

Nowe Ostrowy 31.03.2025r.

OŚ.6220.III.12.2024

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 80 ust. 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 2024 r., poz. 1112, z późniejszymi zmianami), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks Postępowania Administracyjnego (Dz. U. z 2024r. poz. 572 z póź. zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 23 lutego 2024 r. złożonego przez Zarząd Województwa Łódzkiego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi wojewódzkiej Nr 581 od około ,km 21+700 do około km 22+730 wraz z rozbiórka i budową obiektu inżynierskiego (mostu na rzece Ochnia) w miejscowości Miksztal.

I .Stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi wojewódzkiej Nr 581 od około km 21+700 do około km 22+730 wraz z rozbiórką i budową obiektu inżynierskiego (mostu na rzece Ochnia) w miejscowości Miksztal.

II. Określa warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji przedsięwzięcia i jego eksploatacji:

1. Wycinkę drzew ograniczyć do niezbędnego minimum, tj.: wyciąć maksymalnie 171 sztuk drzew oraz do 487,5 m² krzewów/podrostów w pasie drogowym oraz do 466 m² terenów leśnych, prowadzić ją poza sezonem lęgowym i rozrodczym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października włącznie. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się przeprowadzenie wycinki w innym terminie, jednakże planowaną wycinkę należy wtedy poprzedzić bezpośrednio ekspertyzą ornitologiczną stwierdzającą brak zasiedlenia ptaków w rejonie drzewa w przestrzeni o promieniu równym wysokości drzewa planowanego do usunięcia. Nadzór ornitologiczny obecny przy procesie wycinkowym winien zbadać każde drzewo pod kątem obecności czynnych gniazd i wstrzymać wycinkę do czasu trwałego opuszczenia gniazda lub wystąpić o stosowną derogację do organu ochrony przyrody.
2. W celu odbudowy równowagi przyrodniczej za usunięte drzewa należy wykonać nasadzenia zastępcze w liczbie nie mniejszej niż 67 szt. drzew oraz 148 szt. krzewów na przedmiotowym odcinku drogi oraz nie mniej niż 70 szt. drzew na działkach nr 263 i 479 obręb geodezyjny Ostrowy, gmina Nowe Ostrowy. Nasadzenia w pierwszej kolejności wykonać w pasie drogowym przedmiotowej drogi wojewódzkiej (np. na jej kolejnym odcinku).
3. Do nasadzeń należy wykorzystać gatunki rodzime (zalecana forma naturalna, typowa, nieodmianowa), dostosowane do warunków gruntowo-wodnych, świetlnych, glebowych i charakteru istniejącej zieleni. 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. Nasadzenia należy przeprowadzić z wyłączeniem miesięcy: czerwiec, lipiec i sierpień. Posadzone drzewa

opalikować, a przyziemną część pnia zabezpieczyć przed uszkodzeniami wynikającymi z wykaszania terenu.

4. W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia zapewnić stosowną opiekę i pielęgnację zadrzewień znajdujących się na terenie przedsięwzięcia, a osobniki posadzone w ramach kompensacji przyrodniczej, przez pierwsze trzy lata od posadzenia, w okresach bezdeszczowych podlewać, przy czym warunek ten dotyczy okresu wegetacyjnego. Terminy i częstotliwość podlewania dostosować do aktualnych warunków hydrologicznych, pogodowych i siedliskowych. Podlewanie drzew prowadzić tak, by dostarczać drzewom tygodniową minimalną dawkę wody wg wzoru: 20 litrów na osobnik + 20 litrów na każde 2,5 cm pierśnicy drzewa. Dopuszcza się także stosowanie podziemnych i naziemnych systemów nawadniania zapewniających ww. skutek.
5. W pobliżu zadrzewień prace prowadzić ze szczególną ostrożnością, drzewa zabezpieczyć przed urazami mechanicznymi i innymi uszkodzeniami poprzez, np. wygrodzenie grup drzew lub oszalowanie pni deskami zamocowanymi za pomocą drutu, z zastosowaniem materiału amortyzującego (mata słomiana, juta itp.). Zminimalizować ruch pojazdów i maszyn budowlanych wokół drzew w obrębie strefy wyznaczonej przez obrys jego korony. W obrębie systemu korzeniowego drzew nie wolno składować materiałów chemicznie i fizycznie szkodliwych dla korzeni i gleby, jak np. cement, wapno, oleje, środki impregnujące, paliwa ciekłe itp.
6. W trakcie realizacji przedsięwzięcia należy kontrolować wszystkie wykopy oraz inne miejsca mogące stać się pułapką dla drobnych zwierząt (głównie płazów, małych ssaków). W przypadku uwięzienia zwierząt, należy podejmować działania zmierzające do ich uwolnienia. Zwierzęta należy przenosić na bezpieczne siedliska zastępcze właściwe dla poszczególnych gatunków.
7. Podczas prowadzenia prac budowlanych przewidzieć miejsca do parkowania maszyn budowlanych (zaplecze budowy), na terenie utwardzonym i zabezpieczonym przed ewentualnym wpływem substancji ropopochodnych na środowisko gruntowo-wodne przez wyposażenie w odpowiednie sorbenty, poza obszarami wrażliwymi przyrodniczo oraz obszarami w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej.
8. Zaplecze budowy, w tym plac składowania materiałów i maszyn, należy zlokalizować w pierwszej kolejności na terenach przekształconych antropogenicznie, a jeżeli nie będzie to możliwe – na innych gruntach, na terenie uszczelnionym i zabezpieczonym przed przedostaniem się zanieczyszczeń, w tym substancji ropopochodnych. Nie należy lokalizować zaplecza budowy: sąsiedztwie koryta rzeki Ochni, na terenach zadrzewionych i zakrzewionych, w sąsiedztwie zabudowy chronionej akustycznie. Rekomenduje się lokalizację zaplecza budowy w obszarze istniejącego pasa drogowego.
9. Emisję hałasu na etapie realizacji przedsięwzięcia należy ograniczyć poprzez prowadzenie prac uciążliwych akustycznie wyłącznie w godzinach dziennych, tj. 6.00 – 22.00, chyba, że przy technologii wykonywania poszczególnych obiektów niezbędna jest praca ciągła, w szerszym niż podany wymiarze godzin
10. Stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia budowlane.
11. Zaplecze budowy zorganizować na uszczelnionej nawierzchni, z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni; po zakończeniu prac teren budowy uporządkować, doprowadzić do stanu pierwotnego.

12. Potencjalne drobne naprawy sprzętu wykonywać w miejscach wyłącznie do tego przeznaczonych i przystosowanych, zapewniających zabezpieczenie przed skażeniem gruntu.
13. W sytuacjach awaryjnych takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu; zanieczyszczony grunt należy przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwienia.
14. Materiały i surowce na budowę dostarczać bezpośrednio, w zależności od potrzeb.
15. Plac budowy należy wyposażać w stanowisko z sorbentem służącym likwidacji niekontrolowanych wycieków substancji ropopochodnych z pojazdów, maszyn i urządzeń.
16. Na etapie realizacji niezanieczyszczone wody opadowe i roztopowe z terenu zaplecza odprowadzać do rowów, w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz natężenia odpływu ww. wód.
17. W przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych; ograniczyć czas odwadniania wykopu do minimum, ograniczyć wpływ ww. prac do terenu działki inwestycyjnej; wodę z odwodnienia zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami, jeżeli jest prawem wymagane.
18. Roboty ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo – wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne i koryto rzeki.
19. Zdjętą wierzchnią warstwę ziemi (odkład) składować poza obszarami, na których znajdują się cieki, poza terenem zagrożonym powodzią, a także poza obszarami kierunku spływu wód powierzchniowych.
20. Na etapie realizacji wodę niezbędną do wykonania robót drogowych, a także na cele socjalno bytowe zatrudnionych na czas rozbudowy pracowników dostarczać beczkowozami lub pobierać za zgodą zarządcy z sieci wodociągowej.
21. Zaplecze socjalno – bytowe należy zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu.
22. Przed rozpoczęciem robót należy przeprowadzić kontrolę istniejącego obiektu mostowego w celu wykluczenia występowania miejsc gniazdowania ptaków oraz rozrodu nietoperzy. Kontrola powinna zostać przeprowadzona przez specjalistów – ornitologa oraz chiropterologa. W przypadku stwierdzenia miejsc gniazdowania ptaków bądź rozrodu nietoperzy należy pod kontrolą specjalisty sporządzić harmonogram i wskazać sposób prowadzenia prac.
23. W przypadku prowadzenia prac związanych z rozbiórką istniejącego i budową nowego obiektu mostowego w okresie szczytu sezonu lęgowego większości zwierząt, tj. od 1 marca do 15 sierpnia oraz w okresie migracji płazów, tj. od 1 marca do 31 maja i od 15 września do 15 października należy zapewnić nadzór przyrodniczy.
24. W trakcie prowadzenia robót należy zapewnić ciągłość przepływu wód rzeki Ochni tak, aby utrzymać niezbędne do bytowania ryb i innych organizmów wodnych warunki środowiska.
25. W celu ochrony rzeki Ochni i organizmów wodnych w niej żyjących przed zanieczyszczeniami należy stosować zabezpieczenia w postaci podwieszonych rusztowań

- i deskowań, zapobiegające spadaniu elementów z rozbiórki elementów mostu do koryta rzeki.
26. Zabrania się wprowadzania do koryta rzeki Ochni ciężkiego sprzętu.
 27. Prace w korycie rzeki Ochni prowadzić z zastosowaniem rozwiązań technicznych i organizacyjnych zabezpieczających przed zamuleniem wód i niszczeniem brzegów cieków oraz w sposób ograniczający nieuzasadnione zmętnienie wód płynących.
 28. Nie dopuszcza się wykorzystywania wody z rzeki Ochni na cele sanitarne oraz na cele technologiczne.
 29. Umocnienia dna i skarp rzeki Ochni ograniczyć do niezbędnego minimum. Skarpy i koryto cieków umocnić narzutem kamiennym umieszczonym w geokracie w celu dodatkowej stabilizacji na długości ok. 10 m przed obiektem i 10 m za wylotem rowów odwadniających drogę.
 30. Nowy obiekt mostowy wyposażyć w obustronne półki ziemne o szerokości min. 2,00 m umożliwiające migrację zwierząt. Półki należy płynnie połączyć z otoczeniem.
 31. Stosować środki techniczne i organizacyjne mające na celu ograniczenie emisji pyłu z terenu przedsięwzięcia powstającego podczas prowadzenia prac budowlanych, jak i podczas transportu materiałów budowlanych (w tym unikać rozsypywania materiałów pylistych na terenie budowy, osłaniać składowiska kruszyw, piasku zawierające drobne frakcje pyłowe przed działaniem wiatru, w dni słoneczne i wietrzne stosować zraszanie potencjalnych miejsc wtórnego pylenia za pomocą odpowiednich spryskiwaczy, do transportu materiałów pylistych stosować pojazdy ciężarowe wyposażone w systemy zabezpieczające przed rozwiewaniem transportowanych materiałów, drogi wyjazdowe z placu budowy utrzymywać w czystości, aby wyeliminować możliwość wtórnego pylenia, itp.).
 32. Odpady wytworzone w trakcie budowy oraz eksploatacji przedsięwzięcia należy gromadzić selektywnie, w uporządkowany sposób i przechowywać w miejscach do tego specjalnie przeznaczonych i oznakowanych (np. kontenery, pojemniki, zbiorniki, wyznaczone miejsca), w warunkach odpowiednio zabezpieczonych przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz przed dostępem osób postronnych i zwierząt, a następnie przekazywać firmom posiadającym stosowne zezwolenia na zbieranie odpadów, odzysk czy unieszkodliwienie.
 33. Na etapie eksploatacji wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego oraz obiektów drogowych odprowadzać poprzez odpowiednie spadki do istniejących rowów, a także lokalnie poprzez prefabrykowane ścieki betonowe oraz grawitacyjną kanalizację deszczową do rowów, w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich i nie zmieniając stanu wody na gruncie a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód.

Uzasadnienie

W dniu 23 lutego 2024r. Mirosław Kukliński – Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Łodzi, działający w imieniu Zarządu Województwa Łódzkiego, złożył wniosek w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi wojewódzkiej Nr 581 od około ,km 21+700 do około km 22+730 wraz z rozbiórką i budową obiektu inżynierskiego (mostu na rzece Ochnia) w miejscowości Miksztal.

Jak wynika z art. 71 ust.2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024r. poz. 1112 z późn.zm.) uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych przedsięwzięć przed uzyskaniem decyzji określonych w art. 72 ust.1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024r. poz. 1112 z późn.zm.).

Zamierzone przedsięwzięcie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymienionych w § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust.1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 września 2019r.r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019. poz. 1839 z późn. zm.).

W dniu 11.03..2024r. Wójt Gminy Nowe Ostrowy obwieszczeniem zawiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi wojewódzkiej Nr 581 od około ,km 21+700 do około km 22+730 wraz z rozbiórka i budową obiektu inżynierskiego (mostu na rzece Ochnia) w miejscowości Miksztal.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024r. poz. 1112 z późn. zm.) Wójt Gminy Nowe Ostrowy wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie Zarząd Zlewni w Łowiczu oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kutnie z wnioskami o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi wojewódzkiej Nr 581 od około ,km 21+700 do około km 22+730 wraz z rozbiórka i budową obiektu inżynierskiego (mostu na rzece Ochnia) w miejscowości Miksztal.

W toku postępowania w/w organy występowały o uzupełnienie złożonego wniosku. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi kilkakrotnie postanowieniem z dnia 23 stycznia 2025r.. wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie Zarząd Zlewni w Łowiczu pismem z dnia 02 kwietnia 2024r. również wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kutnie pismem z dnia 18 marca 2024r. . wyraził opinię, iż uznaje za niezasadne przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko dla w/w przedsięwzięcia.

Przedmiotowa inwestycja ma na celu poprawę warunków ruchu kołowego oraz bezpieczeństwa użytkowników drogi i warunków komunikacyjnych. Dzięki lepszej organizacji ruchu, dobremu stanowi nawierzchni, sprzyjającemu poruszaniu się pojazdów z jednakową, optymalną prędkością, emisja substancji szkodliwych do powietrza ze źródeł

komunikacyjnych ulegnie zmniejszeniu w stosunku do stanu sprzed realizacji. Nie przewiduje się, by realizacja omawianej inwestycji mogła przyczynić się do istotnego zwiększenia natężenia ruchu oraz tym samym zwiększyć ilość zanieczyszczeń przedostających się do środowiska.

Stosowana technologia będzie typową wykorzystywaną w budownictwie drogowym. Realizacja inwestycji odbywać się będzie przy użyciu powszechnie stosowanego sprzętu budowlanego i materiałów posiadających wszystkie wymagane prawem certyfikaty, aprobaty i dopuszczenia do stosowania. Wszelkie prace związane z planowanym przedsięwzięciem zostaną wykonane tak, aby spowodować jak najmniejsze uciążliwości dla okolicznych mieszkańców i otaczającego środowiska naturalnego.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia w fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac materiały (mieszkanki mineralno-bitumiczne) oraz surowce (piasek, kruszywo łamane, woda, paliwo) pochodzące spoza terenu budowy. Do realizacji przedsięwzięcia będą użyte wyłącznie materiały i surowce dopuszczone do stosowania w budownictwie drogowym i sanitarnym na podstawie uzyskanych atestów i certyfikatów.

W fazie eksploatacji surowce i materiały będą wykorzystywane do celów konserwacji i utrzymania wybudowanej infrastruktury. Ilości i rodzaje ww. materiałów i surowców podyktowane zostaną bieżącymi potrzebami.

Zaplecze budowy należy zlokalizować na terenach przekształconych, odpowiednio wcześniej przygotowanych, poza obszarami wrażliwymi przyrodniczo oraz obszarami w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni (w tym przede wszystkim powierzchni biologicznie czynnej). Zaplecze budowy wyposażone zostanie w sorbenty do neutralizowania ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych.

Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia związana będzie przede wszystkim z:

- emisją hałasu – w fazie realizacji przedsięwzięcia emisja hałasu będzie miała charakter niezorganizowany, przejściowy i ustąpi z chwilą zakończenia budowy. Związana będzie głównie z pracą typowego sprzętu budowlanego wykorzystywanego standardowo podczas budowy dróg, a także z dowozem materiałów oraz wywozem odpadów. Ograniczenie emisji hałasu do środowiska na tym etapie jest możliwe przede wszystkim dzięki zastosowaniu nowoczesnych, sprawnych maszyn i dobrej organizacji pracy. Dodatkowo prace na terenach zabudowy mieszkaniowej zostaną ograniczone do godzin dziennych. W fazie eksploatacji nie przewiduje się zwiększenia negatywnego oddziaływania na klimat akustyczny w porównaniu ze stanem obecnym. W wyniku realizacji przedsięwzięcia poprawiona zostanie nawierzchnia, co znacząco wpłynie na poprawę aktualnego stanu akustycznego w otoczeniu drogi,
- emisją substancji zanieczyszczających do powietrza – w fazie realizacji będzie miała charakter przejściowy, krótkotrwały i ustąpi z chwilą zakończenia budowy. W fazie przebudowy źródłami zanieczyszczeń powietrza będą: maszyny drogowe i samochody ciężarowe – powodujące emisję spalin oraz roboty ziemne – powodujące powstanie pyłu ziemnego. Zanieczyszczenia te nie będą stanowić zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi. Na etapie eksploatacji analizowane przedsięwzięcie nie będzie bezpośrednio źródłem oddziaływań w zakresie emisji substancji do powietrza, natomiast będzie

oddziaływać pośrednio z uwagi na poruszające się pojazdy. Z uwagi na niewielkie natężenie i lokalny charakter ruchu nie przewiduje się pogorszenia jakości powietrza w obszarze drogi po jej przebudowie,

- emisją ścieków bytowych – ścieki bytowe powstające na etapie realizacji będą gromadzone w przenośnych urządzeniach sanitarnych z bezodpływowymi, szczelnymi zbiornikami systematycznie opróżnianymi przez uprawnione firmy. Etap eksploatacji przedsięwzięcia nie wiąże się z powstawaniem ścieków bytowych,
- odprowadzaniem wód opadowych i roztopowych – wody opadowe odprowadzane będą poprzez grawitacyjny spływ do otwartych rowów drogowych oraz lokalnie poprzez prefabrykowane ścieki betonowe oraz grawitacyjną kanalizację deszczową docelowo do rowów,
- oddziaływaniem na środowisko gruntowo-wodne – na etapie realizacji przedsięwzięcia, podczas prowadzenia prac budowlanych może dojść do przedostania się zanieczyszczeń do wód i do gruntu, a za jego pośrednictwem do wód podziemnych. Zagrożenia te mogą być jednak skutecznie wyeliminowane dzięki zastosowaniu działań minimalizujących. W szczególności plac budowy powinien zostać wyposażony w stanowisko z sorbentem służącym likwidacji niekontrolowanych wycieków substancji ropopochodnych,
- powstawaniem odpadów – w trakcie realizacji wytwarzane będą typowe dla tego typu przedsięwzięć odpady powstające m.in. w wyniku: rozbiórki istniejących elementów infrastruktury drogowej, prowadzonych prac ziemnych, prac budowlanych przy nowych obiektach, użytkowania sprzętu budowlanego, funkcjonowania zaplecza techniczno-socjalnego budowy. Zgodnie z przepisami ustawy o odpadach, wytwórcą odpadów będzie firma świadcząca usługi budowlane na rzecz inwestora i to ona będzie odpowiedzialna za zagospodarowanie odpadów z budowy. Na etapie eksploatacji przedmiotowe przedsięwzięcie przy właściwym użytkowaniu nie będzie źródłem generującym powstawanie znaczących ilości odpadów. Ewentualnie wytwarzane mogą być odpady związane z użytkowaniem i utrzymaniem drogi w dobrym stanie technicznym. Sposób postępowania oraz dalsze zagospodarowanie odpadów będzie zgodne z zasadami gospodarowania odpadami i wymaganiami w zakresie ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa życia i zdrowia ludzi oraz zgodne z obowiązującymi przepisami prawa. Masy ziemne pochodzące z wykopów, jeśli nie będą w żaden sposób zanieczyszczone zostaną ponownie wykorzystane na cele budowlane,
- naruszenie powierzchni terenu i szaty roślinnej – realizacja projektu i prowadzone roboty budowlane wpłyną okresowo na naruszenie terenu oraz szaty roślinnej w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca realizacji projektu. Wpływ ten będzie dotyczył pracy maszyn i będzie miał charakter krótkofalowy oraz ustanie po zakończeniu inwestycji. Po zakończeniu prac budowlanych wykonawca zostanie zobowiązany do przywrócenia terenu w obrębie realizacji inwestycji do stanu pierwotnego.

Wykonanie nowej nawierzchni drogi poprawi płynność ruchu pojazdów, co przyczyni się do mniejszej emisji spalin do atmosfery oraz mniejszej emisji hałasu. Biorąc pod uwagę całokształt oddziaływania należy wskazać, że założony projekt wykazuje pozytywny wpływ na środowisko we wszystkich elementach wpływających obecnie na zanieczyszczenie środowiska.

Informacje zawarte w kip pozwalają stwierdzić, że zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji przedsięwzięcia wystąpią oddziaływania na środowisko, jednakże przy odpowiedniej organizacji robót oraz zastosowaniu odpowiedniej technologii i zabezpieczeń oddziaływania te mogą być zminimalizowane. Uwzględniając charakter, wielkość, intensywność i złożoność oddziaływań uznać należy, iż realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie związana z znaczącym oddziaływaniem na środowisko.

Nie przewiduje się kumulacji oddziaływań planowanego do realizacji przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami planowanymi, realizowanymi lub zrealizowanymi na analizowanym terenie jak również w zasięgu jego oddziaływania.

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

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

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia nie wynika, aby na terenie przedsięwzięcia występowały obszary wodno-błotne, obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe, obszary objęte ochroną, strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych. Przedmiotowe przedsięwzięcie położone jest poza obszarami o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, obszarami jezior, obszarami górskimi, obszarami leśnymi, obszarami wybrzeży, obszarami uzdrowisk oraz obszarami ochrony uzdrowiskowej.

Z przedstawionych informacji wynika, że przedsięwzięcie nie będzie położone na obszarze, dla którego standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia.

W ramach realizacji przedsięwzięcia konieczna będzie wycinka do 171 sztuk drzew, do 487,5 m² krzewów/podrostów oraz do 466 m² terenów leśnych kolidujących z przebudową drogi wojewódzkiej. Za przewidywane do wycinki drzewa i krzewy, w przedmiotowym odcinku drogi zostaną wykonane nasadzenia w postaci: 67 szt. drzew oraz 148 szt. krzewów następujących gatunków: klon pospolity, lipa drobnolistna, wiąz pospolity, jesion wyniosły, dzika róża, dereń, tawuła (od początku odcinka do rejonu skrzyżowania z drogą powiatową 2144E) oraz olsza czarna, jesion wyniosły, dzika róża, dereń, tawuła, trzmielina (w dolinie rzeki).

Ponadto planuje się wykonanie nasadzeń min. 70 szt. drzew na dwóch działkach należących do gminy Nowe Ostrowy, tj.: 263 i 479 obręb geodezyjny Ostrowy.

W przypadku prowadzenia prac w pobliżu drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, drzewa i krzewy narażone na uszkodzenie należy zabezpieczyć na etapie realizacji przedsięwzięcia (np. poprzez oszalowanie deskami pni drzew lub wyгородzenie grup drzew i krzewów). Prace należy prowadzić tak, aby nie uszkodzić koron drzew. Podczas realizacji przedsięwzięcia należy dołożyć wszelkich starań, aby nie dopuścić do magazynowania ziemi, gruzu i odpadów w bezpośrednim sąsiedztwie drzew i krzewów. Nie należy składować sprzętu i materiałów budowlanych pod koronami drzew.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478 ze zm.) Najbliższymi obszarowymi formami ochrony przyrody są dwa rezerваты przyrody: Dąbrowa Świetlista w odległości ok. 1,4 km oraz Perna w odległości ok. 3,1 km.

Planowane przedsięwzięcie położone jest poza obszarami Natura 2000. Najbliżej położonym obszarem należącym do Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 jest specjalny obszar ochrony siedlisk Dąbrowa Świetlista w Pernie PLH100002 w odległości ok. 1,4 km.

Obszar Natura 2000 Dąbrowa Świetlista w Pernie PLH100002 został wyznaczony rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 11 października 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Dąbrowa Świetlista w Pernie (PLH100002) (Dz. U. poz. 2359). Ww. obszar wyznaczono w celu: trwałej ochrony siedlisk przyrodniczych lub odtworzenia właściwego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych – w stosunku do przedmiotów ochrony. Przedmiotem ochrony na specjalnym obszarze ochrony siedlisk Dąbrowa Świetlista w Pernie PLH100002, według ww. rozporządzenia, jest następujący typ siedliska przyrodniczego:

1. *91I0 Ciepłolubne dąbrowy (*Quercetalia pubescenti petraeae*)

Specjalny obszar ochrony siedlisk Dąbrowa Świetlista w Pernie PLH100002 pokrywa się z rezerwatem przyrody Dąbrowa Świetlista, dla którego obowiązuje plan ochrony ustanowiony zarządzeniem Nr 32/2013 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 26 czerwca 2013 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Dąbrowa Świetlista” (Dz. Urz. Woj. Łódzkiego z 2013 r. poz. 3526 ze zm.). Ww. plan ochrony zawiera zakres wymagany dla planów zadań ochronnych i określa m.in. cele ochrony oraz zagrożenia dla poszczególnych przedmiotów ochrony dla części obszaru pokrywającej się z rezerwatem przyrody Dąbrowa Świetlista.

Obszar przedsięwzięcia nie przecina, ani nie leży w zasięgu korytarzy ekologicznych o znaczeniu międzynarodowym i/lub krajowym.

Zmiany w rzeźbie terenu i środowisku przyrodniczym wynikające z przebudowy drogi nie będą skutkowały obniżeniem wartości przyrodniczej przyległych do pasa drogowego terenów. Jednocześnie należy wskazać, że w przypadku zasiedlenia terenu inwestycji przez gatunki chronione, przed ich przenoszeniem, przed rozpoczęciem prac mogących doprowadzić do zniszczenia gatunków chronionych i ich siedlisk, umyślnego płoszenia lub niepokojenia lub mogących mieć inny negatywny wpływ na gatunki chronione należy uzyskać stosowne zezwolenia zgodnie z przepisami odrębnymi. Należy także zauważyć, że planowana inwestycja jest niewielkim obszarowo przedsięwzięciem liniowym o stosunkowo małej skali oddziaływania. Po zastosowaniu odpowiednich działań minimalizujących i ograniczających, uciążliwości względem środowiska przyrodniczego nie będą znaczące.

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

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

Przedmiotowe przedsięwzięcie znajduje się w gminie Nowe Ostrowy dla której gęstość

zaludnienia wynosi 44 os./km² (wg. Bank Danych Lokalnych GUS na 2023 r.).

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

Po wnikliwej analizie zgromadzonego materiału dowodowego dotyczącego planowanego przedsięwzięcia, uwzględniając jego poszczególne fazy: realizacji, eksploatacji i ewentualnej likwidacji, z uwagi na rodzaj, charakterystykę, skalę oraz usytuowanie, stwierdzono brak możliwości wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości, intensywności lub złożoności. Co istotne, zrealizowanie przedmiotowej inwestycji przyczyni się do zapewnienia odpowiednich warunków przejazdu, zwiększenia bezpieczeństwa wszystkich użytkowników drogi oraz obniżenia uciążliwości dla okolicznych mieszkańców związanych z hałasem, drganiami i zanieczyszczeniami.

Biorąc pod uwagę, że zawiadomienie stron odbywało się zgodnie z art. 74 ust.3 ustawy z dnia 03 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j.Dz.U. z 2024r. poz. 1112 z póź. zm.), stosując przepisy art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz.U.z 2024r. poz. 572 z póź. zm.) strony postępowania miały prawo zapoznać się z zebranym materiałem dowodowym i wypowiedzieć się co do niego oraz złożyć żądania do dnia 29.03.2025r.

W wyżej określonym terminie żadna ze stron postępowania nie skorzystała z przysługującego im prawa oraz nie wpłynęły żadne uwagi, wnioski i żądania od stron postępowania.

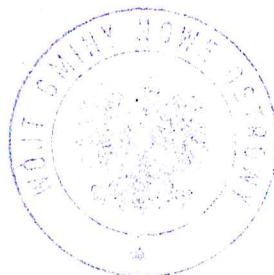
Mając powyższe na uwadze uznano za zasadne odstąpienie od przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Wobec powyższego orzeczono jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Skierniewicach za pośrednictwem Wójta Gminy Nowe Ostrowy, w terminie 14 dni od daty jej otrzymania (doręczenie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia, w którym nastąpiło publiczne ogłoszenie lub udostępnienie w Biuletynie Informacji Publicznej).

Otrzymują:

1. Zarząd Województwa Łódzkiego na adres Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi al. Piłsudskiego 12, 90 – 051 Łódź
2. Strony zawiadomione w trybie art. 49 kpa w formie obwieszczenia:
 - Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Gminy Nowe Ostrowy
 - Tablica ogłoszeń Urzędu Gminy Nowe Ostrowy
3. a/a



Wójt Gminy
[Signature]
mgr inż. Zdzisław Kostrzewa

Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi wojewódzkiej Nr 581 od około ,km 21+700 do około km 22+730 wraz z rozbiórka i budową obiektu inżynierskiego (mostu na rzece Ochnia) w miejscowości Mikształ.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie drogi wojewódzkiej Nr 581 od około km 21+700 do około km 22+730 wraz z instalacjami i wyposażeniem drogi, infrastrukturą niezbędną do funkcjonowania drogi oraz rozbiórką i budową obiektu inżynierskiego w postaci mostu na rzece Ochni w miejscowości Mikształ. Całkowita długość odcinka drogi wojewódzkiej planowanego do rozbudowy wynosi około 1030 m. Rozbudowywana droga będzie prowadzona po istniejącym śladzie.

Przedmiotowa droga wojewódzka przebiega wśród pól, na odcinku w sąsiedztwie zabudowy zagrodowej rozproszonej i zwartej oraz przez tereny niezabudowane. Droga przecina dolinę rzeki Ochnia. Na krótkim odcinku droga przebiega przez teren leśny.

Planowany zakres robót budowlanych obejmuje:

- rozbiórkę odcinków istniejących dróg publicznych i wewnętrznych (rozbiórka warstw konstrukcji nawierzchni, korpusu drogi, urządzeń BRD, itp.) nieprzewidzianych do dalszego użytkowania,
- budowę tymczasowego obiektu inżynierskiego – przeprawy przez rzekę oraz drogi tymczasowej
- rozbiórkę istniejącego obiektu inżynierskiego na rzece Ochni,
- rozbiórkę innych obiektów budowlanych kolidujących z projektowanym pasem drogowym, a nieprzewidzianych do dalszego użytkowania (np. sieci uzbrojenia terenu),
- rozbudowę nowego układu drogowego (odc. drogi wojewódzkiej),
- rozbudowę skrzyżowań z innymi drogami publicznymi wraz z rozbudową lub przebudową odcinków tych dróg,
- budowę obiektu mostowego nad rzeką Ochnią,
- budowę rowów drogowych oraz oczyszczenie i profilowanie istniejącego rowu wraz z oczyszczeniem przepustów,
- budowę drogi dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów, zatok autobusowych,
- rozbiórkę i budowę zjazdów,
- budowę systemu odwodnienia korpusu drogowego,
- budowę przepustu,
- budowę oświetlenia drogowego,
- budowę kanału technologicznego,
- zabezpieczenie, rozbudowę i przebudowę istniejących sieci uzbrojenia terenu kolidujących z projektowanym układem drogowym,
- gospodarkę zielenią polegającą na wycince kolidujących z inwestycją drzew i krzewów,
- nasadzenia zieleni rekompensujące wycinki.

W ramach rozbudowy drogi przewiduje się zastosowanie oświetlenia ulicznego w postaci latarni z lampami led. Oświetlenie jest projektowane wzdłuż drogi wojewódzkiej od początku do końca zabudowy przy drodze (km około 22+280) oraz na fragmentach drogi powiatowej 2144E.

Parametry techniczno-użytkowe obiektu mostowego oraz drogi na obiekcie mostowym:

- konstrukcja nośna obiektu mostowego – obiekt żelbetowy,
- usytuowanie obiektu względem przeszkody – obiekt pod kątem prostym do osi drogi,
- rozpiętość przęsła: 14,6 m,
- szerokość obiektu mostowego: 13,3 m,
- wysokość od półek do dolnej krawędzi podpory około 1,5 m,
- szerokość półek poza korytem – do około 2 m obustronnie,
- schody skarpowe,
- pas ruchu: 3,50 m + 3,50 m,
- jezdnia: 8 m,
- opaska: 0,50 m,
- ciąg pieszo – rowerowy min 2,50 m.

Wzdłuż istniejącej drogi na przedmiotowym odcinku na przeważającej długości brak jest chodników dla pieszych. Zaplanowano budowę chodników o parametrach: strona prawa od km 21+990 do km około 22+011 (skrzyżowanie z DP-2144E), strona lewa od km Około 21+910 do km około 22+011 (skrzyżowanie z DP – 2144E) oraz od km około 22+172 do km około 22+244 będą posiadały szerokość 1,8 m poza obiektem mostowym, na obiekcie mostowym szerokość chodników będzie wynosiła około 0,9 m (chodnik technologiczny).

W km 21+715 zaprojektowano przepust pod drogą o średnicy 0,8 m i długości około 13,2 - 13,5 m, w miejscu istniejącego przepustu.

Na przedmiotowym odcinku zaplanowano budowę zatok autobusowych w obu kierunkach (strona prawa w km około 22+100 oraz strona lewa w km około 21+925). Nawierzchnia zatok zostanie utwardzona kostką kamienną. Przy zatokach zostaną wykonane perony.

Odwodnienie jezdni dróg będzie się odbywało poprzez grawitacyjny spływ do otwartych rowów drogowych oraz lokalnie poprzez prefabrykowane ścieki betonowe oraz grawitacyjną kanalizację deszczową docelowo do rowów.

Rowy prowadzone są wzdłuż odcinka drogi wojewódzkiej oraz rozbudowywanych i przebudowywanych odcinków dróg powiatowych.

Woda ze ścieku odbierana będzie przez wpusty deszczowe a następnie odprowadzana będzie do kanalizacji deszczowej. Tym samym zastosowane rozwiązanie zabezpieczy przyległe tereny przed ich zalewaniem wodami opadowymi z drogi.

Wszędzie tam, gdzie nie ma możliwości zapewnienia swobodnego spływu wód do rowów stosuje się kanalizację deszczową. Do takich miejsc należą między innymi odcinki dróg ograniczone krawężnikami. Wody opadowe z jezdni odbierane są wtedy poprzez wpusty deszczowe zabudowane w linii krawężnika, bądź w linii ścieku (w zależności który element jest stosowany na danym odcinku). Dalej wody opadowe prowadzone będą poprzez kanalizację do najbliższych przydrożnych rowów otwartych. Rozstaw wpustów deszczowych obliczono indywidualnie przy uwzględnieniu natężenia deszczu oraz pochylenia podłużnego

dna ścieku.

Pośrednim rozwiązaniem jest wykonanie wpustów ulicznych w ciągu krawężnika z wyprowadzeniem wód opadowych poprzez przykanaliki do rowu.

Wody opadowe będą przeprowadzane pod korpusem drogi wojewódzkiej za pomocą przepustu w km 21+715 o przekroju kołowym.

Dla wszystkich dróg zastosowano rowy trapezowe o szerokości dna około 0,40 m. Przyjęto pochylenie skarp rowu wynoszące 1:1,5. Dopuszcza się nachylenie skarp 1:1 z umocnieniem dna i skarp płytą ażurową oraz zabudowę w rowach zintegrowanych ogrodzeń ochronno-naprowadzających.

Dla wartości pochyłeń podłużnych rowów dobrano odpowiedni sposób umocnienia skarp i dna rowów. Dodatkowe odcinki umocnienia skarp i dna rowów wprowadzono w miejscach wylotów kanalizacji, połączenia rowów i wszędzie tam, gdzie występuje ryzyko rozmycia rowów trawiastych.

W miejscach zjazdów z dróg przewiduje się lokalną zabudowę rowu poprzez ułożenie w jego ciągu rur z tworzyw sztucznych.

Rowy drogowe zaprojektowano:

- strona prawa od km około 21+700 do km około 22+011 (skrzyżowanie z DP 2144E) z fragmentem rowu krytego), od km około 22+568 (skrzyżowanie z DP-2148E) do km około 22+730,
- strona lewa od km około 21+700 do km około 21+898, od km około 22+011 (skrzyżowanie z DP 2144E) do km około 22+133, od km około 22+245 do km około 22+540, od km około 22+594 do km około 22+730.

Dodatkowo na początku opracowania, po stronie prawej w kierunku kilometraża malejącego na długości około 350 m, od km około 21+354 do km około 21+700 zaprojektowano oczyszczenie i profilowanie istniejącego rowu drogowego drogi wojewódzkiej, wraz z oczyszczeniem przepustów pod zjazdami na pola.

Kanalizację deszczową zaprojektowano:

- strona prawa od km około 21+795 do km około 22 (rów kryty), od km około 22+000 (skrzyżowanie z DP 2144E) do km około 22+430 (odcinkowo jako wpusty z przykanalikami z wylotem do rowu drogowego), od km ok 22+480 do km około 22+600 (w tym jako studnię wpadową na rowie drogowym z wylotem kanału do rowu drogowego)
- strona lewa od km około 21+894 do km około 22+011 (skrzyżowanie z DP 2144E), od km około 22+130 do km około 22+140, od km około 22+540 do km około 22+600 (skrzyżowanie z DP 2148E).

Woda opadowa z drogi będzie odprowadzana do istniejących odbiorników:

- w km około 21+354 droga przecina istniejący rów, odprowadzający wody do skanalizowanego Cieku spod Wilkowic, dopływu Ochni: Droga wojewódzka odwadniana od km 21+700 do km 22+011 (skrzyżowania z DP 2144E) wraz z północnym wlotem drogi powiatowej DP 2144E – zlewnia ok. 4553 m² powierzchni utwardzonej.

- rów drogowy drogi powiatowej nr DP-2144E, odprowadzający wody do Cieku spod Wilkowi: południowy wlot drogi powiatowej nr DP-2144E – zlewnia ok. 300 m² powierzchni utwardzonej.
- rzeka Ochnia (km około 22+450 DW) jest odbiornikiem wód opadowych z przedmiotowego odcinka DW od km 22+011 do km 22+730 – powierzchnia ok. 9283 m² powierzchni utwardzonej.

Na całości przedmiotowego odcinka zastosowano rowy trawiaste, mające znaczący potencjał oczyszczania wód opadowych i roztopowych z zawiesiny. Wody z rowów trawiastych będą spływać w kierunku ww. cieków. Spływające wody będą w większości infiltrować przed dopływem do cieków.

W trakcie prowadzenia prac inwestycyjnych zapewniony będzie dostęp do posesji usytuowanych bezpośrednio przy drodze.

Prace ziemne powinny być wykonywane z zastosowaniem środków zapobiegających przedostawaniu się płazów do głębokich wykopów (ogradzanie wykopów), z których nie mogłyby się wydostać. W celu ochrony płazów i innych drobnych zwierząt, niezbędne jest ogrodzenie głębokich wykopów o stromych ścianach, ogrodzeniem pełnym ściśle przylegającym do gruntu lub stosowanie wykopów, w których przynajmniej jedna ze ścian ma nachylenie umożliwiające płazom (lub innym kręgowcom) wydostanie się na zewnątrz.

Rozbiórka mostu istniejącego prowadzona będzie przy zabezpieczeniu koryta rzeki przed zanieczyszczeniem gruzem budowlanym. Zakazuje się skuwania elementów konstrukcji obiektu bezpośrednio do koryta rzeki. Elementy rozbieranego mostu umiejscowione nad korytem powinny być dzielone na fragmenty możliwe do demontażu i przy pomocy maszyn budowlanych demontowane i przenoszone poza obszar koryta oraz wywożone poza obszar dna doliny rzeki. W przypadku prowadzenia prac rozbiórkowych stwarzających zagrożenie wpadaniem rozbieranych elementów mostu do koryta, należy stosować zabezpieczenia w formie deskowań, platform ochronnych, siatek ochronnych ew. tymczasowych przepustów. Fragmenty rozbieranego mostu, które pomimo wprowadzonych zabezpieczeń zanieczyszczą koryto rzeki powinny zostać niezwłocznie usunięte z koryta. Elementy konstrukcyjne mostu stałego jak i tymczasowego będą sytuowane poza korytem rzeki Ochni, wobec czego nie przewiduje się realizacji elementów zanurzonych.

Na etapie realizacji wykonane zostaną tymczasowe płotki naprowadzające w kierunku przejścia pod mostem dla płazów, gadów i małych ssaków, które będą wykonane z siatki z tworzywa sztucznego. Płotki będą miały za zadanie uniemożliwić zwierzętom wchodzenie na jezdnię oraz w rejon prowadzonych prac.

Na czas rozbiórki i budowy nowego obiektu mostowego nad rzeką Ochnią zostanie wybudowany tymczasowy obiekt inżynierski wraz z koniecznym objazdem w ciągu drogi wojewódzkiej. Objazd będzie prowadzony wahadłowo z wykorzystaniem sygnalizacji świetlnej lub ręcznego kierowania ruchem. Na moście tymczasowym oraz objeździe założono ruch prawostronny.

- droga objazdowa:
- klasa techniczna: G,
- ruch: wahadłowy,
- szerokość jezdni: 3,5 m,

- szerokość poboczy: 1,5 m,
- szerokość tymczasowego ciągu pieszego 2,30 m.

Całkowita powierzchnia terenu objętego przebudową drogi wynosi ok. 2,87 ha, w tym:

- powierzchnia utwardzana bitumiczna, w tym nawierzchnia jezdni oraz nawierzchnia ciągów pieszo-rowerowych: ok. 1,03 ha,
- powierzchnia utwardzana z kostki betonowej oraz kostki kamiennej, w tym: chodniki, wyspy, dojścia, zjazdy, zatoki autobusowe: ok. 0,09 ha,
- nawierzchnia z kruszywa: ok. 0,07 ha,
- powierzchnie biologicznie czynne: ok. 1,21 ha,
- powierzchnia w obrębie inwestycji nie podlegająca przekształcaniu: ok. 0,47 ha.

W wyniku realizacji tej inwestycji nastąpi ograniczenie negatywnego wpływu czynników szkodliwych i poprawa środowiska naturalnego. Poprawa stanu nawierzchni i konstrukcji mostu wpłynie bezpośrednio na poprawę płynności ruchu, co w znacznym stopniu ograniczy emisję spalin i hałasu.

Wójt Gminy

mgr inż. Zdzisław Kostrzewa

