

**Wójt Gminy
Kiernozia**

OS.6220.2.2.2020

DECYZJA NR 2/2020

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 oraz art. 85 ust. 1 i 2 pkt 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 (Dz. U. z 2020 r. poz. 283 ze zm.), zwanej dalej w skrócie: *ustawą oos*, w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U z 2020 r. poz. 256 ze zm.), a także § 3 ust. 2 pkt 2 w związku 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), po rozpatrzeniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, złożonego przez Inwestora – Powiat Łowicki

- I. Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na „*przebudowie drogi powiatowej nr 2707E odc. Luszyn – Kiernozia, na dz. ewid. nr 423 obręb Stępów, nr 64 obręb Wola Stępowaska, nr 44 obręb Natolin oraz 97 i 227 obręb Kiernozia, gmina Kiernozia, powiat łowicki, województwo łódzkie*”.**
- II. Określam warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich i wymagania dotyczące ochrony środowiska:**
1. Przedsięwzięcie zrealizować bez wycinki drzew.
 2. Należy zabezpieczyć narażone na uszkodzenia zadrzewienia znajdujące się w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia. W pobliżu zadrzewień prace należy prowadzić ze szczególną ostrożnością. Drzewa należy zabezpieczyć przed urazami mechanicznymi i innymi uszkodzeniami poprzez np. ich wygradzenie lub oszalowanie pni drzew deskami zamocowanymi za pomocą drutu, z zastosowaniem materiału amortyzującego (mata słomiana, juta itp.). Prace w obrębie strefy korzeniowej należy wykonywać ręcznie, ograniczając wykorzystanie sprzętu mechanicznego. Należy minimalizować ruch pojazdów i maszyn budowlanych wokół drzew w obrębie strefy wyznaczonej przez obrys ich korony. W obrębie systemu korzeniowego drzew nie należy składować materiałów chemicznie i fizycznie szkodliwych dla korzeni i gleby jak np. cement, wapno, oleje, środki impregnujące, paliwa ciekłe itp.
 3. W trakcie realizacji przedsięwzięcia należy kontrolować wszystkie wykopy oraz inne miejsca mogące stać się pułapką dla drobnych zwierząt (głównie płazów w okresie sezonowych migracji). W przypadku uwięzienia zwierząt, należy podejmować działania

zmierzające do ich uwolnienia. Zwierzęta należy przenosić na bezpieczne siedliska zastępcze właściwe dla poszczególnych gatunków.

4. Roboty budowlane należy prowadzić w porze dziennej, tj. od godz. 6.00 do godz. 22.00 i organizować w taki sposób, aby zminimalizować ilość osób narażonych na hałas o poziomie ponadnormatywnym. Należy zaplanować wszelkie operacje z użyciem ciężkiego sprzętu tak, aby urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie pracowały jednocześnie oraz należy przestrzegać zasady wyłączania silników maszyn i pojazdów w czasie przerw w pracy.
5. Stosować środki techniczne i organizacyjne mające na celu ograniczenie emisji pyłu z terenu przedsięwzięcia, powstającego podczas prowadzenia prac budowlanych, jak i podczas transportu materiałów budowlanych (w tym: unikać rozsypywania materiałów pylistych na terenie budowy, osłaniać ewentualne składowiska kruszyw, piasku, zawierające drobne frakcje pyłowe przed działaniem wiatru, w dni słoneczne i wietrzne stosować zraszanie potencjalnych miejsc wtórnego pylenia za pomocą odpowiednich spryskiwaczy, do transportu materiałów pylistych stosować pojazdy ciężarowe wyposażone w systemy zabezpieczające przed rozwiewaniem).
6. podczas budowy stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia budowlane;
7. materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód;
8. zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód, wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw;
9. teren inwestycji wyposażyć w niezbędną ilość szczelnych i nieprzepuszczalnych pojemników, koszy i kontenerów do gromadzenia odpadów;
10. odpady magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami;
11. wodę na potrzeby socjalne dostarczać beczkowozami (ewentualnie pobierać z sieci wodociągowej);
12. wody opadowe i roztopowe z terenu zaplecza budowy odprowadzać do gruntu lub rowów przydrożnych; odbiorników; odprowadzanie ww. wód do odbiorników prowadzić w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód;
13. ścieki bytowe odprowadzać do przewoźnych toalet, nie dopuścić do ich przepelnienia (systematycznie opróżniać przez uprawnione podmioty);
14. w przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych; do minimum ograniczyć czas odwadniania wykopu oraz ograniczyć wpływ ww. prac do terenu działki inwestycyjnej; wodę z odwodnienia zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami po uzyskaniu pozwolenia wodnoprawnego, jeśli jest prawem wymagane;
15. roboty ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo – wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne;
16. zdjętą wierzchnią warstwę ziemi (odkład) składować poza obszarami, na których znajdują się cieki wodne, poza terenem zagrożonym powodzią, a także poza obszarami kierunku spływu wód powierzchniowych do ujęć wód podziemnych;
17. nie dopuścić do zniszczenia lub uszkodzenia istniejącego systemu odwadniającego bez uprzedniego wykonania nowego systemu;
18. wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego oraz obiektów drogowych odprowadzać do rowów przydrożnych; ww. rowy przydrożne zlokalizować wzdłuż planowanego

- przebiegu drogi; odprowadzanie ww. wód do odbiorników prowadzić w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód;
19. zapewnić stałą konserwację urządzeń odwadniających w celu sprawnego działania tych urządzeń;
 20. w sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu; zanieczyszczony grunt należy przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwiania.

UZASADNIENIE

Powiat Łowicki pismem z dnia 21 lutego 2020 roku wystąpił do Wójta Gminy Kiernozia z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Wójt Gminy Kiernozia pismem o znaku: OS.6220.2.2.2020 z 5 marca 2020 r. zwrócił się do organów wskazanych w art. 64 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: Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łowiczu oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie PGW Wody Polskie o wydanie opinii, co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia; załączając do wystąpienia m.in. kopię wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z jej zapisem na informatycznym nośniku danych (zwana dalej k.i.p.) oraz informację o obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Gminy Kiernozia. Zgodnie z właściwością Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie przekazał ww. wniosek do Zarządu Zlewni w Łowiczu.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny nie wydał opinii w terminie przewidzianym ustawą, co zgodnie z art. 78 ust. 4 traktuje się jako brak zastrzeżeń.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi pismem z 13 marca 2020 r., znak: WOOŚ.4220.181.2020.AZi, wezwał Wójta Gminy Kiernozia do uzupełnienia wystąpienia poprzez przesłanie oświadczenia, o którym mowa w art. 64 ust. 2a ustawy ooś, wskazanie kwalifikacji planowanego przedsięwzięcia zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz uzupełnienie KIP. Pismem z 25 marca 2020 r., znak: OŚ.6220.2.2.2020 Wójt Gminy Kiernozia przesłał stosowne uzupełnienie. Pismem WOOŚ.4220.181.2020.Azi.2 z dnia 17 kwietnia 2020 roku RDOŚ w Łodzi wydał opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko oraz wskazał konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach istotnych warunków korzystania ze środowiska.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Łowiczu pismem WA.ZZŚ.435.1.230.2020.MS z dnia 10 kwietnia 2020 roku (data wpływu 04.05.2020 r.) wydał opinię, że nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Ponadto na podstawie art. 64 ust 3a ustawy ooś przedstawiono warunki i wymagania konieczne do określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przedsięwzięcie zostało zakwalifikowane do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których wykonanie raportu może być wymagane, i o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, tj.: „*drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione*

w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”. Jednakże, po przeanalizowaniu dokumentacji niniejszej sprawy, w tym przede wszystkim mając na uwadze, iż zakres przedsięwzięcia obejmuje w istocie przebudowę istniejącej drogi o nawierzchni twardej, w oparciu o opinię RDOŚ w Łodzi zachodzą przesłanki, aby przedmiotowe przedsięwzięcie zakwalifikować również do przedsięwzięć o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 2 ww. rozporządzenia, tj. jako przedsięwzięcie „polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone; w przypadku gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowami, przebudowami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach”.

Po analizie wszystkich dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, uwzględniając łącznie kryteria przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, biorąc pod uwagę informacje zawarte w KIP, oraz uwzględniając stanowiska organów opiniujących Wójt Gminy Kiernozia uznał, że nie jest konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko argumentując to w odniesieniu do poszczególnych uwarunkowań w przedstawiony poniżej sposób.

Przedmiotowe przedsięwzięcie jest inwestycją liniową celu publicznego o zasięgu lokalnym i polega na przebudowie drogi powiatowej nr 2707E na odcinku Luszyn – Kiernozia, na działkach o nr ewid.: obr. 0015 Stępów 423, obr. 0022 Wola Stępowaska 64, obr. 0009 Natolin 44, obr. 0007 Kiernozia 227, 97, gmina Kiernozia (powiat łowicki, województwo łódzkie).

Planowana przebudowa dotyczy odcinka o długości 6 717 m, od km 0+000 (granica gminy Kiernozia) do km 6+717 (obręb skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 584 Sanniki - Kiernozia - Łowicz).

Rozpatrywaną przebudowę projektuje się po dotychczasowym śladzie drogi powiatowej o nawierzchni asfaltowej, w istniejącym pasie drogowym. Wobec powyższego realizacja przedsięwzięcia nie zmieni funkcji i aktualnego sposobu zagospodarowania i użytkowania zajmowanych powierzchni. Nie przewiduje się także zmiany natężenia i struktury ruchu. Całkowita powierzchnia pasa drogowego wynosi 80 906 m². Z uwagi na stosunkowo niewielki zakres robót, po zrealizowaniu przedsięwzięcia powierzchnia biologicznie czynna w obrębie pasa drogowego zmniejszy się o ok. 268 m².

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w terenie wiejskim. W sąsiedztwie drogi na całej długości znajduje się rozproszona zabudowa mieszkaniowa, pola uprawne oraz na niewielkim fragmencie teren zadrzewiony.

Szczegółowy zakres przedsięwzięcia obejmuje:

- remont istniejącej nawierzchni poprzez ułożenie nakładki asfaltowej na całej szerokości jezdni,
- remont nawierzchni zjazdów i chodnika po stronie prawej w m. Kiernozia,
- remont istniejących poboczy poprzez rozścielenie kruszywa łamanego warstwą szerokości 1,0 m i grubości 10 cm,
- odcinkowe poszerzenie jezdni na długości 25 m do szerokości 6,0 w celu zlokalizowania mijanek (planowane jest wykonanie 7 mijanek o wymiarach 25,0 m na 1,0 m),

- odmulenie i reprofilowanie rowów odwadniających (trawiastych) w celu uzyskania pierwotnych parametrów (parametry po wykonaniu robót – szerokość dna rowu: 40 cm, pochylenia skarp: 1:1,5; 1:1),
- remont poręczy mostowych,
- montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (bariery ochronne),
- budowę kanału technologicznego.

Po przebudowie droga będzie posiadać następujące parametry:

- kategoria drogi: P powiatowa,
- klasa techniczna drogi: Z zbiorcza,
- prędkość projektowa: $V_p = 40$ km/h,
- prędkość miarodajna: $V_m = 60$ km/h,
- obciążenie: 100 kN/oś,
- przekrój jezdni: jezdnia dwupasowa dwukierunkowa,
- szerokość jezdni: wg stanu istniejącego 4,50 – 8,20 m,
- szerokość pasa ruchu: wg stanu istniejącego 2,25 – 4,10 m,
- szerokość poboczy: wg stanu istniejącego 1,00 m z mieszanki kruszywa C90/3,
- kategoria ruchu: KR3,
- przekrój poprzeczny: daszkowy bądź jednostronny (np. na łukach).

Przedmiotowe przedsięwzięcie powiązane jest z siecią dróg występujących w tym rejonie. Poza tym na terenie, na którym będzie realizowane oraz w obszarze jego oddziaływania nie znajdują się i nie są planowane przedsięwzięcia zaliczające się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w myśl przepisów ustawy ooś, które mogłyby prowadzić do kumulacji oddziaływań.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, surowców, energii oraz paliw. Materiały i surowce wykorzystywane podczas realizacji będą typowe dla tego typu prac budowlanych, a materiałochłonność nie powinna odbiegać od analogicznych przedsięwzięć o podobnym profilu. W fazie użytkowania surowce i materiały mogą być jedynie wykorzystywane do celów konserwacji i utrzymania wybudowanej infrastruktury. Ilości i rodzaje podyktowane zostaną bieżącymi potrzebami.

Przyjęte na etapie realizacji rozwiązania techniczno-technologiczne będą sprawdzone i powszechnie stosowane przy analogicznych inwestycjach drogowych. Roboty drogowe prowadzone będą metodami tradycyjnymi. W czasie ich trwania nie ma potrzeby składowania materiałów. Będą one dostarczone na budowę na bieżąco, w zależności od potrzeb. Inwestycja nie będzie także wymagała utworzenia zaplecza budowy dla parku maszynowego. Pojazdy, maszyny i urządzenia będą parkowane w czasie nie wykonywania pracy na terenie pozostającym we władaniu Inwestora. Z uwagi na zakres prac, charakteryzujący się szybko postępującymi robotami prawdopodobne jest, że zaplecze budowy nie będzie organizowane.

Po zrealizowaniu przedsięwzięcia teren wokół drogi zostanie uporządkowany i zagospodarowany.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia związana będzie z emisją zanieczyszczeń do środowiska, w tym m. in.: emisją pyłów i gazów do atmosfery, emisją hałasu, ścieków socjalno-bytowych, odpadów, oddziaływaniem na krajobraz oraz powierzchnię ziemi i gleby związaną z przekształceniem terenu. Na etapie funkcjonowania drogi źródłem emisji będą poruszające się pojazdy, a potencjalne oddziaływania mogą głównie dotyczyć: klimatu akustycznego, zanieczyszczeń powietrza oraz emisji wód opadowych i roztopowych. Wnioski z analizy oddziaływania na ww. elementy zostały przedstawione poniżej:

- emisja substancji zanieczyszczających do powietrza – w fazie realizacji będzie miała charakter przejściowy, krótkotrwały i związana będzie głównie z pracą maszyn

budowlanych wykorzystywanych przy przebudowie drogi, ruchem pojazdów transportujących materiały budowlane, przechowywaniem sypkich materiałów budowlanych, szlifowaniem i cięciem materiałów budowlanych, pracami wykończeniowymi z wykorzystaniem materiałów zawierających rozpuszczalniki organiczne i inne substancje mogące przedostawać się do powietrza, kładzeniem mas bitumicznych. Na etapie eksploatacji obiektem źródłem emisji substancji do powietrza będzie wyłącznie emisja niezorganizowana pochodząca od pojazdów samochodowych poruszających się po drodze. Z uwagi na niewielkie natężenie ruchu nie przewiduje się pogorszenia jakości powietrza w obszarze drogi po jej przebudowie. Ponadto w związku z poprawą stanu technicznego drogi poprawi się płynność jazdy, w związku z czym zakłada się, że wielkość emisji pochodzących od pojazdów poruszających się analizowaną drogą ulegnie zmniejszeniu w porównaniu ze stanem obecnym;

- emisja hałasu do środowiska – w fazie realizacji będzie miała charakter niezorganizowany, przejściowy i związana będzie głównie z pracą środków transportu, maszyn drogowych oraz ciężkiego sprzętu budowlanego. Uciążliwości te będą odczuwalne zwłaszcza w strefie zabudowy mieszkaniowej, która znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie drogi na odcinkach o łącznej długości ok. 700 m. Mając na uwadze powyższe wszelkie prace prowadzone z użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego, mogące stanowić uciążliwość dla okolicznych mieszkańców będą prowadzone w godzinach dziennych, w sposób zorganizowany i ograniczający uciążliwości. W fazie eksploatacji, z uwagi na niewielkie natężenie ruchu można stwierdzić, że przedsięwzięcie nie będzie stanowić znaczącego źródła hałasu. Ponadto, w wyniku realizacji przedsięwzięcia poprawiona zostanie nawierzchnia, co wpłynie na poprawę stanu akustycznego w otoczeniu drogi;
- emisja drgań – na etapie realizacji negatywne oddziaływanie w zakresie drgań, związane będzie z planowanymi pracami budowlanymi oraz poruszaniem się maszyn budowlanych. Będą to oddziaływania okresowe, które ustaną wraz z zakończeniem przebudowy. Na etapie eksploatacji, z uwagi na fakt, że projektowana droga posiadać będzie nową i równą nawierzchnię, ruch drogowy zostanie upłynniony, a możliwość powstawania drgań ograniczona;
- emisja ścieków bytowych – ścieki bytowe powstające na etapie realizacji będą gromadzone w przenośnych urządzeniach sanitarnych z bezodpływowymi, szczelnymi zbiornikami systematycznie opróżnianymi przez uprawnione firmy. Etap eksploatacji przedsięwzięcia nie wiąże się z powstawaniem ścieków bytowych;
- odprowadzanie wód opadowych i roztopowych – realizowane będzie jak dotychczas tj. powierzchniowo do rowów przydrożnych;
- emisja odpadów – w trakcie realizacji przedsięwzięcia mogą być wytwarzane typowe dla tego typu przedsięwzięć odpady powstające m. in. w wyniku rozbiórki istniejących elementów infrastruktury drogowej, prowadzonych prac ziemnych, prac budowlanych przy nowych obiektach, użytkowania sprzętu budowlanego, funkcjonowania zaplecza techniczno-socjalnego budowy. Zgodnie z przepisami ustawy o odpadach, wytwórcą odpadów będzie firma świadcząca usługi budowlane na rzecz Inwestora i to ona będzie odpowiedzialna za zagospodarowanie odpadów z budowy. Na etapie użytkowania przedmiotowe przedsięwzięcie przy właściwym funkcjonowaniu nie będzie źródłem generującym powstawanie znaczących ilości odpadów. Ewentualnie wytwarzane mogą być odpady związane z użytkowaniem i utrzymaniem drogi w dobrym stanie technicznym. Sposób postępowania oraz dalsze zagospodarowanie odpadów będzie zgodne z zasadami gospodarowania odpadami i wymaganiami w zakresie ochrony

środowiska oraz bezpieczeństwa życia i zdrowia ludzi oraz zgodne z obowiązującymi przepisami prawa.

W związku z realizacją i funkcjonowaniem przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji. Wszelkie prace związane z planowanym przedsięwzięciem zostaną wykonane tak, aby spowodować jak najmniejsze uciążliwości dla okolicznych mieszkańców i otaczającego środowiska naturalnego.

W przypadku realizacji i użytkowania przedmiotowego przedsięwzięcia można wykluczyć duże ryzyko wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych.

Planowane przedsięwzięcie położone jest poza obszarami objętymi ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U z 2020 r., poz. 55). Na całym omawianym odcinku droga przebiega przy południowej granicy Obszaru Chronionego Krajobrazu Dolina Przysowy. Ponadto w pobliżu zlokalizowane są następujące formy ochrony przyrody (do 10 km, zgodnie z centralnym rejestrem form ochrony przyrody prowadzonym przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska): obszar specjalnej ochrony Doliny Przysowy i Słudwi PLB100003 w odległości ok. 1 km, pomnik przyrody Dąb Pani Walewskiej w odległości ok. 0,6 km.

Przedsięwzięcie znajduje się także poza korytarzami ekologicznymi zapewniającymi łączność ekologiczną w skali kraju i kontynentu, zgodnie z projektem przebiegu korytarzy ekologicznych opracowanym na zlecenie Ministerstwa Środowiska przez Zakład Badania Ssaków PAN w Białowieży (obecnie Instytut Biologii Ssaków) pod kierownictwem prof. dr. hab. Włodzimierza Jędrzejewskiego Etap I – 2005 r. i Etap II – 2011 r. Omawiany teren może stanowić miejsce lokalnych wędrówek zwierząt. Jednakże mając na uwadze bliskość terenów zabudowanych oraz otwartych terenów rolnych z niewielką ilością zadrzewień, a także istniejących barier w postaci innych dróg, można stwierdzić, że obszar przedsięwzięcia nie stanowi miejsca kluczowego dla migracji zwierząt. Z uwagi na powyższe zrealizowanie przedsięwzięcia nie przyczyni się do utraty funkcjonalności korytarzy ekologicznych i nie będzie stanowiło istotnej przeszkody dla przemieszczającej się fauny. Przewidywane natężenie ruchu na drodze jest niewielkie, zatem ewentualna migracja zwierząt możliwa będzie po powierzchni drogi.

Z przedstawionych w KIP informacji wynika, że przedmiotowe przedsięwzięcie, przede wszystkim z uwagi na niewielką skalę, krótkotrwały i odwracalny charakter zmian środowiska na etapie realizacji, brak znaczących negatywnych oddziaływań w czasie późniejszej eksploatacji oraz fakt, iż w istocie zakres przedsięwzięcia dotyczy przebudowy istniejącej i użytkowanej obecnie drogi, nie wpłynie znacząco negatywnie na cele ochrony, przedmioty ochrony oraz integralność wszystkich ww. obszarów podlegających ochronie na podstawie ww. ustawy o ochronie przyrody. Planowana inwestycja jest niewielkim obszarem przedsięwzięciem liniowym o stosunkowo małej skali oddziaływania. Po zastosowaniu odpowiednich działań minimalizujących i ograniczających uciążliwości, oddziaływania względem środowiska przyrodniczego nie będą znaczące. Teren objęty przedsięwzięciem (pas drogowy i jego bezpośrednie sąsiedztwo) nie wykazuje istotnych wartości przyrodniczych związanych z występowaniem cennych, rzadkich, bądź objętych ochroną siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin, zwierząt i grzybów. Jest to obszar o wysokim stopniu przekształcenia antropogenicznego.

Jednocześnie należy wskazać, że w przypadku zasiedlenia terenu inwestycji przez gatunki chronione, przed przenoszeniem gatunków chronionych, przed rozpoczęciem prac mogących doprowadzić do zniszczenia gatunków chronionych i ich siedlisk, umyślnego płoszenia lub niepokojenia lub mogących mieć inny negatywny wpływ na gatunki chronione należy uzyskać stosowne zezwolenia zgodnie z przepisami odrębnymi. Mając na uwadze, iż droga przebiega na niewielkim obszarze w pobliżu terenów zadrzewionych, a także terenów

rolniczych, niezabudowanych, w czasie prowadzenia prac ziemnych na terenie budowy mogą pojawić się płazy, gady oraz małe ssaki. Istotnym działaniem minimalizującym powinna być kontrola wykopów i innych elementów mogących stanowić pułapki antropogeniczne, w celu uwolnienia z nich potencjalnie uwięzionych zwierząt. Dodatkowo prace w obrębie rowów drogowych należy ograniczyć do niezbędnego minimum oraz prowadzić w taki sposób, aby nie zakłócić przepływu wód i nie wpłynąć negatywnie na stan wód powierzchniowych i podziemnych oraz na siedliska i gatunki objęte ochroną mogące pojawiać się w ich obszarze.

Przedsięwzięcie nie wymaga wycinki drzew. W obszarze jego realizacji zlokalizowane są drzewa, zatem należy przewidzieć ich zabezpieczenie obejmujące m. in.: zabezpieczenie pni drzew przed uszkodzeniami mechanicznymi, wprowadzenie zakazu magazynowania materiałów budowlanych bezpośrednio przy drzewach, w szczególności takich, które mogłyby być szkodliwe dla korzeni jak np. cement, impregnaty, środki chemiczne itp., minimalizowanie ruchu pojazdów i maszyn budowlanych w pobliżu drzew, wykonywanie prac ręcznie w obrębie strefy korzeniowej.

Z uwagi na fakt, iż droga aktualnie istnieje i jest wpisana w lokalny krajobraz jej przebudowa nie wpłynie również negatywnie na walory krajobrazowe. Można przypuszczać, że po zrealizowaniu przedsięwzięcia odbiór krajobrazu będzie pozytywny i będzie to związane z poprawą stanu technicznego i estetyki projektowanych elementów.

W obszarze oddziaływania przedsięwzięcia nie znajdują się jeziora, strefy ochronne ujęć wód oraz obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary wodno-błotne i obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek, obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, obszary leśne, obszary górskie, morza i obszary wybrzeży, obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne i kulturowe, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

Zgodnie z KIP droga przebiega częściowo w obszarach ochrony archeologicznej. Z uwagi na zakres robót obejmujący jedynie strefę przypowierzchniową, nie obejmującą robót ziemnych, planowane prace nie naruszają tych obszarów.

Droga nie koliduje z istniejącymi urządzeniami melioracyjnymi oraz ciekami wodnymi. Planowane roboty w sąsiedztwie tych elementów polegają jedynie na pracach powierzchniowych (bez wykonywania robót ziemnych). Nie przewiduje się budowy, remontu czy też przebudowy istniejących przepustów oraz mostów.

Ze względu na rodzaj, skalę i usytuowanie przedsięwzięcia można jednoznacznie stwierdzić, iż nie będzie ono powodować transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z danymi Banku Danych Lokalnych (GUS) gęstość zaludnienia gminy Kiernozia na rok 2018 wynosi 45 os/km².

Do realizacji przedsięwzięcia stosowany będzie sprawny technicznie sprzęt i maszyny budowlane. Miejsce postoju maszyn i pojazdów zlokalizowane będzie na uszczelnionej powierzchni. Ścieki bytowe odprowadzane będą do przenośnych toalet, systematycznie opróżnianych przez uprawnione podmioty. Odpady powstające w trakcie realizacji przedsięwzięcia będą gromadzone selektywnie w wyznaczonym, a następnie będą przekazywane uprawnionym podmiotom. Wody opadowe i roztopowe z jezdni odprowadzane będą za pomocą spadków do rowów trawiastych wzdłuż drogi.

Planowane przedsięwzięcie nie jest położone na obszarach wodno-błotnych lub innych obszarach o niskim poziomie wód gruntowych w tym siedliskach łąkowych oraz przy ujściu rzek.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w dorzeczu Wisły na pograniczu obszarów jednolitych części wód powierzchniowych PLRW200017272449 Przysowa oraz PLRW200017272469 Nida.

Dla JCWP Przysowa stan określono jako zły, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za zagrożone. Dla przedmiotowej JCW wyznaczono derogację na podstawie art. 4 ust.

4 Ramowej Dyrektywy Wodnej, tj. Dyrektywy 2000/60/WE, którą uzasadnia się brakiem możliwości technicznych oraz dysproporcjonalnymi kosztami. Z uwagi na niską wiarygodność oceny i związany z tym brak możliwości wskazania przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu brak jest możliwości zaplanowania racjonalnych działań naprawczych. Zaplanowanie i wdrożenie jakichkolwiek działań będzie generowało nieuzasadnione koszty. W przypadku potwierdzenia złego stanu wprowadzone zostanie działanie mające na celu rozpoznanie jego przyczyn. Takie etapowe postępowanie pozwoli na racjonalne zaplanowanie niezbędnych działań i zapewnienie ich wymaganej skuteczności.

Dla JCWP Nida stan określono jako zły, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za zagrożone. Dla przedmiotowej JCW wyznaczono derogację na podstawie art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej, tj. Dyrektywy 2000/60/WE, którą uzasadnia się brakiem możliwości technicznych. W zlewni JCWP występuje presja rolnicza. W programie działań zaplanowano wszystkie możliwe działania mające na celu ograniczenie tej presji tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dobrego stanu. 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.

Nie przewiduje się bezpośredniego wpływu przedsięwzięcia na stan jakościowy i ilościowy wód powierzchniowych.

Uznać należy, iż powyższe rozwiązania techniczne pozwolą zabezpieczyć środowisko wodne przed emisją substancji ropopochodnych do wód podziemnych. Teren realizacji przedsięwzięcia zlokalizowany jest w granicy jednolitej części wód podziemnych o europejskim kodzie PLGW200063, której stan chemiczny i ilościowy określono jako dobry, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrażone. Wyżej wskazana JCWPd nie uzyskała odstępstw dla osiągnięcia celów środowiskowych ze względu na brak możliwości technicznych.

Ze względu na skalę, charakter i zakres przedmiotowego przedsięwzięcia stwierdzono, że planowane zamierzenie inwestycyjne nie będzie stwarzać zagrożeń dla osiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód, w tym będzie odbywało się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych dotyczących ochrony wód, określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Planowana inwestycja leży poza obszarami wybrzeży i obszarami morskimi oraz poza obszarami góorskimi i leśnymi.

Przedsięwzięcie znajduje się poza strefami ochronnymi ujęć wód oraz poza obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych.

Planowana inwestycja nie znajduje się w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią wynikającym z Map Zagrożenia Powodziowego.

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

Po wnikliwej analizie zgromadzonego materiału dowodowego dotyczącego planowanego przedsięwzięcia, uwzględniając jego poszczególne fazy: realizacji, eksploatacji i ewentualnej likwidacji, z uwagi na rodzaj, charakterystykę, skalę oraz usytuowanie, można stwierdzić brak możliwości wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości, intensywności lub złożoności. Przedsięwzięcie na etapie budowy oddziaływać będzie okresowo i krótkotrwale, zaś na etapie eksploatacji oddziaływanie będzie długotrwale o charakterze ciągłym, jednakże zarówno w fazie eksploatacji, jak i w fazie realizacji przy zachowaniu odpowiednich działań minimalizujących przedsięwzięcie nie powinno znacząco oddziaływać na środowisko.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Skierniewicach za pośrednictwem Wójta Gminy Kiernozia w ciągu 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Wójt Gminy Kiernozia

Beata Miazek

Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Rozdzielnik:

1. Powiat Łowicki – Wnioskodawca – za pośrednictwem skrzynki epuap
2. aa

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi - za pośrednictwem skrzynki epuap
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łowiczu
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie - za pośrednictwem skrzynki epuap