



WOJEWODA MAZOWIECKI

Warszawa, dnia 03 stycznia 2008 r.

WŚR.I.SM.6613/1/46/07

DECYZJA

**O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH
ZGODY NA REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA**

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm. - dalej Kpa) oraz art. 46 ust. 1 pkt. 1, art. 48 ust. 2 pkt. 1 ustawy z 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2006 r. Nr 129, poz. 902 ze zm. - dalej Poś) po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa z dnia 10 maja 2007 r., znak: GDDKiA-O/WA-P.2.1.m/400/245/2007 w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Radomia w ciągu drogi krajowej nr 7 na parametrach drogi ekspresowej

ustalam

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy Radomia w ciągu drogi krajowej nr 7 wg wariantu I. Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie mazowieckim, na terenie powiatu radomskiego i szydłowieckiego.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do niniejszej decyzji.

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

1. Zaplecze budowy oraz drogi techniczne zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu. Organizować roboty w taki

- sposób, aby minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych;
2. Zaplecze budowy należy zlokalizować poza:
 - obszarami zabudowy mieszkaniowej,
 - granicami głównych zbiorników wód podziemnych GZWP nr 405 K₂ – Niecka Radomska i GZWP nr 413 J₃ - Zbiornik Szydłowski oraz od północy poza obszarem Subniecki Warszawskiej nr 215A,
 - dolinami rzek Radomki oraz Mlecznej,
 - terenami stanowiącymi korytarze migracji zwierząt (tereny w sąsiedztwie rzeki Radomki oraz tereny leśne);
 3. Odpady należy segregować i składować w wydzielonym miejscu, w pojemnikach, zapewniając 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;
 4. Ścieki socjalno-bytowe z zaplecza budowy należy odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych i wywozić je do najbliższej oczyszczalni;
 5. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6.00 - 22.00);
 6. Należy ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nie przeznaczone do wycinki zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi;
 7. W trakcie trwania prac budowlanych drzewom i krzewom przeznaczonym do adaptacji należy zapewnić fachową ochronę oraz pielęgnację pod specjalistycznym nadzorem;
 8. Warstwę gleby zdjętą z pasa robót należy odpowiednio zdeponować i po zakończeniu prac ponownie wykorzystać do rekultywacji terenu;
 9. Wszelkie prace prowadzone z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego powinny być prowadzone w sposób najmniej szkodzący drzewom i krzewom. W obrębie koron drzew nie należy prowadzić dróg dojazdowych na plac budowy, lokalizować zapleczy budowy oraz składować materiałów budowlanych, wykopy instalacyjne wykonywać ręcznie zabezpieczając systemy korzeniowe;
 10. Drzewa zabezpieczyć przed zmianą rzędnych terenu;
 11. Na terenach:
 - od km 3+800 do km 5+450 - podmokłe tereny w sąsiedztwie rzeki Radomki, sąsiedztwo projektowanego rezerwatu przyrody „Piastów”, tereny

- projektowanego obszaru chronionego krajobrazu „dolina Radomki”),
- od km 10+200 do km 10+400 - podmokłe łąki w sąsiedztwie projektowanego użytku ekologicznego w Taczowej Woli),
 - od km 20+100 do km 20+500 - podmokłe tereny w sąsiedztwie rzeki Mlecznej wszelkie prace wykonywać w okresie jesienno-zimowym;
12. Nie należy powodować zmiany lub ograniczenia wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz zmiany kierunków i prędkości przepływów wód;
13. Prace niwelacyjne należy prowadzić w taki sposób, aby uniknąć odwodnienia pobliskich terenów;

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

1. Budowa ekranów akustycznych o wysokości ok. 4 m:
- od km 0+300 do km 1 + 180 po prawej stronie drogi,
 - od km 0+600 do k 1+690 po lewej stronie drogi,
 - od km 1+560 do km 2+482 po prawej stronie drogi,
 - od km 2+280 do km 2+827 po lewej stronie drogi,
 - od km 3+030 do km 3+694 po prawej stronie drogi,
 - od km 3+030 do km 3+876 po lewej stronie drogi,
 - od km 5+550 do km 6+999 po prawej stronie drogi,
 - od km 5+550 do km 6+037 po lewej stronie drogi,
 - od km 7+410 do km 8+004 po prawej stronie drogi,
 - od km 7+410 do km 8+003 po lewej stronie drogi,
 - od km 8+830 do km 9+230 po prawej stronie drogi,
 - od km 9+975 do km 10+731 po prawej stronie drogi,
 - od km 9+910 do km 10+671 po lewej stronie drogi,
 - od km 12+250 do km 12+409 po prawej stronie drogi,
 - od km 12+250 do 12+425 po lewej stronie drogi,
 - od km 12+405 do km 12+720 po prawej stronie drogi,
 - od km 12+410 do km 12+715 po lewej stronie drogi,
 - od km 12+715 do km 13+456 po prawej stronie drogi,
 - od km 12+715 do km 13+475 po lewej stronie drogi,
 - od km 14+455 do km 15+35 po prawej stronie drogi,
 - od km 14+455 do km 15+351 po lewej stronie drogi,

- od km 15+ 880 do 16+492 po prawej stronie drogi,
 - od km 15+880 do km 16+498 po lewej stronie drogi,
 - od km 16+695 do km 17+351 po prawej stronie drogi,
 - od km 16+695 do km 17+331 po lewej stronie drogi,
 - od km 17+330 do km 17+634 po prawej stronie drogi,
 - od km 17+ 330 do km 17+630 po lewej stronie drogi,
 - od km 17+630 do km 17+820 po prawej stronie drogi,
 - od km 17+620 do km 17+828 po lewej stronie drogi,
 - od km 17+990 do km 18+380 po lewej stronie drogi,
 - od km 19+080 do km 19+864 po prawej stronie drogi,
 - od km 19+260 do km 19+868 po lewej stronie drogi,
 - od km 20+880 do km 21 +318 po prawej stronie drogi,
 - od km 20+880 do km 21+632 po lewej stronie drogi;
2. Wykonanie zabezpieczeń akustycznych w otoczeniu obwodnicy tak, aby równoważny poziom hałasu w środowisku wynosił dla pory dnia max 60 dB i nocy max 50 dB poza pasem drogowym;
 3. Ekrany akustyczne należy obsadzić roślinnością w postaci pnączy;
 4. System odwadniania opierający się na odprowadzaniu wód opadowych z drogi do rowów trawiastych, gdzie następować będzie ich wstępne oczyszczanie. Przed wylotem należy zastosować urządzenia podczyszczające w postaci piaskowników prostokątnych lub studzienek osadnikowych (76 sztuk). Przed wlotem do zespołów oczyszczających należy zastosować obejścia umożliwiające odprowadzenie spływów opadów o natężeniu większym niż $15 \text{ dm}^3/\text{s/ha}$. Odbiornikami oczyszczonych wód opadowych będą rzeki: Radomka w km 4+640 i Mleczna w km 20+933 oraz liczne ciekie bez nazwy w km: 1+398, 1+875, 2+970, 4+150, 5+450, 6+224, 10+930, 12+278, 12+763, 15+15+15, 15+965, 16+556, 16+556, 17,953, 18+474, 19+480, 21+920;
 5. Na odcinkach biegnących przez tereny zbiorników: GZWP nr 405 K2 – Niecka Radomska, 413 J₃ Zbiornik Szydłowski i 215A - Subniecka Warszawska, nie należy wprowadzać wód opadowych bezpośrednio z drogi do gruntu;
 6. Budowa przejść dla dużych zwierząt:
 - km 4+640 - most na rzece Radomce o szerokości strefy przemieszczania się zwierząt ok. 52 m i wysokości ok. 4 m,
 - km 20+305 - most na rzece Mleczna o szerokości strefy przemieszczania się zwierząt ok. 17 m i wysokości ok. 4m,
 - km 10+905 - obiekt w pobliżu cieką wodnego, szerokość strefy przemieszczania

się zwierząt ok. 9,5 m, wysokość ok. 4,5 m,

- km 21+922 - obiekt wzdłuż cieków wodnych, szerokość strefy przemieszczania się zwierząt ok. 9,5 m, wysokość ok. 4,5 m,

Ponadto, w dolinie Radomki w km 5+010 przewidywany jest przejazd gospodarczy o szerokości ok. 8 m i wysokości ok. 3,5 m. Przejazd ten, ze względu na położenie, może pełnić funkcję dodatkową jako przejście dla zwierząt.

7. Budowa przepustów dla drobnych zwierząt na ciekach wodnych:

- ciek w km 1+398,
- ciek w km 3+865 (korytarz ekologiczny doliny Radomki)
- ciek w km 4+300 (korytarz ekologiczny doliny Radomki)
- ciek w 5+450 (korytarz ekologiczny doliny Radomki)
- ciek w km 17+953

W przepustach na ciekach wodnych należy po obu stronach zainstalować, powyżej zwierciadła wody, półki o szerokości 0,5 m połączone z terenem obok przepustu, zgodnie z wytycznymi Nadleśnictwa Radom. Budowa przejść nie może powodować zwężenia szerokości koryt cieków.

8. Pasy zieleni o szerokości ok. 5 m (rząd drzew i pas krzewów szerokości około 3 m) i pasy krzewów szerokości około 3 m. Przybliżona długość wszystkich projektowanych pasów zieleni to ok. 5,8 km pasów zieleni o szerokości 5 m i ok. 18 km pasów krzewów szerokości 3 m.

9. Na etapie przygotowania dokumentacji do decyzji lokalizacyjnej należy rozważyć budowę estakady, zamiast mostu na rzece Radomce.

IV. Dodatkowe obowiązki nakładane na wnioskodawcę.

Po wybudowaniu obwodnicy wykonać analizę porealizacyjną w zakresie poziomu hałasu, zanieczyszczenia: powietrza, gleby i wód podziemnych oraz składu chemicznego wód opadowych odprowadzanych do odbiorników i w zależności od jej wyników zastosować odpowiednie dodatkowe zabezpieczenia, w przypadku braku skuteczności dotychczasowych rozwiązań. Analizę należy przeprowadzić po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić organowi ochrony środowiska w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

Zakres analizy w odniesieniu do oddziaływania na powietrze winien obejmować wykonanie w punkcie pomiarowym, zlokalizowanym przy odcinku obliczeniowym Sławno - Młodocin, serii pomiarowej stężeń dwutlenku azotu w powietrzu, umożliwiającej stwierdzenie dotrzymania wartości dopuszczalnych stężeń dwutlenku

azotu w powietrzu uśrednionych dla okresu 1 godziny i dla okresu kalendarzowego.

W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

UZASADNIENIE

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa wnioskiem z dnia 10 maja 2007 r., znak GDDKiA-O/WA-P.2.1.m/400/245/2007 zwróciła się do Wojewody Mazowieckiego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Radomia w ciągu drogi krajowej nr 7 na parametrach drogi ekspresowej.

W trakcie postępowania administracyjnego zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia przeanalizowano następujące dokumenty:

1. Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.
2. Raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia drogowego, polegającego na budowie obwodnicy Radomia w ciągu drogi krajowej nr 7 o parametrach drogi ekspresowej drogi ekspresowej, sporządzony przez Biuro Projektowo - Badawcze Dróg i Mostów „Transprojekt - Warszawa” Sp.z o.o.;
3. Mapę ewidencyjną z naniesionym przebiegiem granic przedsięwzięcia.

Powyższe dokumenty były podstawą do oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Stosownie do art. 48 ust. 2 pkt. 2 Poś Wojewoda Mazowiecki uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia z Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Warszawie- postanowienie ZNS.7120-1799-1/07.MCH z dnia 10 września 2007 r. oraz Ministrem Środowiska postanowienie z 27 września 2007 r. znak DOOŚ-164D/5834/2007/ŁK.

Przedmiotem inwestycji jest budowa obwodnicy Radomia w ciągu drogi krajowej nr 7 o parametrach drogi ekspresowej - klasa drogi S. Planowana obwodnica zlokalizowana jest w środkowej części Polski, w województwie mazowieckim, na terenie gmin Jedlińsk, Zakrzew, Wolanów, Orońsko i Kowala.

Podstawowym zadaniem planowanego przedsięwzięcia jest usprawnienie przejazdu przez miasto, zwiększenie przepustowości, bezpieczeństwa i komfortu jazdy, a przede wszystkim eliminacja dalekobieżnego ruchu przelotowego z ulic miasta.

Projektowana obwodnica Radomia w ciągu drogi krajowej nr 7 na parametrach drogi ekspresowej zarówno w wariantcie I jak i w wariantcie IV przebiega całkowicie po nowym terenie, w związku z czym nie występują na trasie istniejące obiekty budowlane ani inne obiekty związane z przebiegiem istniejącej drogi, np. służące do obsługi drogi i podróży takie jak obiekty gastronomii, stacje paliw itp.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedstawiono wstępnie rozpatrywane warianty przebiegu obwodnicy Radomia, sytuowane po zachodniej stronie miasta Radom i mające różne punkty początkowe i końcowe.

Długości wyżej wymienionych wariantów wynosiły:

- w wariantcie „I” Stary Gózd - Żdzary - Dąbrówka Podlężna - Mleczków - Sławno B. - Młodocin o długości 30, 300 km (w tym odcinek do przebudowy 4,55 km),
- w wariantcie „II” Stary Gózd - Gustawów - Natalin - Kacprowie - Młodocin Większy - Młodocin Mniejszy o długości 29,200 km,
- w wariantcie „III” Stary Gózd - Jedlińsk - Wsola - Dąbrówka Górna - Mileowice - Wacyn - Bielicha - Podkończycie - Zabierzów - Krogulcza Sucha - Orońsko o długości 33,830 km (w tym odcinek do przebudowy o długości 17,180 km),
- w wariantcie „IV” Stary Gózd - Kępiny - Dąbrówka Nadgórna - Wieś - Milejowie - Podkończycie - Zabierzów - Młodocin Mniejszy o długości 32, 200 km (w tym odcinek do przebudowy 7,2 km).

Pod względem warunków ruchu wszystkie cztery warianty planowanej inwestycji zlokalizowane są po zachodniej stronie istniejącej drogi krajowej nr 7 i wszystkie dają możliwość rozdzielenia ruchu przelotowego od ruchu miejskiego i docelowego do Radomia. Warianty „III” i „IV”, zlokalizowane są bliżej Radomia, odznaczać się będą gorszymi warunkami dla obsługi ruchu przelotowego, gdyż w znacznym stopniu obsługiwać będą ruch miejski.

Biorąc pod uwagę kryterium długości, za najkorzystniejszy uważa się wariant najkrótszy obwodnicy, czyli wariant „II”, jednak biorąc pod uwagę długość przejścia odcinka drogi po nowym terenie to najkrótszy jest wariant „III”, a następnie „I” i „IV”.

Utrudnienia realizacyjne w przypadku wariantów „I” i „II” mogą wystąpić w rejonie budowy dwupoziomowych węzłów drogowych w miejscach, gdzie występuje zabudowa mieszkaniowa. Natomiast w przypadku wariantów „III” i „IV” utrudnienia realizacyjne wystąpią prawie na całej trasie projektowanej obwodnicy ze względu na sąsiedztwo stawów

rybnych w Jedlińsku (wariant „III”), cmentarza we Wsoli (wariant „III”), a także zabudowę mieszkaniową występującą wzdłuż prawie całej trasy. Ponadto przebieg planowanej drogi według wariantów „III” i „IV” pokrywa się z istniejącą linią wysokiego napięcia.

Ze względu na oddziaływanie na walory środowiska przyrodniczego i krajobrazu najmniej korzystny jest wariant „II”, ponieważ przebiega przez tereny szczególnie wrażliwe tj. Obszar Chronionego Krajobrazu „Dolina rzeki Pilicy i Drzewiczki oraz przez projektowany Obszar Chronionego Krajobrazu „Dolina Radomki” Ponadto sąsiaduje z parkami dworskimi wpisanymi do rejestru zabytków zlokalizowanych w Taczowie oraz Młodocinie Większym.

Wszystkie proponowane warianty przecinają doliny rzek: Radomki, Mlecznej oraz Tymanki.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko rozpatrywano warianty nr I i IV (mające wspólne punkty początkowe i końcowe) oraz wariant „0” (zaniechanie realizacji inwestycji. Ostatecznie analizy oparto na elementach wariantów oznaczonych jako I i IV.

Jako najkorzystniejszy wariant przebiegu obwodnicy Radomia należy uznać wariant „I”, którego przebieg wyznaczono optymalnie pod względem możliwych konfliktów jak i długości trasy. Z punktu widzenia ochrony środowiska wariant „I” jest najlepszy, ponieważ nie koliduje z obiektami i obszarami objętymi ochroną, omija duży las ochronny, przez który przebiega korytarz migracji zwierzyny oraz kompleks stawów rybnych w miejscowości Jedlińsk. Wspomniany powyżej kompleks posiada ogromne znaczenie w zachowaniu stanowisk lęgowych ptaków wodno - błotnych.

Projektowany wariant „I” obwodnicy na całej swej długości przebiega przez teren woj. mazowieckiego, a w tym przez teren dwóch powiatów oraz pięciu gmin. Początek trasy znajduje się w istniejącym km 456+670 obecnej drogi nr 7 i położony jest do km 7+050 na terenie gminy Jedlińsk, natomiast ostatni odcinek (od 23+500 do km 24+860) znajduje się na terenie gminy Orońsko, w powiecie Szydłowiec.

Całkowita długość wariantu „I” wynosi 24,860 km, w tym ok. 23,5 km na terenie powiatu radomskiego, a ok. 1,36 km na terenie powiatu szydłowieckiego. W omawianym wariantcie przewidziano cztery bezkolizyjne węzły drogowe w km 0+475 węzeł „Kępiny” z drogą krajową nr 7, w km 12+568 węzeł „Mleczków” z drogą wojewódzką nr 740, w km 17+456 węzeł „Sławno” z drogą krajową nr 12, w km 24+110 węzeł „Młodocin” z drogą krajową nr 7. Z innych obiektów inżynierskich należy wymienić: most na rzece Radomce w km 4+640 o długości 56 m, most na rzece Mlecznej w km 20+305 o długości 19 m i wiadukt nad linią kolejową Łódź - Radom - Lublin o długości 73,5 m.

Budowa odcinka drogi będzie się wiązać ze wzrostem poziomu hałasu, którego źródłem będzie praca sprzętu budowlanego oraz środków transportu w czasie budowy drogi. Hałas będzie miał zasięg lokalny lecz charakteryzować się on będzie dużym natężeniem. W związku z powyższym prace budowlane w rejonie najbliższych terenów chronionych akustycznie będą wykonywane tylko w godzinach dziennych (6 - 22) oraz w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie będą pracowały równocześnie. Uciążliwości związane z budową trasy będą miały charakter średnioterminowy i ustąpią w momencie ukończenia prac budowlanych.

Projektowana droga przebiega wzdłuż terenów o różnym stopniu zurbanizowania. Niemniej jednak na jej trasie znajdują się miejsca, w których przebiega przez tereny zabudowy mieszkaniowej. Z przeprowadzonych analiz wynika, że w strefie uciążliwości klimatu akustycznego i przekroczeń norm hałasu znajdzie się zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana w miejscowościach: Jedlanka, Kępiny, Gutów Norty, Gutów, Podgózek, Kamińsk, Piastów, Klaty, Dąbrówka Podłęzna, Kolonia Taczów, Taczów, Taczowska Wola, Mleczków, Kolonia Mleczków, Zatopolice, Waclawów, Janów, Wola Waclawska, Sławno, Franciszków, Młodocin Większy, Waliny, Młodocin Mniejszy, Krogulcza, Mokra, Krogulcza Sucha. W celu ograniczenia ww. uciążliwości, zaprojektowano budowę ekranów akustycznych o łącznej długości 19,8 km. Zaprojektowano również nasadzenia roślinne, szczególnie pnączy zastosowane na ekranach akustycznych, co powinno wpłynąć na obniżenie poziomu hałasu poprzez wzrost współczynnika pochłaniania dźwięku oraz stworzenie osłony biotechnicznej. Nasadzenia roślinne odgrywać będą ponadto rolę bariery przestrzennej o charakterze psychologicznym. Po zastosowaniu ww. metod poziom hałasu nie powinien przekroczyć wartości dopuszczalnych.

Odprowadzanie wód opadowych projektowanej obwodnicy obywać się będzie poprzez nadanie nawierzchni odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych umożliwiających spływ wody do rowów trawiastych, które będą pełnić rolę urządzeń podczyszczających spływy opadowe z zawiesin. Odbiornikami oczyszczonych spływów z dróg będą liczne cieki bez nazwy, a także rzeki: Radomka i Mleczna. Proponuje się, aby przed zrzutem do odbiorników wody opadowe oczyszczane były w urządzeniach typu piaskowniki prostokątne lub studzienki osadnikowe. Piaskowniki i studzienki osadnikowe pełnią rolę mechanicznych oczyszczalni ścieków, gdzie zachodzą procesy sedymentacji i flotacji zanieczyszczeń. Proponowany system odwadniająco - oczyszczający stanowił będzie dobre zabezpieczenie środowiska wodnego przed zanieczyszczeniami spływającymi z dróg wraz z wodami opadowymi.

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości w zakresie wpływu na powietrze atmosferyczne związanych z emisją substancji zanieczyszczających z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych samochodów i innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych (np. koparek, ładowarek, spycharek). Ponadto podczas prac ziemnych (wykopy, nasypy) może wystąpić zjawisko pylenia. Zasięg jego oddziaływania ograniczy się jednak do najbliższego otoczenia. Emisja substancji zanieczyszczających w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie miała charakter średnioterminowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych. Prognoza dla 2025 roku przeprowadzona dla projektowanej obwodnicy Radomia nie wykazała przekroczenia wartości dopuszczalnych stężeń dwutlenku azotu, benzenu i pyłu. Z tego względu nie planuje się zastosowania specjalnych elementów ochrony przed zanieczyszczeniami powietrza. Należy równocześnie zauważyć, że proponowane nasadzenia roślinności będą pochłaniać zanieczyszczenia powietrza, co może przyczynić się do obniżenia stężenia zanieczyszczeń o ok. 5 - 20%.

Podczas budowy obwodnicy, jest praktycznie niemożliwe uniknięcie wycinki istniejącej roślinności. Dlatego też wzdłuż trasy zaprojektowane zostały pasy zieleni szerokości ok. 5 m (rząd drzew i pas krzewów szerokości ok. 3 m) i pasy krzewów szerokości ok. 3 m. W przypadku zaproponowanego wariantu „I” nasadzonych będzie ok. 5,8 km pasów zieleni o szerokości 5 m i ok. 18 km pasów krzewów o szerokości 3 m. Projektowana zielen z czasem zrekompensuje straty i zmiany przestrzenne powstałe na skutek wycinki. Konieczne jest, aby zastosowane drzewa i krzewy nawiązywały do charakteru otoczenia.

Prowadzenie trasy po nowym szlaku spowoduje przerwanie ciągłości większości siedlisk i jednocześnie stanie się barierą dla funkcjonowania struktur przyrodniczych, jakim jest korytarz ekologiczny dolny Radomki. Przez teren planowanej inwestycji przebiegają korytarze migracji zwierząt tj. jeleni, łoś, sarna i dzik. Mając to na uwadze, obiekty mostowe usytuowane nad rzekami Radomką i Mleczną będą dostosowane do warunków, jakim powinny odpowiadać przejścia dla zwierząt dużych. Ponadto w km 10+905 i 21+922 zaprojektowane zostały niezależne przejścia dla zwierząt pod drogą, a w km 1+398; 3+865; 4+300; 5+450; 17+953 przepusty na ciekach z półkami dla drobnej fauny.

Planowana inwestycja nie koliduje z obszarem zaliczanym do Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Najbliżej obwodnicy Radomia położony jest Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków - Ostoja Kozienicka (PLB14013) - zlokalizowana w odległości ok. 15,3 km. Zagrożeniami na w/w obszarze są: zabudowywanie obszarów dotąd niezabudowanych oraz silna presja turystyczna związana z rekreacją. Biorąc pod uwagę odległość, charakter

przedmiotu ochrony i rodzaje ww. zagrożeń, stwierdza się, że omawiane przedsięwzięcie nie powinno negatywnie oddziaływać na obszar Natura 2000.

Projektowana obwodnica będzie w odległości ok. 6,5 km od Obszaru Chronionego Krajobrazu „Dolina rzeki Pilicy i Drzewiczki”. Ponadto sąsiaduje z pomnikami przyrody ożywionej: Zakrzew (ok. 2,7 km w kierunku zachodnim), Krogulcza Mokra (ok. 1,2 km w kierunku zachodnim) i nieożywionej: Dąbrówka Podłęzna (0,4 km w kierunku zachodnim), Kamińsk (0,35 km w kierunku wschodnim). Zgodnie z dokumentacją jej budowa i użytkowanie pozostanie jednak bez wpływu na ww. formy ochrony przyrody.

Odpady budowlane będą segregowane i składowane w wydzielonym miejscu, w pojemnikach oraz regularnie odbierane przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych będą segregowane i oddzielane od odpadów obojętnych i nieszkodliwych oraz wywożone do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich utylizacją. Zaplecze budowy zostanie zlokalizowane poza: obszarami zabudowy mieszkaniowej, granicami głównego zbiornika wód podziemnych GZWP nr 405 K₂- Niecka Radomska i GZWP nr 413 J₃ - Zbiornik Szydłowski oraz od północy poza obszarem Subniecki Warszawskiej nr 215A.

Prace budowlane będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, po zakończeniu prac teren zostanie zrehabilitowany i przywrócony do poprzedniego stanu.

Opisywany wariant planowanej obwodnicy jest korzystny z punktu widzenia ochrony zabytków, pomimo konieczności wyburzenia trzech chałup i przeniesienia kilku krzyży. Chałupy przeznaczone do wyburzenia pochodzą z połowy XX wieku i nie są zabytkami o wysokiej wartości kulturowej.

Brak realizacji przedsięwzięcia przyczynić się może do powolnego pogarszania warunków życia ludzi zamieszkujących wzdłuż przewidzianej do przebudowy drogi, wydłużenia czasu przejazdu, zmniejszenia bezpieczeństwa ruchu, pogłębienia się konfliktów przyrodniczych (dalszy wzrost ilości samochodów stanowić będzie pogarszające się warunki przemieszczania fauny). Prognozowany wzrost ilości samochodów będzie powodował wzrost uciążliwości akustycznej na terenach położonych wzdłuż trasy oraz wydłużenie czasu przejazdu przez miasto a także utrudnienia komunikacyjne w ruchu lokalnym.

Hałas, który będzie powstawał podczas prac budowlanych, będzie wyłącznie związany z pracą maszyn drogowych oraz ruchem pojazdów ciężarowych. Maszyny drogowe to głównie źródła hałasu niskich częstotliwości. Na wielkość uciążliwości akustycznej będzie mieć wpływ głównie jednoczesność pracy wielu maszyn i urządzeń oraz czas realizacji procesu inwestycyjnego. Najlepszym rozwiązaniem ograniczającym hałas w czasie budowy

jest obniżanie go u źródła przez stosowanie nowoczesnych maszyn wyposażonych w elementy zmniejszające emisję hałasu do środowiska. Hałas posiadać będzie zasięg lokalny. Niemniej jednak prace budowlane w rejonie najbliższych terenów chronionych akustycznie będą wykonywane tylko w godzinach dziennych (6⁰⁰÷22⁰⁰) oraz w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie będą pracowały równocześnie. Uciążliwości związane z budową trasy będą miały charakter średnioterminowy i ustąpią w momencie ukończenia prac budowlanych. Inaczej będzie w przypadku hałasu związanego z użytkowaniem drogi. W celu dotrzymania norm dopuszczalnych hałasu niezbędne będzie zapewnienie ochrony terenów chronionych akustycznie przez budowę ekranów akustycznych. Planowana budowa ekranów poprawi warunki akustyczne mieszkańców budynków położonych w bezpośrednim sąsiedztwie trasy.

Czasowo zajmowany teren będzie przywracany do pierwotnego stanu poprzez uporządkowanie poboczy, ich ponowne obsianie trawą i zadrzewienie. Podczas budowy obwodnicy powstaną nadmiary mas ziemnych, które nie będą nadawały się do wbudowania w nasyp z powodu braku właściwości nośnych. Pozyskane podczas prac masy ziemi należy czasowo gromadzić na odpowiednio przygotowanych terenach.

Prace ziemne będą prowadzone w taki sposób, aby w jak największym stopniu chronić pozostające drzewa i krzewy. Wycinka drzew i krzewów zostanie ograniczona do niezbędnego minimum, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi. W celu zrekompensowania strat spowodowanych wycinką zostaną wykonane nasadzenia uzupełniające oraz pasy zieleni, które zminimalizują ubytki w szacie roślinnej i pozwolą wkomponować obiekt drogowy w otoczenie, a jednocześnie ograniczą oddziaływanie drogi na tereny sąsiednie. Drzewa i krzewy wchodzące w skład pasa zieleni przydrożnej będą dobrane gatunkowo (odporne na zanieczyszczenia, mrozo odporne, dostosowane do warunków gruntowo-wodnych oraz dostosowane do istniejącej zieleni), dzięki czemu przedsięwzięcie będzie lepiej wkomponowane w otoczenie.

Prace budowlane będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni.

Postępowanie i zasady gospodarowania odpadami na etapie realizacji i eksploatacji rozpatrywanej obwodnicy Radomia w ciągu drogi krajowej nr 7 na parametrach drogi ekspresowej winny być zgodne z wymogami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. o odpadach (Dz. U. 2007 Nr 39, poz. 251). Zgodnie z ww. ustawą wytwarzającym odpady, odpowiedzialnym za podjęcie odpowiednich działań w celu unikania wytwarzania odpadów, minimalizacji ich ilości oraz w dalszej kolejności do odzysku i właściwego unieszkodliwiania

wytwarzanych odpadów jest wykonawca usług, robót budowlanych, który przed rozpoczęciem robót winien posiadać uregulowany stan formalno-prawny w zakresie gospodarowania odpadami. Odpady powinny być gromadzone w wyznaczonych miejscach w sposób selektywny przed ich przekazaniem do ostatecznego miejsca unieszkodliwiania lub wykorzystania.

Odpady budowlane będą segregowane i składowane w wydzielonym miejscu, w pojemnikach oraz regularnie odbierane przez odpowiednie podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych będą segregowane i oddzielane od odpadów obojętnych i nieszkodliwych oraz wywożone do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich utylizacją. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty, których zawartość będzie systematycznie usuwana.

Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem. Analizę należy wykonać w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania. W analizie porealizacyjnej należy odnieść się również do oddziaływania na powietrze. W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wykazano, że eksploatacja przedsięwzięcia nie powinna spowodować przekroczeń wartości odniesienia substancji w powietrzu, określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 5 grudnia 2002 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2003 r., Nr 1, poz. 12). Jednakże, w celu porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na powietrze z oddziaływaniem rzeczywistym nałożono na inwestora taki obowiązek.

Dla terenów zajmowanych pod inwestycję nie ma uchwalonych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Zgodnie z art. 10 § 1 k.p.a. organ zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Stosownie do art. 49 k.p.a. oraz art. 46a pkt. 5 strony były zawiadomione o decyzjach i innych czynnościach organu prowadzącego postępowanie przez obwieszczenia - zawiadomienia. Zawiadomienia umieszczane były na tablicy ogłoszeń Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, Urzędu Gminy Jedlińsk; Urzędu Gminy

Zakrzew; Urzędu Gminy Wolanów; Urzędu Gminy Orońsko; Urzędu Gminy Kowala; Urzędu Miasta Radomia oraz na stronie internetowej organu. W zawiadomieniach organ wskazał gdzie strony mogą się zapoznać z wnioskiem i dokumentacją oraz gdzie mogą kierować uwagi i wnioski dotyczące sprawy.

W związku z art. 53 Poś organ zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego sporządzony był raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Na podstawie art. 32 ust. 1 Poś powyżej przywołanej ustawy organ podał do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie” danych o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia oraz o możliwości składania uwag i wniosków w terminie 21 dni oraz o miejscu ich składania. W ustawowym terminie do Wojewody Mazowieckiego nie wpłynęły żadne wnioski i uwagi do toczącego się postępowania.

Należy nadmienić, że w ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko z udziałem społeczeństwa przeprowadzonej zgodnie z art. 53 Poś w związku z art. 32 ust. 1 pkt 2 Poś Wojewoda Mazowiecki, na wniosek inwestora z dnia 10 maja 2007 r., przeprowadził w dniu 19 listopada 2007 r. rozprawę administracyjną otwartą dla społeczeństwa (protokół w aktach sprawy). Wyjaśnienia stron oraz uwagi i wnioski społeczeństwa zgłoszone na rozprawie zostały rozpatrzone przy podejmowaniu rozstrzygnięcia. W wyniku poczynionych na rozprawie ustaleń Wojewoda Mazowiecki wpisał do niniejszych decyzji pkt. III.9, mówiący o konieczności rozważenia na etapie przygotowania dokumentacji do decyzji lokalizacyjnej budowy estakady, zamiast mostu na rzece Radomce.

Uwzględniając przedstawione w sentencji decyzji wnioski minimalizujące, należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie powinno negatywnie oddziaływać na środowisko.

Z uwagi na powyższe orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie:

Od niniejszej decyzji służy prawo wniesienia odwołania, za pośrednictwem Wojewody Mazowieckiego, do Ministra Środowiska w terminie 14 dni od daty doręczenia.



z up. WOJEWODY MAZOWIECKIEGO

Teresa Strachowicz
Dyrektor
Wydziału Środowiska i Rolnictwa

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad,
Oddział w Warszawie,
ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa;
2. Pozostałe Strony stosownie do art. 49 Kpa;
3. aa.

Do wiadomości:

1. Minister Środowiska,
ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa;
2. Państwowy Wojewódzki
Inspektor Sanitarny w Warszawie,
ul. Żelazna 79, 00-875 Warszawa;
3. Transprojekt – Warszawa,
ul. Koniczynowa 11, 03 – 612 Warszawa;

Warszawa, dnia 03 stycznia 2008r.

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, wydanej przez Wojewodę Mazowieckiego z dnia stycznia 2008 roku.

Charakterystyka przedsięwzięcia

polegającego na budowie obwodnicy Radomia w ciągu drogi krajowej nr 7 na parametrach drogi ekspresowej.

Cel i program inwestycji

Planowanym przedsięwzięciem jest budowa obwodnicy Radomia w ciągu drogi krajowej nr 7.

Podstawowe zadania przedmiotowej inwestycji to poprawa warunków transportu kołowego pełniącego podstawową funkcję w przewozie pasażerów, obsłudze budownictwa, rolnictwa, wymianie towarowej w handlu międzynarodowym i miejscowym, obsłudze usług oraz zapewnienie właściwych warunków ruchu turystycznego.

W stanie istniejącym droga krajowa nr 7 przebiega przez miasto Radom i sąsiadujące gminy. Początek rozpatrywanych wariantów drogi ekspresowej S-7 na obwodnicy Radomia przyjęto w km 456+670 istniejącej drogi nr 7, a koniec w km 485+520. Całkowita długość istniejącego przebiegu drogi krajowej nr 7 wynosi 28,850 km, w tym:

- na terenie miasta Radomia – 12,150 km,
- na terenie gminy Jedlińsk – 10,080 km,
- na terenie gminy Wolanów – 0,350 km,
- na terenie gminy Kowala – 5,000 km,
- na terenie gminy Orońsko – 1,270 km

Razem: 28,850 km

Na terenie Radomia droga krajowa nr 7 prowadzona jest ul. Warszawską do ronda przy zbiegu ulic Czarnieckiego i Żółkiewskiego, gdzie krzyżuje się z drogą krajową nr 12 w kierunku Lublina i Dorohuska, na dalszym przebiegu ul. Czarnieckiego, gdzie droga krajowa nr 7 krzyżuje się z drogą krajową nr 9 w stronę Rzeszowa i drogą krajową nr 12 w kierunku Piotrkowa Trybunalskiego. Skrzyżowania wyposażone są w sygnalizację świetlną.

Wzdłuż drogi krajowej nr 7 przebiegającej przez m. Radom, zlokalizowana jest obustronnie zabudowa mieszkaniowa, magazynowo – składowa, usługowa, handlowa. Na tym odcinku występują przystanki komunikacji autobusowej położone bezpośrednio przy jezdni wraz z obustronnie zlokalizowanymi chodnikami. Wszystkie skrzyżowania z drogami bocznymi są jednopoziomowe oraz dopuszczone są wyjazdy z obiektów zlokalizowanych przy drodze.

Celem budowy obwodnicy Radomia jest usprawnienie przejazdu przez miasto, zwiększenie przepustowości, bezpieczeństwa i komfortu jazdy, a przede wszystkim wyeliminowanie ruchu przelotowego dalekobieżnego z ulic miasta.

OPIS PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie mazowieckim na terenie powiatu radomskiego i szydłowskiego oraz w następujących gminach:

- Wariant „I”: Jedlińsk, Zakrzew, Wolanów, Kowala i Orońsko,
- Wariant „IV”: Jedlińsk, Zakrzew, miasto Radom, Wolanów, Kowala i Orońsko.

Długość projektowanej drogi wynosi:

- w wariantcie „I” – 24,860 km,
- w wariantcie „IV” – 25,440 km,

Omawiana droga w wariantcie „I” przebiega przez: tereny upraw rolnych, na niewielkich odcinkach obszary zalesione oraz tereny zabudowy zagrodowej w rejonie węzłów drogowych.

Wg. wariantu „IV” trasa przebiega przez: tereny użytkowane rolniczo, leśne oraz przez tereny zabudowy podmiejskiej - osiedli: Milejowice, Wacyn, Bielicha, Cerekiew i Kierzków. Projektowana droga ekspresowa na wariantcie „IV” koliduje z linią wysokiego napięcia.

Projektowana obwodnica Radomia w wariantcie „I” przebiega przez tereny:

- gminy Jedlińsk na długości 7,050 km,
- gminy Zakrzew na długości 8,420 km,
- gminy Wolanów na długości 6,650 km,
- gminy Kowala na długości 1,380 km,
- gminy Orońsko na długości 1,360 km,

Razem: 24,860 km,

Projektowana obwodnica Radomia w wariantcie „IV” przebiega przez tereny:

- gminy Jedlińsk na długości 8,3 km,
- gminy Zakrzew na długości 7,340 km,

- miasta Radom na długości 1,760 km,
- gminy Wolanów na długości 2,850 km,
- gminy Kowala na długości 3,950 km,
- gminy Orońsko na długości 1,240 km

Razem: 25,440 km

W ramach inwestycji przewiduje się:

- budowę nowego odcinka drogi krajowej nr 7 stanowiącego obwodnicę miasta Radom na parametrach drogi ekspresowej,
- budowę węzła drogowego na skrzyżowaniu z istniejącą drogą krajową nr 7 na początku obwodnicy,
- budowę węzła na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 740 (z lokalizacją wariantową w zależności od przebiegu projektowanej drogi nr 740),
- budowę węzła na skrzyżowaniu z istniejącą drogą krajową nr 12,
- budowę węzła z projektowanym przebiegiem drogi krajowej nr 12 (po ustaleniu przebiegu zamiennego fragmentu drogi nr 12),
- budowę węzła na skrzyżowaniu z istniejącą drogą krajową nr 7 na końcowym odcinku obwodnicy Radomia,
- budowę mostu na rzece Radomce (na etapie przygotowania dokumentacji do decyzji lokalizacyjnej należy rozważyć jako alternatywę budowę estakady),
- budowę mostu na rzece Mleczna,
- budowę wiaduktu nad linią kolejową,
- budowę wiaduktów w ciągu dróg powiatowych i gminnych,
- budowę wiaduktów i przejazdów gospodarczych nad drogami powiatowymi, gminnymi, gospodarczymi,
- budowę dróg dojazdowych dla potrzeb ruchu lokalnego i gospodarczego,
- przełożenie i zabezpieczenie urządzeń istniejącej infrastruktury technicznej kolidujących z projektowaną obwodnicą,
- budowę przepustów,
- budowę rowów odparowujących i retencyjno – odparowujących,
- budowę urządzeń podczyszczających,
- budowę ekranów akustycznych,
- budowę przejść dla zwierzyny.

Parametry techniczne projektowanej drogi:

- klasa drogi - S,
- prędkość projektowa - 100 km/h,
- nośność - 115 kN/oś,
- szerokość jezdni - 2×7,0 m,
- szeroki pas dzielący (z rezerwą na ewentualny 3 pas ruchu w każdym kierunku),
- szerokość pasa awaryjnego - 2 × 2,5 m,
- szerokość pobocza nieutwardzonego - 2 × 0,75 m,
- korona drogi - 32,5 m,
- szerokość w liniach rozgraniczających - min. 65,0 m,

ODWODNIENIE

Odprowadzenie wód opadowych z projektowanej obwodnicy odbywać się będzie poprzez nadanie nawierzchni odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych umożliwiających spływ wody do przydrożnych rowów trawiastych, gdzie następować będzie wstępne oczyszczanie ścieków.

Odbiornikami spływów opadowych będą znajdujące się na terenie opracowania liczne cieki bez nazwy, a także rzeki: Radomka i Mleczna.

Proponuje się, aby przed zrzutem do odbiorników wody opadowe oczyszczane były w urządzeniach typu piaskowniki prostokątne lub studzienki osadnikowe (76 szt. wariant). Przed wlotem do zespołów oczyszczających należy zastosować obejścia umożliwiające odprowadzenie spływów z opadów o natężeniu większym niż 15 dcm³/s/ha.

EKRANY AKUSTYCZNE

W celu ochrony zabudowy mieszkaniowej proponuje się zastosowanie zabezpieczeń akustycznych w postaci ekranów akustycznych o łącznej długości 19,8 km.

Zestawienie projektowanych ekranów akustycznych dla wariantu „I”:

- od km 0+300 do km 1+180, strona prawa,
- od km 0+600 do km 1+690, strona lewa,
- od km 1+560 do km 2+482, strona prawa,
- od km 2+280 do km 2+827, strona lewa,

- od km 3+030 do km 3+694, strona prawa,
- od km 3+030 do km 3+876, strona lewa,
- od km 5+550 do km 6+999, strona prawa,
- od km 5+550 do km 6+037, strona lewa,
- od km 7+410 do km 8+004, strona prawa,
- od km 7+410 do km 8+003, strona lewa,
- od km 8+830 do km 9+230, strona prawa,
- od km 9+975 do km 10+731, strona prawa,
- od km 9+910 do km 10+671, strona lewa,
- od km 12+250 do km 12+409, strona prawa,
- od km 12+250 do km 12+424, strona lewa,
- od km 12+405 do km 12+720, strona prawa,
- od km 12+410 do km 12+715, strona lewa,
- od km 12+715 do km 13+456, strona prawa,
- od km 12+715 do km 13+475, strona lewa,
- od km 14+445 do km 15+354, strona prawa,
- od km 14+445 do km 15+351, strona lewa,
- od km 15+880 do km 16+492, strona prawa,
- od km 15+880 do km 16+498, strona lewa,
- od km 16+695 do km 17+351, strona prawa,
- od km 16+695 do km 17+331, strona lewa,
- od km 17+330 do km 17+634, strona prawa,
- od km 17+330 do km 17+630, strona lewa,
- od km 17+630 do km 17+820, strona prawa,
- od km 17+620 do km 17+828, strona lewa,
- od km 17+990 do km 18+380, strona lewa,
- od km 19+080 do km 19+864, strona prawa,
- od km 19+260 do km 19+868, strona lewa,
- od km 20+880 do km 21+318, strona prawa,
- od km 20+880 do km 21+632, strona lewa,

ZIELEŃ

W wyniku realizacji budowy obwodnicy Radomia na parametrach drogi ekspresowej, nie jest praktycznie możliwe uniknięcie wycinki istniejącej roślinności. Dlatego też wzdłuż planowanej obwodnicy zaprojektowane zostały pasy zieleni szerokości około 5 m (rząd drzew i pas krzewów szerokości około 3 m) i pasy krzewów szerokości około 3 m. W przypadku wariantu „I” zaprojektowano około 5,8 km pasów zieleni o szerokości 5 m i 18 km pasów krzewów o szerokości 3m.

Projektowana zieleń z czasem zrekompensuje straty i zmiany przestrzenne powstałe na skutek wycinki. Konieczne jest, aby zastosowane drzewa i krzewy nawiązywały do charakteru otoczenia, były gatunkami występującymi we florze regionu.

PRZEJŚCIA DLA ZWIERZĄT

Planuje się dostosowanie obiektów mostowych usytuowanych nad rzeką Radomką i Mleczną do warunków, jakim powinny odpowiadać przejścia dla zwierząt dużych. Natomiast obiekty usytuowane w km 10+905 oraz 10+905 zaprojektowane zostały jako samodzielne, niezależne, bezkolizyjne przejścia dla zwierząt pod drogą krajową. Poniżej przedstawiono zestawienie projektowanych obiektów inżynierskich, których kształt i wymiary dostosowane są do wielkości zwierząt dużych (zgodnie z wytycznymi Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie):

Wariant „I”:

- km 4+640 (most na rzece Radomce, szerokość przejścia ok. 52m i wys. 4m),
- km 10+905 (obiekt w pobliżu ciek wodnego, szerokość przejścia 9,5m i wys. 4,5m),
- km 20 +305 (most na rzece Mleczna, szerokość przejścia ok. 17m i wys. 4m),
- km 21+922 (obiekt wzdłuż ciek wodnego, szerokość przejścia 9,5m i wys. 4,5m),

Ze względu na występowanie w sąsiedztwie planowanej inwestycji drobnej fauny, zaproponowano dla niej w przepustach na ciekach wodnych wprowadzenie półek szerokości min. 0,5m.

Dla wariantu „I” półki dla drobnej fauny proponuje się przy następujących ciekach wodnych:

- ciek w km 1+398,
- ciek w km 3+865 (korytarz ekologiczny doliny Radomki),
- ciek w km 4+300 (korytarz ekologiczny doliny Radomki),
- ciek w km 5+450 (korytarz ekologiczny doliny Radomki),

- ciek w km 17+953,

W otoczeniu wszystkich przejść dla zwierząt, należy zaprojektować zieleń naprowadzającą w formie grup krzewów i drzew o naturalnej formie.

Projektowane przejścia dla zwierząt, wpłyną na zachowanie powiązań w istniejących korytarzach migracyjnych, a także ograniczą ryzyko wystąpienia kolizji drogowych.

z up. WOJEWODY MAZOWIECKIEGO
Teresa Stachowicz
Dyrektor
Wydziału Środowiska i Rolnictwa