

Karolina Mamos

Biuro projektowania dróg

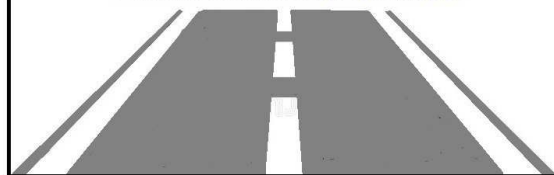
Żar 34b

97-415 Kluki

NIP 769-204-95-80

tel. 601082614

e-mail karolina.mamos.projekt@wp.pl



Stadium:

PROJEKT BUDOWLANY

uproszczony

**Nazwa obiektu
budowlanego:**

**Przebudowa drogi wewnętrznej dz. nr ewid. 300, 462/2 i 316
w miejscowości Osina**

**Adres obiektu
budowlanego:**

dz. nr ewid. 462/2, 316, 300, 484, 462/1 obręb Osina
gmina Kluki
powiat bełchatowski

**Kategoria
obektu
budowlanego:**

XXV

Część:

Branża drogowa

Inwestor:

Gmina Kluki

Kluki 88

97-415 Kluki

PROJEKT OPRACOWAŁ:

	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIENÍ	DATA	PODPIS
PROJEKTANT br. drogowa	mgr inż. Kazimierz Mamos	GP.IV.7342/40/94	08.2022	

ZAWARTOŚĆ PROJEKTU

Część opisowa:

1. Opis projektu zagospodarowania terenu	3
1.1 Zakres zamierzenia budowlanego.....	3
1.2. Istniejący stan zagospodarowania terenu.....	3
1.3. Określenie geotechnicznych warunków posadowienia obiektu budowlanego	3
1.4. Projektowane zagospodarowanie terenu	3
1.5. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu	3
1.6. Informacje dotyczące rejestru zabytków oraz terenów podlegających ochronie wg MPZP.....	3
1.7. Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na działkę lub teren zamierzenia budowlanego, znajdującego się w granicach terenu górniczego	4
1.8. Informacja i dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych i ich otoczenia w zakresie zgodnym z przepisami odrębnymi	4
2. Opis techniczny	4
2.1. Podstawa opracowania	4
2.2. Założenia projektowe	4
2.3. Konstrukcje nawierzchni.....	5
2.4. Zjazdy.....	5
2.5. Odwodnienie	5
2.6. Roboty ziemne	6
2.7. Regulacja urządzeń obcych	6
2.8. Uwagi końcowe	6
4. Oświadczenie projektanta.....	8
5. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.....	9
6. Opinia geotechniczna	12
7. Decyzje Powiatowego Zarządu Dróg zezwalające na przebudowę zjazdów	15
8. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach	19

Część rysunkowa:

- plan sytuacyjny w skali 1:500 rys. nr 1.1-1.2
- profil podłużny w skali 1:100/1000 rys. nr 2
- przekroje konstrukcyjne w skali 1:50 rys. nr 3

1. Opis projektu zagospodarowania terenu

1.1 Zakres zamierzenia budowlanego

Przedmiotowe zamierzenie budowlane obejmuje przebudowę dróg wewnętrznych wraz ze zjazdami na drogę powiatową nr 1908E w miejscowości Osina. Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany przebudowy przedmiotowych odcinków dróg obejmujących przebudowę jezdni wraz z poboczami i zjazdami do sąsiednich nieruchomości oraz remontem przepustów pod koroną drogi i pod zjazdami i konserwacją lokalnych rowów przydrożnych.

1.2. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Przedmiotowe odcinki dróg wewnętrznych przebiegają przez miejscowość Osina, przez teren luźnej zabudowy jednorodzinnej.

Szerokość pasa drogowego w stanie obecnym wynosi ok. 6-8 m. Przedmiotowy odcinek drogi posiada jezdnię tłuczniową szerokości ok. 3,0-3,5 m.

W pasie drogowym zlokalizowana jest linia oświetlenia ulicznego, sieć wodociągowa z przyłączami, przyłącza energetyczne. Drzewa wskazane na planie przeznaczone do usunięcia nie wymagają uzyskania pozwolenia na ich usunięcie.

Istniejące jezdnie, zjazdy i przepusty w ciągu drogi przeznaczone są do rozbiórki.

1.3. Określenie geotechnicznych warunków posadowienia obiektu budowlanego

Zgodnie z § 7 p.1c Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dn. 24.09.1998 r. w sprawie geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. 2012 poz. 463), projektowany zakres robót zalicza się do pierwszej kategorii geotechnicznej, warunki gruntowe zaliczono do prostych.

W rejonie przedmiotowej drogi pod warstwą tłuczniową zalegają piaski i gliny piaszczyste.

1.4. Projektowane zagospodarowanie terenu

Projekt przewiduje przebudowę dróg wewnętrznych (niepublicznych) obejmującą wykonanie:

- jezdni bitumicznej szerokości 3,5-4,0 m
- poboczy obustronnych tłuczniowych szerokości 0,40-0,75 m.

Łączna długość przebudowywanych odcinków dróg wynosi 1979 m.

Projektuje się włączenia przedmiotowych dróg do drogi powiatowej nr 1908E poprzez 2 zjazdy publiczne.

Ponadto projektuje się przebudowę 32 zjazdów do sąsiednich nieruchomości.

Projektuje się również remont wszystkich przepustów zlokalizowanych pod koroną przedmiotowych dróg i pod zjazdami. Lokalne rowy przydrożne należy poddać konserwacji.

Zakres w/w robót pokazano na rys. „Plan sytuacyjny”.

1.5. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu

- nawierzchnia jezdni bitumicznej - 7800 m²
- nawierzchnia poboczy tłuczniowych - 1830 m²
- nawierzchnia zjazdów tłuczniowych - 367 m²

1.6. Informacje dotyczące rejestru zabytków oraz terenów podlegających ochronie wg MPZP

Teren nie znajduje się pod ochroną konserwatorską. Teren nie jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego

1.7. Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na działkę lub teren zamierzenia budowlanego, znajdującego się w granicach terenu górniczego

Droga zlokalizowana jest poza teren górniczym.

1.8. Informacja i dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych i ich otoczenia w zakresie zgodnym z przepisami odrębnymi

Należy uznać, iż przebudowa drogi nie należy do inwestycji mogących pogorszyć stan środowiska (drzewostanu, powierzchni ziemi czy wód powierzchniowych i podziemnych). Nie przewiduje się w trakcie prowadzenia robót wytwarzania odpadów zanieczyszczających środowisko i wymagających utylizacji. Podczas prac budowlanych należy zwrócić szczególną ostrożność aby przypadkowo nie zanieczyścić gleby substancjami szkodliwymi dla środowiska oraz aby nie uszkodzić drzew w tym ich systemu korzeniowego. Odkryte korzenie podczas realizacji robót należy intensywnie podlewać do czasu ich zasypania. Teren objęty robotami ziemnymi bezwzględnie po zakończeniu robót musi być doprowadzony do stanu pierwotnego.

Podczas realizacji inwestycji należy spełnić warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

2. Opis techniczny

2.1. Podstawa opracowania

Podstawę opracowania stanowią:

- Umowa zawarta pomiędzy Inwestorem a Projektantem
- mapa do celów projektowych w skali 1:500
- Pomiary uzupełniające, wizja lokalna
- uzgodnienia z Inwestorem
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. 2020 poz. 1065 ze zm.)

2.2. Założenia projektowe

W projekcie założono następujące parametry techniczne projektowanej drogi:

- klasa drogi: - / wewnętrzna
- prędkość projektowa 40 km/h
- kategoria ruchu: KR1
- jezdnia:
 - szerokość:
 - 4,0 m na odc. nr I i nr II w km 0+000 - 1+121,34
 - 3,5 m na odc. nr II w km 1+121,34 - 1+288
 - przekrój jezdni :
 - daszkowy 2% na odc. nr I i nr II w km 0 - 0+123,
 - jednostronny 2 % na odc. nr II w km 0+123 - 1+288

- pobocze:

- szerokość zmienna 0,40-0,75 m,
- spadek poprzeczny: 8%

2.3. Konstrukcje nawierzchni

Przyjęto następującą konstrukcję:

- **jezdni:**

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. 3 cm zgodnie z normą PN-EN 13108-1:2016
- skropienie emulsją asfaltową gr. 0,2-0,3 kg/m² zgodnie z normą PN-EN 13808:2013-10
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70 gr. 4 cm zgodnie z normą PN-EN 13108-1:2016
- skropienie emulsją asfaltową gr. 0,5-0,7 kg/m² zgodnie z normą PN-EN 13808:2013-10
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 C90/3 gr. 20 cm zgodnie z normą PN-EN 13242+A1:2010
- warstwa mrozoochronna z mieszanki stabilizowanej cementem C1,5/2,0 gr. 20 cm zgodnie z normą PN-EN 14227-1:2013 (mieszanka z betoniarni),

- **poboczy:**

- nawierzchnia z tłucznia kamiennego dolomitowego lub granitowego 0/31,5 gr. 15 cm

- **zjazdów:**

- nawierzchnia z tłucznia kamiennego dolomitowego lub granitowego 0/31,5 gr. 10 cm (warstwa górna) zgodnie z normą PN-EN 13242+A1:2010
- nawierzchnia z tłucznia kamiennego dolomitowego lub granitowego 0/63 gr. 15 cm (warstwa dolna) zgodnie z normą PN-EN 13242+A1:2010

Na krawędziach wykonanej warstwy wiążącej i ścieralnej należy wykonać smarowanie asfaltem na gorąco w ilości 4 kg/m², w celu uzyskania szczelnej powłoki bitumicznej na całej krawędzi pionowej wszystkich warstw bitumicznych nawierzchni.

2.4. Zjazdy

Projekt przewiduje przebudowę 32 zjazdów indywidualnych. Zjazdy projektuje się o nawierzchni tłuczniowej.

Projektowane zjazdy będą miały szerokość 4,0-14,3 m. Zjazdy projektuje się ze skosami wjazdowymi 1:1 natomiast na zjazdach z przepustami z łukami o promieniu 3m.

Wszystkie zjazdy zostały przedstawione i opisane na planie sytuacyjnym.

2.5. Odwodnienie

Odwodnienie drogi pozostaje bez zmian - jako powierzchniowe do lokalnych rowów przydrożnych i na przyległe tereny zielone.

Istniejące rowy należy poddać konserwacji - oczyszczeniu i odmuleniu z wyprofilowaniem skarp i dna - w km odcinka nr II 0+149,12 - 0+294,50 i 0+399 - 1+109,00.

Parametry rowu przydrożnego po konserwacji będą następujące:

- głębokość 0,5-0,7 m
- szerokość dna 0,40 m
- pochylenie skarp 1:1

- skarpy ziemne trawiaste, jedynie w rejonie przepustów pod drogą lokalnie umocnione brukiem kamiennym.

Konserwacji należy poddać również rów melioracyjny (nie podlega zgłoszeniu w SP) na długości 100 m od wylotu przepustu pod koroną drogi. Parametry rowu melioracyjnego R-C po konserwacji będą następujące:

- głębokość 0,5-0,9 m
- szerokość dna 0,40 m
- pochylenie skarp 1:1
- skarpy ziemne trawiaste.

Rowy po konserwacji należy obsiać trawą.

Dodatkowo przepusty pod koroną drogi w km:

- 0+002,80 odc. I; średnica Ø500, HDPE, długość 9,0 m
- 0+149,12 odc. II; średnica Ø800, HDPE, długość 10,5 m
- 0+626,37 odc. II; średnica Ø500, HDPE, długość 8,0 m
- 1+063,34 odc. II; średnica Ø400, HDPE, długość 7,5 m

należy poddać remontowi z zachowaniem istniejących parametrów - wymianie. Rury zostaną ułożone na ławie z kruszywa naturalnego gr. 35 cm a wlot i wylot zostaną umocnione ściankami czołowymi zbrojonymi. Rury należy zasypać piaskiem lub pospółką z równomiernym zagęszczeniem.

Przepusty pod zjazdami należy również poddać remontowi z zachowaniem istniejących parametrów - wymianie na przepusty z rur PEHD Ø300, które zostaną ułożone na ławie z kruszywa naturalnego gr. 25 cm a wlot i wylot zostaną umocnione ściankami czołowymi prefabrykowanymi dostosowanymi do średnicy przepustów. Rury należy zasypać piaskiem lub pospółką z równomiernym zagęszczeniem

2.6. Roboty ziemne

Roboty ziemne będą polegać na wykonaniu koryta pod nawierzchnię jezdni, poboczy i zjazdów oraz konserwacji rowów i wykopów pod przepusty.

Nadmiar gruntu należy wywieźć w miejsce wskazane przez Inwestora na koszt Wykonawcy.

2.7. Regulacja urządzeń obcych

Wszelkie zasuw, wazy zlokalizowane w pasie drogowym bezwzględnie dostosować wysokościowo do projektowanych nawierzchni tj. poddać regulacji lub przebudowie w celu uzyskania odpowiedniej wysokości.

2.8. Uwagi końcowe

Nie wyklucza się istnienia w terenie innych, nie wykazanych na mapie urządzeń podziemnych, które nie były zgłoszone do inwentaryzacji lub o których brak jest informacji w instytucjach branżowych.

Prace budowlane należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, warunkami technicznymi wykonania i odbioru, specyfikacjami technicznymi oraz zasadami BHP.

Wszystkie użyte przez wykonawcę materiały budowlane muszą posiadać obowiązujące w Polsce świadectwa, certyfikaty, deklaracje zgodności i aprobaty techniczne.

Wszystkie studnie zlokalizowane w obszarze projektowanych nawierzchni należy poddać regulacji wysokościowej.

4. Oświadczenie projektanta

Oświadczam, że projekt pt.:

**„Przebudowie drogi wewnętrznej dz. nr ewid. 300, 462/2 i 316
w miejscowości Osina”**

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami techniczno-budowlanymi, Polskimi Normami i zasadami wiedzy technicznej. Projekt został wykonany zgodnie z umową i jest kompletny z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

5. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

JEDNOSTKA PROJEKTOWA:

KAZIMIERZ MAMOS

ŻAR 34B

97-415 KLUKI

PRZEDSIĘWZIĘCIE:

**Przebudowie drogi wewnętrznej dz. nr ewid. 300, 462/2 i 316
w miejscowości Osina**

ADRES INWESTYCJI:

obręb Osina: dz. nr ewid. 462/2, 316, 300, 484, 462/1

INWESTOR:

Gmina Kluki

Kluki 88

97-415 Kluki

Opracował:

Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

I. Podstawa opracowania

Niniejszą informację opracowano na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23.06.2003r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz.U.2003, nr 120 poz. 1126)

II. Zakres robót i kolejność realizacji

Zakres robót zamierzenia budowlanego i kolejność jego realizacji:

- a) zabezpieczenie i organizacja placu budowy;
- b) roboty pomiarowe;
- c) roboty rozbiórkowe (zjazdy i przepusty)
- d) korytowanie z zagęszczeniem podłoża
- e) wykonanie warstw konstrukcyjnych jezdni, poboczy, zjazdów
- f) oznakowanie pionowe

III. Wykaz istniejących obiektów budowlanych

W sąsiedztwie planowanej przebudowy drogi znajdują się: budynki mieszkalne. W obrębie planowej inwestycji znajduje się uzbrojenie podziemne i naziemne: linia energetyczna, sieć wodociągowa.

IV. Elementy zagospodarowania terenu mogące stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi

Prowadzone roboty na wyżej wymienionym terenie, zgodnie z opracowaniem projektowym, ujmują szereg prac, które mogą stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa i zdrowia ludzi. Do najważniejszych z nich należą :

- praca w strefie zasięgu maszyn budowlanych,
- przejazd samochodów ciężarowych z ładunkiem mas ziemnych z wykopów,
- wtargnięcie osób trzecich do strefy prowadzonych robót,
- rozbiórki elementów istniejących nawierzchni,
- wykonywanie prac ręcznie i sprzętem w sąsiedztwie czynnych linii energetycznych

V Wskazania dotyczące przewidywanych zagrożeń podczas realizacji robót budowlanych

Kierownik budowy jest zobowiązany do przeprowadzenia instruktażu pracowników co do sposobu realizacji robót, ze szczególnym uwzględnieniem robót przy których mogą wystąpić zagrożenia zdrowia i życia, to jest tych, które wyszczególniono w niniejszej informacji. Sposób wykonywania robót zapewniający bezpieczeństwo powinien wynikać z planu organizacji robót, z którym powinni być zapoznani pracownicy. Plan ten powinien zawierać harmonogram robót ściśle skoordynowany z branżowymi robotami budowlano – montażowymi.

W projekcie przewidziano pracę przy użyciu koparko – spycharki związanej z ładunkiem mas ziemnych z wykopów na samochody samowyladowcze, w tym przypadku należy stosować się do poleceń operatorów tego sprzętu. Pole manewru tych urządzeń wyznaczają operatorzy, zgodnie z instrukcją użytkowania danego urządzenia. Pola manewru winny być oznaczone i zabezpieczone przed wejściem nieuprawnionych osób w czasie pracy urządzenia. Wstępu na takie pole winien dodatkowo pilnować wyznaczony pracownik.

Ściany wykopów otwartych należy zabezpieczyć przed osuwaniem się. Wykopy w miejscach dostępnych dla osób nie zatrudnionych przy robotach należy zabezpieczyć zaporami drogowymi. Zapory należy ustawić wzdłuż krawędzi obszaru robót, na wysokości od 0,90 do 1,10 m mierząc od poziomu nawierzchni terenu do górnej krawędzi zapór i ustawione w odległości nie mniejszej niż 1,00 m od krawędzi wykopu, nie dopuszcza się występowania przerw w ciągu zapór.

Przed przystąpieniem do robót ziemnych należy szczegółowo zapoznać się z mapą zagospodarowania terenu, na którym prowadzona będzie inwestycja, w szczególności zwracając uwagę na widniejące na niej urządzenia podziemne. Po przeanalizowaniu mapy należy bezwzględnie sprawdzić wizualnie cały teren przyszłych robót ziemnych. W przypadkach wątpliwych należy wykonać ręczne odkrywki. W przypadku ujawnienia kolizji istniejącego uzbrojenia z projektowanym obiektem, dana instalacje należy zabezpieczyć lub przełożyć w porozumieniu i za zgodą właściciela danej sieci.

W przypadku odkrycia w czasie prowadzonych robót ziemnych jakichkolwiek urządzeń podziemnych nie ujętych w dokumentacji technicznej, prace należy przerwać do czasu ustalenia pochodzenia tych urządzeń, z jednoczesnym ustaleniem czy możliwe jest dalsze bezpieczne prowadzenie robót.

Prowadząc roboty w pobliżu sieci lub obiektów podziemnych należy zachować bezpieczną odległość w poziomie i pionie zależną od rodzaju sieci. Używane w trakcie prowadzenia robót ziemnych materiały do zabezpieczenia wykopów winny posiadać odpowiednią jakość potwierdzoną stosownymi dokumentami, natomiast same wykopy należy wygrodzić i oznakować tablicami ostrzegawczymi.

Kierujący robotami i pracownicy – wykonawcy powinni wiedzieć i stosować zasadę powiadamiania o wykryciu w gruncie lub na nim nie wykazanych w dokumentacji kabli, przewodów lub innych urządzeń, znać sposób zabezpieczeń ich a nawet usuwania po uprzednim uzgodnieniu z organem, do którego kompetencji należy utrzymanie tych urządzeń. Kierownik budowy obowiązany jest zorganizować na placu budowy warunki zapewniające uzyskanie jak największego bezpieczeństwa robót, a w szczególności:

1. Polecieć i dopilnować wykonania i rozmieszczenia w odpowiednich miejscach

tablic zabraniających osobom niezatrudnionym wstępu w rejon robót -określających obowiązki członków brygady

2. Sprawdzić czy sprzęt jest sprawny oraz czy ma aktualne atesty,
3. Dopilnować prawidłowego wykonania podłoża i stanowisk demontażowych urządzeń dźwigowych,
4. Zapoznać załogę oraz operatorów sprzętu z przebiegiem prac, przepisami BHP, ustaleniami co do sposobu porozumiewania się i sygnalizacji,
5. Dopilnować używania przez załogę kasków,
6. Nadzorować stan zawiesi linowych,
7. Polecać przerwanie prac przy pogorszeniu się warunków pogodowych,
8. Zapewnić prawidłowe oświetlenie stanowisk pracy w czasie prowadzenia prac przy świetle sztucznym,
9. Prowadzić bieżącą kontrolę stanu BHP na całym placu budowy i polecać eliminację zagrożeń.

Obowiązki załogi.

- Pracownicy mogą przystępować do pracy tylko w stanie pełnej trzeźwości i sprawności fizycznej.
- Wszelkie prace wykonywać należy w sposób ustalony z nadzorem, stosując odpowiednie narzędzia.
- Operator urządzenia dźwigowego przyjmuje polecenia tylko od montera względnie linowego lub sygnałowego (przy braku wzajemnej widoczności).
- Podnoszenie, przemieszczanie i opuszczanie elementów powinno się odbywać powoli i płynnie, bez zrywów.
- Przebywanie na lub pod przemieszczanym elementem jest kategorycznie zabronione.

V. Instruktaż pracowników

Do pracy przy tego typu robotach mogą być dopuszczeni jedynie pracownicy posiadający wymagane szkolenie bhp podstawowe i okresowe.

Instruktaż stanowiskowy przed przystąpieniem do prowadzenia tego typu prac winien się odbyć na miejscu wyznaczonej pracy i obejmować informacje z zakresu :

- kolejności wykonywanych prac,
- występujących zagrożeń podczas realizacji tego zadania budowlanego,
- zasad postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia zdrowia lub życia pracownika,
- rodzaju i konieczności stosowania środków ochrony indywidualnej winien przekazać pracownikom ustnie kierownik budowy lub mistrz nadzorujący te prace.

VI. Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom w strefach szczególnego zagrożenia

W razie stwierdzenia bezpośredniego zagrożenia dla życia lub zdrowia pracowników osoba kierująca pracownikami obowiązana jest do niezwłocznego wstrzymania prac i podjęcia działań w celu usunięcia tego zagrożenia. Pracownicy zatrudnieni na budowie, powinni być wyposażeni w środki ochrony indywidualnej oraz odzież i obuwie robocze zgodnie z przyjętymi tabelami norm przydziału środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego opracowana przez pracodawcę.

Środki ochrony indywidualnej w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa użytkowników tych środków powinny zapewnić wystarczającą ochronę przed występującymi zagrożeniami, np. upadek z wysokości, uszkodzenie głowy, twarzy, wzroku czy słuchu.

Kierownik budowy obowiązany jest informować pracowników o sposobach posługiwania się tymi środkami.

VII. Wnioski końcowe

W rozumieniu Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23. 06. 2003 r. W sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia rozpatrywany obiekt nie wymaga sporządzenia planu BIOZ.

Opracował:

OPINIA GEOTECHNICZNA

określająca warunki gruntowo – wodne pod projektowaną przebudowę drogi wewnętrznej w miejscowości Osina, gm. Kluki, pow. bełchatowski, woj. łódzkie.

Zleceniodawca: Karolina Mamos – Biuro Projektowania Dróg, 97-415 Kluki, Żar 34b.

1.Wstęp.

Przedmiotem badań było określenie rodzaju i stanu podłoża gruntowego pod projektowaną przebudowę drogi wewnętrznej w miejscowości Osina na terenie gminy Kluki. Zakres prac obejmował odwiercenie czterech otworów o głębokości do 1,5m.

Miejsca badań zostały wskazane przez Zleceniodawcę. Przy otworach wykonano również sondowanie dynamiczne DPL określające stan zagęszczenia gruntów piaszczystych. Badania zrealizowano w dniu 5 stycznia 2022r a ich lokalizację pokazano na załączonej mapie w skali 1:2940 (zał. nr 1).

2.Wyniki badań.

2a.wiercenia penetracyjne

Profil geotechniczny otworu nr 1

0,00m – 0,10m – podbudowa z krysztywa naturalnego

0,10m – 0,45m – piaski drobne, brązowo - szare, wilgotne

0,45m – 1,50m – gliny piaszczyste zwięzłe, plastyczna (6/6), jasnobrązowa, wilgotna

poziom wody: brak.

Profil geotechniczny otworu nr 2

0,00m – 0,06m – podbudowa z krysztywa naturalnego

0,06m – 0,30m – piaski drobne humusowe, brązowo - szare, wilgotne

0,30m – 1,50m – piaski drobne, jasnoszare, nawodnione

poziom wody: 0,40m.

Profil geotechniczny otworu nr 3

0,00m – 0,03m – podbudowa z krysztywa naturalnego

0,03m – 0,25m – piaski drobne humusowe, brązowo - szare, wilgotne

0,25m – 1,50m – piaski drobne, żółte, nawodnione

poziom wody: 0,80m.

Profil geotechniczny otworu nr 4

0,00m – 0,06m – podbudowa z żwiru

0,06m – 0,25m – piaski drobne, brązowo - szare, wilgotne

0,25m – 1,40m – piaski drobne, jasnoszare - żółte, nawodnione

1,40m – 1,50m – gliny piaszczyste, twardoplastyczna (2/3), jasnobrązowa, wilgotna

poziom wody: 1,35m.

2b. sondowania dynamiczne DPL (SD-10).

Sondaprzy otworze	Średnia uderzeń	ilość	Głębokość sondowania	Stopień zagęszczenia ID
1	22(Pd)		0,1 – 0,5	0,65
2	20(Pdh) 12(Pd)		0,1 – 0,3 0,3 – 1,5	0,63 0,53
3	25(Pdh) 17(Pd) 11(Pd)		0,1 – 0,3 0,3 – 1,0 1,0 – 1,5	0,67 0,60 0,52
4	28(Pd) 19(Pd)		0,1 – 0,3 0,3 – 1,5	0,69 0,62

3. Podsumowanie.

Badany fragment drogi utwardzony jest cienką warstwą naturalnego kruszywa łamanego o grubości do 10cm.

W rejonie otworów nr 2 i 3 powyższa nawierzchnia ułożona jest na nieusuniętych gruntach organicznych stanowiących pierwotnie glebę, o łącznej zróżnicowanej grubości 0,25 – 0,30m, pod którymi do badanej głęb. 1,5m zalegają naturalne grunty piaszczyste o uziarnieniu odpowiadającym piaskom drobnym. Są one w stanie średnio zagęszczone o stopniu zagęszczenia $I_D = 0,52 - 0,60$.

W części wschodniej rejonie otworów nr 1 i 4 nawierzchnia z kruszywa ułożona jest na naturalnych piaskach drobnych zalegających do głęb. 0,45m w rejonie otworu nr 1 oraz do 1,4m w rejonie otworu nr 4. Zostały one dogęszczone przez użytkowanie drogi do stanu średnio zagęszczonego zbliżonego do zagęszczonego o stopniu zagęszczenia $I_D = 0,62 - 0,65$.

Głębsze podłoże do badanej głębokości 1,5m budują gliny zwałowe wykształcone jako gliny piaszczyste i gliny piaszczyste zwięzłe o zróżnicowanym stanie plastyczności od miękkoplastycznego na granicy plastycznego o stopniu plastyczności $I_L = 0,50$ (rejon otw. nr 1) do twardoplastycznego na granicy plastycznego o $I_L = 0,25$ (rejon otw. nr 4).

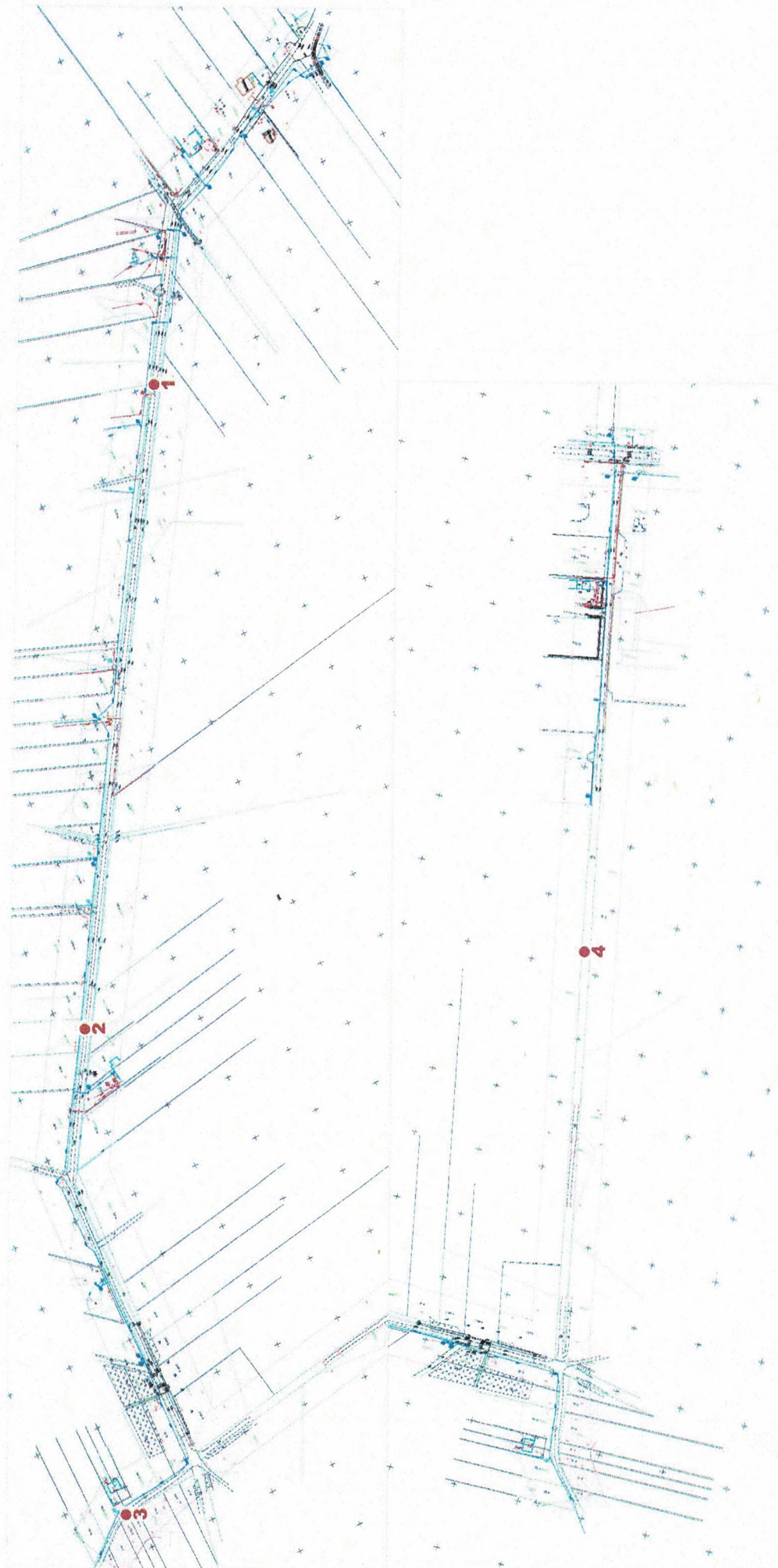
Poziom zwierciadła wód gruntowych nawiercono w rejonie otworów nr 2, 3 i 4 o zwierciadle stabilizującym się na głęb. 0,4m w rejonie otworu nr 2, poprzez 0,8m w rejonie otworu nr 3 oraz 1,35m przy otw. nr 4, przy aktualnych stanach wód zaliczanych do średnio niskich.

4. Wnioski i zalecenia

- 1) Zgodnie z Rozporządzeniem M.T.B.i G.M z dn. 27 kwietnia 2012r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz.U.Nr. 81, poz. 463). stwierdzone warunki gruntowe należy zaliczyć do prostych a obiekt do I kategorii geotechnicznej.
- 2) Zalegające w strefie przypowierzchniowej do głęb. 0,30m grunty organiczne pomimo dobrego zagęszczenia są gruntami słabonośnymi.
- 3) Gliny zwałowe o charakterze wysadzinowym zalegają pod ochronną warstwą gruntów piaszczystych
- 4) Naturalne grunty piaszczyste do głęb. oddziaływania drogi na podłoże gruntowe wymagają dogęszczenia do stanu zagęszczonego o stopniu zagęszczenia $I_D \geq 0,70$.
- 4) Poziom wód gruntowych okresowo po intensywnych i długotrwałych opadach atmosferycznych może ulec podwyższeniu.

OPRACOWAŁ:


mgr Jan Szataniak
upr. geolog. V-1319 i VII -1170



zał. nr 1

Temat	Mapka dokumentacyjna w skali 1 : 2940 Rozmieszczenie punktów badań geotechnicznych pod przebudowę drogi wewnętrznej w miejscowości Osina, gm. Kluki, woj. łódzkie
Zlecający	Karolina Mamos 97-415 Kluki, Żar 34b
Opracował	PROGEO - Usługi Geologiczne mgr Jan Szalański, upr. VII-1170
Data	styczeń, 2022

OBJAŚNIENIA

- - lokalizacja punktów badań geotechnicznych

Lok. 14/14/2022

Bełchatów, dnia 06.05.2022 roku

Decyzja nr PZD-TE-4327-16/zj/2022

Na podstawie art. 29 ust. 1, 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (tj. Dz. U. z 2021 roku poz. 1376 z późn. zm.) w związku z § 55 ust. 1 pkt. 4 oraz § 77 i § 79 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tj. Dz. U. z 2016 roku, poz. 124) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz.U. z 2021 r., poz. 735 z późn. zm.) oraz uchwały Nr 43/22 Zarządu Powiatu w Bełchatowie z dnia 01 lutego 2022 r. w sprawie zatrudnienia Dyrektora Powiatowego Zarządu Dróg w Bełchatowie oraz udzielenia upoważnienia do składania oświadczeń woli w sprawach majątkowych związanych z prowadzeniem bieżącej działalności Powiatu realizowanej przez Powiatowy Zarząd Dróg w Bełchatowie, po rozpatrzeniu, wniosku złożonego w dniu 08.04.2022 roku, przez Inwestora: **Gmina Kluki, Kluki 88, 97-415 Kluki**, o wyrażenie zgody na **przebudowę zjazdu o parametrach zjazdu publicznego z drogi powiatowej nr 1908 E w miejscowości Osina, gmina Kluki**.

ZEZWALA SIĘ:

Na przebudowę zjazdu (w ok. 10+734 km) o parametrach zjazdu publicznego z drogi powiatowej nr 1908 E do działki nr 462/2 w miejscowości Osina na czas nieokreślony na niżej podanych warunkach:

Parametry techniczne zjazdu.

1. w oparciu o przepis § 77 i § 78 oraz § 113 ust. 7 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tj. Dz. U. z 2016 roku, poz. 124), zjazd z drogi powinien być zaprojektowany i wybudowany w sposób odpowiadający wymaganiom wynikającym z jego usytuowania i przeznaczenia, a w szczególności powinien być dostosowany do wymagań bezpieczeństwa ruchu na drodze, wymiarów gabarytowych pojazdów, dla których jest przeznaczony, oraz do wymagań ruchu pieszych, przy czym **zjazd publiczny powinien mieć następujące parametry:**
 - szerokość nie mniejszą niż 5,0 m, w tym jezdnię o szerokości nie mniejszej niż 3,5 m i nie większej niż szerokość jezdni na drodze;
 - nawierzchnię twardą w granicach pasa drogowego;
 - przecięcie krawędzi nawierzchni zjazdu i drogi wyokrąglone łukiem kołowym o promieniu nie mniejszym niż 5 m;
 - pochylenie podłużne zjazdu w obrębie korony drogi dostosowane do jej ukształtowania;
 - na długości nie mniejszej niż 7,0 m od krawędzi korony drogi pochylenie podłużne zjazdu nie 5%, a na dalszym odcinku - nie większe niż 12%.
 - przepust pod zjazdem z rur o średnicy min. 40 cm (w przypadku jeśli wymagają tego warunki terenowe).
 - zjazd dostosować do niwelety istniejącej drogi.
2. Wykonanie konstrukcji jezdni, chodników i poboczy należy wykonać zgodnie z wymogami rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 roku, poz. 124).

3. Koszty budowy (przebudowy) urządzeń, nawierzchni w pasie drogowym związanych z realizacją zadania ponosi inwestor, na którym spoczywa również obowiązek wykonania wszelkich prac.
4. W przypadku kolizji zjazdu z istniejącymi urządzeniami lub sieciami w pasie drogowym, inwestor na własny koszt dokona zabezpieczenia lub przełożenia kolidującego urządzenia lub sieci.

Uzasadnienie

Strona wystąpiła z wnioskiem o **przebudowę zjazdu z drogi powiatowej nr 1908 E w miejscowości Osina o parametrach zjazdu publicznego**. Organ postanowił wyrazić zgodę na ww. przebudowę zjazdu. Równocześnie kierując się zapisami § 55 ust. 1 pkt. 3, § 77 i § 78 oraz § 113 ust. 7 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016, poz. 124) oraz warunkami terenowymi w miejscu lokalizacji zjazdu organ ustalił parametry techniczne wyszczególnione w sentencji decyzji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji stronie służy odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Piotrkowie Tryb. za pośrednictwem Powiatowego Zarządu Dróg w Bełchatowie złożone w terminie 14 dni od dnia jej otrzymania.

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. W przypadku złożenia przez stronę oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do odwołania od decyzji nie przysługuje prawo do odwołania się ani skargi do sądu administracyjnego.

Niniejsza zgoda nie stanowi też zezwolenia na prowadzenie robót w pasie drogowym, o które strona powinna wystąpić do zarządcy drogi zgodnie z art. 40 ust. 1 i ust. 2 pkt. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych. Wniosek w sprawie zezwolenia na prowadzenie wyżej wymienionych robót w pasie drogowym należy uzupełnić o uzgodniony projekt organizacji ruchu na czas prowadzenia robót. Utrzymanie zjazdów, łącznie ze znajdującymi się pod nimi przepustami, należy do właścicieli lub użytkowników gruntów przyległych do drogi.

Z upoważnienia Zarządu Powiatu

DYREKTOR
Powiatowego Zarządu Dróg
w Bełchatowie
[Podpis]
.....

Otrzymują:

1. Wnioskodawca
2. a/a

Lok. 1413/2022

Bełchatów, dnia 06.05.2022 roku

Decyzja nr PZD-TE-4327-17/zj/2022

Na podstawie art. 29 ust. 1, 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (tj. Dz. U. z 2021 roku poz. 1376 z późn. zm.) w związku z § 55 ust. 1 pkt. 4 oraz § 77 i § 79 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tj. Dz. U. z 2016 roku, poz. 124) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz.U. z 2021 r., poz. 735 z późn. zm.) oraz uchwały Nr 43/22 Zarządu Powiatu w Bełchatowie z dnia 01 lutego 2022 r. w sprawie zatrudnienia Dyrektora Powiatowego Zarządu Dróg w Bełchatowie oraz udzielenia upoważnienia do składania oświadczeń woli w sprawach majątkowych związanych z prowadzeniem bieżącej działalności Powiatu realizowanej przez Powiatowy Zarząd Dróg w Bełchatowie, po rozpatrzeniu, wniosku złożonego w dniu 08.04.2022 roku, przez Inwestora: Gmina Kluki, Kluki 88, 97-415 Kluki, o wyrażenie zgody na przebudowę zjazdu o parametrach zjazdu publicznego z drogi powiatowej nr 1908 E w miejscowości Osina, gmina Kluki.

ZEZWALA SIĘ:

Na przebudowę zjazdu (w ok. 9+926 km) o parametrach zjazdu publicznego z drogi powiatowej nr 1908 E do działki nr 300 w miejscowości Osina na czas nieokreślony na niżej podanych warunkach:

Parametry techniczne zjazdu.

1. w oparciu o przepis § 77 i § 78 oraz § 113 ust. 7 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tj. Dz. U. z 2016 roku, poz. 124), zjazd z drogi powinien być zaprojektowany i wybudowany w sposób odpowiadający wymaganiom wynikającym z jego usytuowania i przeznaczenia, a w szczególności powinien być dostosowany do wymagań bezpieczeństwa ruchu na drodze, wymiarów gabarytowych pojazdów, dla których jest przeznaczony, oraz do wymagań ruchu pieszych, przy czym **zjazd publiczny powinien mieć następujące parametry:**
 - szerokość nie mniejszą niż 5,0 m, w tym jezdnię o szerokości nie mniejszej niż 3,5 m i nie większej niż szerokość jezdni na drodze;
 - nawierzchnię twardą w granicach pasa drogowego;
 - przecięcie krawędzi nawierzchni zjazdu i drogi wyokrąglone łukiem kołowym o promieniu nie mniejszym niż 5 m;
 - pochylenie podłużne zjazdu w obrębie korony drogi dostosowane do jej ukształtowania;
 - na długości nie mniejszej niż 7,0 m od krawędzi korony drogi pochylenie podłużne zjazdu nie 5%, a na dalszym odcinku - nie większe niż 12%.
 - przepust pod zjazdem z rur o średnicy min. 40 cm (w przypadku jeśli wymagają tego warunki terenowe).
 - zjazd dostosować do niwelety istniejącej drogi.
2. Wykonanie konstrukcji jezdni, chodników i poboczy należy wykonać zgodnie z wymogami rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 roku, poz. 124).

3. Koszty budowy (przebudowy) urządzeń, nawierzchni w pasie drogowym związanych z realizacją zadania ponosi inwestor, na którym spoczywa również obowiązek wykonania wszelkich prac.
4. W przypadku kolizji zjazdu z istniejącymi urządzeniami lub sieciami w pasie drogowym, inwestor na własny koszt dokona zabezpieczenia lub przełożenia kolidującego urządzenia lub sieci.

Uzasadnienie

Strona wystąpiła z wnioskiem o **przebudowę zjazdu z drogi powiatowej nr 1908 E w miejscowości Osina o parametrach zjazdu publicznego**. Organ postanowił wyrazić zgodę na ww. przebudowę zjazdu. Równocześnie kierując się zapisami § 55 ust. 1 pkt. 3, § 77 i § 78 oraz § 113 ust. 7 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016, poz. 124) oraz warunkami terenowymi w miejscu lokalizacji zjazdu organ ustalił parametry techniczne wyszczególnione w sentencji decyzji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji stronie służy odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Piotrkowie Tryb. za pośrednictwem Powiatowego Zarządu Dróg w Bełchatowie złożone w terminie 14 dni od dnia jej otrzymania.

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. W przypadku złożenia przez stronę oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do odwołania od decyzji nie przysługuje prawo do odwołania się ani skargi do sądu administracyjnego.

Niniejsza zgoda nie stanowi też zezwolenia na prowadzenie robót w pasie drogowym, o które strona powinna wystąpić do zarządcy drogi zgodnie z art. 40 ust. 1 i ust. 2 pkt. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych. Wniosek w sprawie zezwolenia na prowadzenie wyżej wymienionych robót w pasie drogowym należy uzupełnić o uzgodniony projekt organizacji ruchu na czas prowadzenia robót. Utrzymanie zjazdów, łącznie ze znajdującymi się pod nimi przepustami, należy do właścicieli lub użytkowników gruntów przyległych do drogi.

Z upoważnienia Zarządu Powiatu

DYREKTOR
Powiatowego Zarządu Dróg
w Bełchatowie
[Podpis]
Adam Roczniński

Otrzymują:

1. Wnioskodawca
2. a/a

RPG.6220.1.2022

DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j.Dz. U. z 2021 r. poz. 735 ze zm.), w związku z art. 71 ust. 1 i 2, pkt 2, art. 74 ust.3, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84, 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. 2022 r., poz. 1029) zwanej ustawą „oos”, a także § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019, poz. 1839 ze zm.)

- po rozpatrzeniu wniosku Gminy Kluki reprezentowanej przez pełnomocnika, z dnia 17.03.2022 r. , a także uwzględniając opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bełchatowie oraz Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu

o r z e k a m:

I. stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie dróg wewnętrznych nr ewid. 300, 462/2 i 316 w miejscowości Osina”.

II. Określam istotne warunki i wymagania na etapie realizacji i eksploatacji oraz użytkowania przedsięwzięcia:

1. Przedsięwzięcie należy zrealizować bez wycinki drzew i krzewów.
2. Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy zapewnić ochronę wszystkich drzew i krzewów znajdujących się w obszarze oddziaływania prowadzonych prac, a nie przeznaczonych do wycinki, poprzez:
 - a) owinięcie pni matami słomianymi lub zużytymi oponami samochodowymi, a następnie oszalowanie ich deskami do wysokości pierwszych gałęzi. Dolna część każdej deski powinna opierać się na podłożu, będąc lekko wkopaną w grunt lub obsypaną ziemią. Oszalowanie powinno być otoczone opaskami z drutu lub taśmy stalowej w odległości wzajemnej co 40÷ 60 cm,
 - b) wykonywanie prac ziemnych w strefie korzeniowej nie dłużej niż 2 tygodnie (przy pochmurnej i deszczowej pogodzie dopuszczalne jest wydłużenie ich okresu do 3 tygodni),
 - c) przykrycie odkrytych korzeni matami słomianymi oraz podlewanie drzewa wodą przez cały okres trwania robot, w zależności od warunków atmosferycznych.
3. Przy prowadzeniu prac budowlanych dopuszcza się wykorzystanie i przekształcenie elementów przyrodniczych wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją przedsięwzięcia.

4. Zapewnić sprawną organizację i optymalne harmonogramy robót w celu szybkiego zakończenia przedsięwzięcia i ograniczenia czasu trwania uciążliwości spowodowanych robotami budowlanymi.
5. W przypadku prowadzenia prac w obrębie rowów w sezonie rozrodczym i migracyjnym płazów (okres co najmniej od 1 marca do 15 sierpnia i od 15 września do 15 października) rozpoczęcie tych prac należy poprzedzić kontrolą przyrodniczą w celu wykluczenia obecności gatunków chronionych.
6. W trakcie realizacji przedsięwzięcia należy kontrolować wszystkie wykopy ziemne oraz inne miejsca mogące stać się pułapką dla drobnych zwierząt (głównie płazów, gadów, małych ssaków). W przypadku uwięzienia zwierząt, należy podejmować działania zmierzające do ich uwolnienia. Zwierzęta należy przenosić na bezpieczne siedliska zastępcze właściwe dla poszczególnych gatunków.
7. Roboty budowlane uciążliwe akustycznie należy prowadzić w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00. W wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych technologicznie i organizacyjnie, dopuszcza się pracę w porze nocnej, tj. w godzinach od 22:00 do 6:00.
8. Zaplanować wszelkie prace budowlane z użyciem sprzętu i maszyn budowlanych. Stosować sprzęt w dobrym stanie technicznym. Sprzęt i maszyny wykorzystywane podczas realizacji przedsięwzięcia winny spełniać odpowiednie standardy jakościowe, techniczne, wykluczające emisje do wód i do ziemi zanieczyszczeń z grupy ropopochodnych (oleje, smary, paliwo).
9. Należy przestrzegać zasady wyłączania silników maszyn i urządzeń w czasie przerw.
10. Miejsce parkowania maszyn budowlanych (zaplecze budowy) i plac składowy materiałów należy zlokalizować na terenie utwardzonym, w odległości min. 50 m od zabudowy mieszkaniowej, w odległości min. 100 m od terenów leśnych, naturalnych cieków wodnych, rowów melioracyjnych, terenów podmokłych w sposób zabezpieczający przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do gruntu. Po zakończeniu prac budowlanych należy uporządkować teren budowy.
11. Ścieki bytowe z placu budowy należy odprowadzać do szczelnych, przenośnych sanitariatów, które następnie winny być opróżniane przez podmioty posiadające stosowne zezwolenie.
12. 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 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.).
13. 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 ich unieszkodliwianie.

14. Zabezpieczyć teren budowy przed zanieczyszczeniem spowodowanym ewentualnymi wyciekami substancji ropopochodnych z pojazdów, maszyn i urządzeń. Plac budowy należy wyposażyć w stanowisko z sorbentem służącym likwidacji niekontrolowanych wycieków i wylewów substancji ropopochodnych.

15. W trakcie prowadzenia robot budowlanych należy prowadzić stały monitoring stanu technicznego sprzętu budowlanego i transportowego oraz przypadków wystąpienia zanieczyszczenia gruntu i neutralizację miejsc mogących powodować ewentualnie zagrożenia dla środowiska gruntowo – wodnego.

16. W przypadku przedostania się zanieczyszczeń do gruntu lub wód bezzwłocznie podjąć działania zmierzające do usunięcia skutków i przyczyn awarii.

UZASADNIENIE

Gmina Kluki działająca przez pełnomocnika wnioskiem z dnia 17.03.2022 roku wystąpiła do Wójta Gminy Kluki o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na „**Przebudowie dróg wewnętrznych nr ewid. 300, 462/2 i 316 w miejscowości Osina**”.

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.) przedmiotowa inwestycja jest zaliczana do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane tj.: *„drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”*.

Dla działek, na których planowana jest realizacja ww. przedsięwzięcia brak jest miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Organem właściwym do wydania decyzji w niniejszej sprawie jest zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008 roku *o udostępnianiu informacji środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko* Wójt Gminy Kluki, który zgodnie z przepisami prawa wszczął postępowanie administracyjne.

W przedmiotowym postępowaniu liczba stron przekracza 10, a zatem zgodnie z art. 74 ust.3 wyżej przytaczanej ustawy Strony postępowania zostały zawiadomione o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz o wystąpieniu do organów opiniujących obwieszczeniem z dnia 23.03.2022 roku.

Stosownie do wymogów art. 64 ust.1 pkt 1, pkt 2 i pkt 4 ustawy "ooś" Wójt Gminy Kluki pismami z dnia 23.03.2022 roku, znak: RPG.6220.1.2022 wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bełchatowie oraz do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Sieradzu o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby o ustalenie zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia.

W wyniku powyższych wystąpień otrzymano w dniu:

- 06.04.2022 roku postanowienie wydane w dniu 6.04.2022 roku, znak: WOOŚ.4220.261.2022.ZŻI przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, w którym wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko wskazując jednocześnie warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia,
- 12.04.2022 roku opinię sanitarną wydaną w dniu 08.04.2022 r., znak: PPIS.ZNS.9022.2.17.2022 przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bełchatowie, w której postanowił nie wymagać przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. inwestycji,
- 28.04.2022 roku opinię wydaną w dniu 28.04.2022 r., znak: PO.ZZŚ.5.435.149.2022.BM przez Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu, w której nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wskazując na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia warunki i wymagania korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia.

Wójt Gminy Kluki mając na uwadze art. 49 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego w związku z art. 74 ust. 3 ooś obwieszczeniem z dnia 10.05.2022 roku zawiadomił Strony postępowania o zajętych stanowiskach przez organy opiniujące.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach określa środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia i jest wymagana dla planowanych przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko i przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko

Wydając decyzję niniejszej treści uwzględniono łącznie uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ooś, uznając, że nie jest konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania dla przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko argumentując to w przedstawiony poniżej sposób.

Planowane przedsięwzięcie polega na „**Przebudowie dróg wewnętrznych nrp ewid. 300, 462/2 i 316 w miejscowości Osina**” o łącznej długości ok. 1990 m wraz z włączeniami do drogi powiatowej nr 1908E.

Przedmiotowe odcinki dróg przebiegają przez teren luźnej zabudowy jednorodzinnej w miejscowości Osina oraz częściowo przez tereny niezabudowane (o charakterze głównie rolnym a także częściowo leśnym). Przedmiotowa inwestycja będzie polegać na przebudowie dróg w śladzie istniejących.

Obecnie jezdnie dróg są w złym stanie technicznym, nierówne z licznymi wybojami i ubytkami. Nawierzchnie dróg są tłuczniowe szerokości ok. 4 m. Wzdłuż dróg zlokalizowane są lokalnie rowy

przydrożne, jedno- lub obustronne. Pod koroną dróg zlokalizowane są łącznie 4 przepusty w ciągu rowów przydrożnych i melioracyjnych (R-C i R-D1).

W pasie drogowym zlokalizowana jest sieć wodociągowa, przyłącza energetyczne, wodociągowe, oświetlenie uliczne. Przedmiotowe odcinki dróg stanowią drogi z ruchem pojazdów o charakterze typowo dojazdowym do posesji przyległych oraz do pól uprawnych zlokalizowanych wzdłuż przedmiotowych dróg.

Zakres inwestycji obejmuje:

- przebudowę jezdni dróg poprzez wykonanie jezdni bitumicznej o szerokości 3,5-4,0 m,
- wykonanie obustronnych poboczy szerokości 0,30-0,75 m o nawierzchni z tłucznia kamiennego,
- wymiana 4 przepustów pod koroną drogi z rur PEHD średnicy 400-800 mm,
- budowę i przebudowę ok. 35 zjazdów do działek sąsiednich, o nawierzchni z tłucznia kamiennego,
- konserwację jednostronnego rowu przydrożnego poprzez odmulenie średniej głębokości ok. 20-40 cm z wyprofilowaniem dna i skarp na długości ok. 960 m drogi wraz z wymianą przepustów zlokalizowanych w jego ciągu pod zjazdami na rury HDPE średnicy 300-400 mm,
- konserwację zamulonego rowu melioracyjnego R-C na długości ok. 100 m poprzez odmulenie głębokości do 40 cm z wyprofilowaniem dna i skarp.

Odwodnienie dróg będzie odbywać się jak w stanie istniejącym tj. wody deszczowe będą odprowadzane do rowu przydrożnego na długości ok. 960 m natomiast na pozostałych odcinkach dróg przewiduje się spływ wód z drogi na chłonne pobocza i przyległe tereny zielone.

Parametry rowu przydrożnego po konserwacji będą następujące:

- głębokość 0,5-0,7 m
- szerokość dna 0,40 m
- pochylenie skarp 1:1
- skarpy ziemne trawiaste, jedynie w rejonie przepustów pod drogą lokalnie umocnione brukiem kamiennym.

Parametry rowu melioracyjnego R-C po konserwacji będą następujące:

- głębokość 0,5-0,9 m
- szerokość dna 0,40 m
- pochylenie skarp 1:1
- skarpy ziemne trawiaste.

Całkowita powierzchnia pasa drogowego przedmiotowych dróg wynosi 1,2 ha, w tym powierzchnia nawierzchni utwardzonych (drogi tłuczniowej ze zjazdami) obecnie wynosi 8000 m².

Powierzchnia obiektów projektowanych łącznie wynosi ok. 8890 m² (0,889 ha), w tym:

- powierzchnia jezdni bitumicznej: ok. 7890 m²,
- powierzchnia poboczy tłuczniowych : ok. 1000 m²,
- powierzchnia zjazdów z tłucznia kamiennego: ok 350 m².

Wzdłuż dróg występuje ok. 20 pojedynczych drzew młodych i w wieku średnim gatunku topola osika, brzoza brodawkowata, klon pospolity i dąb bezszypułkowy. Natomiast na długości ok. 150 m występują obszary leśne gatunkowo mieszane głównie sosnowo-brzozowe. W pasie dróg nie występują krzewy. Inwestor nie przewiduje usuwania drzew.

Prace prowadzone w pobliżu drzew należy prowadzić ze szczególną ostrożnością oraz należy je zabezpieczyć przed urazami mechanicznymi i innymi uszkodzeniami poprzez np. wygrodzenie grup drzew lub oszalowanie pni drzew deskami zamocowanymi za pomocą drutu, z zastosowaniem materiału amortyzującego (mata słomiana, juta itp.). Należy ponadto minimalizować ruch pojazdów i maszyn budowlanych wokół drzew w obrębie strefy wyznaczonej przez obrys jego korony. W obrębie systemu korzeniowego drzew nie należy składować materiałów chemicznie i fizycznie szkodliwych dla korzeni i gleby jak np. cement, wapno, oleje, środki impregnujące, paliwa ciekłe itp.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia planowane jest wykorzystanie normatywnych ilości zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały takie jak: grysy, emulsja kationowa, kruszywa łamane, masa mineralno-bitumiczna, kostka brukowa, krawężniki, cement, przepusty z tworzywa sztucznego i inne elementy wykończenia drogi. Ilości wykorzystanych surowców do przebudowy drogi będą wynikały z przedmiaru robót. Nie przewidywane jest zapotrzebowanie w energię cieplną oraz gazową.

Szacunkowe zapotrzebowanie na surowce i materiały będzie następujące: masa bitumiczna ok. 560 m³, tłuczeń kamienny ok. 1700 m³, piasek ok. 1400 m³, cement ok. 100 m³, rury (z tworzywa sztucznego lub żelbetowe) ok. 110 m, bruk kamienne ok. 2 m³, paliwa (do napędu maszyn i pojazdów) ok. 50000 l, woda ok. 50 m³, energia ok. 90000 kWh.

Woda niezbędna do wykonania robót drogowych dowożona będzie beczkowozami.

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. Zaplecze budowy, miejsce parkowania maszyn i urządzeń należy zlokalizować na terenie przekształconym, odpowiednio wcześniej przygotowanym, poza obszarami wrażliwymi przyrodniczo, w odległości min. 50 m od obszarów zabudowy mieszkaniowej, w odległości min. 100 m od terenów leśnych, naturalnych cieków wodnych, rowów melioracyjnych, terenów podmokłych, w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni (w tym przede wszystkim powierzchni biologicznie czynnej). Po zakończeniu robót teren przedsięwzięcia należy uporządkować.

Na etapie realizacji emisja substancji zanieczyszczających do powietrza będzie miała charakter przejściowy, krótkotrwały i związana będzie głównie z pracą maszyn budowlanych wykorzystywanych przy przebudowie dróg, ruchem pojazdów transportujących materiał służące do przebudowy, przechowywaniem sypkich materiałów budowlanych, kładzeniem mas bitumicznych.

Na etapie realizacji inwestycji głównym źródłem hałasu będą prace budowlane. Emisja hałasu będzie związana z przesuwającym się frontem robót. Emisja ta będzie miała charakter nieorganizowany, przejściowy. Wszelkie prace prowadzone z użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego, mogące stanowić uciążliwość dla okolicznych mieszkańców będzie prowadzone w godzinach dziennych, w sposób zorganizowany i ograniczający uciążliwość.

Ścieki bytowe powstające na etapie realizacji będą gromadzone w przenośnych urządzeniach systematycznie opróżnianymi przez podmioty posiadające stosowne zezwolenia.

W trakcie realizacji inwestycji wytwarzane będą typowe dla tego typu przedsięwzięcia odpady, przede wszystkim w wyniku prowadzonych prac ziemnych, 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. Wytwarzane odpady winny być magazynowane selektywnie, w zależności od rodzaju odpadów, w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach odpowiednio zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych i w warunkach odpowiednio zabezpieczających przed dostępem osób postronnych.

W czasie realizacji planowanej inwestycji w obrębie prac ziemnych mogą pojawić się pojedyncze okazy płazów i gadów powszechnie występujących: głównym działaniem minimalizującym będzie doraźna kontrola wykopów ziemnych (przed podjęciem dalszych prac) w celu uwolnienia z wykopów potencjalnie uwięzionych płazów i gadów oraz małych ssaków.

Na etapie eksploatacji obiektu źródłem emisji substancji do powietrza będzie wyłącznie emisja niezorganizowana pochodząca od pojazdów samochodowych poruszających się po drodze. Z uwagi na niewielkie natężenie i lokalny charakter ruchu nie przewidywane jest pogorszenie jakości powietrza w obszarze drogi po jej przebudowie. W związku z poprawą stanu technicznego drogi poprawi się płynność jazdy, w związku z czym zakłada się, że wielkość emisji pochodzących od pojazdów poruszających się przedmiotowymi drogami może ulec zmniejszeniu.

W fazie eksploatacji nie przewiduje się zwiększenia negatywnego oddziaływania na klimat akustyczny w porównaniu ze stanem obecnym. W wyniku realizacji inwestycji poprawiona zostanie nawierzchnia, co znacząco wpłynie na poprawę aktualnego stanu akustycznego w otoczeniu drogi. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie będą powstawały ścieki bytowe.

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 winno być zgodne z zasadami gospodarowania odpadami i wymaganiami w zakresie ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa życia i zdrowia ludzi oraz zgodne z obowiązującymi przepisami prawa.

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

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

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

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

Teren inwestycji położony jest na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Widawki funkcjonującego na podstawie Uchwały XIV/237/11 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dnia 30 sierpnia 2011 r. w sprawie: Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Widawki (Dz. Urz. Woj. łódzkiego z 2011 r. Nr 311 poz. 3134 ze zm.).

Na tym terenie, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 2 ww. uchwały wprowadzono zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów 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.

Z uwagi na fakt, że przedmiotowa inwestycja jest inwestycją celu publicznego, to zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2014 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz.U. z 2022 poz. 916) nie obowiązują dla niej zakazy obowiązujące na ww. obszarze chronionego krajobrazu.

Ponadto przedsięwzięcie nie powinno mieć negatywnego wpływu na powyższy obszar, m.in. z uwagi na niewielką skalę, lokalny charakter użytkowania dróg objętych inwestycją oraz z uwagi na fakt, iż przedsięwzięcie polega w istocie na przebudowie istniejących dróg o nawierzchniach tłuczniowych zlokalizowanych w większości w terenie przekształconym antropogenicznie, a zakres planowanych prac ma przede wszystkim na celu poprawę ich parametrów technicznych i użytkowych, co będzie miało pozytywny wpływ na stan jakości środowiska na etapie eksploatacji przedsięwzięcia. Przedsięwzięcie jest niewielkim obszarowo przedsięwzięciem liniowym o małej skali oddziaływania. Po zastosowaniu odpowiednich działań minimalizujących i ograniczających uciążliwości względem środowiska przyrodniczego nie będą znaczące.

Przedsięwzięcie znajduje się na obszarze korytarza ekologicznego Dolina Warty – Dolina Pilicy KPdC-10C. Z informacji zawartej w karcie informacyjnej przedsięwzięcia wynika, iż planowane przedsięwzięcie zapewni możliwość swobodnego przemieszczania się zwierząt.

Najbliżej położonym obszarem należącym do sieci Natura 2000 jest Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Święte Ługi PLH100036 znajdujący się w odległości ok. 4,93 km. Obszar Natura 2000 Święte Ługi PLH100036 został wyznaczony rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 6 grudnia 2021 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Święte Ługi PLH100036 (Dz. U. z 2022 r. poz. 323). Ww. obszar wyznaczono w celu trwałej ochrony siedlisk przyrodniczych, populacji zagrożonych wyginięciem gatunków zwierząt innych niż ptaki lub odtworzenia właściwego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych lub właściwego stanu ochrony gatunków zwierząt innych niż ptaki - w stosunku do przedmiotów ochrony.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, przede wszystkim z uwagi na odległość, skalę, rodzaj, charakterystykę oraz krótkotrwały i odwracalny charakter zmian środowiska na etapie realizacji inwestycji oraz brak

znaczących negatywnych oddziaływań w czasie późniejszej eksploatacji, nie będzie miało negatywnego wpływu na cele ochrony, przedmioty ochrony oraz integralność obszaru Natura 2000.

Ponadto, z uwagi na fakt, iż przedmiotowe drogi aktualnie istnieją i są wpisane w lokalny krajobraz, planowana inwestycja nie zakłóci także estetyki krajobrazu.

Przedłożona do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach karta informacyjna przedsięwzięcia umożliwia analizę kryteriów określonych w art. 63 ust. 1 ooś w zakresie usytuowania przedsięwzięcia z uwzględnieniem obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarów Natura 2000.

Działania minimalizujące zaproponowane w karcie informacyjnej przedsięwzięcia wydają się wystarczające do uniknięcia lub ograniczenia potencjalnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze i nie ma potrzeby podejmowania specjalnych dodatkowych działań minimalizujących w stosunku do obszarów podlegających ochronie, w tym obszarów Natura 2000. Nie ma również potrzeby monitorowania skuteczności środków łagodzących i pozostałych oddziaływań, które mogą wystąpić w związku z realizacją, funkcjonowaniem i likwidacją przedsięwzięcia.

Teren objęty przedsięwzięciem (pas drogowy i jego bezpośrednie sąsiedztwo) nie wykazuje istotnych wartości przyrodniczych związanych z występowaniem cennych, rzadkich, bądź objętych ochroną siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin, zwierząt i grzybów. Zmiany w rzeźbie terenu i środowisku przyrodniczym wynikające z przebudowy dróg nie będą skutkować z obniżeniem wartości przyrodniczej przyległych do pasa drogowego terenów. Jednocześnie należy wskazać, że w przypadku zasiedlenia terenu inwestycji przez gatunki chronione, przed przenoszeniem gatunków chronionych, przed rozpoczęciem prac mogących doprowadzić do zniszczenia gatunków chronionych i ich siedlisk, umyślnego płoszenia lub niepokojenia lub mogących mieć inny negatywny wpływ na gatunki chronione należy uzyskać stosowne zezwolenia zgodnie z przepisami odrębnymi.

Przedsięwzięcie jak wynika z przedstawionej dokumentacji nie będzie wywierało wpływu na obszary wodno-błotne oraz o płytkim zaleganiu wód podziemnych. Inwestycja będzie realizowana poza obszarami wybrzeży, obszarem o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne oraz obszarami górskimi.

W pobliżu inwestycji występują tereny zalesione, niezabudowane. Jednak planowana inwestycja nie wymaga wycinki drzew i krzewów. W celu ochrony drzew znajdujących się na terenie przedmiotowej inwestycji przewiduje się wykonanie zabezpieczeń chroniących przed uszkodzeniami mechanicznymi. Przedsięwzięcie nie będzie wywierało wpływu na obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia nie wynika, żeby w rejonie lokalizacji przedmiotowej inwestycji występowały obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub dla których istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na obszarze Jednolitych Części Wód Powierzchniowych:

-Pilsia PLRW600016182499 Region Wodny Warty, obszar dorzecza Odry, typ JCWP - potok nizinny lessowy lub gliniasty. W planie gospodarowania wodami na obszarach dorzecza Odry określono jego aktualny stan jako zły, status – naturalna część wód. Ocena ryzyka nie osiągnięcia celów środowiskowych dla JCWP – niezagrożona. Cel środowiskowy - osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego i chemicznego oraz na obszarze Jednolitych Części Wód Podziemnych JCWPd GW600083, Ocena stanu ilościowego: słaby. Ocena stanu chemicznego: dobry. Ocena ryzyka nie osiągnięcia celu środowiskowego: zagrożona.

Planowane zamierzenie nie wpłynie na stan wód powierzchniowych, nie wiąże się z poborem wód podziemnych, w związku z czym nie doprowadzi do zmian położenia zwierciadła wody czy zmian w układzie krążenia wód podziemnych.

Zgodnie z danymi Banku Danych Lokalnych (GUS) gęstość zaludnienia gminy Kluki na rok 2020 wynosiła 37 os./km².

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

Ze względu na rodzaj, skalę i lokalizację przedmiotowego przedsięwzięcia w centralnej Polsce należy stwierdzić, że nie będzie ono powodować transgranicznego oddziaływania na środowisko.

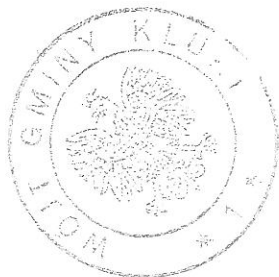
Reasumując, wszystkie oddziaływania występujące na etapie realizacji inwestycji będą miały charakter lokalny i odwracalny. Oddziaływania te będą krótkotrwałe i ustąpią po zrealizowaniu przedsięwzięcia. Natomiast zrealizowanie przedmiotowej inwestycji przyczyni się do zapewnienia odpowiednich warunków przejazdu, zwiększenia bezpieczeństwa wszystkich użytkowników drogi oraz obniżenia uciążliwości dla okolicznych mieszkańców związanych z hałasem, drganiami i zanieczyszczeniami.

Po uwzględnieniu opinii organów opiniujących oraz rozpatrzeniu całokształtu materiału dowodowego zgromadzonego w przedmiotowej sprawie w oparciu o dane wynikające z przedłożonej Karty Informacyjnej przedsięwzięcia stwierdza się, że prawidłowo wykonana i eksploatowana inwestycja, po uwzględnieniu warunków zawartych w niniejszej decyzji nie wpłynie negatywnie na środowisko i zdrowie ludzi oraz że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art. 84 ust.1 ooś, w przypadku gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdza się brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Strony postępowania na podstawie art. 10 ust.1 oraz art.49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku – Kodeks postępowania administracyjnego zostały poinformowane obwieszczeniem z dnia 10.05.2022 r. o możliwości zapoznania się z materiałem w sprawie przed jej ostatecznym rozstrzygnięciem. Do dnia wydania decyzji nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski stron postępowania.

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w sentencji.



Pouczenie:

1. Zgodnie z art. 72 ust. 3 ooś decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w ust. 1 oraz zgłoszenia o którym mowa w ust. 1a ooś. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem ust. 4 i 4b ooś.
2. Posiadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie zwalnia z obowiązku uzyskania wymaganych przepisami prawa zezwoleń, pozwoleń oraz innych decyzji administracyjnych. 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*).
3. Od niniejszej decyzji przysługuje stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Piotrkowie Tryb. za pośrednictwem Wójta Gminy Kluki w terminie 14 dni od daty jej otrzymania. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania. Z dniem doręczenia Wójtowi Gminy Kluki oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Załączniki:

Charakterystyka przedsięwzięcia (art. 84 ust.2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie...)

Adnotacja:

Organ nie pobierał opłaty skarbowej za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz udzielone pełnomocnictwo na podstawie art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz.U.2021, poz.1923 ze zm.).

Otrzymują:

1. Pani Karolina Mamos - pełnomocnik Inwestora
Żar 34b, 97-415 Kluki
2. Strony postępowania poprzez obwieszczenie, zgodnie z art. 49 kpa.
3. a/a

Do wiadomości:

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi
ul. Traugutta 25, 90-113 Łódź

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bełchatowie
ul. Okrzei 49, 97-400 Bełchatów
2. Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Sieradzu
Plac Wojewódzki 1, 98-200 Sieradz

KLAUZULA WYKONALNOŚCI
Niniejsza decyzja jest ostateczna
i podlega wykonaniu

od dnia 01.07.2022 r.


Ryszard Jankowski

**Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy
o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie
środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko**

Planowane przedsięwzięcie polega na „Przebudowie dróg wewnętrznych nr ewid. 300, 462/2 i 316 w miejscowości Osina” o łącznej długości ok. 1990 m wraz z włączeniami do drogi powiatowej nr 1908E. Przedmiotowa inwestycja będzie polegać na przebudowie dróg w śladzie istniejących.

Zakres inwestycji obejmuje:

- przebudowę jezdni dróg poprzez wykonanie jezdni bitumicznej o szerokości 3,5-4,0 m,
- wykonanie obustronnych poboczy szerokości 0,30-0,75 m o nawierzchni z tłucznia kamiennego,
- wymiana 4 przepustów pod koroną drogi z rur PEHD średnicy 400-800 mm,
- budowę i przebudowę ok. 35 zjazdów do działek sąsiednich, o nawierzchni z tłucznia kamiennego,
- konserwację jednostronnego rowu przydrożnego poprzez odmulenie średniej głębokości ok. 20-40 cm z wyprofilowaniem dna i skarp na długości ok. 960 m drogi wraz z wymianą przepustów zlokalizowanych w jego ciągu pod zjazdami na rury HDPE średnicy 300-400 mm,
- konserwację zamulonego rowu melioracyjnego R-C na długości ok. 100 m poprzez odmulenie głębokości do 40 cm z wyprofilowaniem dna i skarp.

Odwodnienie dróg będzie odbywać się jak w stanie istniejącym tj. wody deszczowe będą odprowadzane do rowu przydrożnego na długości ok. 960 m natomiast na pozostałych odcinkach dróg przewiduje się spływ wód z drogi na chłonne pobocza i przyległe tereny zielone.

Parametry rowu przydrożnego po konserwacji będą następujące:

- głębokość 0,5-0,7 m
- szerokość dna 0,40 m
- pochylenie skarp 1:1
- skarpy ziemne trawiaste, jedynie w rejonie przepustów pod drogą lokalnie umocnione brukiem kamiennym.

Parametry rowu melioracyjnego R-C po konserwacji będą następujące:

- głębokość 0,5-0,9 m
- szerokość dna 0,40 m
- pochylenie skarp 1:1

- skarpy ziemne trawiaste.

Całkowita powierzchnia pasa drogowego przedmiotowych dróg wynosi 1,2 ha, w tym powierzchnia nawierzchni utwardzonych (drogi tłuczniowej ze zjazdami) obecnie wynosi 8000 m².

Powierzchnia obiektów projektowanych łącznie wynosi ok. 8890 m² (0,889 ha), w tym:

- powierzchnia jezdni bitumicznej: ok. 7890 m²,
- powierzchnia poboczy tłuczniowych : ok. 1000 m²,
- powierzchnia zjazdów z tłucznia kamiennego: ok 350 m².

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.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia planowane jest wykorzystanie normatywnych ilości zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały takie jak: grysy, emulsja kationowa, kruszywa łamane, masa mineralno-bitumiczna, kostka brukowa, krawężniki, cement, przepusty z tworzywa sztucznego i inne elementy wykończenia drogi. Ilości wykorzystanych surowców do przebudowy drogi będą wynikały z przedmiaru robót.

Szacunkowe zapotrzebowanie na surowce i materiały będzie następujące: masa bitumiczna ok. 560 m³, tłuczeń kamienny ok. 1700 m³, piasek ok. 1400 m³, cement ok. 100 m³, rury (z tworzywa sztucznego lub żelbetowe) ok. 110 m, bruk kamienne ok. 2 m³, paliwa (do napędu maszyn i pojazdów) ok. 50000 l, woda ok. 50 m³, energia ok. 90000 kWh.

Eksplotacji przedsięwzięcia nie będzie wymagała wykorzystania wody, materiałów, surowców oraz energii.

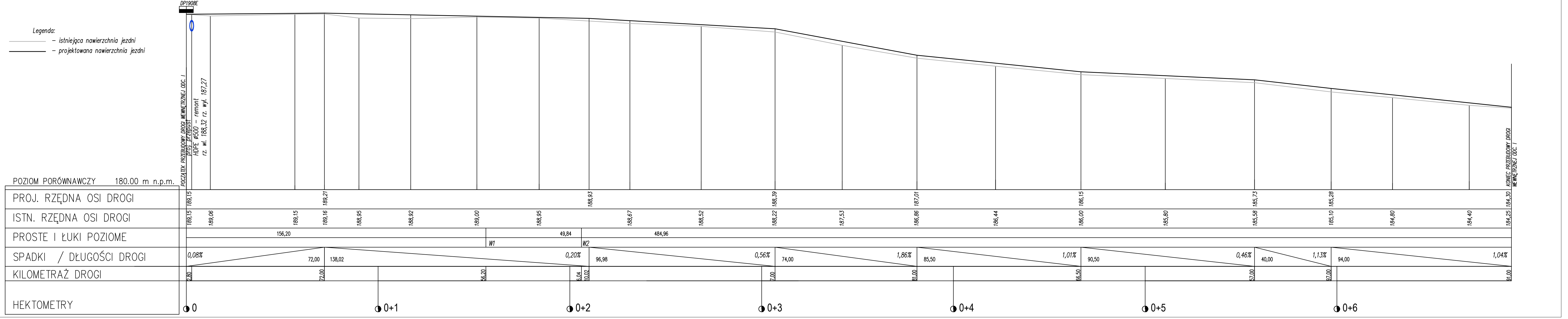
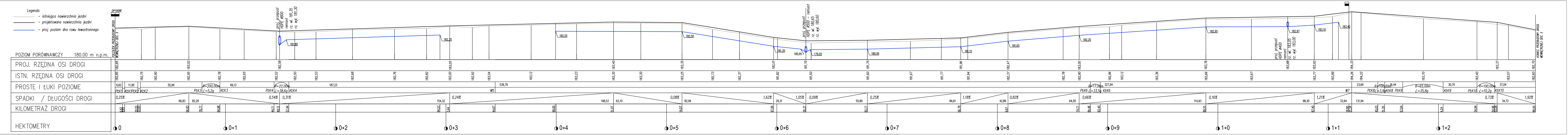
Prace rozbiórkowe obejmowałyby:

- rozbiórkę nawierzchni dróg i zjazdów,
- rozbiórkę przepustów.

Wszystkie oddziaływania występujące na etapie realizacji inwestycji będą miały charakter lokalny i odwracalny. Oddziaływania te będą krótkotrwałe i ustąpią po zrealizowaniu przedsięwzięcia. Zrealizowanie przedmiotowej inwestycji przyczyni się do zapewnienia odpowiednich warunków przejazdu, zwiększenia bezpieczeństwa wszystkich użytkowników drogi oraz obniżenia uciążliwości

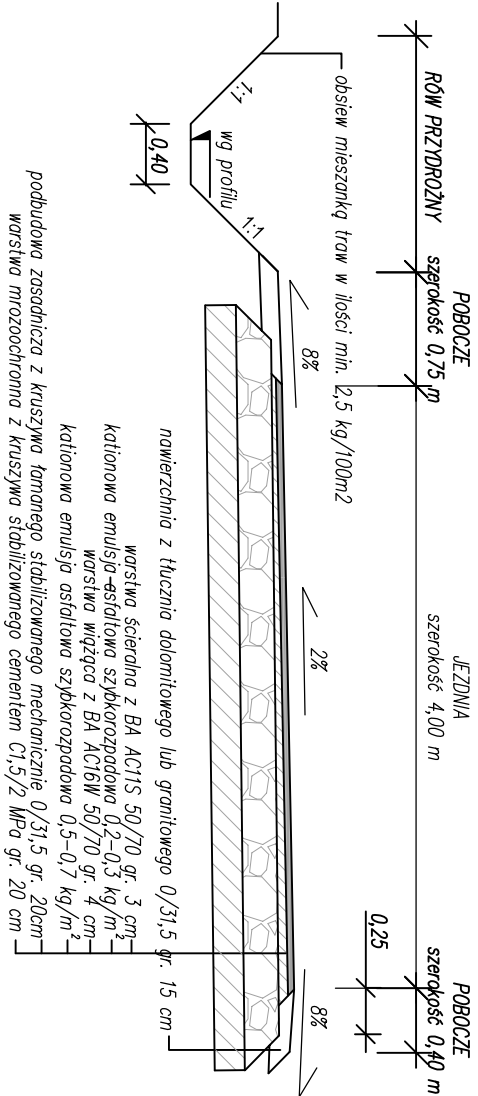
dla okolicznych mieszkańców związanych z hałasem, drganiami i zanieczyszczeniami. Prace rozbiórkowe nie spowodują znaczącego oddziaływania na środowisko.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized capital letter 'O' followed by a cursive name that appears to be 'Kam'. The signature is written over a faint, horizontal line.

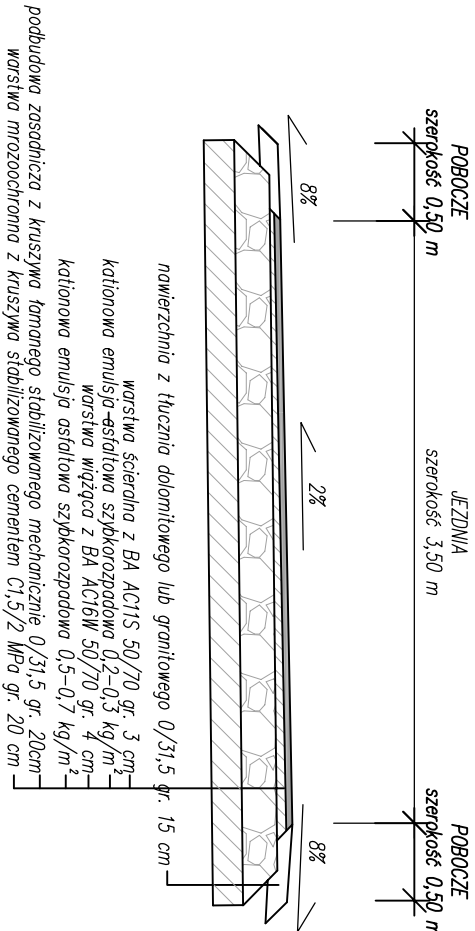


Nazwa obiektu budowlanego: Przebudowa drogi wewnętrznej dz. nr ewid. 300, 462/2 i 316 w miejscowości Osina					Rys. nr 2	
PROFIL PODŁUŻNY					Skala 1:100/1000	
Specjalność:	Funkcja:	Imię i nazwisko:	Nr uprawnień:	Podpis:	Data opracowania: 01.2022r.	
Inżynieria - Drogi	Projektant	mgr inż. Kazimierz Mamos	GP IV.7342/40/94			

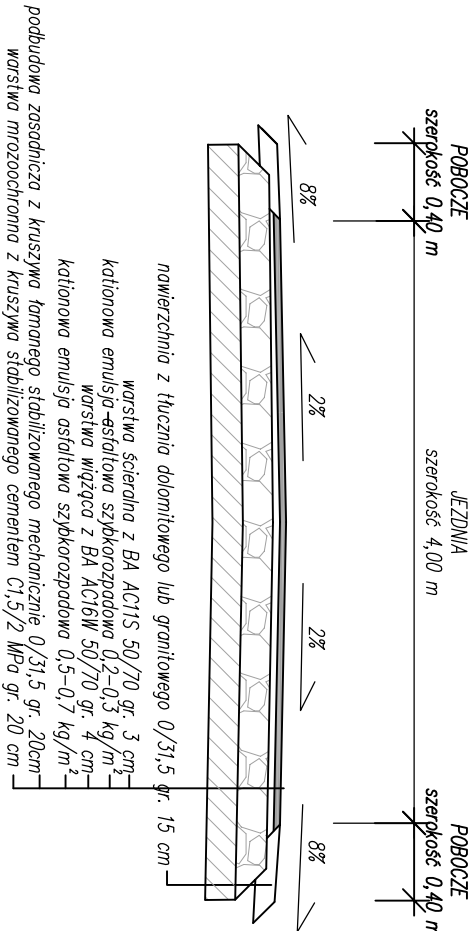
ODCINEK Z ROWEM PRZYDROŻNYM



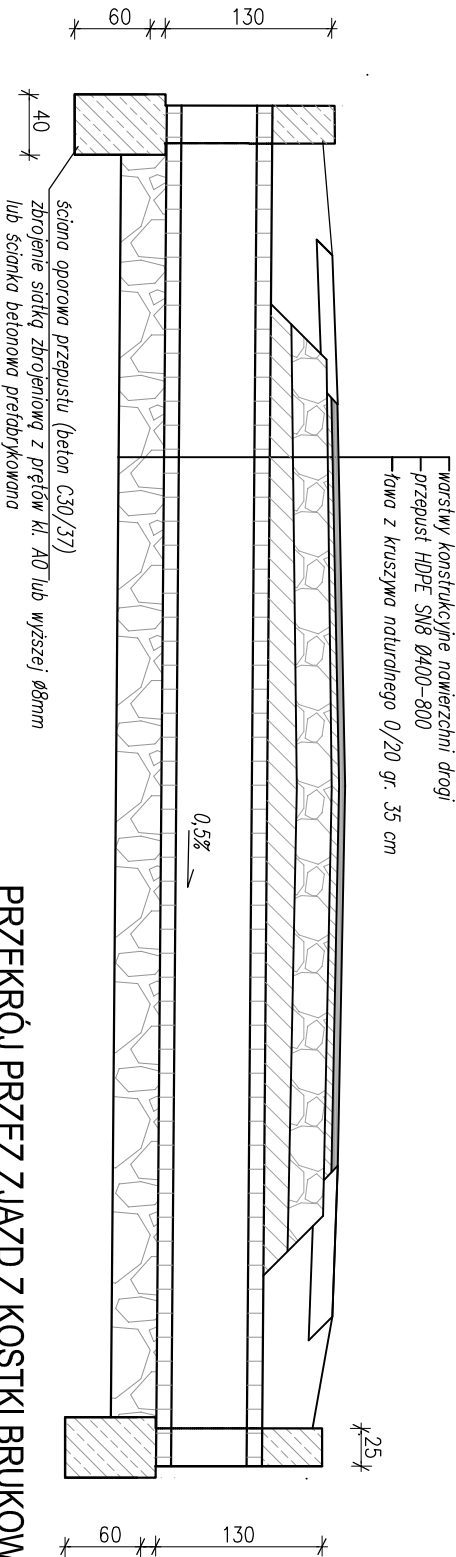
ODCINEK NA DZ. NR EWID. 316



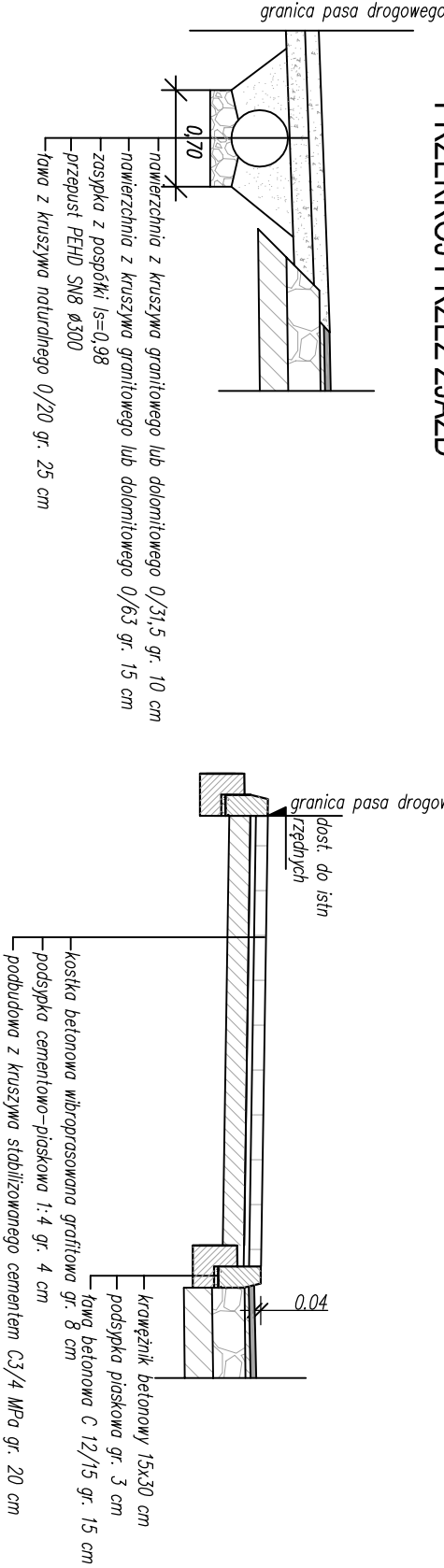
POZOSTAŁE ODCINKI



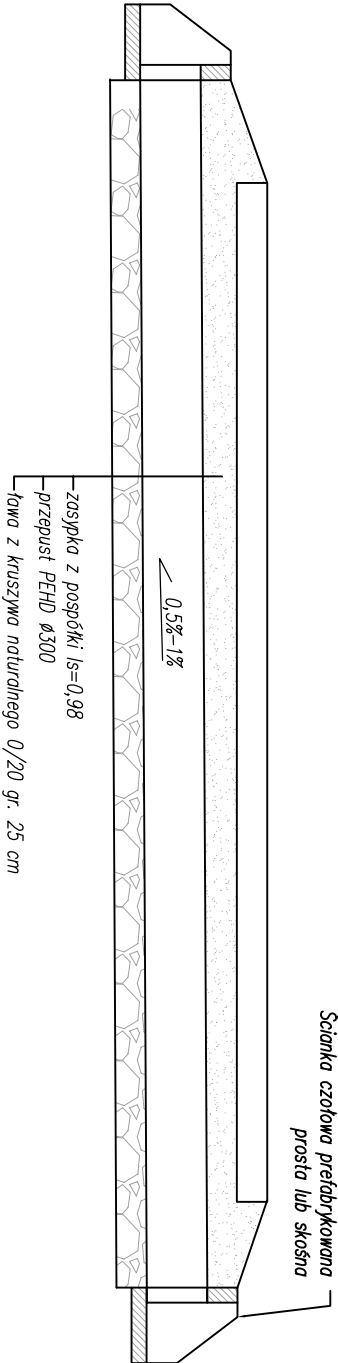
PRZEKRÓJ PRZEZ PRZEPUST POD KORONĄ DROGI



PRZEKRÓJ PRZEZ ZJAZD



PRZEKRÓJ PODŁUŻNY PRZEZ PRZEPUSTY POD ZJAZDAMI Z RUR HDPE



Nazwa obiektu budowlanego: Przebudowa drogi wewnętrznej dz. nr ewid. 300, 462/2 i 316 w miejscowości Osina					Rys. nr 2	
PRZEBUDOWA DROGI WŁEWNEJ					Skala 1:50	
Specjalność:	Funkcja:	Imię i nazwisko:	Nr uprawnień:	Podpis:	Data opracowania: 01.2022r.	
Inżynieria - Drogiowa	Projektant	mgr inż. Kazimierz Młanos	GP.N.7342/40/94			