

DECYZJA nr 1/2021

o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735 ze zm. zwanej dalej „Kpa”) art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 oraz art. 82 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 2021 r. poz. 247 zwanej dalej „ustawą oos”) po rozpatrzeniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Zarządu Dróg Wojewódzkich w Łodzi z siedzibą Al. Piłsudskiego 12; 90-051 Łódź oraz po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko,

ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi wojewódzkiej Nr 482 na odcinku przejścia przez Zduńską Wolę od km 34+315 do km 39+498 z wyłączeniem odcinka od km 38+070 do km 38+448”.

I. Określam:

1. Zakres, skalę i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polega na kompleksowej rozbudowie drogi wojewódzkiej Nr 482 w Zduńskiej Woli na odcinku od km 34+315 do km 39+498 z wyłączeniem odcinka od km 38+070 do km 38+448, na odcinku ok. 5 km. Projektowany odcinek drogi wojewódzkiej Nr 482 usytuowany jest w całości na terenie miasta Zduńska Wola w województwie łódzkim.

W ramach inwestycji powstaną nowe ciągi piesze i rowerowe zapewniające możliwość bezpiecznego poruszania się pieszym i rowerzystom.

W ramach realizacji inwestycji zaprojektowano następujące elementy drogowe zagospodarowania terenu:

- jezdnia bitumiczna projektowanego nowego przebiegu drogi wojewódzkiej Nr 482 (klasa techniczna G) o szerokości 7,0 m (droga jednojezdniowa o dwóch pasach ruchu o szerokości 3,5 m każdy z miejscowymi poszerzeniami) w całości ograniczona krawężnikami, przy czym na odcinku od km 34+315 do km 35+944 jezdnia ma szerokość 10 m (dwa pasy ruchu o szerokości 3,5 m rozdzielone pasem dzielącym z kostki o szerokości 3 m, separującym pasy ruchu, służącym jego uspokojeniu i poprawiającym warunki skrzyżowań do posesji). W okolicach skrzyżowań przekrój drogi jest zróżnicowany – występują dodatkowe pasy do skrętów, pasy włączyń. Na odcinku od km 36+125 do km 36+285 zaprojektowano dodatkowe pasy do skrętu w prawo po obu stronach jezdni. Odcinek od km 38+070 do km 38+448 został wyłączony z opracowania,
- ścieżki rowerowe z dopuszczeniem ruchu pieszego o szerokości 3,0 – 4,0 m o nawierzchni bitumicznej, ograniczonej obrzeżem w ul. Łaskiej po stronie północnej, przy ul. Getta Żydowskiego, ul. Kilińskiego po obu stronach wlotu północnego,
- ciągi piesze o zmiennej szerokości, z kostki betonowej o gr. 8 cm, ograniczonej obrzeżem, przysunięte do jezdni: od km 34+315 do km 34+660 po stronie północnej, od km 36+255 do km 36+320, od km 36+440 do km 36+460 po stronie wschodniej oraz w części ulic poprzecznych, niższej kategorii. Na pozostałych odcinkach zaprojektowano obustronne ciągi piesze odsunięte od jezdni,
- ścieżki rowerowe o szerokości 2 m, o nawierzchni bitumicznej, ograniczone obrzeżem, odsunięte od jezdni: od km 34+325 do km 38+055 po stronie południowej, od km 38+448 do km 39+070 po stronie

południowej, od km 39+070 do km 39+493 po stronie północnej. Na skrzyżowaniach ścieżki wyprowadzono w ulice poprzeczne, dowiązując je do istniejących ścieżek lub ciągów pieszo rowerowych lub wprowadzając ruch rowerowy na jezdnię na zasadach ogólnych,

- pasy dzielące z kostki kamiennej, łupanej, o szerokości 35 cm (3 rzędy), pasy oddzielają chodnik od ścieżki rowerowej,
- zjazdy indywidualne o nawierzchni z kostki betonowej, ograniczone opornikiem, przerwane na ścieżkach rowerowych,
- zjazdy publiczne o nawierzchni bitumicznej, ograniczone opornikiem, przerwane na ścieżkach rowerowych,
- zatoki autobusowe o nawierzchni betonowej: w km 34+520, 34+646, 35+120, 35+290, 35+500, 35+643,
- rowy odwadniające: od km 34+918 do km 35+100 po stronie południowej, od km 35+262 do km 35+475 po stronie południowej, od km 35+619 do km 35+751 po stronie południowej,
- przepusty pod zjazdami,
- wyspy dzielące o nawierzchni z kostki betonowej, ograniczone krawężnikami,
- w miejscach, gdzie w sytuacjach awaryjnych przejezdność pojazdów może być utrudniona (np. przejazd ambulansu w korku ulicznym) zaprojektowano opaski z kostki betonowej o szerokości 0,7 m.

W ramach inwestycji zrealizowane zostaną następujące roboty branżowe związane z budową nowych i przebudową / zabezpieczeniem istniejących elementów infrastruktury technicznej:

- budowa oświetlenia ulicznego,
- budowa systemu odwodnienia,
- budowa kanału technologicznego,
- przebudowa i zabezpieczenie istniejącej infrastruktury podziemnej i napowietrznej (sieci kablowe i napowietrzne teletechniczne i energetyczne oraz sanitarne – sieć wodociągowa, sieć gazowa) będących w kolizji z projektowanymi drogami.

Realizacja przedmiotowej inwestycji wiąże się ze stałym zajęciem terenu o powierzchni maksymalnie 190 tys. m². Na czas trwania robót nastąpi konieczność czasowego zajęcia terenu o powierzchni maksymalnie 9,5 tys. m².

2. 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:

- 1) Plac budowy, zaplecze oraz drogi techniczne należy zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu oraz minimalne jego przekształcenie.
- 2) Zaplanować wszelkie operacje z użyciem ciężkiego sprzętu.
- 3) Maksymalnie ograniczyć czas budowy poszczególnych etapów poprzez odpowiednie zaplanowanie prac budowlanych.
- 4) Wykonawca prac na etapie realizacji powinien posiadać nowoczesne, sprawne, dobrej jakości i prawidłowo utrzymane zaplecze techniczne.
- 5) Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy stosować sprzęt i urządzenia w dobrym stanie technicznym, gwarantującym zachowanie dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń w powietrzu, dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu oraz wykluczające emisje do wód i do ziemi zanieczyszczeń z grupy ropopochodnych (oleje, smary, paliwo).
- 6) W celu minimalizacji niekorzystnych oddziaływań bazy materiałowej, zaplecza techniczne oraz parkingi dla samochodów pracujących w ramach inwestycji należy lokalizować na terenach przeznaczonych pod pas drogowy lub na obszarach poza pasem drogowym odpowiednio wcześniej przygotowanych. Miejsca, w których nie należy sytuować zaplecza budowy i baz magazynowych to rejon stawu (km 34+750) oraz cieków. Z uwagi na konieczność ograniczenia niekorzystnych oddziaływań na

mieszkańców, których miejsca zamieszkania znajdują się w rejonie przedmiotowej inwestycji baz materiałowych oraz zapleczy budowy nie należy lokalizować w bezpośrednim sąsiedztwie zwartej zabudowy mieszkaniowej, w odległości mniejszej niż 200 m od terenów chronionych akustycznie.

- 7) Miejsca szczególnie narażone na zanieczyszczenie węglowodorami ropopochodnymi, tj. miejsca przechowywania smarów, paliw a także substancji niebezpiecznych dla środowiska gruntowo-wodnego w obrębie zaplecza budowy oraz baz materiałowych zabezpieczyć przed przedostaniem się zanieczyszczeń do środowiska poprzez zastosowanie odpowiednich rozwiązań technicznych tj. poprzez uszczelnienie i odizolowanie gruntu od miejsc składowania substancji niebezpiecznych, oraz miejsc postoju maszyn i urządzeń. Dopuszczalne jest stosowanie uszczelnienia w postaci płyt betonowych, gruntów słabo przepuszczalnych lub stosowanie zabezpieczeń w postaci geomembran itp. Przed wykonaniem uszczelnienia na terenach nieutwardzonych usunąć warstwę humusu.
- 8) Wykonawcę robót zobowiązuje się do zabezpieczenia w sorbenty na wypadek niekontrolowanego wycieku substancji ropopochodnych do gruntu.
- 9) Po zakończeniu budowy usunąć warstwę uszczelniającą, a teren zrehabilitować poprzez ułożenie warstwy humusu, w miejscach gdzie zaplecze technologiczne lub baza materiałowa została zlokalizowana na terenach z powierzchnią biologicznie czynną.
- 10) Tankowanie sprzętu, jeśli zajdzie taka potrzeba, winno odbywać się na izolowanej szczelnej powierzchni (np. mata gumowa, płyty betonowe). Miejsce tankowania powinno być dodatkowo wyposażone w sorbent celem neutralizacji ewentualnego wycieku paliwa.
- 11) Tankowanie maszyn budowlanych oraz naprawy sprzętu mogące powodować wyciek substancji ropopochodnych do środowiska nie powinny być prowadzone na terenie wykopów.
- 12) Zaplecze budowy wyposażyć w przenośne urządzenia sanitarne ze szczelnymi zbiornikami opróżnianymi przez specjalistyczne firmy.
- 13) W przypadku zanieczyszczenia gleby lub ziemi podczas realizacji zamierzenia inwestycyjnego, wykonać rekultywację zanieczyszczonego gruntu w celu doprowadzenia go do obowiązujących standardów jakości gleby lub ziemi.
- 14) W celu minimalizacji oddziaływania hałasu na mieszkańców prace na terenach zabudowy mieszkaniowej ograniczyć do pory dnia (godz. 6:00 do godz. 22:00). W wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych technologicznie i organizacyjnie, dopuszcza się pracę w porze nocnej, tj. w godzinach od 22:00 do 6:00 pod warunkiem, iż prace te nie będą powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.
- 15) Przestrzegać zasady wyłączania silników w czasie przerw w pracy.
- 16) Przy prowadzeniu prac budowlanych należy wykorzystać i przekształcić elementy przyrodnicze wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją przedsięwzięcia.
- 17) Należy zapobiegać nadmiernemu pyleniu w przypadku stosowania i gromadzenia na terenie budowy materiałów sypkich np. poprzez stosowanie zraszania, zaś transportowanie materiałów sypkich pyłących powinno odbywać się przy użyciu samochodów wyposażonych w plandeki lub z wykorzystaniem specjalnie do tego przystosowanych naczep.
- 18) Transport mas bitumicznych do budowy nawierzchni drogowej, w celu ograniczenia emisji substancji odorotwórczych należy prowadzić przy użyciu samochodów wyposażonych w plandeki.
- 19) Plac budowy, zaplecze oraz drogi dojazdowe systematycznie porządkować.
- 20) Wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do niezbędnego minimum wycinając tylko te drzewa i krzewy, które kolidują z projektowanymi elementami przedsięwzięcia (tj. 338 pni oraz 273 m² krzewów). Wycinkę wykonać poza sezonem rozrodczym i lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października włącznie. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się wycinkę drzew poza ww. terminem, jednakże 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 pod kątem obecności czynnych gniazd i wstrzymać wycinkę do czasu trwałego opuszczenia gniazda lub wystąpić o stosowną derogację do organu ochrony przyrody.

21) W ramach działań minimalizujących za planowaną wycinkę wykonać nasadzenia zastępcze w liczbie 359 sztuk drzew, w tym: 140 sztuk z gatunku lipa drobnolistna, 138 sztuk z gatunku klon zwyczajny, 81 sztuk z gatunku jarząb szwedzki oraz 3 920 m² krzewów. Jako miejsce nasadzeń wyznaczyć pas drogowy drogi wojewódzkiej Nr 482 na odcinku przejścia przez Zduńską Wolę.

22) W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia zapewnić stosowną opiekę i pielęgnację drzew i krzewów, a osobniki posadzone w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia, przez pierwsze trzy lata od posadzenia, w okresach bezdeszczowych podlewać, przy czym warunek ten dotyczy okresu wegetacyjnego. Terminy i częstotliwość podlewania dostosować do aktualnych warunków hydrologicznych, pogodowych i siedliskowych. Podlewanie drzew zaleca się prowadzić tak, aby dostarczać drzewom tygodniową minimalną dawkę wody wg wzoru: 20 litrów na osobnik + 20 litrów na każde 2,5 cm pierścienicy drzewa. Dopuszcza się także stosowanie podziemnych i naziemnych systemów nawadniania zapewniających ww. skutek.

23) Drzewa sąsiadujące z inwestycją, a nie przeznaczone do wycinki, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem. Należy wykonać osłony przypniowe (odeskowania, osłony z maty słomianej bądź juty) – osłona powinna obejmować cały pień do wysokości nie mniej niż 150 cm, dolna część desek powinna opierać się na podłożu. Prace w strefie korzeniowej drzew lub krzewów, roboty ziemne należy wykonywać wyłącznie ręcznie. Zabrania się zasypywania szyi korzeniowej składowaną ziemią (kruszywem) w strefie równej zasięgowi korony drzewa. Nie należy magazynować, ani składować materiałów budowlanych bezpośrednio przy drzewach.

24) W trakcie prowadzenia prac należy zastosować tymczasowe wygradzenia dla płazów w kilometrażu ok. 34+750 (rejon stawu). Tymczasowe wygradzenia dla płazów należy wykonać z siatki lub włókniny z tworzywa o wysokości min. 50 cm nad poziomem gruntu, z tzw. przewieszką o szerokości ok. 10 cm, skierowaną na zewnątrz drogi. W przypadku zastosowania siatki oczka powinny mieć max. Wymiar 0,5 x 0,5 cm. Dolną część wygradzenia należy wkopać do gruntu na głębokość min. 10 cm. Wygradzenia na zakończeniach muszą układać się w kształt litery „U”, i w tych zakończeniach posiadać wiaderka wkopane równo z poziomem gruntu. Tak wykonane wygradzenia należy kontrolować dwa razy dziennie i przenosić płazy w bezpieczne miejsca.

25) Na etapie realizacji przedsięwzięcia zapewnić inwestorski nadzór przyrodniczy w szczególności obejmujący:

- prowadzenie regularnych kontroli placu budowy (w tym wykopów, zagłębień wypełnionych wodą, zastoisk i zalewisk, rowów, studni, elementów urządzeń podczyszczających wody opadowe) w celu ochrony uwieczonych osobników zwierząt, uwalniania ich i przenoszenia poza plac budowy, w miejsca o cechach siedliska, w których występują w sposób naturalny,
- nadzór nad wykonaniem tymczasowych wygradzeń herpetologicznych oraz kontrolę ich funkcjonowania na etapie realizacji inwestycji, prowadzenie doraźnych napraw w celu zapewnienia prawidłowego działania przez cały okres realizacji inwestycji,
- kontrolę drzew i krzewów przewidzianych do wycinki pod kątem występowania zasiedlonych dziupli i gniazd przed wycinką i w czasie jej trwania,
- nadzór nad prawidłowością zabezpieczenia drzew nie przeznaczonych do usunięcia przed uszkodzeniem,
- nadzór nad realizacją nasadzeń zastępczych planowanych do wykonania w ramach inwestycji,
- nadzór nad rekultywacją terenów przekształconych czasowo w okresie trwania realizacji inwestycji,

- 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.

- Przed przystąpieniem do realizacji przedsięwzięcia, firma prowadząca prace budowlane winna posiadać uregulowany stan prawny postępowania z wytworzonymi odpadami.
- Firma realizująca prace budowlane winna prowadzić ewidencję ilościową i jakościową wytwarzanych odpadów.
- Odpady wytworzone w trakcie budowy należy gromadzić selektywnie, w uporządkowany sposób, w zależności od rodzaju odpadów: w pojemnikach, kontenerach lub luzem w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach odpowiednio zabezpieczonych przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych, przed dostępem osób postronnych i zwierząt. Odpady niebezpieczne należy magazynować oddzielnie, w szczelnych pojemnikach, w wydzielonym miejscu zabezpieczonym przed dostępem osób postronnych i zwierząt, w oznakowanych pojemnikach, na szczelnym podłożu.
- Na etapie budowy należy dokonywać oględzin wykopów, a szczególnie przed ich zasypaniem i likwidacją sprawdzić dno i ściany pod kątem obecności w nich zwierząt. W przypadku ich stwierdzenia, zwierzęta należy wyjąć i przenieść w bezpieczne miejsce z dala od placu budowy na dogodny dla nich siedliska.
- Nie dopuszczać do tworzenia się zalewisk na terenie prowadzenia robót ziemnych.
- Wodę na etapie realizacji przedsięwzięcia pobierać z wodociągu po ustaleniu miejsca poboru wody z gestorem sieci.
- Na etapie eksploatacji kontrolować szczelność ekranów akustycznych pod dolnymi krawędziami paneli akustycznych.

3. Warunki i wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, w szczególności w projekcie budowlanym:

- W celu ograniczenia oddziaływania akustycznego w fazie eksploatacji wykonać nawierzchnię o obniżonej hałaśliwości (SMA8) na przedmiotowym odcinku drogi wojewódzkiej Nr 482.
- Zaprojektować i wykonać ekrany akustyczne, które mają być zlokalizowane przy istniejących terenach chronionych akustycznie, w lokalizacji i o minimalnych parametrach przedstawionych w poniższej tabeli.

Kilometraż drogi wojewódzkiej DW482 ok.	Długość ekranu ok. [m]	Wysokość ekranu [m]	Typ ekranu
35+924 – 35+964	40	3,5	odbijający
38+999 – 39+043	45	3,5	odbijający

- Wykonać ekrany akustyczne odbijające o minimalnym jednoczłobowym wskaźniku izolacyjności od dźwięków powietrznych $DLR \geq 24$ dB (klasa B3).
- W celu ochrony ptaków przed kolizją z ekranem należy na ekranach trwale umieścić pionowe pasy koloru czarnego lub białego o szerokości 2 cm, w odległościach co 10 cm.
- Zaprojektować i wykonać rowy drogowe stanowiące odbiorniki wód napływających z terenów przyległych o następujących parametrach:

Kilometraż rowu	Nachylenie skarp	Szerokość dna rowu	Głębokość
od km 34+918 do km 35+100	1:1	0,4 m	od 0,5 m do 0,97 m
od km 35+262 do km 35+475	1:1	0,4 m	od 0,5 m do 1,42 m
od km 35+619 do km 35+751	1:1	0,4 m	od 0,5 m do 1,06 m

- 6) Zaprojektować następujący system odwodnienia drogi (orientacyjne, minimalne parametry wskazane zostały poniżej):
- zlewnia A – zapewniający minimalną retencję kanałową za pomocą rur kd400 (o długości min. 40 m) wraz z projektowanymi studniami o objętości min. 17,1 m³ z regulatorem wypływu 10 dm³/s do rowu D-2,
 - zlewnia B – zapewniający minimalną retencję kanałową za pomocą rur kd700 ÷ kd500 (o długości min. 281 m) wraz z projektowanymi studniami o objętości min. 125,3 m³ z regulatorem wypływu 40 dm³/s do rowu D-2,
 - zlewnia C – zapewniający minimalną retencję kanałową za pomocą rur kd300 (o długości min. 105 m) wraz z projektowanymi studniami o objętości min. 20,7 m³ z regulatorem wypływu 25 dm³/s do rowu D-2,
 - zlewnia D – zapewniający minimalną retencję kanałową za pomocą rur kd400 ÷ kd300 (o długości min. 414 m) wraz z projektowanymi studniami o objętości min. 71,9 m³ z regulatorem wypływu 40 dm³/s do rowu D-2,
 - zlewnia E – zapewniający minimalną retencję kanałową za pomocą rur kd400 (o długości min. 366 m) wraz z projektowanymi studniami o objętości min. 73,4 m³ z regulatorem wypływu 10 dm³/s do rowu D-2,
 - zlewnia F – zapewniający minimalną retencję kanałową za pomocą rur kd500 ÷ kd400 ÷ kd300 (o długości min. 338 m) wraz z projektowanymi studniami o objętości min. 79,0 m³ z regulatorem wypływu 30 dm³/s do rowu D-2,
 - zlewnia G – zapewniający minimalną retencję kanałową za pomocą rur kd500 ÷ kd300 (1020 m) wraz z projektowanymi studniami o objętości min. 225,8 m³ z regulatorem wypływu 45 dm³/s do rowu D-2,
 - zlewnia H – zapewniający minimalną retencję kanałową za pomocą rur kd500 (o długości min. 615 m) wraz z projektowanymi studniami o objętości min. 148,6 m³ z regulatorem wypływu 90 dm³/s do rowu D-10,
 - zlewnia J – zapewniający minimalną retencję kanałową za pomocą rur kd400 (o długości min. 297 m) wraz z projektowanymi studniami o objętości min. 61,9 m³ z regulatorem wypływu 40 dm³/s do rowu D-10,
 - zlewnia K – zapewniający minimalną retencję kanałową za pomocą rur kd400 (o długości min. 249 m) wraz z projektowanymi studniami o objętości min. 46,5 m³ z regulatorem wypływu 35 dm³/s do rowu przydrożnego w ul. Karsznickiej.
- 7) Na wylotach do odbiorników końcowych zaprojektować urządzenia podczyszczające wody opadowe i roztopowe w postaci osadników zawiesin mineralnych:

Nr zlewni	Typ i wielkość osadnika	Parametry osadnika
Zlewnia A	Wysokosprawny osadnik wirowy jednokomorowy	min. poj. osadnika: 1290 dm ³ Qmax: 100 dm ³ /s Qnom: 10 dm ³ /s
Zlewnia B	Wysokosprawny osadnik wirowy jednokomorowy	min. poj. osadnika 1730 dm ³ Qmax 200 dm ³ /s Qnom 20 dm ³ /s
Zlewnia C	Wysokosprawny osadnik wirowy jednokomorowy	min. poj. osadnika 510 dm ³ Qmax 60 dm ³ /s Qnom 6 dm ³ /s
Zlewnia D	Wysokosprawny osadnik wirowy jednokomorowy	min. poj. osadnika 1290 dm ³ Qmax 150 dm ³ /s Qnom 15 dm ³ /s

Zlewnia E	Wysokosprawny osadnik wirowy jednokomorowy	min. poj. osadnika 1290 dm ³ Qmax 100 dm ³ /s Qnom 10 dm ³ /s
Zlewnia F	Wysokosprawny osadnik wirowy jednokomorowy	min. poj. osadnika 1730 dm ³ Qmax 200 dm ³ /s Qnom 20 dm ³ /s
Zlewnia G	Wysokosprawny osadnik wirowy jednokomorowy	min. poj. osadnika 2610 dm ³ Qmax 300 dm ³ /s Qnom 30 dm ³ /s
Zlewnia H	Wysokosprawny osadnik wirowy jednokomorowy	min. poj. osadnika 2610 dm ³ Qmax 300 dm ³ /s Qnom 30 dm ³ /s
Zlewnia J	Wysokosprawny osadnik wirowy jednokomorowy	min. poj. osadnika 1290 dm ³ Qmax 100 dm ³ /s Qnom 10 dm ³ /s
Zlewnia K	Wysokosprawny osadnik wirowy jednokomorowy	min. poj. osadnika 1290 dm ³ Qmax 100 dm ³ /s Qnom 10 dm ³ /s

II. Nie nakładam obowiązku:

1. Przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę;
2. Przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

III. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie ochrony przed hałasem, dla przedmiotowej drogi, po upływie pół roku od dnia oddania do użytkowania przedmiotowego przedsięwzięcia i przedstawienia jej wyników Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Łodzi Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Łodzi, Prezydentowi Miasta Zduńska Wola w terminie 12 miesięcy od ww. okresu:

1. Zakres analizy porealizacyjnej powinien obejmować pomiary, w punktach wskazanych poniżej, które pozwolą m.in. na porównanie ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko.
2. Badania powinny być przeprowadzone przez laboratorium posiadające certyfikat akredytacji dla wykonywanego rodzaju pomiarów, wydawany przez Polskie Centrum Akredytacji lub równoprawną jednostkę akredytującą.
3. Należy przeprowadzić pomiary, na danym terenie chronionym akustycznie w porze dnia i w porze nocy (dz. ewid. nr 109, 113/3 obręb 9, dz. ewid. nr 27/5 obręb 10, dz. ewid. nr 47, 48, 80, 128 obręb 17, dz. ewid. nr 203/1 obręb 6, na której znajduje się budynek chroniony akustycznie) w taki sposób, aby przeprowadzone w nim 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. Należy przedstawić aktualną (tzn. wydaną nie wcześniej niż sześć miesięcy od daty przeprowadzenia pomiarów) tzw. klasyfikację akustyczną uzyskaną z Urzędu Miasta Zduńska Wola, w której będą wskazane informacje na temat terenów chronionych akustycznie zlokalizowanych przy analizowanej drodze w obszarze jej potencjalnego oddziaływania akustycznego.
5. Jeśli w ww. klasyfikacji akustycznej wskazane będą nowe tereny chronione akustycznie, znajdujące się w potencjalnym oddziaływaniu akustycznym przedmiotowego przedsięwzięcia, których nie

uwzględniono na załącznikach graficznych z obliczeń w raporcie, należy również dla tych lokalizacji wykonać ww. pomiary dla pory dnia i dla pory nocy.

IV. Nadaję niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

V. Integralną częścią niniejszej decyzji jest załącznik nr 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia.

Uzasadnienie

Do Prezydenta Miasta Zduńska Wola, wpłynął wniosek Zarządu Województwa Łódzkiego z dnia 24.10.2019 r. (data wpływu: 25.10.2019 r.) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn.: „**Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 482 na odcinku przejścia przez Zduńską Wolę od km 34+315 do km 39+498 z wyłączeniem odcinka od km 38+070 do km 38+448**” zwanego dalej w skrócie *przedmiotowym przedsięwzięciem*. Do pisma dołączono cztery egzemplarze karty informacyjnej przedsięwzięcia (zwaney dalej w skrócie „*k.i.p.*”) w formie papierowej i elektronicznej, załączniki graficzne – mapę, obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedmiotowe przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Planowane do realizacji przedsięwzięcie zakwalifikowano zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839).

W niniejszym postępowaniu liczba stron przekracza 10, zatem zgodnie z art. 49 *Kpa* w związku z art. 74 ust. 3 *ustawy o oś* organ prowadzący postępowanie o wszystkich decyzjach i czynnościach informował strony postępowania poprzez obwieszczenia zamieszczane na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta Zduńska Wola w zakładce: ogłoszenia – decyzje środowiskowe, na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miasta Zduńska Wola (budynek nr 1).

Na podstawie art. 61 § 1 i 4 *Kpa* obwieszczeniem z dnia 06.11.2019 r. poinformowano Inwestora oraz strony o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie, a także o możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz składania uwag i wniosków.

Na podstawie art. 50 § 1 *Kpa* pismem znak ZEOŚ.6220.15.2019.AKo (1) z dnia 07.11.2019 r. wezwano Inwestora do złożenia wyjaśnień do *k.i.p* m.in. o sprawdzenie czy wśród drzew przewidzianych do wycinki nie znajdują się drzewa pochodzące z nasadzeń kompensacyjnych. Dnia 26.11.2019 r. wpłynęło pismo znak ID.611.1225.2019.RC.482 od Inwestora o zmianę terminu uzupełnienia *k.i.p.* do dnia 06.12.2019 r. argumentując, że weryfikacja terenowa wykazała kolizję planowanych rozwiązań projektowych z drzewami pochodzącymi z nasadzeń kompensacyjnych. Tutejszy organ przychylił się do ww. prośby, wyznaczając termin uzupełnienia *k.i.p* do dnia 06.12.2019 r.

Ww. uzupełnienie tj. aneks nr 1 do *k.i.p.* wpłynęło dnia 05.12.2019 r. czyniąc zadość wezwaniu.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 *ustawy o oś* tutejszy organ wystąpił dnia 09.12.2019 r. do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi (dalej *RDOŚ*), o wydanie opinii czy i w jakim zakresie *przedmiotowe przedsięwzięcie* wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Pismem z dnia 20.12.2019 r. (data wpływu: 23.12.2019 r.) *RDOŚ* zawiadomił o wydłużeniu terminu wydania orzeczenia kończącego postępowanie w przedmiotowej sprawie do dnia 22.01.2020 r. z uwagi na stopień skomplikowania sprawy.

Dnia 23.01.2020 r. *RDOŚ* pismem znak WOOŚ.4220.703.2019.JCh.2 wyraził opinię, że dla *przedmiotowego przedsięwzięcia* istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko wraz ze wskazaniem zakresu raportu który winien być zgodny z art. 66 *ustawy o oś* oraz wykazano ważne elementy które należy uwzględnić w raporcie.

Pismem z dnia 23.01.2020 r. tutejszy organ wystąpił o wydanie opinii czy i w jakim zakresie *przedmiotowe przedsięwzięcie* wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko do Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Zarząd Zlewni Sieradz (dalej *RZGW*) oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Zduńskiej Woli (dalej *PPIS*).

PPIS wyraził pismem znak PSSE.NSZNS.460.3.2020 z dnia 3.02.2020 r. opinię, że dla *przedmiotowego przedsięwzięcia* istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko wraz ze wskazaniem zakresu raportu który winien być zgodny z art. 66 *ustawy ooś*.

RZGW pismem z dnia 6.02.2020 r. znak PO.ZZŚ.5.435.45.2020.AC wydał opinię, że nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania *przedmiotowego przedsięwzięcia* na środowisko jednocześnie wskazując na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków i wymagań:

1. Podczas prowadzenia prac budowlanych należy przewidzieć miejsca do parkowania maszyn budowlanych (zaplecze budowy), na terenie utwardzonym i zabezpieczonym przed ewentualnym wpływem substancji ropopochodnych na środowisko gruntowo – wodne. Teren wyposażać w sorbenty;
2. Sprzęt i maszyny wykorzystywane podczas realizacji inwestycji powinny spełniać odpowiednie standardy jakościowe, techniczne, wykluczające emisje do wód i do ziemi zanieczyszczeń z grupy ropopochodnych (oleje, smary, paliwo);
3. W czasie prowadzenia robót budowlanych należy prowadzić stały monitoring stanu technicznego sprzętu budowlanego i transportowego oraz przypadków wystąpienia zanieczyszczenia gruntu i neutralizację;
4. W przypadku przedostania się zanieczyszczeń do gruntu lub wód bezzwłocznie podjąć działania zmierzające do usunięcia skutków i przyczyn awarii.

Obwieszczeniem znak ZEOŚ.6220.15.2019.AKo(8) z dnia 07.02.2020 r. tutejszy organ niezwłocznie powiadomił strony postępowania o stanowiskach organów opiniujących oraz o możliwości zapoznania się z zebrany materiał dowodowy. Jednocześnie organ na podstawie art. 36 *Kpa* poinformował o wydłużeniu terminu wydania postanowienia w sprawie do dnia 31.03.2020 r.

Dnia 18.03.2020 r. tutejszy organ po rozpoznaniu całokształtu materiału dowodowego zgromadzonego w przedmiotowej sprawie, szczególnie mając na uwadze istotne kwestie związane z oddziaływaniem na środowisko przyrodnicze oraz oddziaływaniem akustycznym na tereny chronione akustycznie oraz w oparciu o dane wynikające z karty informacyjnej przedsięwzięcia, biorąc również pod uwagę stanowisko RDOŚ oraz PPIS, Prezydent Miasta Zduńska Wola postanowieniem znak ZEOŚ.6220.15.2019.AKo(9) nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla *przedmiotowego przedsięwzięcia*. W niniejszym postanowieniu ustalono zakres raportu zgodnie z art. 66 *ustawy ooś* ze szczególnym uwzględnieniem istotnych elementów.

Obwieszczeniem z dnia 20.03.2020 r. tutejszy organ zawiadomił wszystkie strony o wydaniu ww. postanowienia, wskazując dzień publicznego ogłoszenia: 23.03.2020 r. Na przedmiotowe postanowienie służy stronie prawo wniesienia zażalenia do Samorządowego Kolegium Odwoławczego.

Powyższe postanowienie zostało skutecznie dostarczone do Inwestora z dniem 24.04.2020 r., Inwestor jak również żadna ze stron postępowania nie wniosła zażalenia, w związku z powyższym postanowieniem z dnia 11.05.2020 r. Prezydent Miasta Zduńska Wola zawiesił postępowanie do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Na przedmiotowe postanowienie nie przysługuje zażalenie.

Dnia 18.08.2020 r. wnioskodawca tj. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi przedłożył pismem znak ID.611.943.2020.RC.482, cztery egzemplarze raportu oddziaływania na środowisko *przedmiotowego przedsięwzięcia*.

Wobec ustąpienia przyczyn uzasadniających zawieszenie postępowania, zgodnie z art. 97 § 2 *Kpa* oraz w związku z art. 63 ust. 5 *ustawy ooś* tutejszy organ postanowieniem z dnia 26.08.2020 r. podjął postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Spełniając zapisy art. 33 ust. 1 *ustawy ooś* obwieszczeniem znak ZEOŚ.6220.15.2019.AKo.15 z dnia 14.09.2020 r. wyłożono do publicznego wglądu raport o oddziaływaniu

przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Termin na składanie uwag i wniosków wyznaczono od 16.09.2020 r. do 16.10.2020 r. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.

Zgodnie z zapisami art. 77 ust. 1 pkt 1, 2 *ustawy ooś* przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do wydania tej decyzji uzgadnia warunki realizacji przedsięwzięcia z regionalnym dyrektorem ochrony środowiska oraz państwowym powiatowym inspektorem sanitarnym. Z uwagi, że RZGW pismem z dnia 6.02.2020 r. znak PO.ZZŚ.5.435.45.2020.AC wydało opinię, że nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania *przedmiotowego przedsięwzięcia* na środowisko, zgodnie z zapisami art. 77 ust. 1 pkt 4 *ustawy ooś* tutejszy organ nie uzgadniał warunków realizacji przedsięwzięcia z ww. organem.

Pismem znak ZEOŚ.6220.15.2019.AKo.16 dnia 15.09.2020 r. przekazano do RDOŚ otrzymany raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wnioskując o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia. RDOŚ postanowieniem znak WOOŚ.4221.95.2020.ZŻł.2 z dnia 21.10.2020 r. odmówił uzgodnienia warunków realizacji *przedmiotowego przedsięwzięcia*. Z uwagi na niezgodności przedłożonego raportu z zapisami art. 66 *ustawy ooś* oraz zapisami postanowienia o zakresie raportu m.in. w zakresie oddziaływania akustycznego, gospodarki wodno – ściekowej oraz w zakresie oddziaływania na środowisko przyrodnicze.

W związku z powyższym zostało skierowane do wnioskodawcy, wezwanie znak ZEOŚ.6220.15.2019.AKo(18) z dnia 27.10.2020 r. do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia zgodnie z zapisami zawartymi w postanowieniu RDOŚ w Łodzi z dnia 21.10.2020 r. znak WOOŚ.4221.95.2020.ZŻł.2 oraz w postanowieniu Prezydenta Miasta Zduńska Wola z dnia 18.03.2020 r. znak ZEOŚ.6220.15.2019.AKo(9).

Pismem znak ID.611.126.2021.RC.482 z dnia 25.01.2021 r. (data wpływu 02.02.2021 r.) wnioskodawca przesłał 4 egzemplarze uzupełnienia nr 1 raportu oddziaływania na środowisko dla *przedmiotowego przedsięwzięcia*.

W świetle powyższego, tutejszy organ przesłał uzupełnienie raportu do RDOŚ wnioskując o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia wraz z prośbą o wykorzystanie materiałów z postępowania administracyjnego znak WOOŚ.4221.95.2020.ZŻł, zainicjowanego wnioskiem znak ZEOŚ.6220.15.2019.AKo.16 dnia 15.09.2020 r.

W odpowiedzi na powyższe RDOŚ w Łodzi wniósł o niezwłoczne przekazanie dodatkowego uzupełnienia (wyjaśnień) do raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko. Tutejszy organ zawiadamiał wnioskodawcę do przedłożenia uzupełnienia zgodnie z zagadnieniami zawartymi w piśmie RDOŚ w Łodzi. Przedmiotowe uzupełnienie nr 2 do raportu oddziaływania na środowisko wpłynęło do tutejszego organu od wnioskodawcy pismem nr ID.611.446.2021.RC.482 dnia 8.04.2021 r. (data wpływu: 13.04.2021 r.), czyniąc zadość wezwaniu.

Zawiadomieniem z dnia 29.04.2021 r. RDOŚ, poinformował że z uwagi na skomplikowanie sprawy administracyjnej, zakres i charakter inwestycji, konieczność szczegółowego przeanalizowania całej zgromadzonej dokumentacji dotrzymania terminu ustawowego wydania przez RDOŚ uzgodnienia dla *przedmiotowego przedsięwzięcia* nie jest możliwe. Przewidywany termin wydania orzeczenia kończącego postępowanie uzgadniające warunki realizacji *przedmiotowego przedsięwzięcia* to 30 czerwca 2021 r.

Spełniając obowiązek wynikający z art. 36 § 2 *Kpa* obwieszczeniem znak ZEOŚ.6220.15.2019.AKo(25) z dnia 4.05.2021 r. poinformowano strony o wydłużeniu terminu wydania orzeczenia kończącego postępowanie uzgadniające warunki realizacji *przedmiotowego przedsięwzięcia* przez RDOŚ.

Pismem znak ZEOŚ.6220.15.2019.Ako.26 z dnia 25.05.2021 r. wystąpiono do Łódzkiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektoratu Sanitarnego o wydanie opinii zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 2 *ustawy ooś*. Pismem znak ŁPWIS.NSOZNS.90227.25.2021.DWł z dnia 31.05.2021 r. (data wpływu: 07.06.2021 r.), Łódzki Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny, na podstawie art. 65 § 1 *Kpa* przesłał wniosek tutejszego organu zgodnie z kompetencjami do *PPIS*.

Dnia 7.06.2021 r. wnioskodawca pismem z dnia 28.05.2021 r. znak ID.611.717.2021.RC.482 przesłał do tutejszego organu uzupełnienie nr 3 do raportu oddziaływania na środowisko dotyczące środków ochrony akustycznej na wysokości działki nr 109 (punkt receptorowy nr 2). Jednocześnie wnioskodawca przesłał korektę mapy, argumentując, że mając na uwadze przepisy ustawy z dnia 30 marca 2021 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, zwiększające istotność stanowiącej załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia mapy określającej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, w procesie dalszego przygotowania inwestycji. Korekta mapy nie wynika ze zmiany rozwiązań projektowych względem określonych raportem oddziaływania na środowisko, lecz z potrzeby wykazania jako obszaru realizacji przedsięwzięcia całości terenu, na którym będą realizowane roboty budowlane związane z realizowanym przedsięwzięciem (w tym, tzw. zajęcia czasowe, przebudowy sieci uzbrojenia terenu itd.).

W związku z powyższym tutejszy organ pismami znak ZEOS.6220.15.2019.AKo.27 z dnia 8.06.2021 r. oraz znak ZEOS.6220.15.2019.AKo.28 z dnia 8.06.2021 r. przesłał uzupełnienie nr 3 do RDOŚ oraz do PPIS.

Na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 1, ust. 3, 4, 7 ustawy o RDOŚ postanowieniem z dnia 16.06.2021 r., znak: WOOŚ.4221.17.2021.ZŻł.3 uzgodnił realizację przedsięwzięcia i określił warunki realizacji przedsięwzięcia.

Dnia 1.07.2021 r. pismem znak ID.611.864.2021.RC.482 wpłynął od wnioskodawcy wniosek o nadanie niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rygoru natychmiastowej wykonalności z uwagi na ochronę zdrowia i życia ludzkiego oraz interes społeczny.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegające na „Rozbudowie drogi wojewódzkiej Nr 482 na odcinku przejścia przez Zduńską Wolę od km 34+315 do km 39+498 z wyłączeniem odcinka od km 38+070 do km 38+448” stanowi inwestycję obejmującą drogę tworzącą komunikacyjną oś miasta w układzie wschód – zachód. Droga przebiega przez tereny cechujące się bardzo dużym zróżnicowaniem urbanistycznym, tj. tereny produkcyjno - magazynowe, zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, usługowej i inne. Droga stanowi trasę dojazdu do Zduńskiej Woli od strony węzłów na drodze ekspresowej S-8. Z racji funkcji i położenia zarówno w układzie urbanistycznym Zduńskiej Woli jak i układzie drogowym, droga łączy obsługę ruchu samochodów osobowych, ciężarowych, komunikacji zbiorowej, ruchu rowerowego i pieszego.

Aktualnie parametry i stan drogi nie odpowiadają roli komunikacyjnej drogi. Drogę cechuje zły stan techniczny nawierzchni, zarówno jezdni jak i chodników. Degradacja nawierzchni jezdni, spękania, ubytki, ślady po naprawach cząstkowych potęguje oddziaływanie drogi w zakresie emisji hałasu. Dodatkowo istniejące skrzyżowania nie zapewniają właściwej płynności ruchu drogowego, co powoduje powstawanie zjawiska kongestii transportowej, oraz związanych z nią niekorzystnych skutków, w tym dotyczących oddziaływania środowiskowego (zwiększona emisja zanieczyszczeń gazowych). Długie odcinki drogi pozbawione są ścieżek rowerowych, przez co rowerzyści poruszający się zgodnie z przepisami prawa o ruchu drogowym poruszają się po jezdni, co w przypadku wystąpienia wypadków lub kolizji stanowi realne zagrożenie ich zdrowia i życia jako niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Realizacja inwestycji pozwoli na usunięcie wszystkich opisanych wyżej mankamentów DW482, przyczyni się do zmniejszenia oddziaływania drogi na tereny przyległe (zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości, zastosowanie ekranów akustycznych, zastosowanie rozwiązań zwiększających płynność ruchu drogowego). Budowa chodników i ścieżek rowerowych pozwoli na bezpieczne poruszanie się po drodze wojewódzkiej niechronionym uczestnikom ruchu drogowego. Poprawa i zastosowanie nowych rozwiązań dot. geometrii drogi takich jak projektowane ronda oraz środkowy pas dzielący, poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz ograniczy prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzeń drogowych takich jak kolizje czy też wypadki.

Realizacja inwestycji poprawi warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego, zmniejszy prawdopodobieństwo występowania wypadków lub kolizji, zmniejszy oddziaływanie drogi na tereny przyległe oraz usprawni przemieszczanie się DW 482 zarówno poruszającym się w ruchu tranzytowym, jak też lokalnym, ze szczególnym uwzględnieniem pieszych i rowerzystów.

W świetle obowiązujących przepisów prawa o nadaniu decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności rozstrzyga właściwy organ.

Stosownie do art. 108 § 1 *Kpa* – decyzji, od której służy odwołanie może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. Powołany przepis określa przesłanki nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Wobec powyższego Prezydent Miasta Zduńska Wola przychylił się do wniosku strony i nadał niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

Spełniając zapisy art. 33 ust. 1 *ustawy o oś* obwieszczeniem znak ZEOŚ.6220.15.2019.AKo.29 z dnia 6.07.2021 r. wyłożono do publicznego wglądu raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Termin na składanie uwag i wniosków wyznaczono od 8.07.2021 r. do 6.08.2021 r. W wyznaczonym terminie wpłynęło pismo wraz z aneksem od wnioskodawcy tj. Zarządu Dróg Wojewódzkich w Łodzi. Przedmiotowe dokumenty obejmowały sprostowanie błędów pisarskich w raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Przedłożony aneks nie zmienia rozwiązań projektowych opisanych w raporcie oddziaływania na środowisko oraz faktycznego zakresu oddziaływania przedsięwzięcia w jakimkolwiek zakresie, natomiast ma na celu doprowadzenie do zgodności pomiędzy częścią opisową raportu i załącznikami graficznymi do raportu. Poza pismem, które wpłynęło od wnioskodawcy jako aneks prostujący zapisy, nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski do sporządzonego raportu oddziaływania na środowisko.

W oparciu o art. 77 *ustawy o oś* wystąpiono do *RDOŚ* i *PPIS* o ponowne uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Dnia 2.08.2021 r. wpłynęło pismo *PPIS* znak PSSE.NSZNS.460.13.2021.JOK w którym *PPIS* poinformował, iż podtrzymuje swoje stanowisko zawarte w opinii z dnia 1.07.2021 r. znak PSSE.NSZNS.460.13.2021.JOK.

Postanowieniem znak WOOŚ.4221.17.2021.ZŻł.4 z dnia 12.08.2021 r. *RDOŚ* na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 1, ust. 3, 4, 7 *ustawy o oś* uzgodnił realizację przedsięwzięcia i określił warunki realizacji przedsięwzięcia które w całości zostały uwzględnione w pkt I, II, III niniejszej decyzji, jednocześnie informując, że traci moc postanowienie *RDOŚ* z 16 czerwca 2021 r., znak: WOOŚ.4221.17.2021.ZŻł.3.

Obwieszczeniem z dnia 13.08.2021 r., Prezydent Miasta Zduńska Wola poinformował strony postępowania, że został zgromadzony materiał dowodowy umożliwiający wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Jednocześnie organ na podstawie art. 36 *Kpa* poinformował o wydłużeniu terminu wydania decyzji w sprawie do dnia 30.09.2021 r. z uwagi na konieczność umożliwienia stronom postępowania zapoznania się z aktami sprawy. Do dnia wydania decyzji nie wpłynęły żadne uwagi, ani wnioski stron postępowania.

Po rozpatrzeniu całokształtu materiału dowodowego zgromadzonego w przedmiotowej sprawie oraz w oparciu o dane wynikające z przedłożonego Raportu z uzupełnieniami tutejszy organ określił warunki realizacji przedsięwzięcia w niniejszej decyzji uznając, że dotrzymanie tych warunków gwarantuje spełnienie wymogów w zakresie ochrony środowiska.

Planowane przedsięwzięcie polega na kompleksowej rozbudowie drogi wojewódzkiej Nr 482 w Zduńskiej Woli na odcinku ok. 5 km – od km 34+315 do km 39+498 z wyłączeniem odcinka od km 38+070 do km 38+448). Projektowany odcinek drogi wojewódzkiej Nr 482 usytuowany jest w całości na terenie miasta Zduńska Wola w województwie łódzkim.

W ramach przedsięwzięcia zaprojektowano również wykonanie oświetlenia oraz odwodnienia ulicy na przedmiotowym odcinku, a także przebudowę kolidującego z projektowanym zagospodarowaniem terenu uzbrojenia nad- i podziemnego w zakresie: wodociągu, gazociągu, urządzeń elektroenergetycznych oraz sieci teletechnicznych.

W stanie istniejącym droga wojewódzka Nr 482 na omawianym odcinku przebiega w całości przez miasto Zduńska Wola. Jest drogą klasy GP (dawna DK Nr 12). Droga wojewódzka Nr 482 w stanie istniejącym, w rozpatrywanym obszarze, posiada przekrój uliczny, jednojezdniowy z różną liczbą asfaltowych pasów ruchu (od 2 do 4), zmienną szerokością (9-14m), w rejonach skrzyżowań dodatkowo poszerzoną o pasy do skrętu w prawo i lewo. Wzdłuż całej drogi bieżną chodniki o zmiennej szerokości, zarówno odsunięte jak i przysunięte do krawężnika oraz miejscami chodniki z dopuszczeniem ruchu rowerowego. Przy ul. Łaskiej występują liczne zjazdy indywidualne i publiczne, natomiast na pozostałym odcinku zjazdy występują sporadycznie.

Wzdłuż drogi wojewódzkiej Nr 482, w opracowywanym obszarze, rozmieszczone są przystanki komunikacji zbiorowej z wyodrębnionymi zatokami autobusowymi i peronami. Na całym odcinku znajduje się oświetlenie uliczne oraz liczne sieci infrastruktury technicznej.

Na przedmiotowym odcinku DW 482 krzyżuje się z następującymi drogami:

- DP 4918E – ul. Getta Żydowskiego – klasa Z (zbiorcza),
- ul. Opiesińska, Szadkowska, Ogrodowa, Juliusza (wyłączone z opracowania),
- DP 4919E – ul. Dąbrowskiego – klasa Z (zbiorcza) (wyłączone z opracowania),
- DG 119320E – ul. Pomorska – klasa L (lokalna),
- DP 4920E – ul. Kilińskiego – klasa Z (zbiorcza),
- DP 4930E – ul. Szkolna – klasa Z (zbiorcza),
- DP 4921E – ul. Spacerowa – klasa Z (zbiorcza),
- DG 119220E – ul. Długa – klasa Z (zbiorcza),
- DG 119230E – ul. Lipowa – klasa D (dojazdowa),
- DG 119376E – ul. Wierzbowa – klasa L (lokalna),
- DG 119215E – ul. Fryderyka Chopina – klasa L (lokalna),
- DG 119355E – ul. Andrzeja Struga – klasa L (lokalna),
- DG 119262E – ul. Konwaliowa – klasa L (lokalna),
- DP 4929E – ul. Łaska – klasa Z (zbiorcza),
- DG 119206E – ul. Józefa Bema – klasa L (lokalna),
- DG 119271E – ul. Kryształowa – klasa L (lokalna),
- DG 119291E – ul. Murarska – klasa D (dojazdowa),
- DG 119291E – ul. Ceramiczna – klasa D (dojazdowa),
- ul. Cegielniana – droga wewnętrzna.

W pasie drogowym występują liczne sieci uzbrojenia technicznego: teletechniczna, gazowa, wodociągowa, kanalizacji sanitarnej, elektroenergetyczna zasilająca (wysokiego, średniego i niskiego napięcia) oraz oświetleniowa.

W ramach inwestycji powstaną nowe ciągi piesze i rowerowe zapewniające możliwość bezpiecznego poruszania się pieszym i rowerzystom.

W ramach realizacji inwestycji zaprojektowano następujące elementy drogowe zagospodarowania terenu:

- jezdnia bitumiczna projektowanego nowego przebiegu drogi wojewódzkiej Nr 482 (klasa techniczna G) o szerokości 7,0 m (droga jednojezdniowa o dwóch pasach ruchu o szerokości 3,50 m każdy z miejscowymi poszerzeniami) w całości ograniczona krawężnikami, przy czym na odcinku od km 34+315 do km 35+944 jezdnia ma szerokość 10 m (dwa pasy ruchu o szerokości 3,5 m rozdzielone pasem dzielącym z kostki o szerokości 3 m, separującym pasy ruchu, służącym jego uspokojeniu i poprawiającym warunki skrętu do posesji). W okolicach skrzyżowań przekrój drogi jest zróżnicowany, występują dodatkowe pasy do skrętów, pasy włączy. Na odcinku od km 36+125 do km 36+285

zaprojektowano dodatkowe pasy do skrętu w prawo po obu stronach jezdni. Odcinek od km 38+070 do km 38+448 został wyłączony z opracowania,

- ścieżki rowerowe z dopuszczeniem ruchu pieszego o szerokości 3,0 – 4,0 m o nawierzchni bitumicznej, ograniczonej obrzeżem w ul. Łaskiej po stronie północnej, przy ul. Getta Żydowskiego, ul. Kilińskiego po obu stronach wlotu północnego,
- ciągi piesze o zmiennej szerokości, z kostki betonowej o gr. 8 cm, ograniczonej obrzeżem, przysunięte do jezdni: od km 34+315 do km 34+660 po stronie północnej, od km 36+255 do km 36+320, od km 36+440 do km 34+460 po stronie wschodniej oraz w ulicach poprzecznych, niższej kategorii. Na pozostałych odcinkach zaprojektowano obustronne ciągi piesze odsunięte od jezdni,
- ścieżki rowerowe o szerokości 2 m, o nawierzchni bitumicznej, ograniczone obrzeżem, odsunięte od jezdni: od km 34+325 do 38+055 po stronie południowej, od km 38+448 do km 39+070 po stronie południowej, od km 39+070 do km 39+493 po stronie północnej; Na skrzyżowaniach ścieżki wyprowadzono w ulice poprzeczne, dowiązując je do istniejących ścieżek lub ciągów pieszo rowerowych lub wprowadzając ruch rowerowy na jezdnię na zasadach ogólnych,
- pasy dzielące z kostki kamiennej, łupanej, o szerokości 35 cm (3 rzędy), pasy oddzielają chodnik od ścieżki rowerowej,
- zjazdy indywidualne o nawierzchni z kostki betonowej, ograniczone opornikiem, przerwane na ścieżkach rowerowych; liczne zjazdy znajdują się od km 34+315 do km 35+930 oraz w km 36+227, 36+468, 36+470, 36+769, 36+785, 37+004, 37+934, 39+451,
- zjazdy publiczne o nawierzchni bitumicznej, ograniczone opornikiem, przerwane na ścieżkach rowerowych; liczne zjazdy od km 34+315 do km 35+560 oraz w km 36+051, 36+064, 36+135, 36+167, 36+195, 36+245, 36+435, 36+872, 36+978, 37+019, 37+108, 38+018, 38+533, 39+298,
- zatoki autobusowe o nawierzchni betonowej: w km 34+520, 34+646, 35+120, 35+290, 35+500, 35+463,
- rowy odwadniające: od km 34+920 do km 35+100 po stronie południowej, od km 35+262 do km 35+474 po stronie południowej, od km 35+617 do km 35+750 po stronie południowej,
- przepusty pod zjazdami,
- wyspy dzielące o nawierzchni z kostki betonowej, ograniczone krawężnikami,
- w miejscach, gdzie w sytuacjach awaryjnych przejezdność pojazdów może być utrudniona (np. przejazd ambulansu w korku ulicznym) zaprojektowano opaski z kostki betonowej o szerokości 0,7 m.

Projekt zakłada zlikwidowanie skrzyżowań DW 482 z następującymi ulicami: ul. Lipowa, ul. Długa (km 36+920).

Liczne skrzyżowania DW 482 z innymi ulicami zaprojektowano w formie ronda. Są to:

- skrzyżowanie z ul. Ceramiczną (km 35+213),
- skrzyżowanie z ul. Łaską (km 36+005),
- skrzyżowanie z ul. Konwaliową, ul. Struga (km 36+355),
- skrzyżowanie z ul. Moniuszki, ul. Spacerową (km 37+161),
- skrzyżowanie z ul. Kilińskiego (km 37+677),
- skrzyżowanie z ul. Getta Żydowskiego (km 39+037 w formie ronda owalnego).

W ramach inwestycji zrealizowane zostaną następujące roboty branżowe związane z budową nowych i przebudową / zabezpieczeniem istniejących elementów infrastruktury technicznej:

- budowa oświetlenia ulicznego,
- budowa systemu odwodnienia,
- budowa kanału technologicznego,
- przebudowa i zabezpieczenie istniejącej infrastruktury podziemnej i napowietrznej (sieci kablowe i napowietrzne teletechniczne i energetyczne oraz sanitarne – sieć wodociągowa) będących w kolizji z projektowanymi drogami.

Charakterystyczne parametry techniczne drogi wojewódzkiej 482:

- kategoria drogi – wojewódzka,
- klasa funkcjonalno-techniczna drogi – G (droga główna),
- prędkość projektowa – 50 km/h (teren zabudowy),
- prędkość miarodajna – 60 km/h (teren zabudowy),
- nośność / kategoria ruchu – KR4,
- nośność podłoża – doprowadzona do parametrów G1 poprzez ulepszenie podłoża,
- przekrój – poprzeczny, droga jednojezdniowa dwupasowa (1x2),
- szerokość pasów ruchu – 3,50 m.

Realizacja przedmiotowej inwestycji zakłada wykonanie następujących czynności w ramach robót budowlanych:

1) roboty przygotowawcze:

- wycinka drzew i krzewów,
- zdjęcie warstwy humusu,
- rozbiórka istniejących nawierzchni jezdni, zjazdów,
- rozbiórka ogrodzeń i zabudowań na terenach pod pas drogowy ulic,

2) wykonanie robót branżowych:

- przebudowa kolizji z infrastrukturą podziemną i napowietrzną,
- zabezpieczenie sieci kablowych do pozostawienia,
- budowa systemu odwodnienia,
- budowa oświetlenia ulicznego,
- niwelacja terenu, wykonanie nasypów i wykopów,
- wykonanie korytowania pod projektowane konstrukcje nawierzchni jezdni,
- wykonanie krawężników betonowych na ławie betonowej z oporem,
- wykonanie nawierzchni jezdni,
- wykonanie korytowania pod projektowane nawierzchnie zjazdów i chodników,
- wykonanie obrzeży chodnikowych oraz oporników na zjazdach,
- wykonanie nawierzchni zjazdów oraz chodników dla pieszych,
- wykonanie nasadzeń zieleni oraz humusowanie wraz z założeniem trawników,
- roboty związane z organizacją ruchu,
- roboty wykończeniowe.

Wody opadowe zostaną odprowadzone do nowo budowanych kanałów deszczowych.

Zakres robót obejmuje budowę kanalizacji deszczowej w podziale na zlewnie:

- Zlewnia A (km od 39+437 do km 39+498) w rejonie ul. Mostowej z włączeniem projektowanego odcinka sieci do istniejącego rowu D-2. Na kanale zaprojektowano studnię z regulatorem wypływu.
- Zlewnia B (km od 38+448 do km 39+437) w rejonie ul. Getta Żydowskiego z włączeniem projektowanego odcinka sieci do istniejącego rowu D-2. Na kanale zaprojektowano studnię z regulatorem wypływu.
- Zlewnia C (km od 37+870 do km 38+070) w rejonie ul. Pomorskiej z włączeniem projektowanego odcinka sieci do istniejącego zarurowania rowu DN2500. Na kanale zaprojektowano studnię z regulatorem wypływu.
- Zlewnia D (km od 37+520 do km 37+870) w rejonie ul. Kilińskiego z włączeniem projektowanego odcinka sieci do istniejącego rowu D-2. Na kanale zaprojektowano studnię z regulatorem wypływu.
- Zlewnia E (km od 37+161 do km 37+520) w rejonie ul. Szkolnej z włączeniem projektowanego odcinka sieci do studni na istniejącej sieci kd1200, włączonej do istniejącego rowu D-2. Na kanale zaprojektowano studnię z regulatorem wypływu.

- Zlewnia F (km od 36+978 do km 37+161) w rejonie ul. Spacerowej z włączeniem projektowanego odcinka sieci do studni na istniejącej sieci kd1000, włączonej do istniejącego rowu D-2. Na kanale zaprojektowano studnię z regulatorem wypływu.
- Zlewnia G (km od 35+935 do km 36+978) w rejonie ulic: Lipowa, Wierzbowa, Andrzeja Struga, Konwaliowa, Łaska z włączeniem projektowanego odcinka sieci do studni na istniejącej sieci kd1200, włączonej do istniejącego rowu D-2. Na kanale zaprojektowano studnię z regulatorem wypływu.
- Zlewnia H (km od 34+900 do km 35+935) w rejonie ulic: Łaska, Bema, Murarska, Ceramiczna, Cegielniana z włączeniem projektowanego odcinka sieci do istniejącego rowu D10. Na kanale zaprojektowano studnię z regulatorem wypływu.
- Zlewnia J (km od 34+594 do km 34+900) w rejonie ulic: Cegielniana, Nowomiejska z włączenie projektowanego odcinka sieci do istniejącego rowu D10. Na kanale zaprojektowano studnię z regulatorem wypływu.
- Zlewnia K (km 34+315 do km 34+594) w rejonie ulic: Nowomiejska, Karsznicka z włączeniem projektowanego odcinka sieci do istniejącej studni na sieci kd400 w rejonie ul. Karsznickiej. Na kanale zaprojektowano studnię z regulatorem wypływu.

Realizacja przedmiotowej inwestycji wiąże się ze stałym zajęciem terenu o powierzchni maksymalnie 190 tys. m². Na czas trwania robót nastąpi konieczność czasowego zajęcia terenu o powierzchni maksymalnie 9,5 tys. m².

Orientacyjny bilans powierzchni terenu przed i po rozbudowie drogi przedstawia tabela:

	przed rozbudową [m ²]	po rozbudowie [m ²]
Powierzchnia jezdni	ok. 75 000	ok. 60 000
Powierzchnia chodników, ścieżek rowerowych, zjazdów	ok. 31 000	ok. 50 000
Powierzchnia biologicznie czynna	ok. 85 000	ok. 80 000

Obszar będący przedmiotem zainteresowania niniejszego opracowania charakteryzuje się dominacją zbiorowisk w różnym stopniu przekształconych i synantropijnych, co związane jest z przebiegiem drogi przez tereny zurbanizowane. W otoczeniu inwestycji dominuje zabudowa jedno i wielorodzinna, a także związana z działalnością produkcyjną (zakłady, hale, magazyny) oraz sprzedażą (hurtownie, sklepy wielkoobszarowe).

Dużą część terenu zajmują zadrzewione i trawiaste tereny zielone, przydomowe ogrody oraz ogródki działkowe. W km 34+300 – 35+500 charakterystyczny dla obrzeży miast krajobraz ogrodów, pól uprawnych i nieużytków podlegających sukcesji roślinności drzewiastej oraz ekspansji gatunków inwazyjnych.

W pasie 250 m km 34+750 na terenach przemysłowych zlokalizowany jest staw w odległości 44 m od osi jezdni. W km 34+900 od rozbudowywanego fragmentu drogi swój początek rozpoczyna rów melioracyjny. W km 38+500 – 39+620 droga przebiega wzdłuż uregulowanego cieku będącego dopływem rzeki Pichny. Oddalony jest od osi istniejącej drogi o 20 – 40 m.

Wokół siedzib ludzkich występują wielocłonowe kompleksy mozaikowe fragmentarycznych siedlisk ruderalnych związanych z silnym przekształceniem krajobrazu w wyniku działalności człowieka.

Na stawie w km 34+750 słabo wykształcone zbiorowisko szuwaru trzcinowego *Phragmitetum australis* oraz w bardzo ubogiej formie *Nymphaeion* z grążelem żółtym *Nuphar lutea* oraz wywłócznikiem krążkolistnym *Batrachium circinatum*.

Duże powierzchnie w obrębie zarówno zabudowy mieszkalnej jak i przemysłowej czy handlowej pozbawione są roślinności i pokryte materiałami nieprzepuszczalnymi (beton, asfalt) oraz kostką brukową lub betonową i płytami chodnikowymi. W ich otoczeniu występuje roślinność ogrodowa, kształtowana, a także zbiorowiska ruderalne.

Silne zurbanizowanie terenu w rejonie drogi, a także duże natężenie ruchu nie sprzyja wędrowności zwierząt, przez co teren wzdłuż przedmiotowej inwestycji nie stanowi dogodnego miejsca do wędrowki i swobodnego przemieszczania. Ponadto należy podkreślić, że obydwa cieki są uregulowane, z dnem

i skarpami umocnionymi prefabrykatami betonowymi nie tworząc dogodnych warunków siedliskowych i warunków dla funkcjonowania korytarzy migracyjnych płazów, co potwierdza brak stwierdzeń w trakcie inwentaryzacji.

Realizacja przedmiotowej inwestycji wiąże się z zajęciem terenu obecnie stanowiącego pobocza drogi. W związku z poszerzeniem drogi oraz budową ścieżki rowerowej i chodników konieczna będzie wycinka kolidujących z rozwiązaniami projektowymi drzew i krzewów. Do wycinki wskazano 338 pni oraz 273 m² krzewów.

W celu kompensacji zostaną wykonane nasadzenia zastępcze w liczbie 359 sztuk drzew, w tym: 140 sztuk z gatunku lipa drobnolistna, 83 sztuk z gatunku klon zwyczajny (forma kulista), 81 sztuk z gatunku jarząb szwedzki, 55 sztuk z gatunku klon zwyczajny oraz 3920 m² krzewów. Jako miejsce nasadzeń wskazano pas drogowy drogi wojewódzkiej Nr 482 na odcinku przejścia przez Zduńską Wolę. Nasadzenia zostaną wykonane w czasie pierwszej wiosny lub jesieni następującej po zakończeniu prowadzonych prac budowlanych.

Drzewa sąsiadujące z inwestycją, a nie przeznaczone do wycinki, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem. Należy wykonać osłony przypniowe (odeskowania, osłony z maty słomianej bądź juty) - osłona powinna obejmować cały pień do wysokości nie mniej niż 150 cm, dolna część desek powinna opierać się na podłożu. Prace w strefie korzeniowej drzew lub krzewów, roboty ziemne należy wykonywać wyłącznie ręcznie. Zabrania się zasypywania szyi korzeniowej składowaną ziemią (kruszywem) w strefie równej zasięgowi korony drzewa. Nie należy magazynować, ani składować materiałów budowlanych bezpośrednio przy drzewach.

Zgodnie z przeprowadzoną w 2018 r. inwentaryzacją przyrodniczą na omawianym terenie stwierdzono 31 gatunki ptaków objętych ochroną ścisłą i częściową oraz 3 gatunki łowne: krzyżówka *Anas platyrhynchos*, grzywacz *Columba palumbus*, bażant *Phasianus colchicus*. W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji stwierdzono obecność kolonii gawronów – 10 gniazd. Pozostałe gatunki obserwowano przelatujące nad obszarem planowanej inwestycji lub w odległości powyżej 250 m od inwestycji. W pasie drogowym planowanej inwestycji nie stwierdzono gniazd czy dziupli min. ptaków drapieżnych, krukowatych, które mogą być zajmowane rokrocznie przez kilka lat.

Wycinka drzew i krzewów powinna zostać przeprowadzona poza sezonem lęgowym i rozrodczym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października włącznie. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się wycinkę drzew poza ww. terminem, jednakże 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 pod kątem obecności czynnych gniazd i wstrzymać wycinkę do czasu trwałego opuszczenia gniazda lub wystąpić o stosowną derogację do organu ochrony przyrody.

Na omawianym terenie stwierdzono obecność jednego ssaka objętego ochroną częściową – jeża wschodniego *Erinaceus roumanicus*. W trakcie prowadzonych wizji w terenie wzdłuż terenu analizowanej inwestycji nie wykazano obecności nietoperzy.

W stawie zlokalizowanym w km 34+750 stwierdzono obecność żab zielonych *Rana esculenta complex* związanych ze środowiskiem wodnym. Zbiornik potencjalnie może być godowiskiem płazów.

W trakcie realizacji inwestycji nie przewiduje się negatywnych oddziaływań na gatunki chronione i rzadkie a także cenne zbiorowiska roślinne, gdyż w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji (w strefie objętej pracami związanymi z rozbudową DW 482) nie stwierdzono tego typu gatunków i zbiorowisk.

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie zajęтым pod infrastrukturę komunikacyjną. Zakres prac w głównej mierze realizowany będzie w korytarzu drogi wojewódzkiej Nr 482. Miejscami wystąpi jedynie konieczność zajęcia dodatkowego terenu w związku z wprowadzeniem dodatkowych elementów infrastruktury drogowej (chodników, ścieżek rowerowych). Analizując powyższe, należy stwierdzić, że rozbudowa DW Nr 482 nie będzie wywierała negatywnego wpływu na walory

krajobrazowe. Wycinka drzew i krzewów będzie zrekompensovana poprzez nasadzenia gatunków rodzimych wpisujących się w otoczenie.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia związana będzie z wykorzystaniem materiałów, surowców, paliw oraz wody. Materiały wykorzystywane podczas realizacji inwestycji to przede wszystkim kruszywo w tym: piasek, żwir czy też kamień, stosowane do podbudowy oraz masy bitumiczne do wykonania nawierzchni drogowej, kostka brukowa i cement pod ciągi piesze, elementy oznakowania dróg. Wykorzystywane również będą paliwa (olej napędowy). Do wykonania przedmiotowej inwestycji przewiduje się zastosowanie następujących podstawowych materiałów: kruszywa – ok. 60 950 m³, kostka brukowa, krawężniki lub obrzeża betonowe – ok. 34 884 m², mieszanki mineralno-asfaltowe – ok. 11 750 m³, woda – ok. 5 m³/d. Woda będzie pobierana z wodociągu zgodnie z warunkami gestora sieci.

Na etapie eksploatacji, w okresie zimowym będzie występowało zapotrzebowanie na środki do zimowego utrzymania drogi.

W fazie realizacji inwestycji przewiduje się, że bazy materiałowe, zaplecza techniczne oraz parkingi dla samochodów zostaną zlokalizowane na terenach przeznaczonych pod pas drogowy lub na obszarach poza pasem drogowym odpowiednio wcześniej przygotowanych.

Miejsca, w których nie należy sytuować zaplecza budowy i baz magazynowych to rejon stawu oraz cieków. Baz materiałowych oraz zapleczy budowy nie należy lokalizować również w bezpośrednim sąsiedztwie zwartej zabudowy mieszkaniowej, w odległości mniejszej niż 200 m od terenów chronionych akustycznie.

Na terenie budowy będą miały miejsce bezpośrednie mechaniczne przekształcenia środowiska gruntowego, powierzchni terenu, gleby. Realizacja inwestycji przyczyni się do:

- czasowego zajęcia dodatkowego terenu (poza placem budowy) pod zaplecza budowy i dojazdu,
- wzmożonego ruchu ciężkiego sprzętu budowlanego.

Zanieczyszczenie gleb w czasie wykonywania robót ziemnych może nastąpić głównie w wyniku:

- wycieku substancji z niewłaściwie ulokowanych i zabezpieczonych zbiorników oraz źle konserwowanych lub wadliwie stosowanych maszyn, urządzeń i samochodów,
- przenikania szkodliwych substancji do gleb, wód powierzchniowych i podziemnych na skutek niewłaściwego składowania materiałów budowlanych lub podczas wykonywania robót; także na skutek pozostawienia lub zakopania w gruncie materiałów niebezpiecznych lub opakowań.

Miejsca szczególnie narażone na zanieczyszczenie węglowodorami ropopochodnymi, tj. miejsca przechowywania smarów, paliw a także substancji niebezpiecznych dla środowiska gruntowo-wodnego w obrębie zaplecza budowy oraz baz materiałowych zostaną zabezpieczone przed przedostaniem się zanieczyszczeń do środowiska poprzez zastosowanie odpowiednich rozwiązań technicznych, tj. poprzez uszczelnienie i odizolowanie gruntu od miejsc składowania substancji niebezpiecznych oraz miejsc postoju maszyn i urządzeń. Dopuszczalne jest stosowanie uszczelnienia w postaci płyt betonowych, gruntów słabo przepuszczalnych lub stosowanie zabezpieczeń w postaci geomembran itp. Przed wykonaniem uszczelnienia na terenach nieutwardzonych zostanie uprzednio usunięta warstwa humusu.

Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia wszystkie pozostałe po budowie zanieczyszczenia i niewykorzystane materiały zostaną usunięte. Tereny sąsiadujące z inwestycją, których powierzchnia została zmieniona zostaną przywrócone do stanu sprzed realizacji.

Głównym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie realizacji przedsięwzięcia są maszyny budowlane i pojazdy samochodowe wyposażone w silniki Diesla. W wyniku prac budowlanych, oprócz zanieczyszczeń pyłowo-gazowych pochodzących ze spalania paliw w silnikach napędzających maszyny i urządzenia, do powietrza przedostawać się będą zanieczyszczenia gazowe z grupy węglowodorów uwalniane podczas rozścielania mas bitumicznych. Oddziaływanie na etapie realizacji przedsięwzięcia nie będzie powodowało długotrwałych uciążliwości.

Analizowana inwestycja drogowa na etapie eksploatacji będzie się wiązała z emisją zanieczyszczeń pyłowych i gazowych do powietrza. Do komputerowej analizy zanieczyszczeń emitowanych do powietrza został wykorzystany program COPERT III. Głównym ciągiem komunikacyjnym w omawianym rejonie jest DW 482 i to ona kształtuje poziom emisji substancji w powietrzu. Udział dróg krzyżujących się z projektowaną drogą w emisji substancji jest pomijalnie mały, tym bardziej, iż projekt nie przewiduje przebudowy dróg lokalnych a jedynie skrzyżowań z nimi umożliwiając im włączenie się do rozbudowanej drogi wojewódzkiej, przez co nie spowoduje wzrostu ruchu pojazdów na ww. drogach.

Podczas realizacji przedmiotowej inwestycji wystąpią wibracje, które związane będą z pracą maszyn i urządzeń budowlanych oraz ruchem transportowym. Oddziaływania wibracji podczas budowy drogi będą miały ograniczony charakter czasowy.

Realizacja przedsięwzięcia związana będzie z emisją hałasu do środowiska. Emisja hałasu związana będzie głównie z pracą typowego sprzętu budowlanego: samochodów ciężarowych, koparek, spychaczy oraz specjalistycznych maszyn związanych z budownictwem drogowym, służących do rozścielania asfaltu i jego zagęszczania (rozścielarki, walce) wykorzystywanych standardowo podczas budowy dróg, a także z dowozem materiałów oraz wywozem odpadów. Hałas ten będzie ściśle zlokalizowany w rejonie aktualnego frontu prowadzonych prac, ponadto będzie ograniczony w czasie do okresu realizacji przedsięwzięcia. Dodatkowo intensywność prac i jednocześnie emisji hałasu będzie zmienna w przestrzeni i będzie przesuwająca się systematycznie wraz z zasadniczym frontem prac. Po zakończeniu realizacji uciążliwości związane z pracami budowlanymi ustaną.

Prognozowanie hałasu drogowego przeprowadzono za pomocą programu Traffic Noise 2008 SE służącego do prognozowania hałasu drogowego dla dróg miejskich i pozamiejskich. Program opiera się o tzw. tymczasowy model obliczeniowy zgodny z francuską metodą obliczeniową „NMPB-Routes-96”, do której odnosi się francuska norma „XPS 31-133”. Metodyka ta jest zalecaną w Dyrektywie 2002/49/EU.

Według przedstawionej dokumentacji prognozowane natężenie ruchu przyjęto na podstawie rzeczywistych pomiarów. Na potrzeby prognozy ruchu przyjęto założenie, że charakterystyka i struktura ruchu wzdłuż analizowanej drogi nie ulegnie znaczącej zmianie.

W tabeli poniżej przedstawiono prognozowane natężenie ruchu na drodze wojewódzkiej Nr 482 dla roku 2022 przyjęte do obliczeń oddziaływania akustycznego.

Kategoria pojazdów	odcinek drogi wojewódzkiej 482		
	Mostowa – Łaska	Łaska – Murarska	Murarska – Karsznicka
	poj./dobę		
Samochody osobowe	9 109	9 866	9 921
Samochody dostawcze	268	1 030	995
Samochody ciężarowe bez przyczep	121	173	139
Samochody ciężarowe z przyczepami	233	196	224
Autobusy	19	77	77
Pojazdy samochodowe ogółem	9 750	11 342	11 356
Pora dnia	530 poj./h	617 poj./h	618 poj./h
Pora nocy	158 poj./h	184 poj./h	185 poj./h

Analizowany odcinek drogi wojewódzkiej przebiega przez tereny, dla których obowiązują ustalenia następujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:

- Uchwała nr XXI/148/96 Rady Miejskiej w Zduńskiej Woli z dnia 15 lutego 1996 r.,
- Uchwała nr XLIV/322/97 Rady Miasta z dnia 29 grudnia 1997 r.,
- Uchwała nr IV/17/02 Rady Miasta z dnia 13 grudnia 2002 r.,
- Uchwała nr XV/153/03 Rady Miasta z dnia 30 października 2003 r.,
- Uchwała nr XVIII/199/08 Rady Miasta Zduńska Wola z dnia 29 lutego 2008 r.,
- Uchwała nr IX/75/11 Rady Miasta Zduńska Wola z dnia 26 maja 2011 r.,
- Uchwała nr XLVIII/458/10 Rady Miasta z dnia 25 marca 2010 r.,

- Uchwała nr XVIII/331/20 Rady Miasta Zduńska Wola z dnia 30 stycznia 2020 r.
- Podstawę klasyfikacji terenów wokół przebudowywanej drogi stanowiły ponadto poniższe pisma uzyskane z Urzędu Miasta Zduńska Wola załączone do dokumentacji:
 - z 19 czerwca 2020 r., znak: ZEOŚ.6254.1.2020.AKo.1,
 - z 14 grudnia 2020 r., znak: ZEOŚ.6254.6.2020.AKo,
 - z 20 stycznia 2021 r., znak: ZEOŚ.6254.6.2020.AKo.1.

W otoczeniu inwestycji drogowej znajdują się tereny chronione akustycznie, tj.:

- tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny usług oświatowych,
- tereny usług medycznych,
- tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej oraz tereny zabudowy zagrodowej,
- tereny rekreacyjno-wypoczynkowe,
- tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego.

Z przeprowadzonych obliczeń oddziaływania akustycznego wynika, że wystąpią przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie. W związku z powyższym w ciągu rozbudowywanej drogi wojewódzkiej zaprojektowano nawierzchnię bitumiczną SMA8, która klasyfikowana jest jako cicha nawierzchnia.

Ponadto w celu dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu na wysokości działki nr 232 obręb 0006 oraz działki 143 obręb 0009 zaprojektowano ekrany akustyczne. Ekrany te projektuje się jako ekrany odbijające (przeźroczyste) o minimalnym jednolicebowym wskaźniku izolacyjności od dźwięków powietrznych $DLR \geq 24$ dB, co odpowiada klasie izolacyjności B3.

Z przedstawionej dokumentacji wynika, że dla punktu obliczeniowego 2 (dz. nr ewid. 109) wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, które wg autorów raportu mieszczą się w granicach błędu. Mając powyższe na uwadze, dla ww. lokalizacji wskazano do wykonania analizę porealizacyjną.

Ponadto wskazano do wykonania analizę porealizacyjną w punktach reprezentatywnych znajdujących się przy analizowanej drodze. Zakres punktów pomiarowych wybranych do przeprowadzenia analizy porealizacyjnej dobrano na podstawie wyników obliczeń na rok 2022 przedstawionych w uzupełnieniu do raportu oos z kwietnia 2021 r. Jako wartość graniczną doboru ww. punktów przyjęto do 1,5 dB włącznie poniżej dopuszczalnego poziomu dźwięku na terenach chronionych akustycznie dla pory dnia lub dla pory nocy.

Cały odcinek objęty opracowaniem będzie odwodniony za pomocą kanalizacji deszczowej. Na odcinkach drogi wojewódzkiej: od km 34+918 do km 35+100, od km 35+262 do km 35+475, od km 35+619 do km 35+751, zaprojektowano rowy jako odbiorniki wód napływających z terenów przyległych, które będą służyły ochronie tych terenów przed zalewaniem. Wody opadowe przed odprowadzeniem odbiorników zostaną podczyszczone w osadnikach zawieszin mineralnych.

W fazie budowy (realizacji) przedmiotowej inwestycji powstawać będą w głównej mierze odpady, które zalicza się do grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej. Etap budowy będzie również związany z wytwarzaniem odpadów typu komunalnego (grupa 20) na zapleczu socjalnym budowy. Odpady zbierane będą w pojemniku (kontenerze) ustawionym na zapleczu socjalnym placu budowy.

W przypadku konieczności napraw maszyn i urządzeń pracujących przy budowie zamierzenia inwestycyjnego będą one naprawiane przez firmy serwisujące, a zatem firma dokonująca napraw będzie wytwórcą danego odpadu.

Na etapie realizacji inwestycji odpady należy zbierać w sposób selektywny, ze wstępnym wyodrębnieniem odpadów nadających się do odzysku. Odpady gromadzone będą w celu zebrania przed transportem partii wysyłkowej o odpowiedniej wielkości, w odpowiednich pojemnikach/kontenerach, w warunkach uniemożliwiających negatywne oddziaływanie na środowisko. Wytwarzane odpady będą

przekazywane do odzysku lub unieszkodliwienia uprawnionym podmiotom, posiadającym aktualne zezwolenie właściwego organu na prowadzenie działalności w zakresie gospodarowania odpadami.

Eksploatacja przedmiotowej drogi będzie wiązała się z powstawaniem odpadów zaliczonych do grupy 20 03 03 (ok. 2,0 Mg/rok) – odpady z oczyszczenia ulic i placów. Odpady te usuwane będą z miejsc powstawania przez służby komunalne zajmujące się utrzymaniem czystości.

Faza eksploatacji drogi często wiąże się z powstawaniem odpadów kwalifikowanych do grupy 20 03 01 (ok. 0,5 Mg/rok) – niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne.

Na etapie eksploatacji mogą również powstawać odpady pochodzące z drobnych, bieżących napraw jezdni (głównie po okresie zimowym), jako 17 01 81 – odpady z remontów i przebudowy dróg.

Z dokumentacji wynika, że analizowana droga zlokalizowana jest na terenie, na którym zostały przekroczone standardy jakości środowiska w zakresie pyłu zawieszonego PM_{2,5} (wartość tła zanieczyszczeń dla pyłu PM_{2,5} wyznaczona w ocenie poziomów substancji w powietrzu jest równa wartości dopuszczalnej poziomu obowiązującego od 2020 r., tj. 20 mg/m³). Jak wskazuje autor dokumentacji, transport komunikacyjny ma najmniejszy wpływ na poziom PM_{2,5} w ogólnej emisji, w związku z czym nie przewiduje się dodatkowych zabezpieczeń w tym zakresie.

Przedmiotowy odcinek drogi nie należy do transeuropejskiej sieci drogowej, planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi wojewódzkiej a więc nie jest zakładem i nie zalicza się do zakładów o zwiększonym ryzyku wystąpienia poważnej awarii, ani tym bardziej do zakładów o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii.

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie zajęтым pod infrastrukturę komunikacyjną. Zakres prac w głównej mierze realizowany będzie w korytarzu drogi wojewódzkiej 482. Miejscami wystąpi konieczność zajęcia dodatkowego terenu w związku z wprowadzeniem dodatkowych elementów infrastruktury drogowej (chodników, ścieżek rowerowych, rond). Autor raportu twierdzi zatem, że rozbudowa DW 482 nie będzie wywierała negatywnego wpływu na walory krajobrazowe. Wycinka drzew i krzewów zostanie zrekompensowana poprzez nowe nasadzenia.

Ze względu na rodzaj, skalę i usytuowanie przedsięwzięcia można jednoznacznie stwierdzić, iż nie będzie ono powodować transgranicznego oddziaływania na środowisko. Ponadto przedmiotowe przedsięwzięcie nie koliduje z udokumentowanymi stanowiskami archeologicznymi i naziemnymi formami ochrony konserwatorskiej.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie położone na obszarach wodno-błotnych lub innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych oraz w strefie ochronnej ujęć wód i na obszarze ochronnym zbiorników wód śródlądowych. Planowana inwestycja leży poza obszarami wybrzeży i poza obszarami górkimi i leśnymi. Z przedstawionej dokumentacji nie wynika by w rejonie przedsięwzięcia występowały ujścia rzek, w tym siedliska łęgowe.

Planowane przedsięwzięcie położone będzie poza obszarami objętymi ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r., poz. 55 ze zm.). Najbliżej położonymi obszarami chronionymi są: rezerwat przyrody Jabłecznik w odległości ok. 3,7 km, zespół przyrodniczo-krajobrazowy Dolina Grabi w odległości ok. 4,6 km, obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Natura 2000 Grabia PLH100021 w odległości ok. 4,7 km, rezerwat przyrody Wojstawice w odległości ok. 5,5 km, rezerwat przyrody Półboru w odległości ok. 6,4 km, Nadwarciański Obszar Chronionego Krajobrazu w odległości ok. 6,9 km, Park Krajobrazowy Międzyrzecza Warty i Widawki w odległości ok. 7,0 km, zespół przyrodniczo-krajobrazowy Strefa krawędziowa doliny rzeki Warty w odległości ok. 8,5 km, rezerwat przyrody Jodły Łaskie im. Stanisława Kostki Wisińskiego w odległości ok. 9,7 km.

W związku z art. 63 ust. 1 pkt 2 lit k ustawy oos ustalono, że według charakterystyki Jednolitych Części Wód Podziemnych (JCWPD) planowane przedsięwzięcie znajduje się w granicach JCWPD o kodzie:

- PLGW600082, która charakteryzuje się dobrym stanem chemicznym oraz ilościowym. Jest ona monitorowana, a ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych nie jest zagrożona. JCWPD przeznaczona jest do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia.

Jednocześnie planowana inwestycja zlokalizowana będzie w regionie wodnym Warty, w zlewni Jednolitej Części Wód Powierzchniowych (JCWP) Pichna do Urszulinki o kodzie PLRW60001718317889. JCWP posiada status silnie zmienionej części wód o złym stanie. Jest ona monitorowana i jest określona jako „zagrożona” nieosiągnięciem celów środowiskowych. Dla omawianej JCWP przedłużono termin osiągnięcia celu środowiskowego ze względu na brak możliwości technicznych. W zlewni JCWP występują presje: nierozpoznana presja, presja komunalna. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia działań naprawczych, a także okres niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027 r.;

- PLGW600083, która charakteryzuje się słabym stanem ilościowym oraz dobrym stanem chemicznym. Jest ona monitorowana, a ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych jest zagrożona. Dla JCWPd przedłużono termin osiągnięcia celu środowiskowego ze względu na intensywny pobór wód podziemnych związany z odwodnieniem górniczym (Pole Bełchatów i pole Szczerców); procesy ascenzji wód zasolonych. Brak jest możliwości likwidacji kopalni przed wyeksploatowaniem złoża, ze względów gospodarczych. W programie działań zaplanowano działania podstawowe, obejmujące sprawozdawczość z zakresu korzystania z wód. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia działań, a także okres niezbędny, aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2021. Planowana inwestycja zlokalizowana będzie w regionie wodnym Warty, w zlewni Jednolitej Części Wód Powierzchniowych (JCWP) Tymianka o kodzie PLRW600016182892. JCWP posiada status naturalnej części wód o złym stanie. Jest ona monitorowana i jest określona jako „zagrożona” nieosiągnięciem celów środowiskowych. Dla omawianej JCWP przedłużono termin osiągnięcia celu środowiskowego ze względu na brak możliwości technicznych. W zlewni JCWP występuje presja: presja przemysłowa, nierozpoznana presja. W programie działań zaplanowano m.in. działania podstawowe, obejmujące uporządkowanie gospodarki ściekowej. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia działań, a także okres niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027.

Przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na terenie korytarza ekologicznego o znaczeniu krajowym i/lub międzynarodowym. Silnie zurbanizowanie tereny w rejonie drogi, a także duże natężenie ruchu nie sprzyja wędrówce zwierząt, przez co teren wzdłuż przedmiotowej inwestycji nie stanowi dogodnego miejsca do wędrówki i swobodnego przemieszczania.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, przede wszystkim z uwagi na charakterystykę, odległość, skalę oraz krótkotrwałą i odwracalny charakter zmian środowiska na etapie realizacji oraz brak znaczących negatywnych oddziaływań w czasie późniejszej eksploatacji, nie będzie miało negatywnego wpływu na cele ochrony, przedmioty ochrony oraz integralność wszystkich ww. obszarów podlegających ochronie, w tym na obszary Natura 2000.

Przedsięwzięcie nie znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie jezior. W rejonie realizacji przedsięwzięcia brak jest uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej.

Przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie miasta Zduńska Wola, gdzie gęstość zaludnienia wynosi 1 680 os./km² (wg GUS, 2020).

Informacje zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i jego uzupełnieniach są na tyle szczegółowe, aby ocenić oddziaływanie planowanego zamierzenia inwestycyjnego na środowisko. Mając powyższe na uwadze nie wskazano potrzeby przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Planowane przedsięwzięcie po zrealizowaniu zgodnie z zaproponowanymi w raporcie o oddziaływaniu na środowisko rozwiązaniami techniczno-technologicznymi i organizacyjnymi, nie będzie stwarzało zagrożenia dla środowiska.

Realizacja, jak i eksploatacja przedmiotowej inwestycji nie będzie źródłem znaczących oddziaływań na środowisko, przedsięwzięcie nie ma powiązania z innymi przedsięwzięciami, w związku z czym nie wystąpi istotne skumulowane oddziaływanie na środowisko.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczoneo jak na wstępie.

Należy zaznaczyć, iż posiadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie zwalnia z obowiązku uzyskania wymaganych przepisami prawa zezwoleń, pozwoleń oraz innych decyzji administracyjnych.

Pouczenie

1. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o której mowa w art. 72 ust. 1 oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a 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 2021, poz. 247 ze zm.). Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.
2. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia, o którym mowa w pkt 1, może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu o którym mowa w pkt 1 od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w pierwszej instancji stanowisko, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1 ww. ustawy, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje na wniosek uwzględniający informacje na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1 ww. ustawy, jeżeli było wydane. Wniosek o którym mowa w zdaniu drugim, składa się do organu nie wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.
3. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organy, o których mowa w art. 86 ww. ustawy.
4. Od wydanej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Sieradzu za pośrednictwem Prezydenta Miasta Zduńska Wola, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.
5. Zgodnie z art. 127a ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735 ze zm.), w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania od niniejszej decyzji stronie przysługuje prawo do złożenia oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do ww. odwołania. Decyzja staje się ostateczna i prawomocna z dniem, w którym Prezydent Miasta Zduńska Wola otrzyma zgodne oświadczenia wszystkich stron. Decyzja uzyskuje klauzulę ostateczności i prawomocności z dniem najpóźniej przedłożonego oświadczenia.



PREZYDENT MIASTA
Konrad Pokora

Otrzymuje:

1. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi, Al. Piłsudskiego 12; 90-051 Łódź,
2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa w związku z art. 74 ust. 3 ustawy ooś,
3. aa.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi, ul. Traugutta 25, 90-113 Łódź,
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Zduńskiej Woli, ul. Łaska 13, 98-220 Zduńska Wola,

3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Sieradzu,
Plac Wojewódzki 1, 98-200 Sieradz.

Otrzymuje ostateczną decyzję zgodnie z art. 86a ustawy ooś:
Organ ochrony środowiska – Starosta Zduńskowolski.


PREZYDENT MIASTA
Krzysztof Kozłowski



Starosta Zduńskowolski
ul. Drogowa 12, 98-051 Zduńka Wola
Zduńka Wola, ul. Drogowa 12, 98-051 Zduńka Wola
Zduńka Wola, ul. Drogowa 12, 98-051 Zduńka Wola

Starosta Zduńskowolski
ul. Drogowa 12, 98-051 Zduńka Wola
Zduńka Wola, ul. Drogowa 12, 98-051 Zduńka Wola
Zduńka Wola, ul. Drogowa 12, 98-051 Zduńka Wola

Załącznik Nr 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia do Decyzji nr 1/2021 z dnia 14 września 2021 r.,
znak: ZEOŚ.6220.15.2019.AKo.34

Planowane przedsięwzięcie polega na kompleksowej rozbudowie drogi wojewódzkiej Nr 482 w Zduńskiej Woli na odcinku ok. 5 km – od km 34+315 do km 39+498 (z wyłączeniem odcinka od km 38+070 do km 38+448). Projektowany odcinek drogi wojewódzkiej Nr 482 usytuowany jest w całości na terenie miasta Zduńska Wola w województwie łódzkim.

W ramach przedsięwzięcia zaprojektowano również wykonanie oświetlenia oraz odwodnienia ulicy na przedmiotowym odcinku, a także przebudowę kolidującego z projektowanym zagospodarowaniem terenu uzbrojenia nad- i podziemnego w zakresie: wodociągu, gazociągu, urządzeń elektroenergetycznych oraz sieci teletechnicznych.

Projektowany przebieg drogi wojewódzkiej Nr 482 będzie należał do klasy funkcjonalno – technicznej G (droga główna). Droga wojewódzka Nr 482 stanowi dawny ciąg drogi krajowej Nr 12. Droga została wyłączona z kategorii dróg krajowych po wybudowaniu drogi ekspresowej S-8 na odcinku Łódź – Wrocław, o przebiegu równoległym do obecnej DW 482.

Charakterystyczne parametry techniczne drogi wojewódzkiej Nr 482: kategoria drogi – wojewódzka, klasa funkcjonalno-techniczna drogi – G (droga główna), prędkość projektowa – 50 km/h (teren zabudowy), prędkość miarodajna – 60 km/h (teren zabudowy), nośność / kategoria ruchu – KR4, nośność podłoża – doprowadzona do parametrów G1 poprzez ulepszenie podłoża, przekrój – poprzeczny, droga jednojezdniowa dwupasowa (1x2), szerokość pasów ruchu – 3,50 m.

Realizacja przedmiotowej inwestycji zakłada wykonanie następujących czynności w ramach robót budowlanych:

- roboty przygotowawcze: wycinka drzew i krzewów, zdjęcie warstwy humusu, rozbiórka istniejących nawierzchni jezdni, zjazdów, rozbiórka ogrodzeń i zabudowań na terenach pod pas drogowy ulic;
- wykonanie robót branżowych: przebudowa kolizji z infrastrukturą podziemną i napowietrzną, zabezpieczenie sieci kablowych do pozostawienia, budowa systemu odwodnienia, budowa oświetlenia ulicznego, niwelacja terenu, wykonanie nasypów i wykopów, wykonanie korytowania pod projektowane konstrukcje nawierzchni jezdni, wykonanie krawężników betonowych na ławie betonowej z oporem, wykonanie nawierzchni jezdni, wykonanie korytowania pod projektowane nawierzchnie zjazdów i chodników, wykonanie obrzeży chodnikowych oraz oporników na zjazdach, wykonanie nawierzchni zjazdów oraz chodników dla pieszych, wykonanie nasadzeń zieleni oraz humusowanie wraz z założeniem trawników, roboty związane z organizacją ruchu, roboty wykończeniowe.

W ramach inwestycji powstaną nowe ciągi piesze i rowerowe zapewniające możliwość bezpiecznego poruszania się pieszym i rowerzystom.

W ramach realizacji inwestycji zaprojektowano następujące elementy drogowe zagospodarowania terenu:

- jezdnia bitumiczna projektowanego nowego przebiegu drogi wojewódzkiej Nr 482 (klasa techniczna G) o szerokości 7,0 m (droga jednojezdniowa o dwóch pasach ruchu o szerokości 3,50 m każdy z miejscowymi poszerzeniami) w całości ograniczona krawężnikami, przy czym na odcinku od km 34+315 do km 35+944 jezdnia ma szerokość 10 m (dwa pasy ruchu o szerokości 3,5 m rozdzielone pasem dzielącym z kostki o szerokości 3 m, separującym pasy ruchu, służącym jego uspokojeniu i poprawiającym warunki skrętu do posesji). W okolicach skrzyżowań przekrój drogi jest zróżnicowany, występują dodatkowe pasy do skrętów, pasy włączy. Na odcinku od km 36+125 do km 36+285 zaprojektowano dodatkowe pasy do skrętu w prawo po obu stronach jezdni. Odcinek od km 38+070 do km 38+448 został wyłączony z opracowania,

- ścieżki rowerowe z dopuszczeniem ruchu pieszego o szerokości 3,0 – 4,0 m o nawierzchni bitumicznej, ograniczonej obrzeżem w ul. Łaskiej po stronie północnej, przy ul. Getta Żydowskiego, ul. Kilińskiego po obu stronach wlotu północnego,
- ciągi piesze o zmiennej szerokości, z kostki betonowej o gr. 8 cm, ograniczonej obrzeżem, przysunięte do jezdni: od km 34+315 do km 34+660 po stronie północnej, od km 36+255 do km 36+320, od km 36+440 do km 34+460 po stronie wschodniej oraz w ulicach poprzecznych, niższej kategorii. Na pozostałych odcinkach zaprojektowano obustronne ciągi piesze odsunięte od jezdni,
- ścieżki rowerowe o szerokości 2 m, o nawierzchni bitumicznej, ograniczone obrzeżem, odsunięte od jezdni: od km 34+325 do 38+055 po stronie południowej, od km 38+448 do km 39+070 po stronie południowej, od km 39+070 do km 39+493 po stronie północnej; Na skrzyżowaniach ścieżki wyprowadzono w ulice poprzeczne, dowiązując je do istniejących ścieżek lub ciągów pieszo rowerowych lub wprowadzając ruch rowerowy na jezdnię na zasadach ogólnych,
- pasy dzielące z kostki kamiennej, łupanej, o szerokości 35 cm (3 rzędy), pasy oddzielają chodnik od ścieżki rowerowej,
- zjazdy indywidualne o nawierzchni z kostki betonowej, ograniczone opornikiem, przerwane na ścieżkach rowerowych; liczne zjazdy znajdują się od km 34+315 do km 35+930 oraz w km 36+227, 36+468, 36+470, 36+769, 36+785, 37+004, 37+934, 39+451,
- zjazdy publiczne o nawierzchni bitumicznej, ograniczone opornikiem, przerwane na ścieżkach rowerowych; liczne zjazdy od km 34+315 do km 35+560 oraz w km 36+051, 36+064, 36+135, 36+167, 36+195, 36+245, 36+435, 36+872, 36+978, 37+019, 37+108, 38+018, 38+533, 39+298,
- zatoki autobusowe o nawierzchni betonowej: w km 34+520, 34+646, 35+120, 35+290, 35+500, 35+463,
- rowy odwadniające: od km 34+920 do km 35+100 po stronie południowej, od km 35+262 do km 35+474 po stronie południowej, od km 35+617 do km 35+750 po stronie południowej,
- przepusty pod zjazdami,
- wyspy dzielące o nawierzchni z kostki betonowej, ograniczone krawężnikami,
- w miejscach, gdzie w sytuacjach awaryjnych przejezdność pojazdów może być utrudniona (np. przejazd ambulansu w korku ulicznym) zaprojektowano opaski z kostki betonowej o szerokości 0,7 m.

Projekt zakłada zlikwidowanie skrzyżowań DW 482 z następującymi ulicami: ul. Lipowa, ul. Długa (km 36+920).

Liczne skrzyżowania DW 482 z innymi ulicami zaprojektowano w formie ronda. Są to:

- skrzyżowanie z ul. Ceramiczną (km 35+213),
- skrzyżowanie z ul. Łaską (km 36+005),
- skrzyżowanie z ul. Konwaliową, ul. Struga (km 36+355),
- skrzyżowanie z ul. Moniuszki, ul. Spacerową (km 37+161),
- skrzyżowanie z ul. Kilińskiego (km 37+677),
- skrzyżowanie z ul. Getta Żydowskiego (km 39+037 w formie ronda owalnego).

W ramach inwestycji zrealizowane zostaną następujące roboty branżowe związane z budową nowych i przebudową / zabezpieczeniem istniejących elementów infrastruktury technicznej:

- budowa oświetlenia ulicznego,
- budowa systemu odwodnienia,
- budowa kanału technologicznego,
- przebudowa i zabezpieczenie istniejącej infrastruktury podziemnej i napowietrznej (sieci kablowe i napowietrzne teletechniczne i energetyczne oraz sanitarne – sieć wodociągowa, sieć gazowa) będących w kolizji z projektowanymi drogami.

PREZYDENT MIASTA

Konrad Pokora