

RIT.6220.4.10.2014

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 84 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 ze zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397 ze zm.) w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 267 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku **Gminy Andrespol z/s Andrespol, ul. Rokicińska 126**

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia p.n. *Przebudowa dróg gminnych w Andrespolu w ramach zadania: „Modernizacja dróg gminnych”*

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 29 lipca 2014 r. (uzupełnionym w dniach 11 i 12 sierpnia br.) Gmina Andrespol z/s ul. Rokicińska 126, 95-020 Andrespol, wystąpiła o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji przedsięwzięcia p.n. *Przebudowa dróg gminnych w Andrespolu w ramach zadania: „Modernizacja dróg gminnych”*. Wniosek spełniał wymogi formalne określone w art. 74 ust. 1 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, zwanej dalej ustawą „oos”.

Planowane przedsięwzięcie zalicza się do kategorii przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w art. 60 ustawy „oos” i wymienione jest w § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 z późn. zm.) – w brzmieniu „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 przyrod”, dla których zgodnie art. 71 ust. 2 pkt 2 w/w ustawy wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z art. 63 ust. 1 i 2 ustawy „oos” obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko stwierdza, w drodze postanowienia organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Postanowienie wydaje

się również, jeżeli organ nie stwierdzi potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Na podstawie art. 64 ust. 1 w/w ustawy Wójt Gminy Andrespol, jako organ prowadzący postępowanie pismem znak: RIT.6220.4.2.2014 z dnia 12 sierpnia 2014 r. wystąpił o wydanie opinii w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i sporządzenia raportu do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łodzi.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łodzi na podstawie przesłanych dokumentów opinią sanitarną PPIS-Ł-ZNS-440/R/60/2014 653 z dnia 25 sierpnia 2014 r. nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenia raportu pod kątem wymagań higienicznych i zdrowotnych dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi uznał, że w przedłożonych dokumentach nie zawarto wszystkich niezbędnych informacji potrzebnych do wydania opinii, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Pismem znak: WOOŚ-I.4240.430.2014.JK. z dnia 27 sierpnia 2014 r. wezwał inwestora do uzupełnienia informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia w następującym zakresie:

- a. określenia nazw gatunkowych drzew i krzewów, obwodów pni drzew, powierzchni zajmowanych przez krzewy, stanu zdrowotny drzew i krzewów, szacowanego wieku, zasiedlenia przez gatunki chronione,
- b. informacji w jaki sposób zostanie zrekompensowana utrata zieleni wynikająca z ewentualnej wycinki drzew i krzewów,
- c. sposobu zabezpieczenia drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki przed uszkodzeniami mechanicznymi,
- d. oszacowania poszczególnych rodzajów odpadów powstałych na etapie realizacji przedsięwzięcia i sposobu postępowania z nimi, z uwzględnieniem miejsca ich czasowego składowania,
- e. określenia parametru dróg po przebudowie.

Pismem z dnia 18 września 2014 r. inwestor uzupełnił dokumentację o żądane informacje, a Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi postanowieniem znak: WOOŚ-I.4240.430.2014.JK.2 z dnia 24 września 2014 r. wyraził opinię stwierdzającą, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie zachodzi konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Pismem znak: RIT.6220.4.3.2014 z dnia 1 października 2014 r. organ prowadzący postępowanie wystąpił z prośbą do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łodzi o powtórzenie w trybie art. 64 ust. 1 i 2 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 (t.j. Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn zm.) procedury wydania opinii, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Ponowny wniosek wynikał z faktu, iż w trakcie opiniowania przedsięwzięcia inwestor został wezwany przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi do uzupełnienia karty informacyjnej. Tym samym opiniowanie dokonane przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łodzi zostało zakończone w oparciu o kartę informacyjną w wersji nieostatecznej. W związku z powyższym procedurę wydania opinii w zakresie brakujących elementów na podstawie karty informacyjnej w ostatecznej wersji należało powtórzyć.

Pismem znak: PPIS-Ł-ZNS-440/R/60/2014 653,803 z dnia 9 października 2014 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łodzi po zapoznaniu się z treścią przedłożonych dokumentów oraz po przeanalizowaniu całości sprawy poinformował ponownie, iż nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenia raportu pod kątem wymagań higienicznych i zdrowotnych dla planowanego przedsięwzięcia.

Pismem znak: RIT.6220.4.6.2014 z dnia 20 października 2014 r. organ prowadzący postępowanie wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi o sprostowanie postanowienia znak: WOOS-I.4240.430.2014.JK.2 z dnia 24 września 2014 r. z powodu zawartego w nim błędnego opisu planowanego przedsięwzięcia.

Na mocy art. 113 § 1 i 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 267 z późn. zm.) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi postanowieniem znak: WOOS-I.4240.430.2014.JK.5 z dnia 3 listopada 2014 r. sprostował oczywistą pomyłkę w postanowieniu znak: WOOS-I.4240.430.2014.JK.2 z dnia 24 września 2014 r., podając w uzasadnieniu, iż: „Sprostowanie ww. omyłki nie wpływa na zakres i parametry techniczne inwestycji, dla której RDOŚ w Łodzi wydał opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Popołniony błąd nie wpłynął na treść rozstrzygnięcia co do wydania opinii o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia. Sprostowaniu podlegają wady nieistotne postanowień i decyzji. W tym konkretnym przypadku prostowany błąd pisarski dotyczył nieznacznych zmian w zakresie zaplanowanych parametrów przebudowywanych odcinków dróg. Jednocześnie prostowany błąd nie zmienia rozstrzygnięcia zawartego w prostowanym postanowieniu.”

O braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i konieczności sporządzenia raportu w ramach prowadzonego postępowania administracyjnego zadecydowała analiza zamierzeń Inwestora uwzględniająca łącznie uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust.1 ustawy „ooś” dokonana na podstawie informacji dostępnych w:

- karcie informacyjnej przedsięwzięcia i dostarczonych w ramach uzupełnień materiałów,
 - postanowieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska,
 - opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego,
- argumentując to w odniesieniu do poszczególnych uwarunkowań w przedstawiony poniżej sposób:

1) Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia z uwzględnieniem:

a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa dróg gminnych w Andrespolu zlokalizowanych na działkach o nr ewid.:

ul. Fabryczna – dz. ew. nr: 348/17, 70/1, 71/34, 71/30, 348/14, 524/1

ul. Turystyczna – dz. ew. nr: 348/22, 62/5, 61/6, 71/45, 71/46, 63/19, 88/8, 88/10, 63/7, 63/18, 524/1

ul. Bez nazwy – dz. ew. nr.: 62/1

ul. Brzezińska – dz. ew. nr: 89

ul. Ceramiczna – dz. ew. nr: 86, 88/1, 88/5

ul. Źródłana – dz. ew. nr: 100/7, 94/5, 95/23, 141/27, 95/26

ul. Krótka – dz. ew. nr: 129, 100/7, 120/7, 120/10

ul. Zdrojowa – dz. ew. nr: 95/34

ul. Chopina – dz. ew. nr: 142/49, 142/9, 142/36, 142/35, 141/43, 141/42, 141/40, 141/25, 141/26, 140/6

ul. Wieniawskiego – dz. ew. nr: 142/33

ul. Paderewskiego – dz. ew. nr: 142/32.

Łączna długość dróg w stanie projektowanym wynosi ok. 2 870,00 mb, nawierzchnia jezdni, chodników, ciągów pieszo – rowerowych, zjazdów, zieleńców i poboczy wynosi ok. 35 400,00 m².

Aktualny stan dróg jest następujący:

- ul. Fabryczna w stanie istniejącym na ciągu głównym posiada nawierzchnię bitumiczną; jej stan określa się jako zły; brak chodników oraz ścieżek rowerowych; odejścia boczne ul. Fabrycznej posiadają nawierzchnię z kruszywa skropionego emulsją asfaltową;
- ul. Turystyczna w stanie istniejącym posiada nawierzchnię gruntową; brak chodników oraz ścieżek rowerowych;
- ul. Bez nazwy w stanie istniejącym posiada nawierzchnię gruntową; brak chodników oraz ścieżek rowerowych;
- ul. Brzezińska w stanie istniejącym posiada nawierzchnię bitumiczną, jej stan określa się jako zadowalający, występują chodniki oraz ścieżki rowerowe;
- ul. Ceramiczna w stanie istniejącym posiada nawierzchnię częściowo bitumiczną oraz częściowo gruntową, stan nawierzchni bitumicznej określa się jako dobry;
- ul. Źródlana w stanie istniejącym posiada nawierzchnię bitumiczną; jej stan określa się jako zły; brak chodników oraz ścieżek rowerowych;
- ul. Krótka w stanie istniejącym posiada nawierzchnię bitumiczną, jednakże miejscami jest ona w złym stanie technicznym; brak chodników oraz ścieżek rowerowych;
- ul. Zdrojowa w stanie istniejącym posiada nawierzchnię gruntową, brak chodników oraz ścieżek rowerowych;
- ul. Chopina w stanie istniejącym na ciągu głównym posiada nawierzchnię bitumiczną; jej stan określa się jako zły; brak chodników oraz ścieżek rowerowych; odejścia boczne ul. Chopina posiadają nawierzchnię z kruszywa skropionego emulsją asfaltową;
- ul. Wieniawskiego w stanie istniejącym posiada nawierzchnię z kruszywa skropionego emulsją asfaltową; brak chodników oraz ścieżek rowerowych;
- ul. Paderewskiego w stanie istniejącym posiada nawierzchnię z kruszywa skropionego emulsją asfaltową; brak chodników oraz ścieżek rowerowych.

W ramach inwestycji zaplanowano modernizację ulicy: Fabrycznej (ciąg główny oraz odejścia boczne), Turystycznej, Bez nazwy, Brzezińskiej, Ceramicznej, Źródlanej, Krótkiej, Zdrojowej, Chopina (ciąg główny oraz odejścia boczne), Wieniawskiego, Paderewskiego w Andrespolu, w tym:

- ul. Fabryczna

Na ul. Fabrycznej zaprojektowano jezdnię o szerokości od 5,0 m do 5,5 m. Ponadto zaprojektowano lewostronny chodnik o szerokości 2,0 m oraz prawostronną ścieżkę rowerową o szerokości 1,5 m. Na skrzyżowaniach zaprojektowano wyłukowania promieniem R=6 m. W miejscu chodnika jezdnię ograniczona będzie krawężnikami betonowymi 15 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesionym o 10 cm w stosunku do nawierzchni. Ponadto w miejscach przejść dla pieszych wykonane będą krawężniki o wyniesieniu 2 cm w stosunku do nawierzchni. W miejscu ścieżki rowerowej jezdnia ograniczona będzie krawężnikiem betonowym 15 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesionym o 4 cm w stosunku do nawierzchni. Chodnik, zjazdy, ścieżka rowerowa oraz parking po zewnętrznej stronie zostaną ograniczone obrzeżami betonowymi 8 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesionymi o 0 cm w stosunku do ich nawierzchni. Na włączeniu zjazdów do jezdni ul. Fabrycznej w miejscu występowania chodnika zaprojektowano skosy w stosunku 1:1 (w formie zmiany koloru kostki). Na połączeniu krawędzi zjazdu z nawierzchnią ul. Fabryczną zaprojektowano krawężniki betonowe 15 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesione o 4 cm w

stosunku do jezdni. Wykonane będą dojścia do furtek w formie chodnika. Dodatkowo przewidziano wykonanie parkingu z ażurowych płyt żelbetowych.

Na ul. Fabrycznej – odejście boczne nr 1 zaprojektowano jezdnię o szerokości od 3,8 m do 5,0 m. Ponadto zaprojektowano lewostronny chodnik o szerokości od 1,5 m do 2,0 m. W miejscu chodnika jezdnia ograniczona będzie krawężnikiem betonowym 15 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesionym o 4 cm w stosunku do nawierzchni. Na włączeniu zjazdów do jezdni ul. Fabrycznej – odejścia bocznego nr 1 w miejscu występowania chodnika zaprojektowano skosy w stosunku 1:1 (w formie zmiany koloru kostki). Na połączeniu krawędzi zjazdu z nawierzchnią ul. Fabrycznej – odejścia bocznego nr 1 zaprojektowano krawężniki betonowe 15 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesione o 4 cm w stosunku do jezdni. Wykonane będą dojścia do furtek w formie chodnika.

Na ul. Fabrycznej – odejście boczne nr 2 zaprojektowano jezdnię o szerokości 5,0 m. Jezdnia ograniczona będzie obustronnie krawężnikami betonowym 15 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesionym o 4 cm w stosunku do nawierzchni. Na połączeniu krawędzi zjazdu z nawierzchnią ul. Fabrycznej – odejście boczne nr 2 zaprojektowano krawężniki betonowe 15 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesione o 4 cm w stosunku do jezdni. Zjazdy po zewnętrznej stronie zostaną ograniczone obrzeżami betonowymi 8 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesionymi o 0 cm w stosunku do ich nawierzchni. Wykonane będą dojścia do furtek w formie chodnika.

Na ul. Fabrycznej – odejście boczne nr 3 zaprojektowano jezdnię o szerokości 5,5 m. Ponadto zaprojektowano lewostronny chodnik o szerokości 2,0 m oraz prawostronny ciąg pieszo – rowerowy o szerokości 2,0 m. Na skrzyżowaniu zaprojektowano wyłukowania promieniami $R=6$ m. Jezdnia ograniczona będzie obustronnie krawężnikiem betonowym 15 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesionym o 10 cm w stosunku do nawierzchni na długości chodnika oraz 4 cm na długości ciągu pieszo – rowerowego. Ponadto w miejscach przejść dla pieszych wykonane będą krawężniki o wyniesieniu 2 cm w stosunku do nawierzchni. Chodnik, zjazdy oraz ścieżka rowerowa po zewnętrznej stronie zostaną ograniczone obrzeżami betonowymi 8 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesionymi o 0 cm w stosunku do ich nawierzchni. Na włączeniu zjazdów do jezdni ul. Fabrycznej – odejścia bocznego nr 3 w miejscu występowania chodnika zaprojektowano skosy w stosunku 1:1 (w formie zmiany koloru kostki). Na połączeniu krawędzi zjazdu z nawierzchnią ul. Fabrycznej – odejścia bocznego nr 3 zaprojektowano krawężniki betonowe 15 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesione o 4 cm w stosunku do jezdni. Wykonane zostaną dojścia do furtek w formie chodnika.

- ul. Turystyczna

Na ul. Turystycznej zaprojektowano jezdnię o szerokości od 4,5 m do 5,0 m. Ponadto zaprojektowano prawostronny chodnik o szerokości 2,0 m. Na skrzyżowaniach zaprojektowano wyłukowania promieniem $R=6$ m. W miejscu chodnika jezdnia ograniczona będzie krawężnikiem betonowym 15 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesionym o 10 cm w stosunku do nawierzchni. Ponadto zaprojektowano lewostronny ciąg pieszo – rowerowy o szerokości 2,0 m. Na skrzyżowaniach zaprojektowano wyłukowania promieniem $R=6$ m, $R=8$ m. W miejscu ciągu pieszo – rowerowego oraz na pozostałej części przedmiotowego odcinka jezdnia ograniczona zostanie krawężnikiem betonowym 15 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesionym o 4 cm w stosunku do nawierzchni. Ciąg pieszo – rowerowy po zewnętrznej stronie zostanie ograniczony obrzeżami betonowymi 8 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesionymi o 0 cm w stosunku do jego nawierzchni. Ponadto w miejscach przejść dla pieszych wykonane będą krawężniki o wyniesieniu 2 cm w stosunku do nawierzchni. Chodnik oraz zjazdy po zewnętrznej stronie zostaną ograniczone obrzeżami betonowymi 8 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesionymi o 0 cm w stosunku do ich nawierzchni. Na włączeniu zjazdów do jezdni ul. Turystycznej w miejscu występowania

chodnika zaprojektowano skosy w stosunku 1:1 (w formie zmiany koloru kostki). Na połączeniu krawędzi zjazdu z nawierzchnią ul. Turystycznej zaprojektowano krawężniki betonowe 15 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesione o 4 cm w stosunku do jezdni. Wykonane zostaną dojścia do furtek w formie chodnika.

- ul. Bez nazwy

Na ul. Bez nazwy (ul. Turystycznej – odejście boczne nr 1) zaprojektowano jezdnię o szerokości 4,0 m. Na połączeniu krawędzi zjazdu z nawierzchnią ul. Turystycznej – odejście boczne nr 1 zaprojektowano krawężniki betonowe 15 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesione o 4 cm w stosunku do jezdni. Zjazdy po zewnętrznej stronie zostaną ograniczone obrzeżami betonowymi 8 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesionymi o 0 cm w stosunku do ich nawierzchni. Wykonane zostaną dojścia do furtek w formie chodnika.

- ul. Brzezińska

Na ul. Brzezińskiej projektuje się skrzyżowanie z ul. Turystyczną i ul. Źródlaną. Opis w przedmiotowych ulicach.

- ul. Ceramiczna

Na ul. Ceramicznej zaprojektowano jezdnię o zmiennej szerokości od 4,0 m do 5,0 m. Ponadto zaprojektowano chodniki o szerokości od 1,5 m do 2,0 m. Na skrzyżowaniach zaprojektowano wyłukowania promieniem $R=6$ m. W miejscu chodnika jezdnia ograniczona będzie krawężnikiem betonowym 15 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesionym o 4 cm w stosunku do nawierzchni. Chodnik po zewnętrznej stronie zostaną ograniczone obrzeżami betonowymi 8 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesionymi o 0 cm w stosunku do jego nawierzchni. Na włączeniu zjazdów do jezdni ul. Ceramicznej w miejscu występowania chodnika zaprojektowano skosy w stosunku 1:1 (w formie zmiany koloru kostki). Ponadto zaprojektowano zjazdy o nawierzchni z kruszywa łamanego. Na połączeniu krawędzi zjazdu z nawierzchnią ul. Ceramiczną zaprojektowano krawężniki betonowe 15 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesione o 4 cm w stosunku do jezdni.

- ul. Źródłana

Na ul. Źródlanej zaprojektowano jezdnię o zmiennej szerokości od 5,0 m do 5,5 m. Jezdnię ograniczono obustronnie krawężnikiem betonowym 15 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesionym o 10 cm w stosunku do nawierzchni. Ponadto zaprojektowano lewostronny ciąg pieszo – rowerowy o szerokości 2,5 m oraz prawostronny chodnik o szerokości 2 m na skrzyżowaniu z ul. Krótką. Dodatkowo zaprojektowano prawostronny chodnik o szerokości 2,0 m oraz lewostronną ścieżkę rowerową o szerokości 2,0 m. Na skrzyżowaniach zaprojektowano wyłukowania promieniem $R=6$ m, $R=8$ m. W miejscu ciągu pieszo – rowerowego oraz chodnika jezdnia ograniczona będzie krawężnikiem betonowym 15 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesionym o 10 cm w stosunku do nawierzchni. Ciąg pieszo-rowerowy oraz chodnik po zewnętrznej stronie zostanie ograniczony obrzeżami betonowymi 8 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesionymi o 0 cm w stosunku do ich nawierzchni. Na włączeniu zjazdów do jezdni ul. Źródlanej (etap 1) w miejscu występowania ciągu pieszo – rowerowego zaprojektowano skosy w stosunku 1:1 (w formie zmiany koloru kostki). Na połączeniu krawędzi zjazdu z nawierzchnią ul. Źródlanej zaprojektowano krawężniki betonowe 15 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesione o 4 cm w stosunku do jezdni. Wykonane będą dojścia do furtek w formie chodnika.

- ul. Krótka

Na ul. Krótkiej zaprojektowano jezdnię o stałej szerokości 5,0 m. Jezdnię ograniczono obustronnie krawężnikiem betonowym 15 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesionym o 10 cm w stosunku do nawierzchni. Ponadto zaprojektowano chodniki o szerokości 2,0 m. Na skrzyżowaniach zaprojektowano wyłukowania promieniem $R=6$ m, $R=8$ m, $R=9$ m. W miejscu chodnika jezdnia ograniczona będzie krawężnikiem betonowym 15 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesionym o 10 cm w stosunku do nawierzchni.

Chodnik po zewnętrznej stronie zostanie ograniczony obrzeżami betonowymi 8 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesionymi o 0 cm w stosunku do jego nawierzchni. Na włączeniu zjazdów do jezdni ul. Krótkiej zaprojektowano skosy w stosunku 1:1 (w formie zmiany koloru kostki). Na połączeniu krawędzi zjazdu z nawierzchnią ul. Krótkiej zaprojektowano krawężniki betonowe 15 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesione o 4 cm w stosunku do jezdni. Wykonane będą dojeżdżalnice do furtek w formie chodnika.

- ul. Zdrojowa

Na ul. Zdrojowej zaprojektowano jezdnię o szerokości 5,0 m.

- ul. Chopina

Na ul. Chopina zaprojektowano jezdnię o szerokości zmiennej od 5,3 m do 5,5 m. Ponadto zaprojektowano lewostronny chodnik o szerokości 2,0 m oraz prawostronną ścieżkę rowerową o szerokości 2,0 m. Na skrzyżowaniach zaprojektowano wyłukowania promieniem R=4 m, R=5 m, R=6 m, R=7,35 m, R=8 m. W miejscu chodnika jezdnię ograniczono krawężnikiem betonowym 15 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesionym o 10 cm w stosunku do nawierzchni. W miejscu ścieżki rowerowej jezdnię ograniczono krawężnikiem betonowym 15 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesionym o 4 cm w stosunku do nawierzchni. Chodnik oraz ścieżka rowerowa po zewnętrznej stronie zostaną ograniczone obrzeżami betonowymi 8 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesionymi o 0 cm w stosunku do ich nawierzchni. Na włączeniu zjazdów do jezdni ul. Chopina w miejscu występowania chodnika zaprojektowano skosy w stosunku 1:1 (w formie zmiany koloru kostki). Na połączeniu krawędzi zjazdu z nawierzchnią ul. Źródlanej zaprojektowano krawężniki betonowe 15 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesione o 4 cm w stosunku do jezdni. Wykonane dojeżdżalnice do furtek w formie chodnika.

Na ul. Chopina – odejście boczne nr 1 zaprojektowano jezdnię o szerokości zmiennej od 3,0 m do 4,5 m. Na skrzyżowaniach zaprojektowano wyłukowania promieniem R=3 m, R=4 m, R=6 m.

Na ul. Chopina – odejście boczne nr 2 zaprojektowano jezdnię o stałej szerokości 5,0 m. Na skrzyżowaniu zaprojektowano wyłukowania promieniami R=6 m. Jezdnia ograniczona będzie obustronnie krawężnikiem betonowym 15 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesionym o 4 cm w stosunku do nawierzchni. Na włączeniu zjazdów do jezdni ul. Chopina – odejścia bocznego nr 2 zaprojektowano skosy w stosunku 1:1. Na połączeniu krawędzi zjazdu z nawierzchnią ul. Chopina – odejścia bocznego nr 2 zaprojektowano krawężniki betonowe 15 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesione o 4 cm w stosunku do jezdni. Wykonane będą dojeżdżalnice do furtek w formie chodnika.

Na ul. Chopina – odejście boczne nr 3 zaprojektowano jezdnię o stałej szerokości 5,0 m. Na skrzyżowaniu zaprojektowano wyłukowania promieniami R=5 m, R=6 m. Jezdnia ograniczona będzie obustronnie krawężnikiem betonowym 15 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesionym o 4 cm w stosunku do nawierzchni. Na włączeniu zjazdów do jezdni ul. Chopina – odejścia bocznego nr 3 zaprojektowano skosy w stosunku 1:1. Na połączeniu krawędzi zjazdu z nawierzchnią ul. Chopina – odejścia bocznego nr 3 zaprojektowano krawężniki betonowe 15 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesione o 4 cm w stosunku do jezdni. Wykonane będą dojeżdżalnice do furtek w formie chodnika.

- ul. Wieniawskiego

Na ul. Wieniawskiego zaprojektowano jezdnię o szerokości stałej 5,0 m. Na skrzyżowaniu zaprojektowano wyłukowanie promieniem R=6 m. Zjazdy po zewnętrznej stronie zostaną ograniczone obrzeżami betonowymi 8 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesionymi o 0 cm w stosunku do ich nawierzchni. Na włączeniu zjazdów do jezdni ul. Wieniawskiego zaprojektowano skosy w stosunku 1:1. Na połączeniu krawędzi zjazdu z nawierzchnią ul. Wieniawskiego zaprojektowano krawężniki betonowe 15 x 30 cm na ławie betonowej z

oporem, wyniesione o 4 cm w stosunku do jezdni. Wykonane zostaną dojścia do furtek w formie chodnika.

- ul. Paderewskiego

Na ul. Paderewskiego zaprojektowano jezdnię o szerokości stałej 5,0 m. Na skrzyżowaniu zaprojektowano wyłukowanie promieniem $R=6$ m. Zjazdy po zewnętrznej stronie zostaną ograniczone obrzeżami betonowymi 8 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesionymi o 0 cm w stosunku do ich nawierzchni. Na włączeniu zjazdów do jezdni ul. Paderewskiego zaprojektowano skosy w stosunku 1:1. Na połączeniu krawędzi zjazdu z nawierzchnią ul. Paderewskiego zaprojektowano krawężniki betonowe 15 x 30 cm na ławie betonowej z oporem, wyniesione o 4 cm w stosunku do jezdni. Wykonane zostaną dojścia do furtek w formie chodnika. Projekt nie przewiduje budowy lub przebudowy infrastruktury technicznej sąsiadującej z przedmiotowymi ulicami. Przewiduje się zabezpieczenie istniejącej sieci kablowej elektroenergetycznej oraz teletechnicznej. W ramach zadania przewidziano regulację pionową studni kanalizacyjnych, teletechnicznych, zaworów i zasuw gazowych oraz wodociągowych zlokalizowanych w przedmiotowych ulicach.

b) powiązań z innymi przedsięwzięciami w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie

Na podstawie dokumentacji przedsięwzięcia można stwierdzić, że nie wystąpi skumulowane oddziaływanie na obszarze, na którym ww. inwestycja będzie zlokalizowana.

c) wykorzystania zasobów naturalnych

Na etapie realizacji inwestycji występować będzie zużycie wody oraz paliwa na potrzeby sanitarne i technologiczne. W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia przewiduje się tylko zapotrzebowanie m.in. na materiały potrzebne do utrzymania zimowego nawierzchni tj. mieszanka soli i piasku.

d) emisji i występowania innych uciążliwości

Na etapie realizacji inwestycji planuje się zmianę nawierzchni, wykonanie poboczy gruntowych oraz ścieżek rowerowych. W celu ograniczenia ujemnego wpływu na środowisko podczas prowadzenia prac budowlanych inwestor zaplanował następujące rozwiązania:

- prace budowlane prowadzone będą w godzinach 6 – 22, w celu ograniczenia oddziaływania hałasu wytwarzanego przez użyte maszyny budowlane,
- prowadzony będzie właściwy nadzór i organizacja robót budowlanych, co powinno zapobiec zanieczyszczeniu środowiska przez substancje ropopochodne z maszyn i urządzeń budowlanych,
- postępowanie z odpadami, które powstaną na etapie budowy będzie zgodne z przepisami ustawy o odpadach, w szczególności gromadzenie poszczególnych rodzajów odpadów w przystosowanych do tego celu kontenerach, przekazywanie odpadów do transportu, odzysku lub unieszkodliwiania jedynie wyspecjalizowanym firmom, posiadającym odpowiednie pozwolenia,
- do budowy nie zostaną użyte materiały, które powodowałyby zanieczyszczenie wód podziemnych,

Przeprowadzenie rekultywacji terenu po zakończonych pracach ziemnych.

Eksploatacja inwestycji po modernizacji tj. głównie po zmianie nawierzchni dróg w znaczący sposób ograniczy negatywne oddziaływanie na środowisko tj. zmniejszy się emisja hałasu i pylenia podczas użytkowania dróg przez przejeżdżające samochody.

e) ryzyka wstąpienia poważnej awarii przemysłowej przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii

Jest to przedsięwzięcie, w przypadku którego nie występuje ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

2) Usytuowania przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:

a) obszary wodno – błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych

Z informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia nie wynika, by przedsięwzięcie było realizowane na obszarze wodno-błotnym oraz innym obszarze o płytkim zaleganiu wód podziemnych.

b) obszary wybrzeży

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami wybrzeży.

c) obszary górskie lub leśne

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami górkimi i leśnymi.

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych

W rejonie inwestycji nie występują obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt i ich siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary sieci Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane w granicach obszarów chronionych na podstawie ustawy a dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz.U. z 2013 r., poz. 627 z późn. zm.)

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone

Z informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia nie wynika, aby inwestycja realizowana była na obszarze, na którym standardy jakości środowiska zostały przekroczone.

g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne

Planowany przedsięwzięcie leży poza obszarami mającymi znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

h) gęstości zaludnienia

Gęstość zaludnienia Gminy Andrespol wg Głównego Urzędu Statystycznego wynosi 565 os/km².

i) obszary przylegające do jezior

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

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej

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

3) Rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt 1 i 2 wynikające z:

a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać

Oddziaływanie inwestycji drogowej zamykać się będzie w granicach zainwestowanych działek i nie będzie przekraczać standardów jakości środowiska. Zmiana nawierzchni poprawi warunki użytkowania dróg, spowoduje upłynnienie ruchu, obniżenie emisji hałasu i pyłu oraz spowoduje wzrost bezpieczeństwa na drogach.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze

Brak jest transgranicznego oddziaływania na środowisko ze względu na położenie planowanego przedsięwzięcia w centralnej Polsce.

c) wielkości i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej

Przedmiotowe drogi wpisane są już w krajobraz i dostosowane do istniejącego ukształtowania terenu, jednak istniejące pasy dróg o nawierzchni gruntowej oraz o nawierzchni bitumicznej są w złym stanie technicznym. Planowane prace budowlane (zmiana nawierzchni drogi, wykonanie poboczy), prowadzone będą po istniejącym już śladzie jezdni i nie spowodują fizycznych zmian na danym terenie, nie zmieniają jego warunków topograficznych.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania

Dotychczasowy sposób wykorzystania dróg nie ulegnie zmianie. Wzdłuż granicy pasa drogowego na fragmentach rosną drzewa i zakrzaczenia. W trakcie realizacji przedsięwzięcia koniecznym będzie usunięcie 14 sztuk drzew oraz krzewów (rosnących głównie wzdłuż ul. Turystycznej). Planowane jest jednak wykonanie nasadzeń zastępczych w liczbie nie mniejszej niż liczba drzew usuwanych w obrębie pasów drogowych, z których drzewa będą usuwane lub w przypadku braku takiej możliwości na innych działkach będących własnością Gminy Andrespol.

W przypadku drzew rosnących w pobliżu dróg, a nieprzewidzianych do wycinki należy mieć na uwadze, że zgodnie z art. 82 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody „prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystywaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew lub krzewów na terenach zieleni lub zadrzewieniach powinny być wykonywane w sposób najmniej szkodzący drzewom lub krzewom”. Nieprzeznaczone do wycięcia drzewa rosnące wzdłuż tras realizacji inwestycji zostaną w odpowiedni sposób zabezpieczone.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania

Budowa nawierzchni dróg wiązać się będzie z oddziaływaniem na środowisko na etapie budowy ze względu na hałas związany z pracą maszyn i urządzeń. Uciążliwości te będą mieć charakter krótkotrwały i ustąpią po zakończeniu budowy. Warunkiem ich minimalizacji jest prawidłowa organizacja prac budowlanych oraz dopuszczenie do robót sprawnego

technicznie sprzętu. W trakcie realizacji inwestycji ze względu na małe natężenie ruchu na przebudowywanych drogach oddziaływanie będzie niewielkie.

Zgodnie z art. 10 Kodeksu postępowania administracyjnego stronom postępowania zapewniono czynny udział w każdym stadium postępowania zapewniając im możliwość złożenia skarg, uwag i wniosków.

W toku postępowania, zgodnie z art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, strony postępowania zawiadamiano poprzez obwieszczenia wywieszane na tablicach ogłoszeń w Urzędzie Gminy Andrespol i w pobliżu miejsca realizacji przedsięwzięcia oraz zamieszczane w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy w Andrespolu – www.bip.andrespol.pl.

Strony zawiadamiano o wszczęciu postępowania i wystąpieniu do organów współdziałających, stwierdzeniu braku obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i zebraniu materiału dowodowego stanowiącego podstawę do zakończenia sprawy decyzją administracyjną.

W czasie toczącego się postępowania uczestniczące strony nie wniosły skarg, uwag i wniosków do zagadnień związanych z planowanym przedsięwzięciem.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Zgodnie z art. 72 ust. 3 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 (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 z zm.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w ust. 1. Złożenie wniosku powinno nastąpić w terminie 4 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

W myśl art. 72 ust. 4 i 4b w/w ustawy złożenie wniosku może nastąpić w terminie 6 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 ust. 3, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w tej decyzji. Zajęcie stanowiska następuje w drodze postanowienia. Złożenie wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w ust. 1 pkt 18a, może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji służy stronie prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Łodzi, ul. Piotrkowska 86, 90 – 103 Łódź za pośrednictwem Wójta Gminy Andrespol w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

WÓJT GMINY
ANDRESPOL
mgr inż. Dariusz Kubus

Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Gmina Andrespol
z/s ul. Rokicińska 126, 95-020 Andrespol
2. Strony postępowania – obwieszczenie
3. aa.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łodzi

Charakterystyka Przedsięwzięcia

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa dróg gminnych w Andrespolu zlokalizowanych na działkach o nr ewid.:

ul. Fabryczna – dz. ew. nr: 348/17, 70/1, 71/34, 71/30, 348/14, 524/1

ul. Turystyczna – dz. ew. nr: 348/22, 62/5, 61/6, 71/45, 71/46, 63/19, 88/8, 88/10, 63/7, 63/18, 524/1

ul. Bez nazwy – dz. ew. nr.: 62/1

ul. Brzezińska – dz. ew. nr: 89

ul. Ceramiczna – dz. ew. nr: 86, 88/1, 88/5

ul. Źródłana – dz. ew. nr: 100/7, 94/5, 95/23, 141/27, 95/26

ul. Krótka – dz. ew. nr: 129, 100/7, 120/7, 120/10

ul. Zdrojowa – dz. ew. nr: 95/34

ul. Chopina – dz. ew. nr: 142/49, 142/9, 142/36, 142/35, 141/43, 141/42, 141/40, 141/25, 141/26, 140/6

ul. Wieniawskiego – dz. ew. nr: 142/33

ul. Paderewskiego – dz. ew. nr: 142/32.

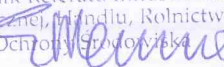
Przedmiotowe drogi wpisane są już w krajobraz i dostosowane do istniejącego ukształtowania terenu, jednak istniejące pasy dróg o nawierzchni gruntowej oraz o nawierzchni bitumicznej są w złym stanie technicznym. Planowane prace budowlane (zmiana nawierzchni drogi, wykonanie poboczy), prowadzone będą po istniejącym już śladzie jezdni i nie spowodują fizycznych zmian na danym terenie, nie zmieniają też jego warunków topograficznych.

Na etapie realizacji inwestycji planuje się zmianę nawierzchni, wykonanie poboczy gruntowych oraz ścieżek rowerowych. W celu ograniczenia ujemnego wpływu na środowisko podczas prowadzenia prac budowlanych inwestor zaplanował następujące rozwiązania:

- prace budowlane prowadzone będą w godzinach 6 – 22, w celu ograniczenia oddziaływania hałasu wytwarzanego przez użyte maszyny budowlane,
- prowadzony będzie właściwy nadzór i organizacja robót budowlanych, co powinno zapobiec zanieczyszczeniu środowiska przez substancje ropopochodne z maszyn i urządzeń budowlanych,
- postępowanie z odpadami, które powstaną na etapie budowy będzie zgodne z przepisami ustawy o odpadach, w szczególności gromadzenie poszczególnych rodzajów odpadów w przystosowanych do tego celu kontenerach, przekazywanie odpadów do transportu, odzysku lub unieszkodliwiania jedynie wyspecjalizowanym firmom, posiadającym odpowiednie pozwolenia,
- do budowy nie zostaną użyte materiały, które powodowałyby zanieczyszczenie wód podziemnych,

Przeprowadzenie rekultywacji terenu po zakończonych pracach ziemnych.

Eksplatacja inwestycji po modernizacji tj. głównie po zmianie nawierzchni dróg w znaczący sposób ograniczy negatywne oddziaływanie na środowisko tj. zmniejszy się emisja hałasu i pylenia podczas użytkowania dróg przez przejeżdżające samochody.

Z up. WÓJTA GMINY
Kierownik Referatu Infrastruktury
Technicznej, Leśnictwa, Rolnictwa
i Ochrony Środowiska

mgr Elżbieta Nowogórska