

BT.6220.3.2023

DECYZJA

Na podstawie art. 80, art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2023 r. poz.775) oraz art. 71 ust.1 i ust. 2 pkt 2, art.75 ust.1 pkt 4, art. 82 ust. 1 pkt 1 lit b), art.85 ust. 2 pkt. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie , udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (DZ.U. z 2023 r. poz.1094) po rozpatrzeniu wniosku nr O.WA.I – 4.KP – 12.4143.4.2018.88.GMM.MP L.dz.: 531/2018 z dnia 19.10.2018 (data wpłynięcia do urzędu 22.10.2018) przez GDDKiA Leszek Sękułski Zastępcy dyrektora oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia „Koncepcja rozbudowy drogi krajowej nr 79 wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla zadań: Zadanie A – rozbudowa drogi krajowej nr 79 na odcinku Góra Kalwaria – Mniszew, Zadanie B – Rozbudowa drogi krajowej nr 79 na odcinku Mniszew – Magnuszew”

orzekam

- 1. Ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia** Koncepcja rozbudowy drogi krajowej nr 79 wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla: Zadanie A – rozbudowa drogi krajowej nr 79 na odcinku Góra Kalwaria – Mniszew,
- 2. Odmawiam ustalenia środowiskowych uwarunkowań dla przedsięwzięcia** Koncepcja rozbudowy drogi krajowej nr 79 wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla: Zadanie B – Rozbudowa drogi krajowej nr 79 na odcinku Mniszew – Magnuszew”.

Ustalając środowiskowe uwarunkowania dla Zadania A– rozbudowa drogi krajowej nr 79 na odcinku Góra Kalwaria – Mniszew orzekam:

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

1. Inwestycję należy objąć stałym nadzorem przyrodniczym, który powinien:
 - prowadzić kontrole terenu pod kątem stwierdzenia obecności zwierząt lub ich kryjówek, zarówno przed rozpoczęciem prac przygotowawczych (w tym rozbiórkowych), jak i na etapie realizacji przedsięwzięcia (w szczególności wykopy budowlane), dostosowując zakres i częstotliwość kontroli do biologii gatunków poszczególnych grup zwierząt oraz warunków pogodowych. W przypadku stwierdzenia obecności zwierząt zapewnić im możliwość przemieszczania się poza obszar objęty robotami budowlanymi lub dokonywać przeniesienia zidentyfikowanych osobników na optymalne dla danego gatunku siedliska;
 - wskazywać konieczność wprowadzenia zabezpieczeń realizowanych na placu budowy systemów i wykopów, mogących stanowić antropogeniczne pułapki dla zwierząt (np. ogrodzenia, pochylnie przeciwdziałające uwięzieniu, przykrywanie studzienek, wypustów);

- wskazywać konieczność zastosowania ogrodzeń tymczasowych chroniących przed dostaniem się płazów i innych drobnych zwierząt na plac budowy, a w przypadku stwierdzenia takiej konieczności określić rodzaj, wymiary, miejsce i czas ich funkcjonowania oraz nadzorować ich wykonanie i stan;
 - prowadzić nadzór nad wykonaniem wynagrodzeń stałych (docelowych) w zakresie rodzaju, wymiarów oraz lokalizacji;
 - nadzorować proces wycinki drzew i krzewów, w tym przeprowadzić inspekcję na obecność owadów, ptaków i ssaków oraz ich siedlisk w rejonie wycinki, jak również zapewnić zabezpieczenia drzew i krzewów przewidzianych do pozostawienia;
 - egzekwować, doprecyzować i ewentualnie modyfikować metody (w tym technologię i harmonogram) oraz terminy poszczególnych prac z uwzględnieniem zmian sezonowych pór roku i warunków pogodowych, w tym temperatury;
 - na bieżąco określać zagrożenia dla przyrodniczych elementów środowiska i wprowadzać działania zaradcze lub naprawcze;
2. Podczas realizacji inwestycji należy ograniczyć prowadzenie prac związanych z budową w sąsiedztwie gniazd należących do mrówki rudnicy (km 37+400 – 37+450 – 4 stanowiska po lewej stronie drogi). W przypadku konieczności prowadzenia prac w ich pobliżu poprzez należy je oznaczyć i zabezpieczyć na czas budowy;
 3. Należy ograniczyć prace na obszarach piaszczystych (stanowiska gatunków: piaskun wydmy *Yllenus arenarius*, wardzanka *Bembix rostrata*, okolice Ostrówka – km 41+700); nie należy tam składować materiałów budowlanych ani parkować pojazdów;
 4. Należy przeszukać obszar planowanych robót i miejsca, w których będą przebywali ludzie i pojazdy, w miejscach stwierdzonego występowania ślimak winniczek *Helix pomatia* (km 31+970, 35+498, 36+867, 37+790, 39+495, 0+320, 1+400); znalezione muszle należy zebrać i przenieść kilkadziesiąt/kilkaset metrów od placu budowy; podczas prowadzonych prac należy odpowiednio składować i stosować materiały budowlane i produkty chemiczne, ponieważ skażenie metalami ciężkimi istotnie ogranicza płodność i wpływa na śmiertelność tych zwierząt;
 5. Prace budowlane w miejscach kolizji ze stanowiskami chronionych gatunków ryb: stanowisko 1 (km około 32+000), stanowisko 14 (km 0+350), należy prowadzić pod nadzorem ichtiologa;
 6. Należy ograniczyć wpływ wód odprowadzanych z drogi (substancjami ropopochodnymi) oraz wpływ środków wykorzystywanych do popraw przyczepności nawierzchni drogowej w okresie zimowym (głównie sól), na środowisko wodne; na odcinku drogi krajowej 79 w miejscu przecięcia z rzeką Pilicą należy zastosować do oczyszczania wód opadowych odprowadzanych z powierzchni mostu i jego bezpośredniej okolicy, separatory substancji olejowych (substancji ropopochodnych); w odniesieniu do Pilicy wskazane jest, aby wody opadowe, po wstępnym oczyszczeniu w standardowych urządzeniach doczyszczających (ww. separatory substancji ropopochodnych) nie były wprowadzane do rzeki bezpośrednio, ale przez biologiczne systemy doczyszczające (np. rowy trawiaste); niedopuszczalne jest odprowadzanie wód opadowych do zbiorników wód stojących (np. starorzeczka);
 7. W miejscach, gdzie znajdują się siedliska płazów, w trakcie prac budowlanych należy zastosować ogrodzenia ochronne; tymczasowe ogrodzenia ochronne należy wykonać na następujących odcinkach: 40+360 (w zależności od poziomu wody ponieważ zbiornik ten

zanika) i 41+300 – 41+350; płotki powinny być wkopane w ziemię na głębokość 30 cm i posiadać wysokość minimum 50 cm, a górna krawędź (tzw. przewieszka) powinna być zagięta w kierunku przeciwnym do drogi i posiadać długość min 10 cm; płotki powinny sięgać min 50m ponad linię rzutu brzegów zbiornika wodnego na linię jezdni, a ich końce powinny być odgięte na zewnątrz drogi na min 5 m;

8. Dla obiektu mostowego w km 31+980 (szlak migracji ptaków) należy zaprojektować zastosowanie umocnień naturalnych (geokarta oraz tłuczeń obsypany humusem i obsiany), pasy terenu po obydwu stronach powinny mieć co najmniej dwukrotną szerokość cieku, zapewnić nie mniejsze niż istniejące parametry obiektu;
9. Należy dostosować istniejący przepust w km 35+455 do pełnienia funkcji przejść dla ptaków i małych zwierząt; przepust skrzynkowy o wymiarach 2,0 x 4,0 m o długości ok. 64 m, półki dwustronne każda szer. ok. 1,6 m, współczynnik ciasnoty 0,07; dojścia do półek powinny być wyposażone w obustronne płotki naprowadzające o długości 100 m od krawędzi przepustu z każdej strony; należy wkopać w ziemię na głębokość ok. 30 cm, część naziemna powinna mieć minimum 50 cm; górna krawędź płotka powinna być odgięta na zewnątrz (przewieszka) – 10 cm; zakończenie ogrodzeń należy ukształtować w literę „U”, powodującą zmianę kierunku ruchu zwierząt; płotki muszą być szczelnie połączone z czołem przepustu; należy zastosować płotki z siatki metalowej o rozmiarach oczek 0,5 x 0,5 cm lub płotki pełne;
10. Należy zastosować szczelne separatory; dodatkowo dla separatorów planowanych blisko zbiorników retencyjnych, w przypadku planowanego ich ogrodzenia należy wewnątrz ogrodzenia umieścić także separator i wraz z ogrodzeniem zbiornika zamontować płotki dla ptaków (płotki należy wkopać w ziemię na głębokość ok. 30 cm, część naziemna powinna mieć minimum 50 cm, górna krawędź płotka powinna być odgięta (przewieszka) – 10 cm, zapobiegając przechodzeniu zwierząt wspinających się, należy zastosować płotki z siatki metalowej o rozmiarach oczek 0,5 x 0,5 cm lub płotki pełne); w przypadku separatorów zlokalizowanych z dala od zbiorników retencyjnych lub jeśli nie ma możliwości wykonania ogrodzenia obejmującego separator, na jego wlocie należy zamontować kratę o odstępach między prętami równych 2 cm;
11. W odniesieniu do szlaku migracji w dolinie Pilicy (km 0+430 – 1+250) – projektowany nowy obiekt mostowy powinien posiadać parametry umożliwiające swobodną migrację zwierząt o wymiarach: przestrzeń dla migracji zwierząt równa minimum dwóm szerokością koryta rzeki, które wynosi 60 m, pas przejścia z każdej strony koryta 66 m, światło pionowe około 5m);
12. Prace w dolinie Pilicy (km 41+440) należy prowadzić z minimalnym zajęciem terenu: zaplecze budowy należy zlokalizować poza terenem dolin rzecznych;
13. Na trasie przelotu drobnych ptaków (km 31+300 – 32+400) należy zastosować ekrany lub panele o wysokości ok 3 m, podnoszące wysokość przelotu;
14. W przypadku zastosowania jako zabezpieczenie akustyczne przezroczystych ekranów należy zastosować pasy pionowe o szerokości od 1,5 do 2 cm rozmieszczone co 4 cm;
15. Most na rzece Pilicy należy wyposażyć w odpowiednie zabezpieczenia przed kolizjami nietoperzy z poruszającymi się pojazdami; mogą to być nieprzezierne ekrany, połączenie panelu i siatki lub gęsta siatka widoczna również dla ptaków za zewnętrznymi krawędziami mostu o wysokości ok. 4,5 m (wyższych niż TIR) i wydłużonych o 50 m z każdej strony przed i za mostem w miejscu przecięcia rzeki;

16. Wykonać inwentaryzację budynków planowanych do wyburzenia, pod kątem występowania gatunków ptaków i nietoperzy; inwentaryzację wykonać nie wcześniej niż trzy dni przed wyburzeniem danego obiektu, kontrole takie należy prowadzić niezależnie od tego w jakim miesiącu zaplanowano prace rozbiórkowe;
17. Należy zabezpieczyć głębokie i strome wykopy ziemne przed wpadaniem do nich drobnych zwierząt (płazów, ssaków, bezkręgowców) poprzez ich wygrodzenie tymczasowymi płotkami zabezpieczającymi (tymczasowymi przenośnymi płotkami herpetologicznymi) o parametrach płotków stałych w obrębie przepustów przystosowanych do pełnienia funkcji ekologicznych; płotki powinny obejmować pełen obwód strefy brzeżnej poszczególnych zagłębień (wykopów) powstających w ramach prowadzonych prac budowlanych;
18. Należy zastosować elementy uciezkowe umożliwiające wydostanie się płazów, a także zabezpieczenie na wlotach poprzez zastosowanie krat o odstępach między prętami co 2 cm w obrębie urządzeń podczyszczających w formie osadnika i separatora w celu uniknięcia uwięzienia i w efekcie śmierci płazów;
19. Wycinkę drzew i krzewów należy prowadzić w okresie od września do marca lub poza tym okresem pod nadzorem ornitologa; wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do niezbędnego minimum (umożliwiającego pomyślne zrealizowanie zamierzeń inwestycyjnych przy zachowaniu jak największych fragmentów w stanie nienaruszonym, bądź zbliżonym do tego stanu);
20. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego maszyn budowlanych w bezpośrednim otoczeniu oraz w obrębie bryły korzennej drzew lub kęp krzewów prowadzić w sposób możliwie najmniej szkodzący drzewom i krzewom, a na czas prowadzenia robót budowlanych zabezpieczyć przed mechanicznym uszkodzeniem odpowiednio pni drzew i krzewów, których usunięcia projekt budowlany nie obejmuje, a zwłaszcza drzew rosnących w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego przedmiotowego odcinka drogi oraz na placu budowy;
21. Na etapie realizacji prace budowlane oraz transport materiałów budowlanych prowadzić w godzinach od 6.00 do 22.00, za wyjątkiem prac wymagających ciągłego procesu technologicznego;
22. Prace budowlane prowadzić w sposób ograniczający możliwość wtórnego pylenia tj. teren inwestycji utrzymywać w należyтым porządku, plac budowy zraszać wodą w dni słoneczne i wietrzne, pokrywać plandekami skrzynie ładunkowe samochodów transportujących materiały sypkie oraz osłaniać przed działaniem wiatru składowiska materiałów zawierających drobne frakcje pyłowe;
23. wyłączyć silniki pojazdów w czasie postoju;
24. powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady inne niż niebezpieczne magazynować selektywnie w wyznaczonym miejscu, w sposób zabezpieczający przed pyleniem, rozwiewaniem odpadów oraz zanieczyszczeniem środowiska, w tym gruntowo – wodnego; ww. odpady przekazywać uprawnionym odbiorcom do przetwarzania;
25. powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady niebezpieczne magazynować selektywnie w szczelnych i oznakowanych kontenerach, pojemnikach lub innych opakowaniach odpornych na działania substancji zawartych w odpadach lub uporządkowane luzem (na utwardzonym placu); w wyznaczonym miejscu i w sposób chroniący ww. odpady przed

- czynnikami atmosferycznymi oraz możliwością powstania wycieków/ ścieków i zanieczyszczenia środowiska, w tym gruntowo – wodnego; miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych oznaczyć i zabezpieczyć przed dostępem osób nieupoważnionych i zwierząt; ww. odpady przekazywać uprawnionym odbiorcom do przetwarzania;
26. wszystkie maszyny i urządzenia wykorzystywane podczas prac budowlanych utrzymywać w dobrym stanie technicznym i konserwować systematycznie w sposób prawidłowy, pozwalający na uniknięcie wycieków płynów technicznych i paliw do środowiska gruntowo – wodnego;
 27. wszelkie prace w obrębie koryta cieków wodnych, w tym w obrębie koryta rzek Pilicy i Czarnej, prowadzić w sposób zapewniający ciągłość przepływu wód oraz niepowodujący zwężenia ich koryta;
 28. ewentualne prace odwodnieniowe prowadzić w sposób niepowodujący trwałego obniżenia poziomu wód gruntowych; wody z ewentualnego odwodnienia zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa w tym zakresie;
 29. zorganizować zaplecze budowy (bazę materiałową oraz miejsca postoju maszyn) poza terenami wodno – błotnymi, podmokłymi, na terenie zabezpieczonym przed potencjalnym zanieczyszczeniem (w szczególności substancjami ropopochodnymi środowiska gruntowo – wodnego; zebrania się lokalizacji zaplecza w dolinach rzek oraz w dolinkach drobnych cieków;
 30. teren realizacji inwestycji zaopatrzyć w środki do neutralizacji awaryjnych wycieków substancji, w tym ropopochodnych; w przypadku ich rozlania zanieczyszczenie niezwłocznie usunąć, a zebrany materiał przekazać do utylizacji uprawnionemu odbiorcy;
 31. podczas przebudowy oraz budowy mostów zabezpieczyć wody cieków wodnych przed dostawaniem się do nich materiałów budowlanych i odpadów, poprzez wykonanie rusztowań, podestów roboczych i zabezpieczeń (np.. ze szczelnie ułożonych desek na całej szerokości przebudowanego obiektu lub użyciu innych materiałów takich jak siatki zabezpieczające, ekrany lub kraty , folia zabezpieczająca), usytuowanych na takiej wysokości, aby nie zakłócić przepływu wód ; po zakończeniu robót rozbiórkowych uporządkować teren z gruzów i odpadów, tak aby powrócił on do stanu zbliżonego do tego sprzed podjęcia robót;
 32. prace w obrębie koryta rzek prowadzić ze szczególną ostrożnością; bezwzględnie unikać wjazdu maszynami budowlanymi w obręb koryta i nie zakłócać naturalnego przepływu wody w ww. ciekach.
 33. wszystkie umocnienia skarp nasypów dokonywać przy pomocy materiałów naturalnych (kamień polny, faszyna itp.) bądź nieszkodliwych dla środowiska (np. płyty ażurowe, bruk, terakota przestrzenna z wypełnieniem kamieniem);
 34. na etapie realizacji przedsięwzięcia zapewnić pracownikom zaplecze sanitarne i socjalne; powstające ścieki bytowe gromadzić w szczelnych zbiornikach bezodpływowych przewoźnych toalet i przekazywać systematycznie za pośrednictwem uprawnionych odbiorców do dalszego zagospodarowania;
 35. wody opadowe i roztopowe z odcinków drogi o przekroju drogowym (terenów niezabudowanych odprowadzać powierzchniowo do rowów drogowych;
 36. wody opadowe i roztopowe z odcinków drogi położonych na terenach zabudowanych oraz terenach zalewowych odprowadzić do kanalizacji ściekowej;

37. wody opadowe i roztopowe z sieci kanalizacyjnej oraz rowów drogowych w przypadku wystąpienia takiej możliwości odprowadzić do cieków melioracji podstawowej (rzek Pilicy, Czarnej, Cedron, po wcześniejszym podczyszczeniu w osadnikach i separatorach) lub kanału A pośrednio lub bezpośrednio poprzez zbiorniki retencyjne; w przypadku braku możliwości odprowadzenia ww. wód do cieków odprowadzić je do zbiorników infiltracyjnych lub retencyjnych;
38. zapewnić stałą drożność systemu odprowadzającego wody opadowe i roztopowe z powierzchni drogowej
39. powstające na etapie eksploatacji przedsięwzięcia odpady niebezpieczne magazynować selektywnie w szczelnych i oznakowanych kontenerach, pojemnikach, lub innych opakowaniach (odpornych na działanie substancji zawartych w odpadach) zlokalizowanych w wyznaczonym miejscu, chroniący ww. odpady przed czynnikami atmosferycznymi oraz możliwością powstania wycieków/ścieków i zanieczyszczenia środowiska, w tym gruntowo-wodnego; miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych oznaczyć i zabezpieczyć przed dostępem osób nieupoważnionych i zwierząt; ww. odpady przekazywać uprawnionym odbiorcom do przetwarzania;
40. powstające na etapie eksploatacji przedsięwzięcia odpady inne niż niebezpieczne magazynować selektywnie w szczelnych kontenerach, pojemnikach lub innych opakowaniach (odpornych na działanie substancji zawartych w odpadach) zlokalizowanych w wyznaczonym miejscu, w sposób chroniący ww. odpady przed czynnikami atmosferycznymi oraz możliwością powstania wycieków/ścieków i zanieczyszczenia środowiska, w tym gruntowo-wodnego; ww. odpady przekazywać uprawnionym odbiorcom do przetwarzania
41. czyścić nawierzchnię wykonywanej drogi co najmniej dwukrotnie w ciągu roku w celu utrzymania jej parametrów akustycznych;
42. na etapie eksploatacji, w przypadku zabudowy mieszkaniowej, szpitali, domów pomocy społecznej lub budynków związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, zlokalizowanych na granicy pasa drogowego, zapewnić właściwe warunki akustyczne w budynkach.
43. Przestrzegania odpowiedniej i terminowej konserwacji maszyn, co zapobiega wyciekom paliw, olejów lub innych płynów eksploatacyjnych, a tym samym zapobiega przedostaniu się ich do gleby lub wód podziemnych;
44. Uszczelnienia powierzchni zaplecza budowy w sposób zapewniający nieprzedostawanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód gruntowych oraz podjęcie działań zabezpieczających przed odprowadzeniem nieoczyszczonych wód opadowych i roztopowych do gruntu;
45. Składowania materiałów i surowców w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i do wód;
46. Organizacji zaplecza zgodnie z zasadą racjonalnego gospodarowania terenem oraz jego lokalizacja w oddaleniu od rzek i innych cieków powierzchniowych;
47. Przechowywania paliw, olejów oraz smarów w przystosowanych do tego celu szczelnych pojemnikach;
48. Wyznaczenia miejsca do tankowania sprzętu w sposób zapewniający zabezpieczenie przed wtórnym zanieczyszczeniem gruntu i wód podziemnych;

49. Wyposażenia terenu inwestycji w środki chemiczne, sorbenty i maty neutralizujące rozlane substancje ropopochodne, a w przypadku wycieku niezwłoczne usunięcie zanieczyszczenia, przekazanie zużytych środków po neutralizacji uprawnionym odbiorcom;
50. Roboty budowlane należy prowadzić w taki sposób aby maksymalnie ograniczyć zasięg ewentualnych szkód, obszarów naruszenia powierzchni ziemi oraz ilość powstających odpadów;
51. Warstwa humusu powinna być zdjęta z przeznaczeniem do późniejszego użycia przy umacnianiu skarp, zakładaniu trawników oraz do innych czynności określonych w dokumentacji projektowej;
52. Magazynowane tymczasowo masy ziemne powinny być zdejmowane i gromadzone selektywnie.
53. Jak największą część należy wykorzystać na terenie prowadzonej inwestycji na przykład do niwelacji terenu;
54. Roboty ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo – wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne;
55. W przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżenia poziomu wód gruntowych, do minimum ograniczyć czas odwadniania wykopu oraz ograniczyć wpływ ww. prac do terenu działki inwestycyjnej;
56. Odprowadzania ścieków bytowych do szczelnych, bezodpływowych zbiorników przewoźnych toalet, niedopuszczania do przepełnienia zbiorników oraz opróżniania zawartości przez wykwalifikowaną firmę posiadającą zgodę na usługi asenizacyjne;
57. Przygotowanie miejsca selektywnej zbiórki odpadów i odpowiednie zabezpieczenie odpadów przed wpływem czynników atmosferycznych, w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń (odcieków) do środowiska wodno-gruntowego poprzez wyścielenie materiałami izolacyjnymi;
58. Wody opadowe i roztopowe przy pomocy pochyleń poprzecznych i podłużnych odprowadzać na pobocza, a następnie do trawiastych rowów drogowych, skąd będą kierowane do istniejących cieków i rowów melioracyjnych na warunkach i po uzgodnieniu z ich administratorami oraz do zbiorników infiltracyjno-ewaporacyjnych oraz retencyjnych;
59. Na odcinkach zabudowy oraz terenów zalewowych należy wykonać kanalizację deszczową – wody opadowe i roztopowe przy pomocy pochyleń poprzecznych i podłużnych kierować do nowoprojektowanych wpustów, skąd poprzez przykanaliki będą kierowane do kanalizacji deszczowej;
60. Wody opadowe i roztopowe do cieku melioracyjnego Kanał A odprowadzać przez zbiorniki retencyjne;
61. Zrealizować system odwadniania drogi ograniczający stężenie substancji ropopochodnych oraz wpływ środków wykorzystywanych do poprawy przyczepności drogi w okresie zimowym;
62. Pojemność zbiorników retencyjnych, infiltracyjno – ewaporacyjnych oraz rowów przydrożnych musi uwzględniać ilość wód opadowych obliczoną dla deszczu nawalnego;

63. Umocnienie skarp i dna rzek na wysokości wód opadowych i roztopowych materiałami pochodzenia naturalnego na warunkach administratora cieków;
64. Odprowadzenia wód opadowych ze zbiorników retencyjnych do Kanału A w ilości i na warunkach określonych przez administratora;
65. Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych do rzek Pilicy, Czarnej i Cedron prowadzić w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód; zastosowania urządzeń podczyszczających (separatory substancji ropopochodnych i osadniki zawiesin) dla ww. wód z pasa drogowego oraz obiektów drogowych;
66. Teren zaplecza budowy zlokalizować możliwie jak najdalej od cieków wodnych;
67. Utrzymywania zbiorników retencyjnych w sprawności, poprzez regularne oczyszczanie ich z nagromadzonych osadów;
68. Zapewniania stałej konserwacji urządzeń podczyszczających i odwadniających w celu sprawnego działania tych urządzeń oraz wysokiej skuteczności podczyszczania wód opadowych i roztopowych;
69. Odbiór osadów powstałych w separatorach substancji ropopochodnych poprzez specjalistyczną firmę posiadającą zezwolenie na ten rodzaj usług.

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

- 1) zaprojektowanie w km 31+980 obiektu mostowego nad rzeką Czarna o minimalnym przekroju wynoszącym ok. 13,5m oraz minimalnym światłem pionowym wynoszącym 2,0m;
- 2) przed każdym wylotem zbiorczą kanalizacji do odbiornika zewnętrznego zaprojektować urządzenia podczyszczające w postaci osadników i separatorów substancji ropopochodnych;
- 3) na odcinku projektowanej przebudowy w ramach Zadania A zaprojektować minimalnie 19 zbiorników retencyjnych połączonych za pomocą przepompowni i kanałów tłocznych z ciekami melioracji podstawowej.
- 4) zastosowanie nawierzchni charakteryzującej się zdolnością do redukcji hałasu na poziomie nie mniejszym niż 2dB na całej długości przedmiotowego odcinka jezdni;
- 5) wykonanie ekranów akustycznych minimalizujących oddziaływanie hałasu na terenach chronionych akustycznie, dla zadania A przedmiotowej inwestycji, o klasie pochłaniałości nie niższej niż A1 i klasie izolacyjności nie niższej niż B2, zgodnie z przedstawioną lokalizacją i podanymi parametrami :

| Nazwa | Strona drogi | Kilometraż drogi | Długość | Wysokość | Typ ekranu |
|-------|--------------|------------------|---------|----------|---------------|
| 1 | lewa | 29+500-29+629 | 130 | 3m | odbijający |
| 2 | prawa | 29+840-30+109 | 270 | 3m | odbijający |
| 3 | lewa | 30+250-30+400 | 151 | 4m | pochłaniający |
| 4a | lewa | 30+539-30+597 | 62 | 4,5m | pochłaniający |
| 4b | lewa | 30+619-30+660 | 43 | 4,5m | pochłaniający |
| 5 | prawa | 30+654-30+803 | 149 | 3m | odbijający |

| | | | | | |
|-----|-------|---------------|-----|------|---------------|
| 6 | prawa | 31+420-31+520 | 101 | 3m | pochłaniający |
| 7 | prawa | 31+815-31+920 | 106 | 3m | pochłaniający |
| 8a | lewa | 31+985-32+018 | 34 | 4,5m | pochłaniający |
| 8b | lewa | 32+016-32+131 | 113 | 4,5m | pochłaniający |
| 9 | prawa | 32+238-32+306 | 69 | 3m | odbijający |
| 9a | prawa | 33+380-33+548 | 169 | 3m | pochłaniający |
| 10 | prawa | 33+822-33+883 | 62 | 3m | pochłaniający |
| 10a | prawa | 34+690-34+910 | 221 | 3m | pochłaniający |
| 11 | lewa | 33+895-33+932 | 39 | 4,5m | pochłaniający |
| 11a | lewa | 34+646-34+910 | 265 | 3m | pochłaniający |
| 12a | lewa | 35+552-35+623 | 71 | 3m | pochłaniający |
| 12b | lewa | 35+621-35+700 | 79 | 3,5m | pochłaniający |
| 13 | lewa | 35+980-36+078 | 99 | 3m | pochłaniający |
| 14 | prawa | 36+220-36+314 | 95 | 3m | pochłaniający |
| 15a | lewa | 36+230-36+413 | 186 | 3m | pochłaniający |
| 15b | lewa | 36+520-36+620 | 100 | 3m | pochłaniający |
| 16 | lewa | 36+750-36+996 | 245 | 3m | pochłaniający |
| 17 | prawa | 37+299-37+429 | 130 | 3m | pochłaniający |
| 18 | prawa | 37+649-37+759 | 110 | 3m | pochłaniający |

- III. Przedsięwzięcie wymaga sporządzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego, w formie pomiarów kontrolnych wykonanych w trakcie eksploatacji przedsięwzięcia w terminie 12 miesięcy od dnia oddania inwestycji do użytkowania. Wyniki analizy porealizacyjnej należy przedstawić odpowiedniemu organowi w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Kontrolne pomiary hałasu wykonać w punktach zlokalizowanych w taki sposób, aby przeprowadzone pomiary pozwoliły na ustalenie miejsca o największym oddziaływaniu źródeł hałasu związanych z eksploatacją przedmiotowego przedsięwzięcia na zabudowę zlokalizowaną wg poniższego wykazu:**

| Nr receptora | Kilometraż drogi | Strona drogi |
|--------------|------------------|--------------|
| 15 | 30+369 | lewa |
| 16 | 30+580 | lewa |
| 18 | 30+628 | lewa |
| 30 | 31+548 | lewa |
| 33 | 32+018 | lewa |
| 34 | 32+028 | lewa |
| 36 | 32+076 | lewa |
| 38 | 33+430 | prawa |
| 39 | 33+459 | lewa |
| 40 | 33+472 | prawa |
| 41 | 33+486 | lewa |
| 42 | 33+491 | prawa |
| 43 | 33+499 | prawa |
| 44 | 33+571 | lewa |
| 45 | 33+572 | lewa |
| 48 | 33+910 | lewa |
| 49 | 33+945 | prawa |

| | | |
|-----|--------|-------|
| 51 | 34+491 | lewa |
| 52 | 34+498 | prawa |
| 53 | 34+519 | lewa |
| 54 | 34+561 | prawa |
| 55 | 34+585 | prawa |
| 56 | 34+609 | prawa |
| 57 | 34+636 | prawa |
| 63 | 34+760 | prawa |
| 64 | 34+770 | lewa |
| 65 | 34+788 | lewa |
| 66 | 34+802 | lewa |
| 68 | 34+840 | prawa |
| 75 | 36+280 | prawa |
| 83 | 37+340 | prawa |
| 89 | 39+326 | prawa |
| 90 | 39+447 | prawa |
| 92 | 41+066 | prawa |
| 94 | 41+199 | lewa |
| 96 | 41+425 | lewa |
| 97 | 41+461 | lewa |
| 99 | 41+525 | lewa |
| 100 | 41+519 | prawa |
| 101 | 41+543 | lewa |
| 102 | 41+593 | lewa |
| 103 | 41+591 | prawa |
| 104 | 41+611 | lewa |
| 105 | 41+615 | prawa |
| 106 | 41+629 | lewa |
| 107 | 41+672 | prawa |
| 108 | 41+703 | prawa |
| 109 | 41+712 | lewa |
| 110 | 41+772 | lewa |

Badania powinny być przeprowadzone przez laboratorium posiadające certyfikat akredytacji, wydany przez PCA lub równoprawną jednostkę akredytującą. W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska, należy podjąć skuteczne działania minimalizujące lub działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Charakterystyka przedsięwzięcia Zadanie A- rozbudowa drogi krajowej nr 79 na odcinku Góra Kalwaria – Mniszew zawarta jest w załączniku do niniejszej Decyzji.

UZASADNIENIE

W dniu 19.10.2018 r. Pan Leszek Sekulski Zastępca Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i mostami złożył wniosek wydanie decyzji środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia „Koncepcja rozbudowy drogi krajowej nr 79 wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla zadań: Zadanie A: Rozbudowa drogi krajowej nr 79 na odcinku Góra Kalwaria-Mniszew, zadanie B- rozbudowa drogi krajowej nr 79 na odcinku Mniszew – Magnuszew”. Decyzja ta

jest niezbędna do uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla przedmiotowego odcinka drogi.

Do wniosku dołączono:

1. Kartę informacyjną przedsięwzięcia – 4 egzemplarze
2. Wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów – 4 egzemplarze;
3. Mapa z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na którym będzie oddziaływać przedsięwzięcie – 4 egzemplarze;
4. Wypisy z rejestru gruntów obejmujący przewidywany teren inwestycji oraz obszar, na którym będzie oddziaływać przedsięwzięcie - 4 egzemplarze;
5. Kopia mapy ewidencyjnej obejmująca przewidywany teren inwestycji oraz obszar, na którym będzie oddziaływać przedsięwzięcie - 4 egzemplarze;
6. Wersja elektroniczna materiałów - 4 egzemplarze;
7. Pełnomocnictwo

Planowane przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w art. 59 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś oraz w § 3 ust. 2 pkt 2, w związku z pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko do przedsięwzięć, w przypadku których przed dniem wejścia w życie rozporządzenia wszczęto i nie zakończono przynajmniej jednego z postępowań w sprawie decyzji, zgłoszeń lub uchwał, o których mowa w art. 71 ust. 1 oraz art. 72 ust. 1-1b ustawy ooś, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Mając zatem na uwadze, że procedowanie w postępowaniu głównym rozpoczęło się przed dniem wejścia w życie przepisów rozporządzenia z dnia 10 września 2019 r., należy stosować przepisy obowiązujące na mocy rozporządzenia z dnia 9 listopada 2010 r.

Treść niniejszej decyzji przygotowana została w oparciu o zgromadzony materiał dowodowy w sprawie oraz wiedzę własną organu.

Zgodnie z art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko stwierdza, w drodze postanowienia, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego i Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej. Organem właściwym do wydania przedmiotowego postanowienia zgodnie z art. 75 ust. 4 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (zwanej dalej ustawą ooś) jest wójt na którego obszarze właściwości znajduje się największa część terenu, na którym ma być realizowane przedsięwzięcie.

Wypełniając dyspozycję art. 64 ust 1 ustawy ooś Wójt Gminy wystąpił w dniu 24.10.2018r. pismem znak BT.7624.7.2018.4 do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Dyrektora

Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie, pismem w dniu 24.10.2018 roku do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie oraz pismem z dnia 24.10.2018r. znak BT.7624.7.2018.5 do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Koźienicach z wnioskiem dotyczącym wydania opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz ewentualnego zakresu raportu o oddziaływanie na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Do w/w wniosku dołączono kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z wnioskiem inwestora, wykaz działek przewidzianych do przeprowadzenia prac przygotowawczych, mapę z zaznaczonym przewidzianym obszarem na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym obszarem na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wypisy z rejestru gruntów obejmujące przewidywany teren inwestycji oraz obszar na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie oraz pełnomocnictwo wydane z ramienia GDDKiA.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie pismem WA.RZŚ.436.1.760.2018.ZZ06.AW; WA.ZZŚ.6.435.291.2018.AW z dnia 28.11.2018r. (data wpływu 05.12.2018r.) po przeprowadzeniu analizy wniosku stwierdziło że dla w/w przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Koźienicach pismem znak: ZNS.7020.09.2018 z dnia 13.11.2018r. (data wpływu 19.11.2018r.) po zapoznaniu się z przedłożoną dokumentacją, biorąc pod uwagę charakter, wielkość i skalę przedsięwzięcia oraz lokalizację (inwestycja zlokalizowana jest w korytarzu drogi krajowej, na odcinku przebiegającym m. in. przez tereny budowy zagrodowej, mieszkaniowej jednorodzinnej, mieszkaniowo-usługowej o zróżnicowanym zagęszczeniu, a także w granicach obszarów Natura 2000) uznał, że dla wyżej wymienionego przedsięwzięcia istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określił zakres raportu oddziaływania na środowisko zgodnie z art. 66 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko z dnia 3 października 2008r. (tekst jednolity: Dz. U. z 2018r., poz. 2081).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie pismem znak: WOOŚ-I.4220.942.2018.AGO.2 z dnia 15.11.2018r. (data wpływu 26.11.2018r.) po przeanalizowaniu przedłożonego wniosku uzgodnił, że dla przedsięwzięcia pn. „Koncepcja rozbudowy drogi krajowej 79 wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla zadań: Zadanie A - Rozbudowa drogi krajowej 79 na odcinku Góra Kalwaria – Mniszew, Zadanie B - Rozbudowa drogi krajowej nr 79 na odcinku Mniszew – Magnuszew”, istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a raport winien być zgodny z art. 66 ustawy ooś. RDOŚ uzasadnił swą opinię faktem, że przedmiotowa inwestycja częściowo zlokalizowana jest w granicach obszarów Natura 2000 Dolina Pilicy PLB140003, Dolina Dolnej Pilicy PLH140016, Dolina Środkowej Wisły PLB140004 oraz w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Dolina rzeki Pilicy i Drzewiczki ustanowionego Rozporządzeniem Nr 43 Wojewody Mazowieckiego z dnia 5 maja 2005r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Dolina rzeki Pilicy i Drzewiczki (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 105, poz. 2950, ze zm.) a także w granicach Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, dla którego obowiązującym aktem prawnym jest Rozporządzenie Nr 3 Wojewody Mazowieckiego z dnia 13 lutego 2007r. w sprawie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 42, poz. 870, ze zm.) oraz w sąsiedztwie pomników przyrody, a w trakcie realizacji planowanego przedsięwzięcia wystąpi emisja substancji pyłowych i gazowych do powietrza oraz hałasu pochodząca z eksploatacji sprzętu mechanicznego i środków transportu oraz to, że etap budowy związany będzie z powstawaniem odpadów i ścieków mających wpływ na środowisko gruntowo wodne, a eksploatacja przedsięwzięcia będzie wiązała się głównie z emisją pyłów i gazów do powietrza, hałasu oraz będzie wiązała się z powstawaniem odpadów

i ścieków – ocena oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko pozwoli określić wielkość i zasięg jego oddziaływania w celu stwierdzenia dotrzymania standardów jakości środowiska, a także określić zabezpieczenia minimalizujące wpływ inwestycji na środowisko.

Zgodnie z art. 59. Ust. 1 pkt. 2 ustawy ooś, przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wymaga realizacja planowanych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, jeżeli obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko został stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1 ustawy ooś.

Dokonując analizy wniosku wraz z przedłożoną kartą informacyjną przedsięwzięcia, uwzględniając łączne uwarunkowania zawarte w art. 63 ust. 1 ustawy ooś oraz biorąc pod uwagę opinie organów pomocniczych oraz wnioski właścicieli działek położonych w sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji, stwierdzono konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Inwestor przedłożył raport oddziaływania na środowisko i jednocześnie na podstawie art. art. 77 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, zwrócono się z wnioskiem o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia pod nazwą: *„Koncepcja rozbudowy drogi krajowej nr 79 wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla zadań: Zadanie A – Rozbudowa drogi krajowej nr 79 na odcinku Góra Kalwaria – Mniszew, zadanie B – Rozbudowa drogi krajowej nr 79 na odcinku Mniszew – Magnuszew.*

Przedmiotowe przedsięwzięcie, które uzyskało środowiskowe uwarunkowania polega na rozbudowie drogi krajowej nr 79 dla zadania A- rozbudowa drogi krajowej nr 79 na odcinku Góra Kalwaria – Mniszew. Wariant preferowany (wariant 1) zakłada początek zadania A w km 29 + 330. Zakres inwestycji obejmować będzie m.in. poszerzenie drogi (przy czym na odcinku, gdzie szerokość jest większa – zwężenie wynikające z uwarunkowań technicznych), wykonanie dodatkowego środkowego trzeciego pasa ruchu dla pojazdów skręcających w lewo służącego do obsługi posesji.

W trakcie prowadzonego postępowania dla Zadania A – nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski. Po gruntownej analizie przedłożonej dokumentacji - koncepcji rozbudowy drogi krajowej nr 79 w wariantach Nr 1 i Nr 2 opracowanej na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad przez Lafrentz Polska Sp. z o.o. Rada Gminy Magnuszew negatywnie zaopiniowała rozwiązania w zakresie budowy dróg serwisowych i tym samym wyraziła sprzeciw dla modernizacji drogi krajowej nr 79 przez teren Gminy Magnuszew, mającej stanowić drogę przyśpieszonego ruchu. Począwszy od wszczęcia postępowania dotyczącego ustalenia środowiskowych uwarunkowań dla zadania B – Rozbudowa drogi krajowej nr 79 Mniszew – Magnuszew, mieszkańcy wyrazili dezaprobatę wobec przedstawionych rozwiązań modernizacji drogi. Na bazie powyższego Wójt Gminy Magnuszew pismem nr BT.7040.24.2018 z dnia 04.06.2018 roku skierowanym do GDDKiA potwierdził brak akceptacji gminy Magnuszew dla przedłożonych projektów koncepcyjnych.

Pismem nr O.WA.I-4.KP-12.4143.4.2018.39.MP.GMM z dnia 19.06.2018 roku GDDKiA potwierdziła konieczność odseparowania ruchu pieszego i rowerowego od ruchu samochodowego i dostosowanie parametrów technicznych drogi do prognozowanego natężenia ruchu.

Wójt Gminy pismem z dnia 26.06.2018 roku podtrzymał wcześniej wyrażoną negatywną opinię z sugestią realizacji planowanych rozwiązań w ramach istniejącego pasa drogowego. Następnie mieszkańcy wnosili odrębnie na piśmie swoje negatywne stanowiska oraz stanowisko w imieniu komitetu protestacyjnego.

Pismem z dnia 16.07.2018r. Wójt Gminy Magnuszew podtrzymując negatywne stanowisko w zakresie planowanych rozwiązań negatywnie zaopiniował lokalizację skrzyżowań z drogami gminnymi oraz lokalizację zatok autobusowych odpowiednio uzasadniając.

Pismem z dnia 13.09.2018 r., w ślad za wcześniejszą korespondencją oraz w nawiązaniu do ustaleń Zespołu Oceny Przedsięwzięć – Wójt Gminy wskazał, jako najlepsze rozwiązanie modernizacji drogi - tzw. „wariant miejski” z chodnikami i ciągami pieszo-rowerowymi na całej długości drogi.

Zaproponowano:

- utrzymanie dotychczasowych skrzyżowań z lewoskrętami
- utrzymanie dotychczasowych zatok autobusowych
- poszerzenie jezdni dla potrzeb ruchu lokalnego, w tym dla maszyn rolniczych w miejscach możliwych do lokalizacji dodatkowego pasa

Pismem z dnia 25.09.2018 roku GDDKiA poinformowała, że w wyniku analizy 3 wariantów i podwariantów koncepcji rozbudowy drogi krajowej 79 na odcinku Mniszew-Magnuszew, do dalszych prac projektowych przyjęto wariant I z uwzględnieniem budowy nowego mostu na rzece Pilica. Podkreślono, że realizacja zadania z zastosowaniem rozwiązania w wariantcie miejskim jest niemożliwa z uwagi na konieczność dostosowania parametrów drogi do ruchu przyspieszonego klasy GP. Uwagi dotyczące ekranów akustycznych i zbiorników wodnych poddawane są szczegółowej analizie. Podkreślono, że ostatecznie rozwiązania zostaną przedłożone samorządom do zaopiniowania.

Pismem z dnia 04.10.2018r. Wójt Gminy Magnuszew zwrócił się z wnioskiem do GDDKiA o przeprowadzenie konsultacji społecznych na terenie gminy w zakresie planowanej inwestycji drogowej, uzasadniając rosnącym niezadowoleniem społecznym wyrażanym pismami mieszkańców wnioskujących o wprowadzenie dogodnych rozwiązań modernizacji drogi.

Pismem z dnia 30.11.2018 r. Samorząd Gminy Magnuszew zwrócił się po raz kolejny z wnioskiem do GDDKiA o zmianę koncepcji modernizacji drogi, wyrażając jednocześnie szczegółową opinię w zakresie przyjętego rozwiązania. Podkreślono między innymi, że budowa dróg serwisowych w terenie zurbanizowanym spowoduje dezorganizację i poważne utrudnienia w funkcjonowaniu gospodarstw.

Wójt Gminy Magnuszew pismem nr BT.7624.7.2018 z dnia 03.02.2020 poinformował strony postępowania o złożonym przez Inwestora „Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko”. Raport został również opublikowany na stronie www.magnuszew.pl. W trakcie opiniowania raportu ooś mieszkańcy gminy Magnuszew, zgłaszali uwagi i wnioski, jednocześnie wskazując negatywny wpływ na społeczność lokalną tej inwestycji. Istotną kwestią dla lokalnej społeczności są drogi serwisowe. Oczywistym skutkiem zarówno budowy nowej drogi głównej, jak i towarzyszących dróg serwisowych będą liczne i długotrwałe emisje i uciążliwości w postaci hałasów, drgań i zanieczyszczeń, na etapie zarówno realizacji inwestycji, jak i późniejszego użytkowania drogi.

Pismem nr BT.7332.1.2019.1 z dnia 22.07.2020 r. Wójt Gminy wezwał Inwestora do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu na środowisko na podstawie wezwania Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w zakresie ochrony przed hałasem i ochrony powietrza. Jednocześnie wskazano ponownie na konieczność zawarcia w raporcie opisu analizowanych wariantów, w tym wariantu najkorzystniejszego dla środowiska, w tym społeczności lokalnej zamieszkującej wzdłuż rozbudowanej drogi wraz z uzasadnieniem wyboru (pkt.II.4b) i ponowną analizę możliwych konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem, w odniesieniu do załączonych wniosków mieszkańców.

Po przekazaniu uzupełnia Raportu OOŚ tj. Aneksu nr 1 oraz Aneksu nr 2, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska wydał Postanowienie nr WOOŚ-I.4221.8.2020.AGO.6 z dnia 31.03.2021 r., jednocześnie uzgadniając realizację przedsięwzięcia.

Wójt Gminy Magnuszew Obwieszczeniem BT.6220.1.2021 z dnia 26.04.2021 zawiadomił, iż został zebrany materiał dowodowy w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Jednocześnie do tutejszego organu wpływały uwagi i wnioski, co do zgromadzonego materiału dowodowego, które zostały przekazywane do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Pismem nr BT.6220.144.2020 z dnia 18.10.2021 r. Wójt Gminy Magnuszew zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w sprawie wydania opinii, co do obowiązku uzupełnienia raportu ooś o informacje na temat powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad pismem nr O/WA.KP-12.4143.1.307.2021 z dnia 15.11.2021 r. (data wpływu do Urzędu Gminy 22.11.2021 r.) poinformowała Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej o potraktowanie pisma Wójta Gminy Magnuszew jako nieuzasadnionego i bezprzedmiotowego na aktualnym etapie rozpatrywania wniosku. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej pismem WOOŚ-I.4221.8.2020.AGO.8 z dnia 15.11.2021 r. zaznaczył, że w przypadku wystąpienia nowego stanu faktycznego w sprawie, który w ocenie Wójta Gminy powinien zostać uwzględniony w toku przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko, Wójt Gminy winien wystąpić do RDOŚ o ponowne uzgodnienie warunków realizacji ww. inwestycji wraz z kompletem wymaganych załączników.

W związku z tym, pismem nr BT.6220.145.2021 dnia 02.12.2021 r. wystąpiono do Polskich Sieci Elektroenergetycznych S.A. o zwrotne przekazanie informacji dotyczącej przebiegu realizowanej inwestycji "Budowa linii 2 x 400 kV Kozienice - Miłosna w zakresie rozbudowy stacji 400/220/110 kV Miłosna (dla wprowadzenia 2 toru linii 400 kV Kozienice - Miłosna " odnośnie krzyżowania się z drogą krajową nr 79 w nowej lokalizacji w Gminie Magnuszew. Z przedłożonej dokumentacji wynika, iż Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad pismem O/WA.Z-3.4341.1273.2020.DC uzgodniła projekt budowlany dotyczący dwutorowej linii elektroenergetycznej 400 kV pomiędzy stacją elektroenergetyczną 400/220/110 kV Kozienice a stacją 400/220/110 kV Miłosna w pasie drogi krajowej nr 79 w miejscowości Rękowice i w miejscowości Bożówka.

Z uwagi na zaistnienie nowego stanu faktycznego w sprawie tj. realizowania przedsięwzięcia pn. "Budowa linii 2 x 400 kV Kozienice - Miłosna w zakresie rozbudowy stacji 400/220/110 kV Miłosna (dla wprowadzenia 2 toru linii 400 kV Kozienice - Miłosna", dla którego wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, w ocenie Wójta Gminy, organu orzekającego w sprawie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla zadania "Koncepcja rozbudowy drogi krajowej 79 wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla zadań: Zadanie A - Rozbudowa drogi krajowej 79 na odcinku Góra Kalwaria – Mniszew, Zadanie B - Rozbudowa drogi krajowej nr 79 na odcinku Mniszew – Magnuszew", winien on być uwzględniony w raporcie. W związku z tym wydano Postanowienie nr BT.7332.3.2021 z dnia 16.12.2021 r. o nałożeniu obowiązku uzupełnienia Raportu ooś w zakresie przede wszystkim kumulowania się oddziaływania realizowanego przedsięwzięcia z planowaną inwestycją, jak również przedstawienia wariantu najkorzystniejszego oraz akceptowalnego z punktu widzenia społeczności lokalnej.

Wójt Gminy po przedłożeniu przez inwestora uzupełnienia raportu ooś, zawiadomił strony postępowania, że w związku z uzupełnieniem przez Wnioskodawcę w dniu 05-05-2022 r (data wpływu do Urzędu Gminy 18.05.2022 r.) raportu o oddziaływaniu na środowisko w/w przedsięwzięcia, należy wnioskować do właściwych organów o ponowne uzgodnienie warunków realizacji planowanego

przedsięwzięcia. Poinformowano również o możliwości składania uwag i wniosków. Organ zwrócił się o ponowne zaopiniowanie raportu, jednocześnie prosząc o zachowanie dokumentacji do całościowego postępowania dla omawianego przedsięwzięcia.

Inwestor w uzupełnieniu raportu nie wskazał wariantu akceptowalnego przez społeczność lokalną, (w szczególności zamieszkującą wzdłuż planowanej modernizacji drogi krajowej – Zadanie B).

Odnosząc się do art. 80 ust. 1 pkt 3 ustawy OOS należy stwierdzić, że planowana inwestycja polegająca na modernizacji drogi na odcinku Mniszew – Magnuszew budzi niezadowolenie wśród lokalnej społeczności. Wynik postępowania z udziałem społeczeństwa jest negatywny, zdecydowana większość wniosków, które wpłynęły do tutejszego Urzędu dotyczyły zdecydowanego sprzeciwu dla inwestycji. Na zebraniach również mieszkańcy jednogłośnie wyrażali sprzeciw wobec planowanej inwestycji z powodu zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi oraz degradacji środowiska.

Analizując zagadnienie, organ nie może nie wziąć pod uwagę ogromnej skali inwestycji i braku jej akceptowalności przez mieszkańców. Krajobraz rolniczy miejscowości położonych wzdłuż rozbudowy DK – 79 na odcinku Mniszew - Magnuszew, zostanie całkowicie zmieniony poprzez tego typu przedsięwzięcie. Na terenach planowanej inwestycji znajdują się przede wszystkim małe rodzinne gospodarstwa. Planowana inwestycja wpłynie negatywnie na środowisko oraz obszar NATURA 2000.

Organ wydaje DŚU biorąc pod uwagę m.in. wyniki uzgodnień i opinii, ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa.

Mając powyższe na uwadze organ orzekł, jak w sentencji tj. – ustalając środowiskowe uwarunkowania dla Zadania A – rozbudowa drogi krajowej nr 79 na odcinku Góra Kalwaria – Mniszew oraz odmawiając ustalenia środowiskowych uwarunkowaniach dla Zadania B rozbudowa drogi krajowej nr 79 na odcinku Mniszew – Magnuszew.

POUCZENIE

Od wydanej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Radomiu za pośrednictwem organu wydającego decyzję w terminie 14 dni od daty doręczenia.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Otrzymują

1. Wnioskodawca
2. Strony postępowania
3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
4. a/a



WOJEWÓDZTWO
Magnuszew
mgr inż. Marek Drapała

Załącznik do Decyzji

Charakterystyka przedsięwzięcia Zadania A – Rozbudowa drogi krajowej nr 79 na odcinku Góra Kalwaria - Mniszew

Investycja zlokalizowana jest w województwie mazowieckim, w następujących jednostkach samorządu terytorialnego: **Zadanie A** – w powiecie piaseczyńskim, gminie Góra Kalwarii oraz w powiecie grójeckim w gm. Warka.



Teren planowanej inwestycji jest objęty następującymi dokumentami planistycznymi:

- **Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego**

Według Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego jednym z kierunków działań w przestrzeni

i transporcie jest udrożnienie systemu tranzytowego, poprzez m. in. rozbudowę i modernizację infrastruktury dostosowanej do ruchu tranzytowego (towarowe linie kolejowe, drogi krajowe) omijające miasta. Drogi krajowe przenoszące duży ruch tranzytowy powinny być wyprowadzane poza miasta poprzez budowę obwodnic. Równocześnie należy podejmować działania mające na celu usprawnienie ruchu rowerowego, w tym budowę tras rowerowych o znaczeniu międzyregionalnym, regionalnym i lokalnym, również niezależnych od układu dróg dla samochodów.

- **Gmina Góra Kalwaria- Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego**

Gmina posiada Plan Zagospodarowania Przestrzennego według którego tereny przyległe wzdłuż obecnej drogi DK 79 zostaną przeznaczone do zainwestowania według przedstawionego projektu.

- **Gmina Warka**

Gmina nie jest objęta miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, zaś tylko fragmentem.

Stadium ukierunkowani i kierunków zagospodarowania przestrzennego, w którym nie zostały uwzględnione informacje dotyczące planowanego projektu. Inwestycja przebiegać będzie na odcinku Góra Kalwaria – Mniszew – początek założono w km 29+330 (koniec Obwodnicy Góry Kalwarii), koniec w km 41+971.

Istniejące zagospodarowanie terenu

Zadanie A - odcinek Góra Kalwarii - Mniszew

Droga na odcinku objętym inwestycją łączy ze sobą ruch pomiędzy województwem mazowieckim i świętokrzyskim. Analizowany odcinek drogi krajowej jest kluczową, międzynarodową trasą prowadzącą ruch tranzytowy. Wzmożony ruch pojazdów osobowych obserwuje się w okresie letnim. Ruch odbywa się po jezdni z dwoma pasami ruchu, po ok. 3,1 - 4,0 m szerokości każdy o nawierzchni bitumicznej na podbudowie tłuczniowej oraz pobocza umocnione mieszanką kruszywa łamanego i destruktem o szerokości do 2m. Stan techniczny nawierzchni istniejącej jest zróżnicowany, lokalnie występują: wyboje, spękania i koleiny. Droga krajowa nr 79 na odcinku objętym opracowaniem ma długość 13+565 km przebiegająca przez gminę:

- Góra Kalwaria znajduje się w znacznej części na obszarze nizinnym, głównie na terenach północnozachodnich ta część gminy kształtuje się zabudowa rozwijająca się w oparciu o naturalne walory obszaru. Bliskie położenie granic administracyjnych Warszawy i miasta powiatowego Piaseczno, atrakcyjny krajobraz wzbogacony licznymi lasami, korzystne warunki środowiska.

- Warka tereny przebiegające wzdłuż inwestycji w większości nie jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, część terenu jest przeznaczona pod zabudowę mieszkalną i mieszkalno- usługowa. Istniejąca droga na rozpatrywanym odcinku przebiega przez teren falisty. Najwyżej położone punkty niwelety znajduje się na odcinku 35+060 na wysokości ok 122,69 m n.p.m. Najniżej położone miejsca zlokalizowane są w km 40+310 na wysokości o 97,85 m n.p.m. Inwestycja polegająca na rozbudowie drogi krajowej nr 79 na odcinku Góra Kalwarii – Mniszew obejmować będzie:

- poszerzenia drogi (przy czym na odcinku, gdzie szerokość istniejąca jest większa – zawężenie, w tym wynikające z uwarunkowań technicznych, prawnych, ekonomicznych)

- wykonanie dodatkowego środkowego trzeciego pasa ruchu dla pojazdów skręcających w lewo służącego do obsługi posesji położonych bezpośrednio przy drodze, w miejscach gdzie nie ma możliwości poprowadzenia dróg serwisowych,

- budowę dróg serwisowych,
- budowy oraz przebudowy zatok autobusowych;
- przebudowy skrzyżowań oraz dróg poprzecznych,
- budowy / przebudowy istniejących zjazdów;
- budowy / przebudowy ciągów pieszych oraz w miejscach gdzie jest to technicznie możliwe – budowy ścieżek rowerowych / ciągów pieszo – rowerowych,
- rozwiązania odwodnienia, w tym:
 - budowa kanalizacji deszczowej,
 - budowy przepustów,
 - poszerzenia i budowy rowów przydrożnych,
 - budowie zbiorników infiltracyjno-ewaporacyjnych, retencyjnych,
 - w systemie odwodnienia planowane są urządzenia podczyszczające wody opadowe,
- budowy / przebudowy oświetlenia ulicznego;
- wykonania kanału technologicznego,
- przebudowę lub budowę obiektów mostowych oraz przepustów,
- wycinka zieleni oraz nasadzenia,
- zabezpieczenie istniejącego uzbrojenia, jeśli będzie to konieczne przebudowę kolidujących urządzeń i sieci istniejącej infrastruktury pod i naziemnej,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego,
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu: bariery, balustrady

Parametry techniczne:

- klasa drogi GP
- obciążenie nawierzchni 115 kN/oś
- nawierzchnia SMA8
- prędkość projektowa
- poza terenem zabudowy 80 km/h
- na terenie zabudowy 60 km/h
- przekrój drogowy 1x2
- minimalna szerokość pobocza gruntowego 1,50 m
- kategoria ruchu KR5

W ramach projektu zakłada się przebudowę/ budowę lub remont obiektów mostowych w następujących lokalizacjach:

- most w km 31+980 - obiekt nad rzeką Czarna w miejscowości Tatary. Zakłada się rozbiórkę obecnego i budowę nowego obiektu o przekroju 13,5 m z obustronnymi półkami dla zwierząt o szerokości około 4,5 m, światło pionowe mostu min.2.0m.. W wariantcie A1 w odległości około 60m w kierunku wschodnim wykonany zostanie analogiczny obiekt, który będzie przeprowadzał drogę dojazdową DD5.

- most w km 36+871 - obiekt w m. Potycz, zakłada się rozbiórkę istniejącego i budowę nowego obiektu (przepustu) o przekroju 3,0 m o konstrukcji skrzynkowej,

Odwodnienie inwestycji

Na odcinkach o przekroju drogowym (teren niezabudowany) zaprojektowano odwodnienie powierzchniowe, tj. wody opadowe przy pomocy pochyleń poprzecznych i podłużnych będą spływały na pobocza, a następnie do rowów drogowych. Na odcinkach zabudowy oraz terenów zalewowych przewidziano budowę kanalizacji deszczowej - wody opadowe przy pomocy pochyleń poprzecznych i podłużnych będą kierowane do

nowoprojektowanych wpustów, skąd poprzez przykanaliki będą kierowane do kanalizacji deszczowej.

Wody opadowe zarówno z rowów drogowych jak i kanalizacji deszczowej będą odprowadzane w przypadku możliwości do cieków melioracji podstawowej:

- rzek Pilicy, Czarnej, Cedron bezpośrednio po wcześniejszym oczyszczeniu w osadnikach, na odcinkach Natura 2000 w separatorach;

- Kanału A pośrednio oraz bezpośrednio przez zbiorniki retencyjne.

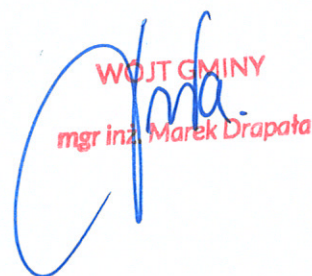
W przypadku braku cieków melioracji podstawowej przewidziano zbiorniki infiltracyjne lub retencyjne (w niekorzystnych warunkach gruntowych). Nie zakłada się odprowadzenia wód opadowych do odbiorników melioracji szczegółowej. Inwestycja na znacznej większości trasy biegnie przez tereny sadów, pól uprawnych i łąk. Droga przecina również kompleksy leśne oraz biegnie w sąsiedztwie zabudowań, przecina niewielkie fragmenty zadrzewień rosnące wzdłuż większych cieków oraz w dolinie Pilicy. Wzdłuż istniejącej trasy rosną miejscami po obu stronach szpalery drzew, droga przecina także fragmenty lasów. Inwestycja wiąże się więc z wycinką wolnostojących drzew przydrożnych, krzewów, zadrzewień oraz obszarów leśnych.

Szpalery drzew przydrożnych składają się z takich gatunków jak: klon zwyczajny *Acer platanoides*, klon jawor *Acer pseudoplatanus*, topole, lipa drobnolistna *Tilia cordata*, brzoza brodawkowata *Betula pendula*, sosna zwyczajna *Pinus sylvestris*, świerk zwyczajny *Picea abies*, jesion wyniosły *Fraxinus excelsior*, grab pospolity *Carpinus betulus*, dąb bezszypułkowy *Quercus petraea*, dąb szypułkowy *Quercus robur*, jarzab pospolity *Sorbus aucuparia*, robinia akacjowa *Robinia pseudoaccacia*, wierzba krucha *Salix fragilis*, klon jesionolistny *Acer negundo*, olsza czarna *Alnus glutinosa*, oraz gatunki drzew owocowych z okolicznych sadów: jabłoń domowa *Malus domestica*, wiśnia domowa *Cerasus vulgaris*, grusza pospolita *Pyrus communis*, orzech *Juglans regia*, oraz krzewy owocowe. Stan sanitarny drzew przydrożnych wzdłuż istniejącej generalnie można określić, jako niezadowolający lub dobry, drzewa te osiągnęły już znaczny wiek i u większości drzew widać połamane, lub ucięte konary i uszkodzenia pni, część których powstawała najwyraźniej po kolizjach z pojazdami. Większość drzew ma mniej lub bardziej zaawansowany posusz korony (zwłaszcza jesiony), zamierające gałęzie, część z nich odłamała się. Obecna struktura gatunkowa drzewostanów w rejonie inwestycji jest w znacznej mierze wynikiem gospodarczej działalności człowieka. Są to drzewostany bardzo zdegenerowane poprzez antropopresję, mają duży udział gatunków obcych, zwłaszcza inwazyjnej robinii akacjowej. W rejonie

trasy dominują bory mieszane i różne leśne zbiorowiska zastępcze z sosną i brzozą wykształcone na siedliskach borów. Do wycinki mogą być przeznaczone również inne gatunki drzew i krzewów, w tym ozdobnych, kolidujących z drogą i rosnące w nieistotnie małych ilościach. W ramach zadania przewiduje się rozbiórki obiektów budowlanych kolidujących z rozwiązaniami projektowymi. Zakres projektu obejmuje całkowitą rozbiórkę obiektów. Obiekty zostaną wyburzone i rozebrane w całości metodą mechaniczną.

Sposób użytkowania budynków jest zróżnicowany, są to najczęściej budynki mieszkalne i gospodarcze oraz wiaty przystankowe i tablice reklamowe. Rozebrać należy również wszystkie ogrodzenia będące w liniach rozgraniczających. Występujące w liniach rozgraniczających obiekty kultu, takie jak kapliczki i krzyże, należy przenieść. Przed przystąpieniem do prac konieczne jest ustalenie nowej lokalizacji oraz technologii, dzięki której obiekty nie ulegną zniszczeniu.

Charakterystyka przedsięwzięcia jest integralną częścią niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Inwestor realizując przedmiotowe zadanie A – rozbudowa drogi krajowej na odcinku Góra Kalwaria - Mniszew winien wykonać inwestycję zgodnie ze szczegółową charakterystyką przedsięwzięcia zawartą w Raporcie o ochronie środowiska.



WOJT GMINY
mgr inż. Marek Drapala

Załącznik do charakterystyki przedsięwzięcia:

1. Raport ooś
2. Aneks nr 1 do Raportu ooś
3. Aneks nr 2 do Raportu ooś

