

**Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112)**

Planowane przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 i § 3 ust. 1 pkt 88 rozporządzenia Rady Ministrów z 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839 ze zm.), dla których uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane, a przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko jest fakultatywne.

Planowane przedsięwzięcie przewiduje rozbudowę drogi wojewódzkiej Nr 726 na odcinku Opoczno – Żarnów tj. od ok. km 46+746 do 64+102 z wyłączeniem odcinka od km 51+458 do km 51+982. Przebudowa obejmie odcinek drogi o długości ok. 16,83 km. Inwestycja częściowo będzie przebiegała w nowym śladzie poprzez wykonanie obwodnicy miejscowości Miedzna Drewniana na odcinku od ok. km 52+600 do ok. km 55+200 (ok. 2,6 km). Inwestycja zlokalizowana jest na terenie miasta Opoczno i gmin: Opoczno, Białaczów i Żarnów w powiecie opoczyńskim, województwie łódzkim. Przedsięwzięcie rozpoczyna się w pobliżu granicy miasta Opoczno, natomiast koniec przedsięwzięcia znajduje się w miejscu dowiązania drogi wojewódzkiej do drogi krajowej nr 74.

W stanie istniejącym droga wojewódzka nr 726 jest drogą jednojezdniową i dwukierunkową o szerokości ok. 6 m, klasy Z. Wzdłuż przebiegu analizowanego odcinka zlokalizowane są obustronne pobocza żwirowe oraz rowy ziemne o nawierzchni trawiastej z roślinnością trawiastą. Na trasie jezdni występują również przepusty służące do przeprowadzenia pod korpusem drogi cieków wodnych oraz obiekty mostowe. W otoczeniu drogi znajdują się budynki wolno stojące, w tym z wykorzystaniem usług, niezabudowane działki, obszary leśne lub rolne. Odwodnienie drogi nie jest w pełni kompleksowo rozwiązane – droga jest odwadniana powierzchniowo, a woda opadowa i roztopowa odprowadzana jest głównie na tereny przyległe do drogi. Droga jest częściowo oświetlona – w obszarach gdzie występuje zabudowa. Na rozpatrywanym odcinku konstrukcja nawierzchni jest bitumiczna. Stan konstrukcji nawierzchni jest zły, znajdują się na niej lokalne spękania i ubytki masy.

Inwestycja ma na celu usprawnienie warunków ruchu kołowego, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. W ramach projektu wprowadza się korekty w istniejącym zagospodarowaniu celem zwiększenia funkcjonalności oraz bardziej ekonomicznego wykorzystania przestrzeni.

*Skala i zakres przedsięwzięcia obejmować będzie:*

- a) budowę/rozbudowę jednojezdniowej drogi wojewódzkiej Nr 726 na odcinku Opoczno – Żarnów, tj. od ok. km 46+746 – 64+102 z wyłączeniem odcinka od km 51+458 do km 51+982 (w tym budowa poboczy gruntowych oraz/lub utwardzonych);
- b) budowę odcinka DW 726 w nowym śladzie, w zakresie dotyczącym obwodnicy Miedznej Drewnianej na odcinku od ok. km 52+600 do ok. km 55+200;
- c) budowę obiektu mostowego w km 49+425 (kilometraż dla stanu istniejącego) na rzece Drzewiczka – w tym likwidacja istniejącego obiektu oraz wykonanie obiektów tymczasowych;
- d) budowę obiektu mostowego w km 52+580 (kilometraż dla stanu istniejącego) na rzece Wąglanka – w tym likwidacja istniejącego obiektu oraz wykonanie obiektów tymczasowych;
- e) budowę i rozbudowę skrzyżowań (połączenia z siecią istniejących dróg), w tym skrzyżowań typu rondo wraz z przebudową i rozbudową odcinków dróg krzyżujących się z DW 726;
- f) budowę odwodnienia powierzchniowego korpusu drogowego oraz budowę kanalizacji deszczowej;
- g) rozbiórkę, budowę i przebudowę przepustów drogowych;
- h) budowę chodników, ścieżek rowerowych oraz ścieżek pieszo-rowerowych;
- i) rozbiórkę, budowę i przebudowę zjazdów na działki przylegające do projektowanego pasa drogowego;
- j) budowę zatok autobusowych (w tym wraz z peronami);
- k) przebudowę przejazdu drogowo-kolejowego na linii kolejowej Nr 25 Opoczno – Skarżysko Kamienna;
- l) budowę oświetlenia drogowego w niezbędnym zakresie wraz z doprowadzeniem zasilania;
- m) przebudowę lub zabezpieczenie kolidujących urządzeń obcych (np. średnie napięcie, sieć gazowa, urządzenia melioracyjne itp.);
- n) wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- o) realizację elementów ochrony środowiska, w tym m.in. nasadzenia zieleni, urządzenia podczyszczające (np. osadniki z zasyfonowanymi wylotami przed zrzutem wód opadowych do odbiornika) oraz przejścia dolne dla średnich i małych ssaków oraz dodatkowo płazów, gadów i bezkręgowców;
- p) wykonanie ścieżki rowerowej na odcinku od km 51+926 do km 51+982 (w sąsiedztwie obwodnicy Wąglan).

*Podstawowe parametry techniczne drogi wojewódzkiej po rozbudowie będą następujące:*

- a) klasa techniczna drogi: G;
- b) kategoria ruchu – KR3;
- c) szerokość nawierzchni – min. 7,0 m (dwa pasy ruchu po 3,50 m);
- d) nawierzchnia jezdni – warstwa ściernalna z SMA 8 na całej długości drogi;
- e) przekrój poprzeczny daszkowy, spadek poprzeczny jezdni 2%;

- f) pobocza gruntowe – min. 1,50 m, w tym utwardzenie na szer. min. 1,0 m;
- g) w miejscach tego wymagających chodniki o nawierzchni z kostki betonowej o szerokości min. 2 m;
- h) w miejscach tego wymagających ścieżki rowerowe, o nawierzchni z kostki betonowej lub z mieszanek mineralno-asfaltowych o szerokości min. 2,6 m;
- i) w miejscach tego wymagających zatoki autobusowe wraz z peronami, o nawierzchni zatok autobusowych z kostki kamiennej;
- j) budowa i przebudowa zjazdów indywidualnych i publicznych w pasie drogowym – nawierzchnia na zjazdach bramowych z kostki betonowej, natomiast na zjazdach do pól z destruktu i tłucznia.

Planuje się następujące obiekty mostowe:

- a) w km ok 49+425 (rzeka Drzewiczka) o minimalnym świetle 25 m;
- b) w km ok 52+230 (rzeka Wąglanka) o minimalnym świetle 27 m.

Droga wojewódzka nr 726 na odcinku objętym opracowaniem krzyżuje się z drogami publicznymi, dla których przewidziano budowę lub przebudowę skrzyżowań w następujących lokalizacjach:

- a) km 47+640 czterowlotowe skrzyżowanie zwykłe z drogą gminną,
- b) km 47+970 trzywlotowe skrzyżowanie zwykłe z drogą gminną,
- c) km 48+400 trzywlotowe skrzyżowanie zwykłe z drogą gminną,
- d) km 49+060 trzywlotowe skrzyżowanie zwykłe z drogą gminną,
- e) km 49+160 trzywlotowe skrzyżowanie typu rondo z drogą gminną,
- f) km 50+110 czterowlotowe skrzyżowanie skanalizowane z drogą powiatową nr 3117E,
- g) km 52+760 czterowlotowe skrzyżowanie skanalizowane z drogą wojewódzką nr 726,
- h) km 54+250 czterowlotowe skrzyżowanie typu rondo z drogą powiatową nr 3116E,
- i) km 55+180 trzywlotowe skrzyżowanie typu rondo z drogą wojewódzką nr 726,
- j) km 57+180 trzywlotowe skrzyżowanie skanalizowane z drogą gminną,
- k) km 57+790 pięciowlotowe skrzyżowanie typu rondo z drogą powiatową nr 3102E,
- l) km 61+230 trzywlotowe skrzyżowanie skanalizowane z drogą gminną,
- m) km 63+220 trzywlotowe skrzyżowanie skanalizowane z drogą gminną,
- n) km 64+100 trzywlotowe skrzyżowanie typu rondo z drogą krajową nr 74,

Planuje się również wykonać:

- a) chodniki o szerokości min. 2 m na odcinkach: od km 46+746 do km 48+190, od km 50+040 do km 50+130, od km 52+130 do km 52+220, od km 52+750 do km 52+790, od km 55+790 do km 56+710, od km 57+200 do km 57+880, od km 58+340 do km 58+450, od km 58+950 do km 59+020, od km 61+250 do km 61+330, od km 63+200 do km 63+300, od km 63+730 do km 64+102;
- b) drogi rowerowe oraz drogi dla pieszych i rowerów o szerokości min 2,6 m na odcinkach: od km 46+746 do km 51+670, od km 52+150 do km 52+660, od km 55+180 do km 64+102;
- c) zatoki autobusowe w km około: 47+180 i 47+210, 47+740, 48+320 i 48+470, 49+120 i 49+220, 50+050 i 50+180, 56+330 i 56+470, 57+660 i 57+860, 58+290 i 58+430, 58+850 i 59+010, 61+180 i 61+320, 63+120 i 63+280, 63+790 i 63+960.

Planowana przebudowa przejazdu przez linię kolejową Nr 25 (Łódź Kaliska – Dębica) podyktowana jest rozbudową DW726 - głównym celem jest poszerzenie nawierzchni

istniejącego przejazdu kolejowego, poprzez ułożenie płyt CBP, tak aby szerokość jezdni oraz projektowanych ciągów pieszych, ciągów rowerowych bądź pieszko-rowerowych na przejeździe odpowiadała szerokości drogi przed i za przejazdem. W przypadku zaistnienia technologicznej konieczności, oraz z zależności od warunków do projektowania wydanych przez zarządcę linii kolejowej na etapie opracowania projektu budowlanego, zakłada się również prace w zakresie wymiany nawierzchni toru, tak aby nawierzchnia kolejowa w obrębie przejazdu posiadała ten sam standard konstrukcyjny co nawierzchnia toru przylegającego do przejazdu.

Projekt przewiduje wykonanie odwodnienia pasa drogowego między innymi za pomocą projektowanych i istniejących (przebudowywanych) rowów drogowych – rowy trawiaste trapezowe oraz odparowująco-chłonne. Na wybranych odcinkach przewiduje się odwodnienie pasa drogowego za pomocą systemu wpustów ulicznych (budowa kanalizacji deszczowej) do dalszych odbiorników. Przewiduje się również budowę, przebudowę lub likwidację przepustów drogowych.

Realizacja inwestycji spowoduje konieczność dokonania wyburzeń istniejących obiektów budowlanych (obiektów inżynierskich), natomiast nie przewiduje się wykonywania wyburzeń obiektów kubaturowych, do których zaliczyć można np. budynki mieszkalne, gospodarcze lub o innym przeznaczeniu.

Inwestycja przebiega przez tereny zurbanizowane z niską zabudową i zielenią urządzoną, obszary zagospodarowane rolniczo oraz obszary leśne. Wokół niskiej, jednorodzinnej zabudowy oraz gospodarstw rolnych dominują sady i ogrody. Tereny rolne to w dużej mierze pola uprawne oraz łąki i nieużytki. Drzewostany to lasy mieszane i bory na uboższych glebach, często są to zalesione grunty porolne. Przez obszar inwestycji przepływa w km 52+250 rzeka Wąglanka oraz w km 49+425 rzeka Drzewiczka. W pobliżu inwestycji znajduje się zbiornik Drzewica w Opocznie na rzece Drzewiczce. W km 54+200 zlokalizowany jest zbiornik wodny związany z jazem przy dawnym młynie w Miedznej Drewnianej. Do inwestycji w km 56+500 – 57+200 w miejscowości Miedzna Murowana przylega zalew (zbiornik retencyjny). W km 63+270 po prawej stronie w Trojanowicach oraz w km 64+000 (lewa strona) w Żarnowie znajdują się niewielkie stawy.

Na odcinku drogi wojewódzkiej w nowym śladzie (tzw. obwodnica Miedznej), inwestycja przebiegać będzie przez obszary zagospodarowane rolniczo. Tereny rolne to w dużej mierze pola uprawne (uprawa zbóż, rzepaku) oraz nieużytki. Drzewostan w km 52+600, w miejscu włączenia obwodnicy do istniejącego przebiegu DW 726, to las mieszany, natomiast na przebiegu projektowanej obwodnicy występują młodniki sosnowe na gruntach porolnych z domieszką brzozy brodawkowatej. Na gruntach nieużytkowanych występują rośliny inwazyjne – czeremcha amerykańska i nawłocie.

W ramach przedsięwzięcia do usunięcia przeznaczono drzewa i krzewy kolidujące z inwestycją, tj. do 425 szt. drzew oraz do 55711 m<sup>2</sup> zadrzewień (grup drzew, podrostów) i zakrzewień. Wycinkę należy prowadzić poza sezonem rozrodczym i lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października włącznie. W przypadku konieczności wykonania wycinki w innym terminie, należy ją poprzedzić bezpośrednią ekspertyzą ornitologiczną stwierdzającą brak zasiedlenia ptaków w rejonie drzewa w przestrzeni o promieniu równym wysokości drzewa planowanego do usunięcia. Nadzór ornitologiczny

obecny przy procesie wycinkowym powinien zbadać każde drzewo pod kątem obecności czynnych gniazd i wstrzymać wycinkę do czasu trwałego opuszczenia gniazda. Jeżeli będzie to konieczne należy wystąpić o stosowną derogację do organu ochrony przyrody.

Przewiduje się wykonanie nasadzeń zastępczych w ilości: 1138 drzew oraz 55711 m<sup>2</sup> krzewów w przypadku ww. maksymalnej wycinki. W przypadku, gdy rzeczywista skala wycinki będzie mniejsza należy kierować się następującą zasadą:

- a) drzewa – za każde rozpoczęte 50 cm obwodu pierśnicy – 1 drzewo (do 50 cm – 1 drzewo, od 51 cm do 100 cm – 2 drzewa, itd.) – należy uwzględnić do obliczeń każdy pień, w przypadku drzew wielopniowych;
- b) krzewy, odrosty, grupy – za 1 m<sup>2</sup> usuwanych krzewów, odrostów, grup – 1 m<sup>2</sup> nowych krzewów lub za każde 5 m<sup>2</sup> usuwanej powierzchni zieleni opisanej w m<sup>2</sup> – 1 drzewo.

Nasadzenia zostaną wykonane w pierwszej kolejności w pasie drogowym niniejszej drogi na odcinku objętym inwestycją w ilości min. 857 drzew i 35000 m<sup>2</sup> krzewów. Pozostała niezbędna ilość nasadzona zostanie na terenach Gmin: Opoczno, Białaczów oraz Żarnów w pierwszej kolejności w odległości do 5 km od linii rozgraniczających teren inwestycji, a w przypadku braku dostępności miejsca do nasadzeń, niezbędna ilość kompensacji zostanie nasadzona w odległości przekraczającej 5 km od linii rozgraniczającej teren inwestycji. Gatunkami przewidzianymi pod nasadzenia kompensacyjne są: berberys zwyczajny (*Berberis vulgaris*), berberys Thunberga (*Berberis thunbergii*), bez czarna (*Sambucus nigra*), bez koralowy (*Sambucus racemosa*), dereń świdwa (*Cornus sanguinea*), jałowiec pospolity (*Juniperus communis*), sosna górska (*Pinus mugo*), leszczyna pospolita (*Corylus avellana*), rokitnik zwyczajny (*Hippophae rhamnoides*), róża (*Rosa*), róża pomarszczona (*Rosa rugosa*), róża rdzawa (*Rosa rubiginosa*), róża błyszcząca (*Rosa nitida*), śnieguliczka biała (*Symphoricarpos albus*), tawuła (*Spiraea*), trzmielina pospolita (*Euonymus europaeus*), wierzba szara (*Salix cinerea*).

W ramach kompensacji przewiduje się również montaż budek dla ptaków i nietoperzy w ilości: 10 budek dla ptaków typu A1, 10 budek dla ptaków typu A, 5 budek dla ptaków typu B, 5 budek dla ptaków typu D, 5 schronień dla nietoperzy typu Stratman i 5 schronień dla nietoperzy typu Issel. Schronienia te należy umieścić w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia w odległości do 1 km, w uzgodnieniu z właścicielem/zarządcą terenu. Miejsce, termin i sposób montażu budek będą ustalone przez nadzór przyrodniczy na etapie realizacji inwestycji.

Realizacja inwestycji wymagać będzie zastosowania materiałów budowlanych takich jak: masy bitumiczne, piasek, kruszywo, beton. W trakcie realizacji wykorzystane zostaną materiały budowlane, które posiadać będą wymagane atesty i deklaracje zgodności. Źródłem zaopatrzenia w wodę będzie gminna sieć wodociągowa lub woda będzie dowożona beczkownikami. Będzie ona używana na cele socjalno- bytowe pracowników budowy oraz technologiczne. Materiałochłonność i energochłonności prowadzonej budowy nie będzie odbiegać od analogicznych przedsięwzięć o podobnym profilu działalności. Zastosowane rozwiązania techniczne w trakcie budowy będą nowoczesne i nie będą stwarzać trwałych i ponadnormatywnych zagrożeń dla środowiska.

Eksploatacja inwestycji nie będzie wiązała się z wykorzystywaniem materiałów, surowców czy też paliw. Zużycie materiałów, surowców oraz paliw może wystąpić

w przypadku ewentualnych prac konserwacyjnych i remontowych. Przewiduje się zapotrzebowanie na środki do utrzymywania zimowego drogi.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiąże się z emisjami na etapie budowy jak i funkcjonowania. Na etapie budowy prace powodować będą emisję substancji gazowych i pyłowych do powietrza, emisję hałasu, powstawać będą odpady budowlane jak i z funkcjonowania zaplecza budowy, generowane będą również ścieki. Oddziaływania te będą przemijalne. Na etapie realizacji przedsięwzięcia wystąpią znaczące oddziaływania na przyrodę ożywioną w związku z zaplanowaną wycinką drzew i krzewów, oddziaływania te będą nieodwracalne, choć zaplanowano formę kompensacji przyrodniczej poprzez nowe nasadzenia drzew i krzewów. Na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia nastąpi oddziaływanie wynikające głównie z odprowadzania wód opadowych i roztopowych z terenu przedsięwzięcia, emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz emisji hałasu w związku z ruchem pojazdów po rozbudowywanej drodze.

W trakcie rozbudowy drogi podstawowym źródłem emisji substancji będzie praca urządzeń i maszyn wykorzystywanych przy budowie.

Na etapie budowy źródłem hałasu emitowanego do otoczenia będą maszyny i urządzenia wykorzystywane przy przebudowie drogi. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe oraz przemieszczające się wraz z frontem robót. Prace budowlane będą wykonywane wyłącznie w porze dnia. Pomimo iż etap budowy charakteryzuje się relatywnie wysoką emisją hałasu do środowiska, należy pamiętać, iż czas jego trwania ma charakter epizodyczny, a po zakończeniu prac budowlanych stan klimatu akustycznego wraca do stanu pierwotnego. Ograniczanie emisji hałasu w czasie budowy polega na stosowaniu nowoczesnych maszyn o niskiej emisji hałasu do środowiska, wyposażonych w sprawne układy wydechowe, wszelkiego rodzaju osłony i tłumiki czy elementy tłumiące drgania i w nienagannym stanie technicznym.

Na etapie eksploatacji, przebudowa drogi wojewódzkiej przyczyni się w dłuższym okresie do redukcji emisji spalin z uwagi na poprawienie przejezdności przebudowywanego odcinka drogi. Jednocześnie dzięki poprawie właściwości jezdnych, spadnie stopień zużycia pojazdów, a tym samym ulegnie obniżeniu poziom hałasu emitowanego do środowiska. Eksploatacja przedsięwzięcia wiąże się z emisją substancji szkodliwych ze źródeł komunikacyjnych, jednak po realizacji przedsięwzięcia, dzięki lepszej organizacji ruchu, dobremu stanowi nawierzchni sprzyjającemu poruszaniu się pojazdów z jednakową prędkością optymalną, emisje do powietrza oraz hałasu ulegną zmniejszeniu w stosunku do stanu przed realizacją.

Ocenę oddziaływania akustycznego wykonano przy pomocy metody obliczeniowej stanu prognozowanego dla horyzontu czasowego na 2028 rok. Dane ruchowe przyjęto zgodnie z pomiarami dokonanymi na potrzeby GPR 2020/2021, a założone prognozy ruchu zostały zatwierdzone przez Zarządcę drogi.

Zgodnie z art. 114 i art. 115 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 54 ze zm.), zwanej dalej POŚ, w celu określenia sposobu zagospodarowania terenów wokół analizowanego obszaru, pozyskano uchwalone miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego (MPZP) dla obszarów podlegających analizie, a dla obszarów w których nie ma miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego,

klasyfikację akustyczną dokonano na podstawie faktycznego zagospodarowania i wykorzystywania terenów na podstawie pism otrzymanych z właściwych urzędów gmin.

W ramach ograniczenia oddziaływania akustycznego zaproponowano wykonanie nawierzchni cichej SMA8 na całym odcinku przebudowywanej drogi. Po uwzględnieniu nowej cichej nawierzchni oraz ogólnej poprawy stanu technicznego drogi nastąpi polepszenie klimatu, jednakże dalej przewiduje się wystąpienie przekroczeń hałasu w porze dnia i nocy.

Gęsta zabudowa zlokalizowana wzdłuż przedmiotowej drogi ogranicza możliwości realizacji zabezpieczeń akustycznych np. ekranów akustycznych z uwagi na możliwość dojazdów do posesji. Wobec powyższego w niniejszym postanowieniu wskazano konieczność przeprowadzenia pomiarów w ramach analizy porealizacyjnej, które zweryfikują skuteczność wszystkich zastosowanych zabezpieczeń, czyli pozwolą na sprawdzenie, czy zastosowane rozwiązania okazały się w rzeczywistości na tyle skuteczne na ile prognozowano w przedmiotowej dokumentacji, a także w przypadku dalszych przekroczeń pozwolą na podjęcie działań zmierzających do wyeliminowania przekroczeń hałasu na przedmiotowej drodze.

W miejscowości Żarnów, przedmiotowa droga dowiązuje do DK 74, gdzie w ujęciu skumulowanym z projektowaną drogą przewiduje się wystąpienie przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. Wobec powyższego, w miejscu projektowanego ronda przewiduje się pozostawienie rezerwy terenu pod ewentualne ekrany akustyczne.

W związku z koniecznością zapewnienia odpowiedniego odwodnienia projektowanego odcinka drogi zastosowano rozwiązania mające na celu sprawne przejście i odprowadzenie wód opadowych i roztopowych. Po realizacji inwestycji wody opadowe i roztopowe z powierzchni rozbudowanej drogi na całości rozpatrywanego odcinka odprowadzane będą za pośrednictwem kanalizacji deszczowej i rowów przydrożnych w sposób przedstawiony w sentencji niniejszego postanowienia.

Na etapie budowy będą powstawały odpady związane z pracami budowlanymi, użytkowaniem sprzętu budowlanego oraz w związku z zatrudnieniem pracowników. Będą to odpady materiałów budowlanych oraz odpady komunalne. Przewiduje się, iż w czasie realizacji przedsięwzięcia, powstaną głównie odpady z grupy 13, 15, 17 i 20. Materiały powstające podczas przebudowy, takie jak masy ziemne, gruz, asfalt, beton, w miarę możliwości wykorzystywane będą na terenie inwestycji, pozostałe przekazywane będą jako odpady innym podmiotom uprawnionym do ich przyjęcia i zagospodarowania (zezwolenie na zbieranie, transport, odzysk lub unieszkodliwienie). Opakowania po materiałach budowlanych będą wykorzystywane wielokrotnie lub przekazywane dostawcy towaru (tektura, palety, beczki metalowe), natomiast tworzywa sztuczne przekazywane będą do zagospodarowania przez odbiorcę ww. odpadu. Część z tych odpadów (np. opakowania po substancjach niebezpiecznych, odpady z eksploatacji maszyn i urządzeń) należy traktować jako odpady niebezpiecznych i w związku z tym należy je traktować w sposób szczególny. Odpady będą gromadzone na placu budowy czasowo, a miejsca ich magazynowania będą wyposażone w szczelne, nieprzepuszczalne podłoże, lub opcjonalnie w szczelnych pojemnikach, kubłach lub kontenerach – zależnie od potrzeb. Ich zastosowanie praktycznie wykluczy zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego. Należy dążyć, aby wszelkie

naprawy używanych maszyn i urządzeń wykonywane były przez firmy serwisowe posiadające stosowne zezwolenia w tym zakresie.

Planowana inwestycja przecina dwie rzeki w km 49+425 rzekę Drzewiczkę oraz w km 52+250 rzekę Wąglankę

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza krajowymi korytarzami ekologicznymi. Droga pozbawiona będzie wysokich ogrodzeń, co zapewni możliwość przemieszczania dużych i średnich zwierząt w poprzek jezdni (przejścia po powierzchni drogi) z zachowaniem ciągłości utrwalonych szlaków migracji. Planowana inwestycja koliduje z korytarzami migracyjnymi płazów, dlatego też dla ochrony stwierdzonych w pobliżu kręgowców a także bezpieczeństwa użytkowników na drodze, zaproponowano aby istniejące i przebudowywane obiekty zachowały swoje funkcje ekologiczne.

W sentencji niniejszego postanowienia zostały zawarte warunki pozwalające na ograniczenie negatywnego wpływu inwestycji na etapie realizacji i eksploatacji na możliwość migracji zwierząt. Wobec powyższego nie przewiduje się pogorszenia możliwości migracji zwierząt na niniejszym odcinku drogi wojewódzkiej.

Planowana inwestycja realizowana będzie poza obszarami wodno-błotnymi oraz o płytkim zaleganiu wód podziemnych. Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami wybrzeży i środowiska morskiego, obszarami górskimi. Przedmiotowa droga przechodzi częściowo przez obszary leśne. Na obszarze planowanej inwestycji nie występują strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

Inwestycja będzie realizowana na obszarach, na których standardy jakości środowiska nie zostały przekroczone.

W pobliżu przedsięwzięcia znajdują się obiekty ujęte w ewidencji zabytków oraz stanowiska archeologiczne. Prace będą prowadzone zgodnie z odrębnymi przepisami w tym zakresie w uzgodnieniu z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.

W zasięgu oddziaływania inwestycji i w jej najbliższej okolicy występują rzeki oraz zbiorniki wodne. Planowane przedsięwzięcie przecina dwie rzeki – Drzewiczkę i Wąglankę, a także znajduje się w pobliżu zbiornika retencyjnego „Wąglanka-Miedzna”.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się na obszarze objętym ryzykiem powodziowym. Na odcinkach drogi przebiegających przez obszar bezpośredniego zagrożenia powodzią zaplanowano rozwiązania techniczne, które nie spowodują zagrożenia dla planowanej drogi oraz obiektów drogowych oraz nie wpłyną na wzrost zagrożenia powodziowego przyległych terenów.


W rejonie realizacji przedsięwzięcia nie znajdują się obszary ochrony uzdrowskiej lub uzdrowiska.

Należy stwierdzić, że z uwagi na rodzaj, charakterystykę, skalę przedsięwzięcia oraz odległość nie będzie miała ona znaczącego negatywnego oddziaływania na cele ochrony, przedmioty ochrony, integralność obszarów i spójność Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać także na pozostałe formy ochrony przyrody.

W związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma zagrożenia wystąpienia katastrofy naturalnej czy budowlanej.



Oddziaływania na etapie budowy będą krótkotrwałe, tymczasowe i lokalne, zaś ich skala będzie zminimalizowana przez właściwą organizację prac i stosowanie zabezpieczeń wskazanych w niniejszym postanowieniu. Na etapie realizacji inwestycji wystąpi m.in. emisja hałasu, substancji pyłowych i gazowych do powietrza, pochodząca ze środków transportu i pracujących na terenie inwestycji maszyn, jednak ograniczą się one do etapu realizacji inwestycji. Planowane przedsięwzięcie będzie oddziaływało na otoczenie ciągle podczas fazy eksploatacji, jednak po zrealizowaniu zgodnie z zaproponowanymi w raporcie i jego uzupełnieniu rozwiązaniami technicznymi, w tym warunkami określonymi w niniejszym postanowieniu, planowane przedsięwzięcie nie powinno spowodować ponadnormatywnego oddziaływania na stan środowiska naturalnego i zdrowie ludzi.

Burmistrz  
Miasta i Gminy Żarnów  
  
dr Krzysztof Nawrocki

