kanalizację deszczową i przeprowadzenie na drugą stronę DW 715 wód opadowych z terenu po północnej stronie pasa drogowego. Obustronne rowy drogowe ziemne projektuje się następnie od ok. km 17+105 do ok. km 17+390 (km 17+390 – koniec rowu po stronie północnej, po stronie południowej koniec rowu ok. km 17+410), na których odbiorniki przejmujące wody opadowe do projektowanej kanalizacji deszczowej zlokalizowane zostały ok. km 17+105. Następnie występuje przerwa w ciągłości rowów spowodowana lokalizacją istniejącego przejazdu kolejowego. W rejonie przejazdu kolejowego (od ok. km 17+470 do km 17+550) wody opadowe za pomocą systemu kanalizacji deszczowej trafiają do projektowanego rowu chłonnego. Obustronne rowy chłonne projektuje się następnie od ok. km 17+650 do ok. km 19+690. Obustronne rowy drogowe ziemne projektuje się następnie od ok. km 19+690 do ok. km 20+600 z odbiornikami przejmującymi wody opadowe do projektowanej kanalizacji deszczowej ok. km 20+600.



W miejscowościach Regny i Budziszewice zaprojektowano przekrój poprzeczny drogi jako uliczny lub półuliczny. W celu sprawnego odprowadzenia wód opadowych z jezdni zaprojektowano wpusty uliczne typu krawężnikowo-jezdniowego. Wpusty podłączone są do kanałów deszczowych, które prowadzą wody opadowe do zbiorników retencyjnych, a w miejscowości Budziszewice do istniejącej kanalizacji deszczowej. Ponadto, w rejonie przejazdu kolejowego projektuje się dwie pary wpustów ulicznych, z których wody opadowe będą odprowadzane do rowów bezodpływowych.

Przewiduje się również w ramach przedsięwzięcia przebudowę infrastruktury technicznej (sieci wodociągowej, kanalizacja sanitarna, sieć niskiego i średniego napięcia, sieć teletechniczna) kolidującej z planowaną rozbudową drogi. W km 17+123 projekt przewiduje rozbiórkę wiaty przystankowej o konstrukcji stalowej z panelami z tworzyw sztucznych. W związku z poszerzeniem pasa drogi wojewódzkiej projektuje się rozbiórkę istniejących ogrodzeń i odtworzenie ich w nowych granicach nieruchomości. Planuje się również rozbiórkę istniejących przepustów pod drogą wojewódzką i powiatową:

- rozbiórka betonowego przepustu pod drogą 600x600 długości około 7,6 m, ok. km 14+945;
- rozbiórka żelbetowego przepustu pod drogą o konstrukcji ramowej 1100x1100 długości ok. 9,2 m, ok. km 15+467;
- rozbiórka zasypanego betonowego przepustu betonowego pod drogą o długości 7,7 m, ok. km 15+619;
- rozbiórka żelbetowego przepustu pod drogą o konstrukcji ramowej 1600x1600 długości ok. 10,2 m, ok. km 16+928;
- rozbiórka żelbetowego przepustu pod drogą o konstrukcji ramowej 500x500 długości ok. 9,8 m, ok. km 20+697;
- rozbiórka żelbetowego przepustu pod drogą 800x800 długości ok. 9,8 m na DP 2920E - ulicy Paska w Budziszewicach.

Rozważano trzy warianty przedsięwzięcia: wariant inwestycyjny, wariant alternatywny oraz wariant polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia. W wariantcie alternatywnym różnice zajętości terenu, wycinki drzew, ilości odpadów, emisji hałasu w stosunku do wariantu preferowanego nie występują. Wariant inwestycyjny i alternatywny różnią się od siebie sposobem zagospodarowania terenu i rozwiązaniami projektowymi.

Zaplecze budowy zlokalizowane będzie na obszarze projektowanego pasa drogowego, w pierwszej kolejności na terenach już zagospodarowanych (na szczelnych nawierzchniach utwardzonych) lub w przypadku, gdy nie będzie to możliwe na przyległych do niego nieużytkach lub gruntach ornyczych o najniższych klasach bonitacyjnych gleb lub ubogich łąkach (budowa placu wyłożonego płytami betonowymi lub tworzenie uszczelnień z geomembran), w celu wyeliminowania ryzyka wycieku substancji niebezpiecznych np. ropopochodnych i przedostania się ich do gleb i wód. W przypadku ryzyka zdegradowania na terenie bazy materiałowej warstwy gleby należy ją zdjąć, zabezpieczyć i ponownie wykorzystać przy rekultywacji tego terenu. Na placu budowy powinny być również dostępne odpowiednie ilości i rodzaje sorbentów, umożliwiających minimalizację skutków ewentualnych awarii sprzętu budowlanego i wycieków płynów eksploatacyjnych. Zaplecze będzie wyposażone w szczelne, bezodpływowe sanitariaty.

Przewiduje się, że zapotrzebowanie na energię i wodę na etapie budowy nie będzie znacząco odbiegać od zużycia przy przebudowie innych podobnych inwestycji drogowych. Na etapie realizacji, zapotrzebowanie na materiały i surowce wiązać się będzie głównie z pracami nawierzchniowymi oraz z pracami remontowymi. Do rozbudowy drogi zostaną wykorzystane takie materiały jak: kruszywa mineralne, żwir, piasek i kamień, stosowane do podbudowy oraz masy bitumiczne do wykonania nawierzchni drogowej, drobnowymiarowe elementy betonowe i kamienne, cement pod chodniki oraz elementy wykończenia i oznakowania dróg. Szacuje się średnie zużycie paliwa przez maszyny budowlane na poziomie 40 dm<sup>3</sup>/h. Część sprzętu budowlanego może wymagać zasilania energią elektryczną lub sprężonym powietrzem (mobilne agregaty prądotwórcze, mobilne sprężarki i inne). Zapotrzebowanie na energię elektryczną

przewiduje się w niewielkich ilościach również do oświetlania i ogrzewania zaplecza budowy. Nie przewiduje się natomiast zapotrzebowania na energię cieplną oraz gazową. Podczas prac budowlanych wykorzystywana będzie również woda z przewoźnych beczkowsów w ilości od kilku do maksymalnie kilkunastu m<sup>3</sup> na cały okres budowy. Woda wykorzystywana będzie na cele budowlane (w procesach technologicznych pielęgnacji betonu, czyszczenia sprzętu budowlanego) oraz socjalno-bytowe zatrudnionych w fazie budowy pracowników. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio do tego przystosowanym lub zostaną pozyskane na miejscu. W wyniku realizacji planowanej inwestycji w zasięgu planowanych robót na trasie rozbudowywanej drogi zniszczeniu ulegnie powierzchnia ziemi, a tym samym pokrywa glebowa. Wykonawca robót budowlanych winien posiadać uregulowany sposób postępowania z odpadami (w tym masami ziemnymi), zgodny z przepisami ustawy o odpadach. Ziemia z wykopów będzie gromadzona w wyznaczonym miejscu (z rozdziałem na ziemię urodzajną i pozostałą), a ziemia urodzajna powinna być ponownie zagospodarowana i wykorzystana.

Eksploatacja drogi wojewódzkiej nie będzie wiązała się z wykorzystywaniem materiałów, surowców, paliw czy też wody. Należy mieć na uwadze, że w przyszłości może wystąpić konieczność naprawy lub konserwacji, jednak na obecnym etapie nie można określić, rodzaju i ilości niezbędnych do tego celu surowców, materiałów i paliw. W okresie zimowym rozbudowana DW 715 wymagać będzie zastosowania piasku oraz soli w trakcie utrzymania zimowego jezdnii. W związku z eksploatacją zużywana będzie również energia elektryczna na cele oświetleniowe drogi. Zapotrzebowanie na energię elektryczną na etapie eksploatacji wyniesie ok. 26 MWh/rok.

Analizowany odcinek drogi położony jest w dorzeczu Wisły w regionie wodnym Środkowej Wisły na obszarze jednolitej części wód powierzchniowych o nazwie Czarna Bielina (PLRW200010254689) JCWP posiada status naturalnej części wód o ogólnym złym stanie, występuje ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych. Termin osiągnięcia celów środowiskowych wyznaczono na 2027 r. z powodu braku możliwości technicznych. Planowane przedsięwzięcia znajduje się w granicach jednolitych części wód podziemnych o kodzie PLGW200084, która wykazuje dobry stan ilościowy oraz chemiczny, a także brak zagrożenia nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w granicach Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 404 Zbiornik Koluszki – Tomaszów, poza obszarem jego ochrony oraz w granicach obszaru ochronnego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Nr 403 Zbiornika międzymorenowego Brzeziny – Lipce Reymontowskie. Przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych oraz poza strefami ochronnymi ujęć wód. Przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze szczególnego zagrożenia powodziom.

Realizacja inwestycji na warunkach przedstawionych w dokumentacji nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych dla wymieniowych części wód, w tym będzie odbywała się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych dotyczących ochrony wód, określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r. poz. 300).

Mając na względzie charakter i skalę oddziaływania, zastosowane rozwiązania i technologie oraz przy założeniu realizacji określonych w sentencji warunków stwierdza się brak możliwości znaczącego oddziaływania na pozostające w zasięgu oddziaływania jednolite części wód i nie stwierdza się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia, na realizację celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2022 r. poz. 2625 ze zm.).

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiąże się z emisjami na etapie budowy jak i funkcjonowania. Na etapie budowy prace powodować będą emisję substancji gazowych i pyłowych do powietrza, emisję hałasu, powstawać będą odpady budowlane jak i z funkcjonowania zaplecza budowy, generowane będą również ścieki. Oddziaływania te będą przemijalne. Na etapie realizacji przedsięwzięcia wystąpią znaczące oddziaływania na przyrodę ożywioną w związku z zaplanowaną wycinką drzew i krzewów, oddziaływania te będą

nieodwracalne, choć zaplanowano formę kompensacji przyrodniczej poprzez nowe nasadzenia drzew i krzewów. Na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia nastąpi oddziaływanie wynikające głównie z odprowadzania wód opadowych i roztopowych z terenu przedsięwzięcia, emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz emisji hałasu w związku z ruchem pojazdów po rozbudowywanej drodze.

W trakcie rozbudowy drogi podstawowym źródłem emisji substancji będzie praca urządzeń i maszyn wykorzystywanych przy budowie (koparki, ładowarki, spychacze, walce drogowe, urządzenia do rozścielania asfaltu, mobilne agregaty prądotwórcze, mobilne sprężarki i inne). Maszyny tego rodzaju są napędzane olejem napędowym i powodują emisję produktów spalania tego paliwa. W miejscu prowadzenia robót wystąpi także emisja pyłu, związana z wykonywaniem prac ziemnych, jak również z transportem materiałów sypkich. W celu ograniczenia emisji na etapie budowy, w szczególności emisji niezorganizowanej będą stosowane poniższe wymogi: ograniczenie czasu pracy silników spalinowych, maszyn budowlanych i samochodów na biegu jałowym, wyłączenie silników maszyn w czasie przerw w pracy i załadunku, organizacja plac budowy w taki sposób, aby nie generować niepotrzebnego ruchu pojazdów oraz maszyn budowlanych, używanie do wykonania robót sprzętu zgodnego z normami ochrony środowiska oraz przepisami dotyczącymi jego użytkowania, spełniającego standardy techniczne, dbanie o jakość stosowanego paliwa, zraszanie wodą plac budowy w okresach suszy, wykorzystanie (w miarę możliwości) istniejącej sieć drogowej jako dróg dojazdowych, stosowanie myjki dróg dojazdowych, prowadzenie prac rozbiórkowych i budowlanych w sposób zapewniający najmniejsze zapylenie, transport mas bitumicznych wywrotkami posiadającymi zabezpieczenia ograniczające emisję oparów asfaltu, transport materiałów sypkich wywrotkami wyposażonymi w opończe ograniczające pylenie, stosowanie do podbudowy gotowej mieszanki wytwarzanej w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy, zabezpieczenie materiałów sypkich przed ich rozwiewaniem, np. przykrycie plandekami.

Na etapie budowy źródłem hałasu emitowanego do otoczenia będą maszyny i urządzenia wykorzystywane przy przebudowie drogi. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe oraz przemieszczające się wraz z frontem robót. Prace budowlane będą wykonywane wyłącznie w porze dnia. Pomimo iż etap budowy charakteryzuje się relatywnie wysoką emisją hałasu do środowiska, należy pamiętać, iż czas jego trwania ma charakter epizodyczny, a po zakończeniu prac budowlanych stan klimatu akustycznego wraca do stanu pierwotnego. Ograniczania emisji hałasu w czasie budowy polega na stosowaniu nowoczesnych maszyn o niskiej emisji hałasu do środowiska, wyposażonych w sprawne układy wydechowe, wszelkiego rodzaju osłony i tłumiki czy elementy tłumiące drgania i w nienagannym stanie technicznym.

Na etapie eksploatacji, przebudowa drogi wojewódzkiej nr 715 przyczyni się w dłuższym okresie do redukcji emisji spalin z uwagi na poprawienie przejezdności przebudowywanego odcinka drogi. Jednocześnie dzięki poprawie właściwości jezdnych, spadnie stopień zużycia pojazdów, a tym samym ulegnie obniżeniu poziom hałasu emitowanego do środowiska. Eksploatacja przedsięwzięcia wiąże się z emisją substancji szkodliwych ze źródeł komunikacyjnych, jednak po realizacji przedsięwzięcia, dzięki lepszej organizacji ruchu, dobremu stanowi nawierzchni sprzyjającemu poruszaniu się pojazdów z jednakową prędkością optymalną, emisje do powietrza oraz hałasu ulegną zmniejszeniu w stosunku do stanu przed realizacją.

Ocenę oddziaływania akustycznego wykonano przy pomocy metody obliczeniowej stanu prognozowanego w dwóch horyzontach czasowych: (2025 rok) oraz na 5 lat po oddaniu do użytkowania (2030 rok) Dane ruchowe przyjęto zgodnie z prognozami przyjętymi na podstawie GPR 2015, a założone prognozy ruchu zostały zatwierdzone przez Zarządcę drogi.

Zgodnie z art. 114 i art. 115 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tj. Dz. U. z 2022 r. poz. 2556 ze zm.), zwanej dalej POŚ, w celu określenia sposobu zagospodarowania terenów wokół analizowanego obszaru, pozyskano uchwalone miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego (MPZP) dla obszarów podlegających analizie, a dla obszarów w których nie ma miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, klasyfikację

akustyczną dokonano na podstawie faktycznego zagospodarowania i wykorzystywania terenów na podstawie pism otrzymanych z właściwych urzędów gmin.

Jak wynika z przedmiotowej dokumentacji metoda prognozowania użyta w obliczeniach oparta jest na modelu rozprzestrzeniania się dźwięku w środowisku zawartym w polskiej normie PN ISO 9613-2 „Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej.”, natomiast dane wejściowe dotyczące emisji wyznaczane są zgodnie z "Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prévision des niveaux sonores, CETUR 1980". Obliczenia propagacji hałasu w środowisku wykonano na podstawie francuskiej krajowej metody obliczeniowej „NMPB-Routes-2008”. Analiza została wykonana wykorzystując oprogramowanie do obliczeń akustycznych SoundPLAN, w którym zaimplementowana jest ww. metoda. Podstawą do wykonania obliczeń był numeryczny model terenu będący punktową reprezentacją wysokości topograficznej terenu z uwzględnieniem korpusu projektowanego układu drogowego. Na model ten zostały naniesione współrzędne istniejącej zabudowy, dla której wysokość przypisano na podstawie wizji lokalnej oraz map podkładowych. Następnie wprowadzono parametry techniczne analizowanych dróg oraz dane prognozy ruchu dla roku 2025 i 2030. Prognoza uwzględnia również rodzaj pokrycia terenu, od którego zależy wartość tłumienia dźwięku podczas propagacji w środowisku. Ocenę oddziaływania hałasu drogowego na terenach wokół drogi przeprowadzono wyznaczając wartości wskaźników oceny hałasu LAeqD oraz LAeqN w środowisku. Do celów obliczeniowych źródło rzeczywiste, jakim jest potok poruszających się do drogi pojazdów, zamodelowano zastępczym źródłem liniowym scharakteryzowanym poziomem emisji, zależnym od natężenia i struktury ruchu, prędkości pojazdów oraz pochylenia niwelety drogi. W obliczeniach rozprzestrzeniania się hałasu nie wprowadzono poprawek związanych z poprawą parku maszynowego jak i nie wprowadzono poprawki -3 dB na odbicie od fasady budynku.

Zgodnie z przedstawionymi wynikami oddziaływania akustycznego stwierdzono występowanie przekroczeń hałasu w porze dnia i w porze nocy w obydwu horyzontach czasowych. Wobec powyższego zaproponowano wykonanie nawierzchni cichej SMA na całym odcinku przebudowywanej drogi.

Po uwzględnieniu nowej cichej nawierzchni oraz ogólnej poprawy stanu technicznego drogi nastąpi polepszenie klimatu. W wyniku nie podejmowania inwestycji stwierdzono przekroczenia dla 65 punktów receptorowych dla 2030 roku. W przypadku odnowy nawierzchni i braku zastosowania środków ochrony akustycznej stwierdzono występowanie przekroczeń dla 41 punktów receptorowych, a w przypadku zastosowania cichej nawierzchni stwierdzono przekroczenia dla 29 punktów receptorowych.

Autorzy raportu przeanalizowali możliwość zastosowania innych nawierzchni ograniczających hałas na odcinkach, gdzie pomimo zastosowania nawierzchni SMA 08 występują przekroczenia. Stosowanie innych nawierzchni cichych nie skutkuje większą redukcją hałasu w terenie zabudowanym z ograniczeniem prędkości do 50 km/h, wobec powyższego na analizowanej drodze nie ma możliwości zastosowania innych nawierzchni ograniczających hałas. Gęsta zabudowa ogranicza możliwości realizacji zabezpieczeń akustycznych np. ekranów akustycznych z uwagi na możliwość dojazdów do posesji. Ze względu na brak miarodajnych, bliższych chwili obecnej, pomiarów ruchu odzwierciedlających obecny układ drogowy, uwzględniających oddanie do użytkowania pobliskiego odcinka Autostrady A1, wykorzystane dane ruchowe mogą być obciążone dużą niepewnością wpływającą znacząco na wyznaczone na drodze obliczeniowej oddziaływanie akustyczne analizowanego odcinka, wobec czego w niniejszej decyzji wskazano konieczność przeprowadzenia pomiarów w ramach analizy porealizacyjnej, które zweryfikują skuteczność wszystkich zastosowanych zabezpieczeń, czyli pozwolą na oszacowanie, czy zastosowane rozwiązania okazały się w rzeczywistości na tyle skuteczne na ile prognozowano w przedmiotowej dokumentacji, a także w przypadku dalszych przekroczeń pozwolą na podjęcie działań zmierzających do wyeliminowania przekroczeń hałasu na przedmiotowej drodze.

Na etapie eksploatacji może dochodzić do kumulacji oddziaływań z drogami krzyżującymi się z drogą wojewódzką 715, które zostały uwzględnione w obliczeniach oddziaływania akustycznego. W części południowej przedmiotowa inwestycja krzyżuje się z linią kolejową wykorzystywaną jedynie na cele zaopatrzeniowe pobliskiej jednostki wojskowej. Z uwagi na znikomy ruch pociągów (kilka razy w roku) pominięto analizę oddziaływania akustycznego skumulowanego z linią kolejową.

W fazie budowy, maszyny budowlane mogą generować drgania mechaniczne, które z kolei przez podłoże gruntowe mogą być przenoszone na budynki i ludzi. Ze stosowanych przy budowie dróg maszyn największym zasięgiem oddziaływania charakteryzuje się praca walców wibracyjnych. Należy zaznaczyć, że poziom drgań wzbudzany pracą walców drogowych może być wysoki, ale krótkotrwały. Jest to uciążliwość przemijająca. Skala oddziaływania może jednak spowodować uszkodzenia struktury budynków. Ze względu na stosowanie przez wykonawców walców o różnych parametrach, konieczne będzie po rozpoczęciu budowy wykonanie pomiarów drgań dla najbliższych położonych budynków.

Faza eksploatacji i związany z nią ruch pojazdów jest źródłem wibracji, które w budynkach położonych blisko jezdni dróg o dużym natężeniu ruchu mogą powodować wzbudzenie drgań. Konstrukcja projektowanej drogi uwzględnia ewentualność przenoszenia drgań przez grunt, a równa powierzchnia drogi oraz utrzymanie jej w tym stanie nie sprzyja wytwarzaniu wibracji. Analizowana trasa będzie posiadać nawierzchnię przystosowaną do przenoszenia ruchu ciężkiego, poprawa stanu nawierzchni będąca najistotniejszym czynnikiem wpłynie pozytywnie na komfort jazdy oraz zmniejszenie drgań w porównaniu do stanu obecnego.

Na etapie budowy istnieje ryzyko zanieczyszczenia wód podziemnych i powierzchniowych. Należy ograniczyć maksymalnie czas prowadzonych odwodnień i stosować metody ograniczającej ilość odpompowywanej wody. Zakres prac przy wykonywaniu wykopów zostanie dostosowany do warunków hydrogeologicznych w trakcie wykonywania robót budowlanych. W okresie po roztopach wiosennych lub w razie wystąpienia silnych długotrwałych deszczy, w razie pojawiania się wody deszczowej w wykopach przewidziane jest odwodnienie tymczasowe. W tych sytuacjach woda z wykopów będzie odprowadzana do najbliższego rowu, w takie miejsce, którego lokalizacja nie będzie miała wpływu na ilość wód gruntowych w rejonie wykopu. Rzędna odprowadzenia wody do rowu będzie wyższa od najwyższej wody w odborniku do którego jest kierowana. Rurociągi (układane tymczasowo) na powierzchni terenu nie będą utrudniać dotychczasowego sposobu użytkowania przyległego terenu (w tym np. nie będą układane w poprzek dróg). Przed przystąpieniem do robót budowlanych Wykonawca opracuje oraz przedstawi szczegółowy opis proponowanych metod odwodnienia wykopów na czas budowy, zapewniający bezpieczeństwo pracy i ochronę wykonywanych robót w sytuacji wystąpienia opisanych wyżej okoliczności.

Na etapie użytkowania drogi ekspresowej powstawać będą ścieki, związane ze spływami wód opadowych lub roztopowych z powierzchni utwardzonych. Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane w dwojaki sposób: bezpośredni spływ poprzez pobocza do projektowanych rowów drogowych lub system wpustów ulicznych z odprowadzeniem do kanalizacji deszczowej. Zgromadzone w ten sposób wody opadowe będą odprowadzane do środowiska po oczyszczeniu i zretencjonowaniu w zbiornikach do ziemi lub do rowów, a w przypadku zlewni nr 4 i 5, do istniejącej kanalizacji deszczowej. Cały obszar projektowanej drogi został podzielony na następujące zlewnie:

- zlewnia nr 1, odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do zbiornika odparowująco-rozsączającego ZB1;
- zlewnia nr 2, odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do zbiornika retencyjnego ZB2 i dalej do rowu melioracyjnego;
- zlewnia nr 3, odprowadzenie wód opadowych do rowów drogowych bezodpływowych;
- zlewnia nr 4, odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do istniejącej kanalizacji deszczowej;

- zlewnia nr 5, odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do istniejącej kanalizacji deszczowej.

Stężenia zawiesiny ogólnej w wodach opadowych i roztopowych, spływających z powierzchni projektowanego odcinka DW 715 nie przekraczają wartości dopuszczalnej zawiesin ogólnych, w związku z powyższym nie zaprojektowano separatorów.

Projektowany system odwodnienia został szerzej opisany w niniejszej Decyzji oraz charakterystyce przedsięwzięcia. Zastosowany system odwodnienia przedsięwzięcia nie będzie negatywnie oddziaływał na środowisko i uporządkuje gospodarkę wodami opadowymi na terenie przedsięwzięcia.

Przy prawidłowo prowadzonej gospodarce odpadami na żadnym z etapów realizacji niniejszego przedsięwzięcia nie powinno wystąpić negatywne oddziaływanie. Racjonalna gospodarka odpadami, zgodna m.in. z obowiązującymi przepisami o odpadach, ma kluczowe znaczenie w ograniczeniu oddziaływania na środowisko. Oddziaływanie fazy realizacji i eksploatacji zamknie się w granicach planowanego pasa drogowego lub w bezpośredniej jego bliskości, w związku, z czym nie przewiduje się aby gospodarka odpadami wywierała wpływ na zdrowie i życie ludzi, pod warunkiem spełnienia również warunków jakie zostały określone w niniejszej Decyzji. Te rodzaje odpadów, które powstaną, winny być zagospodarowane w sposób zgodny z wymaganiami prawa.

Inwentaryzacja przyrodnicza została wykonana w dwóch etapach: w okresie sierpień - wrzesień 2020 r. oraz luty - kwiecień 2022 r. Nie stwierdzono występowania chronionych siedlisk przyrodniczych, a także chronionych gatunków roślin, mchów i grzybów. Na terenie przedsięwzięcia oraz w buforze inwentaryzacyjnym stwierdzono obecność gatunków objętych ochroną gatunkową takich jak: trzmiel, biegacz pomarszczony, żaba trawna, a także 18 gatunków ptaków. Dwa stwierdzone gatunki – dzięcioł czarny oraz bocian biały są wymienione w I załączniku Dyrektywy Ptasiej. W km 15+350 stwierdzono gniazdo bociana białego. Nie stwierdzono występowania nietoperzy oraz innych ssaków objętych ochroną gatunkową. Ze względu na brak dostępu dokonano jedynie oglądu budynków przeznaczonych do rozbiórki z zewnątrz pod kątem potencjalnego zasiedlenia przez ptaki. Elewacje budynków są szczelne, pozbawione śladów bytowania ptaków.

W celu ochrony płazów i gadów, na etapie realizacji zostaną wykonane tymczasowe ochronne wygradzenia herpetologiczne we wskazanych w sentencji decyzji lokalizacjach tj. zinwentaryzowanych siedlisk herpetofauny, z zastrzeżeniem, że lokalizacje ogrodzeń będą mogły być weryfikowane przez nadzór przyrodniczy w sposób dostosowujący ich rozmieszczenie do lokalnych uwarunkowań środowiskowych i aktualnego frontu robót. Z analizy wyników inwentaryzacji przyrodniczej i zakresu przewidywanych prac wynika, że w zasięgu wykonywanych prac znajduje się jedno stanowisko żaby moczarowej (gatunek objęty ochroną częściową). Zniszczeniu ulegnie fragment (0,074 ha) żerowiska oraz siedliska rozrodu żaby moczarowej, ze względu na przebudowę rowu kolejowego. Siedlisko te zlokalizowane jest w km 222,940-223,100 po prawej stronie linii kolejowej 131. Realizacja inwestycji będzie wymagała likwidacji wspomnianego fragmentu stanowiska. Z uwagi na znikomy ubytek w zasobach populacji omawianego gatunku nie przewiduje się wystąpienia istotnie negatywnego wpływu na jego populację.

Potencjalnym oddziaływaniem przedsięwzięcia na awifaunę w okresie realizacji inwestycji jest ingerencja w siedliska na skutek usuwania wierzchniej warstwy gleby, roślinności trawiastej, drzew i krzewów. W celu zminimalizowania efektu niszczenia lęgów roślinność drzewiasta usuwana będzie poza okresem lęgowym ptaków lub pod nadzorem ornitologa w przypadku konieczności prowadzenia wycinki w okresie lęgów.

W ramach inwestycji planuje się usuwać drzewa i krzewy w przypadku ich kolizji z planowanym przedsięwzięciem. Planuje się wycinkę do 93 szt. drzew, 1784 m<sup>2</sup> krzewów, odrostów, drzew i 7110 m<sup>2</sup> terenów leśnych. Wycinka drzew zostanie przeprowadzona poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października. Dopuszcza się wycinkę drzew pod nadzorem ornitologa w sezonie lęgowym ptaków pod warunkiem pozytywnej

opinii ornitologa. Planowaną wycinkę należy poprzedzić bezpośrednio ekspertyzą ornitologiczną stwierdzającą brak zasiedlenia ptaków w rejonie drzewa w przestrzeni o promieniu równym wysokości drzewa planowanego do usunięcia. Nadzór ornitologiczny obecny przy procesie wycinkowym winien zbadać każde drzewo lub krzew pod kątem obecności czynnych gniazd i wstrzymać wycinkę do czasu trwałego opuszczenia gniazda lub wystąpić o stosowną derogację do organu ochrony przyrody. W ramach planowanego przedsięwzięcia planuje się wykonać kompensację przyrodniczą poprzez nasadzenia zastępcze wycinanych drzew, krzewów, odrostów w liczbie: 242 szt. i krzewów w liczbie 1334 m<sup>2</sup>. Miejscem wykonania planowanych nasadzeń zastępczych będzie obszar mieszczący się w liniach rozgraniczających przedsięwzięcia od km 14+900 do km 21+135. Nasadzenia zostaną wykonane zgodnie z dobrą praktyką ogrodniczą. Materiałem nasadzeniowym będą drzewa w postaci wyrosniętych, wieloletnich sadzonek.

Planuje się również przesadzić część drzew tj. 23 szt. drzew znajdujących się na działce nr 209 obr. 0003 (Budziszewice) od km 20+280 do km 20+600 zostanie przesadzonych na nowe stanowiska na działkach nr 224, 225, 228 obr. 0003 (Budziszewice) na odcinku od km 20+420 do km 20+600.

Drzewa i krzewy niepodlegające wycinke zostaną odpowiednio zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi, w sposób opisany w sentencji niniejszej Decyzji.

Najbliższymi położeńymi obszarami ochrony przyrody w obrębie inwestycji, objętymi ochroną na podstawie ustawy o ochronie przyrody są: rezerwat przyrody Rawka (ok. 4,4 km) i Obszar Chronionego Krajobrazu Górnej Rawki (ok. 3,1 km). 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.

Teren realizacji przedsięwzięcia znajduje się poza obszarami Natura 2000, natomiast w promieniu 5 km od przedsięwzięcia położony jest specjalny obszar ochrony siedlisk Dąbrowy Świetliste koło Redzenia PLH100019 (w odległości ok. 4 km od terenu realizacji przedsięwzięcia).

Obszar Natura 2000 Dąbrowy Świetliste koło Redzenia PLH100019 został wyznaczony rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 16 grudnia 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Dąbrowy Świetliste koło Redzenia (PLH100019) (Dz. U. z 2022 r. poz. 296). Ww. obszar wyznaczono w celu trwałej ochrony siedlisk przyrodniczych, populacji zagrożonych wyginięciem gatunków roślin lub odtworzenia właściwego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych lub właściwego stanu ochrony gatunków roślin stanowiących przedmioty ochrony obszaru, tj.: siedlisk przyrodniczych: 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*) oraz \*9110 Ciepłolubne dąbrowy (*Quercetalia pubescenti-petraeae*) i gatunku rośliny 4068 dzwoniecznik wonny *Adenophora liliifolia*.

W czasie trwania przedmiotowego postępowania procedowano ustanowienie planu zadań ochronnych dla przedmiotowego obszaru (obwieszczenie RDOŚ w Łodzi o opracowaniu projektów zarządzeń w sprawie ustanowienia planów zadań ochronnych z dnia 15 grudnia 2021 r., znak WPN.6320.1-10.2019.MKu). W raporcie o oddziaływaniu na środowisko przeanalizowano cele działań ochronnych zawarte w ww. projekcie zarządzenia. Plan zadań ochronnych wprowadzono zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 22 czerwca 2023 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dąbrowy Świetliste koło Redzenia PLH100019. (Dz. Urz. Woj. Łódz. z 2023 r. poz. 5252).

W raporcie o oś odniesiono się do wszystkich zagrożeń i celów działań ochronnych dla każdego przedmiotu ochrony na podstawie projektu (w momencie opracowywania dokumentacji) ww. zarządzenia. Do raportu o oddziaływaniu na środowisko załączono wyniki inwentaryzacji przyrodniczej. Przedmiotowa droga przebiega głównie przez tereny rolnicze oraz tereny leśne. Nie stwierdzono występowania gatunków roślin i siedlisk przyrodniczych będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty. Kompleks leśny, przez który przebiega droga to bór sosnowy świeży z dominującą sosną. W raporcie o oddziaływaniu na środowisko przeanalizowano cele działań ochronnych i zagrożenia dla przedmiotów ochrony najbliższego obszaru Natura 2000 i oceniono,

że przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000 Dąbrowy Świetliste koło Redzenia PLH100019.

W odniesieniu do siedlisk przyrodniczych w planie zadań ochronnych stwierdzono, że siedlisko 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*) występuje w stopniu niereprezentatywnym, a siedlisko 9110 Ciepłolubne dąbrowy (*Quercetalia pubescenti-petraeae*) nie występuje – brak przedmiotu ochrony.

W odniesieniu do gatunku 4068 (dzwonecznik wonny), teren inwestycji nie stanowi siedliska tego gatunku. Zagrożeniami dla tego gatunku według zarządzenia w sprawie planu zadań ochronnych są: obce gatunki zaborcze, problematyczne gatunki rodzime, szkody wyrządzone przez roślinożerców (w tym przez zwierzynę łowną), zmniejszenie płodności/depresja genetyczna u roślin (w tym kojarzenie krewniacze), zmniejszenie populacji lub wyginięcie gatunku. Przedsięwzięcie nie ma związku z ww. zagrożeniami, przedsięwzięcie nie powoduje zagrożenia właściwego stanu ochrony ww. gatunku. Zgodnie z zarządzeniem cele działań ochronnych dla dzwonecznika wonnego to:

- liczba osobników: mniejsza niż 20 egzemplarzy - poprawa oceny wskaźnika do U1;
- liczba osobników generatywnych (% populacji): liczba osobników generatywnych na poziomie ponad 30% - zwiększenie liczby osobników generatywnych do poziomu ponad 60% - poprawa oceny wskaźnika na FV;
- stan zdrowotny: stan zdrowotny ogólnie dobry - utrzymanie oceny wskaźnika FV;
- powierzchnia potencjalnego siedliska: siedlisko gatunku kilkakrotnie większe niż powierzchnia zajęta przez dzwonecznika wonnego - utrzymanie oceny wskaźnika U1;
- powierzchnia zajętego siedliska: powierzchnia zajętego siedliska mniejsza niż 0,25 ha - poprawa oceny wskaźnika na ocenę U1;
- zwarcie drzew: utrzymanie oceny wskaźnika U1;
- zwarcie krzewów: utrzymanie oceny wskaźnika FV;
- zwarcie runa: utrzymanie oceny wskaźnika FV;
- gatunki ekspansywne: poprawa oceny wskaźnika do U1;
- wołok i ściółka leśna (martwa materia organiczna): martwa materia organiczna o grubości do 2 cm - utrzymanie oceny wskaźnika FV;
- miejsce do kiełkowania: luki odkrytej gleby o powierzchni od 3% do 5% - utrzymanie oceny wskaźnika U1;
- gatunki obce inwazyjne: występowanie pojedynczych osobników jednego gatunku (niecierpek drobnokwiatowy) - utrzymanie oceny wskaźnika U1.

Planowane przedsięwzięcie nie ma wpływu na realizację ww. celów, przede wszystkim nie ma negatywnego wpływu na realizację celów i działań ochronnych.

Biorąc pod uwagę rodzaj i skalę przedsięwzięcia, znaczną odległość terenu przedsięwzięcia od najbliższego obszaru Natura 2000: Dąbrowy Świetliste koło Redzenia PLH100019, jego cele ochrony, gatunki i typy siedlisk przyrodniczych będące przedmiotami ochrony, a także zagrożenia oraz cele działań ochronnych określone w projekcie planu zadań ochronnych dla siedlisk i gatunku potwierdzonych w terenie na obszarze Natura 2000, należy uznać, że nie występuje powiązanie przedsięwzięcia z ww. obszarem i skala przedsięwzięcia jest za mała, by stwierdzić jakiegokolwiek znaczące negatywne oddziaływanie na cele ochrony ww. obszaru Natura 2000. Analizując zagrożenia zidentyfikowane w standardowym formularzu danych i w planie zadań ochronnych należy stwierdzić, że przedsięwzięcie nie jest związane bezpośrednio z tymi zagrożeniami, w związku z czym nie spowoduje takich zmian w środowisku, by stanowiło jakiegokolwiek zagrożenie dla zachowania właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony ww. obszaru Natura 2000.

Analizowany odcinek drogi DW715 przecina korytarz ekologiczny rangi krajowej Dolina Bzury – Dolina Pilicy KPnC – 21B w km od ok. 17+030 do ok. 19+760. W rejonie przedmiotowej drogi zajmuje głównie tereny leśne. Droga pozbawiona będzie wysokich ogrodzeń, co zapewni możliwość przemieszczania dużych i średnich zwierząt w poprzek jezdni (przejścia po powierzchni drogi) z zachowaniem ciągłości utrwalonych szlaków migracji. W sentencji niniejszej Decyzji



zostały zawarte warunki pozwalające na ograniczenie negatywnego wpływu inwestycji na etapie realizacji i eksploatacji na możliwość migracji zwierząt. Wobec powyższego nie przewiduje się pogorszenia możliwości migracji zwierząt na niniejszym odcinku drogi wojewódzkiej.

W pobliżu planowanej inwestycji znajduje się budynek wpisany do wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków, a także stanowiska archeologiczne. Przedsięwzięcie nie znajduje się w kolizji z obiektami zabytkowymi.

Inwestycja będzie w sposób maksymalny przystosowana do potencjalnych zmian klimatycznych, dzięki zastosowaniu nowoczesnej technologii i rozwiązań projektowych. W projekcie uwzględniono głównie możliwość wystąpienia zjawisk ekstremalnych związanych ze zmianami klimatu, takich jak gwałtowne deszcze, idące za tym powodzie czy inne zjawiska atmosferyczne będące skutkiem coraz większego kontrastu temperaturowego w atmosferze. Działania podjęte dla ochrony przed tymi zjawiskami to między innymi przystosowanie systemu odwodnienia wraz z zaprojektowaniem 2 zbiorników retencyjnych o odpowiedniej pojemności w stosunku do odwadnianej zlewni. Zarówno konstrukcja drogi oraz zaprojektowane odwodnienie będą pozwalały na ograniczenie skutków zmian klimatu.

Analizowane zamierzenie inwestycyjne nie jest zaliczane do przedsięwzięć, w przypadku, których występuje ryzyko poważnej awarii przemysłowej, możliwa za to jest poważna awaria w transporcie.

W przypadku opisywanej inwestycji oddziaływania bezpośrednie związane będą głównie z etapem realizacji, a będą wynikać z prac prowadzonych na terenie inwestycji, powodujących emisję spalin, powstawanie odpadów, naruszenie warstwy glebowej, ingerencję w podłoże, czy hałas, a także z działań w otoczeniu terenu inwestycji, tj. głównie transportu materiałów budowlanych, sprzętu czy odpadów, związanego z obsługą terenu inwestycji.

Przykładem oddziaływania pośredniego, w przypadku analizowanego przedsięwzięcia, jest oddziaływanie transportu kołowego poza terenem inwestycji (hałas, emisja spalin) wynikające, m.in. z konieczności wyposażenia terenu inwestycji w odpowiednią infrastrukturę na czas prowadzenia prac, bieżącego zaopatrzenia w materiały budowlane, czy też wywozu odpadów i ścieków sanitarnych. Oddziaływanie takie nie wynika bezpośrednio z prac modernizacyjnych prowadzonych w granicach inwestycji, ale z transportu niezbędnego do prowadzenia i zapewnienia ciągłości takich prac, odbywającego się na obszarze znacznie większym od samego terenu wytyczonego pod inwestycję i trudnym do jednoznacznego, precyzyjnego określenia na etapie projektowym.

Z uwagi na położenie przedsięwzięcia w centralnej Polsce nie ma ryzyka wystąpienia transgranicznego oddziaływania na środowisko. Jednocześnie RDOŚ w Łodzi przypomina, iż realizacja planowanej inwestycji winna nastąpić z zachowaniem obowiązujących przepisów prawa, w szczególności tych dotyczących ochrony środowiska.

Oddziaływania na etapie budowy będą krótkotrwałe, tymczasowe i lokalne, zaś ich skala będzie zminimalizowana przez właściwą organizację prac i stosowanie zabezpieczeń wskazanych w niniejszej Decyzji. Na etapie realizacji inwestycji wystąpi m.in. emisja hałasu, substancji pyłowych i gazowych do powietrza, pochodząca ze środków transportu i pracujących na terenie inwestycji maszyn, jednak ograniczą się one do etapu realizacji inwestycji. Planowane przedsięwzięcie będzie oddziaływało na otoczenie ciągle podczas fazy eksploatacji, jednak po zrealizowaniu zgodnie z zaproponowanymi w raporcie i jego uzupełnieniach rozwiązaniami technicznymi w tym warunkami określonymi w niniejszej decyzji, planowane przedsięwzięcie nie powinno spowodować ponadnormatywnego oddziaływania na stan środowiska naturalnego i zdrowie ludzi.

Biorąc pod uwagę powyższe orzeczono jak w sentencji.

## **POUCZENIE**

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

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi.

Z dniem doręczenia Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Łodzi oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Zgodnie z art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2022 r. poz. 2142 ze zm.) Organ odstąpił od pobrania opłaty skarbowej za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

**Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska w Łodzi**

*Arkadiusz Malec*

*/podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym/*

*/pismo zostało wydane w formie dokumentu elektronicznego/*

Załącznik:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy ooś

Otrzymuje:

1. Strony postępowania – powiadomione zgodnie z art. 49 k.p.a.

Do wiadomości

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łodzi,
2. Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Piotrkowie Trybunalskim,
3. Komendant Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Bydgoszczy



# REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W ŁODZI

**Załącznik nr 1 do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi Nr 10/2023 z 11 lipca 2023 r.**

## **Charakterystyka przedsięwzięcia**

Planowana przebudowa dotyczy fragmentu drogi wojewódzkiej nr 715, który znajduje się na terenie dwóch gmin - Gminy Koluszki (odcinek ok. 4,86 km) oraz Gminy Budziszewice (odcinek ok. 1,38 km) oraz dwóch powiatów: łódzkiego wschodniego oraz tomaszowskiego. Inwestycja będzie polegać na doprowadzeniu drogi do parametrów technicznych obowiązujących dla drogi klasy G. W tym celu przewiduje się korektę promieni łuków poziomych i pionowych oraz wykonanie poszerzenia jezdni i poboczy w celu doprowadzenia przekroju do wymagań zgodnych z obowiązującymi przepisami.

Planowane przedsięwzięcie przewiduje rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 715 na odcinku Regny-Budziszewice od km 14+900 do km 21+135 (ok. 6,2 km). Zakres robót planowanej inwestycji obejmuje:

- rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 715 o nawierzchni bitumicznej na odcinku od km 14+900 do km 21+135,
- budowę chodników,
- budowę ścieżki pieszko-rowerowej,
- przebudowę/rozbudowę skrzyżowań,
- rozbiórkę i budowę zjazdów,
- budowę zatok autobusowych i miejsc parkingowych wraz z wykonaniem elementów bezpieczeństwa ruchu,
- rozbudowę układu odwodnienia drogi, w tym budowę kanalizacji deszczowej, rowów drogowych, zbiornika retencyjno-infiltracyjnego i zbiornika retencyjnego,
- przebudowę kanalizacji deszczowej (kanału deszczowego jednostki wojskowej w m. Regny),
- rozbiórkę przepustów,
- budowę oświetlenia drogowego,
- przebudowę skrzyżowania drogi wojewódzkiej z bocznicą kolejową,
- budowę kanału technologicznego,
- zmianę oznakowania pionowego i poziomego,
- przebudowę infrastruktury technicznej kolidującej z inwestycją,
- wycinkę i nasadzenia zastępcze drzew i krzewów.

Cała inwestycja będzie się wiązać z koniecznością wyburzenia 1 budynku mieszkalnego i 2 gospodarczych zlokalizowanych na działce 423/2 obręb 3, gmina Budziszewice.

Zakres inwestycji obejmuje rozbudowę drogi z poszerzeniem jezdni do szerokości 7 m. W północnej części inwestycji od początku opracowania do ok. km 15+020 w Regnach projektuje się ulepszone pobocza o szerokości 1,5 m oraz odwodnienie do obustronnych rowów. Dowiązanie do stanu istniejącego na początku opracowania przewiduje się za pomocą oznakowania

## **Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Łodzi**

poziomego i pionowego. Od ok. km 15+070 w Regnach do ok. km 15+400 w Regnach projektuje się jednostronne ulepszone pobocze o szerokości 1,5 m po stronie północnej DW715 i ścieżkę pieszo-rowerową 3 m po stronie południowej DW715. Odwodnienie przewiduje się do rowu oraz kanalizacji deszczowej. Na odcinku tym projektuje się wyspę spowalniająca ruch. Na odcinku od ok. km 15+400 w Regnach do rejonu zjazdu do jednostki wojskowej (ok. km 17+060) projektuje się ścieżkę pieszo-rowerową szerokości 3 m po stronie południowej DW715 i chodnik szerokości 2 m po stronie północnej DW715. Odwodnienie przewiduje się do kanalizacji deszczowej. Od rejonu zjazdu do jednostki wojskowej w Regnach (ok. km 17+060) do stacji paliw w Budziszewicach (ok. km 20+650) projektuje się, obustronne ulepszone pobocza o szerokości 1,5 m po stronie północnej i 1,25 m po stronie południowej oraz odwodnienie do rowów. Po stronie południowej projektuje się ścieżkę rowerową szerokości 2 m. Dodatkowo projektuje się symetryczną wyspę nieprzejezdną spowalniająca ruch na wjeździe do miejscowości Regny od strony Budziszewic. Na tym odcinku zlokalizowany jest przejazd kolejowy bocznicy wojskowej (linia kolejowa nr 44 Mikołajów – Regny, km linii ok. 4,0+40) przewidziany do rozbudowy z uwagi na budowę ścieżki rowerowej. Od stacji paliw w Budziszewicach (ok. km 20+650) do skrzyżowania DW 715 z DP 2920E i DP 4300E projektuje się jednostronną ścieżkę pieszo-rowerową szerokości 3 m po stronie południowej i jednostronną opaskę szerokości 0,5 m po stronie północnej (z odcinkiem chodnika/peronu w rejonie projektowanej zatoki autobusowej). Skrzyżowanie drogi wojewódzkiej nr 715 z drogami powiatowymi nr 2920E i 4300E projektuje się jako małe rondo czterowłotowe o średnicy zewnętrznej 30 m. Ze względu na ograniczenia terenowe przy rozbudowie skrzyżowania konieczne jest wyburzenie budynku mieszkalnego i budynków gospodarczych. Projektuje się zmianę organizacji ruchu na ulicy Brzezińskiej – ulica „ślepa” szerokości 5,0 m z placem do zawracania o wymiarach 12,5 m na 12,5 m na końcu i chodnikiem szerokości 2 m po stronie wschodniej. Na odcinku od skrzyżowania DW 715 z DP 2920E i DP 4300E do końca opracowania projektuje się jezdnię szerokości 7,0 m, obustronny chodnik szerokości 2,0 m (na początkowym odcinku chodnik po zachodniej stronie zastąpiony opaską) oraz odwodnienie za pomocą kanalizacji deszczowej. Projektuje się odtworzenie istniejących zjazdów oraz przebudowę/rozbudowę skrzyżowań i zjazdów na drogi wewnętrzne. Szerokość zjazdów została dostosowana do szerokości bram oraz istniejącego zagospodarowania terenu. Budowana nawierzchnia bitumiczna drogi wojewódzkiej oraz runda będzie posiadała nawierzchnię przystosowaną do ruchu o kategorii KR4.

Przebudowie ulegną również fragmenty dróg powiatowych i gminnych w miejscach dowiązania do drogi wojewódzkiej nr 715. Dla drogi powiatowej nr 2920E i nr 4300E przyjęto następujące parametry: klasa – droga zbiorcza (Z), szerokość jezdni – 6 m, kategoria ruchu KR4. Dla dróg gminnych przyjęto następujące parametry: klasa – droga dojazdowa (D), szerokość jezdni 6 m, kategoria ruchu KR4.

W celu zapewnienia prawidłowego odwodnienia zaprojektowano odpowiednie spadki poprzeczne i podłużne zapewniające powierzchniowe odprowadzenie wody opadowej do rowów i do systemu kanalizacji deszczowej. Ze względu na brak w terenie naturalnych odbiorników wód opadowych mogących bezpośrednio przejąć wody z projektowanego układu drogowego, zaprojektowano dwa zbiorniki (w rejonie ulicy Leśnej w Regnach zbiornik retencyjno-chłonny i w rejonie jednostki wojskowej w Regnach zbiornik retencyjny z przelewem). Wody opadowe ze zbiornika zlokalizowanego w rejonie jednostki wojskowej będą trafiały docelowo do cieku o nazwie Dopływ z Regnow.

Zbiornik Z-1 będzie zbiornikiem powierzchniowym chłonno-retencyjnym. Lokalizacja: ok. km 15+388 do ok. km 15+439. Powierzchnia ok. 455 m<sup>2</sup>, pojemność ok. 520 m<sup>3</sup>, a głębokość ok. 1 m. Poprzez wylot Wyl1 do zbiornika Z-1 odprowadzane będą wody opadowe z trzech kierunków. Pierwsza część wód trafia do zbiornika z rowu R1 oraz R2, jak również z powierzchni drogi poprzez projektowane wpusty. Druga część wód trafia do zbiornika poprzez kanalizację deszczową zlokalizowaną wzdłuż działki drogowej (dz. nr 7) po przeciwległej stronie projektowanej drogi. Trzeci dopływ do zbiornika transportuje wody z powierzchni projektowanej drogi poprzez kanalizację deszczową od strony południowo-wschodniej.

Zbiornik Z-2 będzie zbiornikiem powierzchniowym retencyjnym z przelewem. Lokalizacja: od ok. km 17+020 do ok. km 17+069. Powierzchnia ok. 534 m<sup>2</sup>, pojemność ok. 478 m<sup>3</sup>, głębokość ok. 1 m, natomiast spadek w kierunku wylotu Wyl2 – 0,2%. Poprzez wylot Wyl2 do zbiornika Z-2 odprowadzane będą wody opadowe z dwóch kierunków opracowania. Pierwsza część wód trafia do zbiornika z rowu R3, jak również z powierzchni drogi poprzez projektowane wpusty. Druga część wód trafia do zbiornika Z-2 z rowu R5 oraz R6, jak również z powierzchni drogi poprzez projektowane wpusty. Przelew zbiornika Z-2 w razie konieczności odprowadza wody przewodami kanalizacji deszczowej oraz rowem do cieku o nazwie Dopływ z Regnów w ograniczonej ilości do 10 l/s.

Od początku opracowania ok. km 14+900 do ok. km 15+020 projektuje się obustronne rowy drogowe ziemne z odbiornikami przejmującymi z nich wody opadowe do projektowanej kanalizacji deszczowej. Następnie rów drogowy ziemny biegnie po północnej stronie DW 715 od ok. km 15+020 do ok. km 15+355, gdzie znajduje się odbiornik przejmujący wody do projektowanej kanalizacji deszczowej. Odcinek rowu drogowego ziemnego zbierającego wody opadowe napływające z pól uprawnych w kierunku pasa drogowego od strony południowej i odprowadzający je do kanalizacji deszczowej projektuje się od ok. km 16+380 do ok. km 16+400. Ok. km 16+920 projektuje się przebudowę istniejącego rowu w celu przejścia w kanalizację deszczową i przeprowadzenie na drugą stronę DW 715 wód opadowych z terenu po północnej stronie pasa drogowego. Obustronne rowy drogowe ziemne projektuje się następnie od ok. km 17+105 do ok. km 17+390 (km 17+390 – koniec rowu po stronie północnej, po stronie południowej koniec rowu ok. km 17+410), na których odbiorniki przejmujące wody opadowe do projektowanej kanalizacji deszczowej zlokalizowane zostały ok. km 17+105. Następnie występuje przerwa w ciągłości rowów spowodowana lokalizacją istniejącego przejazdu kolejowego. W rejonie przejazdu kolejowego (od ok. km 17+470 do km 17+550) wody opadowe za pomocą systemu kanalizacji deszczowej trafią do projektowanego rowu chłonnego. Obustronne rowy chłonne projektuje się następnie od ok. km 17+650 do ok. km 19+690. Obustronne rowy drogowe ziemne projektuje się następnie od ok. km 19+690 do ok. km 20+600 z odbiornikami przejmującymi wody opadowe do projektowanej kanalizacji deszczowej ok. km 20+600.

W miejscowościach Regny i Budziszewice zaprojektowano przekrój poprzeczny drogi jako uliczny lub półuliczny. W celu sprawnego odprowadzenia wód opadowych z jezdni zaprojektowano wpusty uliczne typu krawężnikowo-jezdniowego. Wpusty podłączone są do kanałów deszczowych, które prowadzą wody opadowe do zbiorników retencyjnych, a w miejscowości Budziszewice do istniejącej kanalizacji deszczowej. Ponadto, w rejonie przejazdu kolejowego projektuje się dwie pary wpustów ulicznych, z których wody opadowe będą odprowadzane do rowów bezodpływowych.

Na projektowanej kanalizacji deszczowej zostaną zamontowane przed wylotami do odbiorników (rowów otwartych i zbiorników) urządzenia podczyszczające w postaci separatorów lamelowych zintegrowanych z osadnikami.

Przewiduje się również w ramach przedsięwzięcia przebudowę infrastruktury technicznej (sieci wodociągowej, kanalizacja sanitarna, sieć niskiego i średniego napięcia, sieć teletechniczna) kolidującej z planowaną rozbudową drogi. W km 17+123 projekt przewiduje rozbiórkę wiaty przystankowej o konstrukcji stalowej z panelami z tworzyw sztucznych. W związku z poszerzeniem pasa drogi wojewódzkiej projektuje się rozbiórkę istniejących ogrodzeń i odtworzenie ich w nowych granicach nieruchomości. Planuje się również rozbiórkę istniejących przepustów pod drogą wojewódzką i powiatową:

- rozbiórka betonowego przepustu pod drogą 600x600 długości około 7,6 m, ok. km 14+945;
- rozbiórka żelbetowego przepustu pod drogą o konstrukcji ramowej 1100x1100 długości ok. 9,2 m, ok. km 15+467;
- rozbiórka zasypanego betonowego przepustu betonowego pod drogą o długości 7,7 m, ok. km 15+619;

- rozbiórka żelbetowego przepustu pod drogą o konstrukcji ramowej 1600x1600 długości ok. 10,2 m, ok. km 16+928;
- rozbiórka żelbetowego przepustu pod drogą o konstrukcji ramowej 500x500 długości ok. 9,8 m, ok. km 20+697;
- rozbiórka żelbetowego przepustu pod drogą 800x800 długości ok. 9,8 m na DP 2920E - ulicy Paska w Budziszewicach.

Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane w dwojaki sposób: bezpośredni spływ poprzez pobocza do projektowanych rowów drogowych lub system wpustów ulicznych z odprowadzeniem do kanalizacji deszczowej. Zgromadzone w ten sposób wody opadowe będą odprowadzane do środowiska po oczyszczeniu i zretencjonowaniu w zbiornikach do ziemi lub do rowów, a w przypadku zlewni nr 4 i 5, do istniejącej kanalizacji deszczowej.

Cały obszar projektowanej drogi został podzielony na następujące zlewnie:

- zlewnia nr 1, odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do zbiornika odparowująco-rozsączającego ZB1;
- zlewnia nr 2, odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do zbiornika retencyjnego ZB2 i dalej do rowu melioracyjnego;
- zlewnia nr 3, odprowadzenie wód opadowych do rowów drogowych bezodpływowych;
- zlewnia nr 4, odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do istniejącej kanalizacji deszczowej;
- zlewnia nr 5, odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do istniejącej kanalizacji deszczowej.

Projektowany sposób odwodnienia przedstawiono poniżej. Projektuje się:

a. Rowy:

L.p	Sposób odwodnienia	Kilometraż drogi (km)		Lokalizacja urządzeń (strona drogi)	Szerokość [m]	Głębokość [m]	Długość [m]	Odbiornik
		początek	koniec					
1.	Rów R1	14+900	15+355	Lewa	szer. dna 0,4	min.0,5	455	Kanalizacja deszczowa
2.	Rów R2	14+900	15+015	Prawa			115	Kanalizacja deszczowa
3.	Rów R3	15+415	15+435	Prawa			20	(rów bezodpływowy-przelew awaryjny)
3.	Rów R4	16+379	16+399	Prawa			20	Kanalizacja deszczowa
4.	Rów R5	16+912	16+924	Lewa			12	Kanalizacja deszczowa
5.	Rów R6	17+105	17+389	Lewa			284	(rów bezodpływowy)
6.	Rów R7	17+105	17+410	Prawa			305	Kanalizacja deszczowa
7.	Rów R8	17+496	17+548	Prawa			52	(rów bezodpływowy)
8.	Rów R9	17+642	20+598	Lewa			2956	Kanalizacja deszczowa
9.	Rów R10	17+650	20+605	Prawa			2955	Kanalizacja deszczowa
10.	Rów R11	Droga do ROD „Leśna Polana”		Lewa	293	Rów istniejący (przebudowa rowu)		

b. Kanalizację deszczową:

L.p.	Sposób odwodnienia	Kilometraż drogi (km)		Lokalizacja urządzeń (strona drogi)	Odbiornik
		początek	koniec		
1.	Kanał deszczowy	15 +013	15 +430	Prawa	Zbiornik Z-1
2.	Kanał deszczowy	15 +430	15 +972	Prawa	Zbiornik Z-1
3.	Kanał deszczowy	16 +050	17+021	Prawa	Zbiornik Z-2
4.	Kanał deszczowy	17 +021	17 +105	Prawa	Zbiornik Z-2
5.	Kanał deszczowy	17 + 473	17 + 499	Prawa	Rów R8
6.	Kanał deszczowy	17 + 543	17 +552	Prawa	Rów R8
7.	Kanał deszczowy	20 +594	20 +851	Lewa	Istniejąca kanalizacja deszczowa
8.	Kanał deszczowy	20 +859	20 +897	Prawa	Istniejąca kanalizacja deszczowa
9.	Kanał deszczowy	Ul. Paska		Prawa / Lewa	Planowana kanalizacja deszczowa wg odrębnego opracowania

c. Wyloty z kanalizacji:

L.p.	Sposób odwodnienia	Numer działki	Odbiornik
			nazwa
1.	Wylot kanalizacyjny Wyl1	326/10	Zbiornik Z-1
2.	Wylot kanalizacyjny Wyl2	339	Zbiornik Z-2
3.	Wylot kanalizacyjny Wyl3	340	Rów R8
4.	Wylot kanalizacyjny Wyl4	340	Rów R8

d. Zbiorniki wodne:

L.p.	Sposób odwodnienia	Kilometraż drogi (km)		Lokalizacja urządzeń (strona drogi)	Pojemność [m <sup>3</sup> ]	Odbiornik
		początek	koniec			
1.	Zbiornik powierzchniowy chłonno-retencyjny ZB-1	15+385	15+440	prawa	532	Przelew w razie konieczności odprowadza wody przewodami kanalizacji deszczowej do cieku o rowu R3
2.	Zbiornik powierzchniowy retencyjny z przelewem ZB-2	17+020	17+069	prawa	478	Przelew w razie konieczności odprowadza wody przewodami kanalizacji deszczowej do cieku o nazwie Dopytyw z Regnów

**Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska w Łodzi**

*Arkadiusz Malec*

*/podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym/*

*/pismo zostało wydane w formie dokumentu elektronicznego/*

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. U. UE L 2018.127.2 z 23.05.2018 ze zm.), dalej „RODO” przedstawiam poniższe informacje:

#### ADMINISTRATOR DANYCH

Administratorem podanych danych osobowych jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi z siedzibą w Łodzi przy ul. Traugutta 25, 90-113 Łódź, e-mail: sekretariat@lodz.rdos.gov.pl, tel. 42 665 03 70, adres skrytki ePuap /100598750/SkrytkaESP;

#### INSPEKTOR OCHRONY DANYCH

Kontakt z inspektorem ochrony danych następuje za pomocą adresu e-mail: iod@lodz.rdos.gov.pl;

#### CELE, PODSTAWY PRAWNE PRZETWARZANIA I OBOWIĄZEK PODANIA DANYCH

Podstawą przetwarzania danych osobowych jest wyrażona zgoda, przez okres niezbędny do realizacji wskazanego celu zgodnie z art. 6 ust. 1 a) RODO, wypełnienie obowiązku ustawowego zgodnie z art. 6 ust. 1 c) i e) RODO; Obowiązek podania przez danych jest: wymogiem związanym z realizacją celu na podstawie uzyskanej zgody, wymogiem ustawowym określonym w przepisach prawa. Konsekwencje niepodania określonych danych są uzależnione od podstawy prawnej przetwarzania;

#### ODBIORCY DANYCH

Dane mogą zostać przekazane innym organom publicznym, o ile: są one upoważnione do tego obowiązującymi przepisami, realizują obowiązek prawny ciążyący na administratorze danych osobowych, przetwarzanie jest niezbędne do wykonania zadania realizowanego w interesie publicznym, w ramach sprawowania władzy publicznej powierzonej administratorowi danych osobowych;

#### OKRES PRZECHOWYWANIA DANYCH

Czas, przez jaki będziemy przetwarzać dane osobowe, jest uzależniony od podstawy prawnej stanowiącej legalną przesłankę przetwarzania danych osobowych. Przekazane dane zawsze będą przetwarzane przez okres niezbędny do realizacji celu przetwarzania, w tym również obowiązku archiwizacyjnego wynikającego z przepisów prawa.

#### PRAWA OSÓB, KTÓRYCH DANE DOTYCZĄ

Każdej osobie, której dane osobowe są przetwarzane przysługują uprawnienia związane z przetwarzaniem danych osobowych: żądanie od administratora dostępu do danych osobowych, żądanie od administratora sprostowania danych osobowych, żądanie od administratora usunięcia danych osobowych, dla przypadków określony w art. 17 RODO, żądanie od administratora ograniczenia przetwarzania danych osobowych, dla przypadków określonych w art. 18 RODO, wniesienie sprzeciwu wobec przetwarzania danych osobowych, dla przypadków określony w art. 21 RODO, wniesienie skargi do organu nadzorczego – do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;

#### OPERACJE NA DANYCH

Dane osobowe, osoby której dotyczą, nie będą przekazywane do państw trzecich i nie będą poddawane profilowaniu.