



Łódź, 12 października 2022 r.

# REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W ŁODZI

Znak: WOOŚ.420.99.2019.MGa.46

## DECYZJA Nr 24/2022 z 12 października 2022 r.

### o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2000), zwanej dalej w skrócie k.p.a., w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust.1 pkt 1 lit. l oraz art. 82 i 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z 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 2022 r. poz. 1029 ze zm.), zwanej dalej w skrócie ustawą ooś, art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 1712 ze zm.), a także na podstawie § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71), w powiązaniu z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839), po rozpatrzeniu wniosku Gminy Zgierz z 28 sierpnia 2019 r., reprezentowanej przez pełnomocnika, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, uwzględniając opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Zgierzu oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie

**I. Ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi gminnej Nr 120354E na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 702 do drogi gminnej Nr 120352E wraz z obiektami inżynieryjnymi” w ramach zadania inwestycyjnego pn.: „Przebudowa drogi gminnej Nr 120354E na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 702 do drogi gminnej Nr 120352E wraz z obiektami inżynieryjnymi” w wariantcie inwestorskim.**

**II. Określam:**

**1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:**

Przedsięwzięcie obejmuje przebudowę drogi gminnej Nr 120354E na odcinku o długości ok. 0,7 km łączącym miejscowość Kotowice z miejscowością Rogoźno oraz przebudowie dwóch obiektów mostowych oraz przepustu. Przedmiotowa droga klasy L służy jako dojazd do drogi wojewódzkiej nr 702.

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Łodzi

Przedsięwzięcie realizowane będzie w województwie łódzkim, w powiecie zgierskim, na terenie gminy Zgierz. Odcinek objęty przedsięwzięciem przebiega przez miejscowości Kotowice i Rogoźno w obrębach Rogoźno, Wola Rogozińska i Astachowice.

W ramach przedsięwzięcia planowana jest rozbudowa i budowa nowych dwóch obiektów mostowych oraz jednego przepustu pod drogą:

- most Nr 1 (MD-1) – nad rzeką Moszczenicą – z belek T zespolonych z żelbetową płytą pomostu,
- most Nr 2 (MD-2) – nad ciekim bez nazwy – z desek DS zespolonych z żelbetową płytą pomostu,
- przepust (PD-1) – nad ciekim bez nazwy – przepust z prefabrykowanych elementów żelbetowych.

Parametry drogi po zrealizowaniu przedsięwzięcia:

- klasa drogi gminnej – L,
- kategoria ruchu – KR 3,
- szerokość jezdni – 6,0 m,
- nawierzchnia jezdni – asfaltowa,
- szerokość pobocza – 0,75 m,
- szerokość chodnika – 2,0 m.

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

- 2.1. Zaplecze budowy, miejsca postojów pojazdów i maszyn budowlanych, miejsca związane z tankowaniem i naprawami ww. pojazdów i maszyn oraz miejsca gromadzenia odpadów, materiałów i surowców zlokalizować poza dolinami cieków oraz poza obszarami zagrożonymi powodzią, poza strefami ochrony ujęć wód, na terenie przekształconym antropogenicznie, w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej, poza obszarami zadrzewionymi, na terenie uszczelnionym i zabezpieczonym przed przedostaniem się zanieczyszczeń, w tym substancji ropopochodnych, do gruntu i wód oraz wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych.
- 2.2. Roboty budowlane z użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego, w pobliżu terenów chronionych akustycznie prowadzić w porze dziennej, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00, chyba, że przy technologii wykonywania poszczególnych obiektów niezbędna jest praca ciągła, w szerszym niż podany wymiarze godzin.
- 2.3. Stosować materiały budowlane spełniające standardy jakościowe, ze szczególnym uwzględnieniem odporności na wymywanie.
- 2.4. Wodę na etapie realizacji dostarczać beczkowozami lub za pomocą zbiorników na wodę.
- 2.5. W celu ograniczania emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do powietrza na etapie budowy należy:
  - a) ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy przez stosowanie do podbudowy gotowych mieszanek wytwarzanych w wytwórniach,
  - b) masy bitumiczne transportować wywrotkami wyposażonymi w rozwiązania ograniczające emisję oparów asfaltów,
  - c) materiały sypkie transportować wywrotkami wyposażonymi w plandeki ograniczające pylenie,
  - d) stosować technologie minimalizujące ilość lepiszcza,
  - e) drogi dojazdowe utrzymywać w stanie ograniczającym pylenie.
- 2.8. Koła pojazdów wyjeżdżających z placu budowy na drogę publiczną należy oczyszczać z błota np. strumieniem wody lub sprężonego powietrza.
- 2.6. Zdjętą wierzchnią warstwę ziemi (odkład) składować poza obszarami, na których znajdują się cieki wodne, poza terenem zagrożonym powodzią; odkład wykorzystać w obrębie

- terenu inwestycyjnego, a jego nadmiar przekazać uprawnionym odbiorcom do zagospodarowania.
- 2.7. Niezanieczyszczone masy ziemne, w tym glebę i inne materiały występujące w stanie naturalnym, wydobyte w trakcie robót budowlanych, możliwe do wykorzystania do celów budowlanych w związku z realizacją przedsięwzięcia należy składować w granicach inwestycji do czasu ich wykorzystania, także na późniejszych etapach realizacji przedsięwzięcia. Niezanieczyszczone masy ziemne, które nie mogą zostać wykorzystane do celów budowlanych na żadnym etapie realizacji przedsięwzięcia należy przekazać do zagospodarowania zgodnie z przepisami odrębnymi.
  - 2.8. W przypadku przedostania się zanieczyszczeń do gruntu lub wód bezzwłocznie podjąć działania zmierzające do usunięcia skutków i przyczyn awarii (ewentualne wycieki należy natychmiast usuwać).
  - 2.9. Place postojowe, miejsca przechowywania substancji zawierających oleje oraz miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną, w tym miejsca tankowania pojazdów wykonać na uszczelnionym podłożu i wyposażać w sorbenty substancji ropopochodnych.
  - 2.10. Odpady wytworzone w trakcie budowy oraz eksploatacji przedsięwzięcia należy gromadzić selektywnie, w uporządkowany sposób i przechowywać w miejscach do tego specjalnie przeznaczonych i oznakowanych (np. kontenery, pojemniki, zbiorniki, wyznaczone miejsca), w warunkach odpowiednio zabezpieczonych przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz przed dostępem osób postronnych i zwierząt, a następnie przekazywać firmom posiadającym stosowne zezwolenia na zbieranie odpadów, odzysk czy unieszkodliwienie.
  - 2.11. Należy zabezpieczyć cieki wodne przed ewentualnym dostawaniem się zanieczyszczeń i odpadów powstających w trakcie prowadzenia prac budowlanych, w szczególności obrębie obiektów mostowych, np. poprzez zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń – osłony z blach, płachty brezentowe, siatki ochronne, wytrzymałe folie itp.; w przypadku prowadzenia robót fundamentowych poniżej zwierciadła wód gruntowych poprzez zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń szczelnych wykopu, minimalizujących zanieczyszczenia warstwy wodonośnej.
  - 2.12. W przypadku stwierdzenia konieczności odwadniania wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych (np. poprzez zastosowanie igłofiltrów, ścianek pionowych/szczelnych lub drenaży drogowych); ograniczyć czas odwadniania wykopu do minimum oraz wpływ ww. prac do terenu inwestycji; wodę z odwodnienia zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami.
  - 2.13. W przypadku konieczności odwodnienia wykopów, wody odprowadzane do odbiorników oczyszczać z zawiesiny (piasku, gliny, itp.).
  - 2.14. Wykopy zasypywać tak szybko jak to możliwe, sprawdzając bezpośrednio przed zasypaniem, czy nie ma w nich uwięzionych zwierząt. W przypadku stwierdzenia obecności osobników należy przenieść je poza teren prowadzonych prac, do stanowisk zastępczych odpowiadających ich wymaganiom siedliskowym, biorąc pod uwagę możliwość ich przetrwania we właściwym stanie ochrony na nowym stanowisku.
  - 2.15. Nie dopuścić do zniszczenia lub uszkodzenia istniejącego systemu odwadniającego bez uprzedniego wykonania nowego systemu.
  - 2.16. Wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego oraz obiektów drogowych odprowadzać do rowu przydrożnego; ww. jednostronny rów przydrożny zlokalizować wzdłuż planowanego przebiegu drogi, odprowadzanie do ww. odbiorników prowadzić w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody w gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód;
  - 2.17. W celu zapewnienia bieżącego rozpoznania lokalnych uwarunkowań przyrodniczych i wykrywania zagrożeń, prace wykonywać pod nadzorem przyrodniczym, w szczególności zapewnić nadzór herpetologiczny, ornitologiczny i botaniczny. Nadzór przyrodniczy

powinien obejmować w szczególności: kontrolę zadrzewień, kontrolę potencjalnych pułapek dla zwierząt, wykopów, ogólną kontrolę terenu przedsięwzięcia na okoliczność występowania grzybów i roślin gatunków chronionych, a także zwierząt gatunków chronionych, w tym ptaków i płazów, ze szczególnym uwzględnieniem zadrzewień, głębokich wykopów, zastoiśk wody, skarp mas ziemnych i materiałów budowlanych, zwłaszcza w przypadku prowadzenia prac budowlanych w sezonie lęgowym, a także przenoszenie zwierząt, w tym zwierząt podlegających ochronie z terenu prowadzonych prac na bezpieczne siedliska zastępcze właściwe dla poszczególnych gatunków. Nadzór przyrodniczy powinien obejmować również ocenę prawidłowości wykonania i funkcjonalności urządzeń ochrony środowiska w zakresie ogrodzeń ochronnych. Czynności prowadzone w ramach nadzoru przyrodniczego powinny być dokumentowane (sporządzanie protokołów/sprawozdań zawierających zidentyfikowane zagrożenia oraz zalecenia minimalizujące wpływ na środowisko przyrodnicze). Nadzór przyrodniczy powołany powinien być na okres realizacji całego przedsięwzięcia.

- 2.18. W celu uniemożliwienia przedostania się płazów na teren budowy cały plac budowy należy wygrodzić tymczasowymi ogrodzeniami ochronnymi wykonanymi wg poniższej specyfikacji:
- a) płotki muszą mieć wysokość co najmniej 50 cm. W górnej części wykonać przewieszkę długości 10 – 15 cm, zaś ich dolną część należy wkopać w ziemię na głębokość minimum 10 cm,
  - b) wygrodzenie wykonać z siatki plastikowej lub stalowej o oczkach, których średnica nie może przekraczać 5 mm. Dopuszcza się zastosowanie innego trwałego materiału, który skutecznie będzie zatrzymywał wszystkie występujące na danym terenie gatunki płazów,
  - c) płotek zamontować na trwałych podporach. Podpora powinna być prosta, w górnej części zagięta pod kątem 45-90°, w kierunku zewnętrznym (celem zamontowania przewieszki). Dopuszcza się zastosować podpory zgięte w dolnej części, w takim wypadku część umieszczona w podłożu powinna być wbita pionowo w ziemię, zaś na styku z podłożem zagięta w taki sposób, by część nadziemna była odchyłona od pionu o 15-20°. Podpory należy wbić w ziemię na tyle głęboko, by były w stanie utrzymać konstrukcję,
  - d) przewieszka powinna mieć długość ok. 10 cm. Przewieszka nie może się stykać swym końcem z pionową częścią wygrodzenia, gdyż umożliwi to płazom pokonywanie przeszkody. Możliwe jest też wykonanie w górnej części w kształcie łuku, o promieniu 180°,
  - e) zakończenia płotków na początku i końcu przebudowywanej drogi oraz przy wjazdach na pola czy drogi dojazdowe do stawów, wygrodzenia uformować w kształt litery „U”, by płazy, które doszły do końca wygrodzenia zostały zmuszone do zawrócenia,
  - f) wzdłuż wygrodzenia należy wkopać wiaderka, z przewierconym dnem, by nie zbierała się w nich woda. Na dnie należy ułożyć osłonę, która zabezpieczy zwierzęta przed wysychaniem (może to być np. deseczka na nóżkach przykrywająca część dna). Wiaderka należy opróżniać minimum dwa razy na dobę, przenosząc zwierzęta przez drogę na odległość nie mniejszą niż 100 m. W czasie masowych migracji należy pułapki opróżniać co godzinę, a nawet częściej jeśli będzie taka potrzeba, podobnie w czasie, gdy temperatura powietrza przekroczy 25°C. Pułapki zaleca się rozstawić minimum co 20 m,
  - g) należy stale kontrolować stan techniczny wygrodzenia, a wszelkie uszkodzenia niezwłocznie naprawiać.
- 2.19. Ogrodzenia ochronne tymczasowe należy zlikwidować dopiero wtedy, kiedy zostaną wybudowane stałe urządzenia ochrony zwierząt. Czas funkcjonowania ogrodzeń co najmniej w okresie od początku marca do końca września,
- 2.20. Wszelkie studzienki i doły, mogące stanowić dla płazów pułapkę, należy zabezpieczyć przed możliwością dostania się do nich płazów (lub innych drobnych zwierząt).

- 2.21. Obiekty mostowe: na Moszczenicy i na cieku bez nazwy oraz przepust a cieku bez nazwy należy dostosować do funkcji przejść dla płazów. Przejścia te powinny zawierać następujące wartości minimalne:
- a) wejście do nich powinno być zintegrowane ze stałymi wygradzeniami zabezpieczającymi,
  - b) wejście do tunelu powinno rozszerzać się pod kątem 45°,
  - c) dno przepustu powinno być pokryte podłożem naturalnym, w żadnym przypadku nie może być betonowe,
  - d) minimalna szerokość na bezimiennych ciekach powinna wynosić 1 m, przy minimalnej wysokości 0,75 m,
  - e) przy bocznych ścianach przepraw mostowych będących zarazem przejściem dla zwierząt, należy zapewnić suche półki, wysypane piaskiem lub ziemią, o wysokości regulowanej do aktualnego poziomu wody, celem zapewnienia przejścia po nich płazom preferującym wędrówkę po lądzie (ropuchy).
- 2.23. Wzdłuż drogi wybudować trwałe urządzenia zabezpieczające płazy przed wchodzeniem na drogi i jednocześnie naprowadzające na przepusty/przeprawy mostowe.
- 2.24. Przed likwidacją i zasypaniem wykopów z wodą (w przypadku możliwości zasiedlenia się w nich zwierząt należących do gatunków prawnie chronionych, m.in. płazów), osoba zajmująca się nadzorem herpetologicznym powinna sprawdzić dno i ściany pod kątem obecności w nich zwierząt. W przypadku ich stwierdzenia, należy je wyjąć i przenieść w inne bezpieczne miejsce, z dala od placu budowy zgodnie ze stosownymi zezwoleniami.
- 2.41. Plac budowy utrzymywać bez zastoisk wody, które mogą zasiedlić zwierzęta.
- 2.42. Ograniczyć do niezbędnego minimum stosowane środki do eliminacji zimowej śliskości nawierzchni, zgodnie z obowiązującymi normami oraz stosować środki o składzie chemicznym możliwie najmniej uciążliwym dla środowiska.
- 2.43. Ograniczyć do niezbędnego minimum planowaną wycinkę drzew i krzewów, maksymalnie 281 szt. drzew (w tym część wielopienna) oraz 667 m<sup>2</sup> krzewów.
- 2.44. Wycinkę drzew i krzewów należy przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października. Jeżeli zaistnieje uzasadniona konieczność przeprowadzenia tych prac w ww. okresie należy je prowadzić pod nadzorem przyrodniczym. Przed rozpoczęciem prac związanych z wycinką drzew należy dokonać kontroli ornitologicznej na okoliczność występowania w ich obrębie siedlisk gatunków chronionych. W przypadku stwierdzenia występowania siedlisk lęgowych (gniazda, potencjalne miejsca lęgowe) należy wstrzymać się z prowadzeniem prac w obrębie drzew do zakończenia sezonu lęgowego lub do czasu wyprowadzenia lęgu, co powinno zostać określone przez ornitologa oraz uzyskać zezwolenie właściwego organu na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków chronionych, zgodnie z przepisami odrębnymi.
- 2.45. Celem ochrony drzew nieprzeznaczonych do wycinki wygradzić powierzchnię zlokalizowaną w odległości minimum 1,0 m od pnia drzewa. Jeżeli takie rozwiązanie jest niemożliwe, należy zastosować specjalne osłony dla poszczególnych drzew. Przy ich wykonaniu pnie należy oszalać deskami drewnianymi. Deski winny sięgać do wysokości dolnych gałęzi koron drzew (co najmniej do 1,5 m wysokości pnia drzewa). W przypadku użycia desek zadbać, by nie opierały się na szyjach korzeniowych (nabiegach korzeniowych), ale na podłożu. Pomiedzy ekrany z desek, a pnie włożyć materiał zapobiegający ich bezpośredniemu przyleganiu, np. materiały jutowe, maty słomiane, rury elastyczne PCV, które będą amortyzowały ewentualne uderzenia z zewnątrz. Mocowanie wszelkiego rodzaju osłon do pni drzew należy wykonać bez użycia gwoździ. Ostatecznie oszalowanie należy otoczyć sznurem bądź drutem.
- 2.46. Podczas prowadzenia robót budowlanych w obszarze zasięgu strefy korzeniowej drzewa, tj. 1,5 krotności zasięgu korony drzewa, przez cały czas trwania budowy nie wolno składować żadnych materiałów budowlanych, zwłaszcza kruszyw, cementu, cegieł, betonu, lepiszczy, wapna i płynnych chemikaliów, które mogłyby prowadzić do skażenia,

zagęszczenia gruntu i pogorszenia warunków glebowych.

- 2.47. W przypadku zbliżenia się prac budowlanych do drzew niepodlegających wycince należy zadbać o ich strefę korzeniową poprzez umożliwienie korzeniom poboru wody i soli mineralnych oraz dostępu do powietrza. Należy chronić bryły korzeniowe drzew przed mechanicznym uszkodzeniem, przesychnaniem i niską temperaturą. Należy zadbać o to, aby korzenie były odsłonięte możliwie jak najkrócej, aby nie dopuścić do ich przesuszenia. Jeżeli wykopy nie zostaną zakryte tego samego dnia (oraz w czasie upałów) należy bryłę korzeniową osłonić matami z geowłókniny lub juty. Jeżeli dojdzie do uszkodzenia korzeni, powinny one być przycięte do miejsca zdrowego pod kątem prostym do ich osi w celu ograniczenia rozmiaru ran. Każdego cięcia należy dokonywać ostrym i zdezynfekowanym narzędziem, najlepiej piłą ręczną lub sekatorem (z powodu trudności sterylizowania pił spalinowych).
- 2.48. W związku z wycinką zadrzewienia zaprojektować nowe nasadzenia zastępcze. Uwzględniając skalę wycinki, gatunki planowanych do wycinki drzew i ich funkcję ekologiczną, wpływ na kształtowanie warunków mikroklimatycznych oraz usuwaną masę asymilacyjną należy wykonać nasadzenia mające na celu przywrócić utracone usługi ekosystemowi, poprzez wykonanie nasadzeń drzew z gatunku olcha czarna, czeremcha zwyczajna, wierzba krucha, klon pospolity lub innych gatunków rodzimych.
- 2.49. Dokonać nasadzeń drzew w przedmiotowym odcinku pasa drogowego w minimalnej liczbie 89 szt. drzew gatunkowo dostosowanych do warunków glebowych przedmiotowego terenu. Nasadzenia wykonać zgodnie z dobrą praktyką ogrodniczą.
- 2.50. Na materiał szkółkarski drzew na nasadzenia zastępcze wybrać drzewa o większych parametrach, tzn. drzewa o obwodach pni min. 20/25 cm, balotowanych; jednocześnie z uwagi na lokalizację przedmiotowej drogi w większości poza terenem zabudowy, w sąsiedztwie lasu lub terenów otwartych z zadrzewieniami śródpolnymi, w projekcie nasadzeń zastępczych wybrać drzewa gatunków krajowych form naturalnych, dla wkomponowania ich w otaczający krajobraz. Zalecane jest nasadzenie następujących gatunki: wzdłuż rowów, w pobliżu wód: *Alnus glutinosa* – olcha czarna, *Prunus padus* – czeremcha zwyczajna, *Salix fragilis* – wierzba krucha, natomiast w okolicy skrzyżowana w części zachodniej *Acer platanoides* – klon pospolity.
- 2.51. W przypadku nasadzeń wykonywanych zgodnie z dobrą praktyką ogrodniczą, rośliny produkowane w pojemnikach można sadzić przez cały rok, przy czym zaleca się wykonywać nasadzenia w okresie bezlistnym (jesień lub wczesna wiosna). Rośliny z balotowaną bryłą korzeniową lub z odkrytym korzeniem sadzić wiosną po rozmrożeniu gleby (zalecany termin od ok. 15 marca do 15 maja) lub jesienią (zalecany termin od 30 sierpnia do 30 listopada). Zaleca się prowadzenie nasadzeń w dni wilgotne, pochmurne i chłodne, rośliny nie powinny być sadzone w warunkach utrudniających przyjęcie się roślin, np. w upalne dni. Sadzone drzewa należy ustabilizować palikami i taśmami (każdy palik musi być sztywno i stabilnie osadzony pionowo w gruncie). Po posadzeniu każdą roślinę należy obficie podlać (co najmniej 20 l na drzewo i 10 l na krzew, pierwsze podlanie nie później niż 2 h po posadzeniu, w dni ciepłe i słoneczne nie później niż 30 min po posadzeniu).
- 2.52. Na etapie eksploatacji (użytkowania) zapewnić właściwą opiekę i stosować właściwe zabiegi pielęgnacyjne zapewniające trwałość nasadzeń drzew i krzewów w pasie drogowym i zapewniające ich dobry stan zdrowotny. W okresach bezdeszczowych sezonu wegetacyjnego, co najmniej przez pierwsze trzy lata od posadzenia, należy:
- sadzonki drzew podlewać tak, by dostarczać im tygodniową minimalną dawkę wody wg wzoru: 20 litrów na osobnik + 20 litrów na każde 2,5 cm pierśnicy drzewa,
  - sadzonki krzewów płytko ukorzeniających się (głębokość do 20 cm) podlewać tak, by dostarczać im tygodniową minimalną dawkę wody ok. 15 l/m<sup>2</sup> gruntu,
  - sadzonki krzewów głęboko ukorzeniających się (głębokość powyżej 20 cm) podlewać tak, by dostarczać im tygodniową minimalną dawkę wody ok. 35 l/m<sup>2</sup> gruntu.

Dopuszcza się także stosowanie podziemnych i naziemnych systemów nawadniania zapewniających ww. skutek.

- 2.53. Sadzonki drzew zabezpieczyć przed mechanicznym uszkodzeniem (np. podczas wykaszania w ramach bieżącego utrzymania drogi) w sposób właściwy dla danego gatunku spośród następujących – 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,  
Ww. osłony mają być ustabilizowane np. za pomocą palików wbitych w grunt.
- 2.54. Sadzonki drzew należy zabezpieczyć przed zgryzaniem przez zwierzynę za pomocą właściwych repelentów lub w inny skuteczny sposób (np. poprzez siatki lub osłony zapobiegające uszkodzeniu sadzonki przez zwierzęta) zgodnie z zasadami sztuki ogrodniczej lub leśnej. Zabezpieczenie to utrzymywać min. 3 lata od posadzenia rośliny.
- 2.55. Na etapie eksploatacji (użytkowania) dokonywać okresowych kontroli wykonanych nasadzeń drzew. W przypadku strat w nasadzeniach (np. na skutek uschnięcia, trwałego uszkodzenia, kradzieży, itp.), należy niezwłocznie uzupełnić nasadzenie tożsamym lub innym właściwym siedliskowo gatunkiem drzewa, krzewu. Nasadzenia uzupełniające przeprowadzić w terminie do pół roku od stwierdzenia ubytku.
- 2.56. Zaprojektować sześć budek lęgowych typu A, trzech typu A1 oraz czterech typu B do wywieszenia w pobliżu przedmiotowego odcinka drogi.

**3. Określam wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś:**

- 3.1. Zaprojektować przebudowę drogi gminnej Nr 120354E na odcinku o długości ok. 0,7 km łączącym miejscowość Kotowice z miejscowością Rogoźno oraz rozbudowę i budowę nowych dwóch obiektów mostowych oraz przepustu.
- 3.2. Zaprojektować drogę gminną o parametrach:
- klasa drogi gminnej – L,
  - kategoria ruchu – KR 3,
  - szerokość jezdni – 6,0 m,
  - nawierzchnia jezdni – asfaltowa,
  - szerokość pobocza – 0,75 m,
  - szerokość chodnika – 2,0 m.
- 3.3. Zaprojektować odtworzenie rowu chłonnego stanowiącego element pasa drogowego, zlokalizowanego po południowej stronie drogi na całej jej długości o następujących parametrach: trapezowy, głębokość zmienna (min. 0,6 m), nachylenie skarp 1:1,5, bez umocnień.
- 3.3 Zaprojektować następujące obiekty inżynierskie:
- Most drogowy MD-1:

Dane ogólne:

- przeszkoda: rzeka Moszczenica,
- kategoria drogi: gminna,
- klasa techniczna drogi: L.

Parametry techniczno-geometryczne:

- długość całkowita obiektu: 22,90 m,
- rozpiętość teoretyczna: 21,50 m,
- szerokość całkowita obiektu: 10,95 m,
- wysokość konstrukcyjna: 1,29 m,
- kąt skosu: 90,0°.

Przekrój poprzeczny na obiekcie:

- pasy ruchu: 2x3,0 = 6,0 m,

- opaska wewnętrzna:  $0,55+0,50 = 1,05$  m,
- pas bezpieczeństwa:  $0,20+0,5 = 0,70$  m,
- chodnik: 2,0 m,
- bariera ochronna + skrajnia  $0,60+0,60 = 1,20$  m.

b) Przepust drogowy PD-1

Dane ogólne:

- przeszkoda: ciek bez nazwy,
- kategoria drogi: gminna,
- klasa techniczna drogi: L.

Parametry techniczno-geometryczne:

- długość całkowita obiektu:  $\sim 12,1$  m,
- światło: szerokość x wysokość 1,0x1,0m,
- kąt skosu:  $84,0^\circ$ .

c) Most drogowy MD-2

Dane ogólne:

- przeszkoda: ciek bez nazwy,
- kategoria drogi: gminna,
- klasa techniczna drogi: L.

Parametry techniczno-geometryczne:

- długość całkowita obiektu: 11,20 m,
- rozpiętość teoretyczna: 9,80 m,
- szerokość całkowita obiektu: 10,95 m,
- wysokość konstrukcyjna: 0,63 m,
- kąt skosu:  $90,0^\circ$ .

Przekrój poprzeczny na obiekcie:

- pasy ruchu:  $2 \times 3,0 = 6,0$  m,
- opaska wewnętrzna:  $0,55+0,50 = 1,05$  m,
- pas bezpieczeństwa:  $0,20+0,50 = 0,70$  m,
- chodnik: 2,0 m,
- bariera ochronna + skrajnia  $0,60+0,60=1,20$  m.

- 3.4. Zaprojektować następujące odwodnienie obiektów mostowych: wzdłuż osi odwodnienia i końca obiektu oraz poprzecznie spod zabudowy chodnikowej i krawężników wykonać drenaż. Odprowadzenie wody z drenażu zaprojektować za pośrednictwem sączków o  $\varnothing 50$  mm odpornych na korozję, promieniowanie UV oraz działanie podwyższonej temperatury.
- 3.5. Pod obiektem MD-2 dopuszcza się uregulowanie cieku na odcinku  $< 30$  m mierząc wzdłuż osi cieku pod mostem; prace związane z budową mostu przeprowadzić maksymalnie na długości 15 m od istniejącego obiektu w każdą stronę.
- 3.6. Przy wlocie i wylocie z przepustu dno i skarpy cieku umocnić kamieniem naturalnym na zaprawie cementowej na długości 2 m w każdą stronę; dno oraz wloty należy przykryć warstwą gleby min. 10 cm.
- 3.7. Dostosować nowo projektowane obiekty mostowe i przepust do przejść dla zwierząt:
- a) obiekt MD-1 – pod obiektem zaprojektować z każdej strony cieku półki dla zwierząt o wymiarach b x h: 4,0x1,0 m,
  - b) obiekt MD-2 – pod obiektem zaprojektować z każdej strony cieku półki dla zwierząt o wymiarach b x h: 0,75x0,55 m,
  - c) obiekt PD-1 – brak półek dla zwierząt, dno przepustu wypełnić gruntem rodzimym do swobodnego przemieszczania zwierząt. Przestrzeń wolna to b x h: 1,0 x 0,9 m.



- 3.8. Wzdłuż drogi wybudować trwałe urządzenia zabezpieczające płazy przed wchodzeniem na drogę i jednocześnie naprowadzające na przepusty/przeprawy mostowe, wg niniejszych parametrów minimalnych:
- wygradzenie wykonać z trwałego materiału, np. mogą to być betonowe zapory, płyty polimerowe lub dowolny inny materiał, zapewniający parametry podane niżej,
  - poszczególne elementy wygradzenia powinny się z sobą płynnie łączyć, by nie pozostawiać bruzd ułatwiających wspinaczkę płazom,
  - minimalna wysokość wygradzenia – 0,5 m,
  - górną krawędź wygradzenia winna być odgięta w kierunku zewnętrznym, pod kątem 45-90°. Długość krawędzi powinna wynosić min. 10 cm. Górna krawędź nie może posiadać ostrych zakończeń, by nie ranić zwierząt,
  - jeśli wygradzenie będzie wyniesione ponad poziom drogi, wówczas wykonać je zagłębione minimum 20 cm pod powierzchnię gruntu, by uniemożliwić przekopanie się zwierząt ryjących,
  - zakończenia wygradzeń wykonać U-kształtne, tak by powodowały zawracanie płazów, które doszły do jego końca. Średnica półkola powinna wynosić ok. 100 cm, a długość ramienia po zakończeniu łuku minimum 120 cm.
  - przy wjazdach na pola, do stawów czy posesji wykonać kraty wpadowe, tj. rynny o wysokości i szerokości minimum 50 cm, przykryte kratkami o minimalnych oczkach wielkości 6 cm. Wyjście z kraty wpadowe powinno być łagodne i naprowadzać na wygodzenie,
  - wzdłuż wygradzenia należy utrzymywać niską roślinność, by płazy nie mogły się wspiąć po niej na jezdnię. Wykaszanie prowadzić w odległości minimum metra od ogrodzenia. Wykaszanie nie może się odbywać w trakcie masowych migracji płazów. Wskazane jest, by osobę wykaszającą poprzedzała inna, której zadaniem będzie schwytywanie zwierzęcia i przeniesienie w bezpieczne miejsce (minimum 10 m od osoby koszącej), jeśli płaz szukał możliwości przejścia przez drogę, należy go przez nią przenieść lub doprowadzić do przejścia pod drogą,
  - należy regularnie, sprawdzać stan techniczny wygradzeń, a w razie stwierdzonych uszkodzeń należy natychmiast podjąć działania naprawcze.
- 3.9. Drogę zaprojektować i zrealizować w taki sposób, by ograniczyć skalę wycinki do niezbędnego minimum, tj. wyciąć tylko te drzewa i krzewy, które kolidują z projektowanymi elementami przedsięwzięcia i nie da się zastosować rozwiązań technicznych umożliwiających pozostawienie ich w terenie. Zakres planowanej wycinki drzew: maksymalnie 281 szt. drzew (w tym część wielopienne) oraz 667 m<sup>2</sup> krzewów.

**4. Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.**

**5. Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania ws. wydania decyzji o pozwoleniu na budowę.**

**6. Integralną częścią niniejszej decyzji jest Załącznik Nr 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia.**

#### **UZASADNIENIE**

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi (zwanego dalej RDOŚ w Łodzi) wpłynął wniosek z 28 sierpnia 2019 r. Gminy Zgierz, reprezentowanej przez pełnomocnika, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „rozbudowie drogi gminnej Nr 120354E na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 702 do drogi gminnej Nr 120352E wraz z obiektami inżynieryjnymi” w ramach zadania inwestycyjnego pn.: „Przebudowa drogi gminnej Nr 120354E na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 702 do drogi gminnej Nr 120352E wraz z obiektami inżynieryjnymi”.

Po przeanalizowaniu od strony formalnej ww. wystąpienia oraz jego załączników RDOŚ w Łodzi pismem z 3 września 2019 r. znak: WOOŚ.420.99.2019.MGa zawiadomił strony

postępowania o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz o organach uczestniczących w prowadzonym postępowaniu. Ww. obwieszczenie było zamieszczone na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi oraz wywieszane na tablicy ogłoszeń w: RDOŚ w Łodzi oraz Urzędzie Gminy Zgierz.

Zakres przedsięwzięcia ustalono na podstawie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz karty informacyjnej przedsięwzięcia. Planowane przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być wymagany, wymienionych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71), w związku z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839 ze zm.): § 3 ust. 2 pkt 2, tj.: *„przedsięwzięcie polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile progi te zostały określone”* w związku z § 3 ust. 1 pkt 60: *„drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”*.

Po dokonaniu analizy przedstawionej karty informacyjnej przedsięwzięcia i jej załączników RDOŚ w Łodzi pismem z 6 września 2019 r., znak: WOOŚ.420.99.2019.MGa.3 wezwał pełnomocnika Inwestora do złożenia dodatkowych wyjaśnień. Pełnomocnik Inwestora przekazał dodatkowe informacje do tut. organu przy piśmie z 30 września 2019 r.

Po analizie całości zgromadzonej dokumentacji, RDOŚ w Łodzi pismem z 11 października 2019 r., znak: WOOŚ.420.99.2019.MGa.4, wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Zgierzu (PPIS w Zgierzu) oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie (RZGWWP w Warszawie) o wydanie opinii zgodnie z art. 64 ust. 1 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.

Jednocześnie obwieszczeniem z tego samego dnia, znak: WOOŚ.420.99.2019.MGa.5 zawiadomiono strony postępowania o ww. wystąpieniu. Obwieszczenie to zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń oraz stronie BIP RDOŚ w Łodzi, a także na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Zgierz.

2 października 2019 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynęło pismo Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Zgierzu znak: PPIS-Zg-ZNS-440/23/313/2019 zawierające w swej treści opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

21 listopada 2019 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynęła opinia Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie znak: WA.RZŚ.436.1.1962.2019.ZZ05.MS o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia, wskazująca jednocześnie warunki do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Po przeprowadzeniu analizy dostarczonych materiałów, uwzględniając łącznie uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy ooŚ, jak również biorąc pod uwagę opinie organów współdziałających w przedmiotowej sprawie, tut. organ uznał, że konieczne jest przeprowadzenie oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. W związku z tym, RDOŚ w Łodzi wydał postanowienie z 29 listopada 2019 r.,

znak: WOOŚ.420.99.2019.MGa.11, w którym nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Obwieszczeniem z 29 listopada 2019 r., znak: WOOŚ.420.99.2019.MGa.12 poinformowano strony postępowania o wydanych opiniach PPIS w Zgierzu oraz Dyrektora RZGWWP w Warszawie, a także o wydanym postanowieniu. Obwieszczenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń oraz na stronie BIP RDOŚ w Łodzi, a także na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Zgierz.

Przy piśmie z 17 grudnia 2019 r. wpłynęło pismo pełnomocnika Inwestora o dostarczenie postanowienia o potrzebie przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko z 29 listopada 2019 r. Przy piśmie z 24 grudnia 2019 r., znak: WOOŚ.420.99.2019.MGa.14 RDOŚ w Łodzi przekazał odpis ww. dokument.

RDOŚ w Łodzi postanowieniem z 8 stycznia 2020 r., znak: WOOŚ.420.99.2019.MGa.15 zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia do czasu przedłożenia raportu o oddziaływaniu powyższego przedsięwzięcia na środowisko. Obwieszczeniem z 8 stycznia 2020 r., znak: WOOŚ.420.99.2019.MGa.16 zawiadomiono o powyższym stronie postępowania. Pismo zamieszczono na tablicy ogłoszeń oraz na stronie BIP RDOŚ w Łodzi. Ponadto zamieszczono je na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Zgierz.

Pełnomocnik Wnioskodawcy pismem z 8 lutego 2021 r. przedłożył raport o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Ponieważ wraz z wpływem raportu o oddziaływaniu ww. przedsięwzięcia na środowisko ustąpiły przyczyny uzasadniające zawieszenie postępowania, RDOŚ w Łodzi postanowieniem z 16 lutego 2021 r., znak: WOOŚ.420.99.2019.MGa.18 podjął postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia.

Jednocześnie zawiadomieniem z 16 lutego 2021 r., znak: WOOŚ.420.99.2019.MGa.20 podano do publicznej wiadomości informację o podjęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia, o wpływie raportu o oddziaływaniu ww. przedsięwzięcia na środowisko oraz o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o organie właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla powyższego przedsięwzięcia, a także o organach współuczestniczących w niniejszym postępowaniu. Pismo to zamieszczono na tablicy ogłoszeń oraz na stronie BIP RDOŚ w Łodzi oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Zgierz.

Pismem z 10 marca 2021 r., znak: WOOŚ.420.99.2019.MGa.22 RDOŚ w Łodzi wezwał Wnioskodawcę przez pełnomocnika do przedłożenia dokumentów wymaganych na podstawie art. 74 ust. 1 pkt 3 i pkt 6 ustawy ooś, w brzmieniu sprzed dnia 24 września 2019 r, oraz wyjaśnienie ewentualnej zmiany zakresu przedsięwzięcia.

Pismem z 12 kwietnia 2021 r. pełnomocnik Inwestora zwrócił się do tut. organu o przedłużenie terminu na przedłożenie dokumentów, o których mowa w ww. wezwaniu z 10 marca 2021 r., do 31 maja 2021 r.

RDOŚ w Łodzi pismem z 21 kwietnia 2021 r. znak: WOOŚ.420.99.20219.MGa.23 r., wyraził zgodę na przedłużenie terminu na uzupełnienie dokumentacji we wnioskowanym terminie do 31 maja 2021 r.

Przy piśmie z 27 maja 2021 r. do RDOŚ w Łodzi wpłynęło uzupełnienie dokumentacji.

RDOŚ w Łodzi pismem z 17 czerwca 2021 r., znak: WOOŚ.420.99.2019.MGa.24 zwrócił się do pełnomocnika Wnioskodawcy o uzupełnienie merytoryczne raportu i jego załączników.

Pismem z 27 lipca 2021 r., pełnomocnik Wnioskodawcy zwrócił się do tut. organu o przedłużenie terminu na uzupełnienie raportu do 31 października 2021 r.

RDOŚ w Łodzi pismem z 29 lipca 2021 r., znak: WOOŚ.420.99.20219.MGa.25 r., wyraził zgodę na przedłużenie terminu na uzupełnienie dokumentacji we wnioskowanym terminie.

Pełnomocnik Wnioskodawcy pismem z 27 sierpnia 2021 r., zwrócił się z prośbą o odstąpienie od konieczności wykonania inwentaryzacji przyrodniczej w zakresie bezkręgowców i ryb. Pismem z 14 września 2021 r., znak: WOOŚ.420.99.2019.MGa.26 RDOŚ w Łodzi poinformował Wnioskodawcę przez pełnomocnika, iż z uwagi na dużą skalę prac

rozbiórkowych/budowlanych na terenie cennym przyrodniczo, zakres ww. wezwania Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi pozostaje bez zmian oraz poinformował, że dane dotyczące bezkręgowców oraz ryb mogą zostać zaczerpnięte ze źródeł literaturowych.

Następnie pełnomocnik Wnioskodawcy pismami z: 20 października 2021 r., 8 listopada 2021 r., 17 stycznia 2022 r. ponownie zwracał się do RDOŚ w Łodzi o przedłużenie terminów na przedłożenie uzupełnienia raportu ooś. Pismami z: 27 października 2021 r. znak: WOOŚ.420.99.2019.MGa.27, 15 listopada 2021 r., znak: WOOŚ.420.99.2019.MGa.28, 27 stycznia 2022 r., znak: WOOŚ.420.99.2019.MGa.29 RDOŚ w Łodzi wyraził zgodę na przedłużenie terminów na uzupełnienie dokumentacji we wnioskowanych terminach.

Pełnomocnik Wnioskodawcy przy piśmie z 8 lutego 2022 r. przedłożył uzupełnienie raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Obwieszczeniem z 10 lutego 2022 r., znak: WOOŚ.420.99.2019.MGa.30 poinformowano, że z uwagi na prowadzone postępowania wyjaśniające oraz konieczność dokładnej analizy przedłożonej dokumentacji wyznaczono nowy przewidywany termin wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na 10 maja 2022 r. Obwieszczenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń oraz na stronie BIP RDOŚ w Łodzi, a także na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Zgierz.

Po analizie przedłożonej dokumentacji pismem z 3 marca 2022 r., znak: WOOŚ.420.99.2019.MGa.32 RDOŚ w Łodzi zwrócił się do pełnomocnika Wnioskodawcy o ponowne uzupełnienie raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Pełnomocnik Wnioskodawcy przy piśmie z 4 kwietnia 2022 r. przedłożył uzupełnienie raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Po analizie zgromadzonej dokumentacji, pismem z 9 maja 2022 r., znak: WOOŚ.420.99.2019.MGa.33 RDOŚ w Łodzi zwrócił się ponownie do pełnomocnika Wnioskodawcy o uzupełnienie ww. raportu.

Obwieszczeniem z 9 maja 2022 r., znak: WOOŚ.420.99.2019.MGa.34 poinformowano, że z uwagi na prowadzone postępowanie wyjaśniające, oczekiwanie na przedłożenie uzupełnienia raportu ooś oraz konieczność dokładnej analizy dokumentacji wyznaczono nowy przewidywany termin wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do 12 sierpnia 2022 r. Obwieszczenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń oraz na stronie BIP RDOŚ w Łodzi, a także na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Zgierz.

Pełnomocnik Wnioskodawcy przy piśmie z 1 czerwca 2022 r. przedłożył ostateczne uzupełnienie raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

RDOŚ w Łodzi pismem z 13 czerwca 2022 r., znak: WOOŚ.420.99.2019.MGa.36 zwrócił się do PPIS w Zgierzu o wydanie opinii przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia.

Obwieszczeniem z 13 czerwca 2022 r., znak: WOOŚ.420.99.2019.MGa.36 poinformował, o wystąpieniu do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Zgierzu o wydanie opinii zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś. Obwieszczenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń oraz na stronie BIP RDOŚ w Łodzi, a także na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Zgierz.

W piśmie z 8 lipca 2022 r., znak: PPIS.ZNS.90281.17.2022.AG PPIS w Zgierzu zaopiniował pozytywnie warunki realizacji planowanego przedsięwzięcia.

Obwieszczeniem z 14 lipca 2022 r., znak: WOOŚ.420.99.2019.MGa.39 oraz zawiadomieniem z 14 lipca 2022 r., znak: WOOŚ.420.99.2019.MGa.40 RDOŚ w Łodzi podał do publicznej wiadomości i poinformował strony postępowania o tym, że PPIS w Zgierzu wydał opinię sanitarną znak: PPIS.ZNS.90281.17.2022.AG oraz że istnieje możliwość zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w ramach udziału społeczeństwa, w trzydziestodniowym terminie od 21 lipca 2022 r. do 19 sierpnia 2022 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. Obwieszczenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń oraz na stronie BIP RDOŚ w Łodzi, a także na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Zgierz.

Obwieszczeniem z 11 sierpnia 2022 r., znak: WOOŚ.420.99.2019.MGa.42 poinformowano, że z uwagi na trwający udział społeczeństwa wyznaczono nowy przewidywany termin wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do 14 października 2022 r. Obwieszczenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń oraz na stronie BIPRDOŚ w Łodzi, a także na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Zgierz.

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 26 sierpnia 2022 r., znak: WOOŚ.420.99.2019.MGa.44 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. Obwieszczenie zostało wywieszane w sposób opisany powyżej.

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

Po przeprowadzeniu analizy dostarczonych materiałów dotyczących obszaru pozostającego w zasięgu oddziaływania zamierzenia inwestycyjnego, mając na względzie brak uwag, wniosków, czy żądań stron postępowania a także biorąc pod uwagę opinie organów opiniujących oraz uwzględniając łącznie kryteria przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś orzeczono jak w sentencji, na podstawie których RDOŚ w Łodzi ustalił środowiskowe uwarunkowania dla przedmiotowego przedsięwzięcia, realizowanego w wariantcie inwestorskim.

Za przyjęciem przedstawionego wariantu inwestorskiego przemawiały argumenty wynikające z uwarunkowań przedstawionych w art. 66 ust. 1 ustawy ooś, o których mowa poniżej.

Przedmiotem przedsięwzięcia jest przebudowa drogi gminnej Nr 120354E na odcinku o długości ok. 0,7 km łączącym miejscowość Kotowice z miejscowością Rogoźno oraz przebudowie dwóch obiektów mostowych oraz przepustu. Przedmiotowa droga klasy L służy jako dojazd do drogi wojewódzkiej nr 702.

Przedsięwzięcie realizowane będzie w województwie łódzkim, w powiecie zgierskim, na terenie gminy Zgierz. Odcinek objęty przedsięwzięciem przebiega przez miejscowości Kotowice i Rogoźno w obrębach Rogoźno, Wola Rogozińska i Astachowice.

Istniejąca droga ma nawierzchnię mineralno-asfaltową, przekrój jednojezdniowy o szerokości około 4,0 m, szerokości poboczy około 1,0 m. Droga na całym odcinku nie ma wydzielonych chodników ani ścieżki rowerowej.

Droga przebiega przez tereny o charakterze rolniczym – pola uprawne, pastwiska, łąki. Zabudowa zlokalizowana jest tylko w rejonie skrzyżowań: z drogą wojewódzką nr 702 i drogą gminą Nr 120352E – pojedyncze domy jednorodzinne zlokalizowane w znacznej odległości od krawędzi jezdni. Droga obsługuje ruch lokalny. Po zrealizowaniu przedsięwzięcia nadal będzie obsługiwać ruch lokalny. Natężenie ruchu drogowego jest bardzo małe.

W ciągu drogi zlokalizowane są dwa obiekty mostowe, jeden nad ciekim wodnym Moszczenica, oraz jeden przepust pod drogą:

- most Nr 1 (MD-1) ma konstrukcję nośną stalową, z pomostem drewnianym o długości około 9 m i szerokości około 6,3 m,
- most Nr 2 (MD-2) ma konstrukcję nośną żelbetową o długości około 7,5 m i szerokości około 7,0 m,
- przepust (PD-1) o średnicy 1000 mm betonowy.

Powierzchnia obecna zajmowanej nieruchomości – pas drogowy – wynosi ok. 8 000 m<sup>2</sup>, w tym główne elementy pasa drogowego (jezdni) zajmują ok. 3 100 m<sup>2</sup>.

Przedsięwzięcie obejmuje rozbudowę drogi gminnej nr 120354E wraz z obiektami inżynierskimi o długości około 0,7 km, tj.:

- rozbudowę jezdni o nawierzchni mineralno – asfaltowej,
- budowę chodnika,
- budowę/przebudowę zjazdów do nieruchomości,

- budowę poboczy gruntowych,
- budowę/przebudowę istniejących przepustów pod zjazdami,
- rozbiórkę istniejących i budowę nowych obiektów mostowych MD-1 i MD-2,
- rozbiórkę istniejącego i budowę nowego przepustu pod drogą PD-1,
- odtworzenie rowu przydrożnego,
- budowę linii oświetlenia ulicznego,
- budowę kanału technologicznego,
- ustawienie oznakowania pionowego i urządzeń BRD,
- wykonanie oznakowania poziomego,
- przebudowę istniejącej infrastruktury technicznej kolidującej z budowaną drogą,
- zagospodarowanie zielenią wraz z wycinką drzew i krzewów.

Powierzchnia zajmowanej nieruchomości po rozbudowie (pas drogowy) – ok. 12 000 m<sup>2</sup>, w tym główne elementy pasa drogowego zajmą:

- jezdnia o nawierzchni mineralno – asfaltowej – około 4 500 m<sup>2</sup>,
- chodnik – około 1 500 m<sup>2</sup>,
- pobocze – około 550 m<sup>2</sup>.

Parametry drogi po zrealizowaniu przedsięwzięcia:

- klasa drogi gminnej – L,
- kategoria ruchu – KR 3,
- szerokość jezdni – 6,0 m,
- nawierzchnia jezdni – asfaltowa,
- szerokość pobocza – 0,75 m,
- szerokość chodnika – 2,0 m.

Odwodnienie – powierzchniowe do rowu przydrożnego. W ramach przedsięwzięcia planuje się odtworzenie jednostronnego rowu odwadniającego drogę. Stanowiąc będzie on element pasa drogowego, zlokalizowany wzdłuż drogi. Rów będzie wykonany jako trapezowy, głębokość zmienna (min. 0,6 m), nachylenie skarp 1:1,5, bez umocnień.

Charakterystyczne parametry techniczne obiektów inżynierskich po realizacji inwestycji:

Most drogowy MD-1:

Dane ogólne:

- przeszkoda: rzeka Moszczenica,
- kategoria drogi: gminna,
- klasa techniczna drogi: L.

Parametry techniczno-geometryczne:

- długość całkowita obiektu: 22,90 m,
- rozpiętość teoretyczna: 21,50 m,
- szerokość całkowita obiektu: 10,95 m,
- wysokość konstrukcyjna: 1,29 m,
- kąt skosu: 90,0°.

Przekrój poprzeczny na obiekcie:

- pasy ruchu:  $2 \times 3,0 = 6,0$  m,
- opaska wewnętrzna:  $0,55 + 0,50 = 1,05$  m,
- pas bezpieczeństwa:  $0,20 + 0,5 = 0,70$  m,
- chodnik: 2,0 m,
- bariera ochronna + skrajnia  $0,60 + 0,60 = 1,20$  m.

Układ konstrukcyjny – most MD-1 z belek T zespolonych z żelbetową płytą pomostu.

Obiekt zaprojektowano w formie jednoprzęsłowej ramownicy opartej na jednym rzędzie pali. Rozpiętość teoretyczna przęsła w osiach podparcia wynosić będzie 21,50 m. Kąt skosu obiektu wynosić będzie 90,0°. W przekroju poprzecznym rozmieszczono 11 strunobetonowych belek typu T o wysokości 0,90 m zespolonych z monolityczną płytą o grubości 0,24 m. Poprzecznicę

podporowe powiązane monolitycznie z pomostem przewidziano do wykonania w dwóch etapach w celu oparcia dźwigarów prefabrykowanych bez dodatkowych rusztowań.

Przepust drogowy PD-1:

Dane ogólne:

- przeszkoda: ciek bez nazwy,
- kategoria drogi: gminna,
- klasa techniczna drogi: L.

Parametry techniczno-geometryczne:

- długość całkowita obiektu: ~12,1 m,
- światło: szer. x wysokość 1,0x1,0 m,
- kąt skosu: 84,0°.

Układ konstrukcyjny – przepust z prefabrykowanych elementów żelbetowych.

Obiekt zaprojektowano w formie przepustu betonowego skrzynkowego o wymiarach 1,0x1,0 m. Całkowita długość obiektu wynosi ~12 m. Kąt skosu przepustu wynosi 84,0°. Obiekt posadowiono na płycie fundamentowej.

Most drogowy MD-2:

Dane ogólne:

- przeszkoda: ciek bez nazwy,
- kategoria drogi: gminna,
- klasa techniczna drogi: L.

Parametry techniczno-geometryczne:

- długość całkowita obiektu: 11,20 m,
- rozpiętość teoretyczna: 9,80 m,
- szerokość całkowita obiektu: 10,95 m,
- wysokość konstrukcyjna : 0,63 m,
- kąt skosu: 90,0°.

przekrój poprzeczny na obiekcie:

- pasy ruchu:  $2 \times 3,0 = 6,0$  m,
- opaska wewnętrzna:  $0,55 + 0,50 = 1,05$  m,
- pas bezpieczeństwa:  $0,20 + 0,50 = 0,70$  m,
- chodnik : 2,0 m,
- bariera ochronna + skrajnia  $0,60 + 0,60 = 1,20$  m.

Układ konstrukcyjny – most MD-2 z desek DS zespolonych z żelbetową płytą pomostu.

Obiekt zaprojektowano w formie jednoprzęsłowej ramownicy opartej na jednym rzędzie pali. Rozpiętość teoretyczna przęsła w osiach podparcia wynosi 9,80 m. Kąt skosu obiektu wynosi 90,0°. W przekroju poprzecznym rozmieszczono 11 strunobetonowych belek typu deska DS o wysokości 0,24 m zespolonych z monolityczną płytą o grubości 0,24 m. Poprzecznice podporowe powiązane monolitycznie z pomostem przewidziano do wykonania w dwóch etapach w celu oparcia dźwigarów prefabrykowanych bez dodatkowych rusztowań.

Na krawędziach obiektów zastosowano stalowe bariery ochronne H2 d<60 cm z poręczą, zabezpieczające koła pojazdu przed wyjechaniem poza krawędź obiektu.

Na krawędziach obiektu należy zastosować bariery spełniające wymogi zabezpieczenia ruchu pieszych i rowerzystów (bariery z poręczą o wysokości odpowiednio min. 110 i 120 cm).

Odwodnienie: Wzdłuż osi odwodnienia i końca obiektu oraz poprzecznie spod zabudowy chodnikowej i krawężników wykonany zostanie drenaż. Odprowadzenie wody z drenażu przewiduje się za pośrednictwem sączków o  $\varnothing$  50 mm odpornych na korozję, promieniowanie UV oraz działanie podwyższonej temperatury.

Zakres prac w obrębie koryt cieków:

Projektowany most MD-1 – podpory projektowanego obiektu znajdują się poza istniejącym korytem cieku Moszczenica i z nim nie kolidują. Podczas wykonywania elementów powiązania obiektu z terenem i dojazdami (wykonywanie stożków i nasypów dojazdowych) może dojść

do niewielkiego naruszenia istniejącej linii brzegowej, wówczas należy odtworzyć stan istniejący po zakończeniu budowy ww. elementów. Projektuje się umocnienia skarp przyczółków – obruk kamienny. Nie planuje się ingerencji koryto ciek, z uwagi na istniejącą budowę hydrotechniczną pod projektowanym mostem MD-1, która pozostaje bez zmian, stąd nie ma konieczności umacniania dna ciek. Rozbiórka istniejącego obiektu ograniczona jest do minimum i obejmuje praktycznie likwidację istniejącego przęsła.

Projektowany most MD-2 – koryto ciek należy wyregulować, a teren w okolicach mostu zostanie uporządkowany zgodnie z projektem mostowym i branżowym. Istniejący obiekt należy rozebrać w stopniu kolidującym z przedmiotową inwestycją. Podczas prac rozbiórkowych dojdzie do naruszenia istniejącego nieuregulowanego koryta ciek. Pod obiektem MD-2 ciek zostanie uregulowany na odcinku <30 m mierzząc wzdłuż osi ciek pod mostem. Prace związane z budową mostu będą przeprowadzane maksymalnie 15 m od istniejącego obiektu w każdą stronę. Umocnienia skarp przyczółków – obruk kamienny. Koryto ciek – materace siatkowo kamienne 20 cm, podsypka z pospółki 10 cm,

Projektowany przepust PD-1 – projektuje się przepust z żelbetowym wlotem. Umocnienie przy wlocie obrukiem kamiennym. Istniejący przepust należy usunąć w całości. Na czas prowadzenia robót może zajść konieczność wykonania przepustu tymczasowego.

Tymczasowy przepust Ø 1000 mm należy zlokalizować w odległości nie większej niż 20 m od istniejącego obiektu, koryto ciek tymczasowo skierować na obiekt, a teren po zakończeniu inwestycji przywrócić do stanu sprzed inwestycji.

Przy wlocie i wylocie z przepustu dno i skarpy ciek zostaną umocnione kamieniem naturalnym na zaprawie cementowej na długości 2 m w każdą stronę; dno oraz wloty należy przykryć warstwą gleby min. 10 cm.

W trakcie prac związanych z inwestycją dojdzie do prac w korycie ciek, płynącym obecnie istniejącym przepustem. W cieku tym nie odnotowano występowania ichtiofauny ze względu na swoją niewielką głębokość oraz czasowe wysychanie. Prace w korycie ciek mogą być prowadzone także przy obiekcie MD-2. W związku z tym, w razie konieczności prace budowlane prowadzone w obrębie tego ciek należy wykonywać w taki sposób, aby wszystkie związane z wodą gatunki zwierząt miały możliwość swobodnego przemieszczania się oraz prowadzone winny być poza okresem tarła. Z danych literaturowych brak danych na temat występowania w tym miejscu chronionych gatunków ryb. Nie dojdzie do zniszczenia żeremii i nor bobrowych.

Nowe obiekty wyposażone zostaną w półki dla zwierząt oraz nie będą zawęźać dotychczasowego światła przejścia, a tym samym nie będą stanowić bariery migracyjnej. Planowane przejścia dla zwierząt:

- obiekt MD-1 pod samym obiektem zaprojektowano z każdej strony ciek półki dla zwierząt o wymiarach b x h: 4,0x1,0 m,
- obiekt MD-2 pod samym obiektem zaprojektowano z każdej strony ciek półki dla zwierząt o wymiarach b x h: 0,75x0,55 m,
- obiekt PD-1 – przepust nie posiada półek dla zwierząt, ale jego dno jest wypełnione gruntem rodzimym po którym mogą swobodnie migrować zwierzęta. Przestrzeń wolna to b x h: 1,0 x0,9 m.

Realizacja przedsięwzięcia prowadzona będzie przy zastosowaniu tradycyjnych metod technologicznych, przy zastosowaniu typowych maszyn i urządzeń oraz sprzętu budowlanego. Przy wykonywaniu prac budowlanych i montażowych wykorzystany zostanie typowy sprzęt budowlany: ładowarki, koparki, betonowozy, pompy do betonu, rozkładarka do asfaltu oraz samochody dostawcze i ciężarowe.

Wykonawca robót budowlanych przed przystąpieniem do prac sporządzi plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, w którym zawarta zostanie szczegółowa technologia wykonywania robót. Wszystkie materiały budowlane posiadać będą wymagane certyfikaty i dopuszczenia do stosowania.

Na potrzeby realizacji planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych ilości w zakresie zużycia wody, materiałów budowlanych, surowców, energii



oraz paliw. Materiały wykorzystywane podczas realizacji przedsięwzięcia będą typowe dla tego typu prac budowlanych i będą to m.in.: kruszywo łamane, piasek i pospółka, mieszanka mineralno-bitumiczna (asfaltobeton). Materiałochłonność nie powinna odbiegać od analogicznych przedsięwzięć o podobnym profilu. Wszystkie zastosowane materiały wykorzystane do budowy będą posiadały atesty pozwalające na stosowania w budownictwie.

Przedsięwzięcie realizowane będzie w porze dziennej, przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu i maszyn posiadających aktualne badania techniczne. Roboty budowlane będą wykonane w technologii tradycyjnej i nie będą stwarzać trwałych i ponadnormatywnych zagrożeń dla środowiska. Zaplecze budowy oraz baza materiałowo-sprzętowa będą zlokalizowane i zorganizowane w sposób umożliwiający oszczędne korzystanie z terenu, minimalne jego przekształcenie oraz zapewniający minimalizację negatywnego wpływu na środowisko naturalne. Po zakończeniu robót teren przedsięwzięcia zostanie uporządkowany. Mając na uwadze zakres inwestycji, lokalizację oraz charakter prac można stwierdzić, że przedsięwzięcie nie będzie wpływać istotnie na różnorodność biologiczną.

W trakcie prowadzonych prac budowlanych związanych z budową drogi wytwarzane będą odpady m.in. powstające w wyniku prowadzonych prac ziemnych, prac budowlanych przy nowych obiektach inżynierskich, użytkowania sprzętu budowlanego, utrzymania zaplecza budowy i jego likwidacji oraz funkcjonowania zaplecza techniczno-socjalnego budowy (odpady komunalne, odpady z obsługi maszyn i urządzeń technicznych, odpady z magazynowania materiałów budowlanych itp.). Na etapie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia mogą zatem głównie powstawać odpady z grup: 15, 17 oraz 20. Zgodnie z przepisami ustawy o odpadach, wytwórcą odpadów będzie firma świadcząca usługi budowlane na rzecz Wnioskodawcy i to ona będzie odpowiedzialna za zagospodarowanie odpadów z budowy.

Ścieki socjalno-bytowe powstające na etapie realizacji będą gromadzone w przenośnych sanitariatach, z bezodpływowymi zbiornikami opróżnianymi przez uprawnione firmy. Etap eksploatacji przedsięwzięcia nie będzie się wiązał z powstawaniem ścieków socjalno-bytowych.

Z dokumentacji wynika, że na etapie realizacji przedsięwzięcia wszelkie roboty będą wykonywane w technologii umożliwiającej sprawne wykonanie prac, przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w prawidłowy sposób. Prace będą prowadzone w sposób zgodny z zasadami ochrony środowiska oraz z zasadami bezpieczeństwa i higieny pracy. Rozwiązania techniczne i technologiczne oraz organizacyjne zostały zaplanowane w sposób minimalizujący negatywne oddziaływania na środowisko przyrodnicze, w tym także zdrowie ludzi.

Na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia źródłem emisji będą poruszające się po drodze pojazdy. Oddziaływania na środowisko mogą głównie dotyczyć: klimatu akustycznego, zanieczyszczeń powietrza, drgań oraz wód podziemnych i powierzchniowych. Należy stwierdzić, że przebudowa drogi przyczyni się do ograniczenia negatywnych oddziaływań i uciążliwości, w tym przede wszystkim zmniejszenia emisji hałasu oraz emisji zanieczyszczeń do atmosfery. Wszelkie prace związane z planowanym przedsięwzięciem zostaną zrealizowane w taki sposób, aby spowodować jak najmniejsze uciążliwości dla okolicznych mieszkańców i otaczającego środowiska naturalnego. Nie przewiduje się ponadnormatywnego oddziaływania na środowisko w związku z funkcjonowaniem przedsięwzięcia.

Źródłem hałasu wytwarzanego na etapie realizacji przedsięwzięcia będą maszyny i urządzenia budowlane (koparki, spycharki, równiarki, walce drogowe, rozścielacze asfaltu, urządzenia wibracyjne do zagęszczania gruntu, frezarki do nawierzchni, urządzenia do przygotowania mas bitumicznych, betonu) jak również pojazdy ciężarowe dowożące na teren budowy kruszywa, elementy zbrojeniowe, beton, elementy betonowe, masy bitumiczne i inne materiały budowlane oraz wywożące odpady i urobek z budowy. Czas tego oddziaływania będzie ściśle ograniczony do czasu trwania prac budowlanych, a więc będzie przejściowy i ustanie po zakończeniu etapu realizacji. W celu maksymalnego ograniczenia uciążliwości hałasowej, do prac należy używać sprawnego technicznie sprzętu, prace wykonywać z zachowaniem szczególnej ostrożności.

Droga przebiega przez tereny o charakterze rolniczym – pola uprawne, pastwiska, łąki z pojedynczą zabudową jednorodzinna i zagrodową. Natężenie ruchu drogowego jest bardzo małe i zgodnie z informacjami w raporcie oś wynosi na dobę: motocykle – 4, samochody osobowe (mikrobusy) – 137, samochody ciężarowe (dostawcze) – 7, ciągniki rolnicze – 3.

Po realizowaniu przedsięwzięcia nie przewiduje się zmian struktury ruchu drogowego, ani nie przewiduje się wzrostu natężenia ruchu drogowego, a wykonana w raporcie oś analiza akustyczna wykazała, że wielkość emisji nie przekroczy dopuszczalnych norm. Ponadto, po zrealizowaniu przedsięwzięcia, ze względu na poprawę jakości nawierzchni oraz warunków ruchu drogowego (płynność jazdy) zmniejszy się emisja hałasu do środowiska.

Przeprowadzona analiza emisji zanieczyszczeń do powietrza dla poszczególnych substancji, oraz analiza emisji hałasu zakładały warunki najmniej korzystne (maksymalne natężenie ruchu, maksymalne dopuszczalne wartości emisji) i wykazały, iż standardy jakości środowiska zostaną dotrzymane.

Na etapie eksploatacji przedmiotowe przedsięwzięcie przy właściwym użytkowaniu nie będzie źródłem generującym powstawanie znaczących ilości odpadów. Ewentualnie wytwarzane mogą być odpady związane z użytkowaniem i utrzymaniem drogi w dobrym stanie technicznym, tj.: odpady z czyszczenia dróg, odpady powstające podczas prac związanych z naprawami nawierzchni, odpady masy roślinnej powstające w związku z pielęgnacją zieleni urządzonej, odpady powstające w wyniku wypadków itp. Sposób postępowania oraz dalsze zagospodarowanie odpadów będzie zgodne z zasadami gospodarowania odpadami i wymaganiami w zakresie ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa życia i zdrowia ludzi oraz zgodne z obowiązującymi przepisami. W fazie eksploatacji surowce i materiały mogą być ewentualnie wykorzystywane do celów konserwacji i utrzymania wybudowanej infrastruktury.

Z informacji dostępnych w Raporcie wynika, że na terenie, na którym przedsięwzięcie będzie realizowane oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia nie znajdują się i nie są planowane przedsięwzięcia zaliczające się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w myśl przepisów ustawy oś, które mogłyby prowadzić do kumulacji oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

W raporcie oś oraz załączonej inwentaryzacji przyrodniczej przedstawiono charakterystykę środowiska przyrodniczego terenu przedsięwzięcia i obszarów sąsiednich m.in. przedstawiono szczegółowy opis roślin, zwierząt, grzybów i zbiorowisk roślinnych terenu inwestycji i terenów przyległych, będących w strefie oddziaływania przedsięwzięcia oraz działań jakie zostaną podjęte na tym terenie.

Przedmiotowy fragment drogi położony jest w dolinie rzeki Moszczenicy, w jej bezleśnym fragmencie. Droga ta przecina koryto rzeki stanowiąc dojazd do okolicznych gospodarstw rolnych.

W km 0+100 do 0+140 droga przekracza rzekę Moszczenicę. Wzdłuż brzegów rzeki wykształciły się zbiorowiska łąkowe *Fraxino-Alnetum* w stanie zniekształconym oraz wyraźne strefy ekotonowe w postaci ziołorośli nadrzecznych oraz miejscami pojedynczych szuwarów turzycowych z dominacją situ rozpięzchłego. Zbiorowiska te występują wzdłuż niemal całej długości drogi ustępując miejscami łąkom i siedliskom antropogenicznym.

Na terenie przedsięwzięcia stwierdzono licznie występujące płazy z gatunków: kumak nizinny, grzebiuszka ziemna, ropucha szara, ropucha zielona, ropucha paskówka, rzekotka drzewna, żaba moczarowa, żaba trawna, żaba jeziorkowa, żaba śmieszka, żaba wodna, kompleks żab zielonych.

W związku z rozbudową istniejącej drogi oraz rozbiórką istniejących (w zakresie niezbędnym do realizacji przedsięwzięcia) i wybudowanie nowych obiektów będzie konieczne usunięcie drzew i krzewów występujących licznie w obrębie projektowanych powierzchni przeznaczonych do ruchu pojazdów samochodowych (jezdnie) oraz chodnika, poboczy, rowów, skarp nasypów. Zgodnie z inwentaryzacją dendrologiczną są to przede wszystkim olchy i wierzby. Znaczną rolę ma tu również robinia akacjowa. Nielicznie występują klony oraz jesiony. Z krzewów najczęściej notowano kruszynę pospolitą i głóg jednoszyjkowy. Rzadziej natomiast trzmielinę zwyczajną.

Z informacji zawartej w dokumentacji wynika, że w ramach budowy przedmiotowej drogi przewiduje się usunięcie maksymalnie 281 szt. drzew (z czego część wielopienna) oraz krzewów o powierzchni 667 m<sup>2</sup>.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia należy zwrócić szczególną uwagę na drzewa nie przeznaczone do usunięcia, które rosną w bezpośrednim sąsiedztwie pasa budowy. Prace prowadzić tak, by nie spowodować ich uszkodzenia, zwłaszcza otarć kory i uszkodzeń systemu korzeniowego. Wszelkie prace budowlane prowadzone w strefie wzrostu korzeni drzew (przewidywanych do zachowania) należy prowadzić z zachowaniem szczególnej ostrożności i bez użycia ciężkiego sprzętu. Strefę wzrostu korzeni określa powierzchnia wyznaczona przez rzut korony drzewa powiększony o 1 m. W tym obrębie nie należy składować żadnych materiałów budowlanych oraz ciężkiego sprzętu. Drzewa szczególnie narażone na uszkodzenie w trakcie prac budowlanych należy zabezpieczyć przed ewentualnym okaleczeniem lub uszkodzeniem za pomocą obudowy z desek bądź słomianą/jutową matą.

W przypadku uszkodzenia drzew, a zwłaszcza uszkodzenia korzeni, gałęzi, powstania ubytków, należy podjąć działania zgodne z zaleceniami nadzoru przyrodniczego, adekwatne do powstałej szkody.

W ramach działań minimalizujących zaplanowano nasadzenia zastępcze. Wobec ograniczonej wielkości terenu pod nasadzenia zastępcze, zarówno na terenie inwestycji jak i w obrębie dróg przyległych, w ramach kompensacji za utracone drzewa i krzewy jako liczbę nasadzeń zastępczych przyjęto 89 szt. drzew.

Inwestor na nasadzenia zastępcze zaproponował drzewa o większych parametrach, tzn. drzewa o obwodach pni min. 20/25 cm, balotowanych; jednocześnie z uwagi na lokalizację przedmiotowej drogi w większości poza terenem zabudowy, w sąsiedztwie lasu lub terenów otwartych z zadrzewieniami śródpolnymi, w projekcie nasadzeń zastępczych przewiduje się drzewa gatunków krajowych form naturalnych, dla wkomponowania ich w otaczający krajobraz. Projektowane gatunki: wzdłuż rowów, w pobliżu wód: *Alnus glutinosa* – olcha czarna, *Prunus padus* – czeremcha zwyczajna, *Salix fragilis* – wierzba krucha, natomiast w okolicy skrzyżowana w części zachodniej *Acer platanoides* – klon pospolity.

Dla zwiększenia przeżywalności i podniesienia vitalności drzew po zakończeniu prac budowlanych dopuszcza się zastosowanie środków poprawiających warunki glebowe, takie jak ściółkowanie (mulczowanie) i mikoryzowanie strefy korzeniowej drzewa.

Na badanym terenie, wzdłuż drogi o długości 720 m, stwierdzono 61 gatunków ptaków, a w bezpośrednim sąsiedztwie poligonu badawczego, gdzie nie prowadzono badań, a jedynie okazjonalnie notowano zaobserwowane ptaki, siedem kolejnych. Wśród występujących w zasięgu bezpośredniego oddziaływania inwestycji odnotowano 54 gatunki podlegające ochronie całkowitej i cztery pod ochroną częściową. Ponieważ realizacja przedsięwzięcia spowoduje utratę miejsc lęgowych (przez wycinkę drzew i krzewów) w ramach kompensacji w sentencji niniejszej decyzji wskazano warunki umieszczenia budek lęgowych dla ptaków.

Poszerzenie drogi w planowanym zakresie spowoduje konieczność wycięcia alei drzew, w której biegnie obecny trakt. To może spowodować spadek liczebności gatunków ptaków.

W związku z powyższym tut. organ w przedmiotowej decyzji nałożył na Wnioskodawcę szczegółowe warunki wykonania ogrodzeń ochronnych dla płazów, półek dla zwierząt pod obiektami mostowymi oraz warunki wykonania nasadzeń zastępczych w postaci drzew.

Ponadto w miejscach wzmożonej migracji zwierząt przez planowaną drogę, zaleca się zastosować odpowiednie oznakowanie drogowe o możliwości wystąpienia kolizji ze zwierzyną leśną i ograniczenie prędkości.

Działaniem kompensacyjnym za utracone dziuple, gniazda, które zostaną zniszczone w czasie prac drogowych, będzie montaż budek lęgowych w pasie drzew w sąsiedztwie budowanej drogi. Dokładna lokalizacja oraz rodzaje budek zostaną wyznaczone przez specjalistę ornitologa. Zaplanowano wywieszenie sześciu budek lęgowych typu A, trzech typu A1 oraz czterech typu B.

Z informacji zawartych w raporcie oraz załączonej dokumentacji nie wynika, iż w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia znajdują się obszary wodno-błotne, obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych oraz ujścia rzek czy też obszary źródliskowe. Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w znacznej odległości od mórz i obszarów wybrzeży, poza obszarami górskimi i wyżynnymi. W jego sąsiedztwie nie zlokalizowano stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych.

W zasięgu oddziaływania planowanego zamierzenia i w jego najbliższej okolicy nie występują jeziora i inne zbiorniki wodne o charakterze naturalnym, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej. Z treści raportu ooś nie wynika, by przedsięwzięcie znajdowało się w sąsiedztwie obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe i archeologiczne.

Najbliżej zlokalizowaną formą ochrony przyrody (do 5 km, zgodnie z centralnym rejestrem form ochrony przyrody prowadzonym przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska) chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r. poz. 916 ze zm.) jest użytek ekologiczny bez nazwy w odległości ok. 3 km. Najbliższym obszarem należącym do Europejskiej sieci Natura 2000 jest specjalny obszar ochrony siedlisk Silne Błota PLH100032 w odległości ok. 5,3 km.

Podsumowując, przedsięwzięcie, biorąc pod uwagę jego skalę i położenie, nie powinno znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony ww. obszaru Natura 2000, w tym w szczególności nie będzie powodować pogorszenia stanu siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków, dla ochrony których wyznaczono dany obszar Natura 2000, nie będzie wpływać negatywnie na gatunki, dla ochrony których został wyznaczony dany obszar oraz nie pogorszy integralności obszarów Natura 2000 i ich powiązania z innymi obszarami.

Z informacji zawartych w raporcie ooś wynika, że w pobliżu projektowanej drogi, brak jest wyznaczonych i funkcjonujących korytarzy ekologicznych, natomiast droga będzie przecinać lokalne korytarze ekologiczne.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w dorzeczu Wisły na obszarze jednolitych wód powierzchniowych o kodzie PLRW200017272249 „Moszczenica od źródeł do doływu z Besiekierza”, o statusie naturalnej części wód, której stan oceniono jako zły, zagrożony nie osiągnięciem celów środowiskowych.

Biorąc pod uwagę wody podziemne teren inwestycji znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych (JCWPd), o kodzie PLGW600063, której stan chemiczny określono jako dobry, stan ilościowy określono jako dobry, niezagrożony nie osiągnięciem celów środowiskowych czyli osiągnięciem, co najmniej dobrego ilościowego stanu wód.

Nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych, określonych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z 18 października 2016 r. (Dz. U. poz. 1911 ze zm.).

Zgodnie z danymi Banku Danych Lokalnych (GUS) gęstość zaludnienia gminy Zgierz w roku 2021 wynosiła 75 os./km<sup>2</sup>. Projektowana droga stanowi lokalne połączenie komunikacyjne dla lokalnej społeczności z istniejącą siecią dróg.

Z uwagi na zakres, skalę i charakter prac przewiduje się, że zasięg ewentualnego oddziaływania przedsięwzięcia ograniczy się do pasa drogowego oraz terenu z nim bezpośrednio sąsiadującego. Mając na uwadze powyższe, należy stwierdzić, że planowane zamierzenie przy założeniach przyjętych w Raporcie ooś, nie będzie oddziaływać w sposób znaczący na obszary geograficzne i znaczną liczbę ludności.

Na podstawie informacji zawartych w raporcie ooś stwierdza się brak możliwości wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości, intensywności lub złożoności. Przedmiotowe przedsięwzięcie na etapie budowy oddziaływać będzie okresowo i krótkotrwale (poza trwałym zajęciem terenu pod inwestycję), natomiast na etapie eksploatacji oddziaływanie będzie długotrwale o charakterze ciągłym. Po wnikliwej analizie dokumentacji, stwierdzono, że zarówno w fazie eksploatacji, jak

i w fazie realizacji przy zachowaniu odpowiednich środków i technik przedsięwzięcie nie powinno znacząco oddziaływać na środowisko.

Przedmiotowa inwestycja będzie polegać na przebudowie drogi i obiektów inżynierskich po obecnym śladzie drogi utwardzonej. Inwestycja polegać będzie na poprawie stanu technicznego drogi poprzez poszerzenie i wzmocnienie jej konstrukcji oraz budowę chodnika co przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu wszystkich jego uczestników, wobec powyższego realizacja przedsięwzięcia nie zmieni funkcji i dotychczasowego sposobu zagospodarowania i użytkowania zajmowanych powierzchni.

Po wnikliwej analizie dokumentacji dotyczącej przedmiotowego przedsięwzięcia, uwzględniając jego poszczególne fazy: realizacji, eksploatacji i ewentualnej likwidacji, z uwagi na rodzaj, charakterystykę, skalę oraz usytuowanie, można stwierdzić brak możliwości wystąpienia znaczącego oddziaływania. Przedmiotowe przedsięwzięcie na etapie budowy oddziaływać będzie okresowo i krótkotrwale (poza trwałym zajęciem terenu pod inwestycję), natomiast na etapie eksploatacji oddziaływanie będzie długotrwałe o charakterze ciągłym (związane z ruchem pojazdów po drodze). Prace będą prowadzone w sposób zgodny z zasadami ochrony środowiska, sztuką budowlaną oraz z zasadami bezpieczeństwa i higieny pracy. Na podstawie informacji zawartych w Raporcie o oś stwierdzono, że zarówno w fazie eksploatacji, jak i w fazie realizacji przy zachowaniu odpowiednich środków i technik przedsięwzięcie nie powinno znacząco oddziaływać na środowisko. Nie przewiduje się ponadnormatywnego oddziaływania na środowisko w związku z funkcjonowaniem przedsięwzięcia. W sentencji niniejszej decyzji określono warunki i wymagania mające na celu zapobieganie, ograniczanie i minimalizację potencjalnych oddziaływań i uciążliwości.

Planowane przedsięwzięcie w fazie eksploatacji nie powinno stanowić uciążliwości dla otoczenia, wpływać na pogorszenie warunków życia okolicznych mieszkańców, a także stanu środowiska, jeżeli dotrzymywane będą warunki określone w niniejszej decyzji. Na etapie realizacji przedsięwzięcia wszelkie roboty będą wykonywane w technologii umożliwiającej sprawne wykonanie prac, przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w prawidłowy sposób. Prace będą prowadzone w sposób zgodny z zasadami ochrony środowiska oraz z zasadami bezpieczeństwa i higieny pracy. W Raporcie o oś zaproponowano działania mające na celu zapobieganie, ograniczanie i minimalizację oddziaływań i uciążliwości. Biorąc powyższe pod uwagę 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 otrzymania 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.

Organ odstąpił od pobrania opłaty skarbowej za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, gdyż zgodnie z art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2021 r. poz. 1923 ze zm.) jednostka planująca realizację przedsięwzięcia zwolniona jest z przedmiotowej opłaty.

**Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska w Łodzi**

*Arkadiusz Malec*

*/podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym/*

*/pismo zostało wydane w formie dokumentu elektronicznego/*

Otrzymują:

1. Strony postępowania – zawiadomione w trybie art. 49 *k.p.a.*

Do wiadomości (ePUAP):

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Zgierzu,
2. Dyrektor Regionalny Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie.

*Sprawę prowadzi: Marzena Gawrołek 42 665 03 81*



Łódź, 12 października 2022 r.

## REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W ŁODZI

Znak: WOOŚ.420.99.2019.MGa.46

### **Załącznik Nr 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia do Decyzji nr 24/2022 z 12 października 2022 r., znak: WOOŚ.420.99.2019.MGa.46**

Przedsięwzięcie realizowane będzie w województwie łódzkim, w powiecie zgierskim, na terenie gminy Zgierz. Odcinek objęty przedsięwzięciem przebiega przez miejscowości Kotowice i Rogoźno w obrębach Rogoźno, Wola Rogozińska i Astachowice.

Istniejąca droga ma nawierzchnię mineralno-asfaltową, przekrój jednojezdniowy o szerokości około 4,0 m, szerokości poboczy około 1,0 m. Droga na całym odcinku nie ma wydzielonych chodników ani ścieżki rowerowej.

Droga przebiega przez tereny o charakterze rolniczym – pola uprawne, pastwiska, łąki. Zabudowa zlokalizowana jest tylko w rejonie skrzyżowań: z drogą wojewódzką nr 702 i drogą gminą Nr 120352E – pojedyncze domy jednorodzinne zlokalizowane w znacznej odległości od krawędzi jezdni. Droga obsługuje ruch lokalny. Po zrealizowaniu przedsięwzięcia nadal będzie obsługiwać ruch lokalny. Natężenie ruchu drogowego jest bardzo małe.

W ciągu drogi zlokalizowane są dwa obiekty mostowe, jeden nad ciekim wodnym Moszczenica, oraz jeden przepust pod drogą:

- most Nr 1 (MD-1) ma konstrukcję nośną stalową, z pomostem drewnianym o długości około 9 m i szerokości około 6,3 m,
- most Nr 2 (MD-2) ma konstrukcję nośną żelbetową o długości około 7,5 m i szerokości około 7,0 m,
- przepust (PD-1) o średnicy 1000 mm betonowy.

Powierzchnia obecna zajmowanej nieruchomości – pas drogowy – wynosi ok. 8 000 m<sup>2</sup>, w tym główne elementy pasa drogowego (jezdni) zajmują ok. 3 100 m<sup>2</sup>.

Przedsięwzięcie obejmuje rozbudowę drogi gminnej nr 120354E wraz z obiektami inżynierskimi o długości około 0,7 km, tj.:

- rozbudowę jezdni o nawierzchni mineralno – asfaltowej,
- budowę chodnika,
- budowę/przebudowę zjazdów do nieruchomości,
- budowę poboczy gruntowych,
- budowę/przebudowę istniejących przepustów pod zjazdami,
- rozbiórkę istniejących i budowa nowych obiektów mostowych MD-1 i MD-2,
- rozbiórkę istniejącego i budowa nowego przepustu pod drogą PD-1,
- odtworzenie rowu przydrożnego,
- budowę linii oświetlenia ulicznego,
- budowę kanału technologicznego,
- ustawienie oznakowania pionowego i urządzeń BRD,
- wykonanie oznakowania poziomego,
- przebudowę istniejącej infrastruktury technicznej kolidującej z budowaną drogą,
- zagospodarowanie zieleni wraz z wycinką drzew i krzewów.

Powierzchnia zajmowanej nieruchomości po rozbudowie (pas drogowy) – ok. 12 000 m<sup>2</sup>, w tym główne elementy pasa drogowego zajmą:

- jezdnia o nawierzchni mineralno – asfaltowej – około 4 500 m<sup>2</sup>,
- chodnik – około 1 500 m<sup>2</sup>,
- pobocze – około 550 m<sup>2</sup>.

Parametry drogi po zrealizowaniu przedsięwzięcia:

- klasa drogi gminnej – L,
- kategoria ruchu – KR 3,
- szerokość jezdni – 6,0 m,
- nawierzchnia jezdni – asfaltowa,
- szerokość pobocza – 0,75 m,
- szerokość chodnika – 2,0 m.

Odwodnienie – powierzchniowe do rowu przydrożnego. W ramach przedsięwzięcia planuje się odtworzenie jednostronnego rowu odwadniającego drogę. Stanowić będzie on element pasa drogowego, zlokalizowany wzdłuż drogi. Rów będzie wykonany jako trapezowy, głębokość zmienna (mim. 0,6 m), nachylenie skarp 1:1,5, bez umocnień.

Charakterystyczne parametry techniczne obiektów inżynierskich po realizacji inwestycji:

Most drogowy MD-1:

Dane ogólne:

- przeszkoda: rzeka Moszczenica,
- kategoria drogi: gminna,
- klasa techniczna drogi: L.

Parametry techniczno-geometryczne:

- długość całkowita obiektu: 22,90 m,
- rozpiętość teoretyczna: 21,50 m,
- szerokość całkowita obiektu: 10,95 m,
- wysokość konstrukcyjna: 1,29 m,
- kąt skosu: 90,0°.

Przekrój poprzeczny na obiekcie:

- pasy ruchu:  $2 \times 3,0 = 6,0$  m,
- opaska wewnętrzna:  $0,55 + 0,50 = 1,05$  m,
- pas bezpieczeństwa:  $0,20 + 0,5 = 0,70$  m,
- chodnik: 2,0 m,
- bariera ochronna + skrajnia  $0,60 + 0,60 = 1,20$  m.

Układ konstrukcyjny – most MD-1 z belek T zespolonych z żelbetową płytą pomostu.

Obiekt zaprojektowano w formie jednoprzęsłowej ramownicy opartej na jednym rzędzie pali. Rozpiętość teoretyczna przęsła w osiach podparcia wynosić będzie 21,50 m. Kąt skosu obiektu wynosić będzie 90,0°. W przekroju poprzecznym rozmieszczono 11 strunobetonowych belek typu T o wysokości 0,90 m zespolonych z monolityczną płytą o grubości 0,24 m. Poprzecznicę podporową powiązaną monolitycznie z pomostem przewidziano do wykonania w dwóch etapach w celu oparcia dźwigarów prefabrykowanych bez dodatkowych rusztowań.

Przepust drogowy PD-1:

Dane ogólne:

- przeszkoda: ciek bez nazwy,
- kategoria drogi: gminna,
- klasa techniczna drogi: L.

Parametry techniczno-geometryczne:

- Długość całkowita obiektu: ~12,1 m,
- Światło: szer. x wysokość 1,0x1,0 m,
- Kąt skosu: 84,0°.



Układ konstrukcyjny – przepust z prefabrykowanych elementów żelbetowych.

Obiekt zaprojektowano w formie przepustu betonowego skrzynkowego o wymiarach 1,0x1,0 m. Całkowita długość obiektu wynosi ~12 m. Kąt skosu przepustu wynosi 84,0°. Obiekt posadowiono na płycie fundamentowej.

Most drogowy MD-2:

Dane ogólne:

- przeszkoda: ciek bez nazwy,
- kategoria drogi: gminna,
- klasa techniczna drogi: L.

Parametry techniczno-geometryczne:

- długość całkowita obiektu: 11,20 m,
- rozpiętość teoretyczna: 9,80 m,
- szerokość całkowita obiektu: 10,95 m,
- wysokość konstrukcyjna: 0,63 m,
- kąt skosu: 90,0°.

przekrój poprzeczny na obiekcie:

- pasy ruchu:  $2 \times 3,0 = 6,0$  m,
- opaska wewnętrzna:  $0,55 + 0,50 = 1,05$  m,
- pas bezpieczeństwa:  $0,20 + 0,50 = 0,70$  m,
- chodnik: 2,0 m,
- bariera ochronna + skrajnia  $0,60 + 0,60 = 1,20$  m.

Układ konstrukcyjny – most MD-2 z desek DS zespolonych z żelbetową płytą pomostu.

Obiekt zaprojektowano w formie jednoprzęsłowej ramownicy opartej na jednym rzędzie pali. Rozpiętość teoretyczna przęsła w osiach podparcia wynosi 9,80 m. Kąt skosu obiektu wynosi 90,0°. W przekroju poprzecznym rozmieszczono 11 strunobetonowych belek typu deska DS o wysokości 0,24 m zespolonych z monolityczną płytą o grubości 0,24 m. Poprzecznice podporowe powiązane monolitycznie z pomostem przewidziano do wykonania w dwóch etapach w celu oparcia dźwigarów prefabrykowanych bez dodatkowych rusztowań.

Na obiektach MD-1 i MD-2 przewidziano stosowanie barier o parametrach H2 W3 B na skrajach obiektu, zgodnych z PN-EN 1317 oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.

Na krawędziach obiektów zastosowano stalowe bariery ochronne H2 d<60 cm z poręczą, zabezpieczające koła pojazdu przed wyjechaniem poza krawędź obiektu.

Na krawędziach obiektu należy zastosować bariery spełniające wymogi zabezpieczenia ruchu pieszych i rowerzystów (bariery z poręczą o wysokości odpowiednio min. 110 i 120 cm).

Odwodnienie: Wzdłuż osi odwodnienia i końca obiektu oraz poprzecznie spod zabudowy chodnikowej i krawężników wykonany zostanie drenaż. Odprowadzenie wody z drenażu przewiduje się za pośrednictwem sączków o  $\varnothing$  50 mm odpornych na korozję, promieniowanie UV oraz działanie podwyższonej temperatury.

Zakres prac w obrębie koryt cieków:

Projektowany most MD-1 – podpory projektowanego obiektu znajdują się poza istniejącym korytem cieku Moszczenica i z nim nie kolidują. Podczas wykonywania elementów powiązania obiektu z terenem i dojazdami (wykonywanie stożków i nasypów dojazdowych) może dojść do niewielkiego naruszenia istniejącej linii brzegowej, wówczas należy odtworzyć stan istniejący po zakończeniu budowy ww. elementów. Projektuje się umocnienia skarp przyczółków - obruk kamienny. Nie planuje się ingerencji koryto cieku, z uwagi na istniejącą budowę hydrotechniczną pod projektowanym mostem MD-1, która pozostaje bez zmian, stąd nie ma konieczności umacniania dna cieku. Rozbiórka istniejącego obiektu ograniczona jest do minimum i obejmuje praktycznie likwidację istniejącego przęsła.

Projektowany most MD-2 – koryto cieku należy wyregulować, a teren w okolicach mostu zostanie uporządkowany zgodnie z projektem mostowym i branżowym. Istniejący obiekt należy

rozebrać w stopniu kolidującym z przedmiotową inwestycją. Podczas prac rozbiórkowych dojdzie do naruszenia istniejącego nieuregulowanego koryta ciek. Pod obiektem MD-2 ciek zostanie uregulowany na odcinku <30 m mierząc wzdłuż osi ciek pod mostem. Prace związane z budową mostu będą przeprowadzane w maksymalnie 15 m od istniejącego obiektu w każdą stronę. Umocnienia skarp przyczółków - obruk kamienny. Koryto ciek – materace siatkowo kamienne 20 cm, podsypka z pospółki 10 cm,

Projektowany przepust PD-1 – projektuje się przepust z żelbetowym wlotem. Umocnienie przy wlocie obrukiem kamiennym. Istniejący przepust należy usunąć w całości. Na czas prowadzenia robót może zająć konieczność wykonania przepustu tymczasowego.

Tymczasowy przepust Ø 1000 mm należy zlokalizować w odległości nie większej niż 20 m od istniejącego obiektu, koryto ciek tymczasowo skierować na obiekt, a teren po zakończeniu inwestycji przywrócić do stanu sprzed inwestycji.

Przy wlocie i wylocie z przepustu dno i skarpy ciek zostaną umocnione kamieniem naturalnym na zaprawie cementowej na długości 2 m w każdą stronę; dno oraz wloty należy przykryć warstwą gleby min. 10 cm.

Z informacji zawartej w dokumentacji wynika, że w ramach budowy przedmiotowej drogi przewiduje się usunięcie maksymalnie 281 szt. drzew (z czego część wielopienna) oraz krzewów o powierzchni 667 m<sup>2</sup>.

W ramach działań minimalizujących zaplanowano nasadzenia zastępcze. Wobec ograniczonej wielkości terenu pod nasadzenia zastępcze, zarówno na terenie inwestycji jak i w obrębie dróg przyległych, w ramach kompensacji za utracone drzewa i krzewy jako liczbę nasadzeń zastępczych przyjęto 89 szt. drzew.

Inwestor na nasadzenia zastępcze zaproponował drzewa o większych parametrach, tzn. drzewa o obwodach pni min. 20/25 cm, balotowanych; jednocześnie z uwagi na lokalizację przedmiotowej drogi w większości poza terenem zabudowy, w sąsiedztwie lasu lub terenów otwartych z zadrzewieniami śródpolnymi, w projekcie nasadzeń zastępczych przewiduje się drzewa gatunków krajowych form naturalnych, dla wkomponowania ich w otaczający krajobraz. Projektowane gatunki: wzdłuż rowów, w pobliżu wód: *Alnus glutinosa* – olcha czarna, *Prunus padus* – czeremcha zwyczajna, *Salix fragilis* – wierzba krucha, natomiast w okolicy skrzyżowana w części zachodniej *Acer platanoides* – klon pospolity.

Działaniem kompensacyjnym za utracone dziuple, gniazda, które zostaną zniszczone w czasie prac drogowych, będzie montaż budek lęgowych w pasie drzew w sąsiedztwie budowanej drogi. Dokładna lokalizacja oraz rodzaje budek zostaną wyznaczone przez specjalistę ornitologa. Zaplanowano wywieszenie sześciu budek lęgowych typu A, trzech typu A1 oraz czterech typu B.

**Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska w Łodzi**

*Arkadiusz Malec*  
/podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

*/pismo zostało wydane w formie dokumentu elektronicznego/*