

DECYZJA o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 56 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Biuro Inwestycji i Remontów Urzędu Miasta w Piotrkowie Trybunalskim, ul. Szkolna 28, po zasięgnięciu opinii Referatu Ochrony Środowiska i Rolnictwa Urzędu Miasta w Piotrkowie Trybunalskim – opinia znak: ROŚ.7624-29/09 z dnia 23 września 2009r. i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Piotrkowie Trybunalskim – opinia, znak PPIS-ON-ZNS-440/187/09 z dnia 14 października 2009r.

USTALAM

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi gminnej zbiorczej w ciągu trasy N – S od ulicy Słowackiego do połączenia z ulicą Modrzewskiego oraz budowie odcinka ulicy Modrzewskiego do ulicy Źródlanej w Piotrkowie Trybunalskim, w ramach zadania pn.: „budowa obwodnicy miasta Piotrkowa Trybunalskiego – III etap”

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia

Przedmiotem inwestycji jest budowa drogi gminnej od ulicy Słowackiego do połączenia z ulicą Modrzewskiego oraz budowa odcinka ulicy Modrzewskiego do ulicy Źródlanej o projektowanej długości 457,50m. Na odcinku włączenia w ulicę Słowackiego projektowana ulica będzie posiadać dwie jezdnie o szerokościach 2x7m, które stopniowo ulegają zwężeniu i przejściu w jedną jezdnię dwupasmową o szerokości 7m. Na odcinku od ulicy Słowackiego do połączenia z ulicą Modrzewskiego projektuje się jednostronny chodnik szerokości 2,00 m oraz ścieżkę rowerową dwukierunkową o szerokości 2,00 m. Na odcinku ulicy Modrzewskiego do ulicy Źródlanej projektuje się dwustronny chodnik o szerokości 2,00 m. Na ostatnim fragmencie ulicy zaprojektowano dwustronne ciągi pieszo-rowerowe. Projekt ulicy przewiduje wykonanie nowej drogi wraz z kanalizacją deszczową i oświetleniem oraz budową chodników i ścieżki rowerowej. Przewiduje się zastosowanie następujących technologii:

- nawierzchnia jezdni z mieszanek mineralno – bitumicznych,
- chodniki i zjazdy z betonowej kostki brukowej,
- kanalizacja deszczowa i sanitarna z rur PVC,
- studzienki uliczne – betonowe z osadnikami
- studnie rewizyjne – żelbetonowe,
- oświetlenie uliczne – zasilane kablem ziemnym

Projektowana ulica zlokalizowana zostanie w granicach następujących działek nr ewidencyjny:

- 30/1; 30/2; 30/3; 49/1; 49/2; 50/1; 50/2; 52/2; 51; 52/1; 52/2; 53/3; 53/4; 53/5; 73/4; 73/5; 73/6; 74/2; 133; 134 -obręb 27 oraz
- 315/42; 315/85; 315/86; 315/87; 315/88; 315/89; 315/90; 315/91; 315/92; 315/93; 315/94 obręb 24

Tereny sąsiadujące z terenami inwestycji są terenami o luźnej zabudowie mieszkaniowo – usługowej.

2. Warunki wykorzystywania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich

1. ze względu na bliską zabudowę mieszkaniową prace wykonywane na etapie budowy i ruch pojazdów po terenie inwestycji prowadzić w porze dnia (między 6.00 - 22.00), wyłączanie silników wykorzystywanych maszyn w czasie przerw w pracy,

Otrzymałem
23.10.2009. 

2. prace budowlane powinny być prowadzone w sposób ograniczający emisję nieorganizowaną pyłu (np. wykorzystywanie do przewożenia materiałów sypkich - oplandekowanych samochodów) oraz zapewniający ochronę powierzchni ziemi przed niekontrolowanymi zdarzeniami np. wyciekiem paliwa, olejów z używanych do robót maszyn i urządzeń,
3. samochody i sprzęt budowlany pracujący na budowie lub wjeżdżający i wyjeżdżający, powinien wyjeżdżać z terenu budowy w stanie „czystego ogumienia” celem nie dopuszczenia do zanieczyszczania istniejącego układu komunikacyjnego dróg,
4. stosować sprzęt w dobrym stanie technicznym gwarantujący dotrzymanie wartości dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej,
5. sposób postępowania z odpadami wytwarzanymi na terenie planowanego przedsięwzięcia odbywać się będzie zgodnie z wymogami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. o odpadach (tekst jednolity: Dz. U. 2007r. Nr 39, póź. 251 z późniejszymi zmianami) i aktów wykonawczych do ustawy; należy przewidzieć i zabezpieczyć miejsca składowania materiałów do budowy oraz magazynowania odpadów przed dostępem osób postronnych oraz przed ich dostawaniem się do środowiska; odpady powinny być selektywnie zbierane, gromadzone w przeznaczonych do tego pojemnikach i sukcesywnie przekazywane firmom posiadającym stosowne zezwolenia,
6. na ciągach kanalizacji deszczowej stosować typowe wpusty uliczne z osadnikami
7. celem zachowania ciągłej drożności układu odwodnieniowego wpusty deszczowe na kanalizacji deszczowej należy okresowo czyścić z zawiesiny w ramach działań eksploatacyjnych właściciela sieci,
8. wszelkie przebudowy infrastruktury sieciowej (wodociągi, sieć kanalizacji deszczowej, gazociąg, sieci energetyczne) należy uzgodnić z gestorami tych sieci,
9. należy opracować projekt organizacji ruchu na czas wykonywania robót z uwagi na fakt, że prowadzenie budowy odbywać się będzie w już istniejącym zainwestowanym okolicznie terenie, w którym mieszkańcy prowadzą normalne codzienne życie, dlatego sposób prowadzenia procesu rozbudowy układu drogowego nie powinien tej harmonii zakłócić. Dlatego powinien mieć całość logistycznie opracowaną, aby nie dochodziło do perturbacji związanych szczególnie z ruchem komunikacyjnym, jak również aby nie dysharmonizowało bieżącego życia okolicznych mieszkańców, a jednocześnie przy „korkach” aby nie potęgowało wzrostu emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.
10. roboty ziemne prowadzone w obrębie systemu korzeniowego drzew i krzewów muszą być wykonywane ręcznie. Zakaz usuwania korzeni szkieletowych o średnicy większej niż 2,5cm. Wszystkie zranione powierzchnie ciecia korzeni należy zabezpieczyć. System korzeniowy zabezpieczyć przed wysychaniem i przemarzaniem.
11. w obrębie rzutu korzeni drzew zakaz używania sprzętu mechanicznego,
12. w obrębie systemu korzeniowego zakaz składowania materiałów chemicznie i fizycznie szkodliwych dla korzeni i gleby jak np. cement, wapno, oleje, środki impregnujące, paliwa ciekłe itd.
13. składowanie materiałów budowlanych nie zanieczyszczających gleby, takich jak: deski (nie impregnowane), stal, stawianie tymczasowych obiektów kubaturowych w obrębie systemu korzeniowego wymaga uzyskania przez inwestora zezwolenia,
14. w razie konieczności pnie drzew należy chronić płotem, a ziemię pokryć 20cm warstwą żwiru (śr 10-30cm) drobnego tłucznia lub grys z kamieni nie alkalizujących gleby (nie wolno stosować wapieni).
15. po zakończeniu prac związanych z realizacją przedsięwzięcia, teren czasowo zajmowany w trakcie realizacji inwestycji, powinien zostać uporządkowany i przywrócony do stanu poprzedzającego rozpoczęcie robót,
16. w przypadku natrafienia w trakcie realizacji na odkrycie archeologiczne – należy powiadomić Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków i zapewnić nadzór archeologiczny w trakcie realizacji prac ziemnych,
17. należy przestrzegać zasad bezpieczeństwa i higieny pracy przy prowadzeniu wszelkich prac budowlanych – montażowych oraz warunków sanitarnych,

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

1. należy zapewnić odpowiednie warunki odprowadzania lub gromadzenia ścieków bytowych powstających w trakcie budowy,
 2. wody opadowe i roztopowe z dróg odprowadzane do kanalizacji deszczowej po podczyszczeniu w osadnikach wpustów ulicznych,
 3. w projekcie budowlanym należy określić warunki i sposób zagospodarowania mas ziemnych usuwanych albo przemieszczanych w związku z realizacją przedsięwzięcia oraz uwzględnić miejsca do czasowego magazynowania odpadów, w tym niebezpiecznych,
 4. przebudowa lub włączenia do istniejącej infrastruktury oraz podłączenia nowej instalacji do systemu powinno być prowadzone w sposób eliminujący uszkodzenie istniejącego uzbrojenia i infrastruktury uniemożliwiające poprawne jej działanie celem wyeliminowania uciążliwości dla mieszkańców.
- 4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii:**
1. przedmiotowe przedsięwzięcie nie należy do przedsięwzięć stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.
- 5. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do tych przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko:**
1. z uwagi na rodzaj przedsięwzięcia, lokalizację, oraz zakres i zasięg możliwych oddziaływań na środowisko, przedsięwzięcie to nie będzie źródłem transgranicznego oddziaływania na środowisko.
- 6. Dla danego przedsięwzięcia nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o pozwoleniu na budowę, ponieważ nie zachodzą przesłanki określone w art. 77 ust. 5 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2008r. Nr 199, póź. 1227).**
- 7. Przedsięwzięcie wymaga przeprowadzenia monitoringu oddziaływania na środowisko na etapie eksploatacji.**
1. w celu sprawdzenia oddziaływania akustycznego realizacji przedsięwzięcia i wyboru metod jego ograniczenia należy sporządzić analizę porealizacyjną wraz z pomiarami hałasu. Pomiary mają być wykonane na obszarach zabudowy mieszkaniowej, na odcinku nowobudowanej drogi gminnej od ulicy Słowackiego do połączenia z ulicą Modrzewskiego oraz na odcinku ulicy Modrzewskiego do ulicy Źródlanej, po upływie 2 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia jej w terminie 3 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.
- 8. Dla terenu wnioskowanego przedsięwzięcia nie jest sporządzony plan miejscowy zagospodarowania przestrzennego.**
- 9. Decyzję należy realizować zgodnie z obowiązującymi normami projektowymi biorąc pod uwagę możliwości techniczne i obowiązujące przepisy.**
- 10. Charakterystyka całego przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.**

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 29.06.2009r., Biuro Inwestycji i Remontów Urzędu Miasta w Piotrkowie Trybunalskim, ul. Szkolna 28, w imieniu i z upoważnienia którego wystąpił Pan Robert Zalewski reprezentujący Pracownię Projektową „ROBIMART” z siedzibą Opacz Kolonia, ul. Łąkowa 11, 05 – 816 Michałowice, zwróciło się do Prezydenta Miasta Piotrkowa Trybunalskiego, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi

gminnej zbiorczej w ciągu trasy N – S od ulicy Słowackiego do połączenia z ulicą Modrzewskiego oraz budowie odcinka ulicy Modrzewskiego do ulicy Źródlanej w Piotrkowie Trybunalskim, w ramach zadania pn.: „budowa obwodnicy miasta Piotrkowa Trybunalskiego – III etap,” dołączając do wniosku, wymienione w art. 74 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, kartę informacyjną przedsięwzięcia, kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren na którym realizowane będzie przedsięwzięcie, oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie oraz mapę zagospodarowania terenu. Po zapoznaniu się z wnioskiem stwierdzono, że planowana inwestycja należy do kategorii przedsięwzięć, wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. z 2004 r. Nr 257, poz. 2573, z późn. zm.) jako „drogi publiczne o nawierzchni utwardzonej, niewymienione w § 2 ust. 1 pkt 29 i 30, z wyłączeniem ich remontu i przedsięwzięć polegających na budowie, przebudowie, montażu, remoncie lub rozbiórce: zjazdu z drogi publicznej, przejazdu drogowego, pasa postojowego, pasa dzielącego, pobocza, chodnika, ścieżki rowerowej, konstrukcji oporowej, przepustu, kładki oraz obiektów i urządzeń wyposażenia technicznego dróg”

Zgodnie z art. 10 § 1 kpa zapewniono stronom udział w postępowaniu, informując o wszczęciu postępowania i możliwości składania uwag i wniosków. Stosownie do art. 49 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000r. nr 98, poz. 1071 z późn. zm.) zawiadomiono strony poprzez ogłoszenie w lokalnej prasie (Zawiadomienie ukazało się w „Ziemi Piotrkowskiej w dniu 3 lipca 2009r.). Uwag i wniosków nie wniesiono.

Biuro Planowania Rozwoju Miasta, Urzędu Miasta w Piotrkowie Trybunalskim, ul. Szkolna 28, wystąpiło pismami z dnia 01.07.09r. do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Piotrkowie Trybunalskim oraz Referatu Ochrony Środowiska i Rolnictwa Urzędu Miasta w Piotrkowie Trybunalskim, o opinię co do potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Pismem z dnia 09.07.2009r., znak ROŚ.7624-29/09 Referat Ochrony Środowiska i Rolnictwa Urzędu Miasta w Piotrkowie Trybunalskim, oraz opinią z dnia 07.07.2009r., znak PPIS-ON-ZNS-440/169/09, Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny uznali za zasadne przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko oraz określili zakres raportu na środowisko dla ww. przedsięwzięcia za zgodny z art. 66 ust. 1 cytowanej wyżej ustawy. W dniu 17 lipca wydano postanowienie stwierdzające obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

W dniu 11 września 2009r., wnioskodawca przedstawił Raport o oddziaływaniu na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

Załączony Raport o oddziaływaniu na środowisko odpowiada wymogom określonym w art. 66 cyt. ustawy z dnia 3 października 2008r. Stosownie do art. 77 ust. 1 pkt 1 i 2 cyt. ustawy z dnia 3 października 2008r. Dokonano uzgodnień warunków realizacji przedsięwzięcia z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska (uzgodnienia z dnia 23 września 2009r., znak ROŚ.7624-29/09. oraz z Państwowym Powiatowym Inspektorem Sanitarnym w Piotrkowie Trybunalskim (opinia, znak PPIS-ON-ZNS-440/187/09 z dnia 14 października 2009r.) Przy wydawaniu niniejszej decyzji wszystkie uzgodnienia w zakresie warunków realizacji przedsięwzięcia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Piotrkowie Trybunalskim zostały wzięte pod uwagę.

Zgodnie z art. 79 ust 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. nr 199 poz. 1227 z 2008r.) zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, podano do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie danych o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz o możliwości składania uwag i wniosków. Stosownie do wymogów art. 33 ust. 1 cyt. ustawy z dnia 3 października 2008r. zapewniono zainteresowanym dostęp do dokumentacji przez 21 dni tj. w dniach od 14.09.2009r. do dnia 05.10.2009r. W tym czasie zainteresowani mogli zapoznać się ze złożonym przez wnioskodawcę Raportem o oddziaływaniu na środowisko sporządzonym dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz zgłaszać swoje uwagi i wnioski. Uwag i wniosków nie wniesiono.

W oparciu o art. 62 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na

środowisko (Dz. U. nr 199 poz. 1227 z 2008r.) w prowadzonym postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, na podstawie raportu o oddziaływaniu na środowisko, dokonano oceny i analizy wpływu przedsięwzięcia na środowisko oraz zdrowie i warunki życia ludzi, na dobra materialne i zabytki. Rozważono możliwość oraz przeanalizowano sposoby zapobiegania i ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie zakłada budowę drogi gminnej od ulicy Słowackiego do połączenia z ulicą Modrzewskiego i budowę odcinka ulicy Modrzewskiego do ulicy Źródlanej o projektowanej długości 457,50m. Na odcinku włączenia w ulicę Słowackiego projektowana ulica będzie posiadać dwie jezdnie o szerokościach 2x7m, które stopniowo ulegają zwężeniu i przejściu w jedną jezdnię dwupasmową o szerokości 7m. Na odcinku od ulicy Słowackiego do połączenia z ulicą Modrzewskiego projektuje się jednostronny chodnik szerokości 2,00 m oraz ścieżkę rowerową dwukierunkową o szerokości 2,00 m. Na odcinku ulicy Modrzewskiego do ulicy Źródlanej projektuje się dwustronny chodnik o szerokości 2,00 m. Na ostatnim fragmencie ulicy zaprojektowano dwustronne ciągi pieszo-rowerowe. Projekt ulicy przewiduje wykonanie nowej drogi wraz z kanalizacją deszczową i oświetleniem oraz budową chodników i ścieżki rowerowej. Konstrukcje nawierzchni zaprojektowano na podstawie wykonanych badań geotechnicznych. Przedłożony wraz z wnioskiem Raport oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia zawiera dane o wpływie projektowanej inwestycji na poszczególne komponenty środowiska. Opisane w niej skutki ingerencji w środowisko planowanego do realizacji zadania są nieznaczne i będą mieć charakter krótkotrwały oraz odwracalny, gdyż występować będą tylko w czasie wykonywania robót budowlanych związanych z budową inwestycji. Dobra organizacja robót i zastosowanie do prac maszyn budowlanych o wysokiej jakości winny je zminimalizować. W warunkach eksploatacji przedsięwzięcia źródłem uciążliwości i oddziaływania na środowisko będzie emisja spalin samochodowych, pochodzących od pojazdów poruszających się po projektowanej drodze i emisja hałasu. Oddziaływanie to będzie jednak niewielkie i nie powinno powodować zwiększonego niż dotychczas zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego czy pogorszenia klimatu akustycznego. W związku z powyższym, emisje te nie spowodują niedotrzymania standardów środowiska na terenach i w sąsiedztwie planowanej inwestycji. Nie przewiduje się możliwości kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie. Na terenie objętym inwestycją i w obszarze jej potencjalnego oddziaływania brak jest siedlisk zwierząt i roślin chronionych oraz innych obszarów objętych ochroną na podstawie ustawy o ochronie przyrody. Nie występują również obszary wodno-błotne i inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszary wybrzeży, obszary górskie lub leśne czy strefy ochronne ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników śródlądowych. Nie jest to także obszar przylegający do jezior czy stanowiący uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej. Brak jest również obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne lub kulturowe.

Zastosowanie nowoczesnej technologii przy budowie ulicy, oraz nowoczesnych materiałów na konstrukcję nawierzchni wpłynie pozytywnie na środowisko w zakresie emisji do środowiska negatywnych czynników w postaci hałasu i spalin oraz w zakresie zminimalizowania możliwości skażenia środowiska substancjami chemicznymi, które mogą przedostać się do środowiska na skutek wypadku drogowego. W czasie realizacji inwestycji będą wytwarzane odpady. Dlatego należy wyznaczyć odpowiednio przygotowane miejsca na gromadzenie odpadów powstających w czasie budowy i odpadów typu komunalnego. W czasie budowy wystąpią okresowe zwiększone pobory wody wynikające z zaspokojenia potrzeb socjalnych pracowników ekipy budowlanej, jak również wynikające z potrzeb wykonania prób szczelności zbiorników i rurociągów jako integralnej części robót budowlanych. W czasie budowy drogi do realizacji inwestycji będą sukcesywnie wykorzystywane i wbudowywane materiały takie jak: kruszywo naturalne i beton asfaltowy oraz drogowe elementy prefabrykowane: kostka brukowa, krawężniki, obrzeża itp. Planowane do wykonania oświetlenie drogi zasilane będzie z istniejącej stacji transformatorowej. Wody opadowe i roztopowe z projektowanej drogi oraz chodników wylapywane będą poprzez wpusty zlokalizowane przy krawędzi jezdni i odprowadzane przykanalikami do projektowanej kanalizacji deszczowej, a następnie po podczyszczeniu do istniejącego cieku wodnego rzeki Strawy. Ścieki przed wprowadzeniem do odbiornika będą dodatkowo podczyszczane z zawiesin ogólnych i substancji ropopochodnych, by spełniać wymogi przepisów szczegółowych w tym zakresie. Nowoprojektowana droga będzie mieć zatem bardzo niewielki wpływ na stan środowiska.

W toku prowadzonego postępowania przeanalizowano również możliwe zagrożenia dla środowiska, zwłaszcza przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolność samooczyszczania się

środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, z uwzględnieniem walorów przyrodniczych i krajobrazowych.

Biorąc pod uwagę niewielką skalę planowanego przedsięwzięcia oraz to, że jego realizacja i eksploatacja ograniczy swoje ewentualne oddziaływanie wyłącznie do miejsca lokalizacji, nie spowoduje to uciążliwości poza granicami działek objętych wnioskiem. Ze względu na lokalny charakter inwestycji, wyklucza się transgraniczne oddziaływanie przedmiotowego przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska. W związku z tym, nie prowadzono postępowania dot. transgranicznego oddziaływania na środowisko. Przedsięwzięcie nie będzie powodować zagrożeń wystąpienia poważnych awarii, nie wymaga również ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania. W przypadku analizowanej inwestycji można mówić o zagrożeniach środowiska w trakcie eksploatacji ulicy w postaci kolizji i wypadków drogowych. Ewentualne rozlanie paliw płynnych może stanowić potencjalne zagrożenie dla środowiska glebowo-roślinnego i wodnego bezpośrednio lub przez kanalizację deszczową. W sytuacjach awaryjnych należy liczyć się z zanieczyszczeniami olejami i benzyną. Niemniej jednak, biorąc pod uwagę lokalny charakter planowanej drogi wystąpienie w/w zdarzeń jest mało prawdopodobne. Zmniejszenie ryzyka zdarzeń na ulicach warunkowane jest właściwą organizacją ruchu, dobrą jakością nawierzchni, czytelnym oznakowaniem czyli czynnikami zależnymi od administratora drogi. Dodatkowym czynnikiem, niezależnym od zarządzającego ulicą, jest zachowanie ostrożności przez kierowców.

Z przeprowadzonego postępowania, w tym analizy dokumentów wynika, że realizacja i eksploatacja projektowanego przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia obowiązujących standardów jakości środowiska. Wykonanie odpowiedniej podbudowy i nawierzchni jezdni, z odwodnieniem powierzchniowym oraz oświetleniem, przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu kołowego i komunikacji pieszych oraz dostosowania parametrów drogi wraz ze zjazdami do obowiązujących przepisów dotyczących dróg publicznych.

Planowany do realizacji wariant przedsięwzięcia, opisany w raporcie, jest najwłaściwszy. Analiza przedłożonego wniosku wykazała, że jest to przedsięwzięcie, które nie wpłynie na pogorszenie stanu środowiska naturalnego i nie będzie negatywnie oddziaływać na zdrowie ludzi. Przedsięwzięcie nie obciąża w szczególny sposób środowiska, ani mu znacząco nie zagraża.

Biorąc pod uwagę powyższe, uznano, że przedsięwzięcie, po wypełnieniu rozwiązań projektowych wniosków i zaleceń minimalizujących wpływ przedsięwzięcia na środowisko, zawartych w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko dla ww. przedsięwzięcia spełni wymogi stawiane przez przepisy z zakresu ochrony środowiska. Niniejszym spełnione zostały warunki niezbędne do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla rozpatrywanego przedsięwzięcia.

Z powyższych względów postanowiono jak w sentencji.

POUCZENIE

- od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Piotrkowie Trybunalskim za pośrednictwem Prezydenta Miasta Piotrkowa Trybunalskiego w terminie 14 dni od dnia jej otrzymania.
- Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1-13 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Złożenie wniosku powinno nastąpić w terminie 4 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Termin o którym mowa, może ulec wydłużeniu o 2 lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych.

ZALĄCZNIKI:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

OTRZYMUJĄ:

1. wnioskodawca,
2. strony zawiadomione poprzez ogłoszenie w prasie zgodnie z art. 49 k.p.a.
3. a/a

Do wiadomości:

1. Referat Ochrony Środowiska i Rolnictwa, Urzędu Miasta w Piotrkowie Tryb.
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Piotrkowie Trybunalskim

KIEROWNIK
Biura Planowania Rozwoju Miasta
działający z upoważnienia Prezydenta Miasta
Piotrkowa Trybunalskiego
Katarzyna Szokalska

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

pod nazwą „budowa drogi gminnej zbiorczej w ciągu trasy N – S od ulicy Słowackiego do połączenia z ulicą Modrzewskiego oraz budowa odcinka ulicy Modrzewskiego do ulicy Źródlanej w Piotrkowie Trybunalskim, w ramach zadania pn.: „budowa obwodnicy miasta Piotrkowa Trybunalskiego – III etap”.

Przedmiotem inwestycji jest budowa drogi gminnej od ulicy Słowackiego do połączenia z ulicą Modrzewskiego oraz budowa odcinka ulicy Modrzewskiego do ulicy Źródlanej o projektowanej długości 457,50m. Na odcinku włączenia w ulicę Słowackiego projektowana ulica będzie posiadać dwie jezdnie o szerokościach 2x7m, które stopniowo ulegają zwężeniu i przejściu w jedną jezdnię dwupasmową o szerokości 7m. Projektowana ulica zlokalizowana zostanie w granicach następujących działek nr ewidencyjnych:

- 30/1; 30/2; 30/3; 49/1; 49/2; 50/1; 50/2; 52/2; 51; 52/1; 52/2; 53/3; 53/4; 53/5; 73/4; 73/5; 73/6; 74/2; 133; 134 -obręb 27 oraz
- 315/42; 315/85; 315/86; 315/87; 315/88; 315/89; 315/90; 315/91; 315/92; 315/93; 315/94; - obręb 24

Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii:

- woda (w okresie realizacji inwestycji) - do 4,5 m³
- paliwa (olej napędowy w okresie realizacji inwestycji) - do 940 litrów
- paliwa (olej napędowy) - przy zimowym utrzymaniu dróg ok. 13 litrów/sezon
- mieszanka soli i piasku przy zimowym utrzymaniu dróg - 7 t/sezon
- mieszanka mineralno-asfaltowa SMA -194 m³
- beton asfaltowy - 499m³
- kostka betonowa -1822m²
- krawężniki betonowe - 980m
- obrzeża betonowe -1113m
- kruszywo łamane - 950m³
- piasek -1000m³
- cement - 20t

Projektowana ulica będzie przebiegała w okolicy terenów o luźnej zabudowie mieszkaniowo-usługowej. Ze względu na klasę drogi (Z-zbiorecza) oraz rodzaj ruchu KR-3 nie przewiduje się urządzeń zabezpieczających.

Zastosowanie nowoczesnej technologii przy budowie ulicy, oraz nowoczesnych materiałów na konstrukcję nawierzchni wpłynie pozytywnie na środowisko w zakresie emisji do środowiska negatywnych czynników w postaci hałasu i spalin oraz w zakresie zminimalizowania możliwości skażenia środowiska substancjami chemicznymi, które mogą przedostać się do środowiska na skutek wypadku drogowego.

Budowa chodników i ścieżek rowerowych w znaczny sposób wpłynie pozytywnie na poprawę bezpieczeństwa pieszych, jak również osób kierujących pojazdami. Wody opadowe zostaną odprowadzone poprzez wpusty zlokalizowane przy krawędzi jezdni przykanalikami do projektowanej kanalizacji deszczowej, a następnie po podczyszczeniu do istniejącego cieku wodnego rzeki Strawy.

Z przeprowadzonych obliczeń rozprzestrzeniania zanieczyszczeń wokół analizowanego odcinka drogi wynika, że nie ma przekroczeń wartości dopuszczalnych. Głównym źródłem hałasu (typu liniowego) na analizowanym terenie jest hałas drogowy emitowany z terenu pasa drogowego. Trasa przejazdu została wyznaczona poprzez podzielenie drogi na odcinki, w których zostały umieszczone punktowe źródła hałasu (zamiana źródła liniowego hałasu na źródła punktowe). Do obliczeń hałasu emitowanego przez ruch samochodowy przyjęto ogólny ruch 2400 samochodów ciągu w ciągu doby. Natężenie ruchu jest realizowane początkowo przez 2 jezdnie dwupasmowe - od ulicy Słowackiego, które stopniowo ulegają zwężeniu i przejściu w jedną jezdnię dwupasmową, w kierunku ulicy Modrzewskiego. Większe wartości hałasu można zaobserwować w obrębie skrzyżowań, gdzie pojazdy zwalniają przez co czas trwania sytuacji akustycznej jest dłuższy. Po wykonaniu obliczeń nie stwierdzono przekroczenia wartości dopuszczalnych. Powierzchnia pasa drogowego objętego inwestycją wynosi ok. 1,9ha.

Teren na której realizowana będzie inwestycja to teren niezagospodarowany. Teren na którym projektuje się drogę w znacznej części pokryty jest trawą oraz pojedynczymi drzewami i krzewami. Drzewa i krzewy znajdujące się w liniach rozgraniczających inwestycję przeznaczone są do wycinki. W zasięgu oddziaływania obiektu nie występują obszary chronione na podstawie ustawy o ochronie przyrody, w tym obszary sieci Natura 2000. Ponadto w bezpośrednim sąsiedztwie oraz zasięgu oddziaływania zakładu nie znajdują się:

- c) dobra kultury poddane ochronie na podstawie ustawy z dnia 23 lipca 2003r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2003r. Nr 162, póź. 1568),
- d) obiekty i obszary poddane ochronie na podstawie przepisów ustawy o ochronie przyrody, ustawy o lasach, ustawy - Prawo wodne oraz przepisów ustawy o uzdrowiskach i lecznictwie uzdrowiskowym,

Opis analizowanych wariantów planowanego przedsięwzięcia:

Wariant „0”

Wariant zerowy zakłada całkowitą rezygnację z przeprowadzenia inwestycji (nie podjęcia zamierzonych działań) i utrzymania w dłuższej perspektywie istniejącego stanu rzeczy. Zaniechanie realizacji danej inwestycji drogowej, czyli dalsza eksploatacja istniejącej infrastruktury nie wpłynie na poprawę stanu środowiska.

Wariant I

Wariant ten zakłada budowę planowanej inwestycji. Głównym uzasadnieniem dla tej budowy są korzyści ekonomiczne i społeczne odnoszone przez mieszkańców i użytkowników drogi.

Najbardziej korzystnym, zarówno ekonomicznie jak i dla rozwoju firmy okazuje się wariant I – wariant inwestycyjny.



KIEROWNIA
Biura Planowania Rozwoju Miasta
działający z upoważnienia Prezydenta Miasta
Piotrkowa Trybunalskiego
Katarzyna Szokańska
Katarzyna Szokańska