

Burmistrz Poddębic
ul. Łódzka 17/21
99-200 Poddębice
Tel. 43 8710702

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

Nasz znak: ROŚ. 6220.14.2025

Poddębice, dnia 23 lipca 2026 r.

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 72 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 ust. 1, ust. 1a, ust. 2, art. 85 ust. 1 i ust. 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 (t.j. Dz. U. z 2026 r., poz. 670) zwaną też w dalszej części decyzji „ustawą ooś”, § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62, pkt 88 lit. e rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2025 r., poz. 1691) po rozpatrzeniu wniosku Zarządu Dróg Wojewódzkich w Łodzi, al. Piłsudskiego 12, 90-051 Łódź reprezentowanego przez pełnomocnika w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: „Rozbudowie drogi wojewódzkiej Nr 703 na odcinku Porczyny-Praga”

stwierdzam

I. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: „Rozbudowie drogi wojewódzkiej Nr 703 na odcinku Porczyny-Praga”.

II. Określam warunki i wymagania, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b i c ustawy ooś z uwzględnieniem następujących elementów:

1. Wycinkę ograniczyć do niezbędnego minimum, tj.: maksymalnie 314 szt. drzew, 1040 m² krzewów/podrostów oraz do 22 tys. m² skupisk drzew i krzewów z terenów leśnych.
2. Wycinkę prowadzić 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, jednak nie wcześniej niż 15 sierpnia, 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.
3. W celu odbudowy równowagi przyrodniczej za usunięte drzewa należy wykonać nasadzenia zastępcze w liczbie nie mniejszej niż: 920 szt. oraz 11 117 szt. krzewów na powierzchni 8 720 m², z czego minimum 391 szt. drzew oraz 11 117 szt. krzewów wykonać w pasie drogowym przedmiotowej drogi i jej sąsiedztwie, zaś pozostałe 529 szt. drzew nasadzić na działce nr 198 obręb Lipnica.
4. Przesadzić 42 szt. drzew pochodzących z nasadzeń kompensacyjnych.
5. 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 wyrośniętych, 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.
6. 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.

7. 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 3 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.
8. 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.
9. Podczas realizacji inwestycji należy zapewnić nadzór przyrodniczy. W skład zespołu nadzoru przyrodniczego wchodzić winien nadzór botaniczny (botanik), entomologiczny (entomolog), herpetologiczny (herpetolog), ornitologiczny (ornitolog) i териologiczny (teriolog, w tym chiropterolog), a prace budowlane prowadzić zgodnie ze wskazaniami herpetologa.
10. Przed rozpoczęciem prac prowadzących do likwidacji siedlisk stanowiących miejsca występowania chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów, należy uzyskać zezwolenie regionalnego dyrektora ochrony środowiska na czynności podlegające zakazom w stosunku do taksonów objętych ochroną.
11. W przypadku wykrycia masowego wkraczania płazów na teren robót zastosować tymczasowe wygrodzenia ochronne (tzw. płotki herpetologiczne), których lokalizację wyznaczy herpetolog.
12. W km 3+860 zaprojektować przejścia dla płazów pod drogą dla pieszych i rowerów o wymiarach 75x100 cm i długości 7,0 m.
13. 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.
14. 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 na terenach zadrzewionych i zakrzewionych, w sąsiedztwie zabudowy chronionej akustycznie. Rekomenduje się lokalizację zaplecza budowy w obszarze istniejącego pasa drogowego.
15. 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.
16. Plac budowy należy wyposażyć w stanowisko z sorbentem służącym likwidacji niekontrolowanych wycieków substancji ropopochodnych z pojazdów, maszyn i urządzeń.
17. 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.).

18. 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.
 19. Zaprojektować dwa ekrany akustyczne, każdy o długości 8 m i wysokości 3 m wzdłuż działki nr 12 oraz działki nr 85 obr. Porczyny. Ekrany wykonać z paneli z materiałów dźwiękoizolacyjnych przezroczystych w formie płyt prostych o klasie izolacyjności od dźwięków powietrznych co najmniej B3, tj. o wskaźniku izolacyjności dźwięku DLR powyżej 25 dB (kategoria B3) wg normy PN-EN 1793-2. Ekrany zabezpieczyć przed rozbijaniem się ptaków w postaci wtopionych nitek lub nadruków w postaci pasków o szerokości od 2 mm do 4 mm w odstępach nie większej niż 10 cm. Ekran ma stanowić konstrukcję szczelną do poziomu terenu. Część nieprzezroczysta ekranu (podwalina, dolna część konstrukcji) nie może sięgać wyżej niż 1 m powyżej poziomu terenu.
 20. W terenach zabudowy zastosować cichą nawierzchnię BBTM:
 - w DW 473:
 - od km 41+023 do km 41+468,
 - w km DW 703:
 - od km 0+000 do km 0+100,
 - od km 0+500 do km 1+200,
 - od km 2+300 do km 2+800.
 21. W celu utrzymania właściwości wyciszających cichej nawierzchni należy przeprowadzać proces oczyszczania nawierzchni BBTM co najmniej 1 raz w roku oraz doraźnie po każdym znacznym zabrudzeniu nawierzchni ziemią, błotem itp. występującym na dużej powierzchni.
 22. Zaplecze techniczne, miejsca magazynowania materiałów budowlanych i odpadów oraz miejsca postoju maszyn budowlanych i sprzętu transportowego zorganizować na terenie utwardzonym, w sposób zabezpieczający przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo – wodnego.
 23. Sprzęt i maszyny wykorzystywane podczas realizacji inwestycji powinny spełniać odpowiednie standardy jakościowe, techniczne, wykluczające emisje do wód i do ziemi zanieczyszczeń z grupy ropopochodnych (oleje, smary, paliwo).
 24. W czasie prowadzenia robót budowlanych prowadzić stały monitoring stanu technicznego sprzętu budowlanego i transportowego.
 25. Teren budowy wyposażyć w sorbenty, w celu neutralizacji zanieczyszczeń gruntu substancjami ropopochodnymi.
 26. W przypadku przedostania się zanieczyszczeń do gruntu lub wód bezzwłocznie podjąć działania zmierzające do usunięcia skutków i przyczyn awarii.
- III. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Uzasadnienie

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi reprezentowany przez pełnomocnika zwrócił się wnioskiem z dnia 16 lipca 2025 r. (data wpływu do tut. Urzędu – 22 lipca 2025 r.) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: „*Rozbudowie drogi*

wojewódzkiej Nr 703 na odcinku Porczyny-Praga”.

Do wniosku załączono:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia w wersji papierowej,
- kartę informacyjną przedsięwzięcia w wersji elektronicznej,
- mapę w postaci elektronicznej, w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, o którym mowa w art. 74 ust. 3a zdanie drugie ustawy ooś, wraz z wyznaczoną odległością, o której mowa w art. 74 ust. 3a pkt 1 ustawy ooś,
- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszar, o którym mowa w art. 74 ust. 3a zdanie drugie ustawy ooś,
- pełnomocnictwo do występowania w imieniu Zarządu Województwa Łódzkiego.

Po przeprowadzeniu analizy przedłożonych dokumentów stwierdzono, że do wniosku o wydanie przedmiotowej decyzji załączono kartę informacyjną przedsięwzięcia w jednym egzemplarzu dla organu prowadzącego postępowanie oraz w 4 egzemplarzach na informatycznych nośnikach danych z ich zapisem w formie elektronicznej (w jednym egzemplarzu dla organu prowadzącego postępowanie oraz każdego organu opiniującego). Niniejsza karta informacyjna przedsięwzięcia nie spełniała wymogów określonych w art. 62a ust. 2 ustawy ooś, tj. nie zawierała daty jej sporządzenia (dzień, miesiąc, rok) oraz brak było wskazania kierującego zespołem autorów sporządzających kartę informacyjną. Ponadto do przedmiotowego wniosku nie została załączona poświadczona przez właściwy organ kopia mapy ewidencyjnej w postaci papierowej jak wskazano we wniosku. Została ona załączona jedynie w postaci elektronicznej – na płycie CD-R. Należało powyższe wyjaśnić.

W związku z powyższym Burmistrz Poddębic wezwaniem z dnia 24 lipca 2025 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 wezwał Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi reprezentowany przez pełnomocnika do usunięcia braków formalnych złożonego wniosku w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszego wezwania.

Dnia 31 lipca 2025 r. wpłynęła do Burmistrza Poddębic odpowiedź na ww. wezwanie. Do przedmiotowego pisma załączono 1 egz. strony tytułowej KIP w formie papierowej oraz 4 egzemplarze KIP w formie zapisu na płycie CD-R, z oznaczeniem dniowej daty sporządzenia oraz oznaczeniem osoby kierującej zespołem autorów. Jednocześnie wyjaśniono, że do wniosku załączono wyłącznie mapę ewidencyjną poświadczoną przez właściwy organ w formie elektronicznej (nie załączono do wniosku mapy w formie papierowej).

Planowane przedsięwzięcie należy do rodzaju przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z w § 3 ust. 1 pkt 62 oraz pkt. 88 lit. e rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839 z późn. zm.) dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko jest fakultatywne.

Burmistrz Poddębic poinformował poprzez obwieszczenie z dnia 01 sierpnia 2025 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 o zamieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia.

Burmistrz Poddębic wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poddębicach oraz Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu pismami z dnia 01 sierpnia 2025 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 o wydanie opinii, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

Burmistrz Poddębic obwieszczeniem znak: ROŚ. 6220.14.2025 z dnia 01 sierpnia 2025 r. poinformował strony toczącego się postępowania, że:

1) wszczęto postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych

uwarunkowaniach dla powyższego przedsięwzięcia,

- 2) zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla powyższego przedsięwzięcia jest Burmistrz Poddębic,
- 3) zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś organem właściwym do wydania opinii, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla powyższego przedsięwzięcia i w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi,
- 4) zgodnie z art. 78 ust. 1 pkt 2 i w nawiązaniu do art. 64 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś organem właściwym do wydania opinii, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla powyższego przedsięwzięcia i w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko jest Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Poddębicach,
- 5) zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś organem właściwym do wydania opinii, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla powyższego przedsięwzięcia i w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko jest Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu,
- 6) pismami z dnia 01 sierpnia 2025 r., znak: ROŚ. 6220.14.2025 wystąpiono o wydanie opinii, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu powyższego przedsięwzięcia na środowisko do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poddębicach oraz Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu.

Dnia 05 sierpnia 2025 r. wpłynęła do Burmistrza Poddębic opinia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poddębicach z dnia 04 sierpnia 2025 r. znak: ZNS.90281.23.2025.PB, w której Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Poddębicach wyraził opinię, że odstępuje od konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

Burmistrz Poddębic obwieszczeniem z dnia 06 sierpnia 2025 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 poinformował strony toczącego się postępowania o ww. opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poddębicach.

Dnia 14 sierpnia 2025 r. wpłynęło do Burmistrza Poddębic pismo Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 14 sierpnia 2025 r. znak: WOOŚ. 4220.509.2025.MGa, w którym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi zwrócił się o przeanalizowanie możliwości kwalifikacji przedmiotowego przedsięwzięcia również do § 3 ust. 1 pkt 88 lit. e rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839 ze zm.) oraz o przesłanie uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia.

Burmistrz Poddębic obwieszczeniem z dnia 20 sierpnia 2025 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 poinformował strony toczącego się postępowania o ww. wezwaniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi.

Burmistrz Poddębic wezwaniem z dnia 20 sierpnia 2025 r. wezwał Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi reprezentowany przez pełnomocnika do przeanalizowania możliwości kwalifikacji przedmiotowego przedsięwzięcia również do § 3 ust. 1 pkt 88 lit. e rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839 ze zm.) oraz do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia.

Dnia 11 września 2025 r. wpłynęła do Burmistrza Poddębic uzupełniona i skorygowana karta informacyjna dla ww. przedsięwzięcia.

Pismami z dnia 17 września 2025 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 Burmistrz Poddębic przesłał do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poddębicach uzupełnienie karty informacyjnej przedsięwzięcia.

Burmistrz Poddębic obwieszczeniem z dnia 17 września 2025 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 poinformował strony toczącego się postępowania o ww. uzupełnieniu karty informacyjnej przedsięwzięcia oraz o przesłaniu ww. uzupełnienia do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poddębicach.

Dnia 22 września 2025 r. wpłynęło do Burmistrza Poddębic pismo Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poddębicach z dnia 22 września 2025 r. znak: ZNS.90281.23.2025.PB, w którym Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Poddębicach poinformował, że podtrzymuje opinię znak: ZNS.90281.23.2025.PB z dnia 04 sierpnia 2025 r. o odstąpieniu od przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowej inwestycji.

Burmistrz Poddębic obwieszczeniem z dnia 23 września 2025 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 poinformował strony toczącego się postępowania o ww. piśmie Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poddębicach.

Dnia 25 września 2025 r. wpłynęło do Burmistrza Poddębic pismo Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 25 września 2025 r. znak: WOOS.4220.509.2025.MGa.5, w którym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi poinformował, że dotrzymanie terminu wydania przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi orzeczenia kończącego postępowanie w przedmiotowej sprawie nie jest możliwe z uwagi na skomplikowanie sprawy administracyjnej oraz konieczność szczegółowego przeanalizowania całej zgromadzonej dokumentacji w sprawie oraz że wydanie orzeczenia kończącego postępowanie w przedmiocie wydania opinii, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i ewentualnego zakresu raportu dla przedmiotowego przedsięwzięcia nastąpi w przewidywanym terminie do 16 października 2025 r.

Burmistrz Poddębic obwieszczeniem z dnia 30 września 2025 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 poinformował strony toczącego się postępowania o ww. piśmie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi.

Dnia 7 października 2025 r. wpłynęło do Burmistrza Poddębic pismo Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu z dnia 7 października 2025 r. znak: PS.ZZŚ.4901.296.2025.1.AC, w którym Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu zwrócił się o przedłożenie dodatkowych wyjaśnień do informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia.

Burmistrz Poddębic obwieszczeniem z dnia 09 października 2025 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 poinformował strony toczącego się postępowania o ww. piśmie Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu.

Burmistrz Poddębic wezwaniem z dnia 09 października 2025 r. wezwał Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi reprezentowany przez pełnomocnika do przedłożenia dodatkowych wyjaśnień do informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia w 1 egzemplarzu w formie pisemnej oraz w 4 egzemplarzach na informatycznych nośnikach danych z jej zapisem w formie elektronicznej w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszego wezwania w zakresie wskazanym przez Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu.

Dnia 16 października 2025 r. wpłynęło do Burmistrza Poddębic pismo Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 16 października 2025 r. znak: WOOS.4220.509.2025.MGa.4, w którym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi poinformował, że dotrzymanie terminu wydania przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi orzeczenia kończącego postępowanie w przedmiotowej sprawie nie jest możliwe z uwagi na skomplikowanie sprawy administracyjnej, oczekiwanie na uzupełnienie dokumentacji oraz że wydanie orzeczenia kończącego postępowanie w przedmiocie wydania opinii, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i ewentualnego zakresu raportu dla przedmiotowego przedsięwzięcia nastąpi w przewidywanym terminie do 16 grudnia 2025 r.

Dnia 16 października 2025 r. wpłynęło do Burmistrza Poddębic pismo Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 16 października 2025 r. znak: WOOS. 4220.509.2025.MGa.3, w którym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi zwrócił się o przesłanie uzupełnienia karty

informacyjnej przedmiotowego przedsięwzięcia.

Burmistrz Poddębic obwieszczeniami z dnia 17 października 2025 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 poinformował strony toczącego się postępowania o ww. pismach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi.

Burmistrz Poddębic wezwaniem z dnia 17 października 2025 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 wezwał Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi reprezentowany przez pełnomocnika do przesłania uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia w zakresie wskazanym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi.

Burmistrz Poddębic obwieszczeniem z dnia 17 października 2025 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 poinformował strony toczącego się postępowania o ww. wezwaniu Burmistrza Poddębic.

Burmistrz Poddębic obwieszczeniem z dnia 17 października 2025 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 poinformował strony toczącego się postępowania, że dotrzymanie terminu wydania przez Burmistrza Poddębic decyzji w przedmiotowej sprawie, nie jest możliwe z uwagi na znaczny stopień skomplikowania sprawy oraz że przewidywany termin wydania decyzji w przedmiotowej sprawie to 15 stycznia 2026 r.

Dnia 02 grudnia 2025 r. wpłynął do Burmistrza Poddębic aneks do karty informacyjnej przedsięwzięcia.

Burmistrz Poddębic pismami z dnia 03 grudnia 2025 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 przesłał do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poddębicach ww. aneks do karty informacyjnej przedsięwzięcia.

Burmistrz Poddębic obwieszczeniem z dnia 03 grudnia 2025 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 poinformował strony toczącego się postępowania o ww. aneksie do karty informacyjnej przedsięwzięcia oraz o przesłaniu niniejszego aneksu do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poddębicach.

Dnia 5 grudnia 2025 r. wpłynęło do Burmistrza Poddębic pismo Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poddębicach z dnia 5 grudnia 2025 r. znak: ZNS.90281.23.2025.PB, w którym Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Poddębicach poinformował, że podtrzymuje opinię znak: ZNS.90281.23.2025.PB z dnia 04 sierpnia 2025 r. o odstąpieniu od przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowej inwestycji.

Burmistrz Poddębic obwieszczeniem z dnia 11 grudnia 2025 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 poinformował strony toczącego się postępowania o ww. piśmie Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poddębicach.

Dnia 17 grudnia 2025 r. wpłynęło do Burmistrza Poddębic pismo Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 16 grudnia 2025 r. znak: WOOŚ.4220.509.2025.MGa.5, w którym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi poinformował, że dotrzymanie terminu wydania przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi orzeczenia kończącego postępowanie w przedmiotowej sprawie nie jest możliwe z uwagi na skomplikowanie sprawy administracyjnej oraz że wydanie orzeczenia kończącego postępowanie w przedmiocie wydania opinii, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i ewentualnego zakresu raportu dla przedmiotowego przedsięwzięcia nastąpi w przewidywanym terminie do 9 stycznia 2026 r.

Burmistrz Poddębic obwieszczeniem z dnia 17 grudnia 2025 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 poinformował strony toczącego się postępowania o ww. piśmie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi.

Dnia 19 grudnia 2025 r. wpłynęła do Burmistrza Poddębic opinia Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu z dnia 18 grudnia 2025 r. znak: PS.ZZŚ.4901.296.2025.AC, w której Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania w/w przedsięwzięcia na środowisko i wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań.

Burmistrz Poddębic obwieszczeniem z dnia 22 grudnia 2025 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 poinformował strony toczącego się postępowania o ww. opinii Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu.

Dnia 9 stycznia 2026 r. wpłynęło do Burmistrza Poddębic pismo Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 9 stycznia 2026 r. znak: WOOS. 4220.509.2025.MGa.6, w którym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi zwrócił się przesłanie uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia.

Dnia 9 stycznia 2026 r. wpłynęło do Burmistrza Poddębic pismo Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 9 stycznia 2026 r. znak: WOOS. 4220.509.2025.MGa.7, w którym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi poinformował, że dotrzymanie terminu wydania przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi orzeczenia kończącego postępowanie w przedmiotowej sprawie nie jest możliwe z uwagi na skomplikowanie sprawy administracyjnej, oczekiwanie na uzupełnienie dokumentacji oraz że wydanie orzeczenia kończącego postępowanie w przedmiocie wydania opinii, co do potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko i ewentualnego zakresu raportu dla przedmiotowego przedsięwzięcia nastąpi w przewidywanym terminie do 27 lutego 2026 r.

Burmistrz Poddębic pismem z dnia 13 stycznia 2026 r. wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia w zakresie wskazanym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi.

Burmistrz Poddębic obwieszczeniem z dnia 13 stycznia 2026 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 poinformował strony toczącego się postępowania o ww. pismach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi oraz o ww. wezwaniu Burmistrza Poddębic.

Burmistrz Poddębic obwieszczeniem z dnia 13 stycznia 2026 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 poinformował strony toczącego się postępowania, że dotrzymanie terminu wydania decyzji w przedmiotowej sprawie, nie jest możliwe z uwagi na skomplikowany charakter sprawy, w tym na konieczność uzupełnienia karty informacyjnej przedmiotowego przedsięwzięcia oraz że przewidywany termin wydania orzeczenia kończącego postępowanie w przedmiotowej sprawie to 13 marca 2026 r.

W odpowiedzi na wezwanie Burmistrza Poddębic z dnia 13 stycznia 2026 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 dnia 04 lutego 2026 r. wpłynęło do Burmistrza Poddębic pismo Zarządu Dróg Wojewódzkich w Łodzi reprezentowane przez pełnomocnika. Z treści niniejszego pisma wynika, że nastąpiła zmiana obszaru realizacji przedsięwzięcia wynikająca ze zwiększenia terenu przejmowanego w celu wprowadzenia nasadzeń zastępczych dlatego też do niniejszego pisma załączono poza aneksem do karty informacyjnej przedsięwzięcia również mapę, o której mowa w art. 74 ust. 1 pkt 3 ustawy ooś w formie papierowej i elektronicznej.

Ponieważ w związku ze zmianą obszaru realizacji przedsięwzięcia wynikającą ze zwiększenia terenu przejmowanego w celu wprowadzenia nasadzeń zastępczych zmianie uległ krąg stron postępowania Burmistrz Poddębic obwieszczeniem z dnia 09 lutego 2026 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 poinformował strony toczącego się postępowania o jego przebiegu.

Burmistrz Poddębic pismami z dnia 09 lutego 2026 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 przesłał do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poddębicach ww. aneks do karty informacyjnej przedsięwzięcia.

Dnia 10 lutego 2026 r. wpłynęło do Burmistrza Poddębic pismo Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poddębicach z dnia 10 lutego 2026 r. znak: ZNS.90281.23.2025.PB, w którym Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Poddębicach poinformował, że podtrzymuje opinię znak: ZNS.90281.23.2025.PB z dnia 04 sierpnia 2025 r. o odstąpieniu od przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowej inwestycji.

Burmistrz Poddębic obwieszczeniem z dnia 17 lutego 2026 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 poinformował strony toczącego się postępowania o ww. piśmie Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego

w Poddębicach.

Dnia 17 lutego 2026 r. wpłynęło do Burmistrza Poddębic pismo Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu z dnia 16 lutego 2026 r. znak: PS.ZZŚ.4901.296.2025.2.AC, w którym Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu poinformował, że podtrzymuje swoje stanowisko wyrażone w opinii z dnia 18 grudnia 2025 r. znak: PS.ZZŚ.4901.296.2025.AC.

Burmistrz Poddębic obwieszczeniem z dnia 18 lutego 2026 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 poinformował strony toczącego się postępowania o ww. piśmie Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu. Dnia 27 lutego 2026 r. wpłynęło do Burmistrza Poddębic pismo Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 27 lutego 2026 r. znak: WOOŚ. 4220.509.2025.MGa.8, w którym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi zwrócił się przesłanie uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia.

Dnia 27 lutego 2026 r. wpłynęło do Burmistrza Poddębic pismo Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 27 lutego 2026 r. znak: WOOŚ. 4220.509.2025.MGa.9, w którym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi poinformował, że dotrzymanie terminu wydania przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi orzeczenia kończącego postępowanie w przedmiotowej sprawie nie jest możliwe z uwagi na skomplikowanie sprawy administracyjnej, oczekiwanie na uzupełnienie dokumentacji oraz że wydanie orzeczenia kończącego postępowanie w przedmiocie wydania opinii, co do potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko i ewentualnego zakresu raportu dla przedmiotowego przedsięwzięcia nastąpi w przewidywanym terminie do 27 kwietnia 2026 r.

Burmistrz Poddębic pismem z dnia 03 marca 2026 r. wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia w zakresie wskazanym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi.

Burmistrz Poddębic obwieszczeniem z dnia 03 marca 2026 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 poinformował strony toczącego się postępowania o ww. pismach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi oraz o ww. wezwaniu Burmistrza Poddębic.

Burmistrz Poddębic obwieszczeniem z dnia 03 marca 2026 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 poinformował strony toczącego się postępowania, że dotrzymanie terminu wydania decyzji w przedmiotowej sprawie, nie jest możliwe z uwagi na skomplikowany charakter sprawy, w tym na konieczność uzupełnienia karty informacyjnej przedmiotowego przedsięwzięcia oraz że przewidywany termin wydania orzeczenia kończącego postępowanie w przedmiotowej sprawie to 29 czerwca 2026 r.

Dnia 19 marca 2026 r. wpłynął do Burmistrza Poddębic aneks Nr 4 (tekst jednolity) karty informacyjnej przedsięwzięcia.

Burmistrz Poddębic pismami z dnia 19 marca 2026 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 przesłał do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poddębicach ww. aneks Nr 4 karty informacyjnej przedsięwzięcia.

Burmistrz Poddębic obwieszczeniem z dnia 19 marca 2026 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 poinformował strony toczącego się postępowania o ww. aneksie do karty informacyjnej przedsięwzięcia oraz o ww. pismach Burmistrza Poddębic skierowanych do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poddębicach.

Dnia 24 marca 2026 r. wpłynęło do Burmistrza Poddębic pismo Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poddębicach z dnia 24 marca 2026 r. znak: ZNS.90281.23.2025.PB, w którym Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Poddębicach poinformował, że podtrzymuje opinię znak: ZNS.90281.23.2025.PB z dnia 04 sierpnia 2025 r. o odstąpieniu od przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowej inwestycji.

Burmistrz Poddębic obwieszczeniem z dnia 25 marca 2026 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 poinformował strony toczącego się postępowania o ww. piśmie Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poddębicach.

Dnia 09 kwietnia 2026 r. wpłynęło do Burmistrza Poddębic pismo Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu z dnia 8 kwietnia 2026 r. znak: PS.ZZŚ.4901.296.2025.3.AC, w którym Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu poinformował, że podtrzymuje swoje stanowisko wyrażone w opinii z dnia 18 grudnia 2025 r. znak: PS.ZZŚ.4901.296.2025.AC oraz w piśmie z dnia 16 lutego 2026 r. znak: PS.ZZŚ.4901.296.2025.2.AC.

Burmistrz Poddębic obwieszczeniem z dnia 14 kwietnia 2026 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 poinformował strony toczącego się postępowania o ww. piśmie Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu.

Dnia 24 kwietnia 2026 r. wpłynęło do Burmistrza Poddębic postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 24 kwietnia 2026 r. znak: WOOŚ.4220.509.2025.MGa.10, w którym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi wyraził opinię, że dla ww. przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań.

Burmistrz Poddębic obwieszczeniem z dnia 28 kwietnia 2026 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 poinformował strony toczącego się postępowania o ww. postanowieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi.

Burmistrz Poddębic obwieszczeniem znak: ROŚ. 6220.14.2025 z dnia 28 kwietnia 2026 r. poinformował strony toczącego się postępowania o zakończeniu postępowania dowodowego przed wydaniem decyzji i o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów w siedzibie Urzędu Miejskiego w Poddębicach, ul. Łódzka 17/21, od poniedziałku do piątku w godzinach od 8.00 do 16.00 w terminie 7 dni od doręczenia zawiadomienia.

Burmistrz Poddębic obwieszczeniem znak: ROŚ. 6220.14.2025 z dnia 28 maja 2026 r. poinformował strony toczącego się postępowania, że dotrzymanie terminu wydania decyzji w przedmiotowej sprawie, nie jest możliwe z uwagi na skomplikowany charakter sprawy, w tym na konieczność zapewnienia możliwości wypowiedzenia się stron postępowania co do zebranych dowodów i materiałów przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz że przewidywany termin wydania orzeczenia kończącego postępowanie w przedmiotowej sprawie to 29 czerwca 2026 r.

W trakcie sporządzania projektu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zauważono w ujednoliconej karcie informacyjnej przedsięwzięcia rozbieżności w zakresie wskazania długości dróg przewidzianych pod rozbudowę.

Z uwagi na powyższe Burmistrz Poddębic wezwaniem z dnia 29 maja 2026 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 wezwał Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi reprezentowany przez pełnomocnika do przedłożenia dodatkowych wyjaśnień do informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia w zakresie jednoznacznego wskazania długości dróg przewidzianych pod rozbudowę. Burmistrz Poddębic obwieszczeniem znak: ROŚ. 6220.14.2025 z dnia 29 maja 2026 r. poinformował strony toczącego się postępowania o ww. wezwaniu Burmistrza Poddębic.

Dnia 08 czerwca 2026 r. wpłynęło do Burmistrza Poddębic uzupełnienie do karty informacyjnej w/w przedsięwzięcia.

Burmistrz Poddębic pismami z dnia 11 czerwca 2026 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025 przesłał do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poddębicach uzupełnienie do karty informacyjnej w/w przedsięwzięcia.

Burmistrz Poddębic obwieszczeniem znak: ROŚ. 6220.14.2025 z dnia 11 czerwca 2026 r. poinformował strony toczącego się postępowania o ww. uzupełnieniu do karty informacyjnej przedsięwzięcia oraz o ww. pismach Burmistrza Poddębic skierowanych do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poddębicach.

Dnia 17 czerwca 2026 r. wpłynęło do Burmistrza Poddębic pismo Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poddębicach z dnia 17 czerwca 2026 r. znak: ZNS.90281.23.2025.PB, w którym Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Poddębicach poinformował, że podtrzymuje

opinię znak: ZNS.90281.23.2025.PB z dnia 04 sierpnia 2025 r. o odstąpieniu od przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowej inwestycji.

Burmistrz Poddębic obwieszczeniem znak: ROŚ. 6220.14.2025 z dnia 18 czerwca 2026 r. poinformował strony toczącego się postępowania o ww. piśmie Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poddębicach.

Dnia 23 czerwca 2026 r. wpłynęło do Burmistrza Poddębic pismo Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 23 czerwca 2026 r. znak: WOOS.4220.509.2025.MGa.11, w którym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi poinformował, że podtrzymuje stanowisko o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko powyższego przedsięwzięcia, wyrażone w postanowieniu z 24 kwietnia 2026 r., znak: WOOS.4220.509.2025.MGa.10.

Burmistrz Poddębic obwieszczeniem znak: ROŚ. 6220.14.2025 z dnia 24 czerwca 2026 r. poinformował strony toczącego się postępowania o ww. piśmie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi.

Dnia 24 czerwca 2026 r. wpłynęło do Burmistrza Poddębic pismo Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu z dnia 24 czerwca 2026 r. znak: PS.ZZŚ.4901.296.2025.4.AC, w którym Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu poinformował, że podtrzymuje swoje stanowisko wyrażone w opinii z dnia 18 grudnia 2025 r. znak: PS.ZZŚ.4901.296.2025.AC oraz w pismach z dnia 16 lutego 2026 r. znak: PS.ZZŚ.4901.296.2025.2.AC i z dnia 8 kwietnia 2026 r. znak: PS.ZZŚ.4901.296.2025.3.AC.

Burmistrz Poddębic obwieszczeniem znak: ROŚ. 6220.14.2025 z dnia 25 czerwca 2026 r. poinformował strony toczącego się postępowania o ww. piśmie Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu.

Burmistrz Poddębic obwieszczeniem znak: ROŚ. 6220.14.2025 z dnia 25 czerwca 2026 r. poinformował strony toczącego się postępowania o zakończeniu postępowania dowodowego przed wydaniem decyzji i o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów w siedzibie Urzędu Miejskiego w Poddębicach, ul. Łódzka 17/21, od poniedziałku do piątku w godzinach od 8.00 do 16.00 w terminie 7 dni od doręczenia zawiadomienia.

Burmistrz Poddębic obwieszczeniem znak: ROŚ. 6220.14.2025 z dnia 25 czerwca 2026 r. poinformował strony toczącego się postępowania, że dotrzymanie terminu wydania decyzji w przedmiotowej sprawie, nie jest możliwe z uwagi na skomplikowany charakter sprawy oraz że przewidywany termin wydania orzeczenia kończącego postępowanie w przedmiotowej sprawie to 14 sierpnia 2026 r.

Aby zająć stanowisko w przedmiocie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko Burmistrz Poddębic przeprowadził analizę planowanego przedsięwzięcia pod względem szczegółowych uwarunkowań uwzględniając łącznie uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 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 (t.j. Dz. U. z 2026 r., poz. 670).

W wyniku przeprowadzenia szczegółowej analizy Burmistrz Poddębic stwierdził, co następuje:

1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie:

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi wojewódzkiej Nr 703 na odcinku Porczyn-Praga.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje odcinek DW Nr 703 od km 0+000 do km ~4+082, przy czym roboty w zakresie jezdni drogi wojewódzkiej przewidziano do ok. km 3+714. Na dalszym odcinku drogi wojewódzkiej planuje się wykonanie drogi dla pieszych i rowerów oraz infrastruktury z nią związanej. Planowane przedsięwzięcie obejmuje również odcinek DW Nr 473 relacji Uniejów -

Szadek od km ~41+023 do km ~41+468. Inwestycja zlokalizowana jest w powiecie poddębickim, gminie Poddębice.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje łącznie odcinki dróg wojewódzkich o długości ok. 4,6 km, przy czym na odcinku DW 703 od ok. km 3+714 do ok. km 4+082 nie zakłada się prowadzenia robót ingerujących w jezdnię drogi wojewódzkiej, bowiem zakres robót drogowych na tym odcinku obejmował będzie budowę drogi dla pieszych i rowerów oraz przejścia dla pławów pod drogą dla pieszych i rowerów. Łączny zakres rozbudowy dróg obejmował będzie zatem odcinki dróg o długości ok. 4,6 km. Na długości ok. 4,2 km zakres przedsięwzięcia obejmuje jezdnie dróg wojewódzkich, a na długości ok. 0,4 km zakres rozbudowy nie będzie obejmował jezdni drogi wojewódzkiej Nr 703.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest częściowo na terenie, na którym obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego gminy Poddębice w zakresie wyznaczenia terenów przeznaczonych do zalesienia.

Zgodnie z art. 59a ust. 4 pkt 1 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 nie przeprowadza się analizy zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla drogi publicznej.

Celem planowanego przedsięwzięcia jest dostosowanie drogi do parametrów technicznych i użytkowych odpowiadających klasie technicznej G. Planowane przedsięwzięcie ma za zadanie poprawić bezpieczeństwo ruchu oraz jego płynność, bezpieczeństwo pieszych oraz uporządkować i usprawnić system odwodnienia przedmiotowego odcinka drogi poprzez budowę dróg dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów, zatok autobusowych, rozbudowę i przebudowę skrzyżowań drogi wojewódzkiej z drogami gminnymi oraz budowę nowej równej nawierzchni jezdni drogi wojewódzkiej wraz z budową odwodnienia i kanalizacji deszczowej.

Inwestycja ma za zadanie uzyskać poprawę płynności ruchu, poprawę warunków widoczności, podniesienie poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, przyczynić się do rozwoju ruchu turystycznego, przyczynić się do unowocześnienia stanu infrastruktury technicznej, przyczynić się do właściwego odbioru wód opadowych i roztopowych z rozbudowywanego odcinka drogi wojewódzkiej.

Planowana rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 703 na odcinku Porczyny - Praga rozpoczyna się w km 0+000 na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej Nr 703 z drogą wojewódzką Nr 473 w miejscowości Porczyny, a kończy w km ~4+082 w rejonie obwodnicy Pragi. Zakres inwestycji obejmuje również skrzyżowanie z drogą wojewódzką Nr 473 oraz odcinek drogi wojewódzkiej Nr 473 niezbędny do prawidłowego dowiązania drogi do skrzyżowania oraz odprowadzenia wód opadowych i roztopowych do rowu melioracyjnego przecinającego DW Nr 473.

W ramach inwestycji planuje się budowę drogi dla pieszych i rowerów wraz z dowiązaniem jej do istniejącego chodnika umożliwiającego ruch rowerowy wzdłuż obwodnicy Pragi. Istniejące skrzyżowanie drogi wojewódzkiej Nr 703 i drogi wojewódzkiej Nr 473 projektuje się rozbudować na skrzyżowanie typu rondo.

Droga wojewódzka Nr 703 na odcinku objętym zakresem inwestycji jest drogą jednojezdniową, klasy technicznej Z przebiegającą w większości przez tereny leśne, teren użytków rolnych oraz tereny rozproszonej zabudowy zagrodowej i podmiejskiej.

W ramach planowanego przedsięwzięcia planuje się rozbudowę drogi wojewódzkiej Nr 703 wraz z rozbudową skrzyżowania z DW 473 oraz rozbudową odcinka drogi wojewódzkiej Nr 473 o dwóch pasach ruchu, budowę dróg dla pieszych i peronów autobusowych, budowę drogi dla pieszych i rowerów, rozbiórkę i budowę zjazdów, rozbudowę i przebudowę skrzyżowań z drogami gminnymi, przebudowę i rozbudowę odcinków dróg gminnych, budowę zatok autobusowych, przebudowę i budowę rowów drogowych, budowę odwodnienia i kanalizacji deszczowej, oraz przebudowę i zabezpieczenie infrastruktury technicznej w postaci sieci teletechnicznej, energetycznej, wodociągowej i kanalizacyjnej, budowę kanału technologicznego i oświetlenia drogowego, rozbiórkę i budowę przepustów pod koroną drogi wojewódzkiej i dróg gminnych.

Całkowita powierzchnia terenu objętego rozbudową drogi wojewódzkiej wynosi ~125tys. m², w tym na powierzchni ~2,45ha grunty leśne podlegające wylesieniu w celu rozbudowy drogi wojewódzkiej Nr 703.

Przedmiotowa inwestycja polega na wylesieniu gruntów leśnych o powierzchni ~2,45ha w celu rozbudowy drogi wojewódzkiej Nr 703. Inwestycja swoim zakresem obejmuje częściowe zajęcie działek oznaczonych jako Ls i Lzn (las i tereny zalesione i zakrzewione) tereny leśne. Realizacja inwestycji spowoduje zmianę w sposobie zagospodarowania terenu, który obecnie pełni funkcję obszaru leśnego. W stanie istniejącym droga odcinkowo przebiega przez teren leśny. Doprowadzenie standardu drogi do parametrów właściwych dla drogi klasy G, w tym w szczególności budowa układu odwodnienia oraz budowa drogi pieszko-rowerowej, służąca ochronie życia i zdrowia ludzi wymusza poszerzenie pasa drogowego, oraz przejęcie na cel rozbudowy drogi pasa przyległego terenu leśnego. Celem projektowanego przedsięwzięcia jest dostosowanie drogi do parametrów technicznych i użytkowych odpowiadającym klasie technicznej G. Planowane przedsięwzięcie ma za zadanie poprawić bezpieczeństwo ruchu oraz jego płynność, bezpieczeństwo pieszych oraz uporządkować i usprawnić system odwodnienia przedmiotowego odcinka drogi poprzez budowę dróg dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów, zatok autobusowych, rozbudowę i przebudowę skrzyżowań drogi wojewódzkiej z drogami gminnymi oraz budowę nowej równej nawierzchni jezdni drogi wojewódzkiej wraz z budową odwodnienia i kanalizacji deszczowej.

Zakres przedmiotowego projektu obejmuje:

- rozbudowę drogi wojewódzkiej,
- budowę nowej konstrukcji nawierzchni,
- rozbudowę i przebudowę skrzyżowań drogi wojewódzkiej Nr 703 z drogami gminnymi i drogą wojewódzką Nr 473,
- przebudowę i rozbudowę odcinków dróg gminnych i drogi wojewódzkiej Nr 473,
- budowę dróg dla pieszych i peronów autobusowych,
- budowę zatok autobusowych,
- rozbiórkę istniejących i budowę nowych zjazdów w ciągu drogi wojewódzkiej,
- budowę drogi dla pieszych i rowerów,
- wykonanie elementów odwodnienia w postaci: likwidacji, budowy, przebudowy rowów drogowych wraz z lokalnym umocnieniem, budowę ścieków betonowych,
- budowę odcinków kanalizacji deszczowej,
- rozbiórkę istniejących i budowę nowych przepustów pod zjazdami,
- rozbiórkę istniejących przepustów pod drogą wojewódzką i drogami gminnymi,
- budowę nowych przepustów pod drogą wojewódzką,
- budowę wysp kanalizujących,
- budowę poboczy,
- rozbudowę i budowę oświetlenia ulicznego,
- budowę kanału technologicznego,
- przebudowę istniejącej infrastruktury kolidującej z inwestycją (sieć elektroenergetyczna, teletechniczna, wodociągowa, kanalizacyjna),
- rozbiórkę ogrodzeń i budowę ogrodzeń tymczasowych,
- wykonanie robót ziemnych,
- wykonanie wycinki i zabezpieczenia istniejących drzew i krzewów,
- budowę terenów zieleni niskiej i wykonanie nasadzeń kompensacyjnych,
- rozbiórkę istniejących elementów zagospodarowania pasa drogowego,
- przebudowę (odmulenie i udrożnienie) rowu melioracyjnego krzyżującego się z DW Nr 473 oraz przebudowę (odmulenie i udrożnienie) rowów odwodnieniowych krzyżujących się z DW Nr 703,
- wykonanie elementów organizacji ruchu (oznakowanie poziome i pionowe, urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego).

Planowana inwestycja ma za zadanie poprawić bezpieczeństwo ruchu oraz jego płynność, a w szczególności bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów. Przebieg drogi wojewódzkiej w planie w niewielkim stopniu ulegnie zmianie. Projektuje się wyłączenie łuków na odcinku objętym opracowaniem.

Parametry charakterystyczne odcinka drogi wojewódzkiej:

- droga klasy technicznej: G - główna,
- prędkość do projektowania: 50 km/h w terenie zabudowy,
- prędkość do projektowania: 90 km/h poza terenem zabudowy,
- szerokość pasów ruchu: min. $2 \times 3,50$ m,
- szerokość jezdni: min. 7,00 m,
- szerokość poboczy: min. 1,5m
- szerokość dróg dla pieszych min. 1,8m+ skrajnia,
- szerokość drogi dla pieszych i rowerów: 3,0m+skrajnia,
- szerokość zatok autobusowych: 3,0 m,
- pochylenie poprzeczne jezdni na prostej: 2,0%,
- pochylenie skarp i skarp rowów: 1:1,5 – 1:3
- kategoria obciążenia ruchem: KR4.

Projektuje się rozbudowę drogi wojewódzkiej Nr 703 kategorii ruchu KR-4 w układzie dwóch pasów ruchu wraz rowami, drogami dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów i zatokami autobusowymi. Szerokość pasa ruchu co do zasady 3,5 m, przy czym dopuszcza się jego poszerzenie w obszarze skrzyżowań lub miejsc poszerzeń na łukach.

Początek rozbudowy drogi wojewódzkiej Nr 703 rozpoczyna się w km 0+000 na skrzyżowaniu z DW Nr 473 w miejscowości Porczyń na natomiast koniec rozbudowy drogi z jezdnią i poboczami zlokalizowany jest w km ~3+714.

Dalej planuje się rozbudowę drogi wojewódzkiej polegającej na budowie drogi dla pieszych i rowerów wraz z przejściem dla pławów, bez ingerencji w jezdnię drogi do km ~4+082 - obwodnicy miejscowości Praga.

W km 0+000 na skrzyżowaniu dróg wojewódzkich Nr 703 i Nr 473 projektuje się skrzyżowanie typu rondo o średnicy zewnętrznej 40 m.

W ramach niniejszej inwestycji zachodzi konieczność rozbudowy i przebudowy odcinka drogi wojewódzkiej Nr 473 wraz z przebudową/rozbudową skrzyżowania. Drogę wojewódzką planuje się rozbudować na odcinku od km ~41+023 do km ~41+468.

Na terenie inwestycji zlokalizowane są skrzyżowania drogi wojewódzkiej Nr 703 z drogami gminnymi:

- km ~1+596 skrzyżowanie z drogą gminną Nr 111014E str. P kierunek Podgórcze
- km ~1+929 skrzyżowanie z drogą gminną Nr 111005E str. L kierunek Nowa Wieś

z drogą wojewódzką Nr 473:

- km 0+000 skrzyżowanie z drogą wojewódzką Nr 473.

Skrzyżowanie dróg wojewódzkich Nr 703 i Nr 473 zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie typu rondo. Projektowane skrzyżowanie ma za zadanie poprawić bezpieczeństwo ruchu oraz jego płynność. Skrzyżowania z drogami gminnymi przewidziano do rozbudowy i przebudowy wraz z wlotami dróg gminnych na skrzyżowania.

Projekt rozbudowy drogi wojewódzkiej Nr 703 zakłada budowę odcinków nowych dróg dla pieszych oraz peronów autobusowych o szer. min. 1,8m kostki betonowej brukowej gr. 8cm kolor szary. Projektuje się wykonanie dróg dla pieszych w obramowaniu z obrzeży betonowych.

Projektuje się drogi dla pieszych na odcinku:

DW Nr 703

- od km 0+000 do km ~0+079 strona prawa
- od km ~1+863 do km ~1+877 strona lewa

- od km ~2+004 do km ~2+051 strona prawa
- od km ~3+498 do km ~3+544 strona lewa
- od km ~3+540 do km ~3+563 strona prawa
- od km ~3+582 do km ~3+634 strona prawa

DW Nr 473

- od km ~41+059 do km ~41+144 strona lewa
- od km ~41+261 do km ~41+344 strona prawa

Nie wyklucza się zmiany lokalizacji dróg dla pieszych w przypadku stwierdzenia takiej konieczności na dalszym etapie opracowania dokumentacji projektowej. Zmiana lokalizacji dróg dla pieszych nie będzie pociągała za sobą zmian oddziaływania środowiskowego przedsięwzięcia.

Przekraczanie pieszych przez jezdnię zostanie ułatwione poprzez wyznaczenie przejść dla pieszych, a także dzięki zastosowaniu obniżonych krawężników przy tych przejściach. Ruch pieszych będzie się odbywał po drogach dla pieszych zlokalizowanych bezpośrednio przy jezdni, a tam gdzie ruch pieszy jest sporadyczny po poboczach.

Projekt rozbudowy drogi wojewódzkiej Nr 703 zakłada budowę drogi dla pieszych i rowerów o szer. 3,0m o nawierzchni z betonu asfaltowego. Projektuje się drogę dla pieszych i rowerów po lewej stronie drogi wojewódzkiej:

- od km 0+000 do km ~4+082 (do połączenia z istniejącym chodnikiem w rejonie obwodnicy Praga).
- od km 41+127 do km 41+261 drogi wojewódzkiej Nr 473.

W ramach niniejszej inwestycji projektuje się zatoki autobusowe.

Przy DW Nr 703:

- km ~0+065 strona prawa
- km ~1+875 strona lewa
- km ~2+045 strona prawa
- km ~3+505 strona lewa
- km ~3+625 strona prawa

Przy DW Nr 473

- km ~41+060 strona lewa
- km ~41+335 strona prawa

Zatoki autobusowe zostaną stosownie oznakowane, zapewniając poczucie bezpieczeństwa mieszkańców - użytkowników komunikacji zbiorowej jak i wyższy poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje budowę, przebudowę i uporządkowanie istniejącego systemu odwodnienia poprzez rozbudowę, przebudowę i budowę odcinków kanalizacji deszczowej, likwidację, budowę i przebudowę rowów drogowych, oczyszczenie, odmulenie i udroźnienie istniejących rowów melioracyjnych i rowów odwadniających krzyżującymi się z rozbudowywanymi drogami wojewódzkimi.

Planuje się głównie odwodnienie powierzchniowe do projektowanych rowów drogowych zbierających wodę opadową i roztopową. Na odcinkach zabudowanych projektowana jest kanalizacja deszczowa. Odwodnienie podzielono na 7 odcinków zgodnie z globalnym ukształtowaniem i zagospodarowaniem terenu.

Odcinek 1 – zlewnia 1 DW 473 od km ~41+023 do 41+468 oraz DW703 od km ~0+000 do km ~0+202
projektowana kanalizacja deszczowa na skrzyżowaniu z wylotem do rowu drogowego

od km ~41+025 do km ~41+327 DW 473

od km ~0+000 do km ~0+099 DW 703

Odwodnienie powierzchniowe do projektowanych rowów drogowych:

- rów str. L od km ~41+327 do km ~41+475 DW 473 dł. 148m
- rów str. P od km ~41+377 do km ~41+448 DW 473 dł. 71m
- rów str. P od km ~0+099 do km ~0+202 DW 703 dł. 103m

Parametry projektowanych rowów drogowych:

Zaplanowano przebudowę i budowę rowów drogowych otwartych

szerokość dna: min. 0,5 m;

nachylenie skarp: 1:1,5 – 1:3

głębokość min. 0,5m

rowy drogowe włączone do rowu melioracyjnego R-A

Odcinek 2 – zlewnia 2 DW703 od km ~0+202 do km ~1+646

projektowana kanalizacja deszczowa na łuku drogi wylotem do rowu drogowego

od km ~1+083 do km ~1+210 DW 703

Odwodnienie powierzchniowe do projektowanych rowów drogowych

- rów str. P od km ~0+202 do km ~1+105 DW 703 dł. 903m

- rów str. P od km ~1+210 do km ~1+646 DW 703 dł. 436m

- rów str. L od km ~1+248 do km ~1+646 DW 703 dł. 398m

Parametry projektowanych rowów drogowych:

Zaplanowano przebudowę i budowę rowów drogowych otwartych

szerokość dna: min. 0,5 m;

nachylenie skarp: 1:1,5 – 1:3

głębokość min. 0,5m

projektowana kanalizacja deszczowa na łuku drogi z wylotem do rowu drogowego

od km ~1+083 do km ~1+210 DW 703

rowy drogowe włączone do rowu otwartego na działce Skarbu Państwa

Odcinek 3 – zlewnia 3 DW703 od km ~1+646 do km ~2+004

Odwodnienie powierzchniowe do projektowanych rowów drogowych

- rów str. P od km ~1+646 do km ~2+002 DW 703 dł. 356m

- rów str. L od km ~1+646 do km ~1+728 DW 703 dł. 82m

- rów kryty łączący istniejące rowy drogi gminnej 111005E z odwodnieniem DW703

Na wlocie DG 111005E projektuje się odcinki obustronnych rowów dł. ok. 15m z przeprowadzeniem ich rowem krytym do rowu drogowego w ciągu drogi wojewódzkiej.

Parametry projektowanych rowów drogowych:

Zaplanowano przebudowę i budowę rowów drogowych otwartych

szerokość dna: min. 0,5 m;

nachylenie skarp: 1:1,5 – 1:3

głębokość min. 0,5m

rowy drogowe włączone do rowu otwartego na działce Skarbu Państwa

Odcinek 4 – zlewnia 4 DW703 od km ~2+004 do km ~2+380

projektowana kanalizacja deszczowa z wylotem do rowu drogowego

od km ~2+070 do km ~2+090 DW 703

Odwodnienie powierzchniowe do projektowanych rowów drogowych

- rów str. P od km ~2+090 do km ~2+365 DW 703 dł. 275m

- rów str. L od km ~2+051 do km ~2+265 DW 703 dł. 214m

Parametry projektowanych rowów drogowych:

Zaplanowano przebudowę i budowę rowów drogowych otwartych

szerokość dna: min. 0,5 m;

nachylenie skarp: 1:1,5 – 1:3

głębokość min. 0,5m

rowy drogowe włączone do rowu otwartego na działce Skarbu Państwa

Odcinek 5 – zlewnia 5 DW703 od km ~2+380 do km ~3+000

Odwodnienie powierzchniowe do projektowanych rowów drogowych infiltracyjno-odparowujących

- rów str. P od km ~2+439 do km ~3+000 DW 703 dł. 561m

- rów str. L od km ~2+797 do km ~3+000 DW 703 dł. 203m

Zaplanowano przebudowę i budowę rowów drogowych otwartych

szerokość dna: min. 0,5 m;

nachylenie skarp: 1:1,5 – 1:3

głębokość min. 0,5m

Odcinek 6 – zlewnia 6 DW703 od km ~3+000 do km ~3+190

Odwodnienie powierzchniowe do projektowanych rowów drogowych

- rów str. P od km ~3+000 do km ~3+190 DW 703 dł. 190m

- rów str. L od km ~3+000 do km ~3+190 DW 703 dł. 190m

Zaplanowano przebudowę i budowę rowów drogowych otwartych

szerokość dna: min. 0,5 m;

nachylenie skarp: 1:1,5 – 1:3

głębokość min. 0,5m

rowy drogowe włączone do rowu otwartego na działce Skarbu Państwa

Odcinek 7 – zlewnia 7 DW703 od km ~3+190 do km ~4+082

Zakres rozbudowy drogi z odwodnieniem obejmuje odcinek do km ~3+714

Na odcinku od km 3+714 do km 4+082 zakres opracowania obejmuje budowę drogi dla pieszych i rowerów z odwodnieniem do istniejącego rowu drogowego str. L

Odwodnienie powierzchniowe do projektowanych rowów drogowych infiltracyjno-odparowujących

- rów str. P od km ~3+190 do km ~3+535 DW 703 dł. 345m

- rów str. P od km ~3+656 do km ~3+714 DW 703 dł. 58m

- rów str. L od km ~3+190 do km ~3+478 DW 703 dł. 288m

- rów str. L od km ~3+561 do km ~3+714 DW 703 dł. 153m

Zaplanowano przebudowę i budowę rowów drogowych otwartych

szerokość dna: min. 0,5 m;

nachylenie skarp: 1:1,5 – 1:3

głębokość min. 0,5m

projektowana kanalizacja deszczowa w obrębie zatok autobusowych

od km ~3+478 do km ~3+561 DW 703

od km ~3+535 do km ~3+565 DW 703

Rowy drogowe:

Zaplanowano przebudowę i budowę rowów drogowych otwartych:

szerokość dna: min. 0,5 m;

nachylenie skarp: 1:1,5 – 1:3

Profile rowów drogowych kształtowano w dostosowaniu do warunków terenowych. Skarpy rowu planuje się umocnić poprzez humusowanie i hydroobsiew. Humusowanie skarp powinno być wykonywane od górnej krawędzi skarpy do jej dolnej krawędzi.

Planuje się lokalne odcinkowe umocnienie rowów drogowych.

Planuje się umocnienie rowów drogowych na wlocie i wylocie projektowanych przepustów.

Planuje się umocnienie rowów drogowych z płyt ażurowych w obrębie projektowanych wylotów kolektorów deszczowych do rowów drogowych:

Droga wojewódzka nr 473

- rów str. L od km ~41+327 do km ~41+475 DW 473 dł. 148m

Droga wojewódzka nr 703

- Str. P od km 1+210 do km 1+240 dł. ok 30m
- Str. P od km 1+920 do km 1+960 dł. ok 40m
- Str. P od km 2+090 do km 2+110 dł. ok 20m
- Str. P od km 3+656 do km 3+676 dł. ok 20m
- Str L od km 3+561 do km 3+581 dł. ok 20m

Umocnienie wylotów przykanalików:

- Km 2+000

Umocnienie planuje się w celu zapewnienia odpowiedniej trwałości rowów, w miejscach gdzie występowałoby zagrożenie rozmywania. Jednocześnie nie wyklucza się umocnienia rowów na innych odcinkach niż zostało to wskazane w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, jeśli taka potrzeba wyniknie na dalszym etapie przygotowania inwestycji. Umocnienie dna i skarp rowów płytami ażurowymi nie będzie prowadziło do powstania rowów szczelnych, a co za tym idzie nie będzie wpływało na środowiskowe oddziaływanie przedsięwzięcia.

Nie wyklucza się możliwości skanalizowania odcinków układu odwodnienia na dalszym etapie przygotowania inwestycji (jeśli taka konieczność zostanie stwierdzona w trakcie prac projektowych). Zakłada się, że może to dotyczyć odcinków o długości nie większej niż 50 m, co nie będzie wpływało na środowiskowe oddziaływanie przedsięwzięcia.

Zjazdy:

Nawierzchnię zjazdów projektuje się wykonać z betonu asfaltowego, destruktu bitumicznego i kostki betonowej.

Obiekty inżynierskie:

Istniejące przepusty pod drogą wojewódzką planuje się w ramach przedsięwzięcia rozebrać.

- w kilometrze ~1+233 projektuje się rozbiórkę istniejącego przepustu pod koroną drogi wojewódzkiej o średnicy 100cm, dł. ok. 11m,
- w km ~1+263 projektuje się budowę przepustu z prefabrykatów żelbetowych o wymiarach 100x100cm długości 13,0m oraz przepustu pod drogą dla pieszych i rowerów o wymiarach 100x100cm długości 7,0m,
- w kilometrze ~1+593 projektuje się rozbiórkę istniejącego przepustu pod skrzyżowaniem z drogą gminną nr 111014E o średnicy 50cm,
- w kilometrze ~1+593 projektuje się budowę nowego przepustu pod skrzyżowaniem z drogą gminną nr 111014E o średnicy 50cm, długości 32m,
- w kilometrze ~1+920 projektuje się rozbiórkę istniejącego przepustu pod koroną drogi wojewódzkiej o średnicy 60cm, dł. ok. 12m,
- w kilometrze ~1+930 projektuje się rozbiórkę istniejącego przepustu pod skrzyżowaniem z drogą gminną nr 111005E o średnicy 60cm, dł. ok. 14,5m,
- w km ~3+152 projektuje się budowę przepustu z prefabrykatów żelbetowych o wymiarach 100x100cm długości 13,0m oraz przepustu pod drogą dla pieszych i rowerów o wymiarach 100x100cm długości 7,0m,
- w km ~3+180 projektuje się rozbiórkę istniejącego przepustu pod koroną drogi wojewódzkiej o wymiarach 2x50x100cm długości ok. 11m,
- w km ~3+860 projektuje się budowę przejścia dla płazów pod drogą dla pieszych i rowerów o wymiarach 75x100cm długości 7,0m. Światło przejścia 1,0x1,0m - przepust częściowo zamulony o wymaganego światła min. 1,0x0,75m, dno umocnione darnią i ziemią urodzajną. Przejście dla płazów projektuje się jako kontynuację istniejącego przejścia pod DW703 w km 3+885. Podobnie jak przejście istniejące pod jezdnią drogi wojewódzkiej, przejście projektowane nie będzie miało wyodrębnionego koryta cieku i półek. Rów na ciągu którego umiejscowione jest przejście prowadzi wodę epizodycznie, praktycznie wyłącznie w okresie roztopów, wobec czego dla migracji zwierząt dostępny będzie cały przekrój obiektu.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu:

Dla niniejszej inwestycji sporządzony zostanie projekt stałej organizacji ruchu, w którym zaprojektowane będzie oznakowanie poziome i pionowe wraz z urządzeniami bezpieczeństwa ruchu.

Ekran akustyczny:

Zaplanowano ekrany akustyczne o dł. 8m, wysokości 3m, z wypełnieniem z paneli wykonanych z materiałów dźwiękoizolacyjnych przezroczystych w formie płyt prostych. Ekrany o klasie izolacyjności od dźwięków powietrznych co najmniej B3, tj. o wskaźniku izolacyjności dźwięku D_{LR}

powyżej 25 dB (kategoria B3) wg normy PN-EN 1793-2. Zabezpieczenie przed rozbijaniem się ptaków w postaci wtopionych nitek lub nadruków w postaci pasków o szerokości od 2mm do 4mm w odstępach nie większej niż 10 cm. Ekran ma stanowić konstrukcję szczelną do poziomu terenu. Część nieprzezroczysta ekranu (podwalina, dolna część konstrukcji) może sięgać nie wyżej niż 1 m powyżej poziomu terenu.

Lokalizacja:

Skrzyżowanie DW703 z DW473

- ekran wzdłuż dz. nr 12 (szkoła podstawowa), km DW703: $\sim 0+007 \div \sim 0+012$, przezroczysty ekran odbijający, długość 8m, wys. 3,0m.

- ekran wzdłuż dz. nr 85 (budynek mieszkalny), km DW473: $\sim 41+237 \div \sim 41+245$, przezroczysty ekran odbijający, długość 8m, wys. 3,0m.

Budowa i przebudowa infrastruktury technicznej:

1. W zakresie odwodnienia pasa drogowego:

Planuje się odwodnienie poprzez wykonanie odcinków kanalizacji deszczowej oraz budowę i przebudowę rowów drogowych.

Odwodnienie zaprojektowano na całej długości drogi podlegającej inwestycji.

Projektuje się odwodnienie powierzchniowe do rowów drogowych z odcinkami kolektorów deszczowych w rejonie skrzyżowań i łuków drogi.

2. W zakresie sieci energetycznej:

W związku z rozbudową drogi wojewódzkiej Nr 703, przebudową i rozbudową skrzyżowań, budową dróg dla pieszych i drogi dla pieszych i rowerów zachodzą kolizje z istniejącą siecią energetyczną.

W związku z rozbudową drogi wojewódzkiej projektuje się budowę oświetlenia ulicznego oraz doświetlenia projektowanych przejść dla pieszych.

3. W zakresie sieci teletechnicznej:

W związku z rozbudową układu drogowego zachodzi kolizja z istniejącą siecią teletechniczną.

Usunięcie w/w kolizji będzie polegało na przebudowie sieci teletechnicznej poza miejsce kolizji.

W związku z rozbudową drogi wojewódzkiej projektuje się budowę kanału technologicznego na odcinku rozbudowy drogi.

4. W zakresie sieci wodociągowej:

W związku z rozbudową układu drogowego zachodzi kolizja z siecią wodociągową. Odcinki sieci wodociągowej zostaną przebudowane poza obszar kolizji na warunkach określonych przez gestora sieci wodociągowej.

Bilans terenu dla projektowanego przedsięwzięcia przedstawia się następująco:

Powierzchnia projektowanej drogi: ok. 31,2tys. m²

Powierzchnia projektowanych zjazdów z kostki betonowej: ok. 0,6tys. m²

Powierzchnia projektowanych zjazdów o nawierzchni bitumicznej: ok. 1,1tys. m²

Powierzchnia projektowanych zjazdów o nawierzchni z destruktu: ok. 1,8 tys. m²

Powierzchnia projektowanych zatok autobusowych: ok. 0,8tys. m²

Powierzchnia projektowanych wysp kanalizujących, pierścienia ronda: ok. 0,7tys. m²

Powierzchnia projektowanej drogi dla pieszych: ok. 1,5tys. m²

Powierzchnia projektowanej drogi dla pieszych i rowerów o nawierzchni bitumicznej: ok. 12,4tys. m²

Powierzchnia projektowanego pobocza: ok. 7,4tys. m²

Powierzchnia projektowanej zieleni: ok. 28tys. m²

Długość projektowanej drogi wojewódzkiej: $\sim 4,2$ km

Usytuowanie osi rozbudowywanej drogi zakłada pełne wykorzystanie istniejącego korpusu drogowego. Generalnie oś drogi pozostawiona jest w zbliżonym do obecnego przebiegu. Zmiany osi drogi wynikające z korekty łuków zakłada się ok. km 0+030, 1+020 oraz 1+800 DW 703.

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 (tzw. płotki herpetologiczne), 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.

Stosowana technologia będzie technologią typową, wykorzystywaną w budownictwie drogowym. Realizacja zamierzenia budowlanego odbywać się będzie przy użyciu powszechnie stosowanego sprzętu budowlanego i materiałów posiadających wszystkie wymagane prawem certyfikaty, aprobaty i dopuszczenia do stosowania.

W ramach realizacji przedsięwzięcia konieczna będzie wycinka do 314 szt. drzew łącznie oraz 1040 m² skupisk zakrzaczeń, krzewów i podrostów drzew oraz do 22 tys. m² skupisk drzew i krzewów z terenów leśnych kolidujących z przebudową drogi wojewódzkiej.

Wycinka zostanie przeprowadzona poza sezonem rozrodczym i lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października włącznie. W przypadku konieczności wykonania wycinki w innym terminie, jednak nie wcześniej niż 15 sierpnia, planowaną wycinkę należy wtedy poprzedzić bezpośrednio ekspertyzą ornitologiczną. Okres pomiędzy 1 marca do 31 lipca to czas najwyższej wrażliwości zwierząt związany z okresem rozrodu oraz odchowu i dyspersji pólęgowej młodych. Natomiast wycinka drzew i krzewów w tym okresie będzie wiązała się nie tylko z bezpośrednim niszczeniem siedlisk ptaków, ale również z gwałtownym i bardzo istotnym przekształceniem szeroko rozumianego otoczenia gniazd, w tym znajdujących się poza terenem objętym wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Skutkiem tego może być porzucanie lęgów wynikające z płoszenia i niepokojenia osobników dorosłych oraz utraty przestrzeni żerowiskowej, a tym samym ograniczenia możliwości wykarmienia młodych.

Za przewidywane do wycinki drzewa i krzewy projektuje się nasadzenie drzew z gatunku jesion wyniosły 12 szt., jarzab pospolity 6 szt., lipa drobnolistna 121 szt., klon zwyczajny 122 szt. oraz jarzab pospolity w strefie ekotonowej pomiędzy lasem a terenem pasa drogowego w ilości 130 szt., łącznie 391 szt. drzew oraz 42 szt. drzew przeznaczonych do przesadzenia (będące nasadzeniami kompensacyjnymi z innego przedsięwzięcia).

Dodatkowo na działce nr 198 obręb Lipnica zostaną nasadzone drzewa w ilości min. 529 szt. z gatunków: brzoza brodawkowata (75 szt.), modrzew europejski (75 szt.), sosna zwyczajna (75 szt.), klon zwyczajny (75 szt.), klon jawor (75 szt.), lipa drobnolistna (75 szt.), jesion wyniosły (79 szt.). Ponadto na powierzchni 8 720 m² projektuje się nasadzenie 11 117 szt. krzewów z gatunku: rosa canina (6330 szt.), kalina koralowa (829 szt.), dereń biały „Elegantissima” (976 szt.), tawuła japońska (75 szt.), berberys Thunberga „Admiration” (1692 szt.) oraz berberys Thunberga Bonanza Gold (1215 szt.). W przypadku prowadzenia prac w pobliżu drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, drzewa i krzewy narażone na uszkodzenie będą zabezpieczone na etapie realizacji przedsięwzięcia (np. poprzez oszalowanie deskami pni drzew lub wygrodzenie grup drzew i krzewów). Prace będą prowadzone tak, aby nie uszkodzić koron drzew. Podczas realizacji przedsięwzięcia należy nie dopuścić do magazynowania ziemi, gruzu i odpadów w bezpośrednim sąsiedztwie drzew i krzewów. Nie należy również składować sprzętu i materiałów budowlanych pod koronami drzew.

b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:

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.

c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby wody i powierzchni ziemi:

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia związana będzie z wykorzystywaniem pewnych ilości materiałów, surowców, paliw oraz wody. Materiały wykorzystywane podczas budowy drogi to przede wszystkim kruszywo, piasek, żwir czy też kamień, stosowane do podbudowy oraz masy bitumiczne do wykonania nawierzchni drogowej, elementy oznakowania dróg. Wykorzystywane również będą paliwa (olej napędowy) i woda. Szczegółowy bilans materiałów i surowców niezbędnych do realizacji przedsięwzięcia zawierał będzie projekt wykonawczy, w tym kosztorys czy przedmiar robót.

Stosowane maszyny budowlane (koparki, spychacze, dźwigi, walce, zagęszczarki) pracujące przy realizacji inwestycji napędzane będą paliwem płynnym – olejem napędowym. Część sprzętu budowlanego może wymagać zasilania energią elektryczną lub sprężonym powietrzem, media te dostarczane będą na plac budowy z przewoźnych agregatów zasilanych olejem napędowym.

Podczas prac budowlanych wykorzystywana będzie woda z przewoźnych beczkowozów w ilości od kilku do maksymalnie kilkunastu m³ na cały okres budowy. Woda wykorzystywana będzie zarówno na cele budowlane jak i na cele socjalno-bytowe zatrudnionych w fazie budowy pracowników. Zużycie wody w celach technologicznych – przede wszystkim do zwilżania nawierzchni (polewania), jest zmienne i trudne do precyzyjnego określenia. Polewanie odbywać się musi z taką intensywnością, aby mogły zachodzić naturalne procesy wiązania podłoża.

Przeciętne zużycie oleju napędowego na jedną maszynę budowlaną wynosi około 40 dm³ na godzinę pracy. Jednakże wielkość oraz rodzaj wykorzystywanego sprzętu i związane z tym zużycie energii zależne jest od sposobu organizacji pracy przez wykonawcę.

Eksploatacja drogi nie będzie wiązała się z wykorzystywaniem materiałów, surowców, paliw czy też wody. Należy mieć na uwadze, że w przyszłości może wystąpić konieczność naprawy lub konserwacji drogi, jednak na obecnym etapie nie można określić, rodzaju i ilości niezbędnych do tego celu surowców, materiałów i paliw.

W okresie zimowym eksploatacja drogi będzie związana z użyciem środków zapobiegających oblodzeniu. Oszacowanie potrzebnych ilości surowców (piasku, soli) jest bardzo trudne, gdyż zależy od panujących warunków atmosferycznych i sposobu utrzymania drogi przez Zarządcę.

d) emisji i występowania innych uciążliwości:

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. W fazie eksploatacji nie przewiduje się zwiększenia negatywnego oddziaływania na klimat akustyczny w porównaniu ze stanem obecnym. W wyniku realizacji przedsięwzięcia wykonana zostanie nowa 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 budowy źródłami zanieczyszczeń powietrza, będą: maszyny drogowe i samochody ciężarowe – powodujące emisję spalin. 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,
- 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,
- 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: 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.

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.

e) ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu:

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

f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie:

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.

Podstawowym źródłem odpadów na etapie realizacji będą:

- odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych,
- drewno i odpady powstałe podczas wycinki drzew,
- odpady materiałów i elementów budowlanych oraz infrastruktury drogowej: gruz betonowy,
- odpady z remontów i przebudowy dróg,
- mieszanki bitumiczne zawierające smołę oraz inne mieszanki bitumiczne,

- odpady i złomy metaliczne oraz stopów metali: żelazo i stal, mieszaniny metali, kable niezawierające ropy naftowej, smołę i inne substancje niebezpieczne,
- gleba i ziemia w tym urobek z pogłębiania i tłuczeń,
- zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu,
- opakowania z papieru i tektury,
- opakowania z tworzyw sztucznych, metali drewna,
- opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone,
- opakowania wielomateriałowe,
- zmieszane odpady opakowaniowe,
- niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne,
- szlamy ze zbiorników bezodpływowych służących do gromadzenia nieczystości.

Powstawanie odpadów w fazie budowy może być także związane z przebywaniem pracowników na terenie budowy (odpady komunalne).

Odpady związane z eksploatacją maszyn i urządzeń drogowych i budowlanych praktycznie nie wystąpią. Naprawa uszkodzonego sprzętu budowlanego odbywać się będzie w warsztatach i w wyspecjalizowanych punktach naprawczych.

W trakcie realizacji inwestycji będą powstawały przede wszystkim odpady zaliczane zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów do grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej. W mniejszych ilościach powstaną odpady z grupy 20 – odpady materiałów budowlanych: odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie oraz związane z dowozem materiałów budowlanych: odpady opakowaniowe – grupa 15. Podczas wycinki drzew i krzewów powstaną odpady leśne z grupy 02.

Rodzaje odpadów, które mogą powstać na etapie realizacji przedsięwzięcia oraz szacunkowe zestawienie ich ilości:

Kod	Grupy, podgrupy i rodzaje odpadów	Szacunkowe ilości odpadów (Mg)	Miejsce magazynowania
15 01 01	Opakowania z papieru i tektury	ok. 0,1	Składowanie w wyznaczonych pojemnikach i miejscach (w przypadku palet drewnianych) Miejsce składowania uzależnione jest od etapowania i postępu robót
15 01 02	Opakowania z tworzyw sztucznych	ok. 0,3	
15 01 05	Opakowania wielomateriałowe	ok. 0,1	
15 01 03	Opakowania z drewna	ok. 0,3	
15 01 04	Opakowania z metali	ok. 0,3	
15 01 10	Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone	ok. 0,05	
15 01 06	Zmieszane odpady opakowaniowe	ok. 0,1	na placach budowy w kontenerze metalowym lub wydzielonym miejscu magazynowania przeznaczonym do czasowego gromadzenia odpadu przed wywozem
17 01 01	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	5	
17 01 81	Odpady z remontów i przebudowy dróg	10000	
17 02 03	Tworzywa sztuczne powstające podczas budowy, remontów i demontażu budynków oraz infrastruktury	0,1	na placach budowy w kontenerze metalowym lub wydzielonym miejscu magazynowania przeznaczonym do

			czasowego gromadzenia odpadu przed wywozem
17 02 01	Drewno	40	na placach budowy w kontenerze metalowym lub wydzielonym miejscu magazynowania przeznaczonym do czasowego gromadzenia odpadu przed wywozem
17 03 01*	Mieszanki bitumiczne zawierające smołę	1000	na placach budowy w kontenerze metalowym lub wydzielonym miejscu magazynowania przeznaczonym do czasowego gromadzenia odpadu przed wywozem
17 03 02	Mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01	7000	
17 04 05	Żelazo i stal	1,5	
17 04 07	Mieszaniny metali	1,5	
17 04 11	Kable inne niż te zawierające ropę naftową, smołę lub inne substancje niebezpieczne	0,5	na placach budowy w kontenerze metalowym lub wydzielonym miejscu magazynowania przeznaczonym do czasowego gromadzenia odpadu przed wywozem
17 05 03*	Gleba i ziemia, w tym kamienie, zawierające substancje niebezpieczne	1	
17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03*	5000	na placach budowy w kontenerze metalowym lub wydzielonym miejscu magazynowania przeznaczonym do czasowego gromadzenia odpadu przed wywozem urobek do ponownego wbudowania – składowanie w pryzmach na terenie budowy
17 09 04	Zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01*, 17 09 02* i 17 09 03*	1	na placach budowy w kontenerze metalowym lub wydzielonym miejscu magazynowania przeznaczonym do czasowego gromadzenia odpadu przed wywozem
20 03 01	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	0,01	składowanie w wyznaczonych pojemnikach
20 03 04	Szlamy ze zbiorników bezodpływowych służących do gromadzenia nieczystości	0,01	składowanie w wyznaczonych zbiornikach

g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji:

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.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i

krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:

a) obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek:

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarach wodno-błotnych i innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych. Z karty informacyjnej nie wynika, aby na terenie przedsięwzięcia występowały siedliska łąkowe. Przedsięwzięcie położone jest poza ujściami rzek.

b) obszary wybrzeży i środowisko morskie:

Planowane przedsięwzięcie leży poza obszarami wybrzeży i środowiskiem morskim.

c) obszary górskie lub leśne:

Planowane przedsięwzięcie leży poza obszarami góorskimi. Inwestycja częściowo swoim zakresem realizowana będzie na terenie leśnym. Planowana inwestycja częściowo dotyczy gruntów leśnych, które planuje się wylesić pod rozbudowę drogi wojewódzkiej na powierzchni ~2,45 ha.

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych:

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarach objętych ochroną, w tym strefach ochronnych ujęć wód i na obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych.

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody:

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2026 r. poz. 13 z późn. zm.) Najbliższymi obszarowymi formami ochrony przyrody są: Poddębicki Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy w odległości ok. 2,5 km oraz rezerwat przyrody Napoleonów ok. 2,8 km.

Planowane przedsięwzięcie położone jest poza obszarami Natura 2000. Najbliżej położonym obszarem należącym do Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 jest obszar specjalnej ochrony ptaków Dolina Środkowej Warty PLB300002 w odległości ok. 6,3 km.

Przedmiotowe przedsięwzięcie przede wszystkim z uwagi na znaczną odległość od ww. obszarów oraz krótkotrwały i odwracalny charakter zmian środowiska na etapie realizacji inwestycji i brak znaczących negatywnych oddziaływań w czasie późniejszej eksploatacji, nie powinno mieć negatywnego wpływu na cele ochrony, przedmioty ochrony oraz integralność wszystkich ww. obszarów podlegających ochronie, w tym na obszary Natura 2000.

Obszar przedsięwzięcia leży w zasięgu korytarzy ekologicznych Dolina Bzury – Neru KPnC20. Ponieważ przedmiotowa droga wojewódzka istnieje i jest wpisana w krajobraz, realizacja projektowanej przebudowy/rozbudowy nie wpłynie na ciągłość i funkcję korytarza ekologicznego.

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.

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia:

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia.

g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne:

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie znajduje się w obszarze o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

h) gęstość zaludnienia:

Przedmiotowe przedsięwzięcie znajduje się w gminie Poddębice – obszar wiejski dla której gęstość zaludnienia wynosi 35 os./km² (wg. Bank Danych Lokalnych GUS na 2024 r.).

i) obszary przylegające do jezior:

Planowane przedsięwzięcie leży poza obszarami przylegającymi do jezior.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie realizowane w obrębie uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej.

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe:

Zgodnie z aktualnie obowiązującym „Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry” przyjętym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 335) planowane przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Warty w granicach jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie GW600072 i GW600082 oraz w granicach zlewni jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) Ner od Wrzącej do Dopływu spod Łęzek o kodzie RW600011183271, Ner od Dopływu spod Łęzek do Kanału Zbylczego o kodzie RW600011183275 oraz Brodnia o kodzie RW600010183192.

JCWPd o kodzie GW600072 charakteryzuje się dobrym stanem chemicznym oraz ilościowym. Jest ona monitorowana, a ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych jest niezagrażona. JCWPd przeznaczona jest do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia. JCWPd o kodzie GW600082 charakteryzuje się dobrym stanem chemicznym oraz ilościowym. Jest ona monitorowana, a ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych jest niezagrażona. JCWPd przeznaczona jest do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia. JCWP o nazwie Ner od Wrzącej do Dopływu spod Łęzek o kodzie RW600011183271 posiada status silnie zmienionej części wód o złym stanie. Jest ona monitorowana i jest określona jako „zagrożona” nieosiągnięciem celów środowiskowych. Dla JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 oraz ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej. JCWP o nazwie Ner od Dopływu spod Łęzek do Kanału Zbylczego o kodzie RW600011183275 posiada status silnie zmienionej części wód o złym stanie. Jest ona monitorowana i jest określona jako „zagrożona” nieosiągnięciem celów środowiskowych. Dla JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 oraz ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej. JCWP o nazwie Brodnia o kodzie RW600010183192 posiada status naturalnej części wód o złym stanie. Jest ona monitorowana i jest określona jako „zagrożona” nieosiągnięciem celów środowiskowych. Dla JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 oraz ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie kwalifikuje się do inwestycji i działań, które wymagają uzyskania oceny wodnoprawnej, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 27 sierpnia 2019 r. w sprawie rodzajów inwestycji i działań, które wymagają uzyskania oceny wodnoprawnej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1752).

Ustalono, że teren na którym zlokalizowane jest przedsięwzięcie nie leży w granicach obszarów szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne.

Mając na względzie charakter i skalę oddziaływania, zastosowane rozwiązania i technologie oraz przy założeniu realizacji określonych w sentencji warunków stwierdza się brak możliwości znaczącego oddziaływania na pozostające w zasięgu oddziaływania jednolite części wód i nie stwierdza się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia, na realizację celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, a określonych dla tych części wód w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”.

3. Rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1, wynikające z:

a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać:

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.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:

Ze względu na charakter przedsięwzięcia, a także na dużą odległość od granicy państwa nie występuje transgraniczne oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania:

Projektowana inwestycja nie spowoduje wystąpienia oddziaływań o znacznej wielkości lub złożoności. Uwzględniając charakter, wielkość, intensywność i złożoność oddziaływań uznać należy, iż realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie związana ze znaczącym oddziaływaniem na środowisko.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania:

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. Należy także zauważyć, że planowana inwestycja jest niewielkim obszarem przedsięwzięciem liniowym o stosunkowo małej skali oddziaływania. Po zastosowaniu odpowiednich działań minimalizujących i ograniczających, uciążliwości względem środowiska przyrodniczego nie będą znaczące.

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.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:

Przedsięwzięcie na etapie budowy oddziaływać będzie okresowo i krótkotrwale. Oddziaływanie to będzie odwracalne, trwające do czasu zakończenia prac budowlanych.

f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:

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.

g) możliwości ograniczenia oddziaływania:

Dla omawianego przedsięwzięcia przewiduje się podjęcie następujących działań:

- selektywne zbieranie wytworzonych odpadów w specjalnie wydzielonych miejscach i szczelnych pojemnikach, kontenerach, które następnie zostaną przekazane specjalistycznym firmom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie transportu, odzysku lub unieszkodliwiania odpadów,
- ścieki socjalno-bytowe pochodzące z zaplecza budowy gromadzone będą w przenośnych urządzeniach sanitarnych, a następnie będą wywożone przez specjalistyczne firmy,

- wszystkie prace będą wykonywane przy użyciu materiałów posiadających wymagane atesty oraz przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu i maszyn posiadających aktualne badania techniczne,
- roboty budowlane będą prowadzone w porze dziennej, tj. od 6.00 do 22.00,
- wycinka zieleni zostanie wykonana poza okresami ochronnymi.

Odstępując od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia Burmistrz Poddębic wziął pod uwagę opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poddębicach z dnia 04 sierpnia 2025 r. znak: ZNS.90281.23.2025.PB (data wpływu do tut. Urzędu – 05.08.2025 r.), postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi z dnia 24 kwietnia 2025 r. znak: WOOS.4220.509.2025.MGa.10 (data wpływu do tut. Urzędu – 24.04.2026 r.), opinię Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu z dnia 18 grudnia 2025 r. znak: PS.ZZŚ.4901.296.2025.AC (data wpływu do tut. Urzędu – 19.12.2025 r.), oraz uwzględnił szczegółowe uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 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 2026 r., poz. 670).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi i Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu wskazali na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań.

Wszystkie warunki i wymagania wskazane przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi oraz Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu zostały uwzględnione w niniejszej decyzji w całości.

Podczas toczącego się postępowania nie wpłynęły od stron żadne uwagi bądź wnioski co do realizacji w/w przedsięwzięcia.

Ponadto informuje się, że posiadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie zwalnia z obowiązku uzyskania wymaganych przepisami prawa zezwoleń. Uzyskanie zatem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie uprawnia do podjęcia jakichkolwiek czynności wpływających na środowisko (postanowienie NSA z 1 lutego 2010 r. II OZ 35/10, Wspólnota 2010, Nr 8, str. 26). Ani decyzja środowiskowa, ani procedura przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko nie gwarantuje uzyskania kolejnych decyzji w kolejnych etapach procesu inwestycyjnego.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji decyzji.

Pouczenie

1. Zgodnie z art. 72 ust. 3 decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a 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 2026 r., poz. 670). Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem art. 72 ust. 4, który stanowi, iż złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu, o którym mowa w art. 72 ust. 3, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w pierwszej instancji, stanowisko, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje na wniosek uwzględniający informacje na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowienia, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Wniosek, o którym mowa w zdaniu drugim, składa się do organu nie wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

2. Zgodnie z art. 72 ust. 4a 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 2026 r., poz. 670) zajęcie stanowiska następuje w drodze postanowienia, na które przysługuje zażalenie.

3. Zgodnie z art. 86 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 2026 r., poz. 670) decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organy wydające decyzje określające warunki korzystania ze środowiska w zakresie, w jakim ma być uwzględniona przy wydawaniu tych decyzji; wydające decyzje, o których mowa w art. 72 ust.1; przyjmujące zgłoszenia, o których mowa w art. 72 ust.1a.

4. Niniejsza decyzja nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza praw własności i uprawnień osób trzecich.

5. Zgodnie z art. 21 ust. 2 pkt 9 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 2026 r., poz. 670) niniejsza decyzja została zamieszczona w „Publicznie dostępnym wykazie danych o decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach”.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Sieradzu za pośrednictwem Burmistrza Poddębic w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję.

Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Burmistrz

Piotr Sęczkowski

/podpisano elektronicznie/

Otrzymują:

1. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Łodzi reprezentowany przez pełnomocnika
al. Piłsudskiego 12
90-051 Łódź
2. Pozostałe strony toczącego się postępowania poprzez obwieszczenia zamieszczane na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Poddębicach, w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie Gminy Poddębice oraz na tablicach ogłoszeń sołeckich w miejscowości Porczyny, Nowa Wieś i Bałdrzychów.
3. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Poddębicach
3. Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu
4. Starosta Poddębicki na podstawie art. 86a 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 2026 r., poz. 670) gdy decyzja stanie się ostateczna.

Załącznik Nr 1
do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
z dnia 23 lipca 2026 r. znak: ROŚ. 6220.14.2025

Charakterystyka przedsięwzięcia

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi wojewódzkiej Nr 703 na odcinku Porczyny-Praga.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje odcinek DW Nr 703 od km 0+000 do km ~4+082, przy czym roboty w zakresie jezdni drogi wojewódzkiej przewidziano do ok. km 3+714. Na dalszym odcinku drogi wojewódzkiej planuje się wykonanie drogi dla pieszych i rowerów oraz infrastruktury z nią związanej. Planowane przedsięwzięcie obejmuje również odcinek DW Nr 473 relacji Uniejów - Szadek od km ~41+023 do km ~41+468. Inwestycja zlokalizowana jest w powiecie poddębickim, gminie Poddębice.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje łącznie odcinki dróg wojewódzkich o długości ok. 4,6 km, przy czym na odcinku DW 703 od ok. km 3+714 do ok. km 4+082 nie zakłada się prowadzenia robót ingerujących w jezdnię drogi wojewódzkiej, bowiem zakres robót drogowych na tym odcinku obejmował będzie budowę drogi dla pieszych i rowerów oraz przejścia dla płazów pod drogą dla pieszych i rowerów. Łączny zakres rozbudowy dróg obejmował będzie zatem odcinki dróg o długości ok. 4,6 km. Na długości ok. 4,2 km zakres przedsięwzięcia obejmuje jezdnie dróg wojewódzkich, a na długości ok. 0,4 km zakres rozbudowy nie będzie obejmował jezdni drogi wojewódzkiej Nr 703.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest częściowo na terenie, na którym obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego gminy Poddębice w zakresie wyznaczenia terenów przeznaczonych do zalesienia.

Zgodnie z art. 59a ust. 4 pkt 1 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 nie przeprowadza się analizy zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla drogi publicznej.

Celem planowanego przedsięwzięcia jest dostosowanie drogi do parametrów technicznych i użytkowych odpowiadających klasie technicznej G. Planowane przedsięwzięcie ma za zadanie poprawić bezpieczeństwo ruchu oraz jego płynność, bezpieczeństwo pieszych oraz uporządkować i usprawnić system odwodnienia przedmiotowego odcinka drogi poprzez budowę dróg dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów, zatok autobusowych, rozbudowę i przebudowę skrzyżowań drogi wojewódzkiej z drogami gminnymi oraz budowę nowej równej nawierzchni jezdni drogi wojewódzkiej wraz z budową odwodnienia i kanalizacji deszczowej.

Inwestycja ma za zadanie uzyskać poprawę płynności ruchu, poprawę warunków widoczności, podniesienie poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, przyczynić się do rozwoju ruchu turystycznego, przyczynić się do unowocześnienia stanu infrastruktury technicznej, przyczynić się do właściwego odbioru wód opadowych i roztopowych z rozbudowywanego odcinka drogi wojewódzkiej.

Planowana rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 703 na odcinku Porczyny - Praga rozpoczyna się w km 0+000 na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej Nr 703 z drogą wojewódzką Nr 473 w miejscowości Porczyny, a kończy w km ~4+082 w rejonie obwodnicy Pragi. Zakres inwestycji obejmuje również skrzyżowanie z drogą wojewódzką Nr 473 oraz odcinek drogi wojewódzkiej Nr 473 niezbędny do prawidłowego dowiązania drogi do skrzyżowania oraz odprowadzenia wód opadowych i roztopowych do rowu melioracyjnego przecinającego DW Nr 473.

W ramach inwestycji planuje się budowę drogi dla pieszych i rowerów wraz z dowiązaniem jej do istniejącego chodnika umożliwiającego ruch rowerowy wzdłuż obwodnicy Pragi. Istniejące skrzyżowanie drogi wojewódzkiej Nr 703 i drogi wojewódzkiej Nr 473 projektuje się rozbudować na skrzyżowanie typu rondo.

Droga wojewódzka Nr 703 na odcinku objętym zakresem inwestycji jest drogą jednojezdniową, klasy technicznej Z przebiegającą w większości przez tereny leśne, teren użytków rolnych oraz tereny rozproszonej zabudowy zagrodowej i podmiejskiej.

W ramach planowanego przedsięwzięcia planuje się rozbudowę drogi wojewódzkiej Nr 703 wraz z rozbudową skrzyżowania z DW 473 oraz rozbudową odcinka drogi wojewódzkiej Nr 473 o dwóch pasach ruchu, budowę dróg dla pieszych i peronów autobusowych, budowę drogi dla pieszych i rowerów, rozbiórkę i budowę zjazdów, rozbudowę i przebudowę skrzyżowań z drogami gminnymi, przebudowę i rozbudowę odcinków dróg gminnych, budowę zatok autobusowych, przebudowę i budowę rowów drogowych, budowę odwodnienia i kanalizacji deszczowej, oraz przebudowę i zabezpieczenie infrastruktury technicznej w postaci sieci teletechnicznej, energetycznej, wodociągowej i kanalizacyjnej, budowę kanału technologicznego i oświetlenia drogowego, rozbiórkę i budowę przepustów pod koroną drogi wojewódzkiej i dróg gminnych.

Całkowita powierzchnia terenu objętego rozbudową drogi wojewódzkiej wynosi ~125tys. m², w tym na powierzchni ~2,45ha grunty leśne podlegające wylesieniu w celu rozbudowy drogi wojewódzkiej Nr 703.

Przedmiotowa inwestycja polega na wylesieniu gruntów leśnych o powierzchni ~2,45ha w celu rozbudowy drogi wojewódzkiej Nr 703. Inwestycja swoim zakresem obejmuje częściowe zajęcie działek oznaczonych jako Ls i Lzn (las i tereny zalesione i zakrzewione) tereny leśne. Realizacja inwestycji spowoduje zmianę w sposobie zagospodarowania terenu, który obecnie pełni funkcję obszaru leśnego. W stanie istniejącym droga odcinkowo przebiega przez teren leśny. Doprowadzenie standardu drogi do parametrów właściwych dla drogi klasy G, w tym w szczególności budowa układu odwodnienia oraz budowa drogi pieszko-rowerowej, służąca ochronie życia i zdrowia ludzi wymusza poszerzenie pasa drogowego, oraz przejęcie na cel rozbudowy drogi pasa przyległego terenu leśnego. Celem projektowanego przedsięwzięcia jest dostosowanie drogi do parametrów technicznych i użytkowych odpowiadającym klasie technicznej G. Planowane przedsięwzięcie ma za zadanie poprawić bezpieczeństwo ruchu oraz jego płynność, bezpieczeństwo pieszych oraz uporządkować i usprawnić system odwodnienia przedmiotowego odcinka drogi poprzez budowę dróg dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów, zatok autobusowych, rozbudowę i przebudowę skrzyżowań drogi wojewódzkiej z drogami gminnymi oraz budowę nowej równej nawierzchni jezdni drogi wojewódzkiej wraz z budową odwodnienia i kanalizacji deszczowej.

Zakres przedmiotowego projektu obejmuje:

- rozbudowę drogi wojewódzkiej,
- budowę nowej konstrukcji nawierzchni,
- rozbudowę i przebudowę skrzyżowań drogi wojewódzkiej Nr 703 z drogami gminnymi i drogą wojewódzką Nr 473,
- przebudowę i rozbudowę odcinków dróg gminnych i drogi wojewódzkiej Nr 473,
- budowę dróg dla pieszych i peronów autobusowych,
- budowę zatok autobusowych,
- rozbiórkę istniejących i budowę nowych zjazdów w ciągu drogi wojewódzkiej,
- budowę drogi dla pieszych i rowerów,
- wykonanie elementów odwodnienia w postaci: likwidacji, budowy, przebudowy rowów drogowych wraz z lokalnym umocnieniem, budowę ścieków betonowych,
- budowę odcinków kanalizacji deszczowej,
- rozbiórkę istniejących i budowę nowych przepustów pod zjazdami,
- rozbiórkę istniejących przepustów pod drogą wojewódzką i drogami gminnymi,
- budowę nowych przepustów pod drogą wojewódzką,
- budowę wysp kanalizujących,
- budowę poboczy,
- rozbudowę i budowę oświetlenia ulicznego,

- budowę kanału technologicznego,
- przebudowę istniejącej infrastruktury kolidującej z inwestycją (sieć elektroenergetyczna, teletechniczna, wodociągowa, kanalizacyjna),
- rozbiórkę ogrodzeń i budowę ogrodzeń tymczasowych,
- wykonanie robót ziemnych,
- wykonanie wycinki i zabezpieczenia istniejących drzew i krzewów,
- budowę terenów zieleni niskiej i wykonanie nasadzeń kompensacyjnych,
- rozbiórkę istniejących elementów zagospodarowania pasa drogowego,
- przebudowę (odmulenie i udrożnienie) rowu melioracyjnego krzyżującego się z DW Nr 473 oraz przebudowę (odmulenie i udrożnienie) rowów odwodnieniowych krzyżujących się z DW Nr 703,
- wykonanie elementów organizacji ruchu (oznakowanie poziome i pionowe, urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego).

Planowana inwestycja ma za zadanie poprawić bezpieczeństwo ruchu oraz jego płynność, a w szczególności bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów. Przebieg drogi wojewódzkiej w planie w niewielkim stopniu ulegnie zmianie. Projektuje się wyłagodzenie łuków na odcinku objętym opracowaniem.

Parametry charakterystyczne odcinka drogi wojewódzkiej:

- droga klasy technicznej: G - główna,
- prędkość do projektowania: 50 km/h w terenie zabudowy,
- prędkość do projektowania: 90 km/h poza terenem zabudowy,
- szerokość pasów ruchu: min. $2 \times 3,50$ m,
- szerokość jezdni: min. 7,00 m,
- szerokość poboczy: min. 1,5m
- szerokość dróg dla pieszych min. 1,8m+ skrajnia,
- szerokość drogi dla pieszych i rowerów: 3,0m+skrajnia,
- szerokość zatok autobusowych: 3,0 m,
- pochylenie poprzeczne jezdni na prostej: 2,0%,
- pochylenie skarp i skarp rowów: 1:1,5 – 1:3
- kategoria obciążenia ruchem: KR4.

Projektuje się rozbudowę drogi wojewódzkiej Nr 703 kategorii ruchu KR-4 w układzie dwóch pasów ruchu wraz rowami, drogami dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów i zatokami autobusowymi. Szerokość pasa ruchu co do zasady 3,5 m, przy czym dopuszcza się jego poszerzenie w obszarze skrzyżowań lub miejsc poszerzeń na łukach.

Początek rozbudowy drogi wojewódzkiej Nr 703 rozpoczyna się w km 0+000 na skrzyżowaniu z DW Nr 473 w miejscowości Porczyny na natomiast koniec rozbudowy drogi z jezdnią i poboczami zlokalizowany jest w km ~3+714.

Dalej planuje się rozbudowę drogi wojewódzkiej polegającej na budowie drogi dla pieszych i rowerów wraz z przejściem dla płazów, bez ingerencji w jezdnię drogi do km ~4+082 - obwodnicy miejscowości Praga.

W km 0+000 na skrzyżowaniu dróg wojewódzkich Nr 703 i Nr 473 projektuje się skrzyżowanie typu rondo o średnicy zewnętrznej 40 m.

W ramach niniejszej inwestycji zachodzi konieczność rozbudowy i przebudowy odcinka drogi wojewódzkiej Nr 473 wraz z przebudową/rozbudową skrzyżowania. Drogę wojewódzką planuje się rozbudować na odcinku od km ~41+023 do km ~41+468.

Na terenie inwestycji zlokalizowane są skrzyżowania drogi wojewódzkiej Nr 703 z drogami gminnymi:

- km ~1+596 skrzyżowanie z drogą gminną Nr 111014E str. P kierunek Podgórcze
- km ~1+929 skrzyżowanie z drogą gminną Nr 111005E str. L kierunek Nowa Wieś

z drogą wojewódzką Nr 473:

- km 0+000 skrzyżowanie z drogą wojewódzką Nr 473.

Skrzyżowanie dróg wojewódzkich Nr 703 i Nr 473 zostało zaprojektowane jako skrzyżowanie typu rondo. Projektowane skrzyżowanie ma za zadanie poprawić bezpieczeństwo ruchu oraz jego płynność. Skrzyżowania z drogami gminnymi przewidziano do rozbudowy i przebudowy wraz z wlotami dróg gminnych na skrzyżowania.

Projekt rozbudowy drogi wojewódzkiej Nr 703 zakłada budowę odcinków nowych dróg dla pieszych oraz peronów autobusowych o szer. min. 1,8m kostki betonowej brukowej gr. 8cm kolor szary. Projektuje się wykonanie dróg dla pieszych w obramowaniu z obrzeży betonowych.

Projektuje się drogi dla pieszych na odcinku:

DW Nr 703

- od km 0+000 do km ~0+079 strona prawa
- od km ~1+863 do km ~1+877 strona lewa
- od km ~2+004 do km ~2+051 strona prawa
- od km ~3+498 do km ~3+544 strona lewa
- od km ~3+540 do km ~3+563 strona prawa
- od km ~3+582 do km ~3+634 strona prawa

DW Nr 473

- od km ~41+059 do km ~41+144 strona lewa
- od km ~41+261 do km ~41+344 strona prawa

Nie wyklucza się zmiany lokalizacji dróg dla pieszych w przypadku stwierdzenia takiej konieczności na dalszym etapie opracowania dokumentacji projektowej. Zmiana lokalizacji dróg dla pieszych nie będzie pociągała za sobą zmian oddziaływania środowiskowego przedsięwzięcia.

Przekraczanie pieszych przez jezdnię zostanie ułatwione poprzez wyznaczenie przejść dla pieszych, a także dzięki zastosowaniu obniżonych krawężników przy tych przejściach. Ruch pieszych będzie się odbywał po drogach dla pieszych zlokalizowanych bezpośrednio przy jezdni, a tam gdzie ruch pieszy jest sporadyczny po poboczach.

Projekt rozbudowy drogi wojewódzkiej Nr 703 zakłada budowę drogi dla pieszych i rowerów o szer. 3,0m o nawierzchni z betonu asfaltowego. Projektuje się drogę dla pieszych i rowerów po lewej stronie drogi wojewódzkiej:

- od km 0+000 do km ~4+082 (do połączenia z istniejącym chodnikiem w rejonie obwodnicy Praga).
- od km 41+127 do km 41+261 drogi wojewódzkiej Nr 473.

W ramach niniejszej inwestycji projektuje się zatoki autobusowe.

Przy DW Nr 703:

- km ~0+065 strona prawa
- km ~1+875 strona lewa
- km ~2+045 strona prawa
- km ~3+505 strona lewa
- km ~3+625 strona prawa

Przy DW Nr 473

- km ~41+060 strona lewa
- km ~41+335 strona prawa

Zatoki autobusowe zostaną stosownie oznakowane, zapewniając poczucie bezpieczeństwa mieszkańców - użytkowników komunikacji zbiorowej jak i wyższy poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje budowę, przebudowę i uporządkowanie istniejącego systemu odwodnienia poprzez rozbudowę, przebudowę i budowę odcinków kanalizacji deszczowej, likwidację, budowę i przebudowę rowów drogowych, oczyszczenie, odmulenie i udrożnienie istniejących rowów melioracyjnych i rowów odwadniających krzyżującymi się z rozbudowywanymi drogami wojewódzkimi.

Planuje się głównie odwodnienie powierzchniowe do projektowanych rowów drogowych zbierających wodę opadową i roztopową. Na odcinkach zabudowanych projektowana jest kanalizacja deszczowa. Odwodnienie podzielono na 7 odcinków zgodnie z globalnym ukształtowaniem i zagospodarowaniem terenu.

Odcinek 1 – zlewnia 1 DW 473 od km ~41+023 do 41+468 oraz DW703 od km ~0+000 do km ~0+202

projektowana kanalizacja deszczowa na skrzyżowaniu z wylotem do rowu drogowego

od km ~41+025 do km ~41+327 DW 473

od km ~0+000 do km ~0+099 DW 703

Odwodnienie powierzchniowe do projektowanych rowów drogowych:

- rów str. L od km ~41+327 do km ~41+475 DW 473 dł. 148m

- rów str. P od km ~41+377 do km ~41+448 DW 473 dł. 71m

- rów str. P od km ~0+099 do km ~0+202 DW 703 dł. 103m

Parametry projektowanych rowów drogowych:

Zaplanowano przebudowę i budowę rowów drogowych otwartych

szerokość dna: min. 0,5 m;

nachylenie skarp: 1:1,5 – 1:3

głębokość min. 0,5m

rowy drogowe włączone do rowu melioracyjnego R-A

Odcinek 2 – zlewnia 2 DW703 od km ~0+202 do km ~1+646

projektowana kanalizacja deszczowa na łuku drogi wylotem do rowu drogowego

od km ~1+083 do km ~1+210 DW 703

Odwodnienie powierzchniowe do projektowanych rowów drogowych

- rów str. P od km ~0+202 do km ~1+105 DW 703 dł. 903m

- rów str. P od km ~1+210 do km ~1+646 DW 703 dł. 436m

- rów str. L od km ~1+248 do km ~1+646 DW 703 dł. 398m

Parametry projektowanych rowów drogowych:

Zaplanowano przebudowę i budowę rowów drogowych otwartych

szerokość dna: min. 0,5 m;

nachylenie skarp: 1:1,5 – 1:3

głębokość min. 0,5m

projektowana kanalizacja deszczowa na łuku drogi z wylotem do rowu drogowego

od km ~1+083 do km ~1+210 DW 703

rowy drogowe włączone do rowu otwartego na działce Skarbu Państwa

Odcinek 3 – zlewnia 3 DW703 od km ~1+646 do km ~2+004

Odwodnienie powierzchniowe do projektowanych rowów drogowych

- rów str. P od km ~1+646 do km ~2+002 DW 703 dł. 356m

- rów str. L od km ~1+646 do km ~1+728 DW 703 dł. 82m

- rów kryty łączący istniejące rowy drogi gminnej 111005E z odwodnieniem DW703

Na wlocie DG 111005E projektuje się odcinki obustronnych rowów dł. ok. 15m z przeprowadzeniem ich rowem krytym do rowu drogowego w ciągu drogi wojewódzkiej.

Parametry projektowanych rowów drogowych:

Zaplanowano przebudowę i budowę rowów drogowych otwartych

szerokość dna: min. 0,5 m;

nachylenie skarp: 1:1,5 – 1:3

głębokość min. 0,5m

rowy drogowe włączone do rowu otwartego na działce Skarbu Państwa

Odcinek 4 – zlewnia 4 DW703 od km ~2+004 do km ~2+380

projektowana kanalizacja deszczowa z wylotem do rowu drogowego

od km ~2+070 do km ~2+090 DW 703

Odwodnienie powierzchniowe do projektowanych rowów drogowych

- rów str. P od km ~2+090 do km ~2+365 DW 703 dł. 275m

- rów str. L od km ~2+051 do km ~2+265 DW 703 dł. 214m

Parametry projektowanych rowów drogowych:

Zaplanowano przebudowę i budowę rowów drogowych otwartych

szerokość dna: min. 0,5 m;

nachylenie skarp: 1:1,5 – 1:3

głębokość min. 0,5m

rowy drogowe włączone do rowu otwartego na działce Skarbu Państwa

Odcinek 5 – zlewnia 5 DW703 od km ~2+380 do km ~3+000

Odwodnienie powierzchniowe do projektowanych rowów drogowych infiltracyjno-odparowujących

- rów str. P od km ~2+439 do km ~3+000 DW 703 dł. 561m

- rów str. L od km ~2+797 do km ~3+000 DW 703 dł. 203m

Zaplanowano przebudowę i budowę rowów drogowych otwartych

szerokość dna: min. 0,5 m;

nachylenie skarp: 1:1,5 – 1:3

głębokość min. 0,5m

Odcinek 6 – zlewnia 6 DW703 od km ~3+000 do km ~3+190

Odwodnienie powierzchniowe do projektowanych rowów drogowych

- rów str. P od km ~3+000 do km ~3+190 DW 703 dł. 190m

- rów str. L od km ~3+000 do km ~3+190 DW 703 dł. 190m

Zaplanowano przebudowę i budowę rowów drogowych otwartych

szerokość dna: min. 0,5 m;

nachylenie skarp: 1:1,5 – 1:3

głębokość min. 0,5m

rowy drogowe włączone do rowu otwartego na działce Skarbu Państwa

Odcinek 7 – zlewnia 7 DW703 od km ~3+190 do km ~4+082

Zakres rozbudowy drogi z odwodnieniem obejmuje odcinek do km ~3+714

Na odcinku od km 3+714 do km 4+082 zakres opracowania obejmuje budowę drogi dla pieszych i rowerów z odwodnieniem do istniejącego rowu drogowego str. L

Odwodnienie powierzchniowe do projektowanych rowów drogowych infiltracyjno-odparowujących

- rów str. P od km ~3+190 do km ~3+535 DW 703 dł. 345m

- rów str. P od km ~3+656 do km ~3+714 DW 703 dł. 58m

- rów str. L od km ~3+190 do km ~3+478 DW 703 dł. 288m

- rów str. L od km ~3+561 do km ~3+714 DW 703 dł. 153m

Zaplanowano przebudowę i budowę rowów drogowych otwartych

szerokość dna: min. 0,5 m;

nachylenie skarp: 1:1,5 – 1:3

głębokość min. 0,5m

projektowana kanalizacja deszczowa w obrębie zatok autobusowych

od km ~3+478 do km ~3+561 DW 703

od km ~3+535 do km ~3+565 DW 703

Rowy drogowe:

Zaplanowano przebudowę i budowę rowów drogowych otwartych:

szerokość dna: min. 0,5 m;

nachylenie skarp: 1:1,5 – 1:3

Profile rowów drogowych kształtowano w dostosowaniu do warunków terenowych. Skarpy rowu planuje się umocnić poprzez humusowanie i hydroobsiew. Humusowanie skarp powinno być wykonywane od górnej krawędzi skarpy do jej dolnej krawędzi.

Planuje się lokalne odcinkowe umocnienie rowów drogowych.

Planuje się umocnienie rowów drogowych na wlocie i wylocie projektowanych przepustów.

Planuje się umocnienie rowów drogowych z płyt ażurowych w obrębie projektowanych wylotów kolektorów deszczowych do rowów drogowych:

Droga wojewódzka nr 473

- rów str. L od km ~41+327 do km ~41+475 DW 473 dł. 148m

Droga wojewódzka nr 703

- Str. P od km 1+210 do km 1+240 dł. ok 30m
- Str. P od km 1+920 do km 1+960 dł. ok 40m
- Str. P od km 2+090 do km 2+110 dł. ok 20m
- Str. P od km 3+656 do km 3+676 dł. ok 20m
- Str L od km 3+561 do km 3+581 dł. ok 20m

Umocnienie wylotów przykanalików:

DW 703 str. P

- Km 2+000

Umocnienie planuje się w celu zapewnienia odpowiedniej trwałości rowów, w miejscach gdzie występowałoby zagrożenie rozmywania. Jednocześnie nie wyklucza się umocnienia rowów na innych odcinkach niż zostało to wskazane w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, jeśli taka potrzeba wyniknie na dalszym etapie przygotowania inwestycji. Umocnienie dna i skarp rowów płytami ażurowymi nie będzie prowadziło do powstania rowów szczelnych, a co za tym idzie nie będzie wpływało na środowiskowe oddziaływanie przedsięwzięcia.

Nie wyklucza się możliwości skanalizowania odcinków układu odwodnienia na dalszym etapie przygotowania inwestycji (jeśli taka konieczność zostanie stwierdzona w trakcie prac projektowych). Zakłada się, że może to dotyczyć odcinków o długości nie większej niż 50 m, co nie będzie wpływało na środowiskowe oddziaływanie przedsięwzięcia.

Zjazdy:

Nawierzchnię zjazdów projektuje się wykonać z betonu asfaltowego, destruktu bitumicznego i kostki betonowej.

Obiekty inżynierskie:

Istniejące przepusty pod drogą wojewódzką planuje się w ramach przedsięwzięcia rozebrać.

- w kilometrze ~1+233 projektuje się rozbiórkę istniejącego przepustu pod koroną drogi wojewódzkiej o średnicy 100cm, dł. ok. 11m,
- w km ~1+263 projektuje się budowę przepustu z prefabrykatów żelbetowych o wymiarach 100x100cm długości 13,0m oraz przepustu pod drogą dla pieszych i rowerów o wymiarach 100x100cm długości 7,0m,
- w kilometrze ~1+593 projektuje się rozbiórkę istniejącego przepustu pod skrzyżowaniem z drogą gminną nr 111014E o średnicy 50cm,
- w kilometrze ~1+593 projektuje się budowę nowego przepustu pod skrzyżowaniem z drogą gminną nr 111014E o średnicy 50cm, długości 32m,
- w kilometrze ~1+920 projektuje się rozbiórkę istniejącego przepustu pod koroną drogi wojewódzkiej o średnicy 60cm, dł. ok. 12m,
- w kilometrze ~1+930 projektuje się rozbiórkę istniejącego przepustu pod skrzyżowaniem z drogą gminną nr 111005E o średnicy 60cm, dł. ok. 14,5m,
- w km ~3+152 projektuje się budowę przepustu z prefabrykatów żelbetowych o wymiarach 100x100cm długości 13,0m oraz przepustu pod drogą dla pieszych i rowerów o wymiarach 100x100cm długości 7,0m,
- w km ~3+180 projektuje się rozbiórkę istniejącego przepustu pod koroną drogi wojewódzkiej o wymiarach 2x50x100cm długości ok. 11m,
- w km ~3+860 projektuje się budowę przejścia dla płazów pod drogą dla pieszych i rowerów o wymiarach 75x100cm długości 7,0m. Światło przejścia 1,0x1,0m - przepust częściowo zamulony

o wymaganego światła min. 1,0x0,75m, dno umocnione darnią i ziemią urodzajną. Przejście dla płazów projektuje się jako kontynuację istniejącego przejścia pod DW703 w km 3+885. Podobnie jak przejście istniejące pod jezdnią drogi wojewódzkiej, przejście projektowane nie będzie miało wyodrębnionego koryta cieku i półek. Rów na ciągu którego umiejscowione jest przejście prowadzi wodę epizodycznie, praktycznie wyłącznie w okresie roztopów, wobec czego dla migracji zwierząt dostępny będzie cały przekrój obiektu.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu:

Dla niniejszej inwestycji sporządzony zostanie projekt stałej organizacji ruchu, w którym zaprojektowane będzie oznakowanie poziome i pionowe wraz z urządzeniami bezpieczeństwa ruchu.

Ekran akustyczne:

Zaplanowano ekrany akustyczne o dł. 8m, wysokości 3m, z wypełnieniem z paneli wykonanych z materiałów dźwiękoizolacyjnych przezroczystych w formie płyt prostych. Ekrany o klasie izolacyjności od dźwięków powietrznych co najmniej B3, tj. o wskaźniku izolacyjności dźwięku D_{LR} powyżej 25 dB (kategoria B3) wg normy PN-EN 1793-2. Zabezpieczenie przed rozbijaniem się ptaków w postaci wtopionych nitek lub nadruków w postaci pasków o szerokości od 2mm do 4mm w odstępach nie większej niż 10 cm. Ekran ma stanowić konstrukcję szczelną do poziomu terenu. Część nieprzezroczysta ekranu (podwalina, dolna część konstrukcji) może sięgać nie wyżej niż 1 m powyżej poziomu terenu.

Lokalizacja:

Skrzyżowanie DW703 z DW473

- ekran wzdłuż dz. nr 12 (szkoła podstawowa), km DW703: $\sim 0+007 \div \sim 0+012$, przezroczysty ekran odbijający, długość 8m, wys. 3,0m.

- ekran wzdłuż dz. nr 85 (budynek mieszkalny), km DW473: $\sim 41+237 \div \sim 41+245$, przezroczysty ekran odbijający, długość 8m, wys. 3,0m.

Budowa i przebudowa infrastruktury technicznej:

1. W zakresie odwodnienia pasa drogowego:

Planuje się odwodnienie poprzez wykonanie odcinków kanalizacji deszczowej oraz budowę i przebudowę rowów drogowych.

Odwodnienie zaprojektowano na całej długości drogi podlegającej inwestycji.

Projektuje się odwodnienie powierzchniowe do rowów drogowych z odcinkami kolektorów deszczowych w rejonie skrzyżowań i łuków drogi.

2. W zakresie sieci energetycznej:

W związku z rozbudową drogi wojewódzkiej Nr 703, przebudową i rozbudową skrzyżowań, budową dróg dla pieszych i drogi dla pieszych i rowerów zachodzą kolizje z istniejącą siecią energetyczną.

W związku z rozbudową drogi wojewódzkiej projektuje się budowę oświetlenia ulicznego oraz doświetlenia projektowanych przejść dla pieszych.

3. W zakresie sieci teletechnicznej:

W związku z rozbudową układu drogowego zachodzi kolizja z istniejącą siecią teletechniczną.

Usunięcie w/w kolizji będzie polegało na przebudowie sieci teletechnicznej poza miejsce kolizji.

W związku z rozbudową drogi wojewódzkiej projektuje się budowę kanału technologicznego na odcinku rozbudowy drogi.

4. W zakresie sieci wodociągowej:

W związku z rozbudową układu drogowego zachodzi kolizja z siecią wodociągową. Odcinki sieci wodociągowej zostaną przebudowane poza obszar kolizji na warunkach określonych przez gestora sieci wodociągowej.

Bilans terenu dla projektowanego przedsięwzięcia przedstawia się następująco:

Powierzchnia projektowanej drogi: ok. 31,2tys. m²

Powierzchnia projektowanych zjazdów z kostki betonowej: ok. 0,6tys. m²

Powierzchnia projektowanych zjazdów o nawierzchni bitumicznej: ok. 1,1tys. m²

Powierzchnia projektowanych zjazdów o nawierzchni z destruktu: ok. 1,8 tys. m²

Powierzchnia projektowanych zatok autobusowych: ok. 0,8tys. m²

Powierzchnia projektowanych wysp kanalizujących, pierścienia ronda: ok. 0,7tys. m²

Powierzchnia projektowanej drogi dla pieszych: ok. 1,5tys. m²

Powierzchnia projektowanej drogi dla pieszych i rowerów o nawierzchni bitumicznej: ok. 12,4tys. m²

Powierzchnia projektowanego pobocza: ok. 7,4tys. m²

Powierzchnia projektowanej zieleni: ok. 28tys. m²

Długość projektowanej drogi wojewódzkiej: ~4,2km

Usytuowanie osi rozbudowywanej drogi zakłada pełne wykorzystanie istniejącego korpusu drogowego. Generalnie oś drogi pozostawiona jest w zbliżonym do obecnego przebiegu. Zmiany osi drogi wynikające z korekty łuków zakłada się ok. km 0+030, 1+020 oraz 1+800 DW 703.

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 (tzw. płotki herpetologiczne), 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.

Stosowana technologia będzie technologią typową, wykorzystywaną w budownictwie drogowym. Realizacja zamierzenia budowlanego odbywać się będzie przy użyciu powszechnie stosowanego sprzętu budowlanego i materiałów posiadających wszystkie wymagane prawem certyfikaty, aprobaty i dopuszczenia do stosowania.

W ramach realizacji przedsięwzięcia konieczna będzie wycinka do 314 szt. drzew łącznie oraz 1040 m² skupisk zakrzaczeń, krzewów i podrostów drzew oraz do 22 tys. m² skupisk drzew i krzewów z terenów leśnych kolidujących z przebudową drogi wojewódzkiej.

Wycinka zostanie przeprowadzona poza sezonem rozrodczym i lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października włącznie. W przypadku konieczności wykonania wycinki w innym terminie, jednak nie wcześniej niż 15 sierpnia, planowaną wycinkę należy wtedy poprzedzić bezpośrednio ekspertyzą ornitologiczną. Okres pomiędzy 1 marca do 31 lipca to czas najwyższej wrażliwości zwierząt związany z okresem rozrodu oraz odchovu i dyspersji płożowej młodych. Natomiast wycinka drzew i krzewów w tym okresie będzie wiązała się nie tylko z bezpośrednim niszczeniem siedlisk ptaków, ale również z gwałtownym i bardzo istotnym przekształceniem szeroko rozumianego otoczenia gniazd, w tym znajdujących się poza terenem objętym wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Skutkiem tego może być porzucanie lęgów wynikające z płoszenia i niepokojenia osobników dorosłych oraz utraty przestrzeni żerowiskowej, a tym samym ograniczenia możliwości wykarmienia młodych.

Za przewidywane do wycinki drzewa i krzewy projektuje się nasadzenie drzew z gatunku jesion wyniosły 12 szt., jarzab pospolity 6 szt., lipa drobnolistna 121 szt., klon zwyczajny 122 szt. oraz jarzab pospolity w strefie ekotonowej pomiędzy lasem a terenem pasa drogowego w ilości 130 szt., łącznie 391 szt. drzew oraz 42 szt. drzew przeznaczonych do przesadzenia (będące nasadzeniami kompensacyjnymi z innego przedsięwzięcia).

Dodatkowo na działce nr 198 obręb Lipnica zostaną nasadzone drzewa w ilości min. 529 szt. z gatunków: brzoza brodawkowata (75 szt.), modrzew europejski (75 szt.), sosna zwyczajna (75 szt.), klon zwyczajny (75 szt.), klon jawor (75 szt.), lipa drobnolistna (75 szt.), jesion wyniosły (79 szt.).

Ponadto na powierzchni 8 720 m² projektuje się nasadzenie 11117 szt. krzewów z gatunku: rosa canina (6330 szt.), kalina koralowa (829 szt.), dereń biały „Elegantissima” (976 szt.), tawuła japońska (75 szt.), berberys Thunberga „Admiration” (1692 szt.) oraz berberys Thunberga Bonanza Gold (1215 szt.).

W przypadku prowadzenia prac w pobliżu drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, drzewa i krzewy narażone na uszkodzenie będą zabezpieczone na etapie realizacji przedsięwzięcia (np. poprzez oszalowanie deskami pni drzew lub wygrodzenie grup drzew i krzewów). Prace będą prowadzone tak, aby nie uszkodzić koron drzew. Podczas realizacji przedsięwzięcia należy nie dopuścić do magazynowania ziemi, gruzu i odpadów w bezpośrednim sąsiedztwie drzew i krzewów. Nie należy

również składować sprzętu i materiałów budowlanych pod koronami drzew.

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.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia związana będzie z wykorzystywaniem pewnych ilości materiałów, surowców, paliw oraz wody. Materiały wykorzystywane podczas budowy drogi to przede wszystkim kruszywo, piasek, żwir czy też kamień, stosowane do podbudowy oraz masy bitumiczne do wykonania nawierzchni drogowej, elementy oznakowania dróg. Wykorzystywane również będą paliwa (olej napędowy) i woda. Szczegółowy bilans materiałów i surowców niezbędnych do realizacji przedsięwzięcia zawierał będzie projekt wykonawczy, w tym kosztorys czy przedmiar robót.

Stosowane maszyny budowlane (koparki, spychacze, dźwigi, walce, zagęszczarki) pracujące przy realizacji inwestycji napędzane będą paliwem płynnym – olejem napędowym. Część sprzętu budowlanego może wymagać zasilania energią elektryczną lub sprężonym powietrzem, media te dostarczane będą na plac budowy z przewoźnych agregatów zasilanych olejem napędowym.

Podczas prac budowlanych wykorzystywana będzie woda z przewoźnych beczkowsów w ilości od kilku do maksymalnie kilkunastu m³ na cały okres budowy. Woda wykorzystywana będzie zarówno na cele budowlane jak i na cele socjalno-bytowe zatrudnionych w fazie budowy pracowników. Zużycie wody w celach technologicznych – przede wszystkim do zwilżania nawierzchni (polewania), jest zmienne i trudne do precyzyjnego określenia. Polewanie odbywać się musi z taką intensywnością, aby mogły zachodzić naturalne procesy wiązania podłoża.

Przeciętne zużycie oleju napędowego na jedną maszynę budowlaną wynosi około 40 dm³ na godzinę pracy. Jednakże wielkość oraz rodzaj wykorzystywanego sprzętu i związane z tym zużycie energii zależne jest od sposobu organizacji pracy przez wykonawcę.

Eksploatacja drogi nie będzie wiązała się z wykorzystywaniem materiałów, surowców, paliw czy też wody. Należy mieć na uwadze, że w przyszłości może wystąpić konieczność naprawy lub konserwacji drogi, jednak na obecnym etapie nie można określić, rodzaju i ilości niezbędnych do tego celu surowców, materiałów i paliw.

W okresie zimowym eksploatacja drogi będzie związana z użyciem środków zapobiegających oblodzeniu. Oszacowanie potrzebnych ilości surowców (piasku, soli) jest bardzo trudne, gdyż zależy od panujących warunków atmosferycznych i sposobu utrzymania drogi przez Zarządcę.

Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia związana będzie przede wszystkim z:

- emisją hałasu – w fazie realizacji przedsięwzięcia emisja hałasu będzie miała charakter nieorganizowany, 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. W fazie eksploatacji nie przewiduje się zwiększenia negatywnego oddziaływania na klimat akustyczny w porównaniu ze stanem obecnym. W wyniku realizacji przedsięwzięcia wykonana zostanie nowa 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 budowy źródłami zanieczyszczeń powietrza, będą: maszyny drogowe i samochody ciężarowe – powodujące emisję spalin. 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,
- 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,

- 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: 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.

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.

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

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.

Podstawowym źródłem odpadów na etapie realizacji będą:

- odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych,
- drewno i odpady powstałe podczas wycinki drzew,
- odpady materiałów i elementów budowlanych oraz infrastruktury drogowej: gruz betonowy,
- odpady z remontów i przebudowy dróg,
- mieszanki bitumiczne zawierające smołę oraz inne mieszanki bitumiczne,
- odpady i złomy metaliczne oraz stopów metali: żelazo i stal, mieszaniny metali, kable niezawierające ropy naftowej, smołę i inne substancje niebezpieczne,

- gleba i ziemia w tym urobek z pogłębiania i tłuczeń,
- zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu,
- opakowania z papieru i tektury,
- opakowania z tworzyw sztucznych, metali drewna,
- opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone,
- opakowania wielomateriałowe,
- zmieszane odpady opakowaniowe,
- niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne,
- szlamy ze zbiorników bezodpływowych służących do gromadzenia nieczystości.

Powstawanie odpadów w fazie budowy może być także związane z przebywaniem pracowników na terenie budowy (odpady komunalne).

Odpady związane z eksploatacją maszyn i urządzeń drogowych i budowlanych praktycznie nie wystąpią. Naprawa uszkodzonego sprzętu budowlanego odbywać się będzie w warsztatach i w wyspecjalizowanych punktach naprawczych.

W trakcie realizacji inwestycji będą powstawały przede wszystkim odpady zaliczane zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów do grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej. W mniejszych ilościach powstaną odpady z grupy 20 – odpady materiałów budowlanych: odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie oraz związane z dowozem materiałów budowlanych: odpady opakowaniowe – grupa 15. Podczas wycinki drzew i krzewów powstaną odpady leśne z grupy 02.

Rodzaje odpadów, które mogą powstać na etapie realizacji przedsięwzięcia oraz szacunkowe zestawienie ich ilości:

Kod	Grupy, podgrupy i rodzaje odpadów	Szacunkowe ilości odpadów (Mg)	Miejsce magazynowania
15 01 01	Opakowania z papieru i tektury	ok. 0,1	Składowanie w wyznaczonych pojemnikach i miejscach (w przypadku palet drewnianych) Miejsce składowania uzależnione jest od etapowania i postępu robót
15 01 02	Opakowania z tworzyw sztucznych	ok. 0,3	
15 01 05	Opakowania wielomateriałowe	ok. 0,1	
15 01 03	Opakowania z drewna	ok. 0,3	
15 01 04	Opakowania z metali	ok. 0,3	
15 01 10	Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone	ok. 0,05	
15 01 06	Zmieszane odpady opakowaniowe	ok. 0,1	
17 01 01	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	5	na placach budowy w kontenerze metalowym lub wydzielonym miejscu magazynowania przeznaczonym do czasowego gromadzenia odpadu przed wywozem
17 01 81	Odpady z remontów i przebudowy dróg	10000	
17 02 03	Tworzywa sztuczne powstające podczas budowy, remontów i demontażu budynków oraz infrastruktury	0,1	na placach budowy w kontenerze metalowym lub wydzielonym miejscu magazynowania przeznaczonym do czasowego gromadzenia odpadu przed wywozem

17 02 01	Drewno	40	na placach budowy w kontenerze metalowym lub wydzielonym miejscu magazynowania przeznaczonym do czasowego gromadzenia odpadu przed wywozem
17 03 01*	Mieszanki bitumiczne zawierające smołę	1000	na placach budowy w kontenerze metalowym lub wydzielonym miejscu magazynowania przeznaczonym do czasowego gromadzenia odpadu przed wywozem
17 03 02	Mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01	7000	
17 04 05	Żelazo i stal	1,5	
17 04 07	Mieszanki metali	1,5	
17 04 11	Kable inne niż te zawierające ropę naftową, smołę lub inne substancje niebezpieczne	0,5	
17 05 03*	Gleba i ziemia, w tym kamienie, zawierające substancje niebezpieczne	1	na placach budowy w kontenerze metalowym lub wydzielonym miejscu magazynowania przeznaczonym do czasowego gromadzenia odpadu przed wywozem urobek do ponownego wbudowania – składowanie w przyzmacz na terenie budowy
17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03*	5000	
17 09 04	Zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01*, 17 09 02* i 17 09 03*	1	na placach budowy w kontenerze metalowym lub wydzielonym miejscu magazynowania przeznaczonym do czasowego gromadzenia odpadu przed wywozem
20 03 01	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	0,01	składowanie w wyznaczonych pojemnikach
20 03 04	Szlamy ze zbiorników bezodpływowych służących do gromadzenia nieczystości	0,01	składowanie w wyznaczonych zbiornikach

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.

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarach wodno-błotnych i innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych. Z karty informacyjnej nie wynika, aby na terenie przedsięwzięcia występowały siedliska łąkowe. Przedsięwzięcie położone jest poza ujściami rzek.

Planowane przedsięwzięcie leży poza obszarami wybrzeży i środowiskiem morskim.

Planowane przedsięwzięcie leży poza obszarami górskimi. Inwestycja częściowo swoim zakresem

realizowana będzie na terenie leśnym. Planowana inwestycja częściowo dotyczy gruntów leśnych, które planuje się wylesić pod rozbudowę drogi wojewódzkiej na powierzchni ~2,45 ha.

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarach objętych ochroną, w tym strefach ochronnych ujęć wód i na obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2026 r. poz. 13 z późn. zm.) Najbliższymi obszarowymi formami ochrony przyrody są: Poddębicki Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy w odległości ok. 2,5 km oraz rezerwat przyrody Napoleonów ok. 2,8 km.

Planowane przedsięwzięcie położone jest poza obszarami Natura 2000. Najbliżej położonym obszarem należącym do Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 jest obszar specjalnej ochrony ptaków Dolina Środkowej Warty PLB300002 w odległości ok. 6,3 km.

Przedmiotowe przedsięwzięcie przede wszystkim z uwagi na znaczną odległość od ww. obszarów oraz krótkotrwały i odwracalny charakter zmian środowiska na etapie realizacji inwestycji i brak znaczących negatywnych oddziaływań w czasie późniejszej eksploatacji, nie powinno mieć negatywnego wpływu na cele ochrony, przedmioty ochrony oraz integralność wszystkich ww. obszarów podlegających ochronie, w tym na obszary Natura 2000.

Obszar przedsięwzięcia leży w zasięgu korytarzy ekologicznych Dolina Bzury – Neru KPnC20. Ponieważ przedmiotowa droga wojewódzka istnieje i jest wpisana w krajobraz, realizacja projektowanej przebudowy/rozbudowy nie wpłynie na ciągłość i funkcję korytarza ekologicznego.

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.

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie znajduje się w obszarze o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

Przedmiotowe przedsięwzięcie znajduje się w gminie Poddębice – obszar wiejski dla której gęstość zaludnienia wynosi 35 os./km² (wg. Bank Danych Lokalnych GUS na 2024 r.).

Planowane przedsięwzięcie leży poza obszarami przylegającymi do jezior.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie realizowane w obrębie uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej.

Zgodnie z aktualnie obowiązującym „Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry” przyjętym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 335) planowane przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Warty w granicach jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie GW600072 i GW600082 oraz w granicach zlewni jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) Ner od Wrzącej do Dopływu spod Łęzek o kodzie RW600011183271, Ner od Dopływu spod Łęzek do Kanału Zbylczyckiego o kodzie RW600011183275 oraz Brodnia o kodzie RW600010183192.

JCWPd o kodzie GW600072 charakteryzuje się dobrym stanem chemicznym oraz ilościowym. Jest ona monitorowana, a ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych jest niezagrażona. JCWPd przeznaczona jest do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia. JCWPd o kodzie GW600082 charakteryzuje się dobrym stanem chemicznym oraz ilościowym. Jest ona monitorowana, a ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych jest

niezagrożona. JCWPd przeznaczona jest do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia. JCWP o nazwie Ner od Wrzącej do Dopływu spod Łęzek o kodzie RW600011183271 posiada status silnie zmienionej części wód o złym stanie. Jest ona monitorowana i jest określona jako „zagrożona” nieosiągnięciem celów środowiskowych. Dla JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 oraz ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej. JCWP o nazwie Ner od Dopływu spod Łęzek do Kanału Zbylczyckiego o kodzie RW600011183275 posiada status silnie zmienionej części wód o złym stanie. Jest ona monitorowana i jest określona jako „zagrożona” nieosiągnięciem celów środowiskowych. Dla JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 oraz ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej. JCWP o nazwie Brodnia o kodzie RW600010183192 posiada status naturalnej części wód o złym stanie. Jest ona monitorowana i jest określona jako „zagrożona” nieosiągnięciem celów środowiskowych. Dla JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 oraz ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie kwalifikuje się do inwestycji i działań, które wymagają uzyskania oceny wodnoprawnej, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 27 sierpnia 2019 r. w sprawie rodzajów inwestycji i działań, które wymagają uzyskania oceny wodnoprawnej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1752).

Ustalono, że teren na którym zlokalizowane jest przedsięwzięcie nie leży w granicach obszarów szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne.

Mając na względzie charakter i skalę oddziaływania, zastosowane rozwiązania i technologie oraz przy założeniu realizacji określonych w sentencji warunków stwierdza się brak możliwości znaczącego oddziaływania na pozostające w zasięgu oddziaływania jednolite części wód i nie stwierdza się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia, na realizację celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, a określonych dla tych części wód w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”.

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.

Ze względu na charakter przedsięwzięcia, a także na dużą odległość od granicy państwa nie występuje transgraniczne oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Projektowana inwestycja nie spowoduje wystąpienia oddziaływań o znacznej wielkości lub złożoności. Uwzględniając charakter, wielkość, intensywność i złożoność oddziaływań uznać należy, iż realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie związana ze znaczącym oddziaływaniem na środowisko.

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.

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.

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. Przedsięwzięcie na etapie budowy oddziaływać będzie okresowo i krótkotrwale. Oddziaływanie to będzie odwracalne, trwające do czasu zakończenia prac budowlanych.

W celu ograniczenia oddziaływania dla omawianego przedsięwzięcia przewiduje się m.in. podjęcie

następujących działań:

- selektywne zbieranie wytworzonych odpadów w specjalnie wydzielonych miejscach i szczelnych pojemnikach, kontenerach, które następnie zostaną przekazane specjalistycznym firmom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie transportu, odzysku lub unieszkodliwiania odpadów,
- ścieki socjalno-bytowe pochodzące z zaplecza budowy gromadzone będą w przenośnych urządzeniach sanitarnych, a następnie będą wywożone przez specjalistyczne firmy,
- wszystkie prace będą wykonywane przy użyciu materiałów posiadających wymagane atesty oraz przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu i maszyn posiadających aktualne badania techniczne,
- roboty budowlane będą prowadzone w porze dziennej, tj. od 6.00 do 22.00,
- wycinka zieleni zostanie wykonana poza okresami ochronnymi.

Burmistrz

Piotr Sęczkowski

/podpisano elektronicznie/