

GOŚ.6220.3.2020

## DECYZJA nr 3/2023

### o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia

Na podstawie art. 71 ust. 1, ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 i art. 85 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 ze zm. ), zgodnie § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko ( Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm. ), a także art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks Postępowania Administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2000 ze zm. ), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 19.03.2020 r. Zarządu Powiatu w Sochaczewie w imieniu którego działa pełnomocnik Pan Dawid Ligoda PROMOST CONSULTING Sp. z o.o. Sp. k. , 36 – 307 Rzeszów, ul. Jana Niemirskiego 4 i po przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko

orzekam

- 1. określić środowiskowe uwarunkowania dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie mostu na rzece Bzurze na terenie miasta Sochaczew w powiecie sochaczewskim, województwo mazowieckie.**
- 2. określić warunki realizacji przedsięwzięcia biorąc pod uwagę informacje, o których mowa w art. 63 ust. 1, art. 82 ust.1 pkt.1 lit. b 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 ( t. j. Dz. U. z 2022 r., poz. 1029 ze zm. ) oraz nałożyć obowiązki działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b lub c.**
- 3. określić warunki realizacji przedsięwzięcia wynikające z uzgodnienia przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie.**

**a ) rodzaj przedsięwzięcia** – planowane przedsięwzięcia ma polegać będzie na budowie mostu na rzece Bzurze na terenie miasta Sochaczew w powiecie sochaczewskim, województwo mazowieckie.

Planowana inwestycja polegająca na budowie obiektu mostowego w ciągu drogi o nawierzchni twardej z wyłączeniem przebudowy dróg oraz 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 o ochronie przyrody jest zaliczona zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm. ) do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być wymagany.

Inwestycja w całości zlokalizowana jest na terenie miasta Sochaczew. Początek budowy projektowanego odcinka drogi powiatowej zlokalizowano na skrzyżowaniu z ulicą Gawłowska (DP3813W). Projektowana droga zostanie połączona z istniejącą poprzez skrzyżowanie typu rondo. Następnie droga zostanie poprowadzona w kierunku wschodnim i tam połączona z istniejącym układem drogowym z pośrednictwem skrzyżowania typu rondo. Do ronda oprócz projektowanej drogi klasy G włączone będą istniejące ulice: Al. 600 lecia (DW705) od strony północnej i południowej, ul. Trojanowska (DP3804W) oraz ul. Staszica (DP 3840W). Projektowana inwestycja znajduje się w części na terenie zabudowy, natomiast most przebiega nad rzeką Bzurą poza obszarami zabudowanymi. W rejonie lokalizacji inwestycji – w jej sąsiedztwie znajdują się tereny zabudowy Sochaczewa, obszary nadbrzeżne rzeki Bzura, a także jej koryto.

**b) skala przedsięwzięcia** – celem przedmiotowej inwestycji będzie bezpośrednie połączenie ul. Gawłowskiej z ul. Al. 600 lecia, ul. Trojanowskiej i ul. Staszica celem szybkiego i bezpiecznego przemieszczenia się ruchu samochodowego, rowerowego i pieszego.

Powierzchnia terenu przeznaczona pod realizację inwestycji wynosi około 7,35 ha.

Przedsięwzięcie obejmuje:

- budowę jednojezdniowej drogi klasy G na odcinku o długości 664,64 m,
- budowę małego ronda stanowiącego początek projektowanej drogi,
- budowę ronda o nieregularnym kształcie stanowiącego koniec projektowanej drogi,
- odcinkowe przebudowy lub rozbudowy dróg kolidujących z projektowaną inwestycją,
- budowę chodników i ścieżek rowerowych,
- budowę przystanków autobusowych w ciągu ul. Al. 600-lecia,
- budowę zjazdów do nieruchomości,
- budowę układu odwodnienia dróg, w tym kanalizacji deszczowej,
- budowę oświetlenia drogowego,
- budowę kanału technologicznego,
- wykonanie oznakowania drogi i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- budowę kanału technologicznego,
- wykonanie oznakowania drogi i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- przebudowę i/lub zabezpieczenie infrastruktury, w zakresie usunięcia kolizji z istniejącymi sieciami telekomunikacyjnymi, elektrycznymi, gazowymi, wodno-kanalizacyjnymi,
- budowę innych urządzeń ochrony środowiska, np. zapisanych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- inne prace o charakterze porządkującym lub wykończeniowym, w tym sadzenia zieleni.

Podstawowe parametry techniczne projektowanej drogi:

- klasa i kategoria drogi – G,
- prędkość projektowa – 60 km/h,
- prędkość miarodajna – 70 km/h.

W ciągu projektowanej drogi G po obu stronach drogi zastosowano pas zieleni, ścieżkę rowerową oraz chodnik o następujących parametrach:

- ilość jezdni -1,
- szerokość jezdni – 7,00 m,
- szerokość pasów ruchu – 3,50 m,
- szerokość pasa zieleni – 2,00 – 3,50 m,
- szerokość ścieżki rowerowej – 1,8 m,
- szerokość chodnika odsuniętego od jezdni – 1,50 m.

Dla rozbudowy dróg istniejących przyjęto następujące parametry:

- ul. Gawłowska (DP3813W)
  - klasa i kategoria drogi – Z,
  - prędkość projektowa – 50 km/h,
  - ilość jezdni – 1,
  - szerokość jezdni – 6,00 m,
  - szerokość pasów ruchu – 3,00 m,
  - szerokość chodnika przy jezdni – 2,20 m.
  
- Al. 600 – lecia (DW705W)
  - klasa i kategoria drogi – G,
  - prędkość projektowa – 50 km/h,
  - prędkość miarodajna – 60 km/h,
  - ilość jezdni – 1,
  - szerokość jezdni – 7,00 m,
  - szerokość pasów ruchu – 3,50 m,
  - szerokość chodnika przy jezdni – 2,20 m.
  
- ul. Staszica (DP3840W)
  - klasa i kategoria drogi – Z,
  - prędkość projektowa – 40 km/h,
  - ilość jezdni – 1,
  - szerokość jezdni – 6,00 m,
  - szerokość pasów ruchu – 3,00 m,
  - szerokość ścieżki rowerowej – 1,8 m,
  - szerokość chodnika odsuniętego od jezdni – 1,50 m,
  - szerokość pasa zieleni – 2,00 – 5,00 m.
  
- ul. Trojanowska (DP3804W)
  - klasa i kategoria drogi – Z,
  - prędkość projektowa – 40 km/h,
  - ilość jezdni – 1,
  - szerokość jezdni – 6,00 m,
  - szerokość pasów ruchu – 3,00 m,
  - szerokość ścieżki rowerowej – 1,8 m,
  - szerokość chodnika odsuniętego od jezdni – 1,50 m,
  - szerokość pasa zieleni – 2,20 m.

Podstawowe parametry skrzyżowania typu rondo:

- małe rondo z istniejącą ulicą Gawłowską
  - długość odcinka: 125,65 m ( po obwodzie zewnętrznym ),
  - prędkość projektowa na jezdni ronda – 50 km/h,
  - prędkość projektowa na wlotach ronda – 50 km/h,
  - średnica zewnętrzna ronda – 40,0 m,
  - średnica wyspy środkowej ronda – 24,0 m,
  - szerokość pierścienia – 2,0 m,
  - szerokość jezdni ronda – 6,0 m ( 1 pas ruchu ),
  - wloty na rondo – 4,0 m,

- wyloty z ronda – 4,5 m.
- rondo o nieregularnym kształcie z al. 600 – lecia, ul. Trojanowską i ul. Staszica
  - długość odcinka: 295,40 m ( po obwodzie zewnętrznym ),
  - prędkość projektowa na jezdni ronda – 50 km/h,
  - prędkość projektowa na wlotach ronda – 50 km/h,
  - średnica pierścienia – 2,0 m,
  - szerokość jezdni ronda – 6,0 m ( 1 pas ruchu ),
  - wloty na rondo – 4,0 m,
  - wyloty z ronda – 4,5 m.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się wykonanie mostu na rzece Bzurze zlokalizowanego w ciągu nowoprojektowanej drogi łączącej ul. Gawłowską z ul. Al. 600-lecia. Wykonany obiekt będzie jednoprzęsłowy o schemacie statycznym łuku z jazdą dołem. Płyta pomostu zostanie podwieszona do łuków za pomocą wieszaków, zaprojektowanych z prętów o wysokiej wytrzymałości, tworzących układ tzw. "Network - arch". Całość przęsła jaką tworzą dwa łuki wraz z pomostem, będzie swobodnie podparta na podporach. Przyczółki przewiduje się jako żelbetowe, masywne posadowione pośrednio. Obiekt będzie posiadał następujące podstawowe parametry:

- rozpiętość teoretyczna mierzona w osi konstrukcji - ok. 84 m,
- szerokość całkowita pomostu - ok.20 m,
- kąt skrzyżowania obiektu z przeszkodą - 90°.

Rozpiętość przęsła pozwoli na przekroczenie rzeki Bzury bez konieczności stosowania podpór stałych w korycie, ani ingerencji w naturalne koryto rzeki. Światło obiektu wynika z przeprowadzonych obliczeń hydrologiczno-hydraulicznych i pozwoli na niezakłócony przepływ wody powodziowej, nie powodując nadmiernego spiętrzenia wody czy też rozmycia dna. W ramach inwestycji nie przewiduje się regulacji, kształtowania ani umacniania linii brzegowej w miejscu planowanej przeprawy mostowej, chyba że roboty takie zostaną wskazane przez Zarządcę cieku.

Ze względu na konstrukcję obiektu oraz zakładaną technologię budowy może wystąpić konieczność wykonania podpór tymczasowych zlokalizowanych w korycie rzeki oraz na terenach zalewowych. Szczegóły lokalizacji podpór tymczasowych oraz sposób ich wykonania określone zostaną na etapie prac projektowych.

Teren przedsięwzięcia odwadniany będzie powierzchniowo, poprzez nadanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych drogom ze sprowadzeniem wód z korony drogi do rowów drogowych ( za pośrednictwem przykanalików ) lub do kanalizacji deszczowej. Następnie wody opadowo-roztopowe zostaną odprowadzone do odbiorników ( rzeka Bzura, rowy drogowe lub istniejąca sieć kanalizacji deszczowej ).

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się przebudowę lub budowę oświetlenia drogowego zwłaszcza w strefie skrzyżowań, przejść dla pieszych i w miejscach, gdzie wymagają tego przepisy techniczne lub ze względu bezpieczeństwa uczestników ruchu. W związku z tym oświetlone zostaną wszystkie odcinki budowanych i przebudowywanych dróg.

Ze względu na planowany zakres robót budowlanych niezbędna będzie przebudowa lub zabezpieczenie istniejących sieci. Koliduje w obrębie drogi bądź terenu do niej przyległego dotyczą sieci gazowej, wodno-kanalizacyjnych, energetycznych, telekomunikacyjnych i innych – stwierdzonych w terenie, w oparciu o otrzymane wymagania gestorów infrastruktury w obrębie planowanej inwestycji.

Przebudowie lub zabezpieczeniu będą podlegały sieci wodociągowe magistralne i rozdzielcze oraz przyłącza, które kolidują z drogą objętą przedsięwzięciem. Odcinki wodociągów z uwagi na przebieg drogi będą wymagały przełożenia poza pas jezdny lub wykonania samych przejść poprzecznych pod drogami. Przebudowywane odcinki wodociągów zostaną uzbrojone zgodnie z obowiązującymi przepisami, a przejścia poprzeczne pod drogami zostaną zabezpieczone rurami ochronnymi. Przekroczenia takie zostaną wykonane w rurach ochronnych zabezpieczonych manszetami a same rurociągi zostaną umieszczone w tych rurach na płozach. Istniejące hydranty, zasuwki i inne uzbrojenie zostaną zlikwidowane. Nowe uzbrojenie zostanie zabudowane na nowych odcinkach rurociągu. Przebieg sieci zostanie wytyczony najkrótszymi możliwymi odcinkami.

W rejonie zainwestowania zlokalizowane są gazociągi niskiego i średniego ciśnienia. W związku z planowanym zagospodarowaniem terenu, budowane i rozbudowywane drogi oraz odcinki chodników i ścieżek rowerowych naruszają strefy kontrolowane gazociągów i jednocześnie spowodują ingerencję w teren istniejący ( powodując zmniejszenie przykrycia rurociągow, lokalnie odkrywając je bądź zwiększając przykrycie i jednocześnie obciążenie na sieć ). Z tego też względu konieczne będzie przełożenie sieci lub zabezpieczenie ich tak, aby ich lokalizacja nie stwarzała zagrożenia rozszczelnieniem i była zgodna z obowiązującymi przepisami. Sieci zostaną przełożone poza pas jezdny a przejścia poprzeczne zostaną zabezpieczone rurami osłonowymi i ochronnymi. Istniejące uzbrojenie ( zawory odcinające, zasuwki działowe, sączki itp. ) zostaną wyregulowane w dotychczasowych lokalizacjach lub przełożone na nowe rurociągi w lokalizacjach zbliżonych do dotychczasowych.

Kanały sieci sanitarnej i deszczowej, które znajdują się w rejonie przedsięwzięcia zostaną przebudowane i zabezpieczone, a w przypadku instalacji w dobrym stanie technicznym – zabezpieczone z jednoczesną regulacją wysokościową studni ( względnie z ich niezbędnym remontem ). Odcinki kolidujące wysokościowo z planowanym zagospodarowaniem zostaną przełożone zgodnie z wydanymi warunkami technicznymi i obowiązującymi przepisami. W związku z projektowanym wykonaniem włączeń – odkryte komory/studnie zostaną ponownie zaizolowane na całej powierzchni odkrycia i uzupełnione ubytki. Ponadto na wszystkich komorach i studniach ( nieprzeznaczonych do rozbiórki ), zlokalizowanych w granicy pasa drogowego zostaną wymienione włązy kanalizacyjne na włązy typu ciężkiego D400. Wymienione zostaną również stopnie złazowe i/lub drabinki.

Sieci napowietrzne SN i NN w przesłach kolidujących z budową drogi będą przebudowane na sieci kablowe lub napowietrzne w sposób niekolidujący z inwestycją według warunków technicznych określonych przez gestora sieci.

W rejonie projektowanego mostu wybudowane są odcinki kanalizacji telekomunikacyjnej pierwotnej wraz z liniami kablowymi kanałowymi oraz liniami kablowymi ziemnymi. W celu usunięcia kolizji z projektowanymi drogami dojazdowymi do nowego mostu na rzece Bzurze wybudowane będą odcinki nowej kanalizacji telekomunikacyjnej pierwotnej, do których zostaną przebudowane linie kablowe. Wzdłuż projektowanych dróg wybudowany będzie kanał technologiczny 4 otworowy z rur o średnicy 110 mm.

Dla wszystkich projektowanych dróg zakłada się konstrukcję bitumiczną o układzie warstw dostosowanym do kategorii ruchu. Nie przewiduje się nawierzchni „cichej”.

W ramach realizacji inwestycji zostaną wykonane nasadzenia roślinności w celu zrekompensowania ubytków związanych z wycinką drzew i krzewów kolidujących z przedsięwzięciem. Przewiduje się nasadzenia zieleni krajobrazowej, ozdobnej i estetycznej oraz naprowadzającej w otoczeniu przejść dla zwierząt ( przeprawa mostowa ), w tym drzew, krzewów i bylin.

W ramach realizacji przedsięwzięcia przewiduje się wykonanie:

- lokalnej wycinki zieleni kolidującej z inwestycją,
- zdjęcia humusu,
- przebudowy i/lub zabezpieczenia kolidującej infrastruktury podziemnej i naziemnej,
- robót ziemnych ( korytowanie, budowa nasypów i wykopów ),
- budowy odwodnienia drogi,
- rozbiórki lub frezowania warstw konstrukcyjnych dróg objętych przebudową/rozbiórką,
- konstrukcji drogi ( warstwy podbudów i nawierzchni ),
- obiektów inżynierskich,
- robót wykończeniowych,
- oznakowania i urządzenia bezpieczeństwa ruchu,
- elementów ulic i wyposażenia dróg,
- zieleni drogowej,
- innych robót towarzyszących,
- uporządkowania terenu.

Prace związane z realizacją przedsięwzięcia dotyczą:

- a) wykonania podbudowy dróg z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 - kruszywo łamane stabilizowanego mechanicznie,
  - o rozłożenie i zagęszczenie mieszanki
  - o utrzymanie podbudowy w czasie robót.
- b) wykonania podbudowy dróg z betonu asfaltowego
  - o spryskanie lepiszczem lub pokrycie taśmą asfaltową krawędzi urządzeń obcych i krawężników,
  - o rozłożenie i zagęszczenie mieszanki betonu asfaltowego,
  - o uporządkowanie terenu robót.
- c) wykonania nawierzchni dróg z betonu asfaltowego,
  - o posmarowanie lepiszczem lub pokrycie taśmą asfaltową krawędzi urządzeń obcych i krawężników,
  - o rozłożenie i zagęszczenie mieszanki mineralno-asfaltowej,
  - o wykonanie połączeń podłużnych i poprzecznych,
  - o obcięcie krawędzi i posmarowanie lepiszczem,
  - o prace porządkowe.
- d) wyłożenia podbudowy dróg mieszankami mineralno-bitumicznymi,
  - o ułożenie na istniejącej warstwie w celu uzyskania odpowiedniego profilu potrzebnego do ułożenia kolejnej warstwy
- e) wykonania nawierzchni dróg z kostki brukowej
  - o wykonanie podsypki,
  - o ułożenie kostki brukowej wraz z zagęszczeniem,
  - o wypełnienie spoin,
  - o uporządkowanie terenu robót.
- f) wykonania nawierzchni dróg z betonu cementowego
  - o przygotowanie podłoża,
  - o wykonanie nawierzchni z betonu cementowego wg wymagań specyfikacji technicznej,
  - o uporządkowanie terenu robót.

Przedsięwzięcie obejmuje wykonanie oznakowania dróg i urządzeń bezpieczeństwa ruchu, w tym:

- a) oznakowania poziomego
  - o oczyszczenie podłoża,
  - o wykonanie przed znakowania,
  - o naniesienie powłoki znaków na nawierzchnię drogi o kształtach i wymiarach zgodnych z dokumentacją projektową i załącznikiem nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury,
  - o ochrona znaków przed zniszczeniem przez pojazdy w czasie prowadzenia robót,
  - o uporządkowanie terenu robót.
- b) oznakowania pionowego
  - o roboty przygotowawcze (w tym wykonanie dołów i fundamentów),
  - o ustawienie konstrukcji wsporczych i osadzenie słupków z wypełnieniem otworu,
  - o zamocowanie tarcz znaków drogowych zgodnie z Dokumentacją Projektową i STWiORB,
  - o przeprowadzenie badań kontrolnych,
  - o uporządkowanie terenu robót.
- c) oświetlenia ulicznego
  - o roboty przygotowawcze (w tym wykonanie dołów i fundamentów),
  - o kopanie rowów dla kabli.
  - o układanie kabli w rowach kablowych.
  - o montaż i stawianie słupów oświetleniowych.
  - o wykonywanie uziomów,
  - o uporządkowanie terenu robót.

W ramach realizacji inwestycji zostaną wykonane elementy ulic, w tym:

- a) krawężniki betonowe
  - o wykonanie podsypki,
  - o ustawienie krawężników na podsypce cementowo-piaskowej,
  - o wypełnienie spoin krawężników zaprawą,
  - o zalanie spoin masą zalewową,
  - o pielęgnacja spoin,
  - o zasypanie zewnętrznej ściany krawężnika gruntem i ubicie,
  - o uporządkowanie terenu.
- b) chodniki z brukowej kostki betonowej
  - o wykonanie podsypki,
  - o ułożenie kostki brukowej wraz z zagęszczeniem i wypełnieniem szczelin,
  - o uporządkowanie terenu robót.
- c) obrzeża betonowe
  - o rozścielenie i ubicie podsypki,
  - o ustawienie obrzeży,
  - o wypełnienie spoin,
  - o obsypanie zewnętrznej ściany obrzeża.

Realizacji inwestycji obejmuje również:

- a) urządzenie zieleni drogowej
  - o przygotowanie terenu do urządzenia zieleńców

- urządzenie zieleni (siew, ewentualnie nasadzenia)
  - pielęgnację obejmującą: podlewanie przez cały sezon wegetacyjny, sprawdzanie udatności, uzupełnianie wypadów.
- b) wykonanie kanalizacji
- wykonanie wykopu,
  - wykonanie podsypki,
  - ułożenie kolektora,
  - wykonanie studzienek kanalizacyjnych,
  - wykonanie przełożenia kałli i skrzyżowań z istniejącym uzbrojeniem,
  - wykonanie wyposażenia kolektora,
  - odtworzenie nawierzchni drogi, ścieżki rowerowej, chodników,
  - próby technologiczne,
  - uporządkowanie terenu.
- c) wykonanie sieci podziemnych kolidujących z przedsięwzięciem:
- wykonanie wykopu,
  - wykonanie podsypki,
  - ułożenie rur ochronnych i sieci,
  - wykonanie uzbrojenia, w marę potrzeby
  - wykonanie przełożenia sieci wraz z uzbrojeniem,
  - wykonanie wyposażenia sieci,
  - próby technologiczne,
  - odtworzenie nawierzchni i zieleni,
  - uporządkowanie terenu.
- d) wykonanie obiektów inżynierskich - podstawowe roboty budowlane przy wznoszeniu nowego obiektu
- wykonanie wykopów pod fundamenty obiektu,
  - wykonanie fundamentów obiektu (fundamenty głęboke – palowe),
  - wykonanie przyczółków obiektu,
  - wykonanie ustroju nośnego obiektu,
  - wykonanie zabezpieczeń antykorozyjnych obiektu,
  - wykonanie zasypek inżynierskich obiektu,
  - wykonanie płyt przejściowych,
  - wykonanie elementów wyposażenia obiektu,
  - uporządkowanie terenu.

Prace przy realizacji przedsięwzięcia uwzględniają wykonanie uzbrojenia terenu:

- a) roboty przy podziemnych urządzeniach uzbrojenia terenu:
- wyznaczenie zakresu robót,
  - wykonanie wykopów,
  - wykonanie podsypki,
  - ułożenie przewodów (rur),
  - wykonanie wyposażenia sieci,
  - próby technologiczne,
  - zasypanie i zagęszczenie wykopów,
  - uporządkowanie terenu robót.
- b) roboty przy nadziemnych urządzeniach uzbrojenia terenu:
- wyznaczenie zakresu robót,
  - ustawienie nowych urządzeń wspierających,
  - rozwieszenie przewodów,



- próby technologiczne,
- uporządkowanie terenu robót.

Projektowana inwestycja w całości zlokalizowana jest na terenie zabudowanym. Dla projektowanych dróg przyjęto następujące prędkości projektowe i (miarodajne):

- Droga klasy G: 60 km/h (70 km/h)
- Al. 600-lecia: 50 km/h (60 km/h)
- ul. Gawłowska: 50 km/h
- ul. Trojanowska: 50 km/h
- ul. Staszica: 50 km/h.

**c) powiązanie z innymi przedsięwzięciami w szczególności kumulowanie się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie** – ze względu na rodzaj i charakterystykę planowanego przedsięwzięcia oraz brak jego powiązania z innymi przedsięwzięciami w chwili obecnej nie ma możliwości ponadnormatywnego kumulowania się oddziaływania inwestycji z innymi przedsięwzięciami zlokalizowanymi poza terenem inwestycyjnym.

**d) wykorzystanie zasobów naturalnych** - teren przewidziany pod inwestycję ocenia się pod względem przyrodniczym jako umiarkowanie zróżnicowany. Do najcenniejszych terenów zalicza się rzekę Bzurę oraz fragmenty zadrzewień nadrzecznych, starorzeczy, szuwarów, ziołorośli oraz suche murawy. Obszary o mniejszej bioróżnorodności to obszary ogrodów przydomowych w których dominują gatunki ozdobne i synantropijne oraz tereny upraw rolniczych. Najmniejszą bioróżnorodnością odznaczają się tereny przekształcone – o utwardzonej nawierzchni, w miejscach zabudowy, przydomowych składowisk materiałów, gruzu itp.

W związku z realizacją przedsięwzięcia zostanie wykorzystana powierzchnia terenu wynosząca około 7,35 ha.

W fazie realizacji inwestycji będą wykorzystywane m.in.: mieszanki mineralno – asfaltowe, kruszywa, mieszanki gruntowo – cementowe, betonowe elementy prefabrykowane (krawężniki, kostki, płyty), beton cementowy, stal, woda, piasek, kruszywo, emulsje asfaltowe, farby, humus.

Orientacyjne ilości i rodzaje materiałów, które mogą być wykorzystywane podczas budowy to:

- mieszanki mineralno – bitumicznej (nawierzchnia i podbudowa) - ok. 2,2 tys. m<sup>3</sup>,
- mieszanka niezwiązana z kruszywem - ok. 6 tys. m<sup>3</sup>,
- mieszanka związana spoiwem hydraulicznym - ok. 3,5 tys. m<sup>3</sup>,
- kostka brukowa - ok. 5 tys. m<sup>3</sup>,
- beton cementowy - ok. 4,8 tys. Mg,
- stal - ok. 0,8 tys. Mg,
- emulsja asfaltowa - ok. 10 Mg.

W trakcie budowy nastąpi zużycie kopalin do celów budowlanych (kruszywa do podbudów, zapraw budowlanych i betonu).

W związku z realizacją przedsięwzięcia przewiduje się wykonywanie robót ziemnych tj. wykopów i nasypów. Nowoprojektowana droga będzie prowadzona zasadniczo w nasypie co spowodowane jest istniejącą rzeźbą terenu oraz występowaniem obszarów zalewowych. Na odcinkach dowiązania do stanu istniejącego wystąpią nasypy i wykopy.

Najwyższe nasypy dla projektowanej inwestycji zlokalizowane są na dojazdach do mostu i wynoszą ok. 7 m.

Wstępny szacunek wielkości robót ziemnych przedstawia się następująco:

- wykopy – około 5 tys. m<sup>3</sup>,
- nasypy – około 50 tys. m<sup>3</sup>.

Przed przystąpieniem do robót ziemnych zostanie zdjęta warstwa humusu, która zostanie magazynowana w rejonie robót lub innym miejscu po uzgodnieniu z Inwestorem. Humus ten będzie wykorzystany przy pracach wykończeniowych na projektowanych skarpach oraz związanych z urządzeniem przydrożnej zieleni.

Materiałochłonność i energochłonność prowadzonej rozbudowy nie będzie odbiegać od analogicznych przedsięwzięć o podobnym profilu działalności. Zastosowane rozwiązania techniczne w trakcie budowy będą nowoczesne i nie będą stwarzać trwałych i ponadnormatywnych zagrożeń dla środowiska. Wynika to ze stosunkowo małej skali inwestycji i przewidywanej techniki budowy.

W fazie eksploatacji będzie występowało zapotrzebowanie na środki do utrzymania zimowego drogi (zależne od warunków atmosferycznych i rodzaju stosowanych środków). Średnio przewiduje się zużycie soli drogowej i środków uszczelniających. Ponadto wystąpi konieczność bieżącego utrzymania terenów zieleni. Zużycie materiałów dla potrzeb utrzymania drogi będzie zależne od sposobów oraz zasad eksploatacji drogi i będzie takie samo jak dla pozostałej części dróg eksploatowanych przez tego samego zarządcę.

Po zrealizowaniu inwestycji zwiększy się zapotrzebowanie na energię elektryczną z uwagi na oświetlenie części nowej drogi.

W toku eksploatacji poruszające się pojazdy będą wykorzystywały różne rodzaje paliw, w sposób porównywalny z dotychczasowym i stosowanym powszechnie na drogach.

Przewidywane zużycie wody, podstawowych surowców i materiałów, paliw oraz energii w toku eksploatacji omawianego odcinka jest szacowane na:

- środki zimowego utrzymania dróg – około 30 Mg.
- dobowe zapotrzebowanie na energię elektryczną zasilania w energię elektryczną – około 72 kWh.

Zużycie materiałów w fazie eksploatacji będzie zależne głównie od prowadzonych remontów. Przewiduje się zużycie materiałów na poziomie 20 % w stosunku do podanych powyżej danych dla okresu budowy.

Likwidacja przedsięwzięcia na charakter hipotetyczny. Oddziaływania, fazy ewentualnej likwidacji będą związane z rozbiórką dróg, ekranów akustycznych, zbiorników retencyjnych, wytwarzaniem odpadów oraz czasowymi, krótkotrwałymi uciążliwościami w zakresie emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza. Uciążliwości fazy likwidacji będą zbliżone do fazy budowy. Największym obciążeniem będzie praca maszyn oraz powstające odpady.

**e) emisja i występowanie innych uciążliwości** – uciążliwości związane z okresem budowy będą krótkotrwałe i odwracalne. Wynika to ze skali inwestycji, stosowanej technologii i rodzaju przedsięwzięcia. Oddziaływania powyższe są integralnie związane z zakresem przedsięwzięcia i w zasadzie nie mogą być wyeliminowane. Istnieje ograniczona możliwość zmniejszenia uciążliwości budowy (głównie w zakresie emisji hałasu) poprzez ograniczenie hałaśliwych robót w rejonie zabudowy mieszkaniowej do pory dziennej. Należy podkreślić, że uciążliwości w zakresie emisji hałasu wynikające z pracy maszyn i pojazdów budowlanych będą w rejonie zabudowy mieszkaniowej zbliżone do tła akustycznego wynikającego z odbywającego się normalnie ruchu. W czasie prac budowlanych w miejscach włączeń do istniejącej sieci drogowej odbywał się będzie ruch samochodowy zgodnie z opracowywanymi czasowymi organizacjami ruchu. Roboty będą więc prowadzone pod ruchem. Na odcinku nowo budowanym ruch samochodowy nie będzie się odbywał. Ruch samochodu poprowadzony zostanie po istniejących drogach.

Zasięg w/w zagrożeń w czasie budowy jest ograniczony w części i przestrzeni – nie decyduje w sposób trwały o stanie środowiska w rejonie analizowanego obszaru lokalizacji przedsięwzięcia (po zakończeniu budowy ten rodzaj oddziaływania na środowisko nie będzie występował).

W fazie budowy powstają emisje związane głównie z eksploatacją sprzętu ciężkiego. Zabezpieczenie przed pyleniem, emisją szkodliwych substancji i hałasem jest podstawą działań organizacyjnych w ramach realizacji przedsięwzięcia i nadzoru nad nim. Również jakość wykonywanych robót ma istotny wpływ na zanieczyszczenie środowiska. Sprzęt i środki transportowe powinny być dobierane na budowę z uwzględnieniem ich wpływu na środowisko. Istotne jest więc zużycie paliwa, jego rodzaj, ilość wydzielanych spalin, hałas, drgania jak również stan techniczny maszyn i pojazdów. Konieczna jest prawidłowa eksploatacja i właściwa konserwacja sprzętu. Maszyny i pojazdy nie powinny być przeciążone i przeładowane oraz powinny spełniać wymagania odnośnie ochrony przed hałasem i emisją spalin.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia może wystąpić okresowe pogorszenie jakości powietrza atmosferycznego. Uciążliwości te będą związane z prowadzeniem robót drogowych z użyciem ciężkiego sprzętu budowlano-drogowego oraz wykonywaniem prac ziemnych i asfaltowaniem jezdni. Emisje z użytkowanych maszyn będą na poziomie emisji z samochodów ciężarowych. Podczas pracy maszyn drogowych może wystąpić zwiększona emisja wtórna pyłów. Jest to emisja niezorganizowana i incydentalna.

Podczas ulepszania podłoża gruntowego pod nawierzchnie drogowe oraz wykonywania warstw konstrukcji nawierzchni mogą wystąpić dodatkowe uciążliwości dla środowiska spowodowane zanieczyszczeniem otoczenia pyłami powstającymi podczas transportu lub zabudowywania materiału nawierzchniowego.

Przy robotach nawierzchniowych mogą występować okresowe uciążliwości dla użytkowników terenu w rejonie robót, których trudno uniknąć i które będą spowodowane wydzielaniem spalin przez maszyny i pojazdy oraz wydzielaniem się gazów z podgrzanych asfaltów drogowych. Dla asfaltów stosowanych w drogownictwie gazy te nie występują w stężeniach szkodliwych na terenach przyległych. Jakkolwiek wydzielaniu się szkodliwych gazów z mieszanek mineralno-bitumicznych trudno zapobiec, to możliwe jest znaczne ograniczenie tej emisji w trakcie transportu mieszanki poprzez zastosowanie oponczy szczelnie zakrywających skrzynie ładunkową samochodu przewożącego mieszankę.

Pylenie wtórne powstaje podczas rozbiórsk oraz transportowania materiału nawierzchniowego – można je zmniejszyć utrzymując w należywym stanie plac budowy i drogi dojazdowe dla samochodów z materiałami. Aby ograniczyć nadmierne pylenie podczas budowy należy także stosować maszyny budowlane nowej generacji, niemniej jednak zapylenie w trakcie realizacji inwestycji jest nie do uniknięcia. Jednak uciążliwość pylenia krótkotrwałego (tylko podczas budowy) nie będzie nadmiernie uciążliwa dla otoczenia. Zaleca się także unikanie stabilizacji gruntu i kruszyw na miejscu budowy, gdyż powoduje to pylenie. Jeśli jest to niemożliwe to mieszanie należy wykonywać podczas bezwietrznej pogody.

Następną uciążliwością dla środowiska może być hałas, powstający podczas prac budowlanych. Będzie on związany z pracą ciężkich maszyn. Wystąpi również emisja drgań mechanicznych z pracy ciężkiego sprzętu wykonującego prace budowlane, rozbiórkowe, dowozu materiałów budowlanych itp., które mogą niekorzystnie oddziaływać na mieszkańców sąsiadujących z planowaną inwestycją. Będą to jednak w większości przejściowe uciążliwości o zasięgu lokalnym. Aby ograniczyć wibracje generowane podczas robót należy stosować maszyny wysokiej jakości i właściwie je konserwować.

Realizacja inwestycji wymaga pracy ciężkiego sprzętu budowlanego, co spowoduje czasowy negatywny wpływ na klimat akustyczny. Poziom hałasu podczas pracy tego typu sprzętu (traktowanego jako źródła punktowe) wynosi 85-95 dB-A w odległości 1 – 2 m od maszyny. Istnieje ograniczona możliwość zmniejszenia uciążliwości budowy i ewentualnej likwidacji (głównie w zakresie emisji hałasu) poprzez dobór rozwiązań wykonawczych, w szczególności szerokie stosowanie prefabrykatów i elementów montowanych poza placem budowy, ograniczenie hałaśliwych robót do pory dziennej itp.

Na etapie budowy powstawać będą ścieki bytowo - gospodarcze. W obecnej fazie projektowania nie jest możliwe wykonanie prognozy ilości tych zanieczyszczeń.

Źródła tych ścieków wystąpią okresowo, w największym nasileniu w miejscach zapleczy budowy. Dla minimalizacji zagrożenia zanieczyszczeniem wód powierzchniowych i gruntowych należy zainstalować na zapleczach i placach budowy przenośne sanitariaty. Ścieki socjalne gromadzone w zbiornikach kabin sanitarnych należy okresowo po napełnieniu opróżniać przez specjalistyczną firmę.

Ważne jest również dbanie o zabezpieczanie składowisk materiałów sypkich oraz nadzór nad stanem technicznym sprzętu. Wody opadowe spływające z terenu zapleczy mogą zawierać pył, cement, mączkę wapienną itp. W trakcie prac budowlanych należy zwrócić szczególną uwagę na właściwą eksploatację sprzętu budowlanego, niepodejmowanie prac remontowych takich jak wymiana oleju itp. Powinny być zorganizowane stałe punkty tankowania sprzętu budowlanego o takich zabezpieczeniach i organizacji, które zapewnią nie przedostawanie się produktów ropopochodnych do gruntu i wód.

Wycinka zieleni ograniczona będzie do niezbędnego minimum – przeprowadzona będzie przez wyspecjalizowaną firmę w sposób niezagrażający środowisku i bezpieczeństwu osób trzecich (drewno i gałęzie z wycinki będą wykorzystane gospodarczo przez osoby fizyczne lub jednostki gospodarcze).

W związku z realizacją przedsięwzięcia niezbędna jest wycinka drzew. Wariant najkorzystniejszy dla środowiska zapewnia minimalizację ilości wycinki.

Powstające odpady (zgodnie z katalogiem odpadów) zaliczone będą głównie do grupy 17 tj. „Opadów z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych)”. Ponadto mogą również powstawać odpady z grupy 15 tj. opakowania z papieru i tektury, opakowania z tworzyw sztucznych, opakowania wielomateriałowe oraz z grupy 20 tj. niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne. Odpady te wytworzone będą głównie podczas rozbiórki przez wykonawcę robót budowlanych oraz w czasie budowy i będą własnością firm wykonujących roboty budowlane (jeżeli Inwestor nie zdecyduje inaczej) i przez te firmy (wg umów o wykonanie prac budowlanych) zagospodarowywane zgodnie z ustawą o odpadach. Wykonawca robót jest zobowiązany do prowadzenia planowej gospodarki odpadami.

Podstawowe zasady gospodarowania odpadami w tej fazie obejmują ich segregację oraz magazynowanie w wyznaczonych i urządzonych miejscach. Zasady te obejmują opisane powyżej rozwiązania chroniące środowisko. Dzięki przyjętym rozwiązaniom zminimalizowane zostanie możliwe oddziaływanie odpadów na środowisko przy zapewnieniu maksymalnego wykorzystania materiałów możliwych do wtórnego wykorzystania, takich jak destrukty, podbudowy, elementy betonowe z rozbiórek.

W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia występować będą emisje z dróg mające wpływ na zanieczyszczenie powietrza, natężenie hałasu, odprowadzanie substancji zanieczyszczających wraz z wodami opadowymi i roztopowymi do wód.

Podstawowe zanieczyszczenia w komunikacji samochodowej to: tlenki azotu ( $\text{NO}_x$ ), wśród których dominuje dwutlenek azotu ( $\text{NO}_2$ ), powstający podczas spalania paliw w silnikach, tlenki siarki ( $\text{SO}_x$ ), tlenek węgla, węglowodory. Na ilość emitowanych przez pojazdy zanieczyszczeń mają wpływ takie czynniki, jak: rodzaj spalanej paliwa, rozwiązania konstrukcyjne silnika i układu paliwowego, pojemność silnika, moc i związane z nimi zużycie paliwa, konstrukcja układu wydechowego (katalizator), stan techniczny silnika i innych podzespołów, prędkość jazdy, technika jazdy, płynność jazdy, pochylenie niwelety. Wobec tak dużej ilości parametrów, od których zależy emisja, jej dokładne oszacowanie ilościowe jest bardzo trudne, a wszystkie stosowane metody obliczeniowe obarczone są pewnymi błędami. Jednakże należy spodziewać się, że poprawienie nawierzchni, a co za tym idzie płynności jazdy przy jednoczesnym polepszaniu jakości techniczno-ekologicznej silników przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń. Duży wpływ na wielkość emisji i rozkład stężeń zanieczyszczeń powietrza ma stan techniczny pojazdów, rodzaj stosowanego paliwa oraz budowa silnika. Parametry te nie zależą od rozwiązań projektowych drogi. Znaczenie ma również szybkość przejazdu pojazdów oraz płynność ruchu, które dla przyjętych rozwiązań drogowych należy uznać za optymalne dla minimalizacji oddziaływań.

Wykonana analiza oddziaływania przy zastosowaniu programu symulacyjnego opartego na metodzie Caline wykazała, że w związku z eksploatacją przedmiotowej drogi nie będą występowały przekroczenia dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń analizowanych substancji tj. benzenu, pyłu zawieszonego  $\text{PM}_{10}$ , pyłu  $\text{PM}_{2,5}$ , dwutlenku siarki i dwutlenku azotu. Obliczenia wykonano dla najbardziej niekorzystnych warunków uwzględniając tło zanieczyszczeń tj. aktualne wartości średnioroczne podane przez GIOŚ w rejonie objętym przedmiotową inwestycją.

Analizowana inwestycja nie powinna stać się źródłem ponadnormatywnego zanieczyszczenia powietrza. Dla stężeń 1-godzinowych wartości maksymalne poziomu emisji występują do ok. 2,1 m od osi jezdni. Dla stężeń średniorocznych wartości największe spośród

obliczonych występują w odległości do ok. 0,3 m od osi jezdni dla obu perspektyw czasowych, zatem mieszczą się w granicach pasa drogowego. Poza nim stężenia w powietrzu będą niższe, co nie stanowi zagrożenia dla roślin zlokalizowanych w pobliżu planowanej inwestycji.

Odcinki drogi objęte przedsięwzięciem będą odwadniane poprzez nadanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych poszczególnych elementów drogi. Zastosowany zostanie system składający się z rowów trawiastych i krótkich odcinków rowów zabudowanych lub kanalizacji kanałowej (odcinki połączeniowe – przejścia poprzeczne pod drogami). Odbiornikami wód opadowo-roztopowych będą rzeka Bzura oraz istniejące kanalizacje deszczowe. Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane do wód powierzchniowych po podczyszczeniu w urządzeniach oczyszczających (piaskownikach, separatorach).

Planowana inwestycja realizowana będzie na terenie miasta, który charakteryzuje się stosunkowo dużym stopniem zurbanizowania i zagospodarowania. W otoczeniu projektowanego układu komunikacyjnego występują tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, wielorodzinnej oraz tereny zielone i łąki.

Ze względu na hałas, przedmiotowe przedsięwzięcie klasyfikuje się jako źródło typu: „drogi lub linie kolejowe”. Za podstawę klasyfikacji akustycznej terenu przyjęto ustalenia dokumentów planistycznych oraz faktyczne przeznaczenie i zagospodarowanie terenu.

Prognozowane przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu będą odnosić się do zabudowy zlokalizowanej na:

- terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,
- terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego.

Ze względu na możliwość przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach chronionych akustycznie konieczne będzie wybudowanie ekranów akustycznych, które wpłyną na ograniczenie poziomów hałasu na ww. obszarach.

W związku z eksploatacją drogi będą powstawać odpady z grupy 17 tj. mieszanki bitumiczne (odpady z bieżących remontów), odpady z remontów dróg, z grupy 19 tj. skratki, piasek z szafników, odpady z separatorów, z grupy 20 tj. odpady z czyszczenia dróg, odpady z maszyn rolniczych.

Ponadto w wyniku zdarzeń drogowych mogą powstać odpady z grupy 16 81 - odpady powstałe w wyniku wypadków i zdarzeń losowych. W zależności od sytuacji i rodzaju zdarzenia mogą to być odpady o kodzie 16 81 01\* - odpady wykazujące właściwości niebezpieczne, lub 16 81 02 - odpady inne niż wymienione w 16 81 01.

Postępowanie z odpadami będzie analogiczne do zasad stosowanych w odniesieniu do innych odcinków dróg tego samego zarządcy. Odpady będą zbierane w sposób selektywny i przekazywane uprawnionym odbiorcom. Wytwórcą odpadów mogą być również jednostki wykonujące prace remontowe, które będą odpowiedzialne za ich zagospodarowanie.

Przedsięwzięcie nie wpływa na stan w zakresie promieniowania elektromagnetycznego. Ewentualne roboty w zakresie usunięcia kolizji z istniejącymi sieciami elektroenergetycznymi nie będą wpływały na przebieg tych sieci, a tym samym zmianę rodzaju lub skali oddziaływania.

f) warunki i wymagania, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit b lub c ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j: Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 ze zm. ) oraz obowiązki działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b ww. ustawy:

Zgodnie z pismem Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Dyrektora Zarządu Zlewni w Łowiczu z dnia 04.06.2020 r. znak: WA.ZZŚ.5.435.1.362.2020.MS wskazano następujące warunki:

1. przed przystąpieniem do prac uzyskać pozwolenie wodnoprawne na realizację przedsięwzięcia w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią,
2. podczas budowy stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia budowlane,
3. materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i do wód,
4. zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód, wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw,
5. teren inwestycji wyposażyć w niezbędną ilość szczelnych i nieprzepuszczalnych pojemników, koszy i kontenerów do gromadzenia odpadów,
6. odpady magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami,
7. wodę na potrzeby socjalne dostarczać beczkowozami ( ewentualnie pobierać z sieci wodociągowej ),
8. wody opadowe i roztopowe z terenu zaplecza budowy odprowadzać do gruntu; odprowadzanie ww. wód do odbiorników prowadzić w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód.
9. ścieki bytowe odprowadzać do przewoźnych toalet, nie dopuszczać do ich przepełnienia ( systematycznie opróżniać przez uprawnione podmioty ),
10. w przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżenia poziomu wód gruntowych; do minimum ograniczać czas odwodnienia wykopu oraz ograniczyć wpływ ww. prac do terenu działki inwestycyjnej; wodę z odwodnienia zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami po uzyskaniu pozwolenia wodnoprawnego, jeśli jest prawem wymagane,
11. roboty ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo – wodnych , a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne,
12. zdjętą wierzchnią warstwę ziemi ( odkład ) składować poza obszarami, na których znajdują się ciekły wodne, poza terenem zagrożonym powodzią, a także poza obszarami kierunku spływu wód powierzchniowych do ujęć wód podziemnych,
13. prace w obrębie koryta Bzury, prowadzić w sposób zapewniający ciągłość przepływu wód,
14. nie dopuścić do zniszczenia lub uszkodzenia istniejącego systemu odwadniającego bez uprzedniego wykonania nowego systemu;
15. wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego oraz obiektów drogowych odprowadzać do rowów przydrożnych oraz kanalizacji deszczowej; ww. rowy przydrożne zlokalizować wzdłuż planowanego przebiegu drogi; odprowadzenie ww. wód do odbiorników prowadzić w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww.

- wód, zastosować urządzenia podczyszczające ( separatory substancji ropopochodnych i osadniki zawiesin ) dla ww. wód z pasa drogowego oraz obiektów drogowych,
16. zapewnić stałą konserwację urządzeń podczyszczających i odwadniających w celu sprawnego działania tych urządzeń oraz wysokiej skuteczności podczyszczenia wód opadowych i roztopowych,
  17. w sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu; zanieczyszczony grunt należy przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwienia,
  18. wykonać konstrukcję obiektu mostowego w sposób, który nie zawęży istniejącego przekroju poprzecznego koryta Bzury oraz nie spowoduje zmian w przepływie wód z uwzględnieniem wysokich stanów wód,
  19. nie naruszać stabilności dna ciek.

**g) warunki realizacji przedsięwzięcia wynikające z uzgodnienia przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie:**

Zgodnie z postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 12 stycznia 2023 r. znak: WOOS-I.4221.202.2022.ACH.5 i postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie znak: WOOS-I.4221.202.2022.ACH.7 z dnia 16 marca 2023 r. należy:

- I. Na etapie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:
  - 1) przed przystąpieniem do jakichkolwiek działań należy dokonać oględzin terenu pod kątem występowania gatunków chronionych i ich siedlisk oraz analizy planowanych prac w kontekście przepisów dotyczących w szczególności ochrony zwierząt objętych ochroną gatunkową;
  - 2) podczas realizacji inwestycji zapewnić nadzór przyrodniczy (herpetologa, ornitologa oraz dendrologa, ichtiologa, chiropterologa);
  - 3) wycinkę drzew wykonać poza sezonem lęgowym, w okresie od początku września do końca lutego lub w okresie lęgowym pod nadzorem ornitologicznym i chiropterologicznym;
  - 4) w trakcie robót budowlanych należy zapewnić ochronę pni, koron i systemów korzeniowych drzew i krzewów występujących w sąsiedztwie terenu inwestycji, zgodnie ze sztuką ogrodniczą; zabezpieczenie drzew należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym dendrologicznym;
  - 5) wycinkę starych drzew oraz niszczenie i przenoszenie spróchniałych i ściętych drzew należy poprzedzić kontrolą entomologa;
  - 6) zaplecze budowy zorganizować poza doliną rzeki Bzury na terenie utwardzonym (optymalnie na terenie przekształconym antropogenicznie), zabezpieczonym przed niekontrolowanym wyciekiem substancji ropopochodnych przed ewentualnym przedostaniem się substancji niebezpiecznych do środowiska gruntowo-wodnego; zakazuje się składowania urobku, kruszyw czy materiałów budowlanych pod koronami drzew i krzewów przeznaczonych do adaptacji;
  - 7) prace budowlane rozpocząć od wykonania tymczasowych płotków herpetologicznych chroniących przed dostaniem się płazów na plac budowy; należy je zastosować po stronie obu stronach drogi w km 0+200 do 0+580; wygradzenie o wysokości minimum 50 cm, wykonane z folii polimerowej, geowłókniny lub geotekstylii, które powinno być stabilnie i szczelnie zakotwiczone w gruncie oraz posiadać tzw. przewieszkę, zakończenia wygradzenia należy uformować w kształt litery „U”;
  - 8) w ramach obiektu mostowego w km 0+440 (o konstrukcji stalowego łuku ze ściągami w postaci pomostu z betonu sprężonego) należy wykonać pod projektowanym mostem



- przejście dla zwierząt o konstrukcji stalowego łuku ze ściągami w postaci pomostu z betonu sprężonego (min. szer. pólki po stronie prawobrzeżnej 1 m, a lewobrzeżnej 15 m);
- 9) integralną częścią przejścia dla zwierząt będą stałe pełne płotki ochrono – naprowadzające przylegające szczelnie do przyczółków mostowych wraz z systemem rynien zatrzymujących z kratami wpadowymi w przypadku projektowania dróg zjazdowych; należy je zastosować po stronie obu stronach drogi w km ok. 0+200 do ok. 0+580 strona prawa oraz w km ok. 0+200 do ok. 0+578 strona lewa ( lokalizację płotków stałych podano łącznie, lecz ostatecznie należy je płynnie doprowadzić do przyczółków mostu na każdym z brzegów ); wygrodenie o wysokości minimum 50 cm, powinno posiadać odgiętą krawędź górną na zewnątrz ( w kierunku otaczającego terenu ) pod kątem  $45\div 90^\circ$  o szerokości min. 10 cm, głębokości zakopania w gruncie - min. 10 cm ( zalecana 15 cm ), płotki ochrono-naprowadzające należy wykonać z prefabrykatów stalowych lub betonowych kształtowanych lub laminatu wzmocnionego grodzicami; w celu ograniczenia liczby kolizji na odcinku końcowym, należy zakończyć ogrodzenia w kształcie litery „U”, o wymiarach 70 x 40 cm, powodujące zmianę kierunku ruchu zwierząt;
  - 10) podczas prowadzenia prac, w przypadku konieczności wykonania wykopów, należy je zabezpieczyć w sposób uniemożliwiający wpadanie do nich zwierząt;
  - 11) prace polegające na wykonaniu podpór tymczasowych należy prowadzić poza okresem tarła i migracji ryb tj. poza okresem marzec - czerwiec lub w tym okresie pod nadzorem ichtiologa;
  - 12) przed rozpoczęciem robót oraz w trakcie prowadzenia prac budowlanych, należy kontrolować teren budowy pod kątem występowania zwierząt; w przypadku stwierdzenia obecności zwierząt należy im umożliwić ucieczkę z terenu objętego pracami budowlanymi lub dokonać ich przeniesienia do odpowiednich siedlisk poza rejon objęty inwestycją, z zastosowaniem przepisów odrębnych;
  - 13) przed przystąpieniem do robót budowlanych, należy zdjąć i odpowiednio zabezpieczyć wierzchnią warstwę gleby (humus), którą po zakończeniu inwestycji należy w miarę możliwości wykorzystać do rekultywacji terenu;
  - 14) w przypadku instalacji przeziernych elementów tj. ekranów dźwiękochłonnych, należy zastosować elementy minimalizujące ich wpływ na śmiertelność zwierząt (w tym przede wszystkim ptaków) tj. pasy, kropki, matowienie, nadruki, farby UV; wykluczyć stosowanie sylwetek ptaków; rodzaj elementów minimalizujących uzgodnić z ornitologiem;
  - 15) na placu budowy jak i również na etapie użytkowania stosować oświetlenie dające tzw. „ciepłe” widmo świetlne, np. lampy sodowe lub LED; lampy powinny bezwarunkowo posiadać szczelne obudowy;
  - 16) na etapie realizacji prace budowlane w pobliżu zabudowy mieszkaniowej prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00, za wyjątkiem prac wymagających ciągłego procesu technologicznego;
  - 17) prace budowlane prowadzić w sposób ograniczający możliwość wtórnego pylenia, tj. teren inwestycji utrzymywać w należyтым porządku, plac budowy zraszać wodą w dni słoneczne i wietrzne, przykrywać plandekami skrzynie ładunkowe samochodów transportujących materiały sypkie oraz osłaniać przed działaniem wiatru składowiska materiałów zawierających drobne frakcje pyłowe;
  - 18) na etapie realizacji wyłączać silniki pojazdów w czasie postoju;
  - 19) wszystkie maszyny i urządzenia wykorzystywane podczas prac budowlanych utrzymywać w dobrym stanie technicznym i konserwować systematycznie w sposób prawidłowy, pozwalający na uniknięcie wycieków płynów technicznych i paliw do środowiska gruntowo-wodnego;
  - 20) wszelkie prace w obrębie koryta rzeki prowadzić w sposób zapewniający ciągłość przepływu wód;
  - 21) prace odwodnieniowe prowadzić, bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych, do minimum ograniczyć czas odwadniania wykopu;
  - 22) zorganizować zaplecze budowy (bazę materiałową oraz miejsca postoju maszyn) poza terenami wodno-błotnymi, podmokłymi, na terenie zabezpieczonym przed potencjalnym zanieczyszczeniem (w szczególności substancjami ropopochodnymi) środowiska gruntowo- wodnego; zabrania się lokalizacji zaplecza w dolinach rzek oraz w dolinkach drobnych cieków;

- 23) teren realizacji inwestycji zaopatrzyć w środki do neutralizacji awaryjnych wycieków substancji, w tym ropopochodnych; w przypadku ich rozlania zanieczyszczenie niezwłocznie usunąć, a zebrany materiał przekazać do utylizacji uprawnionemu odbiorcy;
- 24) na etapie realizacji zabezpieczyć wody cieków wodnych przed dostawaniem się do nich materiałów budowlanych i odpadów, poprzez wykonanie rusztowań, podestów roboczych i zabezpieczeń (np. ze szczelnie ułożonych desek na całej szerokości przebudowywanego obiektu lub przy użyciu innych materiałów takich jak siatki zabezpieczające, ekrany lub kraty, folia zabezpieczająca), usytuowanych na takiej wysokości, aby nie zakłócić przepływu wód;
- 25) prace w obrębie koryta rzeki prowadzić ze szczególną ostrożnością; bezwzględnie unikać wjazdu maszynami budowlanymi w obręb koryta i nie zakłócać naturalnego przepływu wody w ww. ciekach;
- 26) wszelkie umocnienia skarp nasypów dokonywać przy pomocy materiałów naturalnych (kamień polny, faszyna itp.) bądź nieszkodliwych dla środowiska (np. płyty ażurowe, bruk, teokrata przestrzenna z wypełnieniem kamieniem);
- 27) na etapie realizacji przedsięwzięcia zapewnić pracownikom zaplecze sanitarne i socjalne; powstające ścieki bytowe gromadzić w szczelnych zbiornikach bezodpływowych przewoźnych toalet i przekazywać systematycznie za pośrednictwem uprawnionych odbiorców do dalszego zagospodarowania;
- 28) wody opadowe i roztopowe odprowadzać poprzez sieci kanalizacyjne oraz rowy drogowe do rzeki Bzury i do rowów otwartych; przed wprowadzeniem do odbiorników naturalnych podczyszczać w osadnikach i separatorach;
- 29) zapewnić stałą drożność systemu odprowadzającego wody opadowe i roztopowe z powierzchni drogowej.

II. W dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy oś należy uwzględnić następujące wymagania dotyczące ochrony środowiska:

- 1) wykonać ekrany akustyczne minimalizujące oddziaływanie hałasu na tereny chronione akustycznie zgodnie z przedstawioną lokalizacją i podanymi parametrami:

Lp.	Kilometraż	Długość	Wysokość	Strona drogi	Rodzaj ekranu	Klasa izolacyjności
1	ul. Gawłowska południe od km 0+006,74 do km 0+042,46 (gdzie km 0+000 znajduje się w środku projektowanego ronda SR-1)	ok. 42 m	4 m	prawa	Przezroczysty	B3
2	ul. Gawłowska północ od km 0+016,44 do km 0+052,64 (gdzie km 0+300 znajduje się w środku projektowanego ronda SR-1)	ok. 42 m	4 m	lewa	Przezroczysty	B3
3	ul. Gawłowska północ od km 0+010,51 do km 0+092,94 (gdzie km	ok. 85 m	4 m	prawa	Przezroczysty	B3

	0+000 znajduje się w środku projektowanego ronda SR-1)					
4	ul. Gawłowska południe od km 0+011,15 do km 0+082 (gdzie km 0+000 znajduje się w środku projektowanego ronda SR-1)	ok. 74 m	4,75 m	lewa	Przezroczysty	B3
5	droga klasy G od km 0+017,96 do km 0+050,83 (gdzie km 0+000 znajduje się w środku projektowanego ronda SR-1)	ok. 35 m	4 m	prawa	Przezroczysty	B3
6	droga klasy G od km 0+558,51 do km 0+618,52 (gdzie km 0+000 znajduje się w środku projektowanego ronda SR-1)	ok. 59 m	4 m	lewa	Przezroczysty	B3
7	droga klasy G od km 0+625,59 do km 0+645,10 (gdzie km 0+000 znajduje się w środku projektowanego ronda SR-1)	ok.20 m	4 m	lewa	Przezroczysty	B3
8	droga klasy G od km 0+550,75 do km 0+633,93 (gdzie km 0+000 znajduje się w środku projektowanego ronda SR-1)	ok.84 m	4 m	prawa	Przezroczysty	B3
9	Al. 600-lecia północ od km 0+052,27 do km 0+117,24 km (gdzie km 0+000,00 znajduje się w	ok. 65 m	4 m	lewa	Przezroczysty	B3

	miejscu przecięcia osi projektowanej al. 600-lecia północ z krawędzią projektowanego ronda SR-2)					
10	Al. 600-lecia północ od km - C+012,19 do km 0+034,52 (gdzie km 0+000,00 znajduje się w miejscu przecięcia osi projektowanej al. 600-lecia północ z krawędzią projektowanego ronda SR-2)	ok. 50 m	5 m	prawa	Przezroczysty	B3
11	Al. 600-lecia północ od km 0+043,24 do km 0+092,28 (gdzie km 0+000,00 znajduje się w miejscu przecięcia osi projektowanej al. 600-lecia północ z krawędzią projektowanego ronda SR-2)	ok. 54 m	5 m	prawa	Przezroczysty	B3
12	Al. 600-lecia północ od km 0+096,79 do km 0+126,32 (gdzie km 0+000,00 znajduje się w miejscu przecięcia osi projektowanej al. 600-lecia północ z krawędzią	ok. 30 m	4,75 m	prawa	Przezroczysty	B3

	projektowanego ronda SR-2)					
13	Al. 600-lecia południe od km 0+035,35 do km 0+052,28 (gdzie km 0+000,00 znajduje się w miejscu przecięcia osi projektowanej al. 600-lecia południe z krawędzią projektowanego ronda SR-2)	ok. 16 m	4 m	prawa	Przezroczysty	B3
14	Al. 600-lecia południe od km 0+052,28 do km 0+075,55 (gdzie km 0+000,00 znajduje się w miejscu przecięcia osi projektowanej al. 600-lecia południe z krawędzią projektowanego ronda SR-2)	ok. 22 m	4 m	prawa	Przezroczysty	B3
15	Al. 600-lecia południe od km 0+075,55 do km 0+097,87 (gdzie km 0+000,00 znajduje się w miejscu przecięcia osi projektowanej al. 600-lecia południe z krawędzią projektowanego ronda SR-2)	ok. 22 m	4 m	prawa	Przezroczysty	B3

III. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś.

g) ~~ryzyko wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii~~ – planowane przedsięwzięcie nie zalicza się do kategorii dla których może wystąpić poważna awaria przetryskawia. Niemniej jednak poważnym źródłem zagrożenia są wypadki i awarie w transporcie drogowym materiałów niebezpiecznych, a omawiana droga przebiega przez tereny wrażliwe na zanieczyszczenie, w szczególności w odniesieniu do wód podziemnych i powierzchniowych. Rozlane paliwa (płynne węglowodory) mogą stanowić zagrożenie dla środowiska w przypadku awaryjnego wycieku ze zbiorników pojazdów. Nawet niewielkie wycieki mogą spowodować znaczne zanieczyszczenie środowiska z uwagi na to, że woda opadowa przenosi wypłukane substancje rozpuszczone i następnie rozprzestrzenia po terenie. Może wówczas nastąpić skażenie gruntu, gleby i wód gruntowych oraz powierzchniowych.

Nagromadzone zanieczyszczenia mogą podlegać:

- odparowaniu do powietrza glebowego,
- rozpuszczeniu się w wodzie (w wilgoci zawartej w glebie),
- adsorpcji na ziarnach gruntu,
- biodegradacji dzięki bakteriom obecnym w glebie.

Biorąc pod uwagę wszystkie uwarunkowania związane z prawdopodobieństwem wystąpienia wycieku na omawianej drodze, a w szczególności całkowitą długość drogi, natężenie ruchu, procent pojazdów ciężkich, można stwierdzić, że prawdopodobieństwo wystąpienia poważnej awarii na omawianym odcinku drogi jest niskie.

W przypadku wystąpienia awarii z udziałem pojazdu przewożącego substancje niebezpieczne i rozlania się substancji poza teren szczelnej powierzchni drogi lub po przedostaniu się substancji do kanalizacji, należy niezwłocznie powiadomić o tym zdarzeniu służby Straży Pożarnej oraz zarządcę drogi. Należy również zablokować kanalizację przy zastawieniu typowych zastawek oraz sorbentów oraz dokonać przykrycia powierzchni szczelnym materiałem, celem doraźnego ograniczenia przemieszczania się substancji z wodami do gruntu. Szybka reakcja właściwych służb oraz stosowanie posiadanych przez zakład komunalny instrukcji postępowania i powiadomienie w takich stanach przyczynią się do zminimalizowania ryzyka wystąpienia poważnej awarii. Zabezpieczone zostaną gleby, wody powierzchniowe i podziemne w przypadku wystąpienia poważnej awarii spowodowanej np.: wypadkiem drogowym z udziałem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne dla środowiska (cysterny z olejem opałowym, paliwem napędowym itp.).

Na terenie i w sąsiedztwie przedsięwzięcia nie przewiduje się występowania ruchów masowych ziemi.

Ze względu na przestrzenny charakter infrastruktury drogowej uważa się ją za szczególnie wrażliwą na niektóre zjawiska klimatyczne tj. opady, silny wiatr, upały i temperatury w granicach 0°C. Wyniki ekspertyz ze scenariuszami klimatycznymi wskazują, że w perspektywie największym zagrożeniem dla systemów transportu, w tym projektowanej drogi mogą być ekstremalne opady deszczu. Analizując dostosowanie przyjmowanych rozwiązań do możliwych zmian klimatu należy zauważyć, że projektowana droga obejmuje elementy wskazywane jako szczególnie wrażliwe na zmiany klimatu, takie jak ekrany akustyczne narażone na huraganowe wiatry, a także mosty i przepusty zagrożone przez spływy wód wywołane ekstremalnymi opadami. Odwodnienie drogi zaprojektowano w taki sposób, aby możliwe było bezpieczne odprowadzenie wody zarówno z terenu drogi, jak i terenów

przyległych, przy równoczesnym maksymalnym wykorzystaniu terenów zielonych i kanalizacji przewidywanych w ramach tej drogi jako elementów retencyjnych. W odniesieniu do zjawisk temperaturowych należy stwierdzić, że droga znajduje się w zarządzie wyspecjalizowanej jednostki, gdzie obowiązują zasady utrzymania dróg, w tym w warunkach oblodzenia, dostosowywane do bieżącej sytuacji pogodowej. Nawierzchnię drogi (jako elementu wrażliwego na prognozowany wzrost temperatury) zaprojektowano zgodnie z obowiązującymi wymaganiami. W czasie eksploatacji drogi przewiduje się monitorowanie stanu nawierzchni i podejmowanie działań adekwatnych do wyników tego monitoringu.

**i) usytuowanie przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska** – przedsięwzięcie usytuowane jest poza wrażliwymi przyrodniczo terenami, a zwłaszcza obszarami wybrzeża, leśnymi, górskimi, wodno – błotnymi, oraz o płytkim zaleganiu wód podziemnych, objętych ochroną, w tym stref ochronnych wód podziemnych i ochrony zbiorników wód śródlądowych, przylegających do jezior, uzdrowisk i ochrony uzdrowiskowej, a także wymagającymi specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk przyrodniczych, objętymi ochroną w tym obszary sieci Natura 2000 oraz pozostałych form ochrony przyrody, wyznaczonych w trybie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody ( t. j.: Dz. U. z 2022 r., poz. 966 z późn. zm. ) oraz obszarami o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe i archeologiczne, o dużej gęstości zaludnienia i na których standardy jakości powietrza zostały przekroczone.

**j) transgraniczne oddziaływanie przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska** – planowane przedsięwzięcie ze względu na rodzaj i skalę zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji nie będzie związane z możliwością transgranicznego oddziaływania na środowisko.

3. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do decyzji.

## UZASADNIENIE

Zarząd Powiatu w Sochaczewie, w imieniu którego działa pełnomocnik Pan Dawid Ligoda PROMOST CONSULTING Sp. z o.o. Sp. k. 35 – 307 Rzeszów, ul. Jana Niemierskiego 4 wystąpił do Burmistrza Miasta Sochaczew z wnioskiem z dnia 19.03.2020 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie mostu na rzece Bzurze na terenie miasta Sochaczew w powiecie sochaczewskim, województwo mazowieckie, załączając kartę informacyjną o planowanej inwestycji, zawierającą wymagane dane w zakresie określonym w art. 62a ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko ( t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 283 z późn. zm. ).

Planowana inwestycja polegająca na budowie obiektu mostowego w ciągu drogi o nawierzchni twardej z wyłączeniem przebudowy dróg oraz 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 o ochronie przyrody jest zaliczona zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ) do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na

środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być wymagany.

Investycja ma obejmować budowę mostu przez rzekę Szarę w Sochaczewie. Most ten ma stanowić połączenie drogowe pomiędzy zachodnią i wschodnią częścią miasta. Odcinki dróg objęte przedsięwzięciem wraz z mostem stanowić będą połączenie ul. Gawłowskiej (lewy brzeg rzeki) z ul. Staszica i Aleją 600 – lecia połączonych na prawym brzegu tej rzeki.

Ponieważ liczba stron postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekraczała 10, to Burmistrz Miasta Sochaczew zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego ( t. j. Dz. U. z 2020 r. poz. 256 z późn. zm. ) oraz art. 73 ust. 1 i art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko ( t. j. Dz. U. z 2020 r. poz. 283 ) obwieszczeniem z dnia 11.05.2020 r. znak: GOŚ.6220.3.2020 poinformował strony o wszczęciu postępowania w powyższej sprawie oraz o możliwości wnoszenia uwag i wniosków w terminie 14 dni od dnia doręczenia ww. pisma.

W ww. okresie do tutejszego Urzędu wpłynęły następujące protesty:

- 18.05.2020 r. sprzeciw mieszkańców ulicy Staszica w Sochaczewie, reprezentowany przez Pana Radosława Wasilewskiego wysłany do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie odesłany zgodnie z kompetencjami do Urzędu Miejskiego w Sochaczewie pismem z dnia 19.06.2020 r. znak: WOOŚ-I.4220.638.2020.ML.2,
- 19.05.2020 r. sprzeciw Pana Ryszarda Felczaka – pismo z dnia 18 maja 2020 r.,
- 21.05.2020 r. sprzeciw Pani Aleksandry Wasilewskiej – pismo z dnia 21.05.2020 r.,
- 21.05.2020 r. sprzeciw Pani Barbary Mateusiak - pismo z dnia 21.05.2020 r.,
- 21.05.2020 r. sprzeciw Pana Radosława Wasilewskiego - pismo z dnia 20.05.2020 r.,
- 22.05.2020 r. sprzeciw Pana Sławomira Ziemińskiego - pismo z dnia 21.05.2020 r.,
- 22.05.2020 r. sprzeciw Pani Joanny Ziemińskiej - pismo z dnia 21.05.2020 r.,
- 22.05.2020 r. sprzeciw Mieszkańców ul. Gawłowskiej, reprezentowanych przez Panią Małgorzatę Wejers - pismo z dnia 22.05.2020 r.,
- 25.05.2020 r. sprzeciw Pani Anety Janiak - pismo z dnia 25.05.2020 r.,
- 25.05.2020 r. sprzeciw Pani Kamili Pojawy – Dąbrowskiej – pismo z dnia 25.05.2020 r.,
- 25.05.2020 r. sprzeciw Państwa Małgorzaty i Piotra Kulisiewiczów – pismo z dnia 25.05.2020 r.,
- 25.05.2020 r. sprzeciw Pana Waldemara Pajda – pismo z dnia 25.05.2020 r.,
- 25.05.2020 r. sprzeciw Pani Lidii Pojawa – pismo z dnia 25.05.2020 r.,
- 25.05.2020 r. sprzeciw Pana Piotra Janiaka – pismo z dnia 25.05.2020 r.,
- 25.05.2020 r. sprzeciw Pana Jakuba Janiaka – pismo z dnia 25.05.2020 r.,
- 22.05.2020 r. sprzeciw Pani Teresy Fortuny – pismo z dnia 20.05.2020 r.,
- 22.05.2020 r. sprzeciw Pani Anny Dymek – pismo z dnia 20.05.2020 r.,
- 22.05.2020 r. sprzeciw Państwa Magdaleny i Marka Czernic - pismo z dnia 21.05.2020 r., przekazane również zgodnie z kompetencjami do Urzędu Miejskiego w Sochaczewie pismem z dnia 03.07.2020 r. znak: WOOŚ-I.4220.638.2020.ML.5 przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie,
- 25.05.2020 r. sprzeciw Pana Władysława Pojawy - pismo z dnia 25.05.2020 r.
- 25.05.2020 r. sprzeciw Pani Agnieszka Barczak - pismo z dnia 25.05.2020 r.
- 25.05.2020 r. sprzeciw Pana Sławomira Barczaka - pismo z dnia 25.05.2020 r.
- 25.05.2020 r. sprzeciw Pani Ireny Bartczak - pismo z dnia 25.05.2020 r.



- 22.05.2020 r. sprzeciw Pani Marty Różyk - pismo z dnia 20.05.2020 r.
- 22.05.2020 r. sprzeciw Pana Michała Dymka - pismo z dnia 20.05.2020 r.
- 22.05.2020 r. sprzeciw Pani Marzeny Zackiewicz - pismo z dnia 21.05.2020 r.
- 22.05.2020 r. sprzeciw Pana Grzegorza Zackiewicza - pismo z dnia 21.05.2020 r. -
- 22.05.2020 r. sprzeciw Pana Jakuba Zackiewicza - pismo z dnia 21.05.2020 r.
- 22.05.2020 r. sprzeciw Pani Katarzyny Zackiewicz - pismo z dnia 21.05.2020 r.

Burmistrz Miasta Sochaczew realizując procedury formalno - prawne pismem z dnia 11.05.2020 r. znak: GOŚ.6220.3.2020 wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sochaczewie oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Łowiczu o opinię co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i ewentualnie o określenie zakresu raportu dla ww. inwestycji.

Ponadto Burmistrz Miasta Sochaczew pismem z dnia 21.05.2020 r. znak: GOŚ.6220.3.2020 przesłał do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie oświadczenie stwierdzające, że Zarząd Powiatu Sochaczewskiego, 96 – 500 Sochaczew, ul. Piłsudskiego 65 jak i Promost Consulting Sp. z o.o. Sp.k., 35 - 307 Rzeszów, ul. Niemirowskiego 4 nie są podmiotami zależnymi od Gminy Miasto Sochaczew.

W odpowiedzi na powyższy Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie w opinii z dnia 29.06.2020 r. znak: WOOS-1.4220.638.2020.ML.4 stwierdził, że dla przedsięwzięcia polegającego na budowie mostu na rzece Bzurze na terenie miasta Sochaczew w powiecie sochaczewskim, województwo mazowieckie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powinien być zgodny z art. 66 ustawy ooś., przy czym szczególną uwagę należy zwrócić na następujące elementy:

1. opis elementów przyrodniczych ( awifauna, herpetofauna, chiropterofauna, ichtiofauna, entomofauna, flora i siedliska ) środowiska objętych zakresem przewidywanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, w tym elementów środowiska objętych ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody ( Dz.U. z 2020 r. poz.55 )
2. przedstawienie analizowanych zagadnień w formie graficznej i kartograficznej w skali umożliwiającej kompleksowe przedstawienie wyników analizy oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze.
3. opis analizowanych wariantów, w tym proponowanego przez wnioskodawcę oraz racjonalnego wariantu alternatywnego, wariantu najkorzystniejszego dla środowiska wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz przeanalizowania wariantów lokalizacyjnych inwestycji,
4. opis metod prognozowania zastosowanych przez Wnioskodawcę oraz opis przewidywanych znaczących oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na środowisko obejmujący: bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótko-, średnio-, i długoterminowe, stałe i chwilowe oddziaływania na środowisko,
5. uzasadnienie proponowanego przez Wnioskodawcę wariantu, ze wskazaniem jego oddziaływania na środowisko, a w szczególności na rośliny, zwierzęta – szczególnie na: ptaki, płazy, ryby owady i drobne ssaki, siedliska przyrodnicze, stosunki wodne oraz ekosystem wodny ( dostosowane do odpowiednich okresów fenologicznych i biologii gatunków ),

6. opis przyjętej metodyki wykonanej inwentaryzacji przyrodniczej ( odpowiednio dostosowanej dla poszczególnych gatunków – siedlisk i przedmiotów ochrony oraz okresów fenologicznych ),

7. oznaczenie wszystkich zagadnień na załącznikach graficznych w tym przewidywanego zasięgu oddziaływania inwestycji,

8. przedstawienie wyników wykonanej inwentaryzacji przyrodniczej ( dane liczbowe i rozmieszczenie przestrzenne ) w poszczególnych okresach fenologicznych ( okres przelotów jesiennych, wiosennych, lęgowy, dyspersji połączony, zimowania ),

9. należy dokonać analizy wpływu inwestycji na korytarz ekologiczny doliny rzeki Bzury i Neru KFnC – 20,

10. należy dokonać oceny wpływu przedsięwzięcia na krajobraz poprzez:

a) określenie zasięgu przestrzennego prowadzenia analiz wpływu,

b) wstępną ocenę ryzyka wystąpienia znaczącego oddziaływania na krajobraz ze wskazaniem wykorzystanych danych i materiałów wyjściowych ( opisowe i kartograficzne ),

c) inwentaryzację krajobrazów w strefie oddziaływania,

d) określenie przyrodniczych i kulturowo – historycznych cech charakterystycznych krajobrazu oraz przejawów degradacji i dewastacji,

e) ocenę wpływu na cechy charakterystyczne krajobrazu i ich wartość,

f) ocenę skumulowanego oddziaływania,

g) określenie działań ograniczających negatywny wpływ,

h) zalecane stosowanie techniki opisowej, opisowej w ujęciu tabelarycznym i graficznej łącznie.

Ponadto w przedmiotowej sprawie należy stwierdzić, że przedmiotowa inwestycja dotyczy budowy mostu przez rzekę Bzurę w miejscowości Sochaczew. Most ten będzie stanowił połączenie drogowe pomiędzy zachodnią i wschodnią częścią miasta. Odcinki dróg objęte przedsięwzięciem wraz z mostem stanowią część połączenia ul. Gawłowskiej ( lewy brzeg rzeki Bzury ) z ul. Staszica i Aleją 600 lecia położonych na prawym brzegu tej rzeki.

Obiekt będzie posiadał następujące podstawowe parametry:

- rozpiętość teoretyczna mierzona w osi konstrukcji ok. 84 m,
- szerokość całkowita pomostu ok. 20 m,
- kąt skrzyżowania obiektu z przeszkodą - 90°.

Inwestycja realizowana będzie poza obszarami objętymi ochroną na mocy przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody ( Dz.U. z 2020 r. poz. 55). Najbliżej położony obszar Natura 2000, obszar Puszcza Kampinoska PLC140001 znajduje się w odległości ok. 7,5 km od planowanej inwestycji.

Teren przez który będzie przebiegała przedmiotowa inwestycja jest przeciętnie płaski z wyraźnie zaznaczoną doliną rzeczną. Dolina rzeki Bzura porośnięta jest przez zbiorowiska szuwarowe, ziołozarośla oraz zadrzewienia w typie łągów występujących w rzczposzeniu. W obrębie zadrzewień nadrzecznych stwierdzono liczne występowanie gatunków obcego i inwazyjnego, jakim jest klon jesionolistny *Acer negundo*.

W toni wodnej stwierdzono m.in.: strzałkę wodną *Sagittaria sagittifolia*, pałkę szerokolistną *Typha latifolia*, rzęsę drobną *Lemna minor*, łączeń baldaszkowaty *Butomus umbellatus*, jeżogłówkę gałęziastą *Sparganium erectum*. Na terenach sąsiadujących przeważają zbiorowiska ruderalne, niewielkie fragmenty ciepłolubnych muraw, jak również tereny uprawne.

Rzeka Bzura stanowi korytarz ekologiczny doliny rzeki Bzury i Neru ( KPnC – 20 ) pełniący rolę ostoi i szlaku migracyjnego dla licznych gatunków fauny i flory w tym gatunków ptaków występujących w Załączniku I Dyrektywy Rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dzikich ptaków oraz miejscem regularnie występujących ptaków migrujących nie wymienionych w ww. Załączniku I Dyrektywy Rady.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie uznał, że z uwagi na integrację przedmiotowego przedsięwzięcia, w stosunku do terenów cennych przyrodniczo tj. biotopy w korycie rzeki Bzury i w jej dopływie ( rzeka Utrata ), które mają znaczenie podczas lęgów i sezonowych migracji wielu gatunków zwierząt konieczne jest przeprowadzenie oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Inne stanowisko zajęło Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Dyrektor Zlewni w Łowiczu i w piśmie z dnia 04.06.2020 r. znak: WA.ZZŚ.5.435.1.362.2020 MS wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia polegającego na budowie mostu na rzece Bzurze na terenie miasta Sochaczew w powiecie sochaczewskim, województwo mazowieckie nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Ponadto ww. organ wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań, o których mowa w art. 82 ust.1 pkt 1 lit b ustawy ooś oraz nałożenie obowiązku działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit b ustawy ooś, z uwzględnieniem następujących elementów:

1. przed przystąpieniem do prac uzyskać pozwolenie wodnoprawne na realizację przedsięwzięcia w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią,
2. podczas budowy stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia budowlane,
3. materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i do wód,
4. zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód, wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw,
5. teren inwestycji wyposażyć w niezbędną ilość szczelnych i nieprzepuszczalnych pojemników, koszy i kontenerów do gromadzenia odpadów,
6. odpady magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami,
7. wodę na potrzeby socjalne dostarczać beczkowozami ( ewentualnie pobierać z sieci wodociągowej ),
8. wody opadowe i roztopowe z terenu zaplecza budowy odprowadzać do gruntu; odprowadzanie ww. wód do odbiorników prowadzić w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód,
9. ścieki bytowe odprowadzać do przewoźnych toalet, nie dopuszczać do ich przepełnienia ( systematycznie opróżniać przez uprawnione podmioty ),
10. w przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżenia poziomu wód gruntowych; do minimum

ograniczać czas odwodnienia wykopu oraz ograniczyć wpływ ww. prac do terenu działki inwestycyjnej; wodę z odwodnienia zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami po uzyskaniu pozwolenia wodnoprawnego, jeśli jest prawem wymagane,

11. roboty ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo – wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonosne,

12. zdjętą wierzchnią warstwę ziemi ( odkład ) składować poza obszarami, na których znajdują się ciekły wodne, poza terenem zagrożonym powodzią, a także poza obszarami kierunku spływu wód powierzchniowych do ujęć wód podziemnych,

13. prace w obrębie koryta Bzury, prowadzić w sposób zapewniający ciągłość przepływu wód,

14. nie dopuścić do zniszczenia lub uszkodzenia istniejącego systemu odwadniającego bez uprzedniego wykonania nowego systemu;

15. wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego oraz obiektów drogowych odprowadzać do rowów przydrożnych oraz kanalizacji deszczowej; ww. rowy przydrożne zlokalizować wzdłuż planowanego przebiegu drogi; odprowadzenie ww. wód do zbiorników prowadzić w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód, zastosować urządzenia podczyszczające ( separatorzy substancji ropopochodnych i osadniki zawiesin ) dla ww. wód z pasa drogowego oraz obiektów drogowych,

16. zapewnić stałą konserwację urządzeń podczyszczających i odwadniających w celu sprawnego działania tych urządzeń oraz wysokiej skuteczności podczyszczenia wód opadowych i roztopowych,

17. w sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu; zanieczyszczony grunt należy przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwienia,

18. wykonać konstrukcję obiektu mostowego w sposób, który nie zawęży istniejącego przekroju poprzecznego koryta Bzury oraz nie spowoduje zmian w przepływie wód z uwzględnieniem wysokich stanów wód,

19. nie naruszać stabilności dna cieku.

Ponadto w ww. piśmie stwierdzono między innymi, że planowana do realizacji inwestycja ma na celu skrócenie czasu podróży pomiędzy prawobrzeżną i lewobrzeżną częścią Sochaczewa. Realizacja inwestycji pozwoli na bezpośrednie połączenie ul. Gawłowskiej z ul. Al. 500 lecia kł. Trojanowską i ul. Staszica. Nowoprojektowana przeprawa pozwoli na szybkie i bezpieczne przemieszczanie się ruchu samochodowego, rowerowego i pieszego. Początek budowy projektowanego odcinka drogi powiatowej zlokalizowano na skrzyżowaniu z ul. Gawłowską (DP3813W). Projektowana droga zostanie połączona z istniejącą poprzez skrzyżowanie typu rondo. Następnie drogę przeprowadzono w kierunku wschodnim i tam połączono z istniejącym układem drogowym za pośrednictwem skrzyżowania typu rondo. Do ronda oprócz projektowanej drogi klasy G włączono istniejące ulice: Al. 600 lecia (DW 705) od strony północnej i południowej, ul. Trojanowską (DP3804W) oraz ul. Staszica (DP 3840W). Projektowana inwestycja znajduje się na terenie zabudowanym, natomiast most przebiegać będzie nad rzeką Bzura poza obszarami zabudowanymi. W ciągu projektowanej drogi klasy G po obu stronach drogi zastosowano pas zieleni, ścieżkę rowerową oraz chodnik o następujących parametrach: ilość jezdni – 1, szerokość jezdni – 7 m, szerokość pasów ruchu – 3,5 m, szerokość pasa zieleni – 2-3,5 m, szerokość ścieżki rowerowej – 1,8 m, szerokość chodnika odsuniętego od jezdni – 1,5 m.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje: budowę drogi klasy G, budowę mostu przez rzekę Bzura, budowę skrzyżowań typu rondo, które będą stanowić połączenie projektowanej drogi z

istniejącym układem drogowym, budowę chodników i ścieżek rowerowych na budowanych i przebudowywanych drogach, przebudowę lub rozbudowę odcinków dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych kolidujących z projektowaną drogą, budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu, budowę i przebudowę oświetlenia drogowego, budowę układu odwodnienia dróg, w tym kanalizacji deszczowej, budowę, przebudowę lub zabezpieczenie urządzeń infrastruktury zewnętrznej, wykonanie oznakowania drogi i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, przebudowę lub zabezpieczenie infrastruktury, w zakresie usunięcia kolizji z istniejącymi sieciami telekomunikacyjnymi, elektrycznymi, gazowymi, wodno – kanalizacyjnymi, budowę innych urządzeń ochrony środowiska, np. zapisanych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz inne prace o charakterze porządkującym lub wykończeniowym, w tym nasadzenia zieleni.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się wykonanie mostu na rzece Bzura zlokalizowanego w ciągu nowo projektowanej drogi łączącej ul. Gawłowską z ul. Al. 600 lecia. Przewiduje się wykonanie obiektu jednoprzęsłowego o schemacie statycznym łuku z jazdą dołem. Płyta pomostu będzie podwieszona do łuków za pomocą wieszaków zaprojektowanych z prętów wysokiej wytrzymałości. Całość przęsła, jaką tworzą dwa łuki wraz z pomostem, będzie swobodnie podparta na podporach. Przyczółki przewiduje się jako żelbetowe, masywne posadowione pośrednio. Obiekt będzie posiadał następujące podstawowe parametry: rozpiętość teoretyczna – mierzona w osi konstrukcji – ok. 84 m, szerokość całkowita pomostu - ok. 20 m, kąt skrzyżowania obiektu z przeszkodą – ok. 90°. Rozpiętość przęsła pozwala na przekroczenie rzeki Bzura bez konieczności stosowania podpór stałych w korycie, ani ingerencji w naturalne koryto rzeki. Światło obiektu wynika z przeprowadzonych obliczeń hydrologiczno – hydraulicznych i pozwoli na niezakłócony przepływ wody powodziowej, nie powodując nadmiernego spiętrzenia wody czy też rozmycia dna.

Do realizacji przedsięwzięcia stosowany będzie sprawny technicznie sprzęt i maszyny budowlane. Miejsce postoju maszyn i pojazdów będzie zabezpieczone na wypadek ewentualnego wycieku substancji ropopochodnych. Tankowanie maszyn prowadzone będzie w wyznaczonym miejscu na uszczelnionej powierzchni. Zaplecze budowy będzie wyposażone w przenośne toalety, systematycznie opróżniane przez uprawnione podmioty. Teren budowy będzie wyposażony w sorbenty substancji ropopochodnych.

Odpady powstające w trakcie realizacji przedsięwzięcia będą gromadzone selektywnie w wyznaczonym miejscu do czasu przekazania uprawnionym podmiotom. Teren przedsięwzięcia odwadniany będzie powierzchniowo, poprzez nadanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych drogom ze sprowadzeniem wód z korony drogi do rowów drogowych ( za pośrednictwem przykanalików ) lub do kanalizacji deszczowej. Następnie wody opadowo – roztopowe zostaną odprowadzone do odbiorników ( rzeka Bzura, rowy drogowe, lub istniejąca sieć kanalizacji deszczowej ). Wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego odprowadzane do odbiornika, tj. wód lub urządzeń wodnych powinny spełniać określone w przepisach dotyczących ochrony środowiska. Oczyszczanie spływów deszczowych z zanieczyszczeń będą zapewniać następujące urządzenia oczyszczające: wpusty z osadnikiem, rowy trawiaste lub układy oczyszczające ( osadniki i separatory ).

Planowane przedsięwzięcie nie jest położone na obszarach wodno – błotnych lub innych obszarach o niskim poziomie wód gruntowych w tym siedliskach łągowych oraz przy ujściu rzek.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w dorzeczu Wisły w obszarze jednolitych części wód powierzchniowych PLRW 20002427299 Bzura od Rawki do ujścia.

Dla JCWP Bzura od Rawki do ujścia stan ogólny określono jako zły, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za zagrożone. Dla przedmiotowej JCW wyznaczono derogację na podstawie art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej, tj. Dyrektywy 2000/60/WE, którą uzasadnia się brakiem możliwości technicznych. W zlewni JCWP występują presje: presja komunalna, niska emisja. W programie działań zaplanowano działania podstawowe, obejmujące uporządkowanie gospodarki ściekowej, które nie są wystarczające, aby zredukować presję komunalną w zakresie wystarczającym dla osiągnięcia dobrego stanu. W związku z powyższym wskazano również działania uzupełniające, obejmujące (przeprowadzenie pogłębionej analizy presji w celu zaplanowania działań skierowanych na redukcję fosforu). W programie działań zaplanowano także działanie: weryfikacja programu ochrony środowiska dla gminy, mające na celu szczególne rozpoznanie i w rezultacie ograniczenie tej presji tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dobrego stanu.

Nie przewiduje się bezpośredniego wpływu przedsięwzięcia na stan jakościowy i ilościowy wód powierzchniowych.

Uznać należy, iż powyższe rozwiązania techniczne pozwolą zabezpieczyć środowisko wodne przed emisją substancji ropopochodnych do wód podziemnych. Teren realizacji przedsięwzięcia zlokalizowany jest na pograniczu jednolitych części wód podziemnych o europejskich kodzie PLGW200065, której stan chemiczny i ilościowy określono jako dobry, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrażone. Wyżej wskazane JCWPd nie uzyskały odstępstw dla osiągnięcia celów środowiskowych.

Ze względu na skalę, charakter i zakres przedmiotowego przedsięwzięcia stwierdzono, że planowane zamierzenie inwestycyjne nie będzie stwarzać zagrożeń dla osiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód, w tym będzie odbywać się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych dotyczących ochrony wód, określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Planowana inwestycja leży poza obszarami wybrzeży i obszarami morskimi oraz poza obszarami górskimi i leśnymi.

Przedsięwzięcie znajduje się poza strefami ochronnymi ujęć wód oraz poza obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych.

Planowana inwestycja nie znajduje się w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią wynikającym z Map Zagrożenia Powodziowego.

Na podstawie informacji zawartych w karcie informacyjnej stwierdzono brak możliwości wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości i złożoności. Przedmiotowe przedsięwzięcie zarówno w fazie realizacji, jak i w fazie eksploatacji przy zachowaniu odpowiednich środków i technik, nie powinno znacząco oddziaływać na środowisko.

Biorąc powyższe pod uwagę Państwowe Gospodarstwo Wody Polskie Dyrektor Zarządu Zlewni w Łowiczu uznał, że nie jest konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Podobne stanowisko zajął Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szczaczewie i w opinii z dnia 21.05.2020 r. znak: ZNS.712.2.2020.AM stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko.

W ww. opinii zostało stwierdzone między innymi, że początek budowy projektowanego odcinka drogi powiatowej zlokalizowano na skrzyżowaniu z ul. Gawłowską (DP 3813W). Projektowana droga zostanie połączona z istniejącą poprzez skrzyżowanie typu rondo. Następnie drogę poprowadzono w kierunku wschodnim i tam połączono z istniejącym układem drogowym za pośrednictwem skrzyżowania typu rondo. Do ronda oprócz projektowanej drogi klasy G włączono istniejące ulice: Al. 600 lecia ( DW705 ) od strony północnej i południowej, ul. Trojanowską ( DP3804W) oraz ul. Staszica ( DP3840 W ).

Projektowana inwestycja znajduje się w części na terenie zabudowy, natomiast most przebiega nad rzeką Bzurą poza obszarami zabudowanymi.

Podstawowe parametry techniczne projektowanej drogi: dla budowy drogi klasy G przyjęto następujące parametry: klasa i kategoria drogi – G, prędkość projektowa – 60 km/h, prędkość miarodajna – 70 km/h. W ciągu projektowanej drogi klasy G po obu stronach drogi zastosowano pas zieleni, ścieżkę rowerową oraz chodnik o parametrach: ilość jezdni – 1 szerokość jezdni – 7,00 m, szerokość pasów ruchu – 3,50 m, szerokość pasa zieleni – 2,00 - 3,50 m, szerokość ścieżki rowerowej – 1,8 m, szerokość chodnika odsuniętego od jezdni – 1,50 m.

Do rozbudowy dróg istniejących przyjęto następujące parametry:

- ul. Gawłowska (DP3813W): klasa i kategoria drogi – Z, prędkość projektowa – 50 km/h, ilość jezdni – 1, szerokość jezdni – 6,00 m, szerokość pasów ruchu – 3,00 m, szerokość chodnika przy jezdni – 2,20 m;

- ul. Al. 600 lecia ( DW705W): klasa i kategoria drogi – G, prędkość projektowa – 50 km/h, prędkość miarodajna – 60 km/h, ilość jezdni – 1, szerokość jezdni – 7,00 m, szerokość pasów ruchu – 3,50 m, szerokość chodnika przy jezdni – 2,20 m;

- ul. Staszica ( DP3840W ): klasa i kategoria drogi – Z, prędkość projektowa - 40 km/h, ilość jezdni – 1, szerokość jezdni – 6,00 m, szerokość pasów ruchu – 3,00 m, szerokość ścieżki rowerowej – 1,8 m, szerokość chodnika odsuniętego od jezdni – 1,50 m, szerokość pasa zieleni – 2,00 – 5,00;

- ul. Trojanowska ( DP3804W ): klasa i kategoria drogi – Z, prędkość projektowa – 40 km/h, ilość jezdni – 1, szerokość jezdni – 6,00 m, szerokość pasów ruchu – 3,00 m, szerokość ścieżki rowerowej – 1,8 m, szerokość chodnika odsuniętego od jezdni – 1,50 m, szerokość chodnika przy jezdni – 2,20 m.

Podstawowe parametry skrzyżowania typu rondo: małe rondo z istniejącą ulicą Gawłowską: długość odcinka: 125,65 m ( po obwodzie zewnętrznym ), prędkość projektowa na jezdni ronda - 50 km/h, prędkość projektowa na wlotach ronda – 50 km/h, średnica zewnętrzna ronda – 40,0 m, średnica wyspy środkowej ronda – 24,0 m, szerokość pierścienia – 2,0 m, szerokość jezdni ronda – 6,0 m ( 1 pas ruchu ), wloty na rondo – 4,0 m, wyloty z ronda – 4,5 m, rondo o nieregularnym kształcie z Al. 600 lecia, ul. Trojanowską i ul. Staszica: długość odcinka 295,40 m ( po obwodzie zewnętrznym ), prędkość projektowa na jezdni ronda – 50 km/h, prędkość projektowa na wlotach ronda – 50 km/h, szerokość pierścienia – 2,0 m, szerokość jezdni ronda – 6,0 m ( 1 pas ruchu ), wloty na rondo – 4,0 m, wyloty z ronda – 4,5m.

Z przedstawionej karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że zakres przedsięwzięcia obejmować będzie: budowę drogi klasy G, budowę mostu przez rzekę Bzurę, budowę skrzyżowań typu rondo, które będą stanowić połączenie projektowanej drogi z istniejącym

układem drogowym, budowę chodników i ścieżek rowerowych na budowanych i przebudowywanych drogach, przebudowę lub rozbudowę odcinków dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych kolidujących z projektowaną drogą, budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu, budowę i przebudowę oświetlenia drogowego, budowę układu odwodnienia dróg, w tym kanalizacji deszczowej, budowę, przebudowę lub zabezpieczenie urządzeń infrastruktury zewnętrznej, wykonanie oznakowania drogi i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, przebudowę i/lub zabezpieczenie infrastruktury, w zakresie usunięcia kolizji z istniejącymi sieciami telekomunikacyjnymi, elektrycznymi, gazowymi, wodno – kanalizacyjnymi, budowę innych urządzeń ochrony środowiska, np. zapisanych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, inne prace o charakterze porządkującym lub wykończeniowym, w tym nasadzenia zieleni.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się wykonanie mostu na rzece Bzurze zlokalizowanego w ciągu nowo projektowanej drogi łączącej ul. Gawłowską z ul. Al. 800 lecia. Przewiduje się wykonanie obiektu jednoprzęsłowego o schemacie statycznym łuku z jazdą dołem. Płyta pomostu będzie podwieszona do łuków za pomocą wieszaków zaprojektowanych z prętów wysokiej wytrzymałości, tworzących układ trwały „Network arch”. Całość przęsła jaką tworzą dwa łuki wraz z pomostem, będzie swobodnie podparta na podporach. Przyczółki przewiduje się jako żelbetowe, masywne posadowicne pośrednio.

Obiekt będzie posiadał następujące podstawowe parametry: rozpiętość teoretyczna – mierzona w osi konstrukcji – ok. 84 m, szerokość całkowita pomostu – ok. 20 m, kąt skrzyżowania obiektu z przeszkodą -  $\sim 90^\circ$ . Rozpiętość przęsła pozwala na przekroczenie rzeki Bzura bez konieczności stosowania podpór stałych w korycie, ani ingerencji w naturalne koryto rzeki. Światło obiektu wynika z przeprowadzonych obliczeń hydrologiczno – hydraulicznych i pozwoli na niezakłócony przepływ wody powodziowej, nie powodując nadmiernego spiętrzenia wody czy też rozmycia dna. W ramach inwestycji nie przewiduje się regulacji, kształtowania ani umocnienia linii brzegowej w miejscu planowanej przeprawy mostowej, chyba że roboty takie zostaną wskazane przez Zarządcę cieku. Ze względu na konstrukcję obiektu oraz zakładaną technologię budowy, może wystąpić konieczność wykonywania podpór tymczasowych zlokalizowanych w korycie rzeki oraz na terenach zalewowych. Szczegóły lokalizacji podpór tymczasowych oraz sposób ich wykonania określone zostaną na późniejszym etapie prac projektowych.

Teraz przedsięwzięcia odwadniany będzie powierzchniowo poprzez nadanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych drogom ze sprowadzeniem wód do koryta drogi do rowów drogowych ( za pośrednictwem przykanalików ) lub do kanalizacji deszczowej. Następnie wody opadowo – roztopowe zostaną odprowadzone do odbiorników (rzeka Bzura, rowy drogowe, lub istniejąca sieć kanalizacji deszczowej ). Wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego odprowadzane do odbiornika, tj. wód lub urządzeń wodnych powinny spełniać wymagania określone w przepisach dotyczących ochrony środowiska. Jeżeli stężenia zanieczyszczeń zawarte w spływach deszczowych z dróg nie przekraczają wielkości dopuszczalnych, to spływy te mogą być odprowadzane bezpośrednio do odbiorników zewnętrznych.

Jeśli stężenia zanieczyszczeń zawarte w spływach deszczowych z dróg przekraczają wartości dopuszczalne, to przed wprowadzeniem tych ścieków do odbiorników zewnętrznych należy oczyścić je w urządzeniach oczyszczających. Spływy deszczowe z dróg nie mogą być wprowadzone do wód powierzchniowych i do wód gruntowych jeśli nie zostaną oczyszczone



w stopniu zapewniającym usunięcie zawiesin ogólnych poniżej 100 mg/dm<sup>3</sup> oraz węglowodorów ropopochodnych poniżej wartości 15 mg/dm<sup>3</sup>.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się budowę/przebudowę oświetlenia drogowego w strefie skrzyżowań, przejść dla pieszych i w miejscach, gdzie wymagają tego obowiązujące przepisy techniczne lub ze względów bezpieczeństwa uczestników ruchu. Uwzględniając powyższe wymagania oświetlone zostaną wszystkie odcinki budowanych oraz przebudowywanych dróg. Po zrealizowaniu inwestycji zwiększy się zapotrzebowanie na energię elektryczną z uwagi na budowę oświetlenia drogowego, dobowe zapotrzebowanie na energię elektryczną około 72 kWh.

Ze względu na planowany zakres robót drogowych niezbędna będzie przebudowa lub zabezpieczenie istniejących sieci. Koliduje w obrębie drogi bądź terenu do niej przyległego dotyczą sieci gazowej, wodno – kanalizacyjnych, energetycznych, telekomunikacyjnych i innych – stwierdzonych w terenie, w oparciu o otrzymane wymagania gestorów infrastruktury w obrębie planowanego zainteresowania.

Przebudowie lub zabezpieczeniu będą podlegały sieci wodociągowe, magistralne i rozdzielcze oraz przyłącza, które kolidują z drogą objętą przedsięwzięciem.

Odcinki wodociągów, z uwagi na przebieg drogi, będą wymagały przełożenia poza pas jezdny lub wykonania samych przejść poprzecznych pod drogami. Przebudowywane odcinki wodociągów zostaną uzbrojone zgodnie z obowiązującymi przepisami a przejścia poprzeczne pod drogami zostaną zabezpieczone rurami ochronnymi. Przekroczenia takie zostaną wykonane w rurach ochronnych zabezpieczonych manszetami a same rurociągi zostaną umieszczone w tych rurach na płozach.

Istniejące hydranty, zasuwki i inne uzbrojenie, zostaną zlikwidowane. Nowe uzbrojenie zostanie zabudowane na nowych odcinkach rurociągów. Przebieg sieci zostanie wytyczony najkrótszymi możliwymi odcinkami.

W rejonie zainwestowania zlokalizowane są gazociągi niskiego i średniego ciśnienia.

W związku z planowanym zagospodarowaniem terenu, budowane i rozbudowywane drogi oraz odcinki chodników i ścieżek rowerowych naruszają strefy kontrolowane gazociągów i jednocześnie spowodują ingerencję w teren istniejący (powodując zmniejszenie przykrycia rurociągów, lokalnie odkrywając je bądź zwiększając przykrycie i jednocześnie obciążenia działające na sieć). W związku z tym, konieczne będzie przełożenie sieci lub zabezpieczenie ich tak, aby ich lokalizacja nie stwarzała zagrożenia rozszczelnieniem i była zgodna z obowiązującymi rozporządzeniem dotyczącym sieci gazowych i ich usytuowania. Sieci zostaną przełożone poza pas jezdny, a przejścia poprzeczne zostaną zabezpieczone rurami osłonowymi i ochronnymi. Istniejące uzbrojenie (zawory odcinające, zasuwki działowe, sączki itp.) zostaną wyregulowane w dotychczasowych lokalizacjach lub przełożone na nowe rurociągi w lokalizacjach zbliżonych do dotychczasowych.

Kanały istniejące, które znajdują się w rejonie przedsięwzięcia zostaną przebudowane i zabezpieczone, a w przypadku kanałów w dobrym stanie technicznym – zabezpieczone z jednoczesną regulacją wysokościową studni (względnie z ich niezbędnym remontem). Odcinki kolidujące wysokościowo z planowanym zagospodarowaniem zostaną przełożone zgodnie z wydanymi warunkami technicznymi i obowiązującymi przepisami w tym zakresie.

W związku z projektowanym wykonaniem włączy – odkryte kcmory/studnie należy ponownie zaizolować na całej powierzchni odkrycia, uzupełnić ubytki. Przewidziano, że na wszystkich komorach i studniach (nieprzeznaczonych do rozbiórki), zlokalizowanych w granicy pasa drogowego zostaną wymienione włązy kanalizacyjne na włązy typu ciężkiego D400. Wymienione zostaną również stopnie zjazdowe i/lub drabinki.

Na terenie przedsięwzięcia znajdują się sieci energetyczne napowietrzne i kablowe niskiego napięcia nn oraz średniego napięcia SN. Sieci napowietrzne SN i nn w przęsłach kolidujących z budową drogi należy przebudować na sieci kablowe lub napowietrzne w sposób niekolidujący z inwestycją według warunków technicznych określonych przez gestora sieci. Sieci kablowe SN i nn należy przebudować w nową lokalizację jako kablówce w sposób niekolidujący z inwestycją według warunków technicznych określonych przez gestora sieci.

Na terenie przedsięwzięcia znajdują się linie telekomunikacyjne, które zlokalizowane są w obrębie włączy projektowanej drogi lub istniejącego układu drogowego. W przypadku kolizji urządzenia te będą objęte przebudową lub zabezpieczeniem.

Omawiany teren znajduje się w całości na terenie miasta Sochaczew w powiecie sochaczewskim, województwo mazowieckim. W rejonie lokalizacji inwestycji – w jej sąsiedztwie znajdują się tereny na brzegach rzeki Bzura o charakterze rolniczym i znacznej ilości nieużytków, w dalszej odległości od rzeki zabudowa miejscowości, głównie o charakterze mieszkaniowym, lub w części usługowym.

Do realizacji analizowanego przedsięwzięcia wykorzystane zostaną typowe technologie budowlane, spełniające wszelkie normy jakości BHP oraz ochrony środowiska.

Wszelkie prace związane z budową drogi zostaną wykonane z zastosowaniem technologii możliwie jak najmniej uciążliwej dla okolicznych mieszkańców i otaczającego środowiska.

Roboty wykonane będą z użyciem ciężkiego sprzętu ze względu na charakter i zakres prac, częściowo prace zostaną wykonane ręcznie (roboty wykończeniowe). Prace rozbiórkowe będą prowadzone maszynami posiadającymi system wyłapywania pyłów i nie będą prowadzone w godzinach nocnych. Część robót np. rozbiórka znaków drogowych będzie prowadzona ręcznie bez użycia hałaśliwych maszyn. Układanie warstw bitumicznych będzie wykonywane mechanicznie, w sposób ciągły, a przerwy będą wynikały tylko z przyczyn technologicznych.

Zarówno realizacja, jak i eksploatacja przedsięwzięcia powinna zapewniać zachowanie zasad ochrony środowiska. Dla omawianego przedsięwzięcia przewiduje się następujące rozwiązania szczegółowe:

- wykonanie odwodnienia drogi z wykorzystaniem właściwego ukształtowania powierzchni drogi oraz układów odwodnienia zbierającej się wody,
- zastosowanie osadników na wpustach kanalizacji deszczowej, rowów trawiastych oraz innych układów oczyszczania w przypadku przekroczenia dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń.

Ochrona przed hałasem z zastosowaniem, jako działania podstawowe nawierzchni o obniżonej głośności (o skuteczności min. 5 dB), zmniejszającej emisję hałasu, jako działania uzupełniające stosowane celem poprawy klimatu akustycznego plotów akustycznych i nasadzeń zieleni w miejscach, gdzie będzie to możliwe. Przewidzenie rozwiązań służących ochronie stosunków wodnych w środowisku obejmujące zastosowanie odwodnienia drogi z rowami trawiastymi i układami kanalizacji; poprawne wkomponowanie inwestycji w krajobraz.

- Lokalizowanie przedsięwzięcia, w tym wyznaczenie dróg przejazdu dla transportu materiałów i maszyn budowlanych możliwie daleko od obiektów zabytkowych.
- Uzyskanie wymaganych uzgodnień i decyzji w zakresie ochrony zabytków i prowadzenia nadzoru archeologicznego i konserwatorskiego, a w przypadku odkrycia obiektów zabytkowych niezwłoczne powiadomienie właściwych służb.
- Zapewnienie takiej organizacji robót, aby prace przy użyciu ciężkiego sprzętu były prowadzone w miarę możliwości w porze dziennej tj. w godzinach od 6.00 do 22.00 w sąsiedztwie budynków i terenów chronionych akustycznie zlokalizowanych przy odcinku objętym przedsięwzięciem.
- Podejmowanie działań minimalizujących uciążliwości związane z nadmiernym i niezorganizowanym pyleniem,
- W fazie robót budowlanych związanych z robotami ziemnymi zabezpieczenie kanalizacji oraz cieków przed zamuleniem wskutek zwiększonej ilości zanieczyszczeń, w szczególności przed zanieczyszczeniami wypłukiwanymi z materiałów stosowanych do budowy i wprowadzeniem dużych ilości zawiesin, substancji organicznych oraz zanieczyszczeń ropopochodnych związanych z pracą sprzętu budowlanego i środków transportu ( również awaryjne wycieki paliwa ).
- Magazynowanie w specjalnie wyznaczonych miejscach oraz odpowiednia segregacja, a następnie ponownie wykorzystanie lub odzysk powstających odpadów, ewentualnie przekazanie uprawnionym podmiotom posiadającym aktualne zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie gospodarki odpadami.
- Zdejmowanie i magazynowanie oddzielnie warstwy urodzajnej gleby, a następnie wykorzystywanie przy rekultywacji po zakończeniu robót, zagospodarowanie nadmiaru gleby przez Wykonawcę. Prowadzenie prac budowlanych tak, aby zapewnić oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, w tym wyznaczenie zaplecza budowy oraz dróg przejazdu dla transportu materiałów i maszyn budowlanych na istniejących terenach zajętych przez inwestycje i drogi.
- Utrzymywanie sprawności sprzętu używanego do realizacji prac oraz jego stacjonowanie w wyznaczonych i właściwie urządzonych zapleczach, w szczególności zabezpieczenie miejsc postoju i konserwacji maszyn budowlanych przed możliwością wycieku substancji ropopochodnych i przedostaniem się ich do gruntów i wód.
- Właściwie zorganizowanie i wyposażenie zaplecza budowy, w tym w przenośne sanitariaty oraz wyznaczenie miejsc magazynowania odpadów.
- Używanie w toku realizacji materiałów bezpiecznych dla środowiska i składowanie ich w taki sposób, aby nie było możliwości przedostania się ich wód do cieków lub spowodowania zanieczyszczenia przyległego terenu.
- Prowadzenie prac w taki sposób, aby minimalizować możliwość zanieczyszczenia wód cieków lub ingerowania w przyległy teren, w tym: organizacja zapleczy wyposażonych w sanitariaty, a także w sorbenty na wypadek ewentualnych wycieków, tankowanie maszyn na specjalnie wyznaczonych uszczelnionych miejscach, wyznaczenie i utrzymywanie dróg dla pojazdów budowy, utrzymywanie odwodnienia budowy z wykorzystaniem osadników tymczasowych, niedopuszczenie do wkraczania na tereny nie objęte placem budowy.

- Uporządkowanie przyległego terenu po zakończeniu realizacji robót i przywrócenie do stanu umożliwiającego jego użytkowanie.

- Optymalizacja sposobów zimowego utrzymania drogi.

- W trakcie eksploatacji utrzymanie terenów zieleni drogowej (trawiastej) będzie zapewnione poprzez ich koszenie, nie stosowanie herbicydów,

Niezależnie od powyższego wykonywanie robót musi być prowadzone zgodnie ze sztuką budowlaną i zasadami bezpiecznego oraz ekonomicznego obchodzenia z substancjami i materiałami, a późniejsza eksploatacja zapewnić utrzymanie obiektów we właściwym stanie przy zachowaniu zasad wynikających z przepisów prawa i obowiązków zarządcy drogi.

W wyniku realizacji zaleceń opisanych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia spełnione zostaną wymagania ochrony środowiska dla planowanej inwestycji. Zrealizowana inwestycja nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych standardów i znacząco wpływać na stan środowiska podczas eksploatacji, w trakcie normalnej eksploatacji. Obserwowane emisje z dróg w trakcie eksploatacji dotyczą głównie: zanieczyszczenia powietrza, hałasu, emisji wód opadowo-roztopowych. Dla rozpatrywanej drogi decydujące dla wielkości emisji są ilości poruszających się pojazdów, ich ilość w poszczególnych podokresach: pora dnia i pora nocy. Prędkość ruchu pojazdów – przyjęto od 30 – 90 km/h, w zależności od odcinka i pory doby. Udział procentowy pojazdów „ciężkich” – przyjęto na podstawie prognozowanej struktury pojazdów dla drogi objętej przedsięwzięciem.

Zgodnie z kartą informacyjną realizacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie ponadnormatywnie oddziaływać na zdrowie ludzi. Oddziaływanie na klimat akustyczny oraz powietrze atmosferyczne występować będzie podczas wykonywania robót budowlanych i będzie miało charakter krótkotrwały i przejściowy, w związku z czym nie wpłynie w sposób istotny na życie i zdrowie mieszkańców.

Tereny chronione akustycznie występują w bezpośrednim sąsiedztwie dróg objętych przedsięwzięciem. Jak wynika z dokonanej analizy akustycznej, emisja ponadnormatywnego hałasu komunikacyjnego w wyniku eksploatacji drogi objętej przedsięwzięciem, przy prognozowanym natężeniu ruchu i zastosowanych rozwiązaniach technicznych nie spowoduje zagrożenia na terenach chronionych akustycznie.

Stan zanieczyszczenia powietrza ze względu na realizację przedsięwzięcia nie ulegnie pogorszeniu. Płynny ruch pojazdów spowoduje ograniczenie emisji spalin. Mieszkańcy i użytkownicy sąsiednich terenów nie będą narażeni na oddziaływanie wynikające ze stanu powietrza, spowodowane eksploatacją drogi objętej przedsięwzięciem.

Droga objęta przedsięwzięciem nie należy do dróg zaliczanych do transeuropejskiej sieci drogowej.

Biorąc powyższe pod uwagę Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sochaczewie stwierdził, że dla ww. planowanego przedsięwzięcia brak jest potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Inwestycja nie będzie realizowana na obszarze wpisanym do Rejestru Zabytków ani w jego bezpośrednim sąsiedztwie. Teren, na którym projektowana jest inwestycja nie jest położony w granicach obszaru Natura 2000 oraz nie przebiega w jego bliskim sąsiedztwie, jak również innych form ochrony przyrody.

Najbliżej położony obszar Natura 2000 – obszar Puszcza kampska PLC 140001 znajduje się w odległości ok. 7,5 km od planowanej inwestycji a Kampinska dolina Wisły PLH 140029 położony w odległości około 9 km od inwestycji.

Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, a w szczególności opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie uznano, że zakres i skala planowanego przedsięwzięcia wskazują na możliwość wystąpienia potencjalnego jego oddziaływania na środowisko. Z tego względu rozpatrując je w kontekście kryteriów o których mowa w art. 63 ust.1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko ( t.j. Dz.U. z 2022 r. poz.1029 ze zm.) uznano za konieczny obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. inwestycji oraz określono zakres raportu. Powyższe stanowisko uwarunkowane jest również tym, że planowane przedsięwzięcie powoduje powstanie konfliktów społecznych. Procedura oceny oddziaływania na środowisko umożliwi dostęp społeczeństwa do informacji i możliwość przeprowadzenia konsultacji.

W dniu 30.07.2020 r. Burmistrz Miasta Sochaczew wydał postanowienie znak: GOŚ.6220.3.2020 nakładające na Zarząd Powiatu Sochaczewskiego w imieniu, którego działa pełnomocnik PROMOST Consulting z Rzeszowa obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określił zakres raportu.

Od ww. postanowienia odwołanie złożyły:

- Pan Sławomir Bartczak – zażalenie z dnia 13.08.2020 r.,
- Państwo Zofia i Adam Leszczyńscy – zażalenie z dnia 17.08.2020 r.,
- Pani Agnieszka Bartczak – zażalenie z dnia 13.08.2020 r.,
- Państwo Elżbieta i Jacek Kowalscy - zażalenie z dnia 13.08.2020 r.,
- Pani Irena Bartczak – zażalenie z dnia 12.08.2020 r.,
- Pan Paweł Zydlewski – zażalenie z dnia 12.08.2020 r.,
- Pan Sławomir Woźniak - zażalenie z dnia 11.08.2020 r.,
- Pani Małgorzata Wejers - zażalenie z dnia 12.08.2020 r.,
- Pan Edmund Balcerzak – zażalenie z dni 11.08.2020 r.,
- Pani Krystyna Szatkowska – zażalenie z dnia 12.08.2020 r.,
- Pan Alan Tomaszewski – zażalenie z dnia 14.08.2020 r.,
- Pan Grzegorz Kalisiak - zażalenie z dnia 14.08.2020 r.,
- Pani Ewa Kalisiak – zażalenie z dnia 14.08.2020 r.,
- Państwo Małgorzata i Piotr Kulisiewicz – zażalenie z dnia 19.08.2020 r.,
- Pan Radosław Wasilewski – zażalenie z dnia 19.08.2020 r., które zostało przesłane bezpośrednio do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Warszawie, a które pismem z dnia 02.09.2020 r. znak: KOA 2697/Os/20 zostało przekazane z powrotem do Burmistrza Miasta Sochaczew.

W dniu 20.08.2020 r. pismem znak: GOŚ.6220.3.2020 Burmistrz Miasta Sochaczew przesłał do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Warszawie zażalenie mieszkańców na postanowienie nakładające na Inwestora tj. Zarząd Powiatu Sochaczewskiego, obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określające zakres raportu.

Po rozpatrzeniu ww. zażalenia Samorządowe Kolegium Odwoławcze w Warszawie postanowieniem z 03.11.2020 r. znak: KOA2697/Os/20 utrzymało w mocy postanowienie Burmistrza Miasta Sochaczew z dnia 30.07.2020 r. znak: GOŚ.6220.3.2020 nakładające na

Inwestora tj. Zarząd Powiatu Sochaczewskiego, obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określające zakresu raportu.

Na powyższe orzeczenia Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Warszawie skargę złożył Pan Radosław Wasilewski ( data wpływu do SKO w Warszawie 16.12.2020 r. ) do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie.

Pismem z dnia 17.03.2022 r. sygnatura KOA/2697/Os/20 Samorządowe Kolegium Odwoławcze w Warszawie przesłało do Burmistrza Miasta Sochaczew wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie Sygn. Akt IV SA/Wa 54/21 z dnia 18.11.2021 r. oddalający skargę Pana Radosława Wasilewskiego na postanowienie SKO w Warszawie z dnia 03.11.2020 r. znak: KOA 2697/Os/20.

W dniu 25.08.2020 r. Burmistrz Miasta Sochaczew wydał postanowienie znak: GOŚ.6220.3.2020 zawieszające postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie mostu na rzece Bzurze na terenie miasta Sochaczew w powiecie sochaczewskim, województwo mazowieckie do czasu przedłożenia przez Wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu ww. przedsięwzięcia na środowisko.

Do Urzędu Miejskiego w Sochaczewie w dniu 06.11.2020 r. wpłynął raport z dnia 03.11.2020 r. znak: Ldz. ID-574/02/063/DL/20 o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie mostu na rzece Bzurze na terenie miasta Sochaczewa.

Ww. dokumentacja pismem z dnia 10.11.2020 r. znak: GOŚ.6220.3.2020 Burmistrza Miasta Sochaczew została przesłana do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie celem uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia w przedmiocie wydania dla Zarządu Powiatu Sochaczewskiego w imieniu, którego działa pełnomocnik PRCMCST Consulting Sp. z o.o. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji ww. przedsięwzięcia.

Następnie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wezwaniem z dnia 23.07.2021 r. znak:WOOS-I.245.2020.ACH wezwał Burmistrza Miasta Sochaczew do uzupełnienia przedłożonej dokumentacji tj. raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko o następujące kwestie:

#### I. Gospodarki wodno –ściekowej i ochrony wód:

1.należy uszczegółwić sposób zagospodarowania wód opadowych i roztopowych oraz wskazać miejsce ich wprowadzania do wód lub do ziemi (odbiornik ) oraz zlewanie projektowanych kanałów deszczowych i rowów drogowych; należy określić przewidywane rodzaje i ilości emisji wód opadowych i roztopowych wynikające z fazy eksploatacji drogi ze wskazaniem przyjętej metodyki,

2. należy zweryfikować sposób oczyszczania wód opadowych i roztopowych powstających na drodze klasy G wg przepisu § 17 rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzeniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do

urządzeń wodnych ( Dz. U. z 2019 r. poz.1311 ) ; następnie należy wskazać skuteczność urządzeń oczyszczających.

## II Ochrony przed hałasem

1. Należy przedłożyć dane wyjściowe do programu obliczeniowego odnoszące się do uwzględnionych w analizie akustycznej elementów ekranujących i tłumiących hałas ( w tym planowanych ekranów akustycznych ) ,
2. Na załącznikach graficznych prezentujących rozprzestrzenianie się hałasu w środowisku kolorem pomarańczowym i brązowym zgodnie z legendą oznaczono „Budynek chroniony akustycznie”, zaś punkty kontrolne zlokalizowano jedynie przy budynkach oznaczonych kolorem pomarańczowym; powyższe należy wyjaśnić i odpowiednio skorygować analizę akustyczną tak, aby uwzględniała jako punkty kontrolne wszystkie tereny chronione znajdujące się w bliskim zasięgu izofon o dopuszczalnym poziomie hałasu; dodatkowo ww. punkty kontrolne należy zlokalizować w taki sposób aby znajdowały się w miejscu o największym oddziaływaniu źródeł hałasu związanych z eksploatacją przedmiotowego przedsięwzięcia na dana zabudowę,
3. Z załączników graficznych prezentujących rozprzestrzenianie się hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej , zaś w danych tabelarycznych zawartych w raporcie oś wynika, że standardy jakości środowiska w ww. zakresie zostaną dotrzymane ; powyższe należy wyjaśnić ; dodatkowo należy wskazać wysokości ( w metrach ) na jaki otrzymano wyniki zawarte w zestawieniach tabelarycznych w raporcie oś dla poszczególnych kondygnacji,
4. Podany w tabeli 40 w raporcie oś kilometrą ekranu akustycznego oznaczonego symbolem E9nie odpowiada kilometrąowi wynikającemu z przedłożonych załączników graficznych prezentujących rozprzestrzenianie się hałasu w środowisku; powyższe rozbieżności należy wyjaśnić i odpowiednio skorygować,
5. W tabeli 40 w raporcie oś dla ekranu akustycznego oznaczonego symbolem E10 wskazano początek od km -0+012,19; należy wyjaśnić dlaczego kilometrą przyjmuje wartość ujemną; zaznaczyć należy, że kilometrąe dla wszystkich pozostałych ekranów akustycznych zlokalizowanych w okolicy planowanych do wykonania rond przyjmują wartości dodatnie po uwzględnieniu powyższego, w razie konieczności, należy skorygować wskazane kilometrąe ekranów akustycznych,
6. Należy podać kilometrąe wszystkich punktów kontrolnych uwzględnionych w skorygowanej analizie akustycznej,
7. Należy wskazać ( w formie tekstowej ) lokalizację punktów o km 0+000 tak aby możliwe było precyzyjne określenie względem, którego miejsca należy przyjmować właściwy kilometrą drogi i od niego odnosić się do wskazanych kilometrąy planowanych do zastosowania ekranów akustycznych i zabudowy podlegającej ochronie akustycznej; należy wyjaśnić również na jakiej podstawie wyznaczono oba ww. punkty o km 0+000 i uzasadnić, że ww. lokalizacje dla tych punktów są właściwie wskazane,

## III Gospodarki odpadami

1. Należy uszczegółowić opis sposobów ( np. w pojemnikach ) i miejsc magazynowania odpadów z etapu realizacji inwestycji ( wymienionych w rozdziale 8.10 raportu oś ) z

uwzględnieniem planowanych rozwiązań chroniących środowisko przed zanieczyszczeniem;

2. Należy uszczegółowić opis sposobów ( np. w pojemnikach ) i miejsc magazynowania odpadów z etapu eksploatacji inwestycji ( wymienionych w rozdziale 8.10 raportu oos) z uwzględnieniem planowanych rozwiązań chroniących środowisko przed zanieczyszczeniem ( np. rozwiewaniem zanieczyszczeń środowiska gruntowo – wodnego ).

#### IV. Ochrony przyrody

1. Należy uszczegółowić analizę wpływu i zagrożeń, dla stwierdzonych w trakcie inwentaryzacji, poszczególnych komponentów przyrodniczych – rzadkich gatunków i ich siedlisk;
2. Należy przedstawić na załączniku graficznym transekt i punkt obserwacyjny rzadkich gatunków i ich siedlisk;
3. Należy przedstawić dane ilościowe i jakościowe awifauny ( z transektu i punktu ) dla poszczególnych dni obserwacji wraz z analizą dominacji;
4. Należy wyjaśnić dlaczego nie zastosowano modułu obserwacji awifauny cenzus lęgowych gatunków rzadkich i średniolicznych,
5. Należy wyjaśnić czy zastosowano liczenia nocne przy wykorzystaniu stymulacji głosowej nakierowane m.in. na wykrywanie sów i derkacza,
6. Należy przedstawić w sposób przejrzysty oddzielne załączniki graficzne dla poszczególnych wariantów wraz z rozmieszczeniem elementów przyrodniczych i planowanych przejść dla zwierząt dużych i małych ( w tym płazów),
7. Należy podać na załączniku graficznym potencjalne siedliska pachnicy dębowej oraz kwietnicy okazałej,
8. W raporcie oos ( str.77 ) podane są: kumak rzeczny, rzekotka drzewna, gniewosz płamisty; należy podać czy zastosowane odpowiednią metodykę, aby w trakcie inwentaryzacji przyrodniczej wykryć ww. gatunki,
9. Należy uszczegółowić oddziaływanie skumulowane, na środowisko przyrodnicze, innych przedsięwzięć – zarówno już istniejących, realizowanych i planowanych; występowanie niepewności, spowodowane brakiem danych lub trudnością oceny, nie może spowodować braku oceny oddziaływań skumulowanych lub przyjęcia, iż takie oddziaływanie nie występują;
10. W związku z tym, że inwestycja będzie oddziaływać na przedmioty ochrony ( koza, różanka, boleń ) chronione w ramach obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Kampinoska Dolina Wisły PLH 140029,
11. Należy podać w jaki sposób będą zabezpieczone ekrany akustyczne przed kolizjami z awifauną,
12. Doprecyzowanie uzasadnienia proponowanego przez Wnioskodawcę wariantu oraz wariantu alternatywnego, z analizą ich oddziaływania na zinwentaryzowane rzadkie gatunki fauny i flory w tym siedliska przyrodnicze.

Przedsięwzięcie dotyczy budowy mostu na rzece Bzurze na terenie miasta Sochaczew w powiecie sochaczewskim, województwo mazowieckie.

Teren inwestycji znajduje się poza obszarami objętymi ochroną na mocy przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody ( Dz. U. z 2021 r. poz. 1098).



Najbliżej położony obszar Natura 2000, obszar Puszcza Kampinoska PLC140001 znajduje się w odległości ok. 8,5 km od planowanej inwestycji. W przedmiotowym raporcie o oś znajduje się opis elementów przyrodniczych środowiska wymagający uszczegółowienia. Wyniki rozpoznania przyrodniczego w przewidywanym zasięgu oddziaływania inwestycji należy zobrazować w sposób przejrzysty na załącznikach graficznych i kartograficznych w skali odpowiadającej przedmiotowi i szczegółowości analizowanych w raporcie o oś zagadnień oraz umożliwiającej kompleksowe przedstawienie przeprowadzonych analiz oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w tym siedliska przyrodnicze, gatunki flory. W załączonym uzupełnieniu do raportu o oś przedstawione załączniki graficzne dotyczą tylko jednego wariantu. Ponadto brak jest wrysowania wszystkich elementów przedstawionych w legendzie np. stałych ogrodzeń ochronno – naprowadzających.

W przedmiotowym raporcie oddziaływania na środowisko ponownie znajduje się niewystarczający opis elementów przyrodniczych środowiska. Podane w raporcie o oś dane jakościowe i ilościowe ptaków oraz płazów są niemiarodajne. Z wiedzy tutejszego organu wynika, że brak waloryzacji z okresu od marca do maja może mieć istotny wpływ na jakość zaprezentowanych danych.

Ww. wezwanie zostało pismem z dnia 28.07.2021 r. znak: GOŚ.6220.3.2020 Burmistrza Miasta Sochaczew przesłane do PROMOST Consulting Sp. z o.o. Sp.k. z Rzeszowa celem uzupełnienia. Przedmiotowe uzupełnienie wpłynęło do tutejszego Urzędu w dniu 20.09.2021 r. i następnie pismem z dnia 22.09.2021 r. znak: GOŚ.6220.3.2020 Burmistrza Miasta Sochaczew zostało przekazane do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie celem uzyskania uzgodnienia.

W dniu 10.12.2021 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wezwaniem znak WOOŚ-I.4221.245.2020.ACH.2 ponownie wezwał Burmistrza Miasta Sochaczew do uzupełnienia przedłożonej dokumentacji o następujące kwestie:

I. ochrony przed hałasem:

- 1) należy wykonać ponowną analizę akustyczną tak, aby punkty kontrolne zlokalizowane były w taki sposób, aby znajdowały się w miejscu o największym oddziaływaniu źródeł hałasu związanych z eksploatacją przedmiotowego przedsięwzięcia na daną zabudowę; pomimo wezwania, powyższe nie zostało uzupełnione; w analizie akustycznej punkty kontrolne nie zostały zlokalizowane w miejscach największego narażenia na hałas, co widać z przedłożonych załączników graficznych prezentujących rozprzestrzenianie się hałasu w środowisku; bez uzupełnienia powyższego, nie jest możliwe stwierdzenie czy eksploatacja inwestycji nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, ponieważ nie zostały przedstawione wyniki w odpowiednich punktach kontrolnych;
- 2) należy podać kilometraż wszystkich punktów kontrolnych uwzględnionych w skorygowanej analizie akustycznej; pomimo wezwania, powyższe nie zostało uzupełnione w całości; ponadto należy wskazać, wg której strony świata od punktu; 0 + 000 został liczony dany kilometraż;
- 3) należy wskazać, wg której strony świata od punktu 0 + 000 został liczony dany kilometraż planowanych ekranów akustycznych;
- 4) należy wskazać (w formie tekstowej) lokalizację punktów o km 0+000 tak, aby możliwe było precyzyjne określenie względem, którego miejsca należy przyjmować właściwy kilometraż drogi i od niego odnosić się do wskazanych kilometrażu planowanych do zastosowania ekranów akustycznych i zabudowy polegającej na

ochronie akustycznej; pomimo wezwania, powyższe nie zostało uzupełnione w formie tekstowej ( a jedynie na załączniku graficznym );

## II. ochrony przyrody:

- 1) należy uzupełnić inwentaryzację ( o okres marzec, kwiecień, maj ) ptaków oraz badania na transektach i punktach obserwacyjnych o okres wędrówek wiosennych i okres lęgowy awifauny;
- 2) należy uszczegółowić dane ilościowe i jakościowe awifauny w rozdzieleniu na transekty i punkty dla poszczególnych dni obserwacji wraz z czasemokresem i analizą dominacji;
- 3) należy dane na punktach uszczegółowić o kierunki przelotów i związek z terenem inwestycji ( koczujący, żerujący, przelotny w kierunku, nie związany z powierzchnią badań );
- 4) należy wyjaśnić przyczynę niewielkiej reprezentatywności jakościowej awifauny ( szczególnie w okresie dyspersji polęgowej i okresie jesiennym );
- 5) należy przedstawić w sposób przejrzysty oddzielnie załączniki graficzne dla poszczególnych wariantów wraz z rozmieszczeniem elementów przyrodniczych i stałych ogrodzeń ochronno – naprowadzających.

Przedsięwzięcie dotyczy budowy mostu na rzece Bzurze na terenie miasta Sochaczew w powiecie sochaczewskim, województwo mazowieckie.

Teren inwestycji znajduje się poza obszarami objętymi ochroną na mocy przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody ( Dz. U. z 2021 r. poz. 1098).

Najbliżej położony obszar Natura 2000, obszar Puszcza Kampinoska PLC140001 znajduje się w odległości ok. 8,5 km od planowanej inwestycji. W przedmiotowym raporcie oos znajduje się opis elementów przyrodniczych środowiska wymagający uszczegółowienia. Wyniki rozpoznania przyrodniczego w przewidywanym zasięgu oddziaływania inwestycji należy zobrazować w sposób przejrzysty na załącznikach graficznych i kartograficznych w skali odpowiadającej przedmiotowi i szczegółowości analizowanych w raporcie oos zagadnień oraz umożliwiającej kompleksowe przedstawienie przeprowadzonych analiz oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w tym siedliska przyrodnicze, gatunki flory. W załączonym uzupełnieniu do raportu oos przedstawione załączniki graficzne dotyczą tylko jednego wariantu. Ponadto brak jest wrysowania wszystkich elementów przedstawionych w legendzie np. stałych ogrodzeń ochronno – naprowadzających. W przedmiotowym raporcie oddziaływania na środowisko ponownie znajduje się niewystarczający opis elementów przyrodniczych środowiska. Podane w raporcie oos dane jakościowe i ilościowe ptaków oraz ptaków są niemiernodajne. Z wiedzy tutejszego organu wynika, że brak waloryzacji z okresu od marca do maja może mieć istotny wpływ na jakość zaprezentowanych danych.

W dniu 30.08.2022 r. do tutejszego Urzędu wpłynęło uzupełnienie z dnia 15.06.2022 r. PROMOST Consulting Sp. z o.o. Sp.k. z Rzeszowa, które następnie pismem z dnia 21.06.2022 r. znak: GOŚ.6220.3.2020 zostało przesłane do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie celem uzyskania stosownego uzgodnienia.

Ww. uzupełnienie zostało wysłane również do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Dyrektora Zarządu Zlewni w Łowiczu oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sochaczewie.

Następnie w dniu 15.07.2022 r. wpłynęło postanowienie znak: WOOS-I.4221.245.2023.ACH.3 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie skierowane do Burmistrza Miasta

Sochaczew odmawiające uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie mostu na rzece Bzurze na terenie miasta Sochaczew.

W ww. postanowieniu Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie uznał, że przedstawione w raporcie oddziaływania na środowisko informacje, z uwagi na braki merytoryczne nie pozwalają na dokonanie oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, a tym samym na określenie warunków środowiskowych jego realizacji. Pomimo dwukrotnego wezwania, w dotychczas przedłożonej dokumentacji, nie przedstawiono wyczerpujących informacji w zakresie oddziaływania akustycznego przedmiotowej inwestycji. W drugim wezwaniu w zakresie ochrony przed hałasem Regionalny Dyrektor wezwał o wskazanie ( w formie tekstowej ) lokalizacji punktów o km 0+000 tak, aby możliwe było precyzyjne określenie, względem którego miejsca należy przyjmować właściwy kilometr drogi i od niego odnosić się do wskazanych kilometrów planowanych do zastosowania ekranów akustycznych i zabudowy podlegającej ochronie akustycznej, jednocześnie podkreślając, że pomimo wcześniejszego wezwania, powyższe nie zostało uzupełnione w formie tekstowej ( a jedynie na załączniku graficznym ). W ostatnim uzupełnieniu również nie przedstawiono ww. opisu, a jedynie nowe mapy prezentujące rozprzestrzenianie się hałasu w środowisku ( w związku z koniecznością wykonania nowej analizy akustycznej). Na ww. załącznikach graficznych oznaczono w pobliżu każdego z dwóch rond kilka punktów zero ( tj. 0+000). Jednak nie opisano wszystkich z ww. punktów w sposób wyczerpujący – tj. nie podano czego jest początkiem każdy z tych punktów ( mimo stwierdzenia zawartego w uzupełnieniu raportu oś, iż: punkty o km 0+000 w sposób wyczerpujący opisano na załącznikach graficznych 5-6 ). Dodatkowo, w niektórych przypadkach zaznaczone zostały dla konkretnej drogi kilka początków jej rozbudowy i kilka ich końców. Zaznaczyć należy, że każda z analizowanych dróg tworzy łącznie przedmiotowa inwestycję.

Konkretna droga nie została podzielona na odrębne od siebie fragmenty tylko tworzy jeden konkretny odcinek, zatem winna mieć jeden początek i w zależności od tego jak zostanie on zakwalifikowany, odpowiednio oznakowany/e jej koniec/końce. Z drugiej zaś strony, na ww. załącznikach oznaczono dla konkretnej drogi dwa końce, zaś nie zaznaczono żadnego początku.

Przedstawione w sposób nieczytelny i niekompletnie opisane mapy uniemożliwiają przeprowadzenie właściwej analizy. Tworzenie przez Inwestora kilku punktów początkowych ( na podstawie bliżej nieokreślonego celu i sposobu ). Wprowadza problemy w zakresie interpretacji map oraz wskazania precyzyjnych warunków eksploatacji inwestycji, a także zweryfikowania pozostałych informacji zawartych w dokumentacji odnoszących się do uciążliwości akustycznej planowanej inwestycji.

Ponadto Regionalny Dyrektor będzie mógł zająć nowe stanowisko odnośnie przedmiotowej inwestycji po złożeniu wniosku o uzgodnienie warunków realizacji ww. przedsięwzięcia wraz z kompletem dokumentów ( w tym raportem oś zawierającym niezbędne informacje ).

W odpowiedzi na ww. postanowienie PROMOST CONSULTING Sp. z o.o. Sp.k. z Rzeszowa pismem z dnia 25.07.2021 r. znak: L.dz. ID-574/02/098/ARZ/22 ( data wpływu 01.08.2022 r. ) złożyła do Burmistrza Miasta Sochaczewa wyjaśnienie do raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 03.08.2022 r. Burmistrz Miasta Sochaczew pismem znak: GOŚ.6220.3.2020 skierowanym do PROMOST Consulting Sp. z o.o. Sp.k. z Rzeszowa poinformował, że warunkiem uzyskania uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia dla inwestycji

polegającej na budowie mostu na rzece Bzurze na terenie miasta Sochaczewa jest ponowne złożenie kompletnego Raportu o oddziaływaniu na środowisko dla ww. inwestycji do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie.

PROMCST Consulting Sp. z o.o. Sp.k. z Rzeszowa pismem z dnia 25.08.2022 r. znak: L.dz.ID-574/02/059/Arz/22 przekazał kompletny Raport oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia, celem uzgodnienia warunków realizacji ww. przedsięwzięcia a następnie pismem z dnia 31.08.2022 r. znak: GOŚ.6220.3.2020 Burmistrz Miasta Sochaczew przekazał ww. dokumentację Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie.

W odpowiedzi na powyższe Regionalny Dyrektor Ochrony w Warszawie wezwaniem z dnia 12.09.2022 r. znak: WOOŚ-I.4221.202.2022.ACH ponownie wezwał Burmistrza Miasta Sochaczew do uzupełnienia przedłożonej dokumentacji – Raportu o oddziaływaniu planowanej inwestycji na środowisko o podpisanie własnoręcznie wszystkich egzemplarzy ww. dokumentu przez jej autorów.

Ww. wezwanie pismem z dnia 15.09.2022 r. znak: GOŚ.6220.3.2020 Burmistrza Miasta Sochaczew zostało przesłane do PROMOST Consulting Sp. z o.o. Sp.k. z Rzeszowa.

W odpowiedzi na ww. pismo PROMOST Consulting Sp. z o.o. Sp.k. z Rzeszowa pismem z dnia 05.10.2022 r. znak: L.dz. ID-574/02/101/JG/22 poinformował Burmistrza Miasta Sochaczew, że przedmiotowa dokumentacja – Raport o oddziaływaniu planowanej inwestycji na środowisko była sukcesywnie przekazywana bezpośrednio Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie. Ww. pismo zostało przekazane Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie pismem z dnia 13.10.2022 r. znak: GOŚ.6220.3.2020.

W dniu 08.11.2022 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wezwaniem znak: WOOŚ-I.4221.202.2022.ACH.4 ponownie wezwał Burmistrza Miasta Sochaczew o uzupełnienie braków w przedłożonej dokumentacji o własnoręczne podpisy autorów ww. dokumentacji na wszystkich opracowaniach przekazanych Dyrektorowi.

Ww. wezwanie pismem z dnia 14.11.2022 r. znak GOŚ.6220.3.2020 Burmistrza Miasta Sochaczew zostało przesłane do PROMOST Consulting Sp. z o.o. Sp.k. z Rzeszowa.

W odpowiedzi na ww. wezwanie PROMOST Consulting Sp. z o.o. Sp.k. z Rzeszowa pismem z dnia 14.11.2022 r. znak: L.dz.ID-574/02/102/JG/22 przedłożył ww. dokumentację wraz podpisanymi własnoręcznie na stronach tytułowych przez wszystkich autorów ww. dokumentu.

W dniu 12.01.2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie postanowieniem znak: WOOŚ-I.4221.202.2022.ACH.5 uzgodnił realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie mostu na rzece Bzurze na terenie miasta Sochaczewa oraz określił jej warunki:

I. Na etapie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:

1. przed przystąpieniem do jakichkolwiek działań należy dokonać oględzin terenu pod kątem występowania gatunków chronionych i ich siedlisk oraz analizy planowanych prac w kontekście przepisów dotyczących w szczególności ochrony zwierząt objętych ochroną gatunkową;
2. podczas realizacji inwestycji zapewnić nadzór przyrodniczy (herpetologa, ornitologa oraz dendrologa, ichtiologa, chiropterologa);
3. wycinkę drzew wykonać poza sezonem lęgowym, w okresie od początku września do końca

lutego lub w okresie lęgowym pod nadzorem ornitologicznym i chiropterologicznym;

4. w trakcie robót budowlanych należy zapewnić ochronę pni, koron i systemów korzeniowych drzew i krzewów występujących w sąsiedztwie terenu inwestycji, zgodnie ze sztuką ogrodniczą; zabezpieczenie drzew należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym dendrologicznym;

5. wycinkę starych drzew oraz niszczenie i przenoszenie spróchniałych i ściętych drzew należy poprzedzić kontrolą entomologa;

6. zaplecze budowy zorganizować poza doliną rzeki Bzury na terenie utwardzonym (optymalnie na terenie przekształconym antropogenicznie), zabezpieczonym przed niekontrolowanym wyciekami substancji ropopochodnych przed ewentualnym przedostaniem się substancji niebezpiecznych do środowiska gruntowo-wodnego; zakazuje się składowania urobku, kruszyw czy materiałów budowlanych pod koronami drzew i krzewów przeznaczonych do adaptacji;

7. prace budowlane rozpocząć od wykonania tymczasowych płotków herpetologicznych chroniących przed dostaniem się płazów na plac budowy; należy je zastosować po stronie obu stronach drogi w km 0+200 do 0+580; wygrodenie o wysokości minimum 50 cm, wykonać z folii polimerowej, geowłókniny lub geotkaniny, które powinno być stabilnie i szczelnie zakotwiczone w gruncie oraz posiadać tzw. przewieszkę, zakończenia wygrodenia należy uformować w kształt litery „U”;

8. w ramach obiektu mostowego w km 0+440 należy wykonać przejście dla zwierząt o konstrukcji stalowego łuku ze ściągiem w postaci pomostu z betonu sprężonego (min. szer. półki po stronie prawobrzeżnej 1 m, a lewobrzeżnej 15 m);

9. integralną częścią systemu przejść dla małych zwierząt będą stałe pełne ogrodzenia ochronno- naprowadzające przylegające szczelnie do przyczółków mostowych wraz z systemem rynien zatrzymujących z kratami wpadowymi w przypadku projektowania dróg zjazdowych; należy je zastosować po stronie obu stronach drogi w km 0+200 do 0+580; wygrodenie o wysokości minimum 50 cm, wykonać z prefabrykatów stalowych lub betonowych kształtowych lub laminatu wzmocnionego grodzicami; w celu ograniczenia liczby kolizji na odcinkach końcowych, należy zakończyć ogrodzenia w kształcie litery „U”, powodujące zmianę kierunku ruchu zwierząt o wymiarach 70 x 40 cm;

10. podczas prowadzenia prac, w przypadku konieczności wykonania wykopów, należy je zabezpieczyć w sposób uniemożliwiający wpadanie do nich zwierząt;

11. prace polegające na wykonaniu podpór tymczasowych należy prowadzić poza okresem tarła I migracji ryb tj. poza okresem marzec - czerwiec lub w tym okresie pod nadzorem ichtiologa;

12. przed rozpoczęciem robót oraz w trakcie prowadzenia prac budowlanych, należy kontrolować teren budowy pod kątem występowania zwierząt; w przypadku stwierdzenia obecności zwierząt należy im umożliwić ucieczkę z terenu objętego pracami budowlanymi lub dokonać ich przeniesienia do odpowiednich siedlisk poza rejon objęty inwestycją, z zastosowaniem przepisów odrębnych;

13. przed przystąpieniem do robót budowlanych, należy zdjąć i odpowiednio zabezpieczyć wierzchnią warstwę gleby (humus), którą po zakończeniu inwestycji należy w miarę możliwości wykorzystać do rekultywacji terenu;

14. w przypadku instalacji przeziernych elementów tj. ekranów dźwiękochłonnych, należy zastosować elementy minimalizujące ich wpływ na śmiertelność zwierząt (w tym przede wszystkim ptaków) tj. pasy, kropki, matowienie, nadruki, farby UV; wykluczyć stosowanie sylwetek ptaków; rodzaj elementów minimalizujących uzgodnić z ornitologiem;

15. na placu budowy jak i również na etapie użytkowania stosować oświetlenie dające tzw. „ciepłe” widmo świetlne, np. lampy sodowe lub LED; lampy powinny bezwarunkowo posiadać szczelne obudowy;

16. na etapie realizacji prace budowlane w pobliżu zabudowy mieszkaniowej prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00, za wyjątkiem prac wymagających ciągłego procesu technologicznego;

17. prace budowlane prowadzić w sposób ograniczający możliwość wtórnego pylenia, tj. teren inwestycji utrzymywać w należytym porządku, plac budowy zraszać wodą w dni słoneczne i wietrzne, przykrywać plandekami skrzynie ładunkowe samochodów transportujących materiały sypkie oraz osłaniać przed działaniem wiatru składowiska materiałów zawierających drobne frakcje pyłowe;

18. na etapie realizacji wyłączać silniki pojazdów w czasie postoju;

19. wszystkie maszyny i urządzenia wykorzystywane podczas prac budowlanych utrzymywać w dobrym stanie technicznym i konserwować systematycznie w sposób prawidłowy, pozwalający na uniknięcie wycieków płynów technicznych i paliw do środowiska gruntowo-wodnego;
20. wszelkie prace w obrębie koryta rzeki prowadzić w sposób zapewniający ciągłość przepływu wód;
21. prace odwodnieniowe prowadzić, bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych, do minimum ograniczyć czas odwadniania wykopu;
22. zorganizować zaplecze budowy (bazę materiałową oraz miejsca postoju maszyn) poza terenami wodno-błotnymi, podmokłymi, na terenie zabezpieczonym przed potencjalnym zanieczyszczeniem (w szczególności substancjami ropopochodnymi) środowiska gruntowo-wodnego; zabrania się lokalizacji zaplecza w dolinach rzek oraz w dolinkach drobnych cieków;
23. teren realizacji inwestycji zaopatrzyć w środki do neutralizacji awaryjnych wycieków substancji, w tym ropopochodnych; w przypadku ich rozlania zanieczyszczenie niezwłocznie usunąć, a zebrany materiał przekazać do utylizacji uprawnionemu odbiorcy;
24. na etapie realizacji zabezpieczyć wody cieków wodnych przed dostawaniem się do nich materiałów budowlanych i odpadów, poprzez wykonanie rusztowań, pedestalów roboczych i zabezpieczeń (np. ze szczelnie ułożonych desek na całej szerokości przebudowywanego obiektu lub przy użyciu innych materiałów takich jak siatki zabezpieczające, ekrany lub kraty, folia zabezpieczająca), usytuowanych na takiej wysokości, aby nie zakłócić przepływu wód;
25. prace w obrębie koryta rzeki prowadzić ze szczególną ostrożnością; bezwzględnie unikać wjazdu maszynami budowlanymi w obręb koryta i nie zakłócać naturalnego przepływu wody w ww. ciekach;
26. wszelkie umocnienia skarp nasypów dokonywać przy pomocy materiałów naturalnych (kamień polny, faszyna itp.) bądź nieszkodliwych dla środowiska (np. płyty ażurowe, bruk, teokrata przestrzenna z wypełnieniem kamieniem);
27. na etapie realizacji przedsięwzięcia zapewnić pracownikom zaplecze sanitarne i socjalne; powstające ścieki bytowe gromadzić w szczelnych zbiornikach bezodpływowych przewoźnych toalet i przekazywać systematycznie za pośrednictwem uprawnionych odbiorców do dalszego zagospodarowania;
28. wody opadowe i roztopowe odprowadzać poprzez sieci kanalizacyjne oraz rowy drogowe do rzeki Bzury i do rowów otwartych; przed wprowadzeniem do odbiorników naturalnych podczyszczać w osadnikach i separatorach;
29. zapewnić stałą drożność systemu odprowadzającego wody opadowe i roztopowe z powierzchni drogowej.

II. W dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy oś należy uwzględnić następujące wymagania dotyczące ochrony środowiska:

- 1) wykonać ekrany akustyczne minimalizujące oddziaływanie hałasu na tereny chronione akustycznie zgodnie z przedstawioną lokalizacją i podanymi parametrami:

Lp.	Kilometraż	Długość	Wysokość	Strona drogi	Rodzaj ekranu	Klasa izolacyjności
1	ul. Gawłowska południe od km 0+006,74 do km 0+342,46 (gdzie km 0+000 znajduje się w środku projektowanego ronda SR-1)	42 m	4 m	prawa	Przezroczysty	B3
2	ul. Gawłowska północ od km 0+016,44 do km 0+052,64 (gdzie km 0+000 znajduje się w środku)	42 m	4 m	lewa	Przezroczysty	B3

	projektowanego ronda SR-1)					
3	ul. Gawłowska północ od km 0+010,51 do km 0+092,94 (gdzie km 0+000 znajduje się w środku projektowanego ronda SR-1)	85 m	4 m	prawa	Przezroczysty	B3
4	ul. Gawłowska południe od km 0+011,15 do km 0+082 (gdzie km 0+000 znajduje się w środku projektowanego ronda SR-1)	74 m	4,75 m	lewa	Przezroczysty	B3
5	droga klasy G od km 0+017,96 do km 0+050,83 (gdzie km 0+000 znajduje się w środku projektowanego ronda SR-1)	35 m	4 m	prawa	Przezroczysty	B3
6	droga klasy G od km 0+558,51 do km 0+618,52 (gdzie km 0+000 znajduje się w środku projektowanego ronda SR-1)	59 m	4 m	lewa	Przezroczysty	B3
7	droga klasy G od km 0+625,59 do km 0+645,10 (gdzie km 0+000 znajduje się w środku projektowanego ronda SR-1)	20 m	4 m	lewa	Przezroczysty	B3
8	droga klasy G od km 0+550,75 do km 0+633,93 (gdzie km 0+000 znajduje się w środku projektowanego ronda SR-1)	84 m	4 m	prawa	Przezroczysty	B3
9	Al. 600-lecia północ od km 0+052,27 do km 0+117,24 km (gdzie km 0+000,00 znajduje się w miejscu przecięcia osi projektowanej al. 600-lecia północ z krawędzią projektowanego ronda SR-2)	65 m	4 m	lewa	Przezroczysty	B3
10	Al. 600-lecia północ	50 m	5 m	prawa	Przezroczysty	B3

	od km -0+012,19 do km 0+034,52 (gdzie km 0+000,00 znajduje się w miejscu przecięcia osi projektowanej al. 600-lecia północ z krawędzią projektowanego ronda SR-2)					
11	Al. 600-lecia północ od km 0+043,24 do km 0+092,28 (gdzie km 0+000,00 znajduje się w miejscu przecięcia osi projektowanej al. 600-lecia północ z krawędzią projektowanego ronda SR-2)	54 m	5 m	prawa	Przezroczysty	B3
12	Al. 600-lecia północ od km 0+096,79 do km 0+126,32 (gdzie km 0+000,00 znajduje się w miejscu przecięcia osi projektowanej al. 600-lecia północ z krawędzią projektowanego ronda SR-2)	30 m	4,75 m	prawa	Przezroczysty	B3
13	Al. 600-lecia południe od km 0+035,35 do km 0+052,28 (gdzie km 0+000,00 znajduje się w miejscu przecięcia osi projektowanej al. 600-lecia południe z krawędzią projektowanego ronda SR-2)	16 m	4 m	prawa	Przezroczysty	B3
14	Al. 600-lecia południe od km 0+052,28 do km 0+075,55 (gdzie km 0+000,00 znajduje się w miejscu przecięcia osi projektowanej al. 600-lecia południe z krawędzią projektowanego ronda SR-2)	22 m	4 m	prawa	Przezroczysty	B3
15	Al. 600-lecia południe od km 0+075,55 do km 0+097,87 (gdzie	22 m	4 m	prawa	Przezroczysty	B3



	km 0+000,00 znajduje się w miejscu przecięcia osi projektowanej al. 600-lecia południe z krawędzią projektowanego ronda SR-2)					
--	---	--	--	--	--	--

III. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś.

Ponadto w ww. postanowieniu zostało stwierdzone że planowane przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś oraz § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839, ze zm.).

Treść niniejszego postanowienia przygotowana została w oparciu o zgromadzony materiał dowodowy w sprawie oraz wiedzę własną organu.

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie mostu na rzece Bzura w miejscowości Sochaczew. Przedsięwzięcie obejmuje m.in.:

- budowę jednojezdniowej drogi klasy G na odcinku o długości 664,64m;
- budowę małego ronda stanowiącego początek planowanej drogi;
- budowę ronda o nieregularnym kształcie stanowiącego koniec planowanej drogi;
- odcinkowe przebudowy lub rozbudowy dróg kolidujących z planowaną inwestycją;
- budowę chodników i ścieżek rowerowych;
- budowę pary zatok autobusowych
- budowę zjazdów do nieruchomości;
- budowę pozostałej infrastruktury towarzyszącej, np. odwodnienia dróg, oświetlenia.

W trakcie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia wystąpi emisja substancji do powietrza oraz hałasu, spowodowane eksploatacją sprzętu budowlanego i środków transportu. Uciążliwości związane z realizacją planowanej inwestycji będą okresowe i ustąpią po zakończeniu prac budowlanych. W celu zminimalizowania ww. emisji w sentencji niniejszego postanowienia wprowadzono odpowiednie warunki.

W sentencji niniejszego postanowienia wskazano warunki określające sposób ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem.

Wszelkie działania związane z realizacją ww. inwestycji będą prowadzone zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa w zakresie gospodarki wodno-ściekowej, w tym zabezpieczone zostanie zaplecze budowlane przed awaryjnym wyciekami płynów technicznych i paliw. Rozwiązania techniczne zabezpieczające wykopy i obiekty w trakcie realizacji dotyczą, m.in. zaplecza, stosowania wyniesionych ścianek szczelnych i kształtowania ścian wykopów, składowania materiałów i surowców, użytkowania sprzętu, przechowywania elementów przed wbudowaniem. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją wody opadowe i roztopowe zostaną zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Odcinki drogi objęte przedsięwzięciem będą odwadniane poprzez nadanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych poszczególnych elementów drogi. Zastosowany zostanie system składający się z rowów trawiastych i krótkich odcinków rowów zabudowanych lub kanalizacji kanałowej (odcinki połączeniowe - przejścia poprzeczne pod drogami). Odbiornikami wód opadowo-roztopowych będą rzeka Bzura oraz rowy otwarte. Biorąc pod uwagę powyższe realizacja i funkcjonowanie inwestycji nie spowoduje zmian środowiskowych, które

zakłóciłyby funkcjonowanie ekosystemów wodnych, w związku z tym nie stwarza zagrożenia dla wód powierzchniowych i podziemnych.

Przeprowadzona w raporcie oś analiza oddziaływania w zakresie gospodarki wodno-ściekowej i ochrony wód wykazała, że przy zachowaniu warunków określonych w sentencji niniejszego postanowienia, realizacja, eksploatacja i likwidacja przedmiotowej inwestycji nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko gruntowo-wodne oraz na wody powierzchniowe i podziemne.

Na etapie eksploatacji planowana inwestycja nie będzie źródłem zorganizowanej emisji substancji do powietrza, natomiast źródłami emisji nieorganizowanej będą pojazdy mechaniczne poruszające się po terenie inwestycyjnym. Z przedłożonej dokumentacji wynika, że funkcjonowanie ww. przedsięwzięcia nie wpłynie znacząco na stan jakości powietrza w regionie, a dopuszczalne poziomy substancji w powietrzu będą dotrzymane.

Ze względu na skalę i charakter planowanej inwestycji nie przewiduje się jej istotnego wpływu na klimat.

W czasie eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia głównymi źródłami emisji hałasu będą środki transportu poruszające się po drogach. Z przeprowadzonej w raporcie oś analizy akustycznej wynika, że na etapie eksploatacji inwestycji standardy jakości środowiska w zakresie emisji hałasu nie zostaną dotrzymane, dlatego zaprojektowano działania minimalizujące w postaci ekranów akustycznych. Analiza oddziaływania akustycznego wykazała, że przy zachowaniu warunków określonych w sentencji niniejszego postanowienia, eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie spowoduje przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie.

W przedłożonej dokumentacji omówiono gospodarkę odpadami w trakcie realizacji i funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia, zgodną z obowiązującymi przepisami prawa. W związku z tym odstąpiono od nałożenia warunków realizacji przedsięwzięcia w ww. zakresie. Można ocenić, że gospodarka odpadami prowadzona w ramach przedmiotowej inwestycji nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko.

Przedmiotem przedsięwzięcia jest budowa nowego odcinka drogi początkowej wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, budowlami i urządzeniami budowlanymi w tym wykonanie odcinka po nowym śladzie, wraz z odcinkami dowiązania do stanu istniejącego. W ramach inwestycji przewidziano, budowę i rozbudowę skrzyżowań oraz budowę i przebudowę chodników, ścieżek rowerowych, odwodnienia, oraz niezbędnej infrastruktury technicznej.

Zgodnie z załączoną do raportu oś inwentaryzacją przyrodniczą obszar inwestycji tj. wariant czwarty - preferowny, rozpoczyna się od skrzyżowania ulic al. 600-lecia, Trojańskiej oraz Staszica, w sąsiedztwie zabudowy. Na przydrożach stwierdzono szpalery drzew tj.: jesion *Fraxinus sp.*, lipa *Tilia sp.*, brzoza *Betula sp.*, kasztanowiec *Aesculus sp.*, klon *Acer sp.*, robinia akacjowa *Robinia pseudoacacia*, klon jesionolistny *Acer negundo*, sumak octowiec *Rhus typhina* oraz skupiny krzewów tawuły *Spiraea sp.*, irgi *Cotoneaster sp.*, ligustru *Ligustrum sp.* Ponadto urządzone zieleńce przy osiedlu mieszkaniowym topola *Populus sp.*, sosna *Pinus sp.*, robinia akacjowa *Robinia pseudoacacia*, głóg *Crataegus sp.*, świerk pospolity *Picea abies*, śnieguliczka biała *Symphoricarpos albus*, sumak octowiec *Rhus typhina*, jarząb szwedzki *Sorbus intermedia*. Następnie przebiega przez zbiorowiska ruderalne w różnych etapach rozwoju, mające w swoim składzie między innymi wrotycz zwyczajny *Tanacetum vulgare*, mniszek lekarski *Taraxacum officinalis*, babka zwyczajna *Plantago major*, pokrzywa zwyczajna *Urtica dioica*, trzcinnik piaskowy *Calamagrostis epigejos*, krwawnik *Achillea sp.*, mlecik zwyczajny *Sonchus oleraceus*, cykoria podróżnik *Cichorium intybus*, bniec biały *Melandrium album*, koniczyna polna *Trifolium campestre*, babka lancetowata *Plantago lanceolata*, żmijowiec zwyczajny *Echium vulgare*, wiesiołek *Oenothera sp.*, marchew zwyczajna *Daucus corota*, przymiotno białe *Erigeron annuus*, konopie siewne *Cannabis sativa*, jak również samosiewy klonu jesionolistnego *Acer negundo*. Pomiędzy zabudową występuje pas zadrzewień z wierzbą *Salix sp.* topolą osiką *Populus tremula*, robinią akacjową *Robinia pseudoacacia*, gruszą *Pyrus sp.*, klonem jesionolistnym *Acer negundo*, czarnym

*Sambucus nigra*, lipą *Tilia sp.*, w runie stwierdzono glistnik jaskółcze ziele *Chelidonium majus*, kuklik pospolity *Geum urbanum*, pokrzywę zwyczajną *Urtica dioica*. Inwestycja przecina rzekę Bzurę, której brzegi porośnięte są roślinnością szuwarową z mozgą trzcinową *Phalaris arundinacea*, jeżogłówką gałęzistą *Sparganium erectum* oraz ziołoroślami z pokrzywą zwyczajną *Urtica dioica*, żywokostem lekarskim *Symphytum officinalis*, sadźcem konopiastym *Eupatorium cannabinum*, wierzbownicą kosmatą *Epilobium hirsutum*, trędownikiem bulwiastym *Scrophularia nodosa*, chmielem zwyczajnym *Humulus lupulus*, jaskrem rozłogowym *Ranunculus repens*, skrzypem polnym *Equisetum arvense*, jak również zadrzewienia w skład których wchodzi wierzby *Salix sp.*, topola biała *Populus alba*, topola osika *Populus tremula*, olcha czarna *Alnus glutinosa*, klon jesionolistny *Acer negundo*, dziki bez czarny *Sambucus nigra*, trzmielina zwyczajna *Euonymus europaea*. Wyróżniono tutaj również zbiorowisko *Leonuro- Ballotetum nigrae* z gatunkami takimi jak serdecznik pospolity *Leonurus cardiaca*, mierznicza czarna *Ballota nigra* oraz glistnik jaskółcze ziele *Chelidonium majus*, mniszek lekarski *Taraxacum officinalis*, poziewnik miękkowłosa *Galeopsis pubescens*, przymiotno białe *Erigeron annuus*, pokrzywa zwyczajna *Urtica dioica*, jasnota purpurowa *Lamium purpureum*, biedrzyca mniejszy *Pimpinella scocifraga*, kupkówka pospolita *Dactylis glomerata*.

Następnie inwestycja przechodzi przez tereny pól uprawnych m.in. z rumianem polnym *Anthemis arvensis* oraz zbiorowisk ugorowych. W dalszej części wariant przechodzi przez zbiorowiska napisakowe z chronionym gatunkiem kocanki piaskowe *Helichrysum arenarium* oraz z charakterystycznymi gatunkami m.in. jasioniec piaskowy *Jasione montana*, szczaw polny *Rumex acetosella*, koniczyna polna *Trifolium arvense*, szczotliha siwa *Corynephorus canescens*, płonnik włosisty *Polytrichum piliferum*. W zbiorowisku tym znalazły się również takie rośliny jak trzcinnik piaskowy *Calamagrostis epigejos*, tomka oścista *Anthoxanthum aristatum*, tomka wonna *Anthoxanthum odoratum*, rogownica polna *Cerastium arvense*, jastrzębiec kosmaczek *Hieracium pilosella*, dziurawiec zwyczajny *Hypericum perforatum*, nawłoc kanadyjska *Solidago canadensis*, nawłoc pospolita *Solidago virgaurea*, krwawnik pospolity *Achillea millefolium*, bylica miotłowa *Artemisia scoparia*, świerzbica polna *Knautia arvensis*, kłosówka wełnista *Holcus lanatus*. Na omawianym terenie murawy rozwinęły się na siedliskach antropogenicznych - na porzuconych piaszczystych polach, a ich stan zachowania określono jako zły. W końcowym odcinku wariant czwarty pokrywa się z przebiegiem wariantu trzeciego, włączając się następnie do ulicy Gawłowskiej, gdzie inwestycja przechodzi w sąsiedztwie zabudowy domów jednorodzinnych wraz z zielenią przydomową.

Jak wynika z obserwacji poczynionych na omawianym obszarze stwierdzono występowanie głównie szeroko rozpowszechnionych gatunków synantropijnych nieobjętych ochroną, do których należą gryzonie: myszowate *Muridae* oraz nomikowate *Amicolidae*. Zasadzają one ekosystemy antropogeniczne - zarówno siedliska silnie przekształcone, jakimi są tereny zabudowane jak i agrocenozy. Oprócz gryzoni obserwowano drobne ssaki owadożerne oraz małe łasicowate *Mustelidae*. Teren objęty inwentaryzacją był wykorzystywany również przez ssaki średnie takie jak samy, oraz pojedyncze dziki. Dolina rzeki Bzury stanowi dogodnie siedlisko dla występowania wydry *Lutra lutra* oraz bobra *Castor fiber*. Podczas przeprowadzonych badań, stwierdzono występowanie 6 gatunków nietoperzy: mroczek późny *Eptesicus serotinus*, nocek rudy *Myotis daubentonii*, borowiec wielki *Nyctalus noctula*, nocek łydkowłosa *Myotis dasycneme*, karlik większy *Pipistrellus nathusii*, karlik malutki *Pipistrellus pipistrellus*.

Na obszarze objętym inwentaryzacją stwierdzono występowanie 66 gatunków ptaków. Wśród stwierdzonych gatunków 4 znajduje się w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej. Są to: dzięcioł czarny *Dryocopus martius*, gąsiorek *Lanius collurio*, rybitwa rzeczna *Sterna hirundo*, zimorodek *Alcedo atthis*.

Obszar położony w zakresie opracowania cechuje się obecnością umiarkowaną ilością dogodnych siedlisk wykorzystywanych przez płazy. W trakcie inwentaryzacji stwierdzono występowanie 4 gatunków płazów (żaba trawna *Rana temporaria*, żaby zielone *Pelophylax esculenta complex*, ropucha szara *Bufo bufo*, traszka zwyczajna *Lissotriton vulgaris*) i 2 gatunki gadów (zaskroniec *Natrix natrix*, jaszczurka zwinka *Lacerta agilis*).

Na podstawie połowów i ankiet wędkarskich, badań ichtiofaunistycznych oraz literatury dotyczącej ichtiofauny Bzury, można stwierdzić, że łącznie dla czołowa rybackiego nr 3 występuje co najmniej 28 gatunków ryb oraz jeden gatunek minoga.

Obszar objęty inwentaryzacją cechuje się występowaniem mozaiki siedlisk nadrzecznych, pól uprawnych i terenów ruderalnych. Na obszarze objętym inwentaryzacją stwierdzono 56 gatunki bezkręgowców. Cztery spośród nich podlegają ochronie częściowej to: trzmiel ziemny *Bombus terrestris*, trzmiel kamiennik *Bombus lapidarius*, trzmiel rudy *Bombus pascuorum* oraz jeden przedstawiciel mięczaków: ślimak winniczek *Helix pomada*.

Planowana inwestycja biegnie w obrębie korytarza ekologicznego Dolina Bzury - Neru KPnC-2C.

W związku z realizacją inwestycji, przeprowadzona zostanie wycinka drzew i krzewów, kolidujących z jej przebiegiem.

Śród najistotniejszych różnic między wariantami przedmiotowej inwestycji należy zaznaczyć iż wariant 3 (alternatywny), będzie powodować większe straty związane z wycinką kolidującą zieleni w porównaniu do wariantu 2 (alternatywnego) i 4 (preferowanego).

Z racji przebiegu wariantów inwestycji nad rzeką Bzura, inwestycja w każdym z nich może wpływać negatywnie na ssaki o ziemno-wodnym trybie życia. Ponadto inwestycja w wariantie 3 (alternatywnym) jest kolizyjna ze zbiornikiem nr 2, w związku z czym istnieje konieczność częściowej - ok. 50% likwidacji. Wariant 4 (preferowany) jest równocześnie wariantem najkorzystniejszym dla środowiska, głównie ze względu na mniejsze oddziaływanie wariantu preferowanego na istniejące elementy przyrodnicze: nie powoduje konieczności wyburzenia budynków, stanowiących potencjalne siedliska gatunków chronionych, nie jest kolizyjny ze zbiornikiem wodnym nr 2, w związku z czym nie dojdzie do jego likwidacji, mniejsza konieczność wycinki terenów zadrzewionych i zakrzewionych.

Planowana inwestycja zlokalizowana będzie poza granicami obszarów podlegających ochronie na mocy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r., poz. 916, ze zm., zwanej dalej „ustawą o ochronie przyrody”).

Najbliżej położony obszar Natura 2000, obszar Puszcza Kampinoska PLC140001 znajduje się w odległości ok. 8,5 km od planowanej inwestycji.

Zgodnie z ustawą o ochronie przyrody oraz rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2022 r. poz. 2380), w stosunku do dziko występujących zwierząt objętych ochroną, obowiązuje szereg zakazów. Regionalny Dyrektor lub Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska mogą wydać decyzję zezwalającą na czynności podlegające zakazom, w trybie i na zasadach określonych ustawą o ochronie przyrody. W przypadku gatunków objętych ochroną ścisłą, gatunków ptaków oraz gatunków wymienionych w załączniku IV dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory muszą być spełnione konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym lub wymogi związane z korzystnymi skutkami o podstawowym znaczeniu dla środowiska. Wnikliwa analiza możliwości realizacji planowanych działań w kontekście przepisów dotyczących ochrony gatunkowej i możliwości uzyskania derogacji leży w gestii Inwestora. Jednocześnie informuje się, że zgodnie z art. 131 pkt 14 ustawy o ochronie przyrody kto bez zezwolenia lub wbrew jego warunkom narusza zakazy w stosunku do roślin, zwierząt lub grzybów objętych ochroną gatunkową podlega karze aresztu lub grzywny.

W celu zapewnienia prawidłowego sposobu prowadzenia robót oraz jak najmniejszej ingerencji planowanej inwestycji w środowisko naturalne wprowadzono warunek oględzin terenu pod kątem występowania gatunków chronionych, a także analizy przepisów z zakresu ochrony gatunkowej. W celu ochrony fauny i flory na etapie realizacji inwestycji, wskazano konieczność prowadzenia prac budowlanych pod nadzorem przyrodniczym. W celu ochrony herpetofauny i drobnej teriofauny nakazano wykonanie tymczasowych płotków oraz przejść dla małych zwierząt wraz z ogrodzeniami ochronno-naprowadzającymi. W celu ograniczenia śmiertelności

zwierząt mogących występować na terenie inwestycji, nakazano umożliwić zwierzętom ucieczkę z terenu robót, a w razie konieczności ich przeniesienie w dogodne siedliska. W celu ograniczenia śmiertelności ptaków, nietoperzy i bezkręgowców określono wytyczne dotyczące wycinki drzew. W celu ograniczenia śmiertelności zwierząt mogących występować na terenie inwestycji lub ich okaleczenia wskazano konieczność tymczasowego wygrodzenia wykopów oraz ich kontroli podczas realizacji inwestycji. W celu ograniczenia wpływu inwestycji (etap realizacji) na przeznaczone do adaptacji zadrzewienia określono wytyczne dotyczące prac w rejonie drzew. W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego na etapie realizacji inwestycji, wskazano sposób lokalizacji zaplecza budowy, miejsca postoju maszyn budowlanych i baz materiałowych. W celu ograniczenia możliwości wystąpienia przypadkowych kolizji ptaków z ekranami dźwiękochłonnymi przewidziano zastosowanie powyższych środków minimalizujących. W celu ograniczenia przywabiania owadów nocnych i ograniczenie ich śmiertelności w wyniku bezpośredniego kontaktu z rozżarzoną żarówką wprowadzono warunek zastosowania odpowiedniego oświetlenia. Warunek ten w sposób pośredni ograniczy również przywabianie nietoperzy w bezpośrednie sąsiedztwo prowadzonych prac budowlanych. W celu ochrony ryb nakazano wykonaniu podpór tymczasowych poza okresem tarła i migracji ryb tj. poza okresem marzec - czerwiec lub w tym okresie pod nadzorem ichtiologa.

Ze względu na charakter planowanego przedsięwzięcia, a także jego lokalizację nie stwierdzono możliwości wystąpienia transgranicznego oddziaływania.

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że na terenie planowanego przedsięwzięcia i w jego otoczeniu nie występują zabytki chronione na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Regionalny Dyrektor prowadząc postępowanie nie stwierdził konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś, biorąc pod uwagę w szczególności następujące okoliczności:

- 1) posiadane na etapie wydawania postanowienia dane na temat planowanego przedsięwzięcia i elementów przyrodniczych środowiska objętych zakresem przewidywanego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływanie na środowisko i ustalić warunki jego realizacji;
- 2) ze względu na rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia oraz jego brak powiązania z innymi przedsięwzięciami w chwili obecnej nie istnieje możliwość ponadnormatywnego kumulowania się oddziaływań tego przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami zlokalizowanymi poza terenem inwestycyjnym;
- 3) nie stwierdzono możliwości negatywnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk, lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie będzie w sposób znaczący negatywnie oddziaływać na środowisko.

Ww. postanowienie uzgadniające warunki realizacji przedsięwzięcia Burmistrz Miasta Sochaczew pismem z dnia 16.01.2023 r. znak: GOŚ.6220.3.2020 przekazał PROMOST Consulting Sp. z o.o. Sp.k. z Rzeszowa.

Jednocześnie Burmistrz Miasta Sochaczew obwieszczeniem z dnia 17.01.2023 r. znak: GOŚ.6220.3.2020 zawiadomił strony postępowania o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i rozpoczęciu procedury udziału społeczeństwa w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie mostu na rzece Bzurze na terenie miasta Sochaczew w powiecie sochaczewskim, województwo mazowieckie.

Ww. otwieszczenie zostało wywieszane w miejscu realizacji inwestycji, na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Sochaczewie oraz w BIP portalu informacyjnego Urzędu Miejskiego w Sochaczewie [www. Sochaczew.pl/BIP](http://www.Sochaczew.pl/BIP) w okresie od 19.01.2023 r. do 18.02.2023 r.

W ww. okresie wpłynęły następujące protesty:

L.p.	Imię i Nazwisko	Data złożenia pisma
1.	Marzena Zackiewicz	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
2.	Grzegorz Zackiewicz	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
3.	Jakub Zackiewicz	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
4.	Katarzyna Zackiewicz	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
5.	Aleksandra Wasilewska	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
6.	Radosław Wasilewski	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
7.	Teresa Fortuna	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
8.	Marek Czernic	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
9.	Magdalena Czernic	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
10.	Hubert Różyk	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
11.	Marta Różyk	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
12.	Piotr Kulisiewicz	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
13.	Małgorzata Kulisiewicz	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
14.	Jacek Kulisiewicz	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
15.	Jan Janiak	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
16.	Gabriela i Wiesław Wojtysiak	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
17.	Agnieszka i Sławomir Bartczak	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
18.	Irena Bartczak	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
19.	Kamila Pojawa – Dąbrowska	Pismo z dnia 13.02.2023 r.
20.	Lidia Pojawa	Pismo z dnia 13.02.2023 r.
21.	Waldemar Pojawa	Pismo z dnia 13.02.2023 r.
22.	Anna Szut	Pismo z dnia 13.02.2023 r.
23.	Piotr Przedacki	Pismo z dnia 13.02.2023 r.
24.	Władysława Pojawa	Pismo z dnia 13.02.2023 r.
25.	Martyna Wawrzyńczak	Pismo z dnia 13.02.2023 r.
26.	Grzegorz Kalisiak	Pismo z dnia 13.02.2023 r.
27.	Jolanta i Julian Zasuwa	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
28.	Sławomir Woźniak	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
29.	Krystyna Woźniak	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
30.	Marcin Bińkowski	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
31.	Jacek Kowalski	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
32.	Elżbieta Kowalska	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
33.	Magdalena Kasperowicz	Pismo z dnia 15.02.2023 r.
34.	Dariusz Wierzbicki	Pismo z dnia 15.02.2023 r.
35.	Iwona Pałyska – Cieślak	Pismo z dnia 15.02.2023 r.
36.	Agnieszka Antczak	Pismo z dnia 16.02.2023 r.
37.	Jacek Małczak	Pismo z dnia 15.02.2023 r.
38.	Kacper Tomaszewski	Pismo z dnia 16.02.2023 r.
39.	Sławomir Ziemiński	Pismo z dnia 16.02.2023 r.
40.	Edward Ziemiński	Pismo z dnia 16.02.2023 r.
41.	Bożena Ziemiński	Pismo z dnia 16.02.2023 r.
42.	Edyta Czaplicka	Pismo z dnia 16.02.2023 r.

43.	Piotr Ziemiński	Pismo z dnia 16.02.2023 r.
44.	Joanna Ziemińska	Pismo z dnia 16.02.2023 r.
45.	Dariusz Czaplicki	Pismo z dnia 16.02.2023 r.
46.	Lidia Zackiewicz	Pismo z dnia 16.02.2023 r.
47.	Bolesław Zackiewicz	Pismo z dnia 16.02.2023 r.
48.	Grzegorz Wierzbicki	Pismo z dnia 16.02.2023 r.
49.	Anna Mitek	Pismo z dnia 16.02.2023 r.
50.	Anna Bogucka	Pismo z dnia 16.02.2023 r.
51.	Ewelina Krawczak	Pismo z dnia 16.02.2023 r.
52.	Piotr Krawczak	Pismo z dnia 16.02.2023 r.
53.	Agnieszka Antczak	Pismo z dnia 16.02.2023 r.
54.	Wiktoria Kowara	Pismo z dnia 16.02.2023 r.
55.	Dariusz Antczak	Pismo z dnia 16.02.2023 r.
56.	Krzysztof Budnik	Pismo z dnia 16.02.2023 r.
57.	Jacek Krawczyk	Pismo z dnia 16.02.2023 r.
58.	Agnieszka Budnik	Pismo z dnia 16.02.2023 r.
59.	Anna i Czesław Józwik	Pismo z dnia 16.02.2023 r.
60.	Krystyna i Bogdan Basiak	Pismo z dnia 16.02.2023 r.
61.	Adam Ziejewski	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
62.	Agnieszka Ziejewska	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
63.	Aleksandra Ochelska	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
64.	Krystyna Szatkowska	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
65.	Grzegorz Szatkowski	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
66.	Piotr Szatkowski	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
67.	Sylwester Szatkowski	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
68.	Małgorzata Szatkowska	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
69.	Jacek Szatkowski	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
70.	Stefania Pietrowska	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
71.	Damian Gałkowski	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
72.	Marianna Tabara	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
73.	Paweł Gutowski	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
74.	Martyna Tomaszewska	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
75.	Mateusz Wejers	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
76.	Małgorzata Wejers	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
77.	Marcin Wejers	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
78.	Janusz Pietrowski	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
79.	Justyna Pietrowska	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
80.	Sławomir Skomiał	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
82.	Cezary Fedek	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
83.	Dawid Fedek	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
84.	Przemysław Fedek	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
85.	Ewa Fedek	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
86.	Marzena Burzyńska	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
87.	Jacek Burzyński	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
88.	Barbara Burzyńska	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
89.	Izabela Rutkowska	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
90.	Michał Więckowski	Pismo z dnia 17.02.2023 r.
91.	Tomasz Stencel	Pismo z dnia 17.02.2023 r.

W dniu 06.02.2023 r. PROMOST Consulting Sp. z o.o. Sp.k. z Rzeszowa pismem z dnia 02.02.2023 r. znak: L.dz. ID-574/02/103/WT/23 przesłał pismo dotyczące sprostowania oczywistych pomyłek pisarskich w postanowieniu z dnia 12.01.2023 r. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie znak: WOOŚ-1.4221.202.2022.ACH.5, które pismem z dnia 08.02.2023 r. znak: GOŚ.6220.3.2020 Burmistrza Miasta Sochaczew zostało przesłane do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie.

Następnie do tutejszego Urzędu wpłynęło pismo Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 27.02.2023 r. znak: WOOŚ-1.4221.202.2022.ACH.6 w sprawie udzielenia informacji:

- w przypadku, gdy liczba stron postępowania przekracza 10, wskazanie gmin znajdujących się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie 9 uwzględniając zapisy art. 74 ust. 3a ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko – Dz. U. z 2022 r. poz.1029, ze zm.),
- w przypadku, gdy liczba stron postępowania nie przekracza 10, wskazanie danych tych osób oraz z adresami do doręczeń.

W odpowiedzi na powyższe Burmistrz Miasta Sochaczew pismem z dnia 02.03.2023 r. znak: GOŚ.6220.3.2020 poinformował, że realizacja ww. przedsięwzięcia ogranicza się do obszaru jednej gminy a liczba stron biorąca udział w ww. postępowaniu przekracza 10.

W dniu 07.03.2023 r. Burmistrz Miasta Sochaczew pismem znak: GOŚ.6220.3.2020 wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie czy będzie wydawał postanowienie dotyczące sprostowania oczywistych pomyłek pisarskich.

Pismo z dnia 08.03.2023 r. znak: L.dz.ID-574/02/106/WT/23 podobnej treści wpłynęło również od PROMOST Consulting Sp. z o.o. do Burmistrza Miasta Sochaczew. Powyższe zostało przekazane przez Burmistrza Miasta Sochaczew do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie pismem z dnia 15.03.2023 r. znak: GOŚ.6220.3.2020.

W dniu 21.03.2023 r. do tutejszego Urzędu wpłynęło postanowienie z dnia 15.03.2023 r. znak: WOOŚ-1.4221.202.2022.ACH.7 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie o sprostowaniu oczywistych pomyłek pisarskich w postanowieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 12.01.2023 r. znak: WOOŚ-1.4221.202.2022.ACH.5 uzgadniającym warunki realizacji przedsięwzięcia na terenie miasta Sochaczew w powiecie Sochaczewskim, województwo mazowieckie w ten sposób, że:

a) pkt 1.8), sentencji postanowienia o treści:

„w ramach obiektu mostowego w km 0+440 należy wykonać przejście dla zwierząt o konstrukcji stalowego łuku ze ściągami w postaci pomostu z betonu sprężonego (min. szer. półki po stronie prawobrzeżnej 1 m, a lewobrzeżnej 15 m);”

**otrzymuje brzmienie:**

„w ramach obiektu mostowego w km 0+440 (o konstrukcji stalowego łuku ze ściągami w postaci pomostu z betonu sprężonego) należy wykonać pod projektowanym mostem przejście dla zwierząt (min. szer. półki po stronie prawobrzeżnej 1 metr, a lewobrzeżnej 15 metrów);”

b) pkt 1.9) sentencji postanowienia o treści:

„integralną częścią systemu przejść dla małych zwierząt będą stałe pełne ogrodzenia ochronno- naprowadzające przylegające szczelnie do przyczółków mostowych wraz z systemem rynien zatrzymujących z kratami wpadowymi w przypadku projektowania dróg zjazdowych; należy je zastosować po stronie obu stronach drogi w km 0+200 do 0+520; wyгородzenie o wysokości minimum 50 cm, wykonać z prefabrykatów stalowych lub betonowych kształtowych lub laminatu wzmocnionego gródczycami; w celu ograniczenia liczby kolizji na odcinkach kołowych, należy zakończyć ogrodzenia w kształcie litery „U”, powodujące zmianę kierunku ruchu zwierząt o wymiarach 70 x 40 cm;”



**otrzymuje brzmienie:**

„integralną częścią przejścia dla zwierząt będą stałe pełne płotki ochrono - naprowadzające przylegające szczelnie do przyczółków mostowych wraz z systemem rynien zatrzymujących z kratami wpadowymi w przypadku projektowanych dróg zjazdowych; należy je zastosować po obu stronach drogi: w km ok. 0+200 do ok. 0+580 strona prawa oraz w km ok. 0+200 do ok. 0+578 strona lewa (lokalizację płotków stałych podano łącznie, lecz ostatecznie należy je płynnie doprowadzić do przyczółków mostu na każdym z brzegów); wyгородzenie o wysokości minimum 50 cm, powinno posiadać odgiętą krawędź górną na zewnątrz (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem  $45 + 90^\circ$  o szerokości min. 10 cm, głębokość zakopania w gruncie- min. 10 cm (zalecana 15 cm), płotki ochrono - naprowadzające należy wykonać z prefabrykatów stalowych lub betonowych kształtowanych lub laminatu wzmocnionego grodzicami; w celu ograniczenia liczby kolizji na odcinku końcowym, należy zakończyć ogrodzenia w kształcie litery „U” o wymiarach 70x40 cm, powodujące zmianę kierunku ruchu zwierząt”

**c) pkt II.1) sentencji postanowienia o treści:**

„wykonać ekrany akustyczne minimalizujące oddziaływanie hałasu na tereny chronione akustycznie zgodnie z przedstawioną lokalizacją i podanymi parametrami:

Lp.	Kilometraż	Długość	Wysokość	Strona drogi	Rodzaj ekranu	Klasa izolacyjności
1	ul. Gawłowska południe od km 0+006,74 do km 0+042,46 (gdzie km 0+000 znajduje się w środku projektowanego ronda SR-1)	42 m	4 m	prawa	Przezroczysty	B3
2	ul. Gawłowska północ od km 0+016,44 do km 0+052,64 (gdzie km 0+000 znajduje się w środku projektowanego ronda SR-1)	42 m	4 m	lewa	Przezroczysty	B3
3	ul. Gawłowska północ od km 0+010,51 do km 0+092,94 (gdzie km 0+000 znajduje się w środku projektowanego ronda SR-1)	85 m	4 m	prawa	Przezroczysty	B3
4	ul. Gawłowska południe od km 0+011,15 do km 0+082 (gdzie km 0+000 znajduje się w środku projektowanego ronda SR-1)	74 m	4,75 m	lewa	Przezroczysty	B3
5	droga klasy G od km 0+017,96 do km 0+050,83 (gdzie	35 m	4 m	prawa	Przezroczysty	B3

	km 0+000 znajduje się w środku projektowanego ronda SR-1)					
6	droga klasy G od km 0+558,51 do km 0+618,52 (gdzie km 0+000 znajduje się w środku projektowanego ronda SR-1)	59 m	4 m	lewa	Przezroczysty	B3
7	droga klasy G od km 0+625,59 do km 0+645,10 (gdzie km 0+000 znajduje się w środku projektowanego ronda SR-1)	20 m	4 m	lewa	Przezroczysty	B3
8	droga klasy G od km 0+550,75 do km 0+633,93 (gdzie km 0+000 znajduje się w środku projektowanego ronda SR-1)	84 m	4 m	prawa	Przezroczysty	B3
9	Al. 600-lecia północ od km 0+052,27 do km 0+117,24 km (gdzie km 0+000,00 znajduje się w miejscu przecięcia osi projektowanej al. 600-lecia północ z krawędzią projektowanego ronda SR-2)	65 m	4 m	lewa	Przezroczysty	B3
10	Al. 500-lecia północ od km 0+012,19 do km 0+034,52 (gdzie km 0+000,00 znajduje się w miejscu przecięcia osi projektowanej al. 600-lecia północ z krawędzią projektowanego ronda SR-2)	50 m	5 m	prawa	Przezroczysty	B3
11	Al. 600-lecia północ od km 0+043,24 do km 0+092,28 (gdzie km 0+000,00 znajduje się w miejscu przecięcia osi projektowanej al. 500-lecia północ z krawędzią	54 m	5 m	prawa	Przezroczysty	B3

	projektowanego ronda SR+2)					
12	Al. 600-lecia północ od km 0+096,79 do km 0+126,32 (gdzie km 0+000,00 znajduje się w miejscu przecięcia osi projektowanej al. 600-lecia północ z krawędzią projektowanego ronda SR-2)	30 m	4,75 m	prawa	Przezroczysty	B3
13	Al. 600-lecia południe od km 0+035,35 do km 0+052,28 (gdzie km 0+000,00 znajduje się w miejscu przecięcia osi projektowanej al. 600-lecia południe z krawędzią projektowanego ronda SR-2)	16 m	4 m	prawa	Przezroczysty	B3
14	Al. 600-lecia południe od km 0+052,28 do km 0+075,55 (gdzie km 0+000,00 znajduje się w miejscu przecięcia osi projektowanej al. 600-lecia południe z krawędzią projektowanego ronda SR-2)	22 m	4 m	prawa	Przezroczysty	B3
15	Al. 600-lecia południe od km 0+075,55 do km 0+097,87 (gdzie km 0+000,00 znajduje się w miejscu przecięcia osi projektowanej al. 600-lecia południe z krawędzią projektowanego ronda SR-2)	22 m	4 m	prawa	Przezroczysty	B3

otrzymuje brzmienie:

„wykonać ekrany akustyczne minimalizujące oddziaływanie hałasu na tereny chronione akustycznie zgodnie z przedstawioną lokalizacją i podanymi parametrami

Lp.	Kilometraż	Długość	Wysokość	Strona drogi	Rodzaj ekranu	Klasa izolacyjności
1	ul. Gawłowska południe od km 0+006,74 do km 0+042,46 (gdzie km 0+000 znajduje się w środku projektowanego ronda SR-1)	ok. 42 m	4 m	prawa	Przezroczysty	B3
2	ul. Gawłowska północ od km 0+016,44 do km 0+052,64 (gdzie km 0+000 znajduje się w środku projektowanego ronda SR-1)	ok. 42 m	4 m	lewa	Przezroczysty	B3
3	ul. Gawłowska północ od km 0+010,51 do km 0+092,94 (gdzie km 0+000 znajduje się w środku projektowanego ronda SR-1)	ok. 85 m	4 m	prawa	Przezroczysty	B3
4	ul. Gawłowska południe od km 0+011,15 do km 0+032 (gdzie km 0+000 znajduje się w środku projektowanego ronda SR-1)	ok. 74 m	4,75 m	lewa	Przezroczysty	B3
5	droga klasy G od km 0+017,96 do km 0+050,83 (gdzie km 0+000 znajduje się w środku projektowanego ronda SR-1)	ok. 35 m	4 m	prawa	Przezroczysty	B3
6	droga klasy G od km 0+558,51 do km 0+618,52 (gdzie km 0+000 znajduje się w środku projektowanego ronda SR-1)	ok. 59 m	4 m	lewa	Przezroczysty	B3

7	droga klasy G od km 0+625,59 do km 0+645,10 (gdzie km 0+000 znajduje się w środku projektowanego ronda SR-1)	ok. 20 m	4 m	lewa	Przezroczysty	B3
8	droga klasy G od km 0+550,75 do km 0+633,93 (gdzie km 0+000 znajduje się w środku projektowanego ronda SR-1)	ok. 84 m	4 m	prawa	Przezroczysty	B3
9	Al. 600-lecia północ od km 0+052,27 do km 0+117,24 km (gdzie km 0+000,00 znajduje się w miejscu przecięcia osi projektowanej al. 600-lecia północ z krawędzią projektowanego ronda SR-2)	ok. 65 m	4 m	lewa	Przezroczysty	B3
10	Al. 600-lecia północ od km -0+012,19 do km 0+034,52 (gdzie km 0+000,00 znajduje się w miejscu przecięcia osi projektowanej al. 600-lecia północ z krawędzią projektowanego ronda SR-2)	ok. 50 m	5 m	prawa	Przezroczysty	B3
11	Al. 600-lecia północ od km 0+043,24 do km 0+092,28 (gdzie km 0+000,00 znajduje się w miejscu przecięcia osi projektowanej al. 600-lecia północ z krawędzią projektowanego ronda SR-2)	ok. 54 m	5 m	prawa	Przezroczysty	B3

12	Al. 600-lecia północ od km 0+096,79 do km 0+126,32 (gdzie km 0+000,00 znajduje się w miejscu przecięcia osi projektowanej al. 600-lecia północ z krawędzią projektowanego ronda SR-2)	ok. 30 m	4,75 m	prawa	Przezroczysty	B3
13	Al. 600-lecia południe od km 0+035,35 do km 0+052,28 (gdzie km 0+000,00 znajduje się w miejscu przecięcia osi projektowanej al. 600-lecia południe z krawędzią projektowanego ronda SR-2)	ok. 16 m	4 m	prawa	Przezroczysty	B3
14	Al. 600-lecia południe od km 0+052,28 do km 0+075,55 (gdzie km 0+000,00 znajduje się w miejscu przecięcia osi projektowanej al. 600-lecia południe z krawędzią projektowanego ronda SR-2)	ok. 22 m	4 m	prawa	Przezroczysty	B3
15	Al. 600-lecia południe od km 0+075,55 do km 0+097,87 (gdzie km 0+000,00 znajduje się w miejscu przecięcia osi projektowanej al. 600-lecia południe z krawędzią projektowanego ronda SR-2)	ok. 22 m	4 m	prawa	Przezroczysty	B3

d) w części Uzasadnienie na str. 8 w pierwszym akapicie od góry zdanie o treści:

„W celu ochrony herpetofauny i drobnej teriofauny nakazano wykonanie tymczasowych płotków oraz przejść dla małych zwierząt wraz z ogrodzeniami ochronno - naprowadzającymi.”

otrzymuje brzmienie:

„W celu ochrony herpetofauny i drobnej teriofauny na etapie realizacji nakazano wykonanie tymczasowych płotków herpetologicznych oraz zaprojektowanie i wykonanie obiektu o funkcji przejścia dla zwierząt wraz z ogrodzeniami ochronno - naprowadzającymi.”,

2) odmówić sprostowania na wniosek Promost Consulting sp. z o.o. sp. k. z dnia 2 lutego 2023 r. oczywiście omyłki w kolumnie „Kilometraż” w tabeli w pkt. II. 1) sentencji ww. postanowienia.

Ponadto w ww. postanowieniu stwierdzono, że z powodu dużej liczby spraw o podobnym charakterze, rozpatrywanych przez tutejszy organ, nastąpiło omyłkowe włączenie do zapisów sentencji przedmiotowego postanowienia błędnych informacji.

W niniejszym postanowieniu sprostowano więc oczywiście omyłki pisarskie, polegające na błędnym sformułowaniu warunków 1.8), 1.9), II.1) oraz zapisu z części Uzasadnienie na str. 8 ww. postanowienia. Treść ww. sprostowanych warunków i uzasadnienia znajduje potwierdzenie w treści raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, a tym samym potwierdza oczywiście omyłek.

W zakresie wniosku o sprostowanie treści kolumny Kilometraż w tabeli w pkt II.1) sentencji postanowienia, Regionalny Dyrektor informuje, iż jest on zgodny z przedłożoną do prowadzonego postępowania dokumentacją i nie stanowi on oczywiście omyłki, a więc nie może zostać zmieniony w trybie art. 113 § 1 k.p.a. W aneksie nr 2 do raportu oos pojawia się tabela, w której wskazuje się kilometraż projektowanych ekranów akustycznych. Podane w ww. tabeli kilometraże są precyzyjne i podane z dokładnością do 0,01 m. Tutejszy organ nie ma podstaw do modyfikacji/korekty kilometraży poszczególnych ekranów akustycznych, ponieważ w przedłożonej do prowadzonego postępowania uzgodnieniowego dokumentacji nie podano innych parametrów niż określone w warunku II.1) ww. postanowienia. Do ww. postanowienia zostało dołączone obwieszczenie z dnia 6.03.2023 r. znak: WOOS-I.4221.202.2022.ACH.8.

Również w dniu 29.03.2023 r. Burmistrz Miasta Sochaczew obwieszczeniem znak: GOŚ:6220.3.2020 zawiadomił strony ww. postępowania o zakończeniu zbierania materiału dowodowego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie mostu na rzece Bzurze w miejscowości Sochaczew oraz wyznaczył siedmiodniowy termin wypowiedzenia się stron w sprawie zebranego materiału dowodowego.

W ww. terminie nie wpłynęły żadne zażalenia, uwagi i wnioski.

Z przedstawionej dokumentacji wynika, że inwestycja zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji będzie wywierała znaczący wpływ na wszystkie komponenty przyrody żywej i nieożywionej oraz na ludzi, powodując konflikty społeczne.

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania, przeprowadzoną analizę przedłożonych materiałów oraz zakres projektowanego przedsięwzięcia Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny oraz Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie odstąpili od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Zgłaszane na etapie przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia protesty dotyczą w szczególności jego lokalizacji i nadmiernych uciążliwości związanych z emisją zanieczyszczeń do powietrza i emisją hałasu, które będą występować podczas ruchu pojazdów.

Wnioskodawca w dokumentacji „Raportie o oddziaływaniu na środowisko” planowanego przedsięwzięcia przeanalizował 5 wariantów lokalizacji omawianej inwestycji, które połączone są pomiędzy istniejącymi mostami w ciągu ul. Płockiej oraz ul. Brukowej.

- Wariant 1 zlokalizowany jest najdalej na południe, który stanowi połączenie ul. Gawłowskiej z ul. Staszica w miejscu istniejącej ul. Zamkowej oraz ul. Toruńskiej.
- Wariant 2 przebiega równoległe do istniejącej kładki nad rzeką Bzura po południowej stronie kładki.
- Wariant 3, którego początek zlokalizowano w sąsiedztwie istniejącego skrzyżowania ul. Gawłowskiej z ul. Brata Alberta. Koniec drogi krzyżuje się z ul. Staszica w miejscu istniejącego łuku poziomego.
- Wariant 4 jest tożsamy z wariantem 3 w początkowym odcinku drogi po czym łączy się w układ drogowy z al. 600-lecia (DW705)
- Wariant 5 zlokalizowany najdalej na północ, który rozpoczyna się na skrzyżowaniu ul. Gawłowskiej z ul. Karwowską, a kończy na skrzyżowaniu z al. 600-lecia.

Wybór wariantów jest spowodowany możliwościami rozwiązania problemu wykonania zadania przy uwzględnieniu istniejącego zagospodarowania terenu. Nie bez znaczenia była również trwałość konstrukcji oraz rodzaj rozwiązań techniczno-technologicznych.

Przy wyborze wariantów uwzględniano również minimalizację kosztów budowy oraz późniejszą eksploatację oraz kompleks uwarunkowań lokalnych, w tym ochronę własności.

Wybór wariantów wiązał się także z analizą rozwiązań geometrycznych układu dróg powiązanych z planowaną inwestycją, planowanego przebiegu dróg i ich powiązań z siecią dróg istniejących oraz obsługą przyległych terenów.

Biorąc pod uwagę powyższe wypracowano najbardziej optymalne rozwiązania mające na celu zapewnienie sprawnego połączenia komunikacyjnego, a także poprawę zdrowia i życia ludzkiego poprzez zwiększenie bezpieczeństwa ruchu na drogach.

Jako wariant proponowany (preferowany) przez inwestora wskazano wariant nr 4. Wybór wariantu wynikał z szeregu uwarunkowań, głównie społecznych.

Wariant 4 zlokalizowano na południe od istniejącego skrzyżowania ul. Gawłowskiej z ul. Brata Alberta. Początek drogi stanowi połączenie z ul. Gawłowską za pośrednictwem skrzyżowania typu rondo. Droga kolejno prowadzona jest odcinkami prostymi oraz łukami w kierunku rzeki, po czym zostaje włączona do projektowanego układu drogowego za pośrednictwem ronda. Do skrzyżowania oprócz projektowanej drogi włączona jest al. 600-lecia (DW705) – od strony północnej i południowej, ul. Tarnowskiego, ul. Staszica. Na północ od



ronda przy al. 600-lecia zaprojektowano parę zatok autobusowych. Długości projektowanych dróg dla wariantu 4 wynoszą: 664,64m (w ramach budowy nowej drogi klasy G), oraz ok. 836m ( w ramach rozbudowy dróg istniejących).

Wariant 4 jest wariantem o największym zakresie inwestycji. Cechuje się największą długością projektowanej drogi klasy G oraz znacznym zakresem rozbudowy istniejącego układu drogowego. Jest to rozwiązanie najlepsze pod względem rozwiązania układu drogowego i przepustowości. Wariant po wschodniej stronie rzeki przewiduje połączenie kilku istniejących skrzyżowań w jedno skrzyżowanie o ruchu okrężnym, do którego włączono 5 wlotów. Każda z włączanych ulic będzie mieć bezpośrednie połączenie z projektowaną drogą. Takie rozwiązanie nie tylko pozwoli na przedostanie się do zachodniej części miasta bez obciążania sąsiednich ulic, ale również poprawi przepustowość i zwiększy bezpieczeństwo w obszarze krzyżujących się dróg. Rozwiązanie to jest również korzystne ze względu na aspekt społeczny ze względu na brak rozbiórek budynków.

W wariantcie 4 przebiegu inwestycji, rozważano dwa typy konstrukcji obiektu mostowego. Wariant 4A przewiduje wykonanie jednoprzęsłowego obiektu łukowego. Podstawową zaletą tego wariantu jest brak konieczności budowy stałych podpór pośrednich, a co za tym idzie brak ingerencji w istniejące koryto rzeki Bzura. Wariant ten charakteryzuje się także niską wysokością konstrukcyjną (od nawierzchni do spodu konstrukcji), co pozwoli na zmniejszenie kosztów budowy wysokich nasypów drogowych na dojazdach do obiektu. Alternatywny wariant 4B przewiduje wykonanie obiektu dwuprzęsłowego o konstrukcji zespolonej stalowo-betonowej. Wariant 4B wymusza wykonanie stałej podpory pośredniej w korycie rzeki, a także kształtowanie oraz umacnianie brzegów rzeki Bzura. Biorąc pod uwagę powyższe zalety, rekomendowany jest wariant 4A.

Wariant 4 (preferowany) jest równocześnie wariantem najkorzystniejszym dla środowiska, głównie ze względu na mniejsze oddziaływanie wariantu preferowanego na istniejące elementy przyrodnicze:

- nie powoduje konieczności wyburzenia budynków, stanowiących potencjalne siedliska gatunków chronionych,
- nie jest kolizyjny ze zbiornikiem wodnym, w związku z czym nie dojdzie do jego likwidacji,
- mniejsza konieczność wycinki terenów zadrzewionych i zakrzewionych.

Eksploatacja przedsięwzięcia może spowodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie. W celu wyeliminowania powyższych uciążliwości przewidywane jest wykonanie ekranów akustycznych.

Z przeprowadzonych analiz nie wynika, że emisja zanieczyszczeń do powietrza powstająca w wyniku spalania paliw w pojazdach mechanicznych poruszających się projektowanymi drogami spowoduje ponadnormatywne zanieczyszczenie powietrza.

Przedsięwzięcie nie zalicza się do kategorii, dla której występuje ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

Rodzaj przedsięwzięcia oraz jego skala wyklucza możliwość wystąpienia transgranicznego oddziaływania.

Przedsięwzięcie będzie realizowane na obszarze znajdującym się w pobliżu obiektów wpisanym do Rejestru Zabytków oraz w ich bezpośrednim sąsiedztwie.

Znaczna odległość przedsięwzięcia od obszarów chronionych, w tym: w szczególności zaliczanych do obszarów Natura 2000 wyklucza negatywne oddziaływanie inwestycji na te obszary. Najbliżej położony obszar Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 jest Puszcza Kampinoska PLC 140001, zlokalizowana w odległości - ok. 8,5 km.

Przewidywane do zastosowania działania mające na celu minimalizację oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko w fazie realizacji robót budowlanych to m.in.:

I w odniesieniu do zieleni:

- przestrzeganie dozwolonych terminów wycinki drzew i krzewów,
- kontrola zabezpieczenia zieleni nie przeznaczanej do wycinki a pozostałej w granicach inwestycji,
- kontrola prawidłowości prowadzenia prac w przypadku wykonania wykopu w sąsiedztwie systemu korzeniowego pozostających drzew,
- kontrola czy po zakończeniu robót budowlanych zabezpieczenia zieleni zostały zdemonstrowane,
- kontrola materiału roślinnego przeznaczonego do obsiewu w granicach inwestycji pod względem jakości, składu gatunkowego,
- prace wycinkowe drzew należy prowadzić pod nadzorem chiropterologicznym, który dokona kontroli wycinki drzew pod względem występowania w nich chronionych gatunków. W razie stwierdzenia na przewidzianych do wycięcia egzemplarzach, gatunków chronionych, wycinkę należy wstrzymać do czasu opuszczenia pni drzew przez zwierzęta lub do momentu uzyskania stosowanych zezwoleń na odstąpienie od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków.

II w odniesieniu do płazów i gadów

- kontrola terenu budowy przed rozpoczęciem planowanych w harmonogramie robót przez nadzór herpetologiczny,
- kontrolowanie powstałych wykopów, studni kanalizacyjnych czy nie zostały zasiedlone przez płazy,
- przenoszenie osobników ze stref zagrożonych poza teren budowy do wskazanych przez nadzór przyrodniczy siedlisk zastępczych,
- dbałość o prawidłową gospodarkę odpadami i ściekami jak również zabezpieczenie magazynów materiałów budowlanych i miejsc stacjonowania sprzętu przed wnikaniem zanieczyszczeń do gruntu i do wód,
- budowa tymczasowych ogrodzeń ochronnych mających za zadanie uniemożliwienie przemieszczania się małych gatunków płazów i gadów na teren budowy,
- kontrola konstrukcji płotków tymczasowych, w tym kontrola ewentualnych uszkodzeń oraz ich naprawa,
- kontrola lokalizacji płotków tymczasowych w przypadku ewentualnej potrzeby zwiększenia ich zasięgu w celu wyeliminowania możliwości przedostania się małych zwierząt w szczególności płazów na teren budowy,
- kontrola wiader oraz płotków tymczasowych nad nadzorem herpetologa pod względem gromadzących się osobników oraz przenoszenie ich albo na drugą stronę ogrodzonego pasa drogi, albo siedlisk zastępczych,

### III w odniesieniu do ssaków

- kontrola terenu budowy przed rozpoczęciem planowanych w harmonogramie robót przez nadzór przyrodniczy,
- dbałość o prawidłową gospodarkę odpadami i ściekami jak również zabezpieczenie magazynów materiałów budowlanych,
- kontrolowanie wykopów, elementów odwodnienia wraz ze stosowaniem odpowiednich metod konstrukcyjnych i lokalizacyjnych eliminujących powstawanie pułapek lub umożliwiające samodzielne wydostanie się zwierząt,
- kontrola konstrukcji płotków tymczasowych, w tym kontrola ewentualnych uszkodzeń oraz ich naprawa ,
- kontrola lokalizacji płotków tymczasowych w przypadku ewentualnej potrzeby zwiększenia ich zasięgu w celu wyeliminowania możliwości przedostania się małych zwierząt w szczególności płazów na teren budowy,
- kontrola wiader oraz płotków tymczasowych pod nadzorem herpetologa pod względem gromadzących się osobników oraz przenoszenie ich albo na drugą stronę ogrodzenia pasa drogi, albo siedlisk zastępczych,
- w przypadku zaistnienia konieczności wycinki drzew dziuplastych; sprawdzenie ich pod kątem obecności ssaków tuż przed planowaną wycinką,

### IV w odniesieniu do ptaków

- ograniczenie wycinki drzew do niezbędnego minimum,
- przestrzeganie terminów wycinki drzew,
- w przypadku zaistnienia konieczności wycinki, sprawdzenie drzew pod kątem obecności gniazd ptasich tuż przed planowaną wycinką,
- w celu ochrony gatunków gniazdujących na powierzchni ziemi, trawach i niskich krzewach, odhumusowanie powinno być prowadzone z uwzględnieniem okresów gniazdowania i wychowu młodych tj. poza okresem od kwietnia do końca lipca oraz prowadzenie od końca terenu ku jego brzegom,
- w przypadku nie stwierdzenia gniazdowania ptaków prace te można prowadzić w dowolnym terminie, zachowując warunek prowadzenia tych robót od środka ku brzegom w celu umożliwienia ucieczki zwierząt – kontrola terenu budowy przed rozpoczęciem planowanych w harmonogramie robót przez nadzór przyrodniczy,
- dbałość o prawidłową gospodarkę odpadami i ściekami jak również zabezpieczenie materiałów budowlanych,

### V w odniesieniu do bezkręgowców

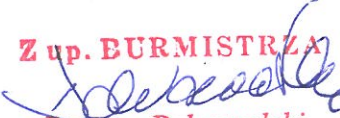
- kontrola terenu budowy przed rozpoczęciem planowanych w harmonogramie robót przez nadzór przyrodniczy,
- kontrola starych drzew pod kątem zasiedlenia ich przez chronione gatunki bezkręgowców,
- kontrola przenoszenia ściętych drzew i spróchniałych, w celu ochrony potencjalnych gatunków chronionych niechcących je zasiedlać,
- dbałość o prawidłową gospodarkę odpadami i ściekami jak również zabezpieczenie magazynów materiałów budowlanych,
- kontrolowanie wykopów, elementów odwodnienia czy nie stały pułapką dla bezkręgowców. Ponadto należy:

- przestrzegać zasad związanych z terminowością prowadzonych prac budowlanych,
  - podejmować działania minimalizujące w odniesieniu do innych zagrożeń, które mogą powstawać podczas prac budowlanych,
  - prowadzić miesięczne sprawozdania z prowadzonych prac budowlanych oraz stałego nadzoru przyrodniczego i przedkładać je po zakończeniu do końca każdego miesiąca w terminie 7 dni roboczych,
  - prowadzić prawidłową gospodarkę odpadami i gospodarkę wodno – ściekową, opartą na właściwych przepisach w ww. zakresie,
  - zabezpieczać magazyny materiałów budowlanych,
  - kontrolować stan cieków w rejonie prowadzonych robót pod kątem ewentualnych nanosów i zamuleń,
  - monitorować stan dróg dojazdowych oraz utrzymywać zabezpieczenie przed wyruszeniem błota poza teren budowy,
  - sprawdzać stan pojazdów i miejsc ich parkowania,
  - prowadzić ocenę stanu budynków sąsiadujących z inwestycją przed rozpoczęciem robót i po ich zakończeniu ( ocena wpływu drgań ).
- Po zakończeniu inwestycji zarządca obiektu powinien być zobowiązany do przeprowadzenia pomiarów emisji i jakości środowiska dla sprawdzenia skuteczności zastosowanych urządzeń chroniących środowisko, a w szczególności do :
- przeprowadzenia pomiarów hałasu w otoczeniu,
  - przeprowadzenia pomiarów jakości wód opadowych i roztopowych.

Przy zastosowaniu proponowanych środków zabezpieczających i minimalizujących oddziaływanie przedsięwzięcia nie przewiduje się ustanawiania obszaru ograniczonego użytkowania.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji stronom przysługuje prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Warszawie, za pośrednictwem organu, który wydał decyzję, w terminie 14 dni od jej doręczenia.

**Z up. BURMISTRZA**  
  
**Dariusz Dobrowolski**  
**Zastępca Burmistrza**

Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia,

Otrzymują:

1. Strony według wykazu będącego w aktach sprawy,  
 2. A/A.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie  
00 – 015 Warszawa, ul. Sienkiewicza 3,
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sochaczewie  
96 – 500 Sochaczew, ul. Traugutta 18,
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie  
Dyrektor Zarządu Zlewni w Łowiczu  
99 – 400 Łowicz, ul. Ekonomiczna 6.



## Załącznik nr 1

do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn. „**Budowie mostu na rzece Bzurze na terenie miasta Sochaczew w powiecie sochaczewskim, województwo mazowieckie.**”.

### CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

#### I. Przedmiot inwestycji:

Budowie mostu na rzece Bzurze na terenie miasta Sochaczew w powiecie sochaczewskim, województwo mazowieckie.

#### II. Charakterystyka przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcia ma polegać budowie mostu na rzece Bzurze na terenie miasta Sochaczew w powiecie sochaczewskim, województwo mazowieckie.

Inwestycja w całości zlokalizowana jest na terenie miasta Sochaczew. Początek budowy projektowanego odcinka drogi powiatowej zlokalizowano na skrzyżowaniu z ulicą Gawłowską (DP3813W). Projektowana droga zostanie połączona z istniejącą poprzez skrzyżowanie typu rondo. Następnie droga zostanie poprowadzona w kierunku wschodnim i tam połączona z istniejącym układem drogowym z pośrednictwem skrzyżowania typu rondo. Do ronda oprócz projektowanej drogi klasy G włączone będą istniejące ulice: Al. 600 lecia (DW705) od strony północnej i południowej, ul. Trojanowska (DP3804W) oraz ul. Staszica (DP 3840W). Projektowana inwestycja znajduje się w części na terenie zabudowy, natomiast most przebiega nad rzeką Bzurą poza obszarami zabudowanymi. W rejonie lokalizacji inwestycji – w jej sąsiedztwie znajdują się tereny zabudowy Sochaczewa, obszary nadbrzeżne rzeki Bzura, a także jej koryto.

Celem przedmiotowej inwestycji będzie bezpośrednie połączenie ul. Gawłowskiej z ul. Al. 600 lecia, ul. Trojanowskiej i ul. Staszica celem szybkiego i bezpiecznego przemieszczenia się ruchu samochodowego, rowerowego i pieszego. Powierzchnia terenu przeznaczona pod realizację inwestycji wynosi około 7,35 ha.

Przedsięwzięcie obejmuje:

- budowę jednojezdniowej drogi klasy G na odcinku o długości 664,64 m,
- budowę małego ronda stanowiącego początek projektowanej drogi,
- budowę ronda o nieregularnym kształcie stanowiącego koniec projektowanej drogi,
- odcinkowe przebudowy lub rozbudowy dróg kolidujących z projektowaną inwestycją,
- budowę chodników i ścieżek rowerowych,
- budowę pary zatok autobusowych w ciągu ul. Al. 600-lecia,
- budowę zjazdów do nieruchomości,
- budowę układu odwodnienia dróg, w tym kanalizacji deszczowej,
- budowę oświetlenia drogowego,

- budowę kanału technologicznego,
- wykonanie oznakowania drogi i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- budowę kanału technologicznego,
- wykonanie oznakowania drogi i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- przebudowę i/lub zabezpieczenie infrastruktury, w zakresie usunięcia kolizji z istniejącymi sieciami telekomunikacyjnymi, elektrycznymi, gazowymi, wodno-kanalizacyjnymi,
- budowę innych urządzeń ochrony środowiska, np. zapisanych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- inne prace o charakterze porządkującym lub wykończeniowym, w tym sadzenia zieleni.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się wykonanie mostu na rzece Bzurze zlokalizowanego w ciągu nowoprojektowanej drogi łączącej ul. Gawłowską z ul. Al. 600-lecia. Wykonany obiekt będzie jednoprzęsłowy o schemacie statycznym łuku z jazdą dołem. Płyta pomostu zostanie podwieszona do łuków za pomocą wieszaków, zaprojektowanych z prętów o wysokiej wytrzymałości, tworzących układ tzw. "Network - arch". Całość przęśla jaką tworzą dwa łuki wraz z pomostem, będzie swobodnie podparta na podporach. Przyczółki przewiduje się jako żelbetowe, masywne posadowione pośrednio.

Obiekt będzie posiadał następujące podstawowe parametry:

- rozpiętość teoretyczna mierzona w osi konstrukcji - ok. 84 m,
- szerokość całkowita pomostu - ok. 20 m,
- kąt skrzyżowania obiektu z przeszkodą - 90°.

Rozpiętość przęśla pozwoli na przekroczenie rzeki Bzury bez konieczności stosowania podpór stałych w korycie, ani ingerencji w naturalne koryto rzeki. Światło obiektu wynika z przeprowadzonych obliczeń hydrologiczno-hydraulicznych i pozwoli na niezakłócony przepływ wody powodziowej, nie powodując nadmiernego spiętrzenia wody czy też rozmycia dna. W ramach inwestycji nie przewiduje się regulacji, kształtowania ani umacniania linii brzegowej w miejscu planowanej przeprawy mostowej, chyba że roboty takie zostaną wskazane przez Zarządcę cieków.

Ze względu na konstrukcję obiektu oraz zakładaną technologię budowy może wystąpić konieczność wykonania podpór tymczasowych zlokalizowanych w korycie rzeki oraz na terenach zalewowych. Szczegóły lokalizacji podpór tymczasowych oraz sposób ich wykonania określone zostaną na etapie prac projektowych.

Teren przedsięwzięcia odwadniany będzie powierzchniowo, poprzez nadanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych drogom ze sprowadzeniem wód z korony drogi do rowów drogowych ( za pośrednictwem przykanalików ) lub do kanalizacji deszczowej. Następnie wody opadowo-roztopowe zostaną odprowadzone do odbiorników ( rzeka Bzura, rowy drogowe lub istniejąca sieć kanalizacji deszczowej ).

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się przebudowę lub budowę oświetlenia drogowego zwłaszcza w strefie skrzyżowań, przejść dla pieszych i w miejscach, gdzie wymagają tego przepisy techniczne lub ze względu bezpieczeństwa uczestników ruchu. W związku z tym oświetlone zostaną wszystkie odcinki budowanych i przebudowywanych dróg.

Ze względu na planowany zakres robót budowlanych niezbędna będzie przebudowa lub zabezpieczenie istniejących sieci. Kolizje w obrębie drogi bądź terenu do niej przyległego dotyczą sieci gazowej, wodno-kanalizacyjnych, energetycznych, telekomunikacyjnych i innych – stwierdzonych w terenie, w oparciu o otrzymane wymagania gestorów infrastruktury w obrębie planowanej inwestycji.



Przebudowie lub zabezpieczeniu będą podlegały sieci wodociągowe magistralne i rozdzielcze oraz przyłącza, które kolidują z drogą objętą przedsięwzięciem. Odcinki wodociągów z uwagi na przebieg drogi będą wymagały przełożenia poza pas jezdny lub wykonania samych przejść poprzecznych pod drogami. Przebudowywane odcinki wodociągów zostaną uzbrojone zgodnie z obowiązującymi przepisami, a przejścia poprzeczne pod drogami zostaną zabezpieczone rurami ochronnymi. Przekroczenia takie zostaną wykonane w rurach ochronnych zabezpieczonych manszetami a same rurociągi zostaną umieszczone w tych rurach na płozach. Istniejące hydranty, zasuwki i inne uzbrojenie zostaną zlikwidowane. Nowe uzbrojenie zostanie zabudowane na nowych odcinkach rurociągu. Przebieg sieci zostanie wytyczony najkrótszymi możliwymi odcinkami.

W rejonie zainwestowania zlokalizowane są gazociągi niskiego i średniego ciśnienia. W związku z planowanym zagospodarowaniem terenu, budowane i rozbudowywane drogi oraz odcinki chodników i ścieżek rowerowych naruszają strefy kontrolowane gazociągów i jednocześnie spowodują ingerencję w teren istniejący ( powodując zmniejszenie przykrycia rurociągow, lokalnie odkrywając je bądź zwiększając przykrycie i jednocześnie obciążenie na sieć ). Z tego też względu konieczne będzie przełożenie sieci lub zabezpieczenie ich tak, aby ich lokalizacja nie stwarzała zagrożenia rozszczelnieniem i była zgodna z obowiązującymi przepisami. Sieci zostaną przełożone poza pas jezdny a przejścia poprzeczne zostaną zabezpieczone rurami osłonowymi i ochronnymi. Istniejące uzbrojenie ( zawory odcinające, zasuwki działowe, sączki itp. ) zostaną wyregulowane w dotychczasowych lokalizacjach lub przełożone na nowe rurociągi w lokalizacjach zbliżonych do dotychczasowych.

Kanały sieci sanitarnej i deszczowej, które znajdują się w rejonie przedsięwzięcia zostaną przebudowane i zabezpieczone, a w przypadku instalacji w dobrym stanie technicznym – zabezpieczone z jednoczesną regulacją wysokościową studni ( względnie z ich niezbędnym remontem ). Odcinki kolidujące wysokościowo z planowanym zagospodarowaniem zostaną przełożone zgodnie z wydanymi warunkami technicznymi i obowiązującymi przepisami. W związku z projektowanym wykonaniem włączeń – odkryte komory/studnie zostaną ponownie zaizolowane na całej powierzchni odkrycia i uzupełnione ubytki. Ponadto na wszystkich komorach i studniach ( nieprzeznaczonych do rozbiórki ), zlokalizowanych w granicy pasa drogowego zostaną wymienione włazy kanalizacyjne na włazy typu ciężkiego D400. Wymienione zostaną również stopnie złazowe i/lub drabinki.

Sieci napowietrzne SN i NN w przęsłach kolidujących z budową drogi będą przebudowane na sieci kablowe lub napowietrzne w sposób niekolidujący z inwestycją według warunków technicznych określonych przez gestora sieci.

W rejonie projektowanego mostu wybudowane są odcinki kanalizacji telekomunikacyjnej pierwotnej wraz z liniami kablowymi kanałowymi oraz liniami kablowymi ziemnymi. W celu usunięcia kolizji z projektowanymi drogami dojazdowymi do nowego mostu na rzece Bzurze wybudowane będą odcinki nowej kanalizacji telekomunikacyjnej pierwotnej, do których zostaną przebudowane linie kablowe. Wzdłuż projektowanych dróg wybudowany będzie kanał technologiczny 4 otworowy z rur o średnicy 110 mm.

Dla wszystkich projektowanych dróg zakłada się konstrukcję bitumiczną o układzie warstw dostosowanym do kategorii ruchu. Nie przewiduje się nawierzchni „cichej”.

W ramach realizacji inwestycji zostaną wykonane nasadzenia roślinności w celu zrekompensowania ubytków związanych z wycinką drzew i krzewów kolidujących z przedsięwzięciem. Przewiduje się nasadzenia zieleni krajobrazowej, ozdobnej i estetycznej oraz naprowadzającej w otoczeniu przejść dla zwierząt ( przeprawa mostowa ), w tym drzew, krzewów i bylin.

Przedsięwzięcie usytuowane jest poza wrażliwymi przyrodniczo terenami, a zwłaszcza obszarami wybrzeża, leśnymi, górskimi, wodno – błotnymi, oraz o płytkim zaleganiu wód podziemnych, objętych ochroną, w tym stref ochronnych wód podziemnych i ochrony zbiorników wód śródlądowych, przylegających do jezior, uzdrowisk i ochrony uzdrowiskowej, a także wymagającymi specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk przyrodniczych, objętymi ochroną w tym obszary sieci Natura 2000 oraz pozostałych form ochrony przyrody, wyznaczonych w trybie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody ( t. j.: Dz. U. z 2022 r., poz. 966 z późn. zm. ) oraz obszarami o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe i archeologiczne, o dużej gęstości zaludnienia i na których standardy jakości powietrza zostały przekroczone.

Eksploatacja przedsięwzięcia może spowodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie. W celu wyeliminowania powyższych uciążliwości przewidywane jest wykonanie ekranów akustycznych.

Z przeprowadzonych analiz nie wynika, że emisja zanieczyszczeń do powietrza powstająca w wyniku spalania paliw w pojazdach mechanicznych poruszających się projektowanymi drogami spowoduje ponadnormatywne zanieczyszczenie powietrza.

Przedsięwzięcie nie zalicza się do kategorii, dla której występuje ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

Rodzaj przedsięwzięcia oraz jego skala wyklucza możliwość wystąpienia transgranicznego oddziaływania.

Przedsięwzięcie będzie realizowane na obszarze znajdującym się w pobliżu obiektów wpisanym do Rejestru Zabytków oraz w ich bezpośrednim sąsiedztwie.

Znaczna odległość przedsięwzięcia od obszarów chronionych, w tym w szczególności zaliczanych do obszarów Natura 2000 wyklucza negatywne oddziaływanie inwestycji na te obszary. Najbliżej położony obszar Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 jest Puszcza Kampinoska PLC 140001, zlokalizowana w odległości - ok. 8,5 km.

Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia będzie stosowanych szereg rozwiązań mających wpływ na ograniczenie lub wyeliminowanie ewentualnego negatywnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

**Z up. BURMISTRZA**  
  
**Dariusz Dobrowolski**  
**Zastępca Burmistrza**