

Pabianice , dnia 14.09.2017r.

Urząd Gminy Pabianice
ul. Torowa 21
95-200 Pabianice

OŚN.6220.2.2017

DECYZJA Nr 7 / 2017r.
o środowiskowych uwarunkowaniach bez oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Na podstawie art.71 ust.1 i 2 pkt 2, art.75 ust 1 pkt 4, art. 84 ust 1, art. 85ust.1,ust.2 pkt2,ust.3 ustawy z dnia 3 października 2008r.o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie ,udziale społeczeństwa w ochronie środowiska, oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016r.poz.353 ze zm.), art. 104 kpa, oraz §3 ust.2 pkt 2, w związku z §3 ust.1 pkt.60 , rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016, poz.71 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku .- Zarządu Powiatu Pabianickiego , z dnia 18.05.2017r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „ Przebudowie dróg powiatowych nr 3310E i 3309E w Rydzynach”

Orzekam

Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko dla wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Uzasadnienie

Zarząd Powiatu Pabianickiego z siedzibą Pabianice ul. Piłsudskiego 2 , zwrócił się w dniu 18.05.2017r. z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na : „ Przebudowie dróg powiatowych nr 3310E i 3309E w Rydzynach”

Zgodnie z art. 75 ust.1 pkt 4 ustawy „oos” organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Wójt Gminy Pabianice.

Zgodnie z , §3 ust.2 pkt 2 , w związku z § 3 ust.1 pkt.60 , planowane przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko , o których mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. (Dz. U. z 2016r.poz.71 ze zm).

W związku z powyższym , stosownie do art.64.ust.1 pkt 1, oraz art. 78 ust. 1 ustawy „oos” , pismem z dnia 18.05. 2017r. Wójt Gminy Pabianice wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Pabianicach o wydanie opinii co do obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania w/w przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska , pismem znak. WOOS.4240.108.2017.PJe.4 z dnia 22.08.2017r. wyraził opinię , że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko powyższego przedsięwzięcia .

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Pabianicach w piśmie znak PPIS-Pb-ZNS-470/57/17 z dnia 05. 06. 2017r. proponuje odstąpić od oceny oddziaływania na środowisko w/w przedsięwzięcia.

W oparciu o powyższe opinie Wójt Gminy Pabianice postanowieniem z dnia 29.08.2017r. stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w/w przedsięwzięcia.

Wójt Gminy Pabianice po wnikliwej analizie materiałów , uwzględniając uwarunkowania zawarte w art. 63 ust. 1 ustawy „oos” , stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach argumentując to w przedstawiony poniżej sposób :

I. Przedmiotem inwestycji celu publicznego jest przebudowa dróg powiatowych nr 3310E i 3309E w miejscowości Rydzyny. Długość przebudowywanych dróg wynosi łącznie około 6,7 km. Przedsięwzięcie swym zakresem obejmuje fragment drogi powiatowej nr 3310E na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 485 do granicy lasu oraz fragment drogi powiatowej nr 3309E od skrzyżowania z drogą powiatową nr 3310E do mostu nad rzeką Dobrzyńka (z wyłączeniem odcinka zarządzanego przez GDDKiA).

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie województwa łódzkiego, w granicach administracyjnych powiatu pabianickiego, w gminie Pabianice a także w niewielkiej części w gminie Dłutów. Drogi na projektowanych odcinkach przebiegają zarówno przez teren zabudowy jednorodzinnej jak i tereny rolnicze. W chwili obecnej planowane do przebudowy drogi posiadają przekrój jednojezdniowy daszkowy o szerokości jezdni 5,0 - 5,5 m. z obustronnym poboczem gruntowym. W ciągu dróg zlokalizowane są liczne zjazdy publiczne i indywidualne Oróżnej nawierzchni. W stanie obecnym, droga na odcinku projektowanym odwadniana jest powierzchniowo na pobocza gruntowe, a dalej do przyległych rowów drogowych. Na całym odcinku nie występuje kanalizacja deszczowa. Skrzyżowania występujące na projektowanym odcinku w przeważającej części są skrzyżowaniami zwykłymi, których parametry nie spełniają wszystkich wymogów obowiązujących przepisów. Nawierzchnia bitumiczna na odcinku objętym projektem jest w niezadowalającym stanie technicznym - jej wygląd jest zróżnicowany I niejednorodny, a na nawierzchni widoczne są spękania poprzeczne, podłużne oraz siatkowe, natomiast krawędzie jezdni wykazują deformacje oraz obłupania. Zakres planowanych robót dla części drogowej obejmuje:

- poszerzenie istniejącej jezdni wraz z wykonaniem nakładki asfaltowej,
- budowę chodników, ścieżek rowerowych oraz ciągów pieszo rowerowych z kostki brukowej,
- wykonanie poboczy utwardzonych,
- przebudowę i budowę zjazdów,
- przebudowę przepustów pod zjazdami,
- odwodnienie korpusu drogowego (oczyszczenie istniejących rowów przydrożnych),
- rozwiązanie geometrii skrzyżowań - poprawa geometrii skrzyżowań z drogami bocznymi, dostosowanie parametrów łuków pionowych i poziomych do obowiązujących przepisów,
- oznakowanie poziome i pionowe,
- elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego (azyle dla pieszych, wyspy dzielące na wjazdach do miejscowości),
- wycinkę drzew i krzewów w korpusie drogowym.

Po przebudowie drogi powiatowe będą posiadały następujące parametry:

- kategoria drogi - powiatowa,
- klasa drogi - G / Z / L,
- prędkość projektowa - 50 km/h
- kategoria ruchu - KR4
- obciążenie - 80 kN/oś
- szerokość jezdni - 5,5 - 6,0m (dwa pasy ruchu o szerokości min. 2,75 m każdy),
- szerokość poboczy utwardzonych - 1,0m,
- pochylenie poprzeczne nawierzchni na odcinkach prostych $i=2\%$,
- spadek poprzeczny na rampie - zmienny,
- przyjęto kształtowanie rampy poprzez obrót jezdni wokół osi,
- pochylenie poprzeczne poboczy na trasie zasadniczej i drogach bocznych $i=6-8\%$.

W ramach planowanej przebudowy przedmiotowej drogi wykonane zostanie przede wszystkim poszerzenie istniejących jezdni dróg powiatowych. Wykonane zostanie także wzmocnienie istniejącej konstrukcji jezdni z jednoczesnym zabezpieczeniem nawierzchni przed dalszą degradacją

poprzez wykorzystanie jej jako podbudowy pod nową nawierzchnię. Wykonana zostanie nowa nawierzchnia jezdni z masy asfaltobetonowej (betonu asfaltowego). W ten sposób jezdni zostanie poszerzona, wzmocniona zostanie konstrukcja drogi, poprawi się równość jezdni, zwiększy się stopień bezpieczeństwa jak i komfort jazdy uczestników ruchu.

W ramach robót przygotowawczych przeprowadzone zostaną roboty ziemne związane z wykonaniem koryta pod podbudowę na poszerzenie jezdni oraz chodniki. Wszystkie prace ziemne będą wykonywane w taki sposób, aby zapobiegać zasypywaniu przypadkowo schwytanych w nie zwierząt. Na długości poszerzenia ułożona zostanie warstwa wzmacniająca podłoże z gruntu stabilizowanego cementem. Na poszerzonym odcinku jezdni, na wykonanej warstwie wzmacniającej ułożona zostanie podbudowa pomocnicza z tłucznia kamiennego (kamienia łamanego twardego) oraz warstwa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego. W celu dodatkowego wzmocnienia konstrukcji na styku poszerzeń i istniejącej konstrukcji ułożona zostanie geosiatka. Istniejąca nawierzchnia bitumiczna wraz z poszerzeniem zostanie następnie wyprofilowana warstwą wyrównawczą z betonu asfaltowego, na której ułożona zostanie warstwa ścieralna z betonu asfaltowego. W miejscach gdzie nie zaprojektowano chodników lub ścieżek przewiduje się wykonanie poboczy utwardzonych (np. destruktem) o szerokości 1,0 m. Wykonane zostaną odpowiednie włączenia dróg gminnych i pozostałych dróg dojazdowych dochodzących do przedmiotowej drogi. Zjazdy przebiegające przez chodnik oraz zjazdy do posesji wykonane zostaną z kostki betonowej. Pozostałe zjazdy (na pola) wykonane zostaną z destruktu lub tłucznia. Pod zjazdami w razie potrzeby wykonane zostaną przepusty do przeprowadzenia wód w rowach przydrożnych. Ułożone zostaną rury przepustowe o średnicy 40 cm na całej szerokości zjazdu. Odwodnienie jezdni z wód opadowych i roztopowych, z uwagi na brak kanalizacji deszczowej, będzie odbywało się na pobocza oraz do rowów przydrożnych przy wykorzystaniu spadków poprzecznych i podłużnych. Rowy przydrożne zostaną otworzone, a więc przywrócone do stanu pierwotnego.

W ramach planowanej inwestycji planuje się wycinkę 337 drzew (w tym, niektóre z drzew posiadają więcej niż 1 pień na wysokości 1,3 m.). Zadrzewienia i zakrzaczenia porastające lokalnie rowy przydrożne zostaną usunięte. Usunięte zostaną także inne zadrzewienia przydrożne, w tym przede wszystkim porastające na przyległych gruntach, które planuje się przeznaczyć na poszerzenie jezdni lub budowę chodników i ścieżek rowerowych. Na drzewach nie stwierdzono gniazd ptasich. Wycinka zostanie wykonana poza sezonem lęgowym i rozrodczym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października włącznie. Dopuszcza się wycinkę drzew w terminie od 16 sierpnia do 15 października, jednakże planowana wycinka będzie poprzedzona bezpośrednią ekspertyzą ornitologiczną stwierdzającą brak zasiedlenia ptaków w rejonie drzewa w przestrzeni Opromieniu 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. Nie przewiduje się wycinki krzewów. Planuje się wykonanie kompensacji przyrodniczej tj. nasadzenia drzew miododajnych na terenie działek inwestycyjnych w ilości co najmniej 1:1 (t. j. jedno drzewo zasadzone za jedno drzewo wycięte). W celu zminimalizowania negatywnego wpływu robót budowlanych na drzewostan zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie drogi prace będą prowadzone po wcześniejszym zabezpieczeniu pni drzew przed mechanicznym uszkodzeniem w taki sposób aby nie podkopywać korzeni drzew.

Powierzchnia nieruchomości zajmowanej pod przebudowę dróg powiatowych nr 3310E i 3309E w miejscowości Rydzyny wynosi 93.800 m², z czego powierzchnia obiektu budowlanego wynosi ok. 73.000 m² w tym:

- drogi powiatowe - ok. 54.000 m ,
- zjazdy indywidualne i publiczne - ok. 5.500 m²,
- chodniki, ścieżki rowerowe - ok. 13.500 m .

W bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia nie będą realizowane inne przedsięwzięcia, stąd nie zachodzi zagrożenie nakładania się (kumulowania) oddziaływań na środowisko. Planowana

Inwestycja znajduje się w pobliżu drogi ekspresowej S8, jednakże z uwagi na brak zwiększenia ruchu na drogach powiatowych po wykonaniu przebudowy, nie przewiduje się zwiększenia bądź też wystąpienia oddziaływania skumulowanego.

Realizacja przedsięwzięcia, spowoduje wykorzystanie na etapie realizacji inwestycji materiałów takich jak woda, surowce, paliwa czy energia w ilości:

- woda - ok. 1500 m ,
- kruszywa - ok. 4000 t,
- asfalt - ok. 5001,
- paliwa (olej napędowy) - ok. 101,
- energia elektryczna - ok. 800 kW.

Faza realizacji przedsięwzięcia jest związana z krótkotrwałym wpływem na środowisko. Będą to przejściowe uciążliwości o zasięgu lokalnym. W okresie budowy zmieni się zagospodarowanie i ukształtowanie terenu. Na etapie planowanej budowy, w trakcie prac budowlanych, emisje do środowiska będą miały charakter przejściowy i będą to emisje związane głównie z zanieczyszczeń do powietrza i hałasu oraz wytwarzaniem odpadów związane z wykonywaniem prac budowlanych. Prowadzenie wszystkich prac będzie odbywać się zgodnie z przepisami prawa budowlanego, prawa ochrony środowiska i ustawy o odpadach. Wszystkie prace zostaną wykonane przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu i maszyn posiadających aktualne badania techniczne oraz materiałów posiadających wymagane atesty do stosowania w budownictwie drogowym. W trakcie trwania prac budowlanych powstające odpady budowlane będą podlegały segregacji.

Prace budowlane związane z przedmiotowym przedsięwzięciem wiążą się również z powstawaniem zanieczyszczeń emitowanych do powietrza atmosferycznego. W trakcie robót budowlanych emisja zanieczyszczeń ma charakter czasowy i lokalny - ulega zmianie w zależności od miejsca i fazy realizacji prac budowlanych i znika wraz z zakończeniem tych prac. Źródłem emisji substancji zanieczyszczających do powietrza, podczas eksploatacji drogi gminnej po jej budowie, będą poruszające się po niej pojazdy. W trakcie realizacji inwestycji zostaną zastosowane rozwiązania ograniczające wpływ inwestycji na zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego takie jak m.in.: stosowanie samochodów z plandekami do przewozu materiałów pyłących, ograniczenie prędkości ruchu pojazdów na terenie budowy, ograniczenie do minimum czasu pracy silników maszyn i pojazdów na biegu jałowym a także wyłączanie silników na czas postoju.

Zaplecze budowy będzie utworzone lokalnie i służyć będzie głównie, jako miejsce postojowe maszyn, pojazdów oraz zaplecze socjalne pracowników. Zlokalizowane będzie poza terenami w pobliżu rzek i cieków wodnych oraz obniżen terenu a także poza obszarami w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej zagrodowej zlokalizowanej wzdłuż Istotne znaczenie na placu budowy ma składowanie podręcznych zapasów paliwa, tankowanie maszyn budowlanych oraz sposób prowadzenia awaryjnych napraw maszyn i pojazdów. Organizacja zaplecza budowy nie stanowi zagrożenia dla standardów, jakości powietrza oraz środowiska wodno-gruntowego, pod warunkiem dotrzymania odpowiedniej organizacji pracy zaplecza. Plac budowy zostanie wyposażony w niezbędną ilość przenośnych szczelnych, bezodpływowych sanitariatów. Z uwagi na środowisko wodno-gruntowe, w trakcie realizacji inwestycji przewidziano wykonanie odpowiedniego zabezpieczenia, zapobiegającego skażeniu gruntu substancjami ropopochodnymi. W celu zminimalizowania powyższego zagrożenia planuje się użycie maszyn budowlanych w należytych stanie technicznym. Miejsca przechowywania i przelewania substancji będą zabezpieczone materiałem izolacyjnym.

Na etapie eksploatacji przewiduje się odprowadzanie wód opadowych i roztopowych na pobocza a także do rowów przydrożnych. Na większości odcinków przewiduje się oczyszczenie i udrożnienie rowów. Po wykonaniu przebudowy parametry rowów drogowych będą następujące:

- głębokość rowu min. 0,5 m,
- pochylenie skarp rowu 1:1 lub 1:1,5,
- szerokość min. 1,5 m,

- umocnienie skarp i dna rowu przez humusowanie i obsianie trawą.

Na etapie budowy drogi gminnej przewiduje się wzrost oddziaływania akustycznego, związanego z prowadzeniem prac budowlanych z użyciem ciężkiego sprzętu oraz ruchem pojazdów ciężarowych. Poziom hałasu emitowany do środowiska będzie hałasem okresowym i nie będzie miał znaczącego wpływu dla mieszkańców posesji leżących w pasie przebudowywanej drogi. Planuje się zaniechanie prowadzenia prac hałaśliwych w nocy. Realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do poprawy warunków akustycznych w związku z wykonaniem nowej nawierzchni drogi, a tym samym przyczyni się do poprawy warunków życia mieszkańców zabudowy zlokalizowanej wzdłuż przedmiotowej inwestycji.

Biorąc pod uwagę obowiązujące przepisy dotyczące klasyfikacji odpadów, w trakcie prowadzenia prac związanych z przebudową drogi gminnej przewiduje się wytworzenie następujących odpadów o kodzie m.in.:

- 17 01 01 - Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów w ilości ok. 5 t.
- 17 01 81 - Odpady z remontów i przebudowy dróg w ilości ok. 5 t.
- 17 03 02 - Asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01 w ilości ok. 3 t.
- 17 04 05 - Żelazo i stal w ilości ok. 2 t.
- 17 05 04 - Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03 ok. 2 t.

Odpady powstające na etapie budowy będą zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi odpadów

Faza eksploatacji nie będzie powodować powstawania znaczących ilości odpadów. Służby eksploatacyjne podmiotu odpowiedzialnego za zarządzanie drogami zapewnią możliwość odbioru wszystkich powstających odpadów, w tym również odpadów wytworzonych na skutek ewentualnych zdarzeń losowych. W trakcie eksploatacji projektowanej drogi gminnej powstawać będą głównie odpady związane z ruchem pojazdów i ruchem pieszych. Szczególną grupę odpadów, których powstawania nie można wykluczyć stanowią odpady należące do grupy 16 - odpady powstałe w wyniku wypadków i zdarzeń losowych. W wyniku awarii, których źródłem mogą być katastrofy drogowe, może dojść do rozszczelnienia zbiorników i instalacji samochodowych, z których mogą zostać uwolnione i trafić do środowiska paliwa (benzyna, olej napędowy) oraz płyny.

Na podstawie przedstawionej dokumentacji dotyczącej emisji zanieczyszczeń i innych uciążliwości do środowiska związanych z realizacją przedmiotowej inwestycji wynika, że nie ma przeciwwskazań prawnych do utworzenia przedmiotowego przedsięwzięcia.

W związku z realizacją inwestycji nie nastąpi pogorszenie się stanu naturalnego środowiska, a zmiany oraz uciążliwości w trakcie budowy będą krótkotrwałe i mają charakter odwracalny.

Projektowane zamierzenie inwestycyjne, nie należy do inwestycji, w których występuje ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, katastrofy naturalnej i budowlanej, które mogłyby skutkować negatywnym wpływem na środowisko, a także na zdrowie i życie ludzi.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest położone na obszarach przylegających do jezior. Ponadto w obszarze przedsięwzięcia nie znajdują się ujścia rzek, obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszary objęte ochroną w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary chronione zbiorników wód śródlądowych. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w pobliżu rzeki Ner od Dobrzyńki Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane w pobliżu korytarzy ekologicznych.

Przedmiotowa inwestycja położona jest w regionie wodnym Środkowej Wisły JCWPD: 72 (kod PLGW200072). Planowana inwestycja zlokalizowana jest w obrębie Jednolitej Części Wód o kodzie: RW600017183229. Z przedłożonego materiału dowodowego wynika, że realizacja oraz eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie spowoduje pogorszenia stanu jednolitej części wód powierzchniowych i podziemnych, na których będzie zlokalizowane. Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie stanowi zatem zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych JCW, zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza terenem obszarów chronionych

na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz.U. z 2016 poz. 2134 ze zm). Najbliżej zlokalizowane obszary ochronne to:

- rezerwat przyrody Molenda - w odległości ok. 4,64 km,
- rezerwat przyrody Wolbórka - w odległości ok. 6,89 km,
- Obszar Chronionego Krajobrazu Środkowej Grabi - w odległości ok. 2,75 km,
- Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy Dąbrowa I - w odległości ok. 1,93 km,
- Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy Dąbrowa II - w odległości ok. 3,35 km,
- Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy Borkowice - w odległości ok. 3,60 km,
- Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy Dobroń - w odległości ok. 4,56 km,
- Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy Mogilno - w odległości ok. 5,97 km,
- Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy Ruda Willowa - w odległości ok. 6,24 km,
- Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy Międzyrzecza Neru i Dobrzyńki - w odległości ok. 7,16 km,
- Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy Dolina Grabi - w odległości ok. 7,92 km,
- Obszar Natura 2000 Grabią (PLH100021) - w odległości ok. 8,04 km,

Przedmiotowe przedsięwzięcie, przede wszystkim z uwagi na odległość, skalę, rodzaj, charakterystykę, oraz krótkotrwały i odwracalny 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 siedlisk i gatunków roślin, zwierząt i grzybów, korytarzy ekologicznych. Przedsięwzięcie nie przyczyni się także do obniżenia bioróżnorodności. Ponadto, z uwagi na fakt, iż przedmiotowa droga aktualnie istnieje i jest wpisana w lokalny krajobraz, inwestycja nie zakłóci także estetyki krajobrazu.

Z karty informacyjnej nie wynika aby przedsięwzięcie było położone na obszarze, na którym standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub aby istniało prawdopodobieństwo ich przekroczenia. Ponadto brak informacji aby w pobliżu znajdowały się uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

Na terenie inwestycji nie występują także obszary mające znaczenie kulturowe, historyczne i archeologiczne, obszary wybrzeży i obszary górskie. Projektowana droga nie przebiega przez tereny leśne.

Gęstość zaludnienia dla obszaru Gminy Pabianice wynosi 80 os/km² (wg GUS z 2016 r.).

W zasięgu oddziaływania inwestycji i w jej najbliższej okolicy nie występują jeziora i inne naturalne zbiorniki wód stojących, a także uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

Eksploatacja projektowanej inwestycji, przy założeniach przyjętych w karcie informacyjnej dołączonej do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, nie będzie oddziaływać w sposób znaczący na obszary geograficzne i znaczną liczbę ludności.

Ponadto stwierdza się brak transgranicznego oddziaływania na środowisko z uwagi na położenie planowanego przedsięwzięcia w centralnej Polsce.

Na podstawie informacji zawartych w karcie informacyjnej można stwierdzić brak możliwości wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia będzie występować niewielkie oddziaływanie na środowisko w zakresie emisji hałasu oraz substancji pyłowych i gazowych do powietrza. Oddziaływanie to będzie odwracalne, trwające do czasu zakończenia prac budowlanych. Wszystkie oddziaływania występujące na etapie realizacji inwestycji będą miały charakter lokalny i odwracalny poza trwałym zajęciem terenu pod obiekt. Oddziaływania te będą krótkotrwałe i ustąpią po zrealizowaniu przedsięwzięcia. Natomiast występujące oddziaływania na etapie eksploatacji przedmiotowej inwestycji związane będą z poruszającymi się po przedmiotowej drodze pojazdami.

II. Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy:

1. Wycinkę drzew ograniczyć wyłącznie do wskazanych w wykazie 337 egzemplarzy drzew (w tym niektóre z drzew posiadają więcej niż 1 pień na wysokości 1,3 m) oraz wykonać poza sezonem lęgowym i rozrodczym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października wyłącznie. Dopuszcza się wycinkę drzew w terminie od 16 sierpnia do 15 października, jednakże planowaną wycinkę należy poprzedzić bezpośrednio ekspertyzą ornitologiczną stwierdzającą brak zasiedlenia ptaków w rejonie drzewa w przestrzeni o promieniu równym wysokości drzewa planowanego do usunięcia. Nadzór ornitologiczny obecny przy procesie wycinkowym winien zbadać każde drzewo pod kątem obecności czynnych gniazd i wstrzymać wycinkę do czasu trwałego opuszczenia gniazda lub wystąpić o stosowną derogację do organu ochrony przyrody,
2. Wycięte zadrzewienie należy skompensować nowymi nasadzeniami drzew gatunków rodzimych miododajnych w liczbie 1:1 (za jedno wycięte drzewo jedno nowo nasadzone). Kompensacji dokonać na terenie działek inwestycyjnych.
3. Zapewnić ochronę drzew znajdujących się w obszarze oddziaływania prowadzonych prac na etapie realizacji przedsięwzięcia poprzez:
 - a. Drzewa nie przeznaczone do wycinki zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi poprzez odeskowanie.
 - b. Prace ziemne w bezpośrednim sąsiedztwie drzew nieprzeznaczonych do wycinki prowadzić ręcznie w celu ograniczenia ryzyka uszkodzenia korzeni.
4. W przypadku stwierdzenia obecności płazów lub innych gatunków chronionych należy podjąć stosowne działania w celu ich ochrony.
5. Plac budowy należy wykonać oszczędnie gospodarując terenem. Czas trwania prac oraz zajęcie terenu ograniczyć do niezbędnego minimum. Zaplecze budowy z bazą materiałowo- sprzętową należy zlokalizować w pobliżu pasa drogowego:
 - a. Poza obszarami w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej,
 - b. Poza terenami w pobliżu koryt naturalnych rzek, cieków wodnych oraz obniżień morfologicznych.
6. Na terenie zaplecza budowy i bazy transportowo-sprzętowej, w miejscach, gdzie odbywa się tankowanie i postój sprzętu budowlanego oraz pojazdów, należy wykonać zabezpieczenia przed możliwością przedostania się do gruntu paliw i olejów. Miejsca przeznaczone do składowania substancji podatnych na przenikanie do gleby wyściełać materiałami izolacyjnymi do czasu zakończenia robót budowlanych.
7. Odpowiednio zabezpieczyć wszystkie składowane materiały do przebudowy drogi, a także zabezpieczyć przed pyleniem sypkie materiały budowlane składowane na terenie budowy oraz przewożone w trakcie prac budowlanych poprzez przykrycie lub zraszanie.
8. Na etapie prowadzenia prac budowlanych należy zastosować się do poniższych wytycznych:
 - a. Zaplanować wszelkie operacje z użyciem ciężkiego sprzętu oraz maksymalnie ograniczyć czas budowy poprzez odpowiednie zaplanowanie procesu budowlanego.
 - b. Stosować sprzęt w dobrym stanie technicznym oraz przestrzegać zasady wyłączania silników maszyn w czasie przerw w pracy.
 - c. Czas budowy ograniczyć wyłącznie do pory dziennej, tj. od godz. 6.00 do godz. 22.00.
9. Prowadzić na budowie odpowiednią gospodarkę odpadami zgodną z obowiązującymi przepisami. Gromadzić i przechowywać odpady w miejscach do tego specjalnie przeznaczonych i oznakowanych (kontenery, pojemniki, zbiorniki, wyznaczone miejsca).

10. Zaplecze budowy wyposażać w przenośne sanitariaty wyposażone w szczelne, bezodpływowe zbiorniki.
11. Po zakończeniu robót zlikwidować zaplecza placu budowy oraz doprowadzić zajmowany pod zaplecze teren do stanu pierwotnego.

Mając powyższe na względzie orzeczono jak w sentencji.

Od decyzji niniejszej służy stronom odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Łodzi w terminie 28 dni od dnia umieszczenia w BIP informacji o wydaniu niniejszej decyzji, za pośrednictwem Wójta Gminy Pabianice.

Wójt Gminy Pabianice

Henryk Gajda

Otrzymują :

1. Tomasz Tarnogrodzki – Pełnomocnik Zarządu Powiatu Pabianickiego – 62-200 Gniezno , OŚ Kazimierza Wielkiego 15/5
2. Strony postępowania (zgodnie z art.49 kpa)
3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi ul. Traugutta 25
4. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Pabianicach ul. Kilińskiego 10/12
5. Starosta Pabianicki , Pabianice ul. Piłsudskiego 2
- 6.a/a