



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W ŁODZI**

Łódź, 20 lipca 2017 r.

Znak: WOOS.4260.5.2017.DKr.3

(poprzedni znak sprawy: WOOS-I.4210.2.2017.DKr.)



DECYZJA Nr 33/2017

z 20 lipca 2017 r.

o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1257), zwanej dalej w skrócie k.p.a., w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. 1, a także art. 84 i 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 2016 r., poz. 353 ze zm.), zwanej dalej w skrócie ustawą ooś, a także § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), po rozpatrzeniu Gminy Miasto Tomaszów Mazowiecki, reprezentowanej przez pełnomocnika – Pana Wiesława Paźgiera o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a także uwzględniając opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tomaszowie Mazowieckim

stwierdzam:

- I. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa dróg gminnych publicznych - ulic: Jana, Grażyny, Edwarda, Damazego, Ignacego, Jerzego, Ireny, Henryka, Przebudowa dróg gminnych wewnętrznych - ul. Grzegorza, ul. Haliny wraz z budową kanalizacji deszczowej i odwodnieniem nawierzchni na terenie oś. "Ludwików" w Tomaszowie Mazowieckim”.
- II. Wskazuję na konieczność uwzględnienia następujących warunków i wymagań:
Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:
 1. Drzewa i krzewy znajdujące się w zasięgu prac maszyn i urządzeń, a nieprzeznaczone do wycinki, należy odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi, zasypaniem, uszkodzeniem oraz składowanym materiałem. W tym celu należy zastosować osłony pni drzew w postaci m.in. specjalnych mat lub desek. Prace wykonywane w obrębie brył korzeniowych należy prowadzić ręcznie. W przypadku prac związanych z głębokimi wykopami należy odpowiednio zabezpieczyć system korzeniowy roślin.
 2. Wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza sezonem rozrodczym i lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października włącznie.
 3. W ramach nasadzeń kompensacyjnych, wykonać nasadzenia co najmniej pięciu sztuk kłonu zwyczajnego w sąsiedztwie usuwanych drzew i krzewów (w zieleńcu po przeciwnej stronie ul. Jana na dz. 347). Nasadzenia wykonać zgodnie z dobrą praktyką ogrodniczą. Materiałem nasadzeniowym powinny być drzewa i krzewy w postaci wyrosniętych, wieloletnich sadzonek. Wykorzystywane do nasadzeń rośliny winny mieć prawidłowo ukształtowany system korzeniowy oraz koronę. Sadzonki nie mogą być pokaleczone oraz posiadać oznak chorobowych.

4. Zaplecze budowy wyposażać w sorbenty służące likwidacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych.
 5. Zaplecza budowy należy wyposażać w szczelne sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe systematycznie wywozić przez specjalistyczne firmy do najbliższych położonych punktów zlewnych bądź do oczyszczalni ścieków.
 6. Należy stosować pojazdy i sprzęt w dobrym stanie technicznym.
 7. Roboty budowlane należy organizować w taki sposób, aby zminimalizować ilość osób narażonych na hałas o poziomie ponadnormatywnym. Pracę silników maszyn spalinowych i samochodów budowy ograniczać do minimum.
 8. Należy ograniczyć pylenie na placu budowy przez zraszanie terenu wodą w okresach suszy, a także zabezpieczyć pyliste materiały budowlane przed ich rozwiewaniem.
 9. Czas budowy należy ograniczyć wyłącznie do pory dziennej oraz przestrzegać zasady wyłączania silników w czasie przerw w pracy.
- III. Integralną częścią niniejszej decyzji jest Załącznik Nr 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia.**

UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi 16 stycznia 2017 r. wpłynęło pismo Pana Dariusza Żeleźnego, działającego z upoważnienia Prezydenta Miasta Tomaszowa Mazowieckiego z 10 stycznia 2017 r., znak: WAR.073.1.2017.KB, przekazujące zgodnie z właściwością wniosek Pana Wiesława Paźgiera – pełnomocnika Gminy Miasta Tomaszów Mazowiecki (zwanego dalej w skrócie pełnomocnikiem Inwestora) z 5 stycznia 2017 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa dróg gminnych publicznych – ulic: Jana, Grażyny, Edwarda, Damazego, Ignacego, Jerzego, Ireny, Henryka, Przebudowa drogi gminnej wewnętrznej – ul. Grzegorza, Remont drogi gminnej wewnętrznej – ul. Haliny wraz z budową kanalizacji deszczowej i odwodnieniem nawierzchni na terenie os. „Ludwików” w Tomaszowie Mazowieckim”, planowanego do realizacji na dz. nr ewid.: 760, 347, 385, 401, 411, 422, 486, 358, 371, 384, 457, 468, 440, 487, 850, 484/1, 459/1, 161, 500, 47, 48, 57 obręb 21, położonych w Tomaszowie Mazowieckim.

Ponieważ wniosek ten zawierał braki formalne, RDOŚ w Łodzi pismem z 18 stycznia 2017 r., znak: WOOS-I.4210.2.2017.DKr wezwał pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia przedmiotowego wniosku. Przedmiotowy wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach został uzupełniony ostatecznie 31 stycznia 2017 r. (pismo Pana Wiesława Paźgiera z 26 stycznia 2017 r.), wobec czego tutejszy organ mógł wszcząć postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Pismem z 3 lutego 2017 r., znak: WOOS-I.4210.2.2017.DKr.2 zawiadomiono pełnomocnika Inwestora o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. O powyższym, pozostałe strony postępowania zawiadomiono poprzez obwieszczenie z tego samego dnia, znak: WOOS-I.4210.2.2017.DKr.3. Obwieszczenie to zostało przekazane do Urzędu Miasta w Tomaszowie Mazowieckim, pismem z tego samego dnia, znak: WOOS-I.4210.2.2017.DKr.4 z prośbą o zawiadomienie stron postępowania poprzez zamieszczenie ww. obwieszczenia na tablicy ogłoszeń ww. Urzędu na okres 14 dni (nie licząc dnia wywieszenia) lub powiadomienia stron w inny zwyczajowo przyjęty sposób. Jednocześnie ww. obwieszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi informujące o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń oraz stronie internetowej BIP RDOŚ w Łodzi. Zwrot ww. obwieszczenia (z Urzędu Miasta w Tomaszowie Mazowieckim) zawierającego datę jego wywieszenia, otrzymano 10 marca 2017 r.

Po analizie przedłożonej dokumentacji, stwierdzono jej braki merytoryczne, w związku z czym RDOŚ w Łodzi pismem z 14 lutego 2017 r., znak: WOOS-I.4210.2.2017.DKr.5, wezwał pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia informacji zawartych w karcie informacyjnej

przedsięwzięcia. W odpowiedzi na powyższe pismo, 10 marca 2017 r. wpłynęło uzupełnienie z 7 marca 2017 r. (trzy egzemplarze w wersji papierowej i elektronicznej), po analizie którego nadal stwierdzono braki merytoryczne, w związku z czym pismem z 14 marca 2017 r., znak: WOOS-I.4210.2.2017.DKr.6 ponownie wezwano pełnomocnika Inwestora, do ich usunięcia.

Wymagane uzupełnienie (trzy egzemplarze w wersji papierowej i elektronicznej) wpłynęło do siedziby tutejszego organu 31 marca 2017 r. (pismo pełnomocnika Inwestora z 29 marca 2017 r.). Tego samego dnia otrzymano także pismo pełnomocnika Inwestora z 29 marca 2017 r., zmieniające nazwę przedsięwzięcia na: „Przebudowa dróg gminnych publicznych - ulic: Jana, Grażyny, Edwarda, Damazego, Ignacego, Jerzego, Ireny, Henryka, Przebudowa dróg gminnych wewnętrznych - ul. Grzegorza, ul. Haliny wraz z budową kanalizacji deszczowej i odwodnieniem nawierzchni na terenie oś. "Ludwików" w Tomaszowie Mazowieckim”.

Po analizie całości zgromadzonej dokumentacji, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi pismem z 4 kwietnia 2017 r., znak: WOOS-I.4210.2.2017.DKr.7 zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tomaszowie Mazowieckim z prośbą o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko powyższego przedsięwzięcia, a w przypadku takiej potrzeby co do zakresu raportu o oddziaływaniu tego przedsięwzięcia na środowisko zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 *ustawy o oś.* Powyższe pismo (do wiadomości, bez załączników) przesłano także do pełnomocnika Inwestora.

Obwieszczeniem z 4 kwietnia 2017 r. znak: WOOS-I.4210.2.2017.DKr.8 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi poinformował strony postępowania o ww. wystąpieniu do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tomaszowie Mazowieckim o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Powyższe obwieszczenie zostało przekazane do Urzędu Miasta w Tomaszowie Mazowieckim pismem z 4 kwietnia 2017 r. znak: WOOS-I.4210.2.2017.DKr.9 z prośbą o zawiadomienie stron postępowania poprzez zamieszczenie ww. obwieszczenia na tablicy ogłoszeń ww. Urzędu na okres 14 dni (nie licząc dnia wywieszenia) lub powiadomienia stron inny zwyczajowo przyjęty sposób. Jednocześnie obwieszczenie to zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń oraz na stronie internetowej BIP RDOŚ w Łodzi. Zwrot ww. obwieszczenia (z Urzędu Miasta w Tomaszowie Mazowieckim) zawierającego datę jego wywieszenia, otrzymano 4 maja 2017 r.

W piśmie z 12 kwietnia 2017 r., znak: PPIS-ZNS-470/21/17 (otrzymanym 18 kwietnia 2017 r.) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Tomaszowie Mazowieckim wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Po przeanalizowaniu całości dokumentacji, postanowieniem z 24 kwietnia 2017 r. znak: WOOS-I.4210.2.2017.DKr.10 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa dróg gminnych publicznych - ulic: Jana, Grażyny, Edwarda, Damazego, Ignacego, Jerzego, Ireny, Henryka, Przebudowa dróg gminnych wewnętrznych - ul. Grzegorza, ul. Haliny wraz z budową kanalizacji deszczowej i odwodnieniem nawierzchni na terenie oś. "Ludwików" w Tomaszowie Mazowieckim”. Jednocześnie obwieszczeniem z tego samego dnia, znak: WOOS-I.4210.2.2017.DKr.11 zawiadomiono strony postępowania o otrzymaniu ww. opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Tomaszowie Mazowieckim z 12 kwietnia 2017 r., znak: PPIS-ZNS-470/21/17, a także o wydaniu przez tut. organ postanowienia z 24 kwietnia 2017 r., znak: WOOS-I.4210.2.2017.DKr.10 stwierdzającego brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia. Zwrot ww. obwieszczenia (z Urzędu Miasta w Tomaszowie Mazowieckim) zawierającego datę jego wywieszenia, otrzymano 23 maja 2017 r.

Pismem z 19 czerwca 2017 r. pełnomocnik Inwestora przedłożył poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, a także uproszczone wypisy z rejestru gruntów obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszar, na który będzie ono oddziaływać.

Obwieszczeniem z 20 czerwca 2017 r., znak: WOOŚ.4260.5.2017.DKr, RDOŚ w Łodzi poinformował strony postępowania, że zgromadzony został materiał dowodowy umożliwiający wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz wyznaczył siedmiodniowy termin do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów, materiałów i zgłoszonych żądań oraz zapoznania się z aktami ww. sprawy. Powyższe obwieszczenie zostało przekazane do Urzędu Miasta w Tomaszowie Mazowieckim pismem z 20 czerwca 2017 r., znak: WOOŚ.4260.5.2017.DKr.2 z prośbą o obwieszczenie w sposób zwyczajowo przyjęty ww. obwieszczenia na okres 14 dni. Jednocześnie obwieszczenie to zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń oraz na stronie internetowej BIP RDOŚ w Łodzi. Zwrot ww. obwieszczenia (z Urzędu Miasta w Tomaszowie Mazowieckim) zawierającego datę jego wywieszenia, otrzymano 20 lipca 2017 r.

W związku z faktem, iż dla przedmiotowego przedsięwzięcia wnioskodawcą jest jednostka samorządu terytorialnego, dla której organem wykonawczym jest organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot od niej zależny w rozumieniu art. 24m ust. 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. *o samorządzie gminnym* (Dz. U. z 2015 r. poz. 1515 i 1890), organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. 1 *ustawy o oś* jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi, zaś organem właściwym do wydania opinii jest Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Tomaszowie Mazowieckim.

Zakres przedsięwzięcia ustalono na podstawie wniosku Inwestora o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz karty informacyjnej przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 2 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 71), tj. *„polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile progi te zostały określone”* w związku z § 3 ust. 1 pkt 60, tj. *„drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”*.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na przebudowie nawierzchni dróg wraz z budową kanalizacji deszczowej i odwodnienia pasów drogowych na terenie osiedla „Ludwików” w Tomaszowie Mazowieckim. Będzie ono realizowane na działkach ew. nr: 760, 347, 385, 401, 411, 422, 486, 358, 371, 384, 457, 468, 440, 487, 850, 484/1, 459/1, 161, 500, 47, 48, 57 obręb 21, położonych w Tomaszowie Mazowieckim. Przedmiotowa inwestycja obejmuje:

- przebudowę ul. Jana o długości ok. 480,0 m wraz z kanalizacją deszczową z odprowadzeniem do rowu leżącego w zlewni rzeki Niebieskie Źródła (kanał D 500 z osadnikiem i separatorem na wylocie o długości ok. 300,0 m) oraz odcinkiem kanału D 315 (o długości ok. 100 m) z odprowadzeniem do istniejącego kanału w ul. Ludwikowskiej,
- przebudowę ul. Grażyny o długości ok. 450,0 m wraz z kanalizacją deszczową z odprowadzeniem wody do istniejącego kanału w ul. Ludwikowskiej (kanałem D 400 o długości 280 m), oraz odwodnienie części zlewni kanałem (D 500 o długości 120,0 m) z wylotem do rowu dopływu Niebieskich Źródeł (na wylocie tym przewidywana jest lokalizacja osadnika i separatora),
- przebudowę ul. Edwarda o długości ok. 320,0 m z wylotem do kanału w ul. Grażyny (planuje się kanał D 400 o długości 150,0 m, oraz kanał D 315 o długości 180,0 m),
- przebudowę ul. Damazego o długości ok. 350,0 m wraz z odwodnieniem i odcinkiem kanału D 315 (o długości ok. 150,0 m) z włączeniem go do kanału w ul. Grażyny z odprowadzeniem wód opadowych do kanału w ul. Ludwikowskiej,

- przebudowę ul. Ignacego o długości ok. 130 m i budowę kanalizacji deszczowej D 315 o długości ok. 110 m z wprowadzeniem do kanału w ul. Jana,
- przebudowę ul. Jerzego o długości ok. 130,0 m z budową kanału deszczowego D 315 o długości ok. 110,0 m z wylotem do kanału w ul. Ireny,
- przebudowę ul. Ireny o długości ok. 140,0 m i budowę kanału deszczowego D 315 o długości ok. 130,0 m z wylotem do kanału deszczowego w ul. Damazego,
- przebudowę ul. Henryka o długości ok. 230,0 m i budowę kanału deszczowego D 315 o długości ok. 210,0 m z wylotem do kanału w ul. Ludwikowskiej,
- przebudowę ul. Grzegorza o długości ok. 215,0 m i budowę kanału deszczowego D 315 o długości ok. 210,0 m z wylotem do kanału w ul. Ludwikowskiej,
- przebudowę ul. Haliny o długości ok. 220,0 m i budowę kanału deszczowego D 315 o długości ok. 210,0 m z wylotem do kanału w ul. Ludwikowskiej.

Realizacja przedsięwzięcia jest konieczna ze względu na podtapianie terenu osiedla i złą nawierzchnię dróg. Projektowane drogi wraz z kanalizacją deszczową i odwodnieniem przewiduje się zlokalizować głównie w pasach drogowych w miejscowości Tomaszów Mazowiecki na terenie osiedla budownictwa jednorodzinne Ludwików. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości wyniesie ok. 39 940 m². Łączna długość projektowanych ulic wraz z odwodnieniem wynosi ok. 2,66 km, natomiast łączna długość planowanych kanałów deszczowych wynosi ok. 2,26 km. Na terenie przedsięwzięcia lokalizowana jest zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna. Ulice stanowią komunikację wewnątrzosiedlową, stanowią też połączenie, poprzez ulice Ludwikowską, z innymi dzielnicami miasta. Ulice objęte przedmiotowym przedsięwzięciem posiadają jezdnie gruntowe umocnione kruszywem kamiennym, destruktem, bądź płytami ażurowymi betonowymi. W ciągu ulic zlokalizowane są nieliczne utwardzenia i zjazdy, wykonane głównie z wylewek betonowych, płytek betonowych oraz kostki wibroprasowanej. Szerokość istniejących jezdni waha się w granicach 3–6 m. Parametry techniczne przed realizacją przedsięwzięcia:

- ul. Jana – jezdnia bitumiczna w złym stanie technicznym o szerokości ok. 4,5 m do skrzyżowania z ul. Edwarda, dalej droga gruntowa,
- ul. Grażyny – jezdnia utwardzona z kruszywa, o szerokości od 6,0 do 6,5 m,
- ul. Edwarda – jezdnia utwardzona z płyt ażurowych betonowych o szerokości 4,75 m,
- ul. Damazego i ul. Grzegorza – pas drogowy gruntowy na całej szerokości,
- ul. Haliny i ul. Henryka – jezdnia utwardzona z płyt ażurowych betonowych o szerokości 4,0 m,
- ul. Ireny i ul. Jerzego – jezdnia utwardzona z kruszywa o szerokości ok. 5,0 m,
- ul. Ignacego – jezdnia utwardzona z kruszywa o szerokości ok. 4,5 m.

Planuje się rozbiórkę istniejących jezdni, utwardzeń i zjazdów do posesji oraz wykonanie nowych, jednolitych konstrukcji na całym zakresie. Przewiduje się, że nawierzchnie jezdni dróg publicznych wykonane będą z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszywa łamanego, natomiast nawierzchnie jezdni dróg wewnętrznych, chodników, utwardzonych poboczy i zjazdów – z wibroprasowanej kostki betonowej. W razie potrzeby zostaną zaprojektowane ścieki przykrawężnikowe (z kostki betonowej wibroprasowanej), przy małych spadkach jezdni.

Parametry techniczne po realizacji przedsięwzięcia:

- ul. Jana – jezdnia bitumiczna w krawężnikach o szerokości 6,0 m wraz z chodnikiem o szerokości 2,0 m od skrzyżowania z ul. Ludwikowską do skrzyżowania z ulicą Edwarda, dalej jezdnia o szerokości 5,0 m z jednostronnym chodnikiem o szerokości 2,0 m,
- ul. Grażyny i ul. Edwarda – jezdnia bitumiczna w krawężnikach o szerokości 6,0 m z obustronnymi chodnikami o szerokości 2,0 m,
- ul. Damazego, ul. Ignacego – jezdnia bitumiczna w krawężnikach o szerokości 5,0 m z obustronnymi chodnikami o szerokości minimum 2,0 m lub do ogrodzeń,
- ul. Grzegorza – jezdnia z wibroprasowanej kostki betonowej w krawężnikach o szerokości 3,5 m, zieleńce do ogrodzeń (obustronne, obsiane trawą o zmiennej szerokości od ok. 0,7 m do 1,3 m),

- ul. Haliny – jezdnia z wibroprasowanej kostki betonowej w krawężnikach o szerokości 3,0 m, obustronne zieleńce do ogrodzeń (obsiane trawą, o szerokości zmiennej od ok. 0,7 m do ok. 1,7 m).
- ul. Henryka – jezdnia bitumiczna w krawężnikach o szerokości 3,5 m z obustronnymi pobocznymi z wibroprasowanej kostki betonowej o zmiennej szerokości (do ogrodzeń) od ok. 1,0 m do ok. 1,7 m.
- ul. Ireny i ul. Jerzego – jezdnia bitumiczna w krawężnikach o szerokości 5,5 m z obustronnymi chodnikami o szerokości minimum 2,0 m lub do ogrodzeń.

Klasy techniczne dróg: Jana, Grażyny, Edwarda – lokalna "L", Damazego, Ignacego, Jerzego, Ireny, Henryka – dojazdowa "D", Haliny, Grzegorza – wewnętrzne. Kategorie ruchu: Jana, Grażyny, Edwarda – KR2, Damazego, Ignacego, Jerzego, Ireny, Henryka, Haliny, Grzegorza – KR1, prędkość projektowa dla wszystkich ulic – 30 km/h.

Klasa techniczna i prędkość projektowa przed realizacją są tożsame z tymi parametrami po realizacji przedsięwzięcia, za wyjątkiem kategorii ruchu, która zostanie podwyższona do ww. wartości. Dla istniejących nawierzchni kategoria ruchu nie przekracza KR1. Na terenie przedsięwzięcia brak jest zorganizowanego odwodnienia ulic. Naturalny spływ wód ze zlewni w kierunku ul. Ludwikowskiej lub w kierunku rowów, przebiegających równolegle do rzeki Niebieskie Źródła, został zakłócony zrealizowaną zabudową i w związku z tym teren ulega podtopieniom w przypadku deszczów o większym natężeniu.

Nawierzchnie dróg wykonane będą jako szczelne, z odprowadzeniem podczyszczonych w urządzeniach oczyszczających wód opadowych i roztopowych poprzez wpusty deszczowe do sieci kanalizacji deszczowej. Sieć kanalizacji deszczowej przewiduje się jako przewody szczelne z rur PVC, studzienki w technologii przyjętych rur z PE lub PP, albo z kręgów żelbetowych łączonych na uszczelkę gumową, izolowane zewnętrznie dyspersją asfaltowo-gumową. Odpływy z pasów drogowych i terenów budownictwa zostaną przeprowadzone przez urządzenia oczyszczające, podczas gdy obecnie odpływają w sposób niekontrolowany. Po realizacji kanalizacji deszczowej oraz utwardzeniu dróg zostanie on przejęty przez kanał deszczowy i wprowadzony do urządzeń oczyszczających, a następnie wylotem do odbiornika. Oczyszczone wody deszczowe z terenu przedsięwzięcia po jego realizacji odprowadzane będą projektowanymi wylotami do rowów leżących w zlewni rzeki Niebieskie Źródła. Nie przewiduje się przebudowy rowów. Prowadzone będzie jedynie ich normalne utrzymanie. Na wylocie do rowu nr I w przekroju ul. Grażyny w km 0+055 przebiegu rowu nr 1 planuje się dobrać osadnik i separator lamelowy na minimalny nominalny przepływ 16,5 l/s, a na wylocie do rowu nr II w przekroju ul. Jana w km 0 + 060 w przebiegu rowu nr 2, na minimalny nominalny przepływ 17,25 l/s. Odnosnie uzbrojenia podziemnego nie przewiduje się rozbiórek, ani przebudowy uzbrojenia podziemnego, za wyjątkiem rozwiązania ewentualnych kolizji.

Zaplecze budowy będzie zlokalizowane w pasach drogowych. Materiały do wbudowania będą przywożone i wbudowywane na bieżąco. Roboty będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, z wykorzystaniem sprawnego sprzętu technicznego. Użyte materiały budowlane muszą być dopuszczone do stosowania w budownictwie drogowym i muszą posiadać stosowne atesty, certyfikaty i świadectwa jakości właściwych jednostek aprobowanych. Materiały pylaste powinny być odpowiednio zabezpieczone przed rozwiewaniem. W wyniku realizacji przedsięwzięcia nie zajdzie potrzeba prowadzenia robót odwodnieniowych. Z karty informacyjnej nie wynika, by oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia mogło w sposób istotny kumulować się z oddziaływaniem innych inwestycji. Ponadto, na terenie na którym inwestycja będzie realizowana oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia nie znajdują się i nie są planowane inwestycje zaliczające do się przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w myśl przepisów ustawy o oś, które mogłyby prowadzić do kumulacji oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

Szatę roślinną terenu inwestycyjnego stanowią rośliny ozdobne, głównie iglaste oraz trawa na terenie posesji. W pasach drogowych występują pojedyncze drzewa i niewielkie powierzchnie trawiaste. W pasach ulic rosną krzewy i drzewa, głównie świerk, sosna, brzoza i sumaki. Planowana inwestycja polegająca na przebudowie ulic i budowie kanalizacji deszczowej będzie realizowana na działkach, które są zajęte pod istniejące drogi. Jest to teren silnie przekształcony, pozbawiony cech naturalności i większych walorów przyrodniczych. Na opisywanym terenie brak jest siedlisk

naturalnych i tym samym płatów siedlisk prawnie chronionych. W granicach opracowania nie odnotowano występowania chronionych roślin naczyniowych, ani zwierząt. Na skraju inwestycji od strony zachodniej przebiega korytarz ekologiczny w odległości kilku metrów; lecz jak wskazano w karcie, realizacja przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego wpływu na korytarze ekologiczne znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.

W ramach inwestycji przewiduje się wycięcie dwóch sosen kolidujących z układem drogowym (chodnik w ul. Jana) – jednej o obwodzie 98 cm, drugiej (trzykonarowej) o obwodach pni: 74, 98, 91 cm. Na drzewach przeznaczonych do wycinki, nie stwierdzono żadnych dziupli. Dodatkowo do wycinki przeznaczonych będzie 9,5 m² krzewów, rosnących w trzech grupach: krzew czeremchy oraz dwa krzewy sumaka – powierzchnia 0,5 m², czternaście niewielkich krzewów sumaka na powierzchni 3,0 m², sześć krzewów czeremchy luźno rosnących na powierzchni 6,0 m². Ww. krzewy nie są zasiedlone przez żadne gatunki, w tym chronione. Przewidziana wycinka dotyczy śladowej ilości niewielkich luźno rosnących samosiejek. Termin wyrębu drzew planuje się poza sezonem lęgowym ptaków. Nie planuje się wyrębu w terminie od końca lutego do 16 października. W ramach nasadzeń kompensacyjnych, przewiduje się pięć sztuk klonu zwyczajnego w sąsiedztwie usuwanych drzew i krzewów (w zieleńcu po przeciwnej stronie ul. Jana na dz. 347). Na terenie inwestycji brak jest także chronionych gatunków grzybów i siedlisk przyrodniczych objętych ochroną. Roboty w pobliżu drzew należy wykonywać ręcznie, w taki sposób, aby nie uszkodzić korzeni. Pnie drzew zabezpieczyć przed uszkodzeniem osłoną z desek, siatki, słomianych mat lub w inny sposób zaakceptowany przez Inspektora.

Emisja w trakcie budowy nie wpłynie na pogorszenie istniejącego stanu zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego. W fazie budowy oddziaływanie inwestycji na powierzchnię ziemi ograniczone będzie do obszaru budowy kanałów i przebudowy nawierzchni. Zakłada się, że warstwa humusowa ziemi będzie zdejmowana i odkładana do ponownego zagospodarowania. Nadmiar ziemi z wykopów zostanie odtransportowany do wtórnego wykorzystania w uzgodnieniu z Inwestorem. W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia nie będzie negatywnego wpływu na korytarz ekologiczny. Przy takim samym natężeniu ruchu, poprawi się standard użytkowania dróg (równość drogi, twarde nawierzchnie, prawidłowe odwodnienie), a co za tym idzie zmniejszy się spalanie paliw i zmniejszy wpływ zanieczyszczeń na otoczenie.

Na potrzeby budowy kanalizacji deszczowej wykorzystywane będą: woda na potrzeby socjalno bytowe (ok. 50 m³), woda do płukania rurociągów (ok. 500 m³), paliwa płynne (koparki, spycharki) – ok. 300 m³, piasek (ok. 6 600 m³), beton (ok. 160 m³), cement (ok. 500 m³), rury kanalizacyjne (ok. 3 200,0 m wraz z odgałęzieniami). Na potrzeby przebudowy dróg wykorzystywana będzie woda, materiały i surowce, które będą wbudowane w konstrukcje jezdni, chodników, zjazdów. Na etapie tym wstąpi także zapotrzebowanie na paliwa i energię do maszyn pomocnych przy budowie. W szczególności zostaną użyte: beton asfaltowy (ok. 3090,0 t), kruszywo kamienne (3654,0 m³), kostka betonowa wibroprasowana (9400,0 m²), krawężniki (5200,0 m) i obrzeża (4450,0 m). Źródła zakupu wody i paliwa będą wynikały z organizacji i umów wykonawcy z dostawcami. W większości przypadków punkty czerpalne wody i stacje paliw znajdują się na bazach Przedsiębiorstw realizujących zamówienie. Na potrzeby przebudowy dróg wykorzystywane będą: woda na potrzeby socjalno bytowe (ok. 60 m³), woda na potrzeby przebudowy dróg (ok. 600 m³), paliwa płynne (ok. 300 m³). Woda dostarczana będzie beczkowozami przez Wykonawcę. Masy betonowe będą przygotowywane w wytwórni zewnętrznej. Zaplecze budowy wyposażone będzie w przenośną toaletę ze szczelnym zbiornikiem bezodpływowym. W fazie eksploatacji nie przewiduje się zużycia mediów oprócz prac związanych z utrzymaniem obiektu (odśnieżanie, pielęgnacja zieleni).

Mając na uwadze niewielki zakres inwestycji, lokalizację oraz charakter prac można stwierdzić, że przedsięwzięcie nie będzie wpływać na różnorodność biologiczną. Dowóz surowców i materiałów będzie odbywał się sukcesywnie w dostosowaniu do postępu robót. Materiały będą bezpośrednio wbudowywane, bez składowania na placu budowy. Realizacja planowanego przedsięwzięcia związana będzie z emisją zanieczyszczeń do środowiska, w tym m. in.: emisją pyłów i gazów do atmosfery, emisją hałasu, emisją drgań, emisją ścieków socjalno-bytowych, wód opadowych i roztopowych, emisją odpadów, oddziaływaniem na powierzchnię ziemi oraz gleby związaną z przekształcaniem terenu. W fazie budowy źródłem hałasu będzie praca maszyn

budowlanych i ruch samochodów ciężarowych transportujących materiały budowlane i instalacyjne. Do prowadzenia prac należy wykorzystywać sprawny sprzęt. Prace prowadzone będą jedynie w porze dziennej. Oddziaływania i uciążliwości na etapie realizacji będą krótkotrwale, ustąpią wraz z zakończeniem planowanej inwestycji i nie spowodują trwałych znaczących zmian w środowisku. Na etapie eksploatacji przedmiotowej inwestycji potencjalne oddziaływania na środowisko mogą głównie dotyczyć: klimatu akustycznego, zanieczyszczeń powietrza, drgań, wód podziemnych i powierzchniowych. W fazie eksploatacji źródłem hałasu mogą być samochody osobowe mieszkańców. Obciążenie ruchem będzie niewielkie, do kilkunastu pojazdów. W czasie normalnej eksploatacji drogi standardy akustyczne nie zostaną przekroczone. Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wiązała się także z emisją zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego zarówno w fazie budowy jak i w fazie eksploatacji z tytułu ruchu pojazdów samochodowych. W fazie eksploatacji emisja ta nie ulegnie zmianie w stosunku do stanu istniejącego pod względem ilości poruszających się pojazdów. Poprawie ulegnie komfort jazdy co poprawi standardy korzystania z dróg – nawierzchnie będą nie pyłące. W fazie budowy źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza będą maszyny budowlane. Będzie to oddziaływanie krótkotrwale i odwracalne. Ze względu na rodzaj kanalizacji (deszczowa), która lokalizowana jest stosunkowo płytko nie będzie potrzeby prowadzenia robót odwodnieniowych. Nie przewiduje się wycieków i rozlewów z maszyn i urządzeń budowlanych. Ewentualne wycieki i rozlewy będą likwidowane natychmiast. Zaplecze budowy wyposażone będzie w sorbenty do neutralizacji ewentualnych rozlewów substancji ropopochodnych. W fazie eksploatacji, wody opadowe z projektowanej kanalizacji deszczowej doprowadzone będą po oczyszczeniu do rowów leżących w zlewni rzeki Niebieskie Źródła.

W przypadku realizacji i użytkowania przedmiotowego przedsięwzięcia należy wykluczyć ryzyko wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych. Z uwagi na rodzaj i niewielką skalę inwestycji oraz mając na uwadze chwilowy i przemijający charakter oddziaływań na etapie realizacji (które ustaną wraz z zakończeniem prac), stosunkowo krótki okres trwania budowy, a także brak znaczących, istotnych oddziaływań i emisji (przede wszystkim emisji gazów cieplarnianych) na etapie użytkowania przedsięwzięcia można stwierdzić, że z punktu widzenia klimatu, jako zjawiska globalnego wpływ, jaki będzie wywierać przedmiotowa inwestycja na ten komponent nie będzie znaczący. Na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji należy uwzględnić potrzeby dotyczące przystosowania się przedsięwzięcia do zmian klimatu i łagodzenia zmian klimatu, a także odporności na klęski żywiołowe.

Masy ziemne powstające podczas budowy kanalizacji deszczowej będą wykorzystywane w całości do kształtowania terenów. Będzie bezpośrednio z placu budowy wywożona w miejsce wskazane przez Inwestora, gdzie posłuży do kształtowania terenów. Podczas przebudowy dróg przewiduje się powstanie mas ziemnych w ilości ok. 7930 m³, z czego ok. 400 m³ planuje się wykorzystać na miejscu na niwelację terenu pod zieleńce, a pozostałą część bez magazynowania, planuje się bezpośrednio przewozić w miejsce wskazane przez inwestora, gdzie posłużą do kształtowania terenów. Odpady drewna szalunkowego będą magazynowane w magazynach wykonawcy i posłużą jako materiał do ponownego wykorzystania. Odpady z podgrupy 20 01 (ok. 21,9 m³) będą magazynowane w pojemnikach, kontenerach wyposażonych w pokrywę, a następnie zostaną przekazane odbiorcy, który będzie posiadał stosowne pozwolenia w zakresie gospodarki odpadami. Szlamy ze zbiorników bezodpływowych służących do gromadzenia nieczystości (ok. 180 m³/rok) będą także przekazane odpowiedniemu odbiorcy, posiadającemu stosowne zezwolenia. Odpady materiałowe w postaci odcinków przewodów (króćce rurociągów o długości ok. 100 m) będą magazynowane w magazynie zaplecza wykonawcy w celu wykorzystania do montażu rurociągów na innych odcinkach budowy w ramach tej samej inwestycji lub inwestycji o tym samym charakterze na innym terenie. Odpady powstające na etapie eksploatacji kanalizacji deszczowej (z separatora z osadnikiem i wpustów studzienek kanalizacyjnych) będą odbierane i zagospodarowywane przez uprawniony podmiot. Płyty ażurowe częściowo zostaną wykorzystane na tymczasowe konstrukcje placów na końcu ulic Jana i Grażyny, a częściowo przez Zarząd Dróg Miejskich. Nie planuje się ich magazynowania w obrębie placu budowy, ani zaplecza wykonawcy. Powstający na etapie przebudowy dróg destrukty (ok. 270 t) nie będzie magazynowany, lecz bezpośrednio przekazywany podmiotowi, posiadającemu stosowne

pozwolenie. Kruszywo kamienne (ok. 350 m³), gruz betonowy (ok. 80 m³), żużel (ok. 270 m³) w przypadku braku możliwości bezpośredniego odbioru, przewiduje się czasowo magazynować w warunkach uniemożliwiających pylenie na tereny sąsiednie (tj. pod przykryciem) i przekazanie odbiorcy posiadającemu stosowne pozwolenia. Trawa z koszenia zieleńców powstająca na etapie realizacji, nie będzie magazynowana, lecz przekazana uprawnionemu odbiorcy.

W związku z realizacją i eksploatacją planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji. Ponadto należy zauważyć, że głównym celem zamierzenia inwestycyjnego jest podwyższenie parametrów technicznych i technologicznych istniejącej drogi, co przyczyni się zarówno do zwiększenia bezpieczeństwa dla użytkowników ruchu oraz ograniczenia negatywnych oddziaływań i uciążliwości, w tym przede wszystkim zmniejszenia emisji hałasu oraz emisji spalin do atmosfery.

Na terenie przedsięwzięcia nie występują obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek. Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w znacznej odległości od morza i obszarów wybrzeży, z uwagi na położenie w centralnej Polsce, województwie łódzkim. Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami górskimi i leśnymi. W sąsiedztwie inwestycji, nie zlokalizowano stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych. Planowane przedsięwzięcie położone jest poza obszarami objętymi ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2016 r. poz. 2134 ze zm.). Najbliżej położonymi obszarami chronionymi są rezerwat przyrody Niebieskie Źródła oraz Sulejowski Park Krajobrazowy (otulina) – w odległości ok. 0,54 km. Ponadto, najbliżej położonym obszarem należącym do europejskiej sieci ekologicznej Natura 2000 jest obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Niebieskie Źródła PLH100005 w odległości ok. 0,54 km.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, przede wszystkim z uwagi na odległość, skalę, rodzaj, charakterystykę oraz krótkotrwałą i odwracalną charakter zmian środowiska na etapie realizacji inwestycji oraz brak znaczących negatywnych oddziaływań w czasie późniejszej eksploatacji, nie będzie miało negatywnego wpływu na cele ochrony, przedmioty ochrony oraz integralność wszystkich ww. obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w tym na obszary Natura 2000. Teren objęty inwestycją nie wykazuje także istotnych wartości przyrodniczych związanych z występowaniem cennych, rzadkich, bądź objętych ochroną siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin, zwierząt i grzybów lub ich siedlisk. W zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia nie znajdują się obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia.

Inwestycja nie będzie realizowana na obszarze o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne. Gęstość zaludnienia dla miasta Tomaszów Mazowiecki wynosi ok. 1549 os/km² (GUS 2016 r.). W zasięgu oddziaływania inwestycji i w jej najbliższej okolicy nie występują jeziora i inne naturalne zbiorniki wód stojących. W rejonie przedsięwzięcia nie występują uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze dorzecza Wisły, w regionie wodnym Środkowej Wisły, w zasięgu obszaru Jednolitej Części Wód Powierzchniowych oznaczonej kodem europejskim PLRW20001925459 o nazwie Pilica od Zbiornika Sulejów do Wolbórki oraz w obszarze Jednolitej Części Wód Podziemnych oznaczonej kodem europejskim PLGW200084 o nazwie JCWPd 84. Mając na uwadze rodzaj, skalę, charakter i zakres przedmiotowego przedsięwzięcia uznano, że realizacja i użytkowanie przedsięwzięcia nie zagrazi osiągnięciu celów środowiskowych JCW, zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną. Planowane przedsięwzięcie jest mało uciążliwe dla środowiska wód powierzchniowych i podziemnych. Można zatem stwierdzić, że zarówno na etapie realizacji, eksploatacji czy likwidacji, planowane zamierzenie inwestycyjne nie przyczyni się do możliwości nieosiągnięcia celów środowiskowych określonych w *Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły*.

Z uwagi na zakres, skalę i charakter prac przewiduje się, że zasięg ewentualnego oddziaływania przedsięwzięcia ograniczy się do pasa drogowego oraz terenu z nim sąsiadującego. Mając na uwadze powyższe, należy stwierdzić, że zamierzenie inwestycyjne, przy założeniach przyjętych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, nie będzie oddziaływać w sposób znaczący

na obszary geograficzne i znaczną liczbę ludności. Działania, jakie zostaną podjęte na etapie realizacji i funkcjonowania inwestycji zminimalizują uciążliwości względem najbliższej zabudowy. Ze względu na rodzaj, skalę i usytuowanie przedsięwzięcia można jednoznacznie stwierdzić, iż nie będzie ono powodować transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Przedmiotowa inwestycja powodować będzie emisję zanieczyszczeń do środowiska, zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji. Jednakże na podstawie informacji zawartych w karcie informacyjnej można stwierdzić brak możliwości wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości, intensywności i złożoności. Podczas prowadzenia prac budowlanych nastąpi zwiększona emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego. Wśród głównych czynników mających wpływ na emisję należy wymienić takie czynniki jak spaliny pochodzące z pracujących maszyn i środków transportu oraz pył powstający przy pracy maszyn i urządzeń wykonujących roboty ziemne oraz podczas demontażu istniejącej infrastruktury. Czynniki te będą miały jednak charakter krótkotrwały i nie spowodują trwałych zmian w środowisku atmosferycznym oraz zakończą się wraz z chwilą zakończenia realizacji inwestycji. W związku z powyższym oddziaływanie na powietrze atmosferyczne można uznać za mało istotne. Wpływ na jakość powietrza atmosferycznego analizowanej inwestycji na etapie eksploatacji będzie również pomijalny, przede wszystkim z uwagi na niewielkie natężenie ruchu na przedmiotowych drogach osiedlowych. Prace budowlane będą powodować również uciążliwości akustyczne. Jednakże można przyjąć, iż oddziaływanie na etapie realizacji przedsięwzięcia, głównie ze względu na ograniczoną w czasie emisję oraz jej niezorganizowany i tymczasowy charakter nie będą miały istotnego wpływu na klimat akustyczny i ustąpią wraz z zakończeniem prac budowlanych oraz nie spowodują trwałych zmian w środowisku. W celu zmniejszenia tych uciążliwości prace będą prowadzone wyłącznie w porze dnia, przy użyciu sprawnego sprzętu posiadającego aktualne przeglądy techniczne i certyfikaty dopuszczające do użytku. Z uwagi na niewielkie natężenie ruchu na przedmiotowej drodze na etapie eksploatacji nie prognozuje się pogorszenia klimatu akustycznego wokół inwestycji i występowania przekroczeń dopuszczalnych wartości hałasu w środowisku. Ścieki socjalno-bytowe powstające na etapie realizacji będą gromadzone w przenośnych urządzeniach sanitarnych z bezodpływowymi, szczelnymi zbiornikami, które powinny być opróżniane przez uprawnione, specjalistyczne firmy. Etap eksploatacji przedsięwzięcia nie wiąże się z powstawaniem ścieków socjalno-bytowych. Wody opadowe i roztopowe na etapie eksploatacji będą odprowadzane po podczyszczeniu do rowów leżących w zlewni rzeki Niebieskie Źródła. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia zagrożenia dla wód powierzchniowych i podziemnych. Potencjalne zagrożenie mogą stanowić sytuacje awaryjne. W związku z powyższym niebezpieczeństwo zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych jest znikome.

Etap realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia będzie się wiązał również z powstawaniem pewnej ilości odpadów. Wszelkie powstające w fazie budowy i użytkowania drogi odpady powinny być selektywnie zbierane w specjalnie wydzielonych miejscach i pojemnikach – przy zachowaniu zasad bezpieczeństwa ich magazynowania, a następnie przekazywane firmom posiadającym stosowne zezwolenia, odpowiednio na transport, odzysk lub unieszkodliwianie odpadów. Należy podkreślić, iż sposób postępowania oraz dalsze zagospodarowanie odpadów wytworzonych na etapie realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia powinno być zgodne z zasadami gospodarowania odpadami i wymaganiami ochrony środowiska.

Z uwagi na niewielką skalę inwestycji, etap budowy i związane z nim uciążliwości powinny być odwracalne, krótkotrwałe i mieć zasięg lokalny. Po zakończeniu robót teren inwestycji powinien zostać uporządkowany oraz doprowadzony do stanu pierwotnego. Realizacja inwestycji poprawi komfort jazdy, a także podwyższy bezpieczeństwo na drodze dla użytkowników ruchu. Dzięki realizacji planowanej inwestycji nastąpi zmniejszenie zapylenia oraz zmniejszenie emisji spalin i redukcja hałasu.

Przedstawione w karcie informacyjnej przedsięwzięcia informacje pozwalają stwierdzić, że prawdopodobieństwo ponadnormatywnego oddziaływania na środowisko wystąpi jedynie w fazie realizacji. Oddziaływania te i uciążliwości ustaną po zrealizowaniu inwestycji. Ponadto można stwierdzić, że tak jak każde zamierzenie inwestycyjne, analizowana inwestycja spowoduje oddziaływanie na środowisko, jednakże nie będzie one znaczące. Na podstawie informacji

zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia można stwierdzić brak możliwości wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości, intensywności lub złożoności. Oddziaływania w czasie realizacji przedsięwzięcia będą okresowe, krótkotrwałe i odwracalne. Przedmiotowe przedsięwzięcie na etapie budowy oddziaływać będzie okresowo i krótkotrwałe, zaś na etapie eksploatacji oddziaływanie będzie długotrwałe o charakterze ciągłym, jednakże zarówno w fazie eksploatacji, jak i w fazie realizacji przy zachowaniu odpowiednich środków i technik przedsięwzięcie nie powinno znacząco oddziaływać na środowisko. Z uwagi na rodzaj przedsięwzięcia oddziaływania będą stosunkowo niewielkie i będą miały zasięg lokalny. W karcie informacyjnej zaproponowano rozwiązania chroniące środowisko na etapie realizacji i użytkowania drogi, których zastosowanie zminimalizuje prawdopodobieństwo wystąpienia znaczących oddziaływań i innych uciążliwości. Nie przewiduje się ponadnormatywnego oddziaływania na środowisko.

Ze względu na charakter inwestycji nie przewiduje się kumulowania oddziaływań z innymi przedsięwzięciami. Teren realizacji przedsięwzięcia jest terenem jednorodzinnego budownictwa mieszkaniowego, na którym znajduje się uzbrojenie, tj. kanalizacja sanitarna, wodociąg, zasilanie elektryczne, oświetlenie elektryczne. W bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia nie planuje się realizacji innych przedsięwzięć, stąd nie zachodzi ryzyko kumulowania się oddziaływań na środowisko.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia wszelkie roboty będą wykonywane w technologii umożliwiającej sprawne wykonanie prac, przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w prawidłowy sposób. Zaplecze budowy będzie zlokalizowane i zorganizowane w sposób zapewniający minimalizację negatywnego wpływu na środowisko naturalne. W karcie informacyjnej zaproponowano działania mające na celu zapobieganie, ograniczanie i minimalizację oddziaływań i uciążliwości. Drzewa i krzewy nieprzeznaczone do wycinki, a znajdujące się w zasięgu prac maszyn i urządzeń planuje się odpowiednio zabezpieczyć przed mechanicznymi uszkodzeniami. Prace wykonywane w obrębie brył korzeniowych planuje się prowadzić ręcznie, a w przypadku prac związanych z głębokimi wykopami, przewiduje się odpowiednie zabezpieczenie systemu korzeniowego roślin. Wycinkę drzew i krzewów planuje się prowadzić poza sezonem rozrodczym i lęgowym ptaków (poza okresem od 1 marca do 15 października). W ramach inwestycji przewiduje się nasadzenia kompensacyjne. Ponadto, przewiduje się wyposażenie zaplecza budowy w sorbenty służące likwidacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych, a także szczelne sanitariaty. Do prowadzenia prac budowlanych stosowane będą pojazdy i sprzęt w dobrym stanie technicznym, ograniczone będzie pylenie na placu budowy poprzez polewanie terenu wodą, a budowlane materiały pyliste będą zabezpieczone przed ich rozwiewaniem. Prace budowlane planuje się prowadzić wyłącznie w porze dziennej.

Do dnia wydania decyzji nie wpłynęły żadne uwagi, ani wnioski stron postępowania. Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Organ odstąpił od pobrania opłaty skarbowej za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz za dokument stwierdzający udzielenie pełnomocnictwa, gdyż zgodnie z art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 1827) jednostka planująca realizację przedsięwzięcia zwolniona jest z przedmiotowej opłaty.



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Łodzi

Kazimierz Perek

Otrzymują:

1. Gmina Miasto Tomaszów Mazowiecki, reprezentowana przez pełnomocnika – Pana Wiesława Paźgiera
2. Pozostałe strony postępowania – zawiadomione w trybie art. 49 k.p.a.
3. Aa

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Tomaszowie Mazowieckim
- Sprawę prowadzi: Damian Krystecki 42 665 09 61



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W ŁODZI

Łódź, 20 lipca 2017 r.

Załącznik Nr 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia do Decyzji 33/2017 z 20 lipca 2017 r. znak: WOOS.4260.5.2017.DKr.3

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie nawierzchni dróg wraz z budową kanalizacji deszczowej i odwodnienia pasów drogowych na terenie osiedla „Ludwików” w Tomaszowie Mazowieckim. Będzie ono realizowane na działkach ew. nr: 760, 347, 385, 401, 411, 422, 486, 358, 371, 384, 457, 468, 440, 487, 850, 484/1, 459/1, 161, 500, 47, 48, 57 obręb 21, położonych w Tomaszowie Mazowieckim.

Przedmiotowa inwestycja obejmuje:

- przebudowę ul. Jana o długości ok. 480,0 m wraz z kanalizacją deszczową z odprowadzeniem do rowu leżącego w zlewni rzeki Niebieskie Źródła (kanał D 500 z osadnikiem i separatorem na wylocie o długości ok. 300,0 m) oraz odcinkiem kanału D 315 (o długości ok. 100 m) z odprowadzeniem do istniejącego kanału w ul. Ludwikowskiej,
- przebudowę ul. Grażyny o długości ok. 450,0 m wraz z kanalizacją deszczową z odprowadzeniem wody do istniejącego kanału w ul. Ludwikowskiej (kanałem D 400 o długości 280 m), oraz odwodnienie części zlewni kanałem (D 500 o długości 120,0 m) z wylotem do rowu dopływu Niebieskich Źródeł (na wylocie tym przewidywana jest lokalizacja osadnika i separatora),
- przebudowę ul. Edwarda o długości ok. 320,0 m z wylotem do kanału w ul. Grażyny (planuje się kanał D 400 o długości 150,0 m, oraz kanał D 315 o długości 180,0 m),
- przebudowę ul. Damazego o długości ok. 350,0 m wraz z odwodnieniem i odcinkiem kanału D 315 (o długości ok. 150,0 m) z włączeniem go do kanału w ul. Grażyny z odprowadzeniem wód opadowych do kanału w ul. Ludwikowskiej,
- przebudowę ul. Ignacego o długości ok. 130 m i budowę kanalizacji deszczowej D 315 o długości ok. 110 m z wprowadzeniem do kanału w ul. Jana,
- przebudowę ul. Jerzego o długości ok. 130,0 m z budową kanału deszczowego D 315 o długości ok. 110,0 m z wylotem do kanału w ul. Ireny,
- przebudowę ul. Ireny o długości ok. 140,0 m i budowę kanału deszczowego D 315 o długości ok. 130,0 m z wylotem do kanału deszczowego w ul. Damazego,
- przebudowę ul. Henryka o długości ok. 230,0 m i budowę kanału deszczowego D 315 o długości ok. 210,0 m z wylotem do kanału w ul. Ludwikowskiej,
- przebudowę ul. Grzegorza o długości ok. 215,0 m i budowę kanału deszczowego D 315 o długości ok. 210,0 m z wylotem do kanału w ul. Ludwikowskiej,
- przebudowę ul. Haliny o długości ok. 220,0 m i budowę kanału deszczowego D 315 o długości ok. 210,0 m z wylotem do kanału w ul. Ludwikowskiej.

Realizacja przedsięwzięcia jest konieczna ze względu na podtapianie terenu osiedla i złą nawierzchnię dróg. Projektowane drogi wraz z kanalizacją deszczową i odwodnieniem przewiduje się zlokalizować głównie w pasach drogowych w miejscowości Tomaszów Mazowiecki na terenie osiedla budownictwa jednorodzinnego Ludwików. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości wyniesie ok. 39 940 m². Łączna długość projektowanych ulic wraz z odwodnieniem wynosi ok. 2,66 km, natomiast łączna długość planowanych kanałów deszczowych wynosi ok. 2,26 km. Na terenie przedsięwzięcia lokalizowana jest zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna. Ulice stanowią komunikację wewnątrzosiadłową, stanowią też połączenie, poprzez ulice Ludwikowską, z innymi dzielnicami miasta. Ulice objęte przedmiotowym przedsięwzięciem posiadają jezdnie gruntowe

umocnione kruszywem kamiennym, destruktem, bądź płytami ażurowymi betonowymi. W ciągu ulic zlokalizowane są nieliczne utwardzenia i zjazdy, wykonane głównie z wylewek betonowych, płytek betonowych oraz kostki wibroprasowanej. Szerokość istniejących jezdni waha się w granicach 3–6 m.

Parametry techniczne przed realizacją przedsięwzięcia:

- ul. Jana – jezdnia bitumiczna w złym stanie technicznym o szerokości ok. 4,5 m do skrzyżowania z ul. Edwarda, dalej droga gruntowa,
- ul. Grażyny – jezdnia utwardzona z kruszywa, o szerokości od 6,0 do 6,5 m,
- ul. Edwarda – jezdnia utwardzona z płyt ażurowych betonowych o szerokości 4,75 m,
- ul. Damazego i ul. Grzegorza – pas drogowy gruntowy na całej szerokości,
- ul. Haliny i ul. Henryka – jezdnia utwardzona z płyt ażurowych betonowych o szerokości 4,0 m,
- ul. Ireny i ul. Jerzego – jezdnia utwardzona z kruszywa o szerokości ok. 5,0 m,
- ul. Ignacego – jezdnia utwardzona z kruszywa o szerokości ok. 4,5 m.

Przewiduje się rozbiórkę istniejących jezdni, utwardzeń i zjazdów do posesji i wykonanie nowych, jednolitych konstrukcji na całym zakresie. Przewiduje się, że nawierzchnie jezdni dróg publicznych wykonane będą z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszywa łamanego, natomiast nawierzchnie jezdni dróg wewnętrznych, chodników, utwardzonych poboczy i zjazdów – z wibroprasowanej kostki betonowej. W razie potrzeby zostaną zaprojektowane ścieki przykrawężnikowe (z kostki betonowej wibroprasowanej), przy małych spadkach jezdni.

Parametry techniczne po realizacji przedsięwzięcia:

- ul. Jana – jezdnia bitumiczna w krawężnikach o szerokości 6,0 m wraz z chodnikiem o szerokości 2,0 m od skrzyżowania z ul. Ludwikowską do skrzyżowania z ulicą Edwarda, dalej jezdnia o szerokości 5,0 m z jednostronnym chodnikiem o szerokości 2,0 m,
- ul. Grażyny i ul. Edwarda – jezdnia bitumiczna w krawężnikach o szerokości 6,0 m z obustronnymi chodnikami o szerokości 2,0 m,
- ul. Damazego, ul. Ignacego – jezdnia bitumiczna w krawężnikach o szerokości 5,0 m z obustronnymi chodnikami o szerokości minimum 2,0 m lub do ogrodzeń,
- ul. Grzegorza – jezdnia z wibroprasowanej kostki betonowej w krawężnikach o szerokości 3,5 m, zieleńce do ogrodzeń (obustronne, obsiane trawą o zmiennej szerokości od ok. 0,7 m do 1,3 m),
- ul. Haliny – jezdnia z wibroprasowanej kostki betonowej w krawężnikach o szerokości 3,0 m, obustronne zieleńce do ogrodzeń (obsiane trawą, o szerokości zmiennej od ok. 0,7 m do ok. 1,7 m),
- ul. Henryka – jezdnia bitumiczna w krawężnikach o szerokości 3,5 m z obustronnymi poboczami z wibroprasowanej kostki betonowej o zmiennej szerokości (do ogrodzeń) od ok. 1,0 m do ok. 1,7 m,
- ul. Ireny i ul. Jerzego – jezdnia bitumiczna w krawężnikach o szerokości 5,5 m z obustronnymi chodnikami o szerokości minimum 2,0 m lub do ogrodzeń.

Klasy techniczne dróg: Jana, Grażyny, Edwarda – lokalna "L", Damazego, Ignacego, Jerzego, Ireny, Henryka – dojazdowa "D", Haliny, Grzegorza – wewnętrzne. Kategorie ruchu: Jana, Grażyny, Edwarda – KR2, Damazego, Ignacego, Jerzego, Ireny, Henryka, Haliny, Grzegorza – KR1, prędkość projektowa dla wszystkich ulic – 30 km/h. Klasa techniczna i prędkość projektowa przed realizacją są tożsame z tymi parametrami po realizacji przedsięwzięcia za wyjątkiem kategorii ruchu, która zostanie podwyższona do ww. wartości. Dla istniejących nawierzchni kategoria ruchu nie przekracza KR1. Na terenie przedsięwzięcia brak jest zorganizowanego odwodnienia ulic. Naturalny spływ wód ze zlewni w kierunku ul. Ludwikowskiej lub w kierunku rowów, przebiegających równolegle do rzeki Niebieskie Źródła, został zakłócony zrealizowaną zabudową i w związku z tym teren ulega podtopieniom w przypadku deszczów o większym natężeniu. Nawierzchnie dróg wykonane będą jako szczelne, z odprowadzeniem podczyszczonych w urządzeniach oczyszczających wód opadowych i roztopowych poprzez wpusty deszczowe do sieci kanalizacji deszczowej. Sieć kanalizacji deszczowej przewiduje się jako przewody szczelne

z rur PVC, studzienki w technologii przyjętych rur z PE lub PP, albo z kręgów żelbetowych łączonych na uszczelkę gumową, izolowane zewnętrznie dyspersją asfaltowo-gumową.

Odpiły z pasów drogowych i terenów budownictwa zostaną przeprowadzone przez urządzenia oczyszczające, podczas gdy obecnie odpływają w sposób niekontrolowany. Po realizacji kanalizacji deszczowej oraz utwardzeniu dróg zostanie on przejęty przez kanał deszczowy i wprowadzony do urządzeń oczyszczających, a następnie wylotem do odbiornika. Oczyszczone wody deszczowe z terenu przedsięwzięcia po jego realizacji odprowadzane będą projektowanymi wylotami do rowów leżących w zlewni rzeki Niebieskie Źródła. Nie przewiduje się przebudowy rowów. Prowadzone będzie jedynie ich normalne utrzymanie. Na wylocie do rowu nr I w przekroju ul. Grażyny w km 0+055 przebiegu rowu nr 1 planuje się dobrać osadnik i separator lamelowy na minimalny nominalny przepływ 16,5 l/s, a na wylocie do rowu nr II w przekroju ul. Jana w km 0+060 w przebiegu rowu nr 2, na minimalny nominalny przepływ 17,25 l/s. Odnośnie uzbrojenia podziemnego nie przewiduje się rozbiórek ani przebudowy uzbrojenia podziemnego, za wyjątkiem rozwiązania ewentualnych kolizji.

Zaplecze budowy będzie zlokalizowane w pasach drogowych. Materiały do wbudowania będą przywożone i wbudowywane na bieżąco. Roboty będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, z wykorzystaniem sprawnego sprzętu technicznego. Użyte materiały budowlane muszą być dopuszczone do stosowania w budownictwie drogowym i muszą posiadać stosowne atesty, certyfikaty i świadectwa jakości właściwych jednostek aprobowanych. Materiały pylaste powinny być odpowiednio zabezpieczone przed rozwiewaniem. W wyniku realizacji przedsięwzięcia nie zajdzie potrzeba prowadzenia robót odwodnieniowych.

Szate roślinną terenu inwestycyjnego stanowią rośliny ozdobne, głównie iglaste oraz trawa na terenie posesji. W pasach drogowych występują pojedyncze drzewa i niewielkie powierzchnie trawiaste. W pasach ulic rosną krzewy i drzewa, głównie świerk, sosna, brzoza i sumaki. Planowana inwestycja polegająca na przebudowie ulic i budowie kanalizacji deszczowej będzie realizowana na działkach, które są zajęte pod istniejące drogi. Jest to teren silnie przekształcony, pozbawiony cech naturalności i większych walorów przyrodniczych. Na opisywanym terenie brak jest siedlisk naturalnych i tym samym płatów siedlisk prawnie chronionych. W granicach opracowania nie odnotowano występowania chronionych roślin naczyniowych ani zwierząt. Na skraju inwestycji od strony zachodniej przebiega korytarz ekologiczny w odległości kilku metrów, lecz jak wskazano w karcie, realizacja przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego wpływu na korytarze ekologiczne znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.

W ramach inwestycji przewiduje się wycięcie dwóch sosen kolidujących z układem drogowym (chodnik w ul. Jana) – jednej o obwodzie 98 cm, drugiej (trzykonarowej) o obwodach pni: 74, 98, 91 cm. Na drzewach przeznaczonych do wycinki, nie stwierdzono żadnych dziupli. Dodatkowo do wycinki przeznaczonych będzie 9,5 m² krzewów, rosnących w trzech grupach: krzew czeremchy oraz dwa krzewy sumaka – powierzchnia 0,5 m², czternaście niewielkich krzewów sumaka na powierzchni 3,0 m², sześć krzewów czeremchy luźno rosnących na powierzchni 6,0 m². Ww. krzewy nie są zasiedlone przez żadne gatunki, w tym chronione. Przewidziana wycinka dotyczy śladowej ilości niewielkich luźno rosnących samosiejek. Termin wyrębu drzew planuje się poza sezonem lęgowym ptaków. Nie planuje się wyrębu w terminie od końca lutego do 16 października. W ramach nasadzeń kompensacyjnych, przewiduje się pięć sztuk klonu zwyczajnego w sąsiedztwie usuwanych drzew i krzewów (w zieleńcu po przeciwnej stronie ul. Jana na dz. 347). Na terenie inwestycji brak jest także chronionych gatunków grzybów i siedlisk przyrodniczych objętych ochroną.

Emisja w trakcie budowy nie wpłynie na pogorszenie istniejącego stanu zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego. W fazie budowy oddziaływanie inwestycji na powierzchnię ziemi ograniczone będzie do obszaru budowy kanałów i przebudowy nawierzchni. Zakłada się, że warstwa humusowa ziemi będzie zdejmowana i odkładana do ponownego zagospodarowania. Nadmiar ziemi z wykopów zostanie odtransportowany do wtórnego wykorzystania w uzgodnieniu z Inwestorem. W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia nie będzie negatywnego wpływu na korytarz ekologiczny. Przy takim samym natężeniu ruchu, poprawi się standard użytkowania dróg (równość drogi, twarde nawierzchnie, prawidłowe odwodnienie), a co za tym idzie zmniejszy się spalanie paliw i zmniejszy wpływ zanieczyszczeń na otoczenie.

Na potrzeby budowy kanalizacji deszczowej wykorzystywane będą: woda na potrzeby socjalno bytowe (ok. 50 m³), woda do płukania rurociągów (ok. 500 m³), paliwa płynne (koparki, spycharki) – ok. 300 m³, piasek (ok. 6 600 m³), beton (ok. 160 m³), cement (ok. 500 m³), rury kanalizacyjne (ok. 3 200,0 m wraz z odgałęzieniami). Na potrzeby przebudowy dróg wykorzystywana będzie woda, materiały i surowce, które będą wbudowane w konstrukcje jezdni, chodników, zjazdów. Na etapie tym wstąpi także zapotrzebowanie na paliwa i energię do maszyn pomocnych przy budowie. Do wykonania przedmiotowej inwestycji w szczególności zostaną użyte beton asfaltowy na nawierzchnię jezdni i podbudowę, kruszywo kamienne na podbudowę, piasek do robót ziemnych, kostka betonowa wibroprasowana na nawierzchnię jezdni dróg wewnętrznych, chodników, utwardzonych poboczy i zjazdów, krawężniki i obrzeża, beton na ławę pod krawężniki, woda do różnych procesów technologicznych np. zagęszczania gruntu, pielęgnacji elementów z betonu. Źródła zakupu wody i paliwa będą wynikały z organizacji i umów wykonawcy z dostawcami. W większości przypadków punkty czerpalne wody i stacje paliw znajdują się na bazach Przedsiębiorstw realizujących zamówienie. Na potrzeby budowy woda dostarczana będzie beczkowozami przez Wykonawcę. W związku z przebudową dróg wykorzystywane będą: woda na potrzeby socjalno bytowe (ok. 60 m³), woda na potrzeby przebudowy dróg (ok. 600 m³), paliwa płynne (ok. 300 m³). Masy betonowe będą przygotowywane w wytwórni zewnętrznej. Prognozowane ilości użytych materiałów i surowców: beton asfaltowy (ok. 3090,0 t), kruszywo kamienne (3654,0 m³), kostka betonowa wibroprasowana (9400,0 m²), krawężniki (5200,0 m), obrzeża (4450,0 m). Zaplecze budowy wyposażone będzie w przenośną toaletę ze szczelnym zbiornikiem bezodpływowym.

W fazie eksploatacji nie przewiduje się zużycia mediów oprócz prac związanych z utrzymaniem obiektu (odsnieżanie, pielęgnacja zieleni). Mając na uwadze niewielki zakres inwestycji, lokalizację oraz charakter prac można stwierdzić, że przedsięwzięcie nie będzie wpływać na różnorodność biologiczną. Dowóz surowców i materiałów będzie odbywał się sukcesywnie w dostosowaniu do postępu robót. Materiały będą bezpośrednio wbudowywane, bez składowania na placu budowy.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia związana będzie z emisją zanieczyszczeń do środowiska, w tym m. in.: emisją pyłów i gazów do atmosfery, emisją hałasu, emisją drgań, emisją ścieków socjalno-bytowych, wód opadowych i roztopowych, emisją odpadów, oddziaływaniem na powierzchnię ziemi oraz gleby związaną z przekształceniem terenu. W fazie budowy źródłem hałasu będzie praca maszyn budowlanych i ruch samochodów ciężarowych transportujących materiały budowlane i instalacyjne. Oddziaływania i uciążliwości na etapie realizacji będą krótkotrwałe, ustąpią wraz z zakończeniem planowanej inwestycji i nie spowodują trwałych znaczących zmian w środowisku.

Na etapie eksploatacji przedmiotowej inwestycji potencjalne oddziaływania na środowisko mogą głównie dotyczyć: klimatu akustycznego, zanieczyszczeń powietrza, drgań, wód podziemnych i powierzchniowych. W fazie eksploatacji źródłem hałasu mogą być samochody osobowe mieszkańców. Obciążenie ruchem będzie niewielkie, do kilkunastu pojazdów. W czasie normalnej eksploatacji drogi standardy akustyczne nie zostaną przekroczone.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wiązała się także z emisją zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego zarówno w fazie budowy jak i w fazie eksploatacji z tytułu ruchu pojazdów samochodowych. W fazie eksploatacji emisja ta nie ulegnie zmianie w stosunku do stanu istniejącego pod względem ilości poruszających się pojazdów. Poprawie ulegnie komfort jazdy co poprawi standardy korzystania z dróg – nawierzchnie będą nie pyłące. W fazie budowy źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza będą maszyny budowlane. Będzie to oddziaływanie krótkotrwałe i odwracalne.

Ze względu na rodzaj kanalizacji (deszczowa), która lokalizowana jest stosunkowo płytko nie będzie potrzeby prowadzenia robót odwodnieniowych. Nie przewiduje się wycieków i rozlewów z maszyn i urządzeń budowlanych. Ewentualne wycieki i rozlewy będą likwidowane natychmiast. Zaplecze budowy wyposażone będzie w sorbenty do neutralizacji ewentualnych rozlewów substancji ropopochodnych.

W fazie eksploatacji, wody opadowe z projektowanej kanalizacji deszczowej doprowadzone będą po oczyszczeniu do rowów leżących w zlewni rzeki Niebieskie Źródła.

W związku z realizacją i eksploatacją planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji. Ponadto należy zauważyć, że głównym celem zamierzenia inwestycyjnego jest podwyższenie parametrów technicznych i technologicznych istniejącej drogi, co przyczyni się zarówno do zwiększenia bezpieczeństwa dla użytkowników ruchu oraz ograniczenia negatywnych oddziaływań i uciążliwości, w tym przede wszystkim zmniejszenia emisji hałasu oraz emisji spalin do atmosfery.

Z uwagi na zakres, skalę i charakter prac przewiduje się, że zasięg ewentualnego oddziaływania przedsięwzięcia ograniczy się do pasa drogowego oraz terenu z nim sąsiadującego.

Oddziaływania na etapie realizacji przedsięwzięcia, głównie ze względu na ograniczoną w czasie emisję oraz jej niezorganizowany i tymczasowy charakter nie będą miały istotnego wpływu na klimat akustyczny i ustąpią wraz z zakończeniem prac budowlanych oraz nie spowodują trwałych zmian w środowisku. W celu zmniejszenia tych uciążliwości prace będą prowadzone wyłącznie w porze dnia, przy użyciu sprawnego sprzętu posiadającego aktualne przeglądy techniczne i certyfikaty dopuszczające do użytku. Z uwagi na niewielkie natężenie ruchu na przedmiotowej drodze na etapie eksploatacji nie prognozuje się pogorszenia klimatu akustycznego wokół inwestycji i występowania przekroczeń dopuszczalnych wartości hałasu w środowisku.

Ścieki socjalno-bytowe powstające na etapie realizacji będą gromadzone w przenośnych urządzeniach sanitarnych z bezodpływowymi, szczelnymi zbiornikami, które powinny być opróżniane przez uprawnione, specjalistyczne firmy. Etap eksploatacji przedsięwzięcia nie wiąże się z powstawaniem ścieków socjalno-bytowych. Wody opadowe i roztopowe na etapie eksploatacji będą odprowadzane po podczyszczeniu do rowów leżących w zlewni rzeki Niebieskie Źródła. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia zagrożenia dla wód powierzchniowych i podziemnych. Potencjalne zagrożenie mogą stanowić sytuacje awaryjne. W związku z powyższym niebezpieczeństwo zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych jest znikome. Etap realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia będzie się wiązał również z powstawaniem pewnej ilości odpadów. Wszelkie powstające w fazie budowy i użytkowania drogi odpady powinny być selektywnie zbierane w specjalnie wydzielonych miejscach i pojemnikach – przy zachowaniu zasad bezpieczeństwa ich magazynowania, a następnie przekazywane firmom posiadającym stosowne zezwolenia, odpowiednio na transport, odzysk lub unieszkodliwianie odpadów. Należy podkreślić, iż sposób postępowania oraz dalsze zagospodarowanie odpadów wytworzonych na etapie realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia powinno być zgodne z zasadami gospodarowania odpadami i wymaganiami ochrony środowiska. Z uwagi na niewielką skalę inwestycji, etap budowy i związane z nim uciążliwości powinny być odwracalne, krótkotrwałe i mieć zasięg lokalny. Po zakończeniu robót teren inwestycji powinien zostać uporządkowany oraz doprowadzony do stanu pierwotnego. Realizacja inwestycji poprawi komfort jazdy, a także podwyższy bezpieczeństwo na drodze dla użytkowników ruchu. Dzięki realizacji planowanej inwestycji nastąpi zmniejszenie zapylenia oraz zmniejszenie emisji spalin i redukcja hałasu. Oddziaływania w czasie realizacji przedsięwzięcia będą okresowe, krótkotrwałe i odwracalne. Przedmiotowe przedsięwzięcie na etapie budowy oddziaływać będzie okresowo i krótkotrwałe, zaś na etapie eksploatacji oddziaływanie będzie długotrwałe o charakterze ciągłym, jednakże zarówno w fazie eksploatacji, jak i w fazie realizacji przy zachowaniu odpowiednich środków i technik przedsięwzięcie nie powinno znacząco oddziaływać na środowisko. Z uwagi na rodzaj przedsięwzięcia oddziaływania będą stosunkowo niewielkie i będą miały zasięg lokalny. W karcie informacyjnej zaproponowano rozwiązania chroniące środowisko na etapie realizacji i użytkowania drogi, których zastosowanie zminimalizuje prawdopodobieństwo wystąpienia znaczących oddziaływań i innych uciążliwości. Nie przewiduje się ponadnormatywnego oddziaływania na środowisko. Ze względu na charakter inwestycji nie przewiduje się kumulowania oddziaływań z innymi przedsięwzięciami. Teren realizacji przedsięwzięcia jest terenem jednorodzinnego budownictwa mieszkaniowego, na którym znajduje się uzbrojenie, tj. kanalizacja sanitarna, wodociąg, zasilanie elektryczne, oświetlenie elektryczne. W bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia nie planuje się realizacji innych przedsięwzięć, stąd nie zachodzi ryzyko kumulowania się oddziaływań na środowisko. Na etapie realizacji przedsięwzięcia wszelkie roboty będą wykonywane w technologii

umożliwiającej sprawne wykonanie prac, przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w prawidłowy sposób. Zaplecze budowy będzie zlokalizowane i zorganizowane w sposób zapewniający minimalizację negatywnego wpływu na środowisko naturalne. W karcie informacyjnej zaproponowano działania mające na celu zapobieganie, ograniczanie i minimalizację oddziaływań i uciążliwości. Drzewa i krzewy nieprzeznaczone do wycinki, a znajdujące się w zasięgu prac maszyn i urządzeń planuje się odpowiednio zabezpieczyć przed mechanicznymi uszkodzeniami. Prace wykonywane w obrębie brył korzeniowych planuje się prowadzić ręcznie, a w przypadku prac związanych z głębokimi wykopami, przewiduje się odpowiednie zabezpieczenie systemu korzeniowego roślin. Wycinkę drzew i krzewów planuje się prowadzić poza sezonem rozrodczym i lęgowym ptaków (poza okresem od 1 marca do 15 października). W ramach inwestycji przewiduje się nasadzenia kompensacyjne. Ponadto, przewiduje się wyposażenie zaplecza budowy w sorbenty służące likwidacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych, a także szczelne sanitariaty. Do prowadzenia prac budowlanych stosowane będą pojazdy i sprzęt w dobrym stanie technicznym, ograniczone będzie pylenie na placu budowy poprzez polewanie terenu wodą, a budowlane materiały pyliste będą zabezpieczone przed ich rozwiewaniem. Prace budowlane planuje się prowadzić wyłącznie w porze dziennej



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Łodzi
Kazimierz Perek