

Załącznik nr 1
do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach znak:
OŚ.6220.1.D.2022 z dnia 9 stycznia 2025 r.

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia, o której mowa w art. 82 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2024 r., poz. 1112, ze zm.)

Inwestycja polega na budowie obwodnicy miasta Zwoleń. Obwodnica ta powstanie w nowym śladzie jako droga klasy GP (główna ruchu przyspieszonego). Przedsięwzięcie nie stanowi drogi w transeuropejskiej sieci drogowej. Wariant 1 na początkowym odcinku przebiega przez tereny rolne położone w powiecie Zwoleńskim, Gmina Zwoleń na wschód od istniejącej drogi krajowej nr 79. W km ok. 2+000 projektowana droga przekracza istniejącą drogę powiatową nr 4506W, omijając zabudowania miejscowości Paciorkowa Wola Stara zlokalizowane po wschodniej stronie. Dalej droga biegnie po terenie rolnym aż do km ok 2+250, gdzie na dalszym odcinku przebiega przez teren zalesiony. W km ok. 2+500 trasa obwodnicy krzyżuje się z przewidywanym przebiegiem drogi ekspresowej S12. Od skrzyżowania z drogą S12 projektowana obwodnica biegnie po terenach rolnych, częściowo wkraczając na teren zalesiony, a następnie ponownie przebiega przez tereny uprawne. W km ok. 2+800 przecina mostem dopływ rzeki Zwoleńki. W km 3+500 przecina drogę powiatową nr 4508 W (ul. Juliusza Słowackiego), pomiędzy miejscowościami Strykowice Błotne i Strykowice podleśne. Następnie biegnie przez tereny rolne aż do skrzyżowania z istniejącą drogą krajową nr 12, którą przecina w km 4+900, po zachodniej stronie miejscowości Cyganówka. Następnie trasa przebiega przez tereny rolne na obszarze miejscowości Zielonka Nowa. W km 6+800 trasa krzyżuje się z istniejącą drogą powiatową nr 4528W. Na odcinku od km ok. 7+200 trasa biegnie przez teren zalesiony aż do km ok. 7+700. Następnie ponownie przez tereny orne. W km 8+300 trasa przecina istniejącą drogą gminną nr 450557W (ul. Długa). Następnie przebiega przez tereny orne aż do skrzyżowania z istniejącym przebiegiem drogi krajowej nr 79 w km 9+250, gdzie przewiduje się włączenie projektowanej obwodnicy do istniejącej drogi krajowej nr 79. Wariant W1 proponowane przez inwestora oraz preferowany przez społeczeństwo przecina obszarowe formy ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust.1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478., zwana dalej „uop”):

- a) obszar europejskiej sieci Natura 2000 Ostoja Kozienicka PLB140013,
- b) obszar europejskiej sieci Natura 2000 Dolina Zwoleńki PLH140006,
- c) Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina rzeki Zwoleńki, dla którego obowiązują przepisy zawarte w Uchwale nr 41/24 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 26 marca 2024 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Dolina rzeki Zwoleńki - Dz. Urz. Woj. Maz. 3775, zwanej dalej „Uchwałą”).

Ponadto teren przeznaczony pod inwestycję w Wariancie 1 położony jest na obszarze otuliny Kozienickiego Parku Kraj obrazowego. Zgodnie z zapisami art. 6 ust 1 uoop otulina nie jest formą ochrony przyrody, jest to strefa ochronna granicząca z Parkiem, wyznaczona w celu zabezpieczenia Parku przed zagrożeniami zewnętrznymi wynikającymi z działalności

człowieka. Kozienicki Park Krajobrazowy obejmuje obszar o powierzchni 26 233,83ha, a jego otulina stanowi obszar o powierzchni 36 009,62ha. Obecnie na terenie Parku obowiązuje Rozporządzenie Nr 11 Wojewody Mazowieckiego z dnia 4 kwietnia 2005 r. w sprawie Kozienickiego Parku Krajobrazowego imienia Profesora Ryszarda Zręby. (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 75, poz. 1980 z 9 kwietnia 2005 r.). Ww. akt prawny wskazuje zakazy jakie obowiązują na terenie Parku, ale nie wskazuje zakazów dotyczących jego otuliny.

W trakcie realizacji planowanego przedsięwzięcia wystąpi emisja substancji do powietrza oraz hałasu, spowodowana eksploatacją sprzętu budowlanego i środków transportu. Uciążliwości związane z realizacją inwestycji będą okresowe i ustąpią po zakończeniu prac budowlanych.

Na etapie eksploatacji planowana inwestycja nie będzie źródłem zorganizowanej emisji substancji do powietrza, natomiast źródłami emisji niezorganizowanej będą pojazdy poruszające się po przebudowywanej drodze.

W czasie eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia głównymi źródłami emisji hałasu będą urządzenia wentylacyjne i klimatyzacyjne. Przeprowadzona w raporcie oś analiza oddziaływania w zakresie emisji hałasu wykazała, że przy zachowaniu warunków określonych w sentencji niniejszego postanowienia, eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie spowoduje przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie.

Prace związane z przebudową oraz regulacją naturalnych cieków wodnych oraz rowów melioracyjnych będą polegały na odcinkowym wykopie nowych koryt cieków oraz ich umocnieniu z materiałów pochodzenia naturalnego, koryta likwidowanych cieków zostaną zasypane. Parametry przebudowywanych odcinków koryt zostaną dostosowane do ich istniejących parametrów.

Projektowany układ drogowy będzie wyposażony w system odwodnienia bazujący na rowach drogowych, kanalizacji deszczowej oraz zbiornikach retencyjnych. Wody opadowe i roztopowe z powierzchni jezdni, dzięki odpowiednio ukształtowanym spadkom podłużnym i poprzecznym będą odpływały bezpośrednio do rowów drogowych lub na odcinkach z kanalizacją deszczową (głównie na nasypach, obiektach oraz odcinkach przebiegających w strefach ochrony bezpośredniej i pośredniej ujęć wody) do wpustów deszczowych, a następnie będą transportowane do zbiorników retencyjnych, skąd będą odprowadzane do środowiska - wód lub ziemi.

W miejscach, w których występują cieki wodne swobodny przepływ został zachowany. W przypadku zlewni napływających na drogę, przewidziano ujęcie tego napływu do zbiornika retencyjnego poprzez rowy drogowe, a następnie woda odprowadzona jest do cieku. Naturalne przepływy zostaną więc zachowane, nie będą się tworzyły zastoiska przy projektowanej drodze. W celu dotrzymania warunku, że wody opadowe i roztopowe przed odprowadzeniem do środowiska będą miały parametry wymagane Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. 2019 poz. 1311) przewiduje się zastosowanie osadników i separatorów - przed wlotem do zbiornika retencyjnego znajdować się będzie osadnik lub osadnik i separator.

Separatory substancji ropopochodnych wraz z osadnikami zostaną zastosowane przed zrzutem

wód opadowych i roztopowych do naturalnych cieków, w tym przed odpływem do rzeki Zwolenki.

W celu zabezpieczenia odbiorników - rowów i cieków przed przepełnieniem, wody opadowe i roztopowe będą przetrzymywane w zbiornikach retencyjnych. Pierwszoplanowym zadaniem zbiorników jest wyłagodzenie i ograniczenie fali spływu z projektowanego układu drogowego do cieków lub do ziemi. Ponadto, długi czas przetrzymania wód opadowych i roztopowych w zbiornikach pozwala na ich mechaniczne oczyszczenie z zawiesin łatwo opadających. Przed wylotami wód opadowych ze zbiorników do odbiorników zamontowane zostaną studzienki z zastawkami kanałowymi, dzięki którym możliwe będzie odcięcie odpływu do odbiornika. Takie rozwiązanie umożliwi zabezpieczenie wód powierzchniowych przed potencjalnym zanieczyszczeniem w przypadkach wyjątkowych np. zdarzenia drogowego wskutek którego, do wód mogłyby przedostać się substancje niebezpieczne dla środowiska.



Z up. BURMISTRZA

mgr inż. Agnieszka Dziadosz
Kierownik Referatu