

**WÓJT GMINY
RZECZNIÓW**

WY-3082/1-1/11

Rzeczniów, dnia 9 sierpnia 2011 r.

Znak:GPiBHP-7624.39.10.2011

n.w.
23.01.11
K

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

KANCELARIA Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie ul. Mazowiecka 14, 00-048 Warszawa	
19. 08. 2011 *	
Gedz. 18548	Zat.
Podpis.

Na podstawie art. 71 ust.2 pkt 2, art.75 ust 1 pkt 4, art. 82 oraz 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz.1227, ze zm., zwanej dalej „ustawą oos”), a także §3 ust.1 pkt 56 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.,), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm. zwanej dalej „k.p.a.”), – po rozpatrzeniu wniosku Pani **Iwony Rajkiewicz, umocowanego pełnomocnika Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie z dnia 27.03.2009 r. i po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko,**

WÓJT GMINY RZECZNIÓW

**ustala środowiskowe uwarunkowania
dla przedsięwzięcia:**

„Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 747 relacji: Iłża – Lipsko – Solec n. Wisłą na odcinku od km 0+000 (skrzyżowanie z drogą krajową nr 9 w m. Iłża) do km 40+397 (granica gminy Solec n. Wisłą) wraz z budową dojazdu do nowego mostu na rz. Wisła i budową nowych odcinków przebiegów drogi na terenie gmin Iłża, Lipsko, Rzeczniów, Sienno, Solec n. Wisłą, powiatów lipskiego, radomskiego, województwa mazowieckiego”

i jednocześnie określa:

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje rozbudowę drogi wojewódzkiej przebiegającej przez obszar gminy Iłża w powiecie radomskim oraz gmin: Rzeczniów, Sienno, Lipsko i Solec nad Wisłą w powiecie lipskim w województwie mazowieckim, w miejscu skrzyżowania z drogą krajową nr 9 w północnej części miasta Iłża do punktu styku opracowań na dojeździe do projektowanego mostu na Wiśle w gminie Solec.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje:

- budowę nowego śladu drogi w 90 % oraz przebudowę kilku istniejących odcinków,
- budowę i przebudowę obiektów inżynierskich, w tym wiaduktów, mostów nad rzekami: Iłzanka, Krępianka, Struga Solec Raj, przejść dla zwierząt, przepustów na ciekach oraz przepustów dolinowych,
- budowę równoległych dróg serwisowych o nawierzchni asfaltowej lub gruntowej,

- przebudowę i budowę sieci infrastruktury technicznej,
- budowę urządzeń chroniących środowisko.

Planowane przedsięwzięcie:

- nie koliduje z obszarami parków narodowych i krajobrazowych oraz rezerwatami przyrody,
- graniczy z obszarami włączonymi do Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000,
- przecina Obszar Chronionego Krajobrazu „Solec nad Wisłą”.

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

- 1) wykonywać prace realizacyjne uciążliwe akustycznie w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej tylko i wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6⁰⁰-22⁰⁰;
- 2) zlokalizować zaplecze budowy w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej;
- 3) harmonogram prac realizacyjnych oraz lokalizację maszyn budowlanych w pobliżu zabudowy mieszkaniowej zorganizować tak, aby w możliwie jak największym stopniu minimalizować nakładający się na siebie hałas, szczególnie w pobliżu zabudowy podlegającej ochronie akustycznej;
- 4) utrzymywać czystość i porządek na placu budowy
- 5) wyjazd z placu budowy na drogi krzyżujące się z budowaną drogą utrzymywać w czystości;
- 6) zraszać wodą plac budowy w dni słoneczne i wietrzne celem ograniczania wtórnego pylenia;
- 7) osłaniać przed działaniem wiatru składowiska materiałów zawierających drobne frakcje pyłowe;
- 8) przykrywać plandekami skrzynie ładunkowe samochodów transportujących sypkie materiały;
- 9) ograniczyć prędkość jazdy pojazdów w rejonie budowy;
- 10) wyłączać silniki pojazdów i maszyn budowlanych w czasie postoju i rozładunku/załadunku na etapie budowy;
- 11) wszelkie prace prowadzić przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, charakteryzującego się niskim poziomem emisji spalin;
- 12) zapewnić przepływ wody w ciekach po naturalnych kierunkach przez zastosowanie odpowiedniej ilości przepustów o parametrach dostosowanych do charakterystyki danego cieku;
- 13) do odprowadzenia wód w maksymalnym stopniu wykorzystywać rowy trawiaste z zastosowaniem przegród poprzecznych (zastawek) spowalniających spływ wód;
- 14) wody z pasa drogowego mogą być odprowadzane do cieków powierzchniowych. Przed odprowadzeniem wód do odbiorników należy dążyć do zgromadzenia wody w zbiornikach retencyjno-infiltracyjnych w celu „spłaszczenia” fali odpływu. Zaprojektować zbiorniki o pojemności zapewniającej możliwość osadzania się zawiesin;
- 15) zaprojektować odpływ wody ze zbiorników przez syfony. Dodatkowo zaprojektować urządzenia umożliwiające zamknięcie odpływu wód ze zbiornika;
- 16) zbiorniki i rowy utrzymywać w dobrym stanie kosząc roślinność minimum dwa razy w roku, oczyszczając je w miarę potrzeb z nagromadzonych osadów;
- 17) w trakcie wykonywania robót ziemnych należy zapobiegać erozji wodnej skarp i nasypów, zwłaszcza w rejonach, gdzie mogłoby dojść do zanieczyszczenia cieków powierzchniowych;

- 18) zabezpieczyć miejsca postojowe dla maszyn i środków transportu przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi. Plac budowy należy wyposażyć w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych i odpowiednio przeszkolić pracowników do ich stosowania; W przypadku awaryjnego zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi zanieczyszczony grunt należy niezwłocznie usunąć przekazując go podmiotowi posiadającemu stosowne uprawnienia;
- 19) wyposażyć plac budowy i zaplecze w toalety dla pracowników.
- 20) na etapie eksploatacji dokonywać systematycznych przeglądów rowów przydrożnych, zbiorników retencyjnych. Sprawdzać drożność syfonów i opróżniać je z nagromadzonych szlamów i osadów;
- 21) roślinność na skarpach rowów i zbiorników retencyjnych należy utrzymywać w odpowiednim stanie prowadząc systematyczne koszenie. Systematycznie usuwać odpady powstające z utrzymania zieleni w pasie drogowym;
- 22) jeżeli na przedmiotowym terenie wystąpią kolizje z siecią drenarską w trakcie robót należy odtworzyć uszkodzone dreny;
- 23) zastosowane urządzenia odwadniające drogę i pas drogowy nie mogą powodować niekorzystnych zmian stosunków wodnych na terenach przyległych;
- 24) prace budowlane winny być prowadzone sprawnie i szybko, zaś organizacja budowy winna zapewnić maksymalną ochronę środowiska przyrodniczego, również podczas transportu np. materiałów budowlanych;
- 25) zaplecze budowy (park maszynowy, baza i miejsca składowania odpadów) winny być zorganizowane poza obszarami chronionymi, na terenach przekształconych antropogenicznie, najlepiej na istniejących powierzchniach utwardzonych, poza dolinami rzek, w oddaleniu od terenów wrażliwych, podmokłych;
- 26) w przypadku potrzeby zlokalizowania składu materiałów i sprzętu w rejonach czynnych biologicznie, po zakończeniu robót budowlanych teren zajęty pod bazę należy przywrócić do stanu poprzedniego;
- 27) wszelkie prace w strefach sąsiadujących z chronionymi typami siedlisk i stanowiskami roślin chronionych powinny ograniczać się jedynie do niezbędnego technologicznie pasa drogi;
- 28) podczas prowadzenia prac budowlanych w pobliżu cieków, szczególnie przy budowie mostów i wiaduktów, należy zachować szczególną ostrożność, aby nie zanieczyścić przepływających pod nimi cieków oraz nie dopuścić do zniszczenia cennych siedlisk;
- 29) należy maksymalnie skrócić czas prowadzonych robót budowlanych w pobliżu dużych kompleksów leśnych;
- 30) w przypadku konieczności zdjęcia warstwy humusu z terenu przewidzianego pod realizację inwestycji, należy wykorzystać go do zrekultywowania terenu po zrealizowaniu przedsięwzięcia;
- 31) projektowane zbiorniki retencyjno-infiltracyjne należy ogrodzić, aby uniemożliwić dostęp do nich zwierząt;
- 32) wycinkę drzew i krzewów należy przeprowadzić w okresie od połowy września do końca lutego, czyli poza sezonem lęgowym ptaków;
- 33) do nasadzeń przydrożnych zastosować gatunki rodzime drzew, krzewów i pnączy, występujące na danym terenie, odporne na zanieczyszczenia powietrza, suszę, zasolenie gleby, uwzględniając uwarunkowania siedliskowe oraz techniczne wskazania związane z architekturą krajobrazu i wymogami bezpieczeństwa; w odniesieniu do wprowadzenia żywopłotów wzdłuż drogi jako roślinności izolacyjno – osłonowej należy zrezygnować z nasadzeń na rzecz gatunków liściastych, dostosowanych do siedliska, odpornych na

- zanieczyszczenia komunikacyjne; wykluczyć z nasadzeń gatunki o owocach chętnie zjadanych przez ptaki np. głóg, tarnina, bez czarny, jarzab pospolity, klon polny, berberys;
- 34) prace w bliskim sąsiedztwie drzew i krzewów nie przeznaczonych do wycinki winny być prowadzone ręcznie tak, aby nie uszkodzić ich systemu korzeniowego; podczas prac drzewa należy odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi (np. osłony na pnie), zaś miejsce składowania materiałów budowlanych należy zlokalizować w odległości zapewniającej ich ochronę;
 - 35) w trakcie eksploatacji należy zapewnić właściwe utrzymanie zieleni średniej, m.in. poprzez prowadzenie dosadzeń drzew i krzewów wzdłuż drogi w ramach prac utrzymaniowych, zwłaszcza w przypadku, jeśli istniejące rośliny będą chorowały i zaistnieje potrzeba ich wycinki ze względów sanitarnych;
 - 36) na etapie realizacji inwestycji fragment łąki ze starodubem łąkowym rosnącym poza pasem bezpośrednio zajęтым pod drogę należy wygrodzić; teren ten bezwzględnie wymaga zachowania dotychczasowych stosunków wodnych oraz dotychczasowego sposobu użytkowania;
 - 37) należy przeprowadzić szczegółową inwentaryzację starych drzew zlokalizowanych w sąsiedztwie planowanych robót pod kątem występowania pachnicy dębowej;
 - 38) w rejonie zinwentaryzowanych miejsc bytowania, w tym szlaków migracji płazów należy zastosować tymczasowe ogrodzenia ochronne uniemożliwiające przedostanie się ich na plac budowy poprzez ogrodzenie terenu siatką (częściowo zagłębioną w ziemi) o wysokości ok. 40 cm i wielkości oczek nie większej niż 0,5 cm x 0,5 cm; siatka powinna być wyposażona w przewieszkę, czyli jej górna krawędź (około 10 cm) musi być wygięta na zewnątrz tak, aby uniemożliwić płazom wspinanie się na nią i pokonywanie jej góra;
 - 39) nie dopuszczać do pozostawiania niezabezpieczonych otworów (studzienek, wpustów itp.), które mogą stanowić pułapki dla zwierząt;
 - 40) należy orurować rowy drogowe w sąsiedztwie przejść suchych, a ich powierzchnie utwardzić kruszywem naturalnym; wyloty/wloty tychże rowów drogowych powinny znajdować się na terenie ogrodzonym;
 - 41) prace prowadzone w rejonie przejść winny odbywać się poza okresem wzmożonej migracji zwierząt (dotyczy zwłaszcza płazów), tj. prace winny być prowadzone poza okresem od 1 marca do 15 maja;
 - 42) na odcinku lasu „Na Michałowie” należy zastosować trwałe ograniczenie prędkości do 50 km/h;
 - 43) odpady z rozbiórki starej drogi wykorzystać w maksymalnym możliwym stopniu przy budowie nowej drogi;
 - 44) wytworzone odpady gromadzić selektywnie w wyznaczonym miejscu na terenie zaplecza budowy, w sposób zabezpieczający przed zanieczyszczeniem gruntu; odpady przekazywać uprawnionym podmiotom;
 - 45) odpady niebezpieczne gromadzić w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub kontenerach odpornych na korozję, zlokalizowanych w wyznaczonym miejscu na terenie zaplecza budowy; odpady magazynować w sposób zabezpieczający przed wpływem warunków atmosferycznych, a następnie przekazywać uprawnionym podmiotom; miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych zabezpieczyć przed wstępem osób nieupoważnionych;
 - 46) na etapie eksploatacji dbać o właściwy stan nawierzchni drogowej;
 - 47) podczas realizacji inwestycji należy zapewnić nadzór środowiskowo - przyrodniczy (konsultacje dotyczące m.in. lokalizacji składowisk materiałów budowlanych i miejsc postoju maszyn na wypadek stwierdzenia obecności gatunków chronionych;

- tymczasowych ogrodzeń uniemożliwiających przedostanie się płazom na plac budowy; przy wskazaniu najdogodniejszych terminów dokonania nasadzeń);
- 48) na odcinku drogi biegnącym przez kompleks leśny w Dziurkowie należy zastosować środki ograniczające prędkość (np. oznakowanie, fotoradar itp.);
- 49) strefy przejść dla zwierząt muszą być odpowiednio zagospodarowane (wkomponowanie w krajobraz, nasadzenia osłonowe rodzimymi gatunkami drzew i krzewów w sąsiedztwie przejść i przepustów, konstrukcje naprowadzające zwierzęta na przejścia);
- 50) w celu wykluczenia ewentualnych zniszczeń roślin gatunków chronionych oraz ograniczenia śmiertelności drobnych ssaków i entomofauny, w przypadku realizacji archeologicznych badań wykopaliskowych należy zapewnić nadzór przyrodniczy zarówno nad terenem prac wykopaliskowych, jak i nad wyznaczonymi w tym celu drogami dojazdowymi i miejscami na bazy sprzętowe;

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

- 1) w możliwych technicznie lokalizacjach należy wprowadzić zieleń przydrożną, składającą się z gatunków dostosowanych do siedliska, odpornych na zanieczyszczenia komunikacyjne. Z nasadzeń należy wykluczyć gatunki o owocach atrakcyjnych dla ptaków;
- 2) należy zrezygnować z wygradzenia drogi na odcinku biegnącym przez kompleks leśny w Dziurkowie;
- 3) we wskazanych przybliżonych lokalizacjach należy zaprojektować i wykonać przejścia dla zwierząt z zachowaniem podanych parametrów:
 - a) most nad rz. Iłżanką w km 1+780 - przejście dolne zespolone dla średnich i małych zwierząt ($h \geq 3,5$ m, $d \geq 35$ m);
 - b) most nad rz. Krępianką w km 18+480 - przejście dolne zespolone dla średnich i małych zwierząt ($h \geq 2,5$ m, $d \geq 17$ m);
 - c) wiadukt w wąwozie w lesie Nadl. Zwoleń w km 32+150 - przejście dolne zespolone dla dużych zwierząt (wysokość wielostopniowa h od 3 m do 13 m, $d \geq 100$ m);
 - d) wiadukt na terenie nieużytków rolnych, Solec n. Wisłą w km 35+250 - przejście dolne zespolone dla dużych zwierząt (wysokość wielostopniowa h od 3 m do 10 m, $d \geq 100$ m);
 - e) przepust nad rz. Struga Solec Raj w km 39+070 – przejście zespolone dla małych zwierząt z półkami (nowy obiekt w miejscu istniejącego, szerokość półek $\geq 0,5$ m, $h \geq 1$ m od powierzchni półki, $d \geq 5,0$ m, $c \geq 0,07$);
gdzie h – określa wysokość minimalną obiektu
 d – określa minimalną rozpiętość teoretyczną obiektu pomiędzy osiami skrajnych podpór
 c – współczynnik względnej ciasnoty
- 4) należy zaprojektować przepusty spełniające funkcje przejść dla zwierząt w następujących przybliżonych lokalizacjach:
 - a) km 6+115 (szerokość półek $\geq 0,5$ m, $c \geq 0,07$);
 - b) km 6+245 (szerokość półek $\geq 0,5$ m, $c \geq 0,07$);
 - c) km 10+955 (szerokość półek $\geq 0,5$ m, $c \geq 0,07$);
 - d) km 11+025 (szerokość półek $\geq 0,5$ m, $c \geq 0,07$);
 - e) km 11+145 (szerokość półek $\geq 0,5$ m, $c \geq 0,07$);
 - f) km 37+450 (szerokość półek $\geq 0,5$ m, $c \geq 0,07$);
- 5) należy wykonać dodatkowo 2 przepusty na zachód od przepustu w km 37+450, które należy połączyć systemem szczelnych płotków naprowadzających; przepusty powinny

mieć przekrój prostokątny i spełniać następujące parametry minimalne: 0,75 m (wysokość) x 1,0 m (szerokość); przy czym powyższe wymiary dotyczą przestrzeni dostępnej dla zwierząt; dno przepustu winno być wysypane materiałem naturalnym;

- 6) płotki naprowadzające dla płazów powinny być zamontowane w odległości minimum 50 m zarówno po stronie lewej jak i prawej od przepustu; płotki powinny być wykonane z prefabrykatów plastikowych lub betonowych; powinny być szczelne, mieć wysokość około 0,5 m, krawędź górną lekko wywiniętą w kierunku na zewnątrz od drogi; powinny posiadać zakończenie w kształcie litery U ograniczające możliwość wyjścia płazów poza zasięg płotka naprowadzającego; płotki naprowadzające powinny zostać połączone z przepustem w taki sposób, aby umożliwić drobnym zwierzętom dostęp do kładek połączonych trwale z jednej strony z gruntem, a z drugiej z suchą półką umieszczoną w świetle przepustu, a jednocześnie, aby uniemożliwić wspinanie się po nasypie i przekraczanie drogi na odcinkach objętych zasięgiem płotków;
- 7) zaproponowane w raporcie przejście po powierzchni drogi w rejonie przecięcia kompleksu leśnego Michałów należy zaprojektować w okol. km 11+700 do km 12+600;
- 8) projektowane zbiorniki retencyjno-infiltracyjne należy umieścić w maksymalnej możliwej odległości od krawędzi przejść. Poza tym należy je zlokalizować poza zasięgiem zinwentaryzowanych siedlisk gatunków chronionych i siedlisk przyrodniczych (w szczególności zlokalizowanych w obszarze Natura 2000);
- 9) przejścia dla zwierząt, jako obiekty inżynierskie, winny być zaprojektowane i wykonane w sposób odpowiadający wymaganiom wynikającym z ich usytuowania i przeznaczenia, tak aby była zapewniona ich trwałość oraz warunki prawidłowej eksploatacji i utrzymania; w związku z powyższym:
 - a) w odniesieniu do przepustów dla małych zwierząt: w środku przepustu powinno być uformowane korytko dla wody, a przy ścianach uformowane półki dla zwierząt wyniesione ponad zwierciadło wody w przepuscie; w przypadku przepustów prostokątnych zaleca się szerokość powyżej 2 m i wysokość powyżej 1,5 m, natomiast przepusty okrągłe o średnicy około 2 m;
 - b) w odniesieniu do przejść dla małych zwierząt połączonych z ciekami wodnymi proponuje się następujące rozwiązania: w przypadku konieczności umacniania brzegów koryt należy to wykonać z wykorzystaniem faszyny lub kruszyw naturalnych i kamieni; koryta cieków wodnych powinny być zlokalizowane w centralnej części powierzchni przejścia; nachylenie podejść dla zwierząt do przejścia powinno być możliwie najmniejsze i nie powinno przekraczać wartości 1:2; w świetle przepustu powinny znajdować się pasy suchego terenu, położonego poza zasięgiem zalewów o szerokości łącznej równej podwójnej szerokości koryta,
 - c) w odniesieniu do dużych przejść dolnych, należy tak zaprojektować konstrukcje obiektów, by powierzchnie betonowe przyczółków były, w najwyższym stopniu osłonięte warstwą ziemi i gleby (docelowo roślinnością osłonową); należy w maksymalnym stopniu ograniczyć projektowanie przejść technicznych, schodów, kładek, balustrad itd. położonych na powierzchni i przy wylotach przejść dla zwierząt; skarpy oporowe i nasypy przy przyczółkach powinny łączyć się płynnie z krawędziami betonowej konstrukcji przyczółków, maksymalnie je osłaniając; umacnianie stoków skarp oporowych i stromych nasypów należy prowadzić z możliwie najszerszym wykorzystaniem geosyntetyków i docelowym wprowadzaniem trawiastej pokrywy roślinnej; należy unikać betonowania skarp, umacnianie koryt wszelkich cieków wodnych zlokalizowanych w obrębie przejść

dolnych oraz w promieniu 50 m od przejścia należy prowadzić tylko w sytuacjach koniecznych i tylko z wykorzystaniem naturalnych kruszyw lub narzutów kamiennych – nie należy stosować materiałów betonowych i gabionów, wszelkie naziemne obiekty typu zbiorniki retencyjne, związane z siecią odwodnienia i inną infrastrukturą powinny być położone w odległości co najmniej 50 m od zewnętrznych krawędzi przejść dużych (o szer. w świetle nie większej niż 50 m), należy umieścić przy wylotach przejść dolnych większe głazy (kilka-kilkanaście sztuk) uniemożliwiające przejazdy pojazdów po powierzchni przejścia, drogi serwisowe (jeśli są projektowane) prowadzone w sąsiedztwie przejść dolnych muszą posiadać nawierzchnię gruntową lub utwardzoną drobnoziarnistymi kruszywami naturalnymi na odcinku co najmniej 100 m od osi obiektu w każdym kierunku,

- d) w odniesieniu do obiektów mostowych, które mają być jednocześnie przejściami dla zwierząt, należy zaprojektować je w taki sposób, by możliwe było doświetlenie terenu pod mostem, aby możliwy był wzrost roślin oraz by możliwe było funkcjonowanie ww. obiektu jako przejścia dla zwierząt; ponadto należy: ograniczać zmiany naturalnego przebiegu wód powierzchniowych albo ograniczać regulację cieków do niezbędnego minimum; uszkodzone przebiegi wód powierzchniowych należy ukształtować w sposób zbliżony do naturalnego; filary mostów powinny mieć małe wymiary, aby zagwarantować duży przepływ światła i optyczne poszerzenie powierzchni pod mostem – szczególnie istotne w przypadku projektowania mostu nad rzeką Iłżanką; wysokość w świetle musi wynosić co najmniej 3,5 m; suche powierzchnie należy nawadniać, w celu umożliwienia wzrostu roślin; na moście muszą znajdować się dźwiękochłonne ściany chroniące przed bodźcami stresującymi z zewnątrz.
- 10) W przypadkach występowania przekroczeń hałasu wynikających z obliczeń modelowych, w miejscach zabudowy rozproszonej, należy zapewnić dodatkową powierzchnię w pasie drogowym pod wykonanie zabezpieczeń przed hałasem, na wypadek gdyby analiza porealizacyjna wykazała konieczność ich zastosowania.
- 11) Zaprojektować w km od 0+40 do 0+120 po obu stronach drogi pasy nasadzeń zieleni średniej i wysokiej o szerokości 2 m.

IV. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii:

Przedsięwzięcie nie jest zaliczane do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych.

V. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko

Przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać transgranicznie. Nie było konieczne przeprowadzenie postępowania dotyczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

VI. Stanowisko w sprawie konieczności ponownego przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

Nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

V. Obowiązki w zakresie zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz kompensacji przyrodniczej,

- 1) należy wykonać badania monitoringowe, w ramach których należy zbadać stopień wykorzystania przejść dla zwierząt zlokalizowanych wzdłuż całego odcinka drogi; monitoring użytkowania przejść dla zwierząt powinien: dostarczyć informacji na temat, czy i w jakim stopniu przejście jest wykorzystywane przez zwierzęta, dla których zostało ono wybudowane; dostarczyć informacji wskazujących, które przejścia, o jakich parametrach, jakiej konstrukcji i zagospodarowaniu są najczęściej wykorzystywane; dostarczyć danych o użytkowaniu przejścia pozwalających na wprowadzenie zmian konstrukcyjnych lub zmian zagospodarowania na istniejących przejściach oraz w ich otoczeniu;
- 2) monitoring powinien trwać co najmniej 3 lata od momentu oddania do użytkowania przeprawy mostowej na Wiśle i składać się z dwóch głównych etapów:
 - a) etap I – kontrola wstępna – prowadzona bezpośrednio po oddaniu obiektu do eksploatacji przez okres maksymalnie 6 miesięcy; pozwala wstępnie ocenić akceptację przejść przez zwierzęta i sformułować ew. zalecenia odnośnie kształtowania powierzchni przejścia i jego bezpośredniego otoczenia;
 - b) etap II – właściwa ocena skuteczności przejścia – rozpoczęta nie wcześniej niż 1 rok po oddaniu do eksploatacji i prowadzona systematycznie do końca okresu monitoringu;
- 3) monitoring wykorzystania przejść przez zwierzęta duże i średnie powinien obejmować odnajdywanie tropów i odchodów w obrębie przejścia, instalowanie w środkowej części oraz na obu końcach obiektu rynien (pasów) z piaskiem (dla oceny użytkowania w sezonie bezśnieżnym), natomiast w sezonie zimowym należy prowadzić tropienia po śniegu na przejściu oraz tropienia na ustalonych transektach w sąsiedztwie przejścia; monitoring dolnych przejść dla małych zwierząt powinien wykorzystywać rynny (pasy) z piaskiem na obu końcach (wylotach) przejścia lub w sezonie zimowym tropienia po śniegu na obu końcach przejścia oraz na ustalonych transektach w sąsiedztwie obiektu; badania powinny obejmować minimum 1 kontrolę co 30 dni; podczas zimy w przypadku dogodnej pokrywy śnieżnej należy przeprowadzić po 2 dodatkowe sesje kontrolne; monitoring przejść dla ptaków (przepustów) powinien obejmować bezpośrednie obserwacje zwierząt w okresie migracji i rozrodu (tj. w okresie 1 marca – 15 maja oraz w okresie 1 sierpnia – 30 września); rozpoczęcie monitoringu winno nastąpić w pierwszym sezonie wiosennym po oddaniu obiektów do eksploatacji;
- 4) na odcinku drogi leżącym na terenie pradoliny Wisły należy przeprowadzić monitoring śmiertelności zwierząt (w szczególności ptaków i nietoperzy); należy wykonać roczny monitoring przed realizacją przedsięwzięcia i dwuletni monitoring w okresie stabilizacji ruchu na drodze po oddaniu do użytkowania mostu na Wiśle; monitoring winien być wykonywany w okresach od 1 kwietnia do 15 maja oraz od 1 sierpnia do 30 września; obserwacje należy wykonać w regularnych odstępach czasu przynajmniej raz na tydzień we wczesnych godzinach porannych.

VI. Przedsięwzięcie wymaga sporządzenia analizy porealizacyjnej w zakresie :

- 1) poziomu hałasu przenikającego do środowiska,
- 2) wielkości substancji wprowadzanych do powietrza,
- 3) jakości ścieków deszczowych.

Analiza porealizacyjna powinna być sporządzona po upływie 1 roku od dnia oddania całej trasy (analizowanej w raporcie drogi nr 747 oraz mostu na Wiśle) do użytkowania i przedstawiona w terminie 18 miesięcy od tego dnia.

Pomiary hałasu w ramach analizy porealizacyjnej przeprowadzić głównie w rejonie budynków mieszkalnych, dla których stwierdzono niewielkie przekroczenia w zakresie norm hałasu w następujących lokalizacjach:

- ok. km 0+80 strona lewa i prawa
- ok. km 2+00 strona lewa
- ok. km 9+280 strona prawa
- ok. km 12+950 strona lewa
- ok. km 24+650 - 24+700 strona prawa

W przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu należy wprowadzić zabezpieczenia przed hałasem, takie aby równoważny poziom dźwięku w środowisku w porze dziennej nie przekraczał 60 dB, a porze nocnej 50 dB, a w sąsiednich budynkach mieszkalnych odpowiednio 40 dB i 30 dB.

Analiza porealizacyjna może być powiązana z monitoringiem, do realizacji którego zobowiązany jest zarządzający terenem raz w roku w ciągu 3 pierwszych lat funkcjonowania nowej drogi, a następnie co 5 lat w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu.

- 4) realizacja przedsięwzięcia wymaga wykonania i przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie skuteczności podjętych działań łagodzących w stosunku do obszarów i gatunków chronionych, obejmującej porównanie ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem inwestycji na środowisko i działaniami podjętymi w celu jego ograniczenia; analiza powinna obejmować kontrolę przyjętych rozwiązań projektowych w odniesieniu do przejść dla zwierząt; ponadto powinna zawierać: charakterystykę urządzeń chroniących środowisko, opis dokonanych nasadzeń; w przypadku stwierdzenia, że zastosowane działania łagodzące są niewystarczające analiza winna wskazywać nowe działania mające ograniczać negatywny wpływ na środowisko; jej wyniki winny być przedstawione właściwemu organowi w terminie 3 miesięcy od dnia zakończenia badań i obserwacji.

VII. Integralną częścią decyzji jest charakterystyka całego przedsięwzięcia.

Uzasadnienie

W dniu 27.03.2009 r. do Wójta Gminy Rzecznów złożono wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 747 na odcinku od Ilży do planowanej przeprawy mostowej na Wiśle w gminie Solec n. Wisłą.

Do wniosku, zgodnie z art. 74 ust. 1 ustawy ooś, dołączono:

1. Kartę informacyjną przedsięwzięcia;
2. Poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującą obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;

3. Wypis z ewidencji gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Zgodnie z art. 75 ust 1 pkt 4 oraz ust. 4 ustawy ooś w przypadku przedsięwzięcia, wykraczającego poza obszar jednej gminy, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wójt gminy, na obszarze której znajduje się największa część terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, w porozumieniu z zainteresowanymi wójtami, burmistrzami, prezydentami miast. Organem właściwym w przedmiotowej sprawie jest Wójt Gminy Rzecznów. Decyzja została wydana w porozumieniu z Burmistrzem Iłży, Burmistrzem Lipska, Wójtem Gminy Sienno oraz Wójtem Gminy Solec nad Wisłą.

Kwalifikacji przedsięwzięcia dokonano na podstawie przepisów przejściowych ustawy ooś (art. 173) oraz obowiązującego do czasu wydania nowych przepisów wykonawczych Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.). Zgodnie z §3 ust. 1 pkt 56 tego rozporządzenia przedmiotowa inwestycja polegająca na rozbudowie drogi publicznej kwalifikuje się do tzw. II grupy przedsięwzięć, dla których obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagany. Od dnia 15 listopada 2010 r. weszło w życie nowe rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, jednak zgodnie z §4 tego rozporządzenia do postępowań wszczętych przed dniem jego wejścia w życie stosuje się przepisy dotychczasowe.

Wobec tego planowane przedsięwzięcie zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, określonych w art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, dla których, zgodnie z art. 63 ust.1 ustawy ooś obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko stwierdza, w drodze postanowienia, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Stosownie do przepisu art. 10 §1 ustawy k.p.a. organy administracji publicznej obowiązane są zapewnić stronom czynny udział w każdym stadium postępowania. Liczba stron w niniejszym postępowaniu przekracza 20, w związku z powyższym na podstawie art. 79 ust. 3 ustawy ooś zawiadomienia stron o wszystkich czynnościach i wydanych orzeczeniach w sprawie organ prowadzący postępowanie dokonuje w trybie obwieszczenia na podstawie art. 49 k.p.a.

W takim przypadku zawiadomienie bądź doręczenie uważa się za dokonane po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia. Obwieszczenia dotyczące procedury uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach były umieszczane na tablicach ogłoszeń zainteresowanych gmin oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Gminy Rzecznów.

Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 11 ustawy ooś zawiadomienie stron o wszczęciu postępowania wraz z prośbą o jego upublicznienie przesłano do zainteresowanych gmin.

Zawiadomienie znak GPiBHP-7624/1/09 zostało wywieszane na tablicach ogłoszeń w urzędach gmin oraz wszystkich sołectwach na trasie projektowanej drogi na okres 14 dni w terminach w zależności od gminy: od 06.04.2009 do 12.05.2009 r. :

Jednocześnie zgodnie z art. 64 ust 1 oraz art. 156 ustawy ooś, w dniu 6.04.09 r. Wójt Gminy Rzecznów zwrócił się o opinię w przedmiocie stwierdzenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko do:

- Starosty Lipskiego (pismo znak: GPiBHP-7624/2/09),
- Starosty Radomskiego (pismo znak: GPiBHP-7624/3/09),
- Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lipsku (pismo znak: GPiBHP-7624/4/09),

- Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Radomiu (pismo znak: GPiBHP-7624/5/09).

W dniu 21.04.09 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Radomiu wydał opinię sanitarną (pismo znak: ZNS.712-61/09), w której uznał za konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko i opracowanie raportu w pełnym zakresie zgodnie z art. 66 ustawy ooś. W uzasadnieniu stwierdził, że planowana inwestycja będzie miała wpływ na środowisko i zdrowie ludzi zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji drogi, przebiegać będzie nowym śladem i będzie oddziaływała na wszystkie elementy środowiska, dlatego winna zostać przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko.

W dniu 21.04.09 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lipsku wydał opinię sanitarną (pismo znak: ZNS.712-4/09), w której stwierdził, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i dlatego wymagane jest opracowanie raportu oddziaływania na środowisko. Określając zakres raportu Inspektor przytoczył w pełnym brzmieniu zapisy art. 66 ustawy ooś. Opinię sformułowano po szczegółowym przeanalizowaniu załączonej do wniosku Karty informacyjnej przedsięwzięcia oraz obowiązujących przepisów.

Na podstawie art. 65 § 1 k.p.a Starosta Radomski postanowieniem z dnia 15 kwietnia 2009 r. znak ROŚ.II- 7633/51/2009 przekazał wniosek w sprawie wydania opinii do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, Placówka Terenowa w Radomiu do rozpatrzenia zgodnie z przysługującymi kompetencjami. W uzasadnieniu zapisano, że z uwagi na fakt, iż planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w bliskim sąsiedztwie obszarów objętych siecią Natura 2000 – wydanie przedmiotowej opinii leży w gestii Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska.

W dniu 28.04.09 r. postanowienie (znak IOŚiR-7633/3/09) o przekazaniu wniosku w sprawie wydania opinii do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie wydał Starosta Lipski.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, po rozpatrzeniu przekazanej sprawy uznał, iż planowane zamierzenie może generować negatywne oddziaływanie na obszary Natura 2000, w związku z tym konieczne jest przeprowadzenie oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko. Opinię o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko stwierdził w postanowieniu znak RDOŚ-14-WSTII-rm-6633-1/62/09, które z datą 29.04.09 r. przekazano do Starostwa Powiatowego w Radomiu i Wójta Gminy Rzecznów, a w dn. 7.05.09 r. – do Starostwa Powiatowego w Lipsku. W postanowieniu nie nałożono dodatkowych warunków, dotyczących zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Zgodnie z uzyskanymi opiniami, po analizie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z kartą informacyjną przedsięwzięcia stwierdzono, że:

- jest ono zlokalizowane w bliskim sąsiedztwie obszarów objętych siecią Natura 2000,
- rodzaj przedsięwzięcia to rozbudowa drogi wojewódzkiej po nowym śladzie,
- przedsięwzięcie przebiega przez teren 5 gmin na długości ponad 39 km,
- planowana inwestycja będzie miała wpływ na środowisko i zdrowie ludzi zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji
- o charakterze i skali oddziaływań na środowisko decydować będą szczegółowe rozwiązania projektowe, sposób prowadzenia robót budowlanych oraz właściwa eksploatacja i utrzymanie.

Postanowieniem GPiBHP-7624/7/2009 z dnia 29.05.09 r. Wójt Gminy Rzecznów stwierdził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i jednocześnie nałożył na Wnioskodawcę obowiązek opracowania raportu o oddziaływaniu na środowisko w pełnym zakresie zgodnie z art. 66 ustawy ooś.

Na powyższe postanowienie w ustawowym terminie 7 dni nie wpłynęło żadne zażalenie.

Zawiadomienie stron o zwróceniu się do podmiotów opiniujących konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, jak też określających zakres raportu, informację nt. otrzymanych opinii i postanowienia oraz informację o wydaniu postanowienia o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wskazującego zakres raportu oos przesłano do zainteresowanych gmin w dniu 03.06.2009r.

Obwieszczenie znak:GPiBHP-7624/0/09 z dnia 31.08.2009r .zostało wywieszane na tablicach ogłoszeń w urzędach gmin oraz wszystkich sołectwach na trasie projektowanej drogi na okres 14 dni w terminach od 31.08.2009r do 29.09.2009r.

W dniu 26.08.2009 r. w tut. Urzędzie wpłynął raport o oddziaływaniu na środowisko sporządzony przez firmę Jacobs Polska Sp. z o. o.

Zgodnie z art. 79. ust.1. ustawy oos przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do jej wydania zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego przeprowadzono ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 31.08.2009 r. zgodnie z art. 33 ust. 1 pkt 1 w zw. z art. 63, jak też z art. 79 ust. 1 ustawy oos, Wójt Gminy Rzecznów podał do publicznej wiadomości fakt złożenia raportu, informację o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz możliwości składania uwag i wniosków w terminie 21 dni od daty 07.09.2009 r. do dnia 28.09.2009 r. Poinformowano również o zaplanowanej w dniu 29.09.2009 r. rozprawie administracyjnej. Obwieszczenie znak: GPiBHP-7624/9/09 zostało wywieszane na tablicach ogłoszeń w urzędach gmin oraz wszystkich sołectwach na trasie projektowanej drogi na okres 14 dni w terminach od 31.08.2009 do 29.09.2009 r. Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło poprzez zamieszczenie na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy Rzecznów, Iłża, Lipsko, Sienno oraz Solec nad Wisłą oraz na stronie internetowej pod adresem: www.rzeczniow.pl w zakładce Biuletyn Informacji Publicznej, zakładce wiadomości, jak też w prasie o zasięgu odpowiadającym zasięgowi planowanej inwestycji („Echo Dnia” z dn. 12.09.2009 r.). Ponadto na stronach internetowych Urzędu Miasta i Gminy Iłża i Lipsko, oraz Urzędów gmin: Sienno i Solec zamieszczono informację o terminie składania uwag oraz o miejscu i terminie rozprawy administracyjnej.

W ramach 21-dniowych konsultacji społecznych, do Urzędu Gminy Rzecznów wpłynęły pisma mieszkańców Iłży (pisma z dnia 19.09.2009 i 28.09.2009 r.) Pismem z dnia 05.11.2009 r. Wójt Gminy Rzecznów zwrócił się do firmy Jacobs Polska Sp. z o. o. z prośbą o pisemne ustosunkowanie się do zapytań i wniosków wysuniętych w pismach, jakie napłynęły do Urzędu. Projektanci firmy Jacobs Polska pismem z dnia 10.11.2009 r. przekazali odpowiedzi na pisma mieszkańców.

Treść zapytania	Odpowiedź
1) Wniosek o przesunięcie drogi na odcinku łączącym się z ul. Polną w Iłży w kierunku wschodnim 2) wniosek o przedłużenie projektowanej drogi w kierunku południowym oraz zlokalizowanie skrzyżowania z drogą DK nr 9 w innym miejscu 3) wniosek o zmianę uchwały w sprawie przystąpienia do zmiany obowiązującego planu miejscowego na koszt MZDW	Ad. Pyt 1 i 2 projektant wyjaśnił, że przesunięcie drogi zgodnie z wnioskiem mieszkańca nie będzie spełniało wymagań technicznych drogi., natomiast ad. pyt. 3 wskazał, że zgodnie z zapisami Ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych” z dnia 10 kwietnia 2003 r. realizacja inwestycji związanych z drogami publicznymi nie wymaga zgodności z MPZP

W związku z powyższymi wyjaśnieniami, wniesione uwagi nie zostały uwzględnione w projekcie planowanej inwestycji.

Ponadto podczas trwania procedury administracyjnej w terminie poza konsultacjami społecznymi do urzędu wpłynęły wnioski mieszkańców zainteresowanych gmin dotyczące m.in.:

- pismo z dnia 28.08. 2009 r. wnioskujące o zmiany w projekcie w obwodnicy Iłży,
- pismo z dnia 27.10.2009 r. wnioskujące o udostępnieniu informacji publicznej.

W dniu 29.09.2009 r. o godz. 12.00 w Urzędzie Gminy Rzecznów została przeprowadzona rozprawa administracyjna otwarta dla społeczeństwa. Na spotkaniu obecni byli przedstawiciele zainteresowanych gmin, przedstawiciel inwestora, reprezentanci firmy Jacobs Polska (projektanci, prawnik oraz autorzy raportu o oddziaływaniu na środowisko) oraz mieszkańcy gmin przez które będzie przebiegała inwestycja. Na spotkaniu projektanci przedstawili prezentację obejmującą przewidywany wpływ inwestycji na środowisko oraz projektowane metody zabezpieczeń zmniejszających niekorzystne oddziaływanie przedsięwzięcia.

Następnie odbyła się dyskusja z mieszkańcami. Z rozprawy został sporządzony protokół.

Podczas rozprawy pytania dotyczyły ochrony przeciwhałasowej pojedynczych budynków w lokalizacjach wskazanych w raporcie oos, możliwości zmiany przebiegu drogi na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 9 oraz rozwiązań projektowych dotyczących skrzyżowania drogi nr 79 z projektowaną drogą w Lipsku. Wynikały one z braku szczegółowych informacji o proponowanych rozwiązaniach i wyrażały wątpliwości mieszkańców, czy zastosowane środki ochrony będą odpowiednie.

Autorzy Raportu oos oraz projektanci udzielili odpowiedzi na wszystkie zadane pytania oraz wyjaśnili zgłaszane wątpliwości. Szczegóły dotyczące przeprowadzonej rozprawy administracyjnej zostały przedstawione w protokole z rozprawy, który na koniec został odczytany i podpisany przez wszystkich uczestników.

Jednocześnie w trybie art. 77 ust 1 Ustawy oos w dniu 31.08.2009 r. Wójt Gminy Rzecznów wystąpił z prośbą o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz zasięgnął opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Radomiu oraz Lipsku. Pismami z dnia odpowiednio 14.09.2009 r.(znak: ZNS.713-37/09) i 15.09.2009 r. (znak: ZNS. 713-3/09) inspektorzy sanitarni zaopiniowali pozytywnie realizację przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 747.

Pismem z dnia 06.10.2009 r. znak:RDOŚ-14-WOOS-II-RK-6613-185/09 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska zwrócił się o uzupełnienie Raportu w zakresie:

- 1) inwentaryzacji gatunków fauny i flory oraz siedlisk przyrodniczych na całej długości planowanego przedsięwzięcia, wraz z naniesieniem inwentaryzacji na załączniki graficzne;
- 2) określenia zasięgu oddziaływania na zinwentaryzowane gatunki i siedliska;
- 3) oceny skumulowanego oddziaływania na środowisko wszystkich części drogi (wydzielonych w województwie lubelskim, województwie mazowieckim i mostu na Wiśle);
- 4) udzielenie informacji nt. planowanego do wykonania zbiornika retencyjnego w Solcu n. Wisłą wraz z analizą i oceną oddziaływania planowanej drogi na w/w zbiornik;
- 5) informacji o przebiegu drogi w kierunku zachodnim i miejscu połączenia z inną drogą krajową oraz ocenę skumulowanego oddziaływania na obszarze Natura 2000 „Pakośław PLH 140015”.

Pismem z dnia 12.10.2009 r. znak: OS/MK/197/364/2009 wykonawca raportu złożył uzupełnienia. Dla pełnego wyjaśnienia wątpliwości związanych z treścią uzupełnienia w dniu

03.11.2009 r., na wniosek wykonawcy raportu, w siedzibie RDOŚ odbyło się spotkanie, na którym przedyskutowano materiały przedstawione przez autorów raportu. W efekcie ustalono, że raport wymaga uszczegółowienia w zakresie inwentaryzacji gatunków fauny i flory oraz oddziaływania na nie inwestycji (pkt 1 i 2 pisma z dnia 06.10.2010 r.).

W dniu 05.11.2009 r. znak: RDOŚ-14-WOOS-II-RK-6613-185/09 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska przedłużył termin postępowania uzgodnieniowego do dnia 26.11.2009 r.

Pismem z dnia 19.11.2009 r. znak: OS/IR/197/A0/375/2009 wykonawca raportu złożył Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony środowiska wyjaśnienia do raportu ooś.

W dniu 27.11.2009 r. znak: RDOŚ-14-WOOS-II-RK-6613-185/09 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska pismem przedłużył termin postępowania uzgodnieniowego do dnia 11.12.2009 r.

Po rozważeniu wszystkich dostarczonych wyjaśnień Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w piśmie z dnia 18 grudnia 2009 r. nałożył na Wykonawcę obowiązek przeprowadzenia dodatkowej inwentaryzacji wiosennej fauny i flory dla wariantu W1 projektowanej drogi na jej całej długości. Jednocześnie wyznaczył termin dostarczenia uzupełnienia raportu do dnia 31.07.2010 r.

W dniu 09.02.2010 r. znak: Os/197A0/IR/20/2010 do tut. urzędu wpłynął wniosek wykonawcy raportu o dołączenie do akt sprawy pisma firmy Jacobs Sp. Z o. o z dnia 13.01.2010 r. znak OS/IR/197A0/5/2010 skierowanego do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w celu uzyskania informacji o środowisku dot. terenu realizacji inwestycji oraz postanowienie RDOŚ zwracające wniosek z powodu braku wnioskowanej informacji.

W związku z uszczegółowieniem koncepcji projektowej drogi DW 747 realizowanej przez Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich oraz ostatecznym uzgodnieniem styku opracowania ze stroną lubelską drogi (dla odcinka lubelskiego prowadzono jednocześnie odrębne postępowanie w sprawie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach), dnia 07.06.2010 r. do Urzędu Gminy w Rzecznowie wpłynęło pismo wnioskodawcy z dnia 02.06.2010 r. o nr OS/197/IR/57/2010, w którym za wschodnią granicę opracowania realizowanego po stronie Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich przyjęto ostatecznie kilometr ok. 39+608 nowoprojektowanego przebiegu. Kilometr ten odpowiada km ok. 40+173 istniejącego przebiegu drogi (kilometraż istniejącej drogi został przyjęty przez stronę lubelską (Lubelski Zarząd Dróg Wojewódzkich)). Do niniejszego wniosku dołączono mapy ewidencyjne oraz wypis z rejestru gruntów uwzględniające uszczegółowienia koncepcji projektowej. Tut. Urząd o dodatkowym materiale dowodowym poinformował strony postępowania zgodnie z art. 49 k.p.a.

W dniu 11.06.2010 r. Wójt Gminy Rzecznów zwrócił się pismami znak: GPiBHP/17/2010 i GPiBHP/18/2010 do organów opiniujących i uzgadniających o wyrażeniu stanowiska w sprawie dodatkowych materiałów dowodowych dostarczonych przez wnioskodawcę w dniu 07.06.2010 r.

Pismem z dnia 22.06.2010 r. znak: ZNS. 713-9/10 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Radomiu oraz pismem z dnia 08.07.2010 r. znak: ZNS.713-3/9/10 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lipsku podtrzymali swoje stanowiska wyrażone w opiniach sanitarnych z dnia odpowiednio 14.09.2009 r. o nr ZNS.713-37/09 oraz z dnia 15.09.2009 r. nr 28/ZNS.713-3/09.

W dniu 23.07.2010 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska poinformował pismem znak: RDOŚ-14-WOOS-II-RK-6613-185/09, iż swoje stanowisko w sprawie dodatkowych materiałów z dnia 07.06.2010 r. przedstawi po otrzymaniu wszystkich wymaganych dokumentów, o które wzywał w piśmie z dnia 18.12.2009 r.

W dniu 04.08.2010 r. do tut. Urzędu wpłynęła ujednolicona wersja raportu oś uzupełniona o wyniki inwentaryzacji wiosennej oraz uwzględniająca uszczegółowienia koncepcji projektowej.

Ujednolicona wersja raportu została przesłana do organów uzgadniających. W pismach z dnia 19.08.2010 r. PPIS w Radomiu oraz 28.08.2010 r. PPIS w Lipsku ponownie podtrzymały swoje stanowiska odpowiednio z dnia 15.09.2009 r. nr 28/ZNS.713-3/09 oraz z dnia 14.09.2009 r. o nr ZNS.713-37/09.

Pismem z dnia 03.09.2010 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska zwrócił się do wykonawcy raportu o wyjaśnienie niektórych kwestii w raporcie.

Ostateczne wyjaśnienia co do treści raportu o oddziaływaniu na środowisko wpłynęły do tut. Urzędu pismami z dnia 22.09.2010 r. znakOS/197/IR/90/2010 oraz 25.11.2010 r. znak: OS/IR/197/100/2010

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie uzgodnił przedmiotowe przedsięwzięcie i ustalił warunki jego realizacji postanowieniem z dnia 04.01.2011 r. nr WOOS-II.4242.1.2011.RK.

Zgodnie z art. 79. ust.1. ustawy o oś oraz z powodu zmian dokonanych w stosunku

do pierwotnej wersji raportu, która została udostępniona dla społeczeństwa w dniu 07.09.2009 r., przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do jej wydania zapewnił możliwość ponownego udziału społeczeństwa w postępowaniu.

W związku z otrzymaniem uzupełnionej, ujednoliconej wersji raportu o oddziaływaniu na środowisko w dn. 26.10.2010 r podano do publicznej wiadomości informację o terminie dodatkowych konsultacji. W treści obwieszczenia poinformowano, że wniosek oraz ujednolicona wersja raportu oś planowanego przedsięwzięcia zostały umieszczone w prowadzonym przez Wójta Gminy Rzecznów publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie. Wyznaczono termin składania uwag i wniosków **od 05.11.2010 r. do 26.11.2010 r.** w formie pisemnej lub ustnej w Urzędzie Gminy w Rzecznowie oraz za pomocą środków komunikacji elektronicznej.

W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski mieszkańców czy organizacji ekologicznych.

Informację o uzyskaniu opinii i postanowienia o uzgodnieniu warunków realizacji inwestycji obwieszczono zgodnie z art. 49 k.p.a. w dniu 17.01.2011.

Zgodnie z art. 106 k.p.a w dniu 17.02.2011 r. pismem przewodnim znak: GPiBHP-7624/31/10/2011 draft treści niniejszej decyzji został przesłany do uzgodnienia Wójtów Gmin, na których terenie będzie realizowane przedsięwzięcie. Informację o przesłaniu obwieszczono zgodnie z art. 49 kpa.

W dniach od 22.02.2011 r do 28.02.2011 r. Wójtowie i Burmistrzowie gmin: Iłża (Postanowienie znak: RGN. 6220.3.2011 z dnia 28.02.2011), Sienno (postanowienie znak: IDR-7234.8.1.2011 r. z dnia 23.02.2011 r.), Lipsko (postanowienie znak: ROS.6220.3.2011 z dnia 28.02.2011 r.) i Solec n. Wisłą (postanowienie znak: GTK.8335.02.2011 z dnia 22.02.2011 r.) pozytywnie uzgodnili projekt decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dotyczącej przedmiotowego przedsięwzięcia. Postanowienia zostały obwieszczono zgodnie z art. 49 kpa we wszystkich gminach.

Na podstawie art. 10 i art. 49 KPA w dniu 22.03.2011 r. znak: GPiBHP.7624.33.10.2011 w związku uzyskaniem pełnej dokumentacji dotyczącej przedsięwzięcia obwieszczono stronom postępowania, że mają prawo do zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją oraz mogą wypowiedzieć się co do zebranych dowodów i materiałów. Obwieszczenie wywieszono w zwyczajowo przyjęty sposób w Urzędach zainteresowanych miast i gmin. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski stronom postępowania.

Dnia 03.03.2011 r. Burmistrz Miasta i Gminy Iłża przesłał pismo do wiadomości tut. Urzędu. Pismo było odpowiedzią na zażalenia jednej z osób reprezentujących mieszkańców Iłży jakie zostało przez niego złożone w dniu 09.03.2011 r. na postanowienie z dnia 28.02.2011 r. znak: RGN. 6220.3.2011 uzgadniające treść decyzji środowiskowej w gminie Iłża do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Radomiu za pośrednictwem Wójta Gminy Iłża.

W dniu 8 kwietnia 2011r (do UG Rzeczników wpłynęło dnia 13.04.2011r) Samorządowe Kolegium Odwoławcze w Radomiu zwróciło się do tut. Urzędu o dostarczenie dokumentacji dotyczącej sprawy.

Dokumentacja do SKO została przekazana zgodnie z pismem Znak:GPiBHP-7624/34/10/2011 z dnia 21.04.2011r.

Na podstawie dostarczonych przez Wójta gminy Rzeczników materiałów Samorządowe Kolegium odwoławcze wydało postanowienia w sprawie zażalenia złożonego przez jednego z mieszkańców.

W dniu 28.04. 2011 r. postanowieniem znak: SKO/ŚU/7/820/11 SKO umorzył postępowanie zażaleniowe mieszkańca uznając, że zażalający się nie jest stroną postępowania.

Jednocześnie w postanowieniu znak SKO/ŚU/16/1116/11 z dnia 28.04.2011 r. uchylił w całości zażalone postanowienie Burmistrza Gminy Iłża z dnia 28.02.2011 r. znak: RGN. 6220.3.2011 oraz umorzył postępowanie administracyjne I instancji uzasadniając, że porozumienie o którym jest mowa w art. 75 ust. 4 „ustawy ooś” nie powinno być utożsamiane z wydaniem postanowienia, o którym mowa w art. 106 kpa.

O uzyskanych postanowieniach SKO Wójt Gminy Rzeczników poinformował obwieszczeniem z dnia 31.05.2011 r. znak: GPiBHP-7624.34.10.2011 r.

W związku z postanowieniem SKO, zgodnie z art. 75 ust. 4 „ustawy ooś” Wójt Gminy Rzeczników zwrócił się do Burmistrza Miasta i Gminy w Iłży z prośbą o wyrażenie akceptacji treści niniejszej decyzji w formie pisma. Dodatkowo w celu ujednoczenia procedury postępowania Wójt Gminy Rzeczników zwrócił się również do pozostałych zainteresowanych Wójtów (Gminy Siemno, Solec n. Wisłą) i Burmistrza Miasta i Gminy Lipsko o dodatkową akceptację treści decyzji w formie pism.

W dniach 21.06.2011r do 30.06.2011r działając w porozumieniu z Wójtem Gminy Rzeczników, do tut. urzędu wpłynęły pisma zainteresowanych Wójtów i Burmistrzów uzgadniające treść decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W związku z przeprowadzonym postępowaniem w Samorządowym Kolegium Odwoławczym w Radomiu oraz w związku nowymi dokumentami w sprawie w dniu 30.06.2011 r. na podstawie art. 10 KPA ponownie poinformowano strony postępowania o uzyskaniu pełnej dokumentacji dotyczącej przedmiotowego przedsięwzięcia i możliwością zapoznania się ze zgromadzoną w sprawie dokumentacją oraz możliwości wypowiedzenia się co do zgromadzonych dowodów i materiałów.

W dniu 18.07.2011 r. oraz w dniu 21.07.2011r do tut. Urzędu wpłynęły wnioski - uwagi stron postępowania z Iłży, w którym autorzy odnoszą się do pism jakie zostały złożone w ramach konsultacji społecznych w 2009 roku (19.09.2009 r.) oraz w trakcie rozprawy administracyjnej (pismo z dnia 28.09.2009 r.). Wnioski dotyczy głównie wariantowania drogi na odcinku łączącym drogę wojewódzką nr 747 z drogą krajową nr 9.

W dniu 27.07.2011 r. pismem znak: GPiBHP-7624.38.10.2011 Wójt Gminy Rzeczników zwrócił się do Jacobs Polska Sp. z o. o. o ustosunkowanie się do wyżej wymienionych uwag mieszkańców.

W dniu 08.08.2011 r. projektant Jacobs Polska Sp. z o. o. po konsultacjach z Mazowieckim Zarządem Dróg Wojewódzkich odniósł się do uwag złożonych przez mieszkańców Iłży.

Podsumowując korespondencję mieszkańców Ilży z lat 2009-2011 stwierdza się co następuje:

Odnosząc się do wariantowania:

Wnioski dotyczące wariantowania włączenia drogi wojewódzkiej nr 747 do drogi krajowej nr 9, złożone w trakcie konsultacji społecznych 2009 r. nie zostały uwzględnione ze względu na bezpieczeństwo ruchu, uniemożliwiający lokalizację węzła drogowego i skrzyżowania skanalizowanego na Drodze Krajowej nr 9 w zbyt małej odległości, dodatkowo taki układ drogowy (o zbyt małej odległości pomiędzy skrzyżowaniami) byłby niezgodny z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Wyjaśnień tych udzielono w piśmie sporządzonym przez Jacobs Polska Sp. z o. o. z dnia 10.11.2009, które wpłynęło do tut. urzędu w dniu 17.11.2009r.

Analizując studium wariantów przebiegu planowanej inwestycji należy się odnieść do załącznika 14 tomu IIB Raportu o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, w którym został opisany cały proces wyboru wariantów realizacji przedsięwzięcia. W załączniku opisana jest cała akcja informacyjno-konsultacyjna przeprowadzona w roku 2008, w wyniku której ustalono ostateczny przebieg wariantów, który uległ wielu modyfikacjom pod wpływem proponowanych przez społeczeństwo zmian. Warianty te zostały zaakceptowane przez lokalne władze i w formie zaakceptowanej przez przedstawicieli społeczeństwa, dopuszczalnej ze względów technicznych drogi oraz zgodne z przepisami technicznymi poddane analizie środowiskowej.

Odnosząc się do przekroczeń hałasu w analizowanej lokalizacji:

Badania modelowe w zakresie hałasu opisane w Raporcie OOŚ wskazują na możliwość powstania przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr 747 z drogą krajową nr 9 w roku 2025 w porze nocnej, to jest 10 lat po zakładanej realizacji inwestycji. W związku z niewielkimi przekroczeniami w zakresie hałasu w raporcie zalecono przeprowadzenie badań rzeczywistych emisji hałasu w tej lokalizacji podczas analizy porealizacyjnej, która powinna być przeprowadzona po upływie 1 roku od dnia oddania całej trasy (analizowanej drogi po stronie mazowieckiej, mostu na Wiśle oraz drogi DW 747 po stronie lubelskiej) do użytkowania.

Analiza porealizacyjna może być powiązana z monitoringiem, do realizacji którego zobowiązany jest zarządzający terenem raz w roku w ciągu 3 pierwszych lat funkcjonowania nowej drogi, a następnie co 5 lat w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 2 października 2007 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz. U. Nr 192, poz. 1392) (§3 punkt 1a) na drogach wojewódzkich należy co pięć lat przeprowadzać okresowe pomiary poziomu hałasu. Referencyjne metodyki wykonywania pomiarów oraz lokalizacji punktów pomiarowych dla tego typu okresowych pomiarów hałasu znajdują się w Załączniku nr 2 do w/w Rozporządzenia. Wyniki przeprowadzonych pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku wykonane w związku z eksploatacją drogi są ewidencjonowane w formie zestawień tabelarycznych, opisów i map sytuacyjnych zapisanych w postaci drukowanej i elektronicznej. Stanowią one również podstawę do prowadzenia działań minimalizujących wpływ hałasu na obiekty i tereny chronione akustycznie np. poprzez budowę osłon akustycznych..

Projekt koncepcji drogi wojewódzkiej przewiduje wolną przestrzeń pod budowę zabezpieczeń akustycznych, na wypadek, gdyby faktyczne badania natężenia ruchu na drodze i wykonana analiza hałasu wskazały na konieczność zastosowania zabezpieczeń.

Odnosząc się do pasów zieleni:

Państwowy Powiatowy Inspektorat Sanitarny w Radomiu wyraża opinię z dnia 14.09.2009 r. w sprawie realizacji niniejszej inwestycji w której zaleca dokonanie zabezpieczeń przed

hałasem , tak aby równoważny poziom dźwięku w środowisku w porze dziennej nie przekraczał 60 dB, w porze nocnej 50 dB a w sąsiednich budynkach mieszkalnych odpowiednio 40 dB i 30 db poprzez m.in. zaprojektowanie pasów zieleni izolującej. Jednocześnie w kolejnym punkcie wskazuje, aby w projekcie uwzględnić wnioski i konkluzje zawarte w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, w którym zaleca się wykonanie analizy porealizacyjnej, która wskaże rzeczywiste przekroczenia hałasu w tych lokalizacjach i na podstawie rzeczywistych pomiarów pozwoli dobrać właściwe zabezpieczenia przeciwhałasowe. W tym celu po obu stronach drogi w projekcie koncepcji pozostawiono przestrzeń na instalację zabezpieczeń.

Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich przychylając się do wniosków z dnia 14.07.2011 r. które wpłynęły do Urzędu Gminy w Rzecznowie, w ramach poprawienia walorów estetycznych drogi na analizowanym odcinku wyraził zgodę, aby na etapie projektu budowlanego przy wykorzystaniu dostępnej przestrzeni, zaprojektować po obu stronach drogi wojewódzkiej nr 747 na odcinku od km 0+040 do km 0+120, nasadzenia zieleni średniej i wysokiej w pasie o szerokości 2 m.

Po zebraniu całości materiału dowodowego przystąpiono do sporządzenia niniejszej decyzji. W sentencji decyzji uwzględniono warunki sformułowane przez organ uzgadniający i opiniujący jak też wnioski jakie wpłynęły w trakcie postępowania..

Planowana inwestycja polegać będzie na rozbudowie istniejącej trasy komunikacyjnej do parametrów drogi klasy G z jednoczesnym ograniczeniem dostępności. Rozbudowie towarzyszyć będzie przebudowa istniejącej sieci drogowej oraz budowa dróg dojazdowych obsługujących działki w sąsiedztwie inwestycji. Łączna długość projektowanego po nowym śladzie odcinka drogi wynosi 39,6 km, w tym na dwóch odcinkach – o długości ok. 3 km i 1,5 km trasa planowanej inwestycji pokrywa się z dotychczasowym przebiegiem. Na poprowadzenie trasy nowym śladem bezpośredni wpływ miały inwestycje jej towarzyszące, do których zależą:

- budowa mostu na rzece Wisła;
- budowa obwodnicy miasta Iłża w ciągu drogi krajowej nr 9;
- budowa obwodnicy miasta Lipsko w ciągu drogi krajowej nr 79.

W raporcie przeanalizowano dwa warianty inwestycyjne (wariant W1 i W2) oraz wariant polegający na niepodjęciu przedsięwzięcia (wariant 0).

Warianty spełniają wymagania art. 66 ust.1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. wymagającego analizy w ramach raportu środowiskowego przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia oraz wariantów realizacyjnych: m.in. wariantu proponowanego przez wnioskodawcę oraz racjonalnego wariantu alternatywnego. Z analizowanych wariantów wytypowano wariant najkorzystniejszy dla środowiska.

Warianty różnią się przebiegiem, stanowiąc tym samym różne warianty lokalizacyjne realizacji przedsięwzięcia.

Wariant W1 ma długość ok. 39+608 km, na przeważającej długości biegnie na południe od istniejącej trasy. Ponad 65% analizowanego terenu zajęte jest pod grunty orne, tworzące wielkoobszarowe kompleksy. W pobliżu cieków i rowów występują użytki zielone (około 15% powierzchni), zadrzewienia i zakrzaczenia, które występują na wilgotnych łąkach, jak również wzdłuż dolin rzek i rowów, zajmując około 2% powierzchni. Analizowany wariant w swoim przebiegu przecina dwa większe kompleksy leśne: „Las Michałów” w gminie Rzecznów oraz fragment lasu w okolicach Dziurkowa w gminie Solec n. Wisłą. Stopień lesistości na omawianym obszarze kształtuje się na poziomie 10%. W skład drzewostanów wchodzi przede wszystkim dąb, sosna oraz jodła. Zarówno lasy, jak i użytki zielone pełnią funkcje szlaków migracyjnych dla zwierzyny średniej i dużej. Obszar charakteryzuje się

stosunkowo dużym udziałem sadów (zajmują ponad 4% powierzchni) zlokalizowanych mniej więcej równomiernie na całym terenie. Dominuje uprawa wiśni, jabłoni i krzewów owocowych. Pozostałe 4% powierzchni stanowią tereny zabudowane oraz drogi, które występują nielicznie i nieregularnie.

W ciągu projektowanego wariantu W1 przewidziano budowę sześciu większych obiektów inżynierskich (w tym jeden do przebudowy). Ponadto zaplanowano realizację co najmniej 11 przepustów ($\leq 1,5$ m). Parametry przepustów będą dobrane w sposób umożliwiający migrację małych i średnich zwierząt (głównie płazów).

Wariant W2 ma długość około 42 kilometrów. Blisko 25% jego powierzchni pokrywa się z przedstawionym wcześniej pierwszym wariantem i ma to miejsce w początkowym i końcowym etapie trasy. Na pozostałej części biegnie na północ zarówno od pierwszego wariantu, jak i od istniejącej drogi nr 747. Grunty orne zajmują ponad 70% powierzchni, jedynie miejscami poprzecinane są innymi formami zagospodarowania terenu. Użytki zielone stanowią około 13% powierzchni i w największym stopniu pokrywają obszary położone we wschodniej części, w dolinie Wisły oraz na zachodzie, w dolinie Iłżanki. Łąki i pastwiska zajmują też inne wilgotne tereny, najczęściej w otoczeniu rowów melioracyjnych. Występują także w sąsiedztwie kompleksów leśnych i zadrzewień. Te ostatnie zajmują jedynie 2% powierzchni. Natomiast tereny leśne to około 5% powierzchni i położone są przede wszystkim w gminie Solec, gdzie tworzą jeden większy kompleks. Sady zajmują około 5% powierzchni. Tereny zabudowane zajmują około 2% powierzchni, głównie wzdłuż szlaków komunikacyjnych. Pozostała powierzchnia zajęta jest przez wody, drogi i nieużytki.

Dla wariantu W2 przewidziano budowę od siedmiu do dziewięciu większych obiektów inżynierskich (w tym jeden do przebudowy) oraz przynajmniej 10 przepustów ($\leq 1,5$ m) o parametrach umożliwiających migrację małych i średnich zwierząt.

Zarówno w przypadku realizowania wariantu W1 jak i wariantu W2 istniejąca droga stanie się drogą lokalną, a zwiększony ruch samochodów zostanie przeniesiony na teren oddalony od istniejącej zabudowy.

Wpływ rozpatrywanych wariantów na określone składowe środowiska przyrodniczego, w tym m.in. na bezpieczeństwo ludzi, na przekształcenie powierzchni ziemi, wody i na obszary chronione dla etapu realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia oceniono za pomocą analizy wielokryterialnej przy założeniu budowy przeprawy mostowej na Wiśle w miejscowości Kolonia Nadwiślańska. Warianty inwestycyjne porównano z wariantem polegającym na niepodejmowaniu przedsięwzięcia. Na tej podstawie wyłoniono **najkorzystniejszy dla środowiska wariant W1, który został również wybrany przez Inwestora jako proponowany do realizacji.**

W postanowieniu z dnia 04.01.2011 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska odniósł się do zapisów raportu, jak też nałożył dodatkowe uwarunkowania, które uznał za konieczne do zastosowania. Swoje stanowisko w sprawie warunków do spełnienia przez inwestora zarówno na etapie realizacji, eksploatacji jak i projektu budowlanego, które mają na celu minimalizację oddziaływań przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, uzasadnił w następujący sposób.

W celu minimalizacji oddziaływania hałasu na tereny chronione w trakcie budowy uciążliwe prace budowlane mogą być realizowane będą wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00.

Zaplecze budowy należy zlokalizować w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej, wykluczy to uciążliwości wywołane oddziaływaniem akustycznym.

Dzięki odpowiedniej organizacji prac i ustawieniu sprzętu można minimalizować nakładający się na siebie hałas, szczególnie w pobliżu zabudowy podlegającej ochronie akustycznej;

Utrzymywanie w czystości placu budowy, w tym utrzymywanie w czystości wyjazdów na drogi krzyżujące się z budowaną drogą będzie wpływać na mniejsze pylenie na placu budowy i poprawę warunków bezpieczeństwa dla użytkowników dróg.

Dzięki zraszaniu wodą placu budowy w dni słoneczne i wietrzne ograniczane będzie wtórne pylenie.

Temu samemu posłuży osłanianie przed działaniem wiatru miejsc składowiska materiałów zawierających drobne frakcje pyłowe oraz przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie.

Ograniczenie prędkości pojazdów w rejonie budowy również zmniejszy pylenie spod kół pojazdów a także wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ludzi.

Dzięki wyłączaniu silników pojazdów i maszyn budowlanych w czasie postoju i rozładunku/załadunku na etapie budowy możliwe będzie zmniejszenie zużycia paliw i emisji do atmosfery.

Przygotowując drogę należy zapewnić przepływ wody w ciekach po naturalnych kierunkach przez zastosowanie odpowiedniej ilości przepustów o parametrach dostosowanych do charakterystyki danego ciek. Dzięki temu konstrukcja drogowa nie będzie stanowiła bariery dla wód, które będą mogły swobodnie płynąć, tak jak to miało miejsce zanim powstała droga.

Dzięki wykorzystywaniu w maksymalnym stopniu rowów trawiastych do odprowadzenia wód z drogi wykorzystana zostanie ich naturalna zdolność do retencjonowania, infiltrowania i oczyszczania wody. Zastosowanie przegród poprzecznych (zastawek) będzie służyć spowolnieniu spływ wód opadowych co jest zjawiskiem korzystnym, gdyż pozwala uniknąć nadmiernej koncentracji fali wezbraniowej w odbiornikach leżących poniżej w zlewni.

Splaszczeniu fali odpływu służy również gromadzenie wody w zbiornikach retencyjno-infiltracyjnych, które będą działały jak osadniki i dzięki temu wychwytywały maksymalne ilości zawieszin. Dzięki temu do wód powierzchniowych trafiać będą czystsze wody z drogi.

Odpływ wody ze zbiorników przez syfony będzie ograniczał odpływ do odbiorników zanieczyszczeń unoszących się na powierzchni wody.

Utrzymywanie w dobrym stanie zbiorników i rowów, odpowiednio częste koszenie roślin na skarpach oraz usuwanie nagromadzonych osadów zapewni prawidłowe funkcjonowanie tych urządzeń oraz przedłuży ich żywotność. Dokonywanie na etapie eksploatacji systematycznych przeglądów rowów przydrożnych i zbiorników retencyjnych pozwoli rozpoznać, w jakim stanie są te urządzenia.

Zapobieganie erozji wodnej skarp i nasypów w trakcie wykonywania robót ziemnych służy zabezpieczeniu przed zanieczyszczeniem cieków powierzchniowych.

Na etapie realizacji planowanego przedsięwzięcia należy mieć na uwadze zapewnienie ochrony środowiska gruntowo-wodnego w rejonie budowy (w szczególności przed wyciekami substancji ropopochodnych). Dlatego należy zabezpieczyć miejsca postojowe dla maszyn i środków transportu przed możliwością zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi, a plac budowy należy wyposażyć w środki do neutralizacji tych związków. Pracownicy dla sprawnego wykorzystania tych środków powinni zostać skutecznie przeszkoleni. W przypadku rozlania lub wycieku plamy zanieczyszczeń powinny zostać niezwłocznie usunięte, a zebrany materiał odpadowy przekazany do utylizacji uprawnionemu odbiorcy.

W przypadku kolizji z siecią drenarską w trakcie robót należy bezwzględnie odtworzyć uszkodzone drewny, ponieważ od tego zależy prawidłowe działanie sieci drenarskiej.

W celu zminimalizowania negatywnego wpływu na etapie realizacji przedsięwzięcia postawiono warunek lokalizacji zaplecza i placu budowy poza obszarami chronionymi, na terenach przekształconych antropogenicznie, najlepiej na istniejących powierzchniach utwardzonych, poza dolinami rzek, w oddaleniu od terenów wrażliwych, podmokłych.

W celu maksymalnej ochrony istniejącego drzewostanu wprowadzono warunki zabezpieczenia koron, pni i brył korzeniowych. Przedmiotowe zamierzenie wiąże się z koniecznością usunięcia drzew i krzewów. W celu skompensowania planowanej wycinki nakazano dokonanie nowych nasadzeń, w miejscach możliwych z technicznego punktu widzenia, gatunkami dostosowanymi do siedliska, odpornymi na zanieczyszczenia

komunikacyjne. W celu uniknięcia zniszczenia gniazd i utraty lęgów przez ptaki gniazdujące na terenie inwestycji wskazano, że wycinka drzew winna odbyć się poza sezonem lęgowym.

W celu wyeliminowania przypadkowego zabijania płazów podczas ich migracji z/do miejsc rozrodu należy zastosować tymczasowe ogrodzenia ochronne o odpowiedniej konstrukcji, uniemożliwiające przedostanie się płazom na plac budowy poprzez ogrodzenie terenu siatką (częściowo zagłębioną w ziemi) o wysokości ok. 40 cm i wielkości oczek nie większej niż 0,5 cm x 0,5 cm, w rejonie zinwentaryzowanych miejsc ich rozrodu i bytowania.

Ze względu na realną możliwość wpadania do niezabezpieczonych otworów (studzienek, wpustów itp.) drobnych zwierząt i uszkodzania kończyn, np. przez ssaki kopytne nakazano zabezpieczenie tych otworów przed możliwością dostania się do nich zwierząt.

Rezygnacja z zaproponowanych w raporcie żywopłotów jodłowo – świerkowych wynika z dwóch względów: przycinanie jodeł i świerków w celu uformowania żywopłotu doprowadzi do stworzenia atrakcyjnego miejsca (jest osłonięte przez cały rok) gniazdowania lub choćby schronienia i odpoczynku dla drobnych ptaków, np. dzwońca, co może w efekcie spowodować wzrost kolizji z poruszającymi się pojazdami. Ponadto jodła (poza terenami leśnymi) nie uchodzi za gatunek mrozoodporny, we wczesnym wieku jest gatunkiem ceniolubnym, jest wrażliwa na zmiany wilgotności powietrza, a poza tym podobnie jak świerk nie jest odporna na zanieczyszczenia powietrza, co w efekcie doprowadzi do nietrwałości zaproponowanych nasadzeń. W związku z powyższym nakazano wprowadzenie gatunków liściastych, odpornych na zanieczyszczenia komunikacyjne.

W obrębie lub na granicy linii rozgraniczających projektowanej drogi, czyli w bezpośrednim sąsiedztwie przyszłego pasa drogowego, znajdują się zinwentaryzowane gniazda bocianów białych, w przypadku naruszenia gniazd bocianów białych należy stosować się do przepisów dotyczących ochrony gatunkowej.

Niegrodenie drogi na odcinku biegnącym przez kompleks leśny w Dziurkowie nie spowoduje izolacji populacji małych zwierząt, np. ssaków owadożernych czy gryzoni, które mają małe areale osobnicze. Niewątpliwie część zwierząt ulegnie śmiertelnym kolizjom z pojazdami podczas pokonywania drogi, jednakże wobec stosunkowo małego natężenia ruchu (zgodnie z prognozami ruchu przedstawionymi w raporcie ok. 3-4 tys. poj./dobę) będzie to niewielki odsetek, a jednocześnie zostanie zapewniona wymiana genów pomiędzy populacjami zamieszkującymi tereny leśne po obu stronach nowej drogi. Dodatkowymi argumentami przemawiającymi za niegrodeniem jest przebieg niwelety drogi na poziomie istniejącego terenu (ułatwia jej przekraczanie i obserwowanie nadjeżdżających pojazdów - bez nasypów i wykopów zwierzęta mają znacznie lepsze pole widzenia) oraz stosunkowo mała jej szerokość (dzięki temu zwierzęta będą krócej na odkrytym terenie, a przez to będą odczuwać mniejszy stres związany z przekraczaniem bariery). Poza tym grodenie dróg zgodnie z fachową literaturą „Zwierzęta a drogi” należy rozpatrywać dla dróg o natężeniu ruchu powyżej 5 tys. poj./dobę.

Warunek budowy przejść dla zwierząt wprowadzono, aby umożliwić swobodną migrację zwierząt oraz ograniczyć barierowe oddziaływanie drogi.

Z rysunków załączonych do raportu wynika, że pomiędzy km 37+200 a km 37+525 stwierdzono masową migrację płazów. W raporcie zaproponowano tylko przebudowę 1 przepustu w celu dostosowania go do funkcji przejścia dla zwierząt. W związku z powyższym w celu zapewnienia ciągłości szlaków migracji zwierząt, zapewnienia możliwości wymiany genów pomiędzy populacjami i ograniczenia efektu barierowego drogi wprowadzono dodatkowe przepusty. Wprowadzenie dwóch dodatkowych suchych przepustów dla płazów połączonych pomiędzy sobą jak i z pobliskim, wyposażonym w półki, przepustem na cieku pozwoli na znaczne ograniczenie śmiertelności płazów na odcinku, gdzie wykazano ich masową, sezonową migrację do miejsc rozrodu. Zaznaczono przy tym, że żaby brunatne (np. trawna, moczarowa) silnie związane ze środowiskiem lądowym migrują lądem w celu

odbycia godów. Budowa drogi przetnie ich szlak wędrówek, a przystosowanie tylko jednego przepustu do roli przejścia dla zwierząt byłoby niewystarczające.

Orurowanie rowów drogowych w sąsiedztwie przejść, utwardzenie ich powierzchni kruszywem naturalnym oraz umieszczenie ich wylotów/wlotów na terenie ogrodzonym ma na celu utrzymanie pełnej drożności światła przejść i zabezpieczenie przed wpadaniem do nich zwierząt i przedostawaniem się za ich pomocą małych zwierząt pomiędzy ogrodzenie a jezdnię drogi. W celu weryfikacji rzeczywistego oddziaływania drogi na szlaki migracji zwierząt wprowadzono konieczność przeprowadzenia 3-letniego monitoringu określającego stopień wykorzystania przejść dla zwierząt; jego wyniki będą podstawą do oceny skuteczności zastosowanych zabezpieczeń. Okres trzech lat, zgodnie z aktualną wiedzą, stanowi minimalny okres pozwalający na rzeczywistą weryfikację wykorzystania przejść przez zwierzęta. W dolinie Wisły występuje prawdopodobnie korytarz migracji ptaków i nietoperzy. Przeprowadzenie rocznego monitoringu śmiertelności na odcinku drogi leżącym na terenie pradoliny przed realizacją przedsięwzięcia i dwuletniego monitoringu w okresie stabilizacji ruchu na drodze pozwoli określić oddziaływanie drogi na te grupy zwierząt. Efektem monitoringu winno być ustalenie rzeczywistej śmiertelności zwierząt w wyniku funkcjonowania drogi w celu podjęcia ewentualnych działań minimalizujących.

Ponadto ze względu na konieczność zniszczenia lub przeniesienia stanowisk gatunków chronionych należy uzyskać wymagane pozwolenia. Z przedstawionego raportu wynika, że w liniach rozgraniczających inwestycji znajduje się: 16 stanowisk gatunków podlegających ochronie w tym: 8 - kukułki krwistej (3 obfitych), 1 - kukułki szerokolistnej, 1 - staroduba łąkowego, 1 - listery jajowatej, 2 - kopytnika pospolitego, 1 - kaliny koralowej, 1 - przylaszczki pospolitej, 1 - przytulii wonnej. W celu zminimalizowania utraty ww. naturalnych stanowisk należy wystąpić do GDOŚ (gatunki podlegające ochronie ścisłej) i RDOŚ (gatunki podlegające ochronie częściowej) z wnioskiem o zezwolenie na przeniesienie na stanowiska zastępcze. Do czasu przeniesienia powyższych gatunków należy wygrodzić przedmiotowe stanowiska np. za pomocą siatki i oznakować je w sposób czytelny dla robotników, jednakże bez ujawniania przedmiotu ochrony z uwagi na możliwość zniszczenia przez osoby postronne. Podczas realizacji inwestycji nie dopuścić do zmiany istniejących stosunków wodnych, zmiany trofii siedliska, zacienienia i uszkodzenia mechanicznego ww. stanowisk roślin podlegających ochronie. Wszelkie działania i prace wykonywane w pobliżu stanowisk (m.in. znakowanie stanowisk, introdukcja, monitoring itp.) powinny być objęte nadzorem doświadczonego botanika, który m.in. wytypuje potencjalne siedliska zastępcze i określi najodpowiedniejszy termin realizacji prac związanych z przenoszeniem zagrożonych zniszczeniem stanowisk.

Na końcowym odcinku w gminie Solec n. Wisłą analizowany fragment drogi wojewódzkiej nr 747 przebiega na granicy jednego z obszarów chronionych w ramach sieci Natura 2000 - specjalnego obszaru ochrony siedlisk Przełom Wisły w Małopolsce (PLB140006), a także w pobliżu obszaru objętego ochroną na podstawie tzw. Dyrektywy Ptasiej - Małopolski Przełom Wisły (PLB140006).

Obszar Przełom Wisły w Małopolsce obejmuje przełomowy odcinek Wisły od ujścia Sanny powyżej Annapola do miasta Puławy. Głównym zagrożeniem dla całego obszaru jest zanieczyszczenie wód Wisły oraz zarastanie muraw kserotermicznych przez drzewa i krzewy, a także projekt regulacji rzeki Wisły oraz presja na rozwój zabudowy z bocznej doliny w rejonie Kazimierz Dolny - Janowiec.

Ostoją ptasia Małopolski Przełom Wisły obejmuje odcinek doliny Wisły pomiędzy Józefowem a Kazimierzem. Obszar ten w 67,3% pokrywa się z obszarem Przełom Wisły w Małopolsce - chronionym na podstawie Dyrektywy Siedliskowej. Zagrożenie dla siedlisk ptaków stanowią zanieczyszczenia i plany regulacji Wisły.

Poszerzenie jezdni na końcowym odcinku trasy będzie się wiązało z wycinką drzew rosnących przy istniejącej drodze na granicy obszaru Natura 2000, a także częściowym naruszeniem siedlisk chronionych (łągów). Nie będzie to miało większego znaczenia dla całej powierzchni tego typu siedlisk w ramach obszaru Małopolski Przełom Wisły. Nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na obszary chronione zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji przedsięwzięcia.

Odpady powstałe w trakcie budowy muszą być segregowane i składowane w wydzielonych miejscach. Należy zapewnić ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych należy segregować i oddzielać od odpadów obojętnych oraz nieszkodliwych, celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się utylizacją. Ze względów bezpieczeństwa zarówno pracowników jak i osób postronnych konieczne jest gromadzenie odpadów niebezpiecznych w szczelnych, odpowiednio oznakowanych pojemnikach w sposób zabezpieczający przed dostępem osób postronnych.

Prawidłowa organizacja systemu bieżącego gospodarowania odpadami oraz właściwa organizacja placu budowy, jej zaplecza i parku maszyn wpłynie na minimalizację bezpośredniego oddziaływania odpadów na zdrowie i życie ludzi oraz na środowisko.

Ze względu na rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, a także jego lokalizację w centralnej części Polski nie stwierdzono możliwości wystąpienia transgranicznego oddziaływania.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie 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 przedsięwzięcia i elementów przyrodniczych środowiska objętych zakresem przewidywanego oddziaływania 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 powiązania z innymi przedsięwzięciami nie istnieje obecnie możliwość kumulowania się oddziaływań tego przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami zlokalizowanymi poza terenem należącym do Inwestora;
- 3) nie wystąpi znaczące niekorzystne oddziaływanie 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.

W swojej opinii Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Radomiu w uzasadnieniu odniósł się do zapisów raportu w następujący sposób:

Zaprojektowano dwa warianty rozbudowy drogi. Zarówno w przypadku realizowania wariantu WI jak i wariantu W2 istniejąca droga stanie się drogą lokalną, a zwiększony ruch samochodów zostanie przeniesiony na teren oddalony od istniejących zabudowań. Ponadto w przypadku realizowania projektu ruch samochodów przebiegający obecnie przez centrum Iłży zostanie oddalony od miasta. Zabudowania zlokalizowane przy istniejącej drodze wojewódzkiej nr 747 zostaną odciążone pod względem akustycznym.

Ścieki deszczowe i wody opadowe będą odprowadzane po uprzednim oczyszczeniu grawitacyjnie do rowów melioracyjnych i naturalnych cieków wodnych.

Z załączonego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko opracowanego przez Jacobs Polska Sp. z o.o. wynika, że projektowana inwestycja, po uwzględnieniu wniosków zawartych w raporcie, nie będzie powodowała ponadnormatywnego zanieczyszczenia powietrza, gruntu i wód powierzchniowych.

Projektowana droga będzie przebiegała po nowym śladzie przez tereny w większości niezabudowane. Na terenie powiatu radomskiego stwierdzono przekroczenia hałasu dla pojedynczych budynków mieszkalnych. Jeden z nich położony jest na przedmieściach Ilży, w sąsiedztwie drogi krajowej nr 9, a następne przy skrzyżowaniu z drogą do centrum Ilży. Z ww. raportu wynika, że zastosowanie ekranów akustycznych w tych przypadkach nie zapewni właściwej ochrony akustycznej.

Inspektor sanitarny w opinii zaopiniował pozytywnie realizację inwestycji z zastrzeżeniem dokonania zabezpieczeń przed hałasem, tak aby równoważny poziom dźwięku w środowisku w porze dziennej nie przekraczał 60 dB, w porze nocnej 50 dB w sąsiednich budynkach mieszkalnych odpowiednio 40 dB i 30 dB poprzez zaprojektowanie pasów zieleni izolującej, wymianę stolarki okiennej na okna o izolacyjności powyżej 35 dB lub zmianę przeznaczenia budynków mieszkalnych na inne funkcje.

Wprowadzone zastrzeżenia mają na celu ograniczenie ewentualnej uciążliwości do granic terenu, do którego inwestor posiada tytuł prawny, oraz spełnienie wymagań zawartych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14.06.2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120 poz. 826) i PN-B-02151-02:1987 Akustyka budowlana - Ochrona przed hałasem pomieszczeń w budynkach - Dopuszczalne wartości poziomu dźwięku w pomieszczeniach.

W trakcie prac budowlanych mogą wystąpić pewne niedogodności dla korzystających z drogi oraz mieszkańców terenów przyległych o charakterze przejściowym, nie mającym trwałego negatywnego wpływu na środowisko.

W swojej opinii Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lipsku przedstawił następujące uzasadnienie:

Istniejąca droga wojewódzka 747 jest drogą klasy G. Stan drogi jest zróżnicowany. W chwili obecnej prowadzona lub przygotowywana jest przebudowa szeregu odcinków drogi.

Przeprowadzone przebudowy nie rozwiążą problemu związanego z poprowadzeniem analizowaną drogą prognozowanego ruchu tranzytowego od/do nowej przeprawy mostowej przez Wisłę. W wielu miejscowościach bowiem brakuje możliwości zaprojektowania wydzielonych ciągów pieszych i ścieżek rowerowych, przez co poprowadzenie inwestycji nowym śladem zostało uznane za w pełni uzasadnione.

W przedstawionym raporcie dokonano przeglądu oddziaływań na środowisko ze względu na ich:

- pochodzenie (wynikające z istnienia przedsięwzięcia, wykorzystywania zasobów środowiska oraz z emisji),
- rodzaj (bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane),
- czas trwania (krótko-, średnio-, i długoterminowe), oraz charakter (stałe lub chwilowe).

Do oddziaływań pozytywnych zaliczono:

- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- zmniejszenie uciążliwości hałasu na przebiegu istniejącej drogi przez miejscowości,
- zapewnienie dojazdu do projektowanego mostu na Wiśle i tym samym skrócenie czasu podróży.

Natomiast najistotniejsze oddziaływania negatywne to:

- uciążliwości związane z realizacją inwestycji (hałas, zanieczyszczenia powietrza, wytwarzanie odpadów),
- usunięcie roślinności i gleby z pasa przeznaczonego pod nowe odcinki drogi,
- emisja hałasu wzdłuż nowego przebiegu drogi.

Na podstawie przeprowadzonej analizy oddziaływania inwestycji na poszczególne komponenty środowiska, jak również na warunki społeczne stwierdzono, że konieczna jest realizacja inwestycji. W przypadku zrealizowania projektu mostu na Wiśle natężenie ruchu na istniejącej drodze ulegnie znacznemu wzrostowi, co zwiększy ilość zanieczyszczeń emitowanych do środowiska oraz w znacznym stopniu pogorszy warunki życia mieszkańców. Ponadto konieczne będzie ponoszenie coraz większych nakładów na remontowanie istniejącej drogi. Niepodejmowanie inwestycji będzie więc miało negatywny wpływ na środowisko. Ze względu na brak możliwości zapewnienia bezpieczeństwa użytkownikom drogi, jak też przestrzegania wymagań akustycznych w miejscowościach na trasie istniejącej drogi, niedopuszczalne jest zaniechanie przedsięwzięcia.

Po zastosowaniu zalecanych działań i środków minimalizujących negatywne oddziaływania i zagrożenia przedstawione w raporcie o oddziaływaniu na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia, nie przewiduje się znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko przyrodnicze (obszary chronione, w tym Natura 2000), jak i dla zdrowia ludzi.

Mając na uwadze stanowiska organów opiniujących, uzgadniających jak też zapisy raportu wskazujące trudności wynikające z niedostatku technik lub luk we współczesnej wiedzy organ wydający decyzję, uwzględniając bardzo wczesny etap projektowania, w treści decyzji wskazującej szczegółową lokalizację m.in. obiektów inżynierskich zaznaczył, że lokalizacja ta jest przybliżona i na dalszych etapach prac projektowych może ulec nieznacznym odchyleniom wynikającym z uszczegółowienia projektu.

Na podstawie analizy przedłożonego wniosku i raportu o oddziaływaniu na środowisko organ wydający decyzję ustalił, że celem realizacji przedsięwzięcia jest rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 747, która zapewni dojazd do nowego mostu na Wiśle w gminie Solec nad Wisłą.

Ze względu na to, że natężenie ruchu na projektowanej drodze wyraźnie wzrośnie dopiero po oddaniu do eksploatacji planowanego mostu na Wiśle, termin wykonania analizy porealizacyjnej jak też prowadzenie badań monitoringowych uzależniono od uruchomienia tej przeprawy. Dopiero po ustabilizowaniu się ruchu tranzytowego na drodze wojewódzkiej możliwe będzie zweryfikowanie przeprowadzonych na obecnym etapie symulacji komputerowych wg prognozowanych założeń z rzeczywistym oddziaływaniem inwestycji drogowej na poszczególne komponenty środowiska.

Uwzględniając charakter i skalę przedsięwzięcia, jak też luki i braki w wiedzy opisane w raporcie dotyczące m.in. modelowych obliczeń hałasu oraz prognoz natężenia ruchu drogowego, wprowadzenia zabezpieczeń przed hałasem należy dokonać na podstawie wyników przeprowadzonej analizy porealizacyjnej, która wskaże rzeczywiste oddziaływania hałasu zrealizowanego przedsięwzięcia do środowiska. Na etapie projektu budowlanego należy natomiast zabezpieczyć przestrzeń w pasie drogowym, która pozwoli wprowadzić ewentualne zabezpieczenia wskazane podczas analizy porealizacyjnej.

Uwzględniając wnioski mieszkańców gminy Iłża z dnia 14.07.2011 r, jak też opierając się na odpowiedzi udzielonej przez projektantów oraz Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich wójt Gminy Rzecznów w wymaganiach dotyczących ochrony środowiska koniecznych do uwzględnienia w projekcie budowlanym uszczegółowił punkt dotyczący nasadzeń zieleni wzdłuż drogi i na odcinku w km od 0+40 do 1+20 po obu stronach jezdni wskazuje usytuowanie nasadzeń zieleni średniej i wysokiej o szerokości 2 m.

Mając na uwadze powyższe postanowiono jak w sentencji.

Organ na podstawie materiału dowodowego określił liczbę stron na ponad 20, w związku z tym stosowane będzie doręczenie w trybie 49 k.p.a. - art. 74 ust. 3.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Radomiu, za pośrednictwem Wójta Gminy Rzeczników w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy „oos”. Złożenie wniosku powinno nastąpić w terminie 4 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Złożenie wniosku może nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu 4 lat, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w tej decyzji (Art. 72 ust. 3 i 4 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. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.)).

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzję, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy „oos” (Art. 86 ustawy z dnia 3 października 2008 r.).



WÓJTA GMINY

mgr Karol Burek

Otrzymują:

1. Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich, ul. Mazowiecka 14, 00-048 Warszawa
2. Iwona Rajkiewicz, pełnomocnik MZDW, Jacobs Polska Sp. z o. o., Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
3. Burmistrz Miasta i Gminy Lipsko, ul. 1 Maja 2, 27-300 Lipsko;
4. Wójt Gminy Siemno, ul. Rynek 36/40, 27-350 Siemno;
5. Wójt Gminy Solec nad Wisłą, Rynek 1, 27-320 Solec n. Wisłą;
6. Burmistrz Miasta i Gminy Iłża, Rynek 11, 27-100 Iłża
7. Strony postępowania zawiadomione zgodnie z art. 49 kodeksu postępowania administracyjnego
8. A/a.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, ul. H. Sienkiewicza 3, 00-015 Warszawa
2. Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lipsku, ul. Iłżecka 6, 27 - 300 Lipsko
3. Powiatowy Inspektor Sanitarny w Radomiu, ul. Juliana Aleksandrowicza 5, 26-617 Radom

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz.1227 ze zm.)

1. **Inwestor:** Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie, ul Mazowiecka 14 00-048 Warszawa

2. **Przedmiot, lokalizacja i cel planowanego przedsięwzięcia:**

Planowana inwestycja polegać będzie na rozbudowie istniejącej drogi wojewódzkiej nr 747 do parametrów drogi klasy G z jednoczesnym ograniczeniem dostępności. Rozbudowie towarzyszyć będzie przebudowa istniejącej sieci drogowej oraz budowa dróg dojazdowych obsługujących działki w sąsiedztwie inwestycji.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w województwie mazowieckim w powiatach radomskim i lipskim, na terenie gmin Iłża, Rzecznów, Sienno, Lipsko i Solec.

Wariantem obranym do realizacji został wariant W1, o długości 39,6 km, biegnący w przeważającej części nowym śladem, w stosunku do istniejącego przebiegu trasy.

Początek nowego przebiegu wyłącza się z projektowanej obwodnicy Iłży w ciągu drogi krajowej nr 9 w miejscu skrzyżowania z obecną ulicą Polną. Trasa przebiega na północ od centrum Iłży krzyżując się z ulicami Wójtowską, Staromiejską i rzeką Iłżanką w odległości około 400-500 m od ulicy Polnej, Tatarskiej, Wołyńiaków. Omija miejscowości Piłatka, Lubianka, Prędocinek, Pasztowa Wola i Pasztowa Wola - Kolonia w odległości 500-400 m na północ od istniejącego przebiegu. W miejscowości Michałów przecina las biegnąc równolegle do jego południowej granicy. Włącza się w stary ślad drogi za miejscowością Na Michałowie, odkąd będzie starym śladem.

Na odcinku Jaworska Wola - Lipsko proponowany wariant przebiega nowym śladem w odległości 1000 – 1500 m na południe od istniejącego przebiegu omijając miejscowości: Kolonia Wierzchowiska I – 500 m na południe, Kolonia Wierzchowiska II – 250 m na północ, Krępa Górna – 100 m na północ, Krępa Dolna, Boży Dar, Sewerynow, Lipa Krępa – 800 m na południe, Babilon – 1300 m na południe, Lucjanów – 900 m na północ. Na wysokości Lipska droga wojewódzka przecina w dwóch poziomach projektowaną obwodnicę w ciągu drogi krajowej przechodząc nad nią. Droga wojewódzka przebiega po południowej stronie miasta, 700 m na północ od istniejącego skrzyżowania na drodze krajowej w miejscowości Jadwinów. Projekt przewiduje połączenie drogi wojewódzkiej nr 747 z drogą krajową nr 79 w postaci ronda.

Na odcinku od drogi krajowej nr 79 do mostu na Wiśle trasa będzie prawie w linii prostej, przecinając las Nadleśnictwa Zwoleń, do którego wpada ok. 300 m na północ od Jadwinowa. Projektowany wylot trasy z lasu znajduje się ok. 1000 m na południe od miejscowości Dziurków, skąd droga w linii prostej będzie przez użytki rolne do połączenia ze starym śladem drogi w miejscu skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 754, a dalej po starym śladzie do dojazdu do planowanego mostu na rzece Wiśle. Końcem przedsięwzięcia jest styk opracowań na dojeździe do projektowanego mostu, który jest realizowany jako odrębne zlecenie wydane przez Lubelski Zarząd Dróg Wojewódzkich. Dla zakresu inwestycji realizowanego przez stronę lubelską (w zakresie rozbudowy drogi nr 747 i budowy mostu na Wiśle) i część mazowiecką (w zakresie

dojazdu do planowanego mostu po stronie mazowieckiej) przewidziano uzyskanie odrębnych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Do podstawowych celów planowanej inwestycji należą:

- Zapewnienie dojazdu do nowo projektowanej przeprawy mostowej przez rzekę Wisłę w ciągu drogi wojewódzkiej nr 747,
- Poprawa przepustowości i prędkości ruchu tranzytowego pomiędzy województwem lubelskim a województwami zachodnimi,
- Dostosowanie konstrukcji nawierzchni drogi do nośności 115 kN/oś,
- Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu na istniejącym i projektowanym odcinku drogi wojewódzkiej nr 747,
- Zapewnienie wymagań ochrony środowiska na istniejącym i projektowanym odcinku drogi wojewódzkiej nr 747,
- Umożliwienie aktywizacji gospodarczej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie drogi krajowej nr 747 oraz w województwie lubelskim.

Planowane przedsięwzięcie o długości ok. 39,6 km, w ok. 90 % będzie przebiegać po nowym śladzie. Na dwóch odcinkach – o długości ok. 3 km i 1,5 km planowana trasa pokrywa się z dotychczasowym przebiegiem drogi wojewódzkiej nr 747.

Na poprowadzenie trasy nowym śladem bezpośredni wpływ miały inwestycje jej towarzyszące:

- budowa mostu na rzece Wisła;
- budowa obwodnicy miasta Iłża w ciągu drogi krajowej nr 9;
- budowa obwodnicy miasta Lipsko w ciągu drogi krajowej nr 79.

Projektowany fragment drogi wojewódzkiej nr 747 w większości przebiega przez tereny użytkowane rolniczo: pola uprawne, użytki zielone, sady oraz obszary luźnej zabudowy mieszkaniowej. Droga przecina dwa większe kompleksy leśne: „Las Michałów” w gminie Rzecznów oraz las w okolicach Dziurkowa w gminie Solec n. Wisłą.

Krajobraz planowanej inwestycji charakteryzuje się mało urozmaiconą rzeźbą, dominuje teren równinny, poprzecinany głębokimi wąwozami i jarami we wschodniej części.

3. Zakres i parametry techniczne przedsięwzięcia

Projektowana droga wojewódzka nr 747 będzie drogą o klasie technicznej G, o prędkości projektowej $V_p = 70$ km/h i prędkości miarodajnej $V_m = 90$ km/h. Będzie to droga jednojezdniowa, o szerokości jezdni 7 m, z dwoma pasami ruchu, po 3,5 m każdy (przekrój daszkowy) z poboczami utwardzonymi kruszywem o szerokości minimalnej 1,25 m.

Szerokość w liniach rozgraniczających planowanej drogi wojewódzkiej wynosi:

- ok. 25 m w przypadku, gdy w pasie drogowym znajduje się tylko projektowana droga wojewódzka;
- ok. 35 m w przypadku, gdy w pasie drogowym znajduje się projektowana droga wojewódzka i jednostronna droga serwisowa;
- ok. 45 m w przypadku, gdy w pasie drogowym znajduje się projektowana droga wojewódzka i dwustronna droga serwisowa.

W ramach projektowanej drogi wojewódzkiej nr 747 przewidziano:

- budowę wiaduktów (ok. km 1+540, ok. 32+160 oraz ok. km 35+250), w tym dwóch ostatnich przystosowanych do parametrów przejść dla zwierząt,

- budowę i przebudowę mostów nad rzekami; Iłżanką, Krepinką, Strugą Solec Raj przystosowanych do parametrów przejść dla zwierząt,
- budowę i przebudowę przepustów, przystosowanych do parametrów przejść dla zwierząt,
- budowę równoległych dróg serwisowych i technologicznych o nawierzchni asfaltowej lub gruntowej,
- budowę i przebudowę systemu odwodnienia,
- budowę i przebudowę sieci infrastruktury technicznej,
- budowę urządzeń chroniących środowisko.

Rozbudowa istniejącej trasy komunikacyjnej do parametrów drogi klasy G z jednoczesnym ograniczeniem dostępności będzie wymagała przebudowy istniejącej sieci drogowej oraz budowy dróg dojazdowych obsługujących działki w sąsiedztwie inwestycji.

Dla nowego przebiegu trasy wytyczono skrzyżowania z drogami publicznymi, w tym skrzyżowania typu rondo, skrzyżowania skanalizowane oraz skrzyżowania zwykłe.

4. Przewidywane wielkości emisji, wynikające z funkcjonowania przedsięwzięcia i sposoby ograniczenia uciążliwości drogi

Negatywne oddziaływanie projektowanej drogi będzie głównie wynikało ze skumulowanych oddziaływań wynikających z budowy nowej przeprawy mostowej na Wiśle w gminie Solec. Analizy oddziaływania drogi na poszczególne komponenty środowiska dokonano przy uwzględnieniu prognozowanego natężenia ruchu uwzględniającego oddanie do użytkowania nowej przeprawy i poprowadzenie ruchu ze strony lubelskiej. Oceny dokonano dla horyzontu czasowego 2025 r. jako okresu po 10 letniej eksploatacji drogi, na której ruch pojazdów zostanie już ustabilizowany. Tabela nr 1 przedstawia natężenie ruchu prognozowane na poszczególnych odcinkach planowanej drogi.

Tabela 14 Natężenia ruchu drogowego na drodze nr 747. Wariant W1. Rok 2025 [SDR]

Odcinek	sam. osob., mikrobusy	lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	sam. ciężarowe		ogółem
			bez przycz.	z przycz.	
Iłża – Lipsko	3500	330	110	160	4100
Lipsko – Solec n. Wisłą	3200	420	130	250	4000
Most przez rz. Wisłę	3950	580	100	220	4850

- **Emisja hałasu do środowiska**

Projektowana droga będzie przebiegać po nowym śladzie – przez tereny w większości niezabudowane. Prognozowany maksymalny zasięg oddziaływania hałasu w terenie otwartym wzdłuż projektowanej drogi w roku 2025

Tabela 22 Prognozowane maksymalne zasięgi hałasu

Odcinek	Zasięg hałasu [m]	
	dzień – 60 dB	noc – 50 dB
Lipsko – Solec	27	59
Solec – Kolonia Nadwiślańska	29	63

Na odcinkach, gdzie w odległości mniejszej niż prognozowany zasięg ponadnormatywnego hałasu znajdują się pojedyncze budynki mieszkalne, zaproponowano wykonanie analizy porównawczej w celu określenia ewentualnych rzeczywistych przekroczeń. i w przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu, wprowadzenie zabezpieczeń przed hałasem, takich aby równoważny poziom dźwięku w środowisku w porze dziennej nie przekraczał 60 dB, a porze nocnej 50 dB, a w sąsiednich budynkach mieszkalnych odpowiednio 40 dB i 30 dB.

- **Emisja gazów i pyłów do powietrza**

Na całym analizowanym odcinku trasy nie wystąpią przekroczenia wartości dopuszczalnych stężeń dwutlenku azotu i dwutlenku siarki (uśrednionych dla roku). Także dopuszczalne wartości stężeń jednogodzinnych nie zostaną przekroczone. W związku z brakiem przekroczeń dla dwutlenku azotu przyjmuje się, że nie wystąpią również przekroczenia dla innych zanieczyszczeń.

- **Wytwarzanie odpadów**

W trakcie eksploatacji drogi odpady będą powstawały w wyniku przemieszczania się po niej pojazdów i ludzi, funkcjonowania i utrzymania infrastruktury drogowej, a także w sytuacjach awaryjnych. Będą to: zieleń pochodząca ze ścinki poboczy i czyszczenia rowów, osady ze zbiorników retencyjnych, szkło z rozbitych szyb, pozostałości gumy z opon itp. Poza tym odpady bytowe w rejonie parkingów typu papier, plastikowe butelki, resztki jedzenia, szkło. Nowopowstała droga nie będzie wymagała wykonywania równie częstych napraw, co w stanie istniejącym. Z tego względu ilość wytwarzanych podczas eksploatacji odpadów (w okresie pierwszych 10 lat) będzie mniejsza w stosunku do stanu obecnego.

- **Emisja zanieczyszczeń do wód**

Wody opadowe wraz z zanieczyszczeniami spłukiwanymi ze szczelnej powierzchni drogi odprowadzane będą systemem rowów, a przed odprowadzeniem do odbiorników oczyszczane będą w stawach retencyjnych, które zapewnią wymaganą jakość.

Tabela 33 Prognozowana jakość wód opadowych odprowadzanych z powierzchni szczelnej drogi do odbiorników w roku 2025

Odcinek	SDR	zawiesina ogólna mg/l		węglowodory ropopochodne mg/l	
	[P/doba]	odpływ do odbiornika	Wartości dopuszczalne	odpływ do odbiornika	Wartości dopuszczalne
Hża – Lipsko	4 100	27,0	100	1,73	15
Lipsko – Solec n. Wisłą	4 000	26,4		1,69	
Most przez rz. Wisłę	4 850	31,2		1,99	

WÓJT GMINY
Karol Burek
mgr Karol Burek

Znak: GPiBHP-7624.40.10.2011

M. h.
23.08.11

K

Postanowienie

Rzeczników, dnia 10 sierpień 2011 r.

2921

WY-3116 / 7-1 / 11

KANCELARIA
Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich
w Warszawie
ul. Mazowiecka 14, 00-048 Warszawa

19. 08. 2011 *

Godz..... Zet.....
Nr..... 597..... Podpis.....

Na podstawie art. 108 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.)

postanawiam

nadać decyzji Wójta Gminy Rzeczników z dnia 9 sierpnia 2011 r. znak: GPiBHP-7624.39.10.2011 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 747 relacji: Ilża – Lipsko – Solec n. Wisłą na odcinku od km 0+000 (skrzyżowanie z drogą krajową nr 9 w m. Ilża) do km 40+397 (granica gminy Solec n. Wisłą wraz z budową dojazdu do nowego mostu na rz. Wisłą i budową nowych odcinków przebiegów drogi na terenie gmin Ilża, Lipsko, Rzeczników, Sienno, Solec n. Wisłą, powiatów lipskiego, radomskiego, województwa mazowieckiego” rygor natychmiastowej wykonalności.

Uzasadnienie

W dniu 18 lipca 2011 r. do tutejszego urzędu wpłynął wniosek pełnomocnika Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie pani Iwona Rajkiewicz w sprawie nadania decyzji z dnia 9 sierpnia 2011 r. o nr GPiBHP-7624.39.10.2011 dla przedmiotowego przedsięwzięcia rygoru natychmiastowej wykonalności w drodze postanowienia.

We wniosku strona argumentuje, że jest odpowiedzialna za wdrażanie polityki województwa w zakresie transportu, której elementem jest budowa przedmiotowej drogi. Konieczność wykonania planowanych robót budowlanych znajduje swoje odzwierciedlenie w „Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego” uchwalonej przez Sejmik Województwa Mazowieckiego w 2001 r. i aktualizowanej w 2006 r.

Wśród celów strategicznych samorządu województwa mazowieckiego w perspektywie do 2020 r. w zakresie transportu znajduje się podejmowanie szeregu działań w celu usunięcia niedrożności oraz niskiej przepustowości i jakości istniejącej sieci drogowej, poprzez podnoszenie standardów technicznych połączeń obwodowych w regionie. Budowa drogi wojewódzkiej DW 747 pozwoli na stworzenie nowego korytarza transportowego będącego pomostem między województwem lubelskim a mazowieckim oraz na dostosowanie do prognozowanego natężenia ruchu drogowego (w tym także tranzytowego). Stworzy warunki do komfortowego międzyregionalnego ruchu drogowego, a także ułatwi dojazd mieszkańcom gmin znajdujących się w jej sąsiedztwie. Realizacja inwestycji będzie miała ponadto olbrzymi wpływ na poprawę warunków bezpieczeństwa ruchu pojazdów oraz pieszych.

Przedmiotowa inwestycja podniesie atrakcyjność inwestycyjną regionu poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska, zdrowia, zachowania tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej.

Nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi stronie realizację zadań statutowych, co jest niezwykle ważnym interesem strony. Opóźnienie w realizacji inwestycji może poważnie narazić interes gospodarczy nie tylko Inwestora, ale również zahamować

1-1
22.08.11
Skud

oddanie do użytkowania nowej przeprawy mostowej na Wiśle oraz odcinka drogi DW 747 realizowanego po stronie lubelskiej. Społeczeństwo województwa lubelskiego wiąże wielkie nadzieje z nowym połączeniem, które przyczyni się do intensywnego rozwoju Polski wschodniej. Istotne znaczenie ma fakt, iż inwestycja realizowana po stronie lubelskiej przewidziana jest do współfinansowania ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Rozwoju Polski Wschodniej 2007-2013 oraz ze środków budżetu Województwa Lubelskiego i Mazowieckiego. Uzyskanie powyższych środków nie może być ograniczone przedłużającym się procesem przygotowawczym do realizacji przedmiotowej inwestycji.

Obecny stan drogi wojewódzkiej DW 747 na terenie województwa mazowieckiego nie jest dostosowany do przyłączenia projektowanej przeprawy mostowej na rzece Wiśle. W związku z powyższym niezwykle istotne jest, aby realizacja odcinków w obu województwach była zbieżna w czasie. Umożliwi to sprawne połączenie obu odcinków i oddanie do użytkowania całego nowego ciągu komunikacyjnego, który przyczyni się do wyprowadzenia ruchu pojazdów ciężarowych z centrum miast i gęsto zaludnionych miejscowości. Przyczyni się tym samym nie tylko do poprawy bezpieczeństwa i komfortu użytkowników całej drogi ale pozwoli wywiązać się Inwestorowi z obowiązku wykorzystania środków przeznaczonych na cele inwestycyjne. Jednoczesne działanie wspólnie z ZDW w Lublinie, gdzie planowane jest uzyskanie dofinansowania i zbieżna w czasie realizacja obu części inwestycji umożliwi bezpieczne użytkowanie całego ciągu komunikacyjnego. Argumentacja niniejszego wniosku przedstawiała się w następujący sposób.

Wobec powyższego organ po przeanalizowaniu akt sprawy, postanowił uwzględnić powyższe argumenty wskazujące na ważny interes społeczny w nadaniu decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Biorąc powyższe pod uwagę, postanowiono jak w sentencji.

POUCZENIE

Na niniejsze postanowienie służy zażalenie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Radomiu za pośrednictwem Wójta Gminy Rzeczników w terminie 7 dni od dnia doręczenia postanowienia.



WOJTA GMINY
Karol Burek
mgr Karol Burek

Otrzymują: (do obwieszczenia w trybie art. 49 k.p.a.)

1. Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie, ul. Mazowiecka 14, 00-048 Warszawa
2. Urząd Miasta i Gminy Lipsko, Ul. 1 Maja 2, 27-300 Lipsko
3. Urząd Gminy Siemno, ul. Rynek 36/40, 27-350 Siemno
4. Urząd Gminy Solec nad Wisłą, Rynek 1, 27-320 Solec n. Wisłą
5. Urząd Miasta i Gminy Iłża, Rynek 11, 27-100 Iłża
6. a/a