



Łódź, 5 marca 2020 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W ŁODZI**

WOOS.4220.80.2020.AZi.3

**Sz. P. Roman Miksa
Wójt Gminy Czarnocin**

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1 i ust. 3, 3a i 4 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), zwanej dalej ustawą ooś, § 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), w sprawie administracyjnej zainicjowanej wnioskiem z 29 stycznia 2020 r. Powiatu Piotrkowskiego – Zarządu Dróg Powiatowych w Piotrkowie Tryb. reprezentowanego przez pełnomocnika, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, nawiązując do wystąpienia Wójta Gminy Czarnocin z 3 lutego 2020 r., znak: 6220.2.2020, po przeanalizowaniu ww. wniosku wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia i jej uzupełnieniem,

wyrażam opinię że,

- I. Dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi powiatowej nr 2900E Tuszyn – Czarnocin na terenie gm. Czarnocin, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko;**
- II. Wskazuję na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących istotnych warunków korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:**
 1. Wycinkę drzew ograniczyć do niezbędnego minimum, tj. maksymalnie 3 drzew, i wykonać poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października włącznie. Dopuszcza się przeprowadzenie wycinki w terminie od 15 sierpnia do 15 października, jednakże planowaną wycinkę należy wtedy 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.
 2. W celu wyrównania równowagi przyrodniczej za usunięte drzewa należy wykonać nasadzenia zastępcze w liczbie minimum 40 drzew. Do nasadzeń należy zastosować drzewa z gatunków rodzimych, ze szczególnym uwzględnieniem gatunków miododajnych,

- dopasowanych do warunków siedliskowych omawianego terenu, w odmianach wysokopiennych. Nasadzenia przeprowadzić z wyłączeniem miesięcy: czerwiec, lipiec i sierpień. Posadzone drzewa opalikować, a przyziemną część pnia zabezpieczyć przed uszkodzeniami wynikającymi z wykaszania terenu. Nasadzenia należy wykonać w pasie drogowym przebudowywanej drogi.
3. W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia zapewnić stosowną opiekę i pielęgnację zadrzewień znajdujących się na terenie przedsięwzięcia, a osobniki posadzone w ramach kompensacji przyrodniczej, 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 prowadzić tak, by dostarczać drzewom tygodniową minimalną dawkę wody wg wzoru: 20 litrów na osobnik + 20 litrów na każde 2,5 cm pierśnicy drzewa. Dopuszcza się także stosowanie podziemnych i naziemnych systemów nawadniania zapewniających ww. skutek.
 4. Zabezpieczyć narażone na uszkodzenia zadrzewienia znajdujące się w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia. W pobliżu tych zadrzewień prace należy prowadzić ze szczególną ostrożnością. Zadrzewienia należy zabezpieczyć przed urazami mechanicznymi i innymi uszkodzeniami poprzez np. ich wyгородzenie 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 jego korony. W obrębie systemu korzeniowego pozostawionych drzew nie należy składować materiałów chemicznie i fizycznie szkodliwych dla korzeni i gleby jak np. cement, wapno, oleje, środki impregnujące, paliwa ciekłe itp.
 5. Prace w korycie rzeki Biskupka polegające na przebudowie przepustu ograniczyć do niezbędnego minimum. Na etapie realizacji zachować przepływ wody w cieku (jeżeli taki występuje w sposób naturalny w środowisku, tj. nie występuje susza i naturalny zanik wody płynącej) oraz stosować zabezpieczenia koryta cieku przed przedostawaniem się do wód odpadów powstających w związku z pracami budowlanymi.
 6. W trakcie realizacji przedsięwzięcia należy kontrolować wszystkie wykopy, nieukończone systemy odwodnień 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.
 7. W ramach systemu odwodnienia stosować korytka betonowe o łagodnie nachylonych ściankach i zaokrąglonym kształcie, umożliwiającym wydostanie się drobnych zwierząt na zewnątrz.

UZASADNIENIE

Wójt Gminy Czarnocin pismem z 3 lutego 2020 r., znak: 6220.2.2020 wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi (zwanego dalej RDOŚ w Łodzi) z prośbą o opinię w przedmiocie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określenia ewentualnego zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi powiatowej nr 2900E Tuszyn – Czarnocin na terenie gm. Czarnocin, przesyłając w załączeniu, m. in. kopię wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz kartę informacyjną przedsięwzięcia (zwaną dalej KIP).

Pismem z 5 lutego 2020 r., znak: WOOŚ.4220.80.2020.AZi RDOŚ w Łodzi wezwał Wójta Gminy Czarnocin do uzupełnienia wystąpienia poprzez przesłanie oświadczenia, o którym mowa w art. 64 ust. 2a ustawy ooś. Pismem z 7 lutego 2020 r., znak: 6220.2.2020 Wójt Gminy Czarnocin przesłał do tut. organu stosowny dokument.

Pismem z 11 lutego 2020 r., znak: WOOŚ.4220.80.2020.AZi.2, RDOŚ w Łodzi wezwał Wójta Gminy Czarnocin o przedłożenie dodatkowych wyjaśnień do KIP. Odpowiedź na powyższe wezwanie wpłynęła przy piśmie Wójta Gminy Czarnocin z 26 lutego 2020 r., znak: 6220.2.2020.

Organem właściwym do wydania opinii w przedmiocie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś jest RDOŚ w Łodzi.

Przedsięwzięcie zostało zakwalifikowane przez organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – Wójta Gminy Czarnocin do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których wykonanie raportu może być wymagane, i o których mowa w § 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, 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*” oraz „*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*”.

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, RDOŚ w Łodzi 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 2900E Tuszyn – Czarnocin, zlokalizowanej na terenie gminy Czarnocin (powiat piotrkowski, województwo łódzkie), na działkach o nr ewid.: 1161 obręb Czarnocin; 928, 936, 938 obręb Tychów; 366, 367, 369, 387, 513 obręb Rzepki. Przedmiotowa droga w powiązaniu z innymi drogami powiatowymi zapewnia podstawowe powiązania gminy Czarnocin z innymi gminami. Po przebudowie sposób wykorzystania drogi nie ulegnie zmianie. Nie przewiduje się także znacznego wzrostu natężenia i zmiany struktury ruchu.

Analizowana droga przebiega w sąsiedztwie terenów leśnych, zabudowy mieszkaniowej zagrodowej i jednorodzinnej oraz użytków rolnych.

Rozpatrywaną przebudowę projektuje się w istniejącym pasie drogowym, po dotychczasowym śladzie drogi. Wobec powyższego realizacja przedsięwzięcia nie zmienia funkcji i aktualnego sposobu zagospodarowania i użytkowania zajmowanych powierzchni.

Aktualnie na długości opracowania szerokość pasa drogowego jest zmienna i wynosi od 4,7 m do 6,0 m. Maksymalna długość odcinka drogi do przebudowy to 4251,25 km. Zakres

przedsięwzięcia obejmuje wykonanie jezdni o jednakowej szerokości wynoszącej 6,0 mb na całym odcinku, poboczy o szerokości 1,0 mb z destruktu lub kruszywa łamanego, jednostronnego chodnika oraz uporządkowanie systemu odwodnienia. Istniejąca jezdnia na całym odcinku objętym projektem posiada nawierzchnię bitumiczną. Na odcinku od km 0+000,00 do km 2+652,25 istniejąca nawierzchnia jest w złym stanie technicznym. Posiada ona liczne zapadnięcia i spękania. Brak spadków poprzecznych i podłużnych powoduje szereg zastoisk wody. Projekt przewiduje na tym odcinku rozbiórkę istniejącej nawierzchni wraz z konstrukcją i wykonanie nowej nawierzchni wraz z konstrukcją. Na odcinku od km 2+652,25 do km 3+803,04 istniejąca nawierzchnia jest w stanie technicznym dobrym. Wykonane tu zostanie jedynie poszerzenie istniejącej jezdni do projektowanych parametrów. Na odcinku od km 3+803,04 do km 4+251,25 istniejąca nawierzchnia jest w stanie technicznym dobrym. Projekt nie przewiduje robót nawierzchniowych na jezdni na ww. odcinku. Aktualnie w pasie drogi nie występują chodniki przeznaczone dla ruchu pieszego. W ramach przedsięwzięcia wzdłuż drogi na całej długości zaprojektowany został jednostronny chodnik o szerokości 2,0 mb, o nawierzchni asfaltowej i z kostki betonowej. Chodnik będzie wyniesiony nad poziom jezdni, co uniemożliwi wjazdy pojazdów na teren chodnika oraz będzie oddzielony od jezdni krawężnikiem betonowym. Dodatkowo w ramach przedsięwzięcia na całym odcinku wykonane zostaną zjazdy o nawierzchni z kostki betonowej i kruszywa łamanego.

Odwodnienie pozostaje niezmiennie i odbywać się będzie powierzchniowo do istniejących rowów odpływowych. Za projektowanym poboczem z destruktu po stronie jezdni bez chodnika, zaprojektowany został ciek betonowy z korytek prefabrykowanych, umożliwiający prawidłowy spływ wód opadowych z jezdni i poboczy. Zastosowane zostaną cieki betonowe o głębokości ok. 8-10 cm, wyokrąglone. Wyjątek stanowią odcinki projektowanej drogi od km 1+061,00 do km 1+300,00, od km 3+803,04 do km 4+180,95 i od km 4+226,03 do km 4+251,25, gdzie z uwagi na wysoki nasyp i obiekt mostowy zaprojektowano odwodnienie rowami odpływowymi jednostronnymi. Przyjęto pochylenie skarp rowu 1:1,5 i lokalnie 1:1 oraz zmienną głębokość, maksymalnie do 80 cm. Z uwagi na fakt zaprojektowania od km 3+777,62 do km 4+251,25 jednostronnego chodnika bez przebudowy jezdni, zaprojektowano w ww. pikietażu wpusty burzowe odprowadzające wodę z jezdni do pozostawionego za chodnikiem rowu przydrożnego. Rów na całej długości zostanie wyłożony płytami ażurowymi obsianymi trawą wraz z wykonaniem przebudowy przepustów na zjazdach umożliwiając w ten sposób prawidłowy spływ wód opadowych. Od km 3+771,98 do km 3+803,13 zaprojektowano przykrycie istniejącego rowu rurami średn. 60 cm z jednostronnym zakończeniem ścianką czołową, za którą zabezpieczono skarpy i dno rowu płytami ażurowymi. Ponadto w ramach uporządkowania odwodnienia istniejące pod jezdnią i projektowanym chodnikiem przepusty zostaną wymienione na nowe z rur żelbetowych średnicy 60 cm. Lokalizacja przepustów: km 1+249,56, 2+000,63, 3+771,98, 3+795,70.

Po zrealizowaniu przedsięwzięcia droga będzie posiadać następujące parametry:

- kategoria drogi: powiatowa,
- klasa techniczna: Z,
- prędkość projektowa: $V_p = 50$ km/h,
- prędkość miarodajna: $V_m = 50$ km/h,
- przekrój poprzeczny: 1 x 2,
- szerokość pasa ruchu: 2 x 3,0 m
- szerokość pobocza: 1,0 m,
- szerokość chodnika: 2,0 m,
- rów przydrożny: jednostronny,

- ciek betonowy: jednostronny.

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.

Zaplecze budowy, park maszynowy i miejsce składowania materiałów budowlanych należy zlokalizować na terenach przekształconych, poza obszarami w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, terenami podmokłymi, ciekami, terenami leśnymi oraz zadrzewionymi; w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni (w tym przede wszystkim powierzchni biologicznie czynnej). Po ukończeniu prac należy zapewnić przywrócenie terenu do stanu poprzedzającego ich rozpoczęcie.

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 i wycinką drzew. 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 obiektu 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. 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 znacząco wpłynie na poprawę aktualnego 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 powierzchniowo do rowów przydrożnych;
- emisja odpadów – w trakcie realizacji przedsięwzięcia mogą być wytwarzane niewielkie ilości typowych dla tego typu przedsięwzięć odpadów powstających 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. Grunt z wykopów należy wykorzystać na terenie przedsięwzięcia lub w przypadku braku takiej możliwości zostanie przekazany uprawnionym podmiotom.

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. 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 Chronionego Krajobrazu Doliny Wolbórki w odległości ok. 3 km, rezerwat przyrody Wolbórka w odległości ok. 7 km, rezerwat przyrody Molenda w odległości ok. 9 km, najbliższy położony użytek ekologiczny Moszczanka w odległości ok. 10 km, najbliższy położony pomnik przyrody (dąb

szypułkowy) w odległości ok. 0,5 km, najbliższy położony obszar należący do europejskiej sieci ekologicznej Natura 2000 to obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Buczyzna Gałkowska PLH100016 w odległości ok. 15 km. 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, można stwierdzić, że nie wystąpi znacząco negatywny wpływ na cele ochrony, przedmioty ochrony oraz integralność wszystkich ww. obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Przedsięwzięcie znajduje się 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 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 znacząco do utraty funkcjonalności korytarzy ekologicznych i nie będzie stanowiło istotnej przeszkody dla przemieszczającej się fauny. Przewidywane natężenie ruchu na drodze jest stosunkowo niewielkie, zatem migracja zwierząt możliwa będzie po powierzchni drogi.

Teren objęty przedsięwzięciem nie wykazuje istotnych wartości przyrodniczych związanych z występowaniem cennych, rzadkich, bądź objętych ochroną siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin, zwierząt i grzybów. 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 fragmentarycznie w pobliżu terenów leśnych oraz terenów rolniczych, niezabudowanych, a także przecina ciek wodny, w czasie prowadzenia prac ziemnych na terenie budowy mogą pojawić się płazy, gady oraz małe ssaki. Istotnym działaniem minimalizującym powinna być kontrola wykopów, elementów odwodnienia bądź innych elementów mogących stanowić pułapki antropogeniczne, w celu uwolnienia z nich potencjalnie uwięzionych zwierząt. W razie potrzeby zastosowane zostaną ogrodzenia ochronne uniemożliwiające wtargnięcie płazów na teren budowy. Ich lokalizacja i sposób wykonania powinny być uzgodnione ze specjalistą herpetologiem. Ponadto prace w obrębie rowów i przepustów 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. Zaleca się wykonanie robót przy rowach i przepustach w okresie pozbawionym nasilonych opadów oraz poza okresami sezonowych migracji płazów.

Z uwagi na fakt, iż droga aktualnie istnieje i jest wpisana w lokalny krajobraz jej przebudowa nie wpłynie 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 obrębie pasa drogowego znajdują się drzewa, które kolidują z projektowaną inwestycją. Przewiduje się wycinkę maksymalnie 3 drzew, nie przewiduje się dokonania przesadzeń żadnych

drzew. Na etapie realizacji przebudowy drogi po dokonaniu wytyczenia geodezyjnego w terenie, o ile zaistnieje możliwość dokonania zwężenia szerokości chodnika i ww. drzewa wskazane do wycinki będą możliwe do pozostawienia, nie zostaną one wycięte. Wycinka zostanie przeprowadzona poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października włącznie. Dopuszcza się wycinkę zadrzewień w terminie od 15 sierpnia do 15 października, jednakże planowaną wycinkę należy w tym wypadku poprzedzić bezpośrednio ekspertyzą ornitologiczną stwierdzającą brak zasiedlenia drzew przez ptaki. W związku z wycinką przewiduje się wykonanie kompensacji przyrodniczej w postaci nasadzeń zastępczych. Inwestor przewiduje nasadzenie 40 sztuk drzew w pasie drogowym analizowanej drogi, na odcinku od km ok. 0+100,00 do km ok. 1+100,00 po obu stronach drogi. Do nasadzeń należy rozważyć wykorzystanie gatunków drzew rodzimych, ze szczególnym uwzględnieniem gatunków miododajnych, dopasowanych do warunków siedliskowych omawianego terenu. Ponadto wszystkie drzewa zlokalizowane w pobliżu przedsięwzięcia, a nieprzeznaczone do wycinki, nie powinny odnieść szkody w wyniku jego realizacji, a te, które będą szczególnie narażone na niekorzystny wpływ w czasie prowadzenia robót budowlanych należy odpowiednio zabezpieczyć. Ochrona powinna dotyczyć także terenu leśnego. W niniejszej opinii wskazano też warunki dotyczące pielęgnacji i utrzymania drzew wprowadzonych w ramach nasadzeń kompensacyjnych. Warunki dotyczące podlewania przyjęto w oparciu o publikację: M. Kosmala, Po co ludziom drzewa, czyli o roli i znaczeniu drzew w życiu człowieka, fro.olsztyn.pl, które znajdują się także w publikacjach wielu innych specjalistów z zakresu utrzymania drzew. Wskazane w opinii zapisy mają zwiększyć udatność nasadzeń, a co za tym idzie skuteczność zabiegów kompensacyjnych. Podlewanie posadzonych drzew jest niezwykle istotne z uwagi na zmieniające się warunki klimatyczne i przedłużające się w sezonie wegetacyjnym niedobory wody.

W obszarze znaczącego 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 lęgowe oraz ujścia rzek, obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, obszary górskie, morza i obszary wybrzeży, obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne i kulturowe, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

W km 1+249,56 droga przecina ciek wodny o nazwie Biskupka. Przepływ wody pod drogą odbywa się istniejącym przepustem dwuotworowym z blachy falistej. W ramach przedsięwzięcia zachodzi konieczność dokonania jednostronnego wydłużenia przepustu. W celu zminimalizowania wpływu prac w obrębie przepustu zostaną zastosowane stosowne działania minimalizujące uniemożliwiające zanieczyszczenie ciek, a realizacja prac dokonana zostanie z zachowaniem ciągłości przepływu wody w rzece.

W bezpośrednim sąsiedztwie drogi występują tereny leśne. Przedsięwzięcie polegające na przebudowie drogi po jej istniejącym śladzie nie będzie naruszać terenu przyległego lasu, a wycince podlegać będą jedynie drzewa zlokalizowane w pasie drogowym.

W zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia występuje obszar objęty ochroną konserwatorską – strefa K ochrony zespołu architektoniczno-krajobrazowego, w której obowiązuje ochrona wartości krajobrazowych, przyrodniczych i architektonicznych. W bezpośrednim sąsiedztwo pasa drogowego znajduje się także stanowisko archeologiczne. Z uwagi na zakres i skalę przedsięwzięcia nie przewiduje się znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia na ww. obszary.

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

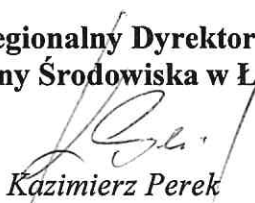
Zgodnie z danymi Banku Danych Lokalnych (GUS) gęstość zaludnienia gminy Czarnocin na rok 2018 wynosi 57 os/km².

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 długotrwałe o charakterze ciągłym, jednakże zarówno w fazie eksploatacji, jak i w fazie realizacji przy zachowaniu odpowiednich działań minimalizujących i kompensujących przedsięwzięcie nie powinno znacząco oddziaływać na środowisko.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

**Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Łodzi**


Kazimierz Perek

Otrzymuje:

1. adresat

Sprawę prowadzi: Anna Ziental-Baran 42 665 03 76

