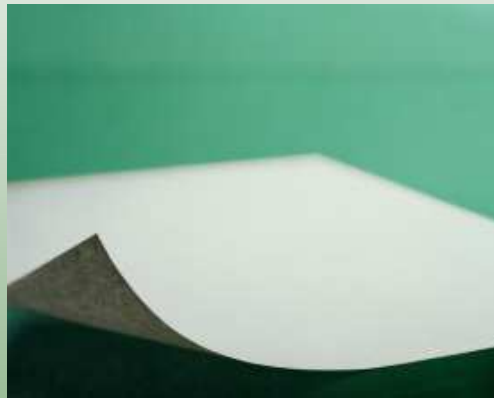


# BUDOWA OBWODNICY RADOMIA W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 7 NA PARAMETRACH DROGI EKSPRESOWEJ

konsultacje społeczne przed wydaniem decyzji o środowiskowych  
uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia



**I n w e s t o r :**

**Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie**

**Projektant :**

Biuro Projektowo Badawcze Dróg i Mostów  
TRANSPROJEKT – WARSZAWA Sp. z o.o.

**Opracowanie prezentacji:**

Katarzyna Łowicka

Warszawa, listopad 2007

# Wniosek o wydanie decyzji środowiskowej

- Przepisy znowelizowanej ustawy Prawo ochrony środowiska nakładają na Inwestora obowiązek uzyskania w pierwszym etapie procesu inwestycyjnego decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, zwanej w ustawie “decyzją środowiskową”
- W 2007r. Oddział w Warszawie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad złożył do Wojewody Mazowieckiego Wniosek o wydanie decyzji środowiskowej
  - Załącznikiem do Wniosku jest m.in. Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko

# Konsultacje społeczne

przed wydaniem decyzji środowiskowej

- Przed wydaniem „decyzji środowiskowej” dla drogi ekspresowej, organ administracji właściwy do wydania decyzji (Wojewoda Mazowiecki), przeprowadza procedurę oceny oddziaływania planowanego zamierzenia inwestycyjnego na środowisko
- Postępowanie to odbywa się z udziałem społeczeństwa
  - W ramach procedury konsultacji społecznych m.in. w dn. 19.11.2007r. o godz. 11:30 w Urzędzie Miasta w Radomiu, zorganizowano rozprawę administracyjną, otwartą dla społeczeństwa

# OCHRONA ŚRODOWISKA

Prezentacja najważniejszych informacji  
zawartych w Raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko



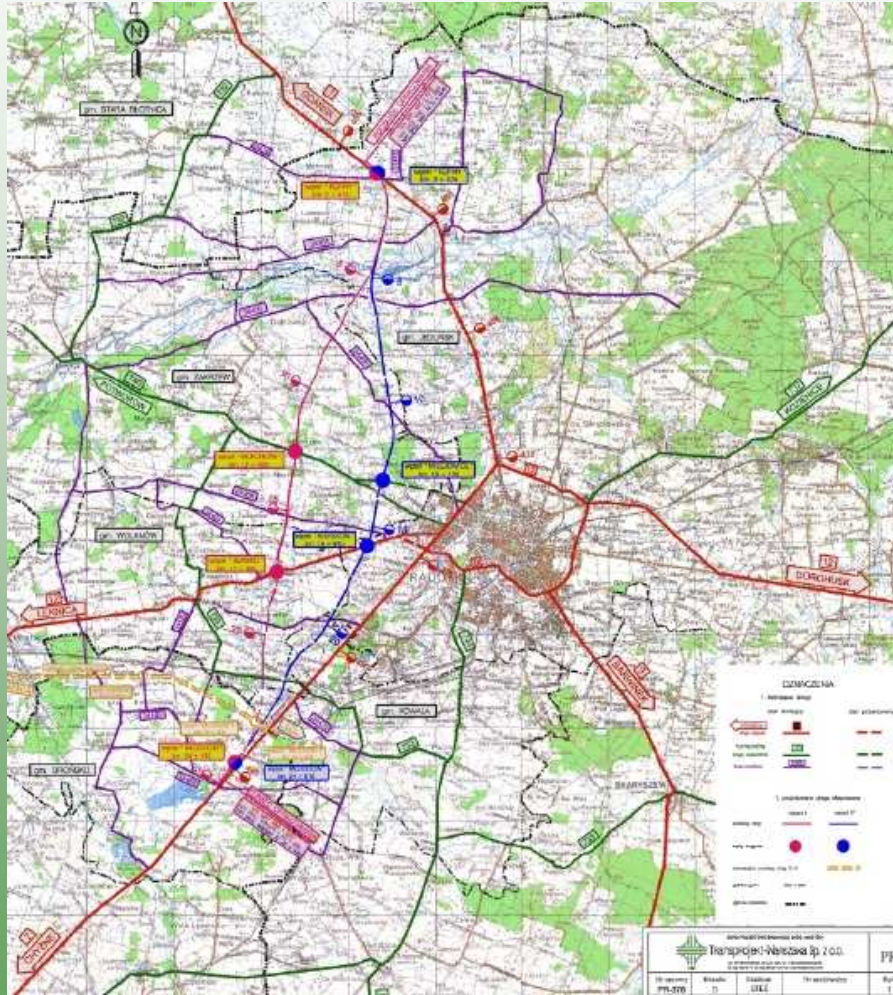
# Istniejący stan zagospodarowania terenu

- Istniejąca droga krajowa nr 7 na odcinku przebiegającym przez miejscowości Kępiny, Jedlińsk, Wsola i przede wszystkim miasto Radom, przebiega w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej po obu stronach drogi



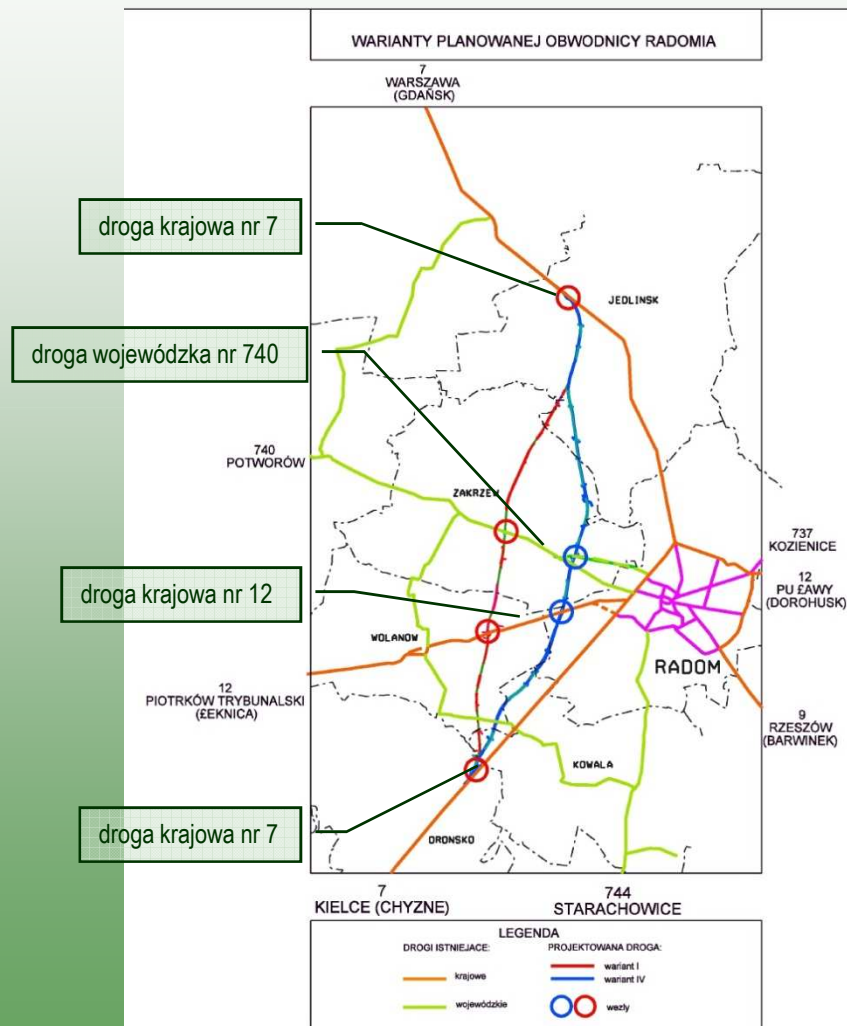
- Ze względu na występowanie zwartej zabudowy mieszkaniowej oraz liczne skrzyżowania nie ma możliwości przystosowania istniejącego odcinka do parametrów drogi ekspresowej
  - Inwestycja zajmie pas terenu szerokości min. 40,0 m.

# Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia



- W Studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowym budowy obwodnicy Radomia w ciągu drogi krajowej nr 7 na parametrach drogi ekspresowej opracowano szereg wariantów przebiegu drogi S-7, z których do dalszej analizy wybrano:
  - wariant „I”
  - wariant „IV”
- W Raporcie o oddziaływaniu na środowisko analizowano też wariant „0” polegający na zaniechaniu budowy planowanej inwestycji.

# Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia



- Projektowana trasa obwodnicy Radomia przebiega przez teren pięciu gmin (Jedlińsk, Zakrzew, Wolanów, Kowala i Orońsko), a w przypadku wariantu “IV” również przez miasto Radom
- Planowany odcinek drogi S-7 może mieć długość:
  - 24,86 km (wariant “I”) lub
  - 25,44km (wariant “IV ”)

# Ochrona środowiska

- W “Raporcie o oddziaływaniu na środowisko” przeanalizowano wpływ planowanej inwestycji na takie elementy środowiska jak:
  - powierzchnia ziemi
  - wody powierzchniowe i podziemne
  - stan akustyczny
  - stan powietrza atmosferycznego
  - przyrodnicze obszary chronione, w tym obszary Natura 2000
  - przyroda ożywiona – świat roślinny i zwierzęcy
  - walory krajobrazowe i rekreacyjne
  - dobra kultury
- Przedstawiono też warunki jakie należy spełnić w celu ochrony życia i zdrowia ludzi oraz zabezpieczenia środowiska.



# Ochrona środowiska

- Zaproponowano rozwiązania zapewniające:
  - poprawę bezpieczeństwa podróżowania
  - ochronę akustyczną ludzi zamieszkujących tereny sąsiadujące z planowaną inwestycją
  - odtworzenie istniejących powiązań komunikacyjnych
  
- W celu ochrony środowiska przed negatywnym oddziaływaniem planowanej drogi planuje się m.in.:
  - urządzenia oczyszczające spływy opadowe z drogi
  - przejścia dla zwierząt
  - nasadzenia roślinne

# Wpływ na powierzchnię ziemi

- W związku z budową planowanej drogi, nastąpi trwałe zajęcie terenów, m.in. użytkowanych rolniczo.
  - Wariant “I” planowanej inwestycji przebiega po terenach z glebami ornymi bardzo dobrymi i dobrymi (gleby klasy III) na odcinku ok. 2,6 km, wariant “IV” na odcinku długości ok. 4,4 km.
- Oceniając straty w terenach cennych dla rolnictwa, wybór wariantu “I” byłby korzystniejszy.

# Wody powierzchniowe i podziemne

- Z prognozowanych dla roku 2025 stężeń zanieczyszczeń w ściekach opadowych z projektowanej obwodnicy wynika, że przekroczone zostaną wartości dopuszczalne stężenia zawiesiny ogólnej, natomiast stężenie substancji ropopochodnych nie przekroczy wartości dopuszczalnej.
- Ochronę wód powierzchniowych i podziemnych zapewni projektowany system odwadniająco – oczyszczający w skład którego wchodzi rowy trawiaste wyposażone w piaskowniki prostokątne lub studzienki osadnikowe (76 szt. dla wariantu „I” lub 72 szt. dla wariantu „IV”).
  - Przyjęty system odwodnienia zabezpieczy także środowisko wodne przed ewentualnymi substancjami niebezpiecznymi, które dostają się do środowiska wskutek wypadków drogowych.

# Klimat akustyczny

- Na podstawie wykonanych obliczeń wynika, że prognozowane zasięgi oddziaływania hałasu na rok 2025, dla analizowanych wariantów kształtować się będą w granicach:
  - 102 – 210 m dla pory dnia i 396 – 644 m dla pory nocy (wariant “0”)
  - 96 – 175 m dla pory dnia i 285 – 355 m dla pory nocy (warianty “I” i “IV”)
- W strefie uciążliwości akustycznej i przekroczeń norm hałasu znajduje się zabudowa mieszkaniowa sąsiadująca z planowaną obwodnicą
- Część zabudowy mieszkaniowej ze względu na kolizję z planowaną obwodnicą zostanie wykupiona i przeznaczona do rozbiórki

# Klimat akustyczny

- W celu ochrony przed hałasem zaprojektowano ekrany akustyczne o wysokości 4 m i łącznej długości:
  - 19,8 km (wariant "I")
  - 25,7 km (wariant "IV").
- Projektowane ekrany akustyczne zabezpieczą zabudowę mieszkaniową sąsiadującą z planowaną obwodnicą przed oddziaływaniem ponadnormatywnego hałasu.



# Powietrze atmosferyczne

- Analiza wpływu na stan powietrza atmosferycznego na 2025 r. wykazała, że w przypadku braku obwodnicy Radomia, w sąsiedztwie istniejącej drogi krajowej nr 7 wystąpią przekroczenia wartości dopuszczalnych w zakresie dwutlenku azotu.
- Natomiast w przypadku budowy obwodnicy, bez względu na wybór wariantu, analiza wykazała brak negatywnego oddziaływania na powietrze atmosferyczne.

# Obiekty i obszary chronione

na podstawie Ustawy z dnia 23 lipca 2003r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami

- Wariant "I" ok. km 21+000 przebiega w odległości 140 m od objętego ochroną konserwatorską parku podworskiego w Młodocinie Większym, wpisanego do rejestru zabytków (dwór i folwark już nie istnieją)



# Obiekty i obszary chronione

na podstawie Ustawy z dnia 23 lipca 2003r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami

- Wariant "IV" ok. km 13+000 koliduje z obiektem objętym ochroną konserwatorską, wpisanym do rejestru zabytków. Wpis obejmuje dwór, relikty parku i aleję w Milejowicach.
  - Przez park w Milejowicach przebiega planowane przełożenie drogi wojewódzkiej nr 740 (km 13+135)

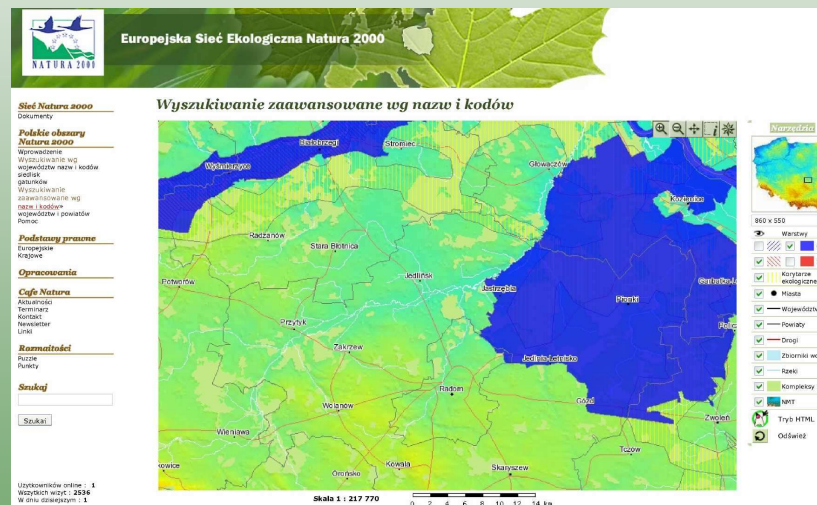




# Obiekty i obszary chronione

na podstawie Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody

- W żadnym z wariantów budowy obwodnicy Radomia nie przewiduje się oddziaływania drogi na **obszar sieci Natura 2000**, ponieważ obszary te znajdują się w dużej odległości od projektowanych wariantów.



- Najbliżej projektowanej inwestycji znajduje się obszar specjalnej ochrony ptaków „Ostoja Kozienicka” PLB14013
  - ok. 10,5 km na wschód od wariantu „I”
  - ok. 8,3 km na wschód od wariantu „IV”

# Obiekty i obszary chronione

na podstawie Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody

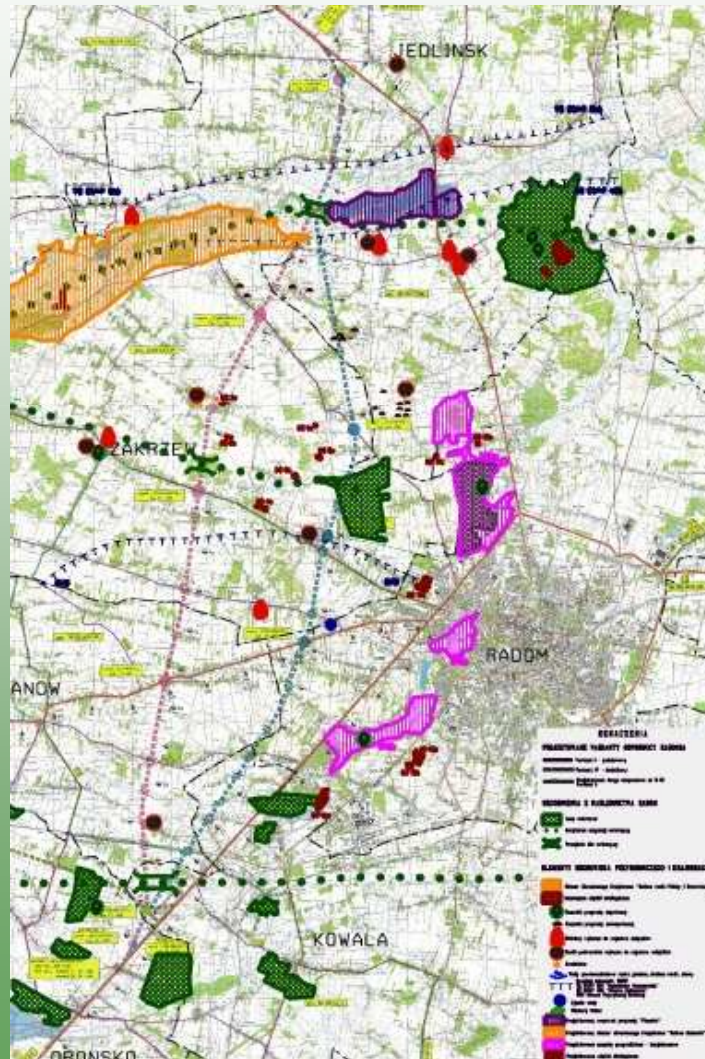
- Budowa obwodnicy Radomia w wariancie "I" nie koliduje z obiektami i obszarami objętymi ochroną
- Budowa drogi w wariancie "IV" stwarza zagrożenie dla sąsiadujących z nią obiektów prawnie chronionych (pomniki przyrody nieożywionej w Klwatach).
- Eksploatacja obwodnicy nie będzie miała znaczącego wpływu na sąsiadujące z nią obiekty prawnie chronione.

# Tereny cenne przyrodniczo



- Po przeanalizowaniu opinii ekspertów dotyczących wartości przyrodniczych wybranych fragmentów doliny Radomki, wytypowano optymalne miejsce przekroczenia rzeki
- Lokalizacja ta omija projektowany rezerwat przyrody “Piastów”

# Korytarze migracji zwierząt



- Na podstawie informacji uzyskanych w Nadleśnictwie Radom na terenie opracowania znajdują się trzy korytarze migracji zwierzyny tj. jeleń, łoś, sarna i dzik.

- Nadleśnictwo Radom wybrało wariant “I” projektowanej obwodnicy jako ten korzystniejszy dla środowiska i tylko dla tego wariantu zaproponowało lokalizację przejść dla zwierząt.
- Gdyby chciał zaprojektować analogiczne przejścia dla wariantu “IV” jedno z nich musiałoby być zlokalizowane w kompleksie leśnym stanowiącym las ochronny, będący w zarządzie Nadleśnictwa.

# Przejścia dla zwierząt

- W projekcie obwodnicy Radomia uwzględniono wszystkie lokalizacje przejść dla zwierzyny wskazane przez Nadleśnictwo Radom. Ponadto:
  - W dolinie Radomki dla obu wariantów projektuje się przejazd gospodarczy o szerokości 8m, wysokości 4,5 m. Przejazd ten, ze względu na położenie, może pełnić funkcję dodatkową jako przejście dla zwierząt.
  - Wzdłuż rzeki Mleczna powstanie dodatkowe przejście dla zwierząt dużych



# Przejścia dla zwierząt

- Ze względu na występowanie w sąsiedztwie planowanej inwestycji drobnej fauny, w wybranych przepustach na ciekach wodnych, zaproponowano wprowadzenie półek szerokości min. 0,5m
  - 5 lokalizacji dla wariantu „I”
  - 8 lokalizacji dla wariantu „IV”



# Przejścia dla zwierząt

- 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.



# Projektowana zielen



- Projektowane nasadzenia roślinne wzdłuż omawianej trasy będą odgrywać rolę środowiskotwórczą.
  - Wprowadzenie w sąsiedztwie terenów rolnych, pasów zieleni o charakterze zadrzewień śródpolnych, podniesie atrakcyjność tych terenów dla drobnej zwierzyny.
  - Konieczne jest, aby zastosowane drzewa i krzewy nawiązywały do charakteru otoczenia, były gatunkami występującymi we florze regionu. 24

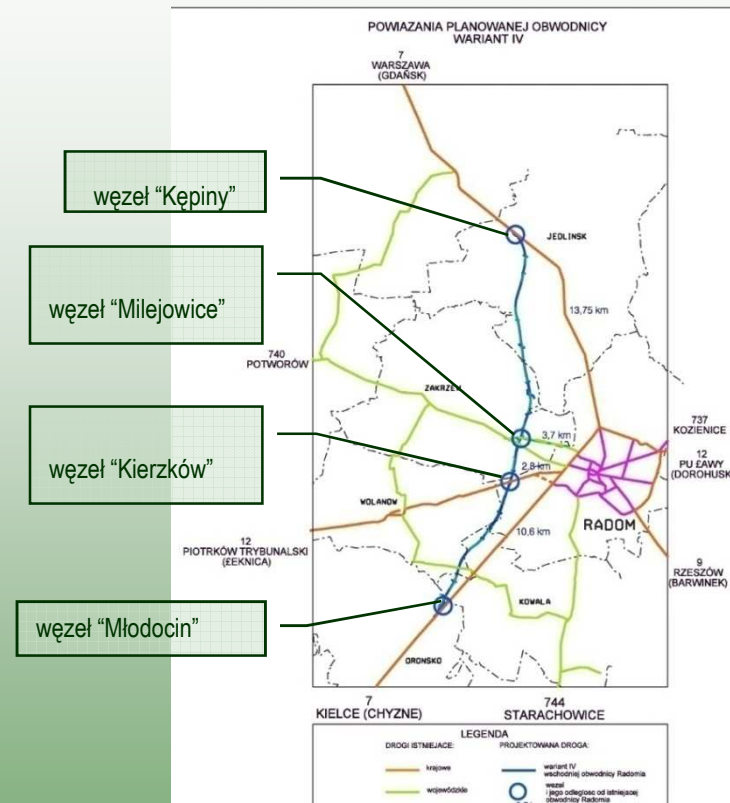
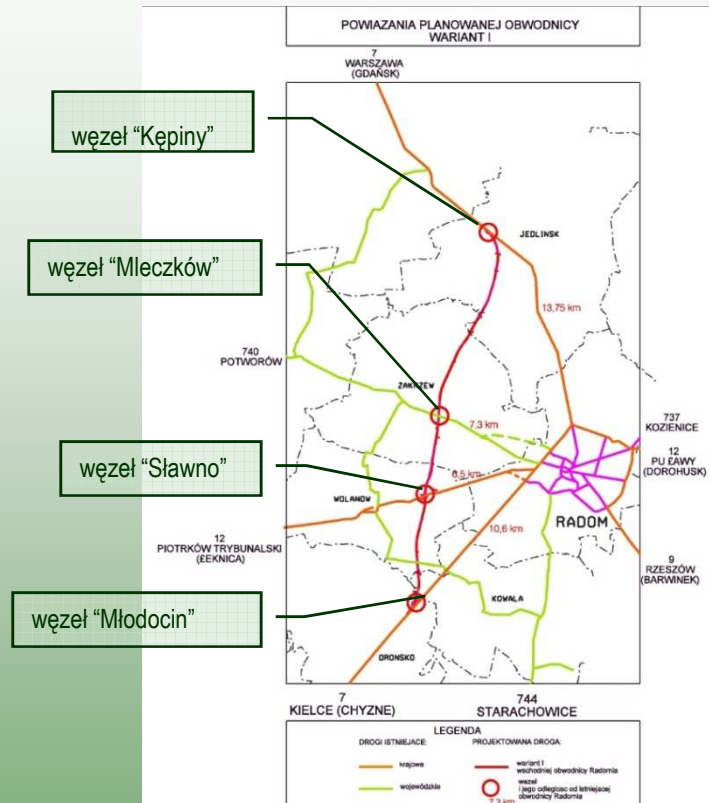


# Kształtowanie krajobrazu otoczenia drogi



- Projektowane nasadzenia roślinne, zminimalizują zmiany w krajobrazie oraz zrekompensują (z czasem) straty powstałe na skutek wycinki.
  - Drzewa u podnóży skarp nasypów przy obiektach mostowych, a także krzewy na skarpach i pnącza zastosowane na ekranach akustycznych pozwolą na częściowe wtopienie “obcego” obiektu budowlanego w krajobraz

# Odtworzenie istniejących powiązań komunikacyjnych



- W celu powiązania planowanej inwestycji z istniejącym układem drogowym zaprojektowano cztery bezkolizyjne węzły drogowe

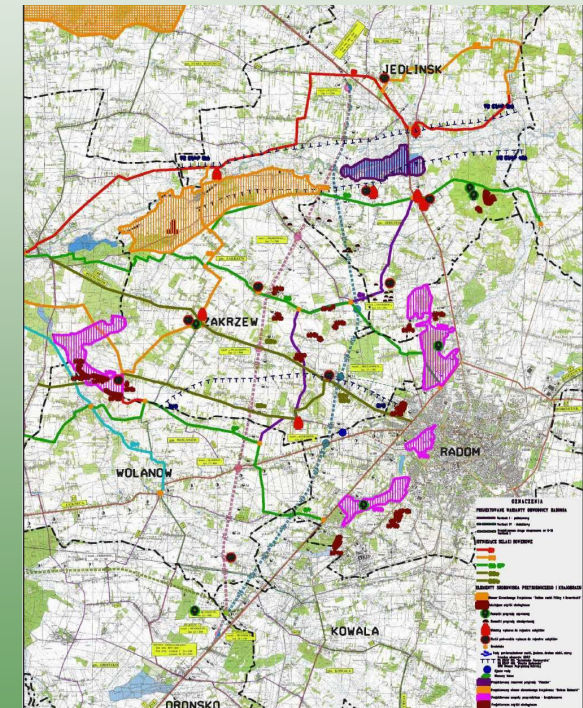
# Odtworzenie istniejących powiązań komunikacyjnych

- Ponadto - w wersji podstawowej - planuje się wykonanie:
  - 12 (wariant "I") lub 13 (wariant "IV") skrzyżowań dwupoziomowych
  - dwóch obiektów mostowych nad rzekami Radomka i Mleczna
  - 1 kładki pieszo - rowerowej (wariant „IV”)
- Projektowane przejazdy nad i pod planowaną obwodnicą dostosowano do prowadzenia tam ciągów pieszo-rowerowych oraz ciągów pieszych.



# Odtworzenie istniejących powiązań komunikacyjnych

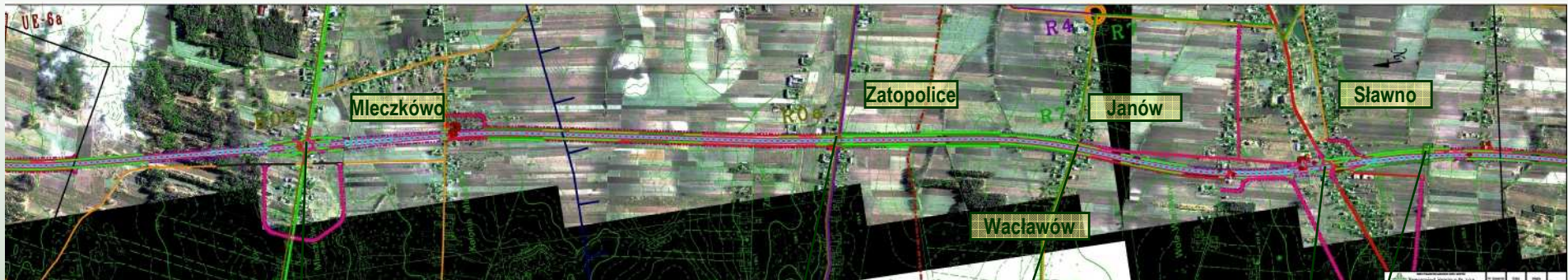
- Projektowane przejazdy „nad” i „pod” planowaną obwodnicą pozwolą na zachowanie ciągłości turystycznych szlaków rowerowych



# Odtworzenie istniejących powiązań komunikacyjnych

- W przypadku przebiegu wariantu "I", ze względów funkcjonalnych, korzystniejsze byłoby przyjęcie rozwiązania wariantu lokalnego "F" (budowa przejazdu nad obwodnicą)
  - Wariant „F” umożliwia zachowanie połączenia pomiędzy wsiami Waclawów i Janów
  - Wariant „F” pozwala zachować przebieg istniejącego szlaku rowerowego nr R7 (wariant podstawowy spowoduje wydłużenie go o 2,2 km)

# Rozwiązania projektowe



w km 12+568 węzeł  
"Mleczków" z drogą  
wojewódzką nr 740  
(7,3 km do Radomia)  
pod obwodnicą:  
chodniki po obu  
stronach 2x 2m

w km 15+115 skrzyżowanie  
dwupoziomowe z drogą powiatową  
pod obwodnicą:  
ciąg pieszo rowerowy 3m  
i chodnik 2m  
Przełożenie trasy rowerowej  
z drogi gminnej w km 16+253

w km 17+457 węzeł "Sławno"  
z drogą krajową nr 12  
(6,5 km do Radomia)  
pod obwodnicą:  
chodniki po obu stronach  
2X2m

WARIANT LOKALNY „F”  
w km 16+253  
skrzyżowanie dwupoziomowe z drogą  
gminną  
  
pod obwodnicą:  
ścieżka rowerowa 2m  
chodnik 2m

w km 17+953 przepust z  
półką dla drobnej zwierzyny  
(0,5m)

■ **Wariant „I”**

# Odtworzenie istniejących powiązań komunikacyjnych

- Budowa węzłów i bezkolizyjnych skrzyżowań z obwodnicą oraz budowa dróg zbiorczych i dojazdów do posesji, umożliwi odtworzenie istniejących powiązań komunikacyjnych na terenie, przez który planuje się poprowadzenie drogi ekspresowej.



# Obszar Ograniczonego Użytkowania

- Projektowane urządzenia ochronne dla planowanej obwodnicy Radomia, wyeliminują ponadnormatywne oddziaływania na środowisko przyrodnicze i krajobraz, a także zdrowie ludzi.
- W związku z powyższym nie widzi się potrzeby ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania na tym etapie opracowania.



# Analiza porealizacyjna i monitoring

- Po oddaniu obwodnicy Radomia do eksploatacji wykonana będzie analiza porealizacyjna, a także prowadzone będą badania monitoringowe
  - Analiza porealizacyjna pozwoli na weryfikację założeń przyjętych w raporcie oddziaływania na środowisko z rzeczywistym oddziaływaniem planowanej obwodnicy Radomia na środowisko.
  - W przypadku gdy zaprojektowane urządzenia w pełni nie wyeliminują ponadnormatywnego oddziaływania drogi, wprowadzone zostaną dodatkowe urządzenia zabezpieczające.

# PORÓWNANIE WARIANTÓW



# Porównanie wariantów

- Przebieg wariantu „IV” nie jest akceptowany przez Polskie Sieci Elektroenergetyczne i Nadleśnictwo Radom



- Projektowana trasa obwodnicy Radomia według wariantu „IV” na odcinku długości około 8 km przebiega w pasie ochronnym dwutorowej linii 220kV Kozienice - Różki wyprowadzającej moc z Elektrowni Kozienice.
- Wariant „IV” przebiega przez kompleks leśny, który pełni funkcje ochronne.

# Porównanie wariantów

- Wariant “I” jest bardziej korzystny z punktu widzenia ochrony zabytków.
  - Realizacja wariantu “IV” (planowane przełożenie drogi wojewódzkiej nr 740) zakłada przeprowadzenie drogi przez teren wpisanego do rejestru zabytków parku w Milejowicach.
  - Taka realizacja nie jest możliwa z punktu widzenia ochrony zabytków.



# Porównanie wariantów

- Porównując przedstawione powyżej warianty planowanej obwodnicy Radomia, korzystniejszy z punktu widzenia ochrony środowiska jest wariant “I”
- Ostateczny przebieg drogi wyznaczy decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, wydana przez Wojewodę Mazowieckiego w uzgodnieniu z Ministrem Środowiska i Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym.

# WNIOSKI



# Wnioski

- Budowa obwodnicy Radomia w ciągu drogi ekspresowej S–7 jest niezbędna i nie wpłynie w sposób znaczący na walory krajobrazowe i przyrodnicze omawianego terenu oraz życie i zdrowie ludzi, pod warunkiem uwzględnienia zasad ochrony środowiska przedstawionych w opracowanym “Raporcie o oddziaływaniu na środowisko”.

# Wnioski



- Budowa obwodnicy Radomia w ciągu drogi krajowej Nr 7 na parametrach drogi ekspresowej spowoduje:
  - poprawę jakości podróżowania i obniżenie kosztów transportu drogowego
  - poprawę warunków bezpieczeństwa ruchu
  - poprawę warunków rozwoju obszarów powiatów radomskiego i szydłowieckiego
  - poprawę bezpieczeństwa życia mieszkańców terenów sąsiadujących z istniejącą drogą nr 7



# INFORMACJE ORGANIZACYJNE

GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD



**GDDKiA**

# Informacje organizacyjne

- Inwestor:
  - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad - Oddział w Warszawie (<http://www.warszawa.gddkia.gov.pl>)
- Projektant:
  - Biuro Projektowo Badawcze Dróg i Mostów  
TRANSPROJEKT - WARSZAWA Sp. z o.o. (<http://www.transwar.com>)
- Organ administracji właściwy do przeprowadzenia postępowania administracyjnego:
  - Wydział Środowiska i Rolnictwa Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego w Warszawie (<http://bip.mazowieckie.pl>)

Dziękujemy za uwagę