



Tebodin
always
close

Inwestor: **Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
ul. Mińska 25
03-808 Warszawa**

Jednostka **Tebodin Poland Sp. z o.o.
ul. Taśmowa 7,**

Projektowa: **02-677 Warszawa**

Obiekt: **"Droga krajowa nr S7 o parametrach trasy ekspresowej na odcinku koniec obwodnicy Radomia - granica województwa maz. od km 487+104,15 do km 503+357,16 i od km 505+109,25 do km 506+802,18"**

Branża: **Ochrona środowiska**

Rodzaj: **Streszczenie w języku niespecjalistycznym**

Zespół opracowujący:

mgr Daniel Maranda

mgr inż. Tomasz Urbański

SPIS TREŚCI

1. WPROWADZENIE	3
2. OPIS PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA	3
3. OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POWIERZCHNIĘ ZIEMI	4
4. OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA WODY POWIERZCHNIOWE I PODZIEMNE	5
5. OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POWIETRZE ATMOSFERYCZNE I KLIMAT	6
6. OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA ZDROWIE I ŻYCIE LUDZI	6
7. OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA PRZYRODĘ OŻYWIONĄ	9
8. OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA OBSZARY CHRONIONE NA PODSTAWIE ZAPISÓW USTAWY O OCHRONIE PRZYRODY	10
9. OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA ZABYTKI CHRONIONE NA PODSTAWIE ZAPISÓW USTAWY O OCHRONIE ZABYTKÓW I OPIECE NAD ZABYTKAMI	11
10. ODDZIAŁYWANIA POWSTAŁE W PRZYPADKU POWSTANIA POWAŻNEJ AWARII	11
11. OKREŚLENIE MOŻLIWEGO ODDZIAŁYWANIA TRANSGRANICZNEGO	11
12. ANALIZA MOŻLIWYCH KONFLIKTÓW SPOŁECZNYCH	11
13. OBSZARY OGRANICZONEGO UŻYTKOWANIA	12
14. ZALECENIA W ZAKRESIE ANALIZY POREALIZACYJNEJ	12
15. WNIOSEK KOŃCOWY	13

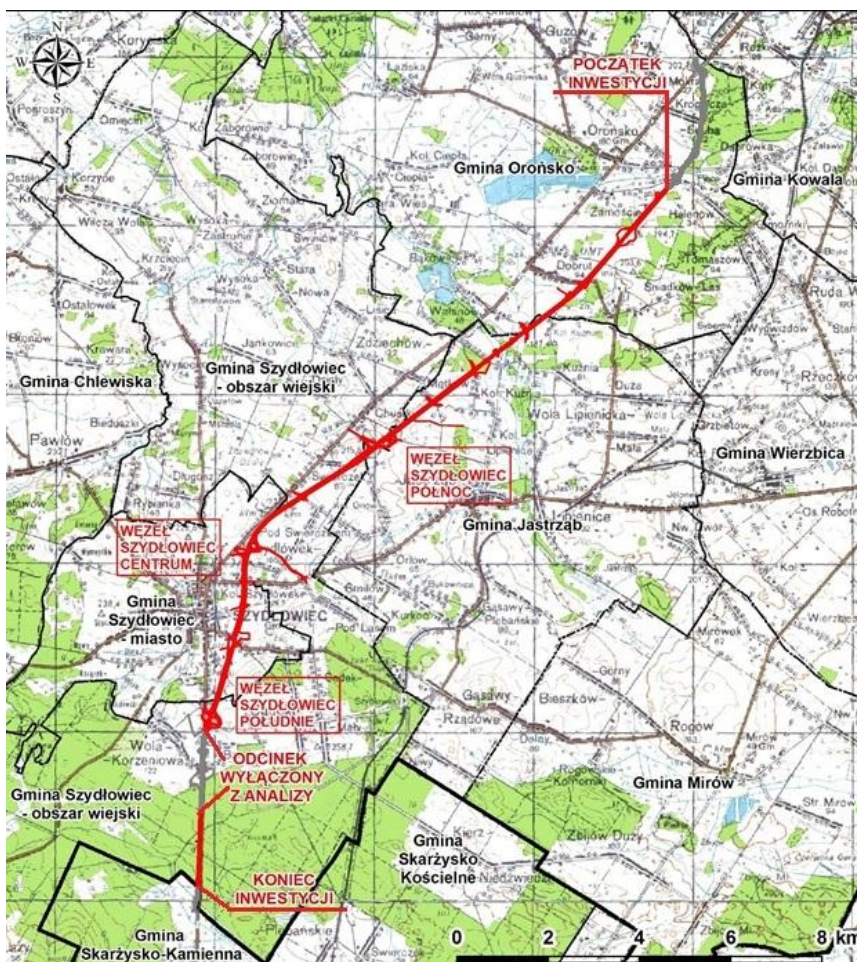
1. WPROWADZENIE

Przedmiotem raportu o oddziaływaniu na środowisko jest przedsięwzięcie polegające na budowie drogi krajowej nr S7 o parametrach trasy ekspresowej na odcinku od miejscowości Orońsko do granicy województw mazowieckiego i świętokrzyskiego.

Raport o oddziaływaniu na środowisko został sporządzony w celu przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach zmiany zezwolenia na realizację inwestycji.

2. OPIS PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

Administracyjnie, planowana inwestycja zlokalizowana jest w granicach województwa mazowieckiego, w powiecie szydłowieckim, na terenie gmin wiejskich Orońsko i Jastrząb oraz gminy miejsko-wiejskiej Szydłowiec.



Rys. 2.1 Orientacyjny przebieg planowanej inwestycji

Raport o oddziaływaniu na środowisko jest opracowywany na potrzeby zmiany decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (ZRID). W związku z powyższym nie rozpatruje innych wariantów lokalizacyjnych.

Planowane przedsięwzięcie jest częścią większego zadania inwestycyjnego, jakim jest dostosowanie drogi krajowej Nr 7 Gdańsk – Warszawa – Kraków do parametrów dwujezdniowej drogi ekspresowej o ograniczonej dostępności.

Od początku opracowania do węzła „Szydłowiec Centrum” planowana trasa przebiega po nowym śladzie, omijając wszystkie miejscowości położone wzdłuż tego odcinka. Od węzła „Szydłowiec Centrum” do granicy województw mazowieckiego i świętokrzyskiego trasa prowadzona jest po istniejącym śladzie drogi krajowej Nr 7. Dodatkowo zostały zaprojektowane wiadukty i przejazdy gospodarcze, dla zapewnienia ruchu lokalnego. Trasy dojazdów do projektowanych wiaduktów zostały poprowadzone po śladzie istniejących dróg. W ciągu planowanych do realizacji w ramach projektu dróg poprzecznych – powiatowych i gminnych – zaprojektowano jednostronne chodniki dla pieszych o szerokości około 2 m. Natomiast w ciągu ulicy Jastrzębskiej i ulicy Kolejowej w Szydłowcu, po prawej stronie zaprojektowano ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 3.5 m, a po stronie lewej chodnik o szerokości 2 m. Dodatkowo na wniosek mieszkańców zostały zaplanowane chodniki przy planowanych drogach serwisowych w rejonie miejscowości: Szydłowiec, Szydłówek, Barak i Wola Korzeniowa. Wszystkie projektowane chodniki zostaną oświetlone, w sposób gwarantujący bezpieczne korzystanie.

Ponadto w wyniku konsultacji społecznych oraz opinii władz lokalnych w ramach inwestycji zostaną zaprojektowane i stworzone parki w rejonie ul. Jastrzębskiej i ul. Kolejowej w Szydłowcu.

Tabl. 2.1 Lokalizacja proponowanych węzłów na drodze ekspresowej S7 na analizowanym odcinku

Nazwa projektowanego węzła	Lokalizacja	Rozwiązania projektowe
Szydłowiec Północ	km 495+550 (na przecięciu z drogą gminną biegnącą przez miejscowość Chustki)	Na drodze poprzecznej w obrębie węzła powstaną dwa skrzyżowania ze skanalizowanymi wlotami łącznic, a manewr skrętu w lewo na łącznice będzie ułatwiony przez wprowadzenie wydzielonych pasów.
Szydłowiec Centrum	km 499+275 (na przecięciu z drogą wojewódzką Nr 727)	Na drodze poprzecznej w miejscach włączenia łącznic powstaną dwa skrzyżowania typu rondo o skanalizowanych wlotach.
Szydłowiec Południe	km 503+160 (na przecięciu z ul. Kościuszki w Szydłowcu)	Na drodze poprzecznej po stronie wschodniej w miejscu włączenia łącznicy zaprojektowano skrzyżowanie typu rondo o skanalizowanych wlotach.

W projekcie przewidziano wprowadzenie liniowych nasadzeń drzew lub luźno formowanych grup roślinności wysokiej, a także nasadzenia grupowe roślinności niskiej i średniej, aby nadać projektowanej zieleni zwartą, wielopiętrową strukturę zgodnie z zaleceniami decyzji środowiskowej.

3. OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POWIERZCHNIĘ ZIEMI

W północnej i środkowej części omawianego terenu przeważają tereny rolnicze o charakterze ekstensywnym otoczone zwartymi kompleksami leśnymi. W wielu miejscach zachowały się zabytkowe układy wsi i rozplanowanie pól uprawnych. Trasa przecina dolinę rzeczną Szabasówki. Gęsta sieć cieków wodnych i rowów decyduje o różnorodności krajobrazu. W rejonie Chustek krajobraz tworzy mozaika

złożona z rozproszonych drzew i krzewów eksponowanych na tle rozległych łąk. W bliskim sąsiedztwie projektowanej drogi znajduje się czynne wyrobisko, gdzie prowadzona jest eksploatacja piasku. W okolicy Szydłowca dominują tereny silnie przekształcone przez człowieka. Dominuje zabudowa jednorodzinna oraz wielorodzinna o charakterze podmiejskim, z wieloma elementami antropogenicznymi. Na końcowym odcinku opracowania trasa wcina się w zwarty kompleks leśny położony w terenie falistym, zwany Lasami Przysusko-Szydłowieckimi.

Na opisywanym obszarze przeważają gleby piaszczyste i piaszczysto-gliniaste wykształcone na podłożu kwaśnych skał krzemionkowych. Są to głównie gleby pseudobielicowe, brunatne wylugowane, rzadziej czarne ziemie zdegradowane. W dolinie Szabasówki występują gleby pochodzenia organicznego i organiczno-mineralnego: mady, gleby torfowe, mułowotorfowe i murszowe, zajęte przez użytki zielone. Bonitacja gleb waha się od II do VI klasy.

Na terenach leśnych występują duże zróżnicowanie typologiczne gleb. Spotykane są następujące typy: gleby rdzawe, glejowe, płowe, bielicowe, glejobielicowe, brunatne, murszowe i murszowate, torfowe torfowisk wysokich, przejściowych i niskich, czarne ziemie, czarnoziemy, gleby słabo wykształcone ze skał luźnych i zwietrzelinowych piaskowców.

Potencjalnym zagrożeniem w trakcie użytkowania drogi jest zanieczyszczenie gleb (gruntu) przez substancje przenoszone z drogi z powietrzem a także pyłami powstającymi w związku z ruchem pojazdów (tzw. emisja wtórna), zużyciem nawierzchni, ścieraniem opon i innych części pojazdów. Istotnym źródłem zanieczyszczeń jest również sól stosowana do zimowego utrzymania dróg.

Zmiany wprowadzane w projekcie budowlanym nie będą powodowały zmian natężenia ruchu, nie przewiduje w związku z tym zmian w sposobie i natężeniu oddziaływania na powierzchnię ziemi w stosunku do ocenianego w ramach wcześniejszego postępowania, w wyniku którego wydana została decyzja ZRID.

Zalecenia i wymagania środowiskowe w tym zakresie zawarte w decyzji ZRID pozostają bez zmian.

4. OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA WODY POWIERZCHNIOWE I PODZIEMNE

Projektowany odcinek drogi ekspresowej S7 w przeważającej części przebiega przez obszary, gdzie znajdują się Głównie Zbiorniki Wód Podziemnych.

Najbliżej analizowanego odcinka projektowanej drogi ekspresowej znajdują się dwa ujęcia wód przy ulicy Łżeckiej oraz ujęcie wód przy ul. Pięknej w Szydłowcu. Każde ujęcie składa się z jednej studni głębinowej i posiada wygradzone strefy ochrony bezpośredniej w formie kwadratu o wymiarach 20 m na 20 m. Studnie nie posiadają stref ochrony pośredniej.

Na omawianym obszarze występują jeziora oraz stawy hodowlane i rowy melioracyjne. Większe kompleksy dolinnych stawów hodowlanych znajdują się na Oronce koło Orońska, na Śmiłowce koło Jastrzębia i Orłowa oraz na Szabasówce koło Walsnowa. Największy kompleks pomiędzy Orońskiem i Zdziechowem ma powierzchnię ok. 220 ha. i składa się z 22 zbiorników. W okolicach Orońska i Zdziechowa jest wykonany system rowów melioracyjnych, który przyczynił się do obniżenia zwierciadła wód gruntowych oraz osuszenia wielu bagien i podmokłości.

Źródłem niekorzystnych oddziaływań bezpośrednio na wody powierzchniowe, a pośrednio na wody podziemne na tym etapie są zanieczyszczenia z rozchlapywania, spływów deszczowych i roztopowych z nawierzchni drogi oraz zrzuty niebezpiecznych dla środowiska substancji w przypadku poważnej awarii. Spływy opadowe mogą być silnie zanieczyszczone w szczególności po długim okresie pogody bezdeszczowej lub zalegania śniegu (kumulacja zanieczyszczeń, substancji wykorzystywanych do zimowego utrzymania ulic), a także w przypadku ewentualnych poważnych awarii związanych z wyciekami substancji toksycznych. Zanieczyszczenia te poprzez infiltrację mogą dostawać się do wód gruntowych oraz wglębnych.

Rozwiązania w zakresie odwodnienia i podczyszczania wód opadowych i roztopowych nie ulegają zmianie. Planowane zmiany wprowadzane w projekcie budowlanym nie będą powodowały ani nie będą się wiązać ze zmianami natężenia ruchu, nie przewiduje się zmian w sposobie i natężeniu oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne w stosunku do ocenianego w ramach wcześniejszego postępowania, w ramach którego wydana została decyzja ZRID.

Zalecenia i wymagania środowiskowe w tym zakresie zawarte w decyzji ZRID pozostają bez zmian.

5. OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA POWIETRZE ATMOSFERYCZNE I KLIMAT

Zgodnie z informacją otrzymaną z Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Warszawie, delegatura w Radomiu w rejonie drogi krajowej Nr 7 nie obserwuje się przekroczeń standardów jakości powietrza atmosferycznego.

Forma i skala projektowanego przedsięwzięcia nie spowodują zmian warunków klimatycznych na obszarze objętym planowanym przedsięwzięciem.

Planowane zmiany wprowadzane w projekcie budowlanym nie będą powodowały ani nie będą się wiązać ze zmianami natężenia ruchu, nie przewiduje się zmian w sposobie i natężeniu oddziaływania na stan sanitarny powietrza atmosferycznego w stosunku do ocenianego w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji ZRID dla przedmiotowego odcinka drogi ekspresowej S7.

Zalecenia i wymagania środowiskowe w tym zakresie zawarte w decyzji ZRID pozostają bez zmian.

6. OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA ZDROWIE I ŻYCIE LUDZI

Projektowana droga ekspresowa S7 na początkowym odcinku przebiega na wschód od istniejącej drogi krajowej Nr 7, głównie przez tereny o zagospodarowaniu rolniczym z miejscami pojawiającą się zabudową lub skupiskami zabudowy jednorodzinnej. Mniej więcej w rejonie miejscowości Szydłówek planowana droga łączy się z istniejącym śladem drogi krajowej Nr 7 i biegnie dalej jako obwodnica Szydłowca. W przeciwieństwie jednak do istniejącej obwodnicy, która przebiega po terenie, projektowana droga w rejonie Szydłowca zostanie poprowadzona w wykopie, co zdecydowanie zminimalizuje jej oddziaływanie akustyczne na sąsiadujące tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej. Końcowy odcinek natomiast głównie przebiega przez tereny leśne. Nie podlega wątpliwości, że projektowana trasa S7 przejmie ruch tranzytowy odbywający się po istniejącej drodze krajowej Nr 7 na odcinku od Radomia do granicy województwa mazowieckiego z województwem świętokrzyskim. Obecnie znaczna część istniejącej

drogi przebiega praktycznie w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy niskiej (jednorodzinnej i zagrodowej) w miejscowościach: Orońsko, Zamoście, Głowniec, Dobrut, Wałsnów, Kolonia Kuźnia, Mętków, Chustki, Świerczek, Szydłówek, kol. Szydłówek, Szydłowiec, Polanki, Barak, Wola Korzeniowa. Klimat akustyczny przy zabudowie mieszkaniowej wzdłuż istniejącej DK Nr 7 jest niekorzystny ze względu na hałas pochodzący od drogi.

W ramach raportu o oddziaływaniu na środowisko dokonano kwalifikacji terenów przylegających do pasa drogowego planowanej drogi ekspresowej S7 pod względem ich ochrony w zakresie oddziaływania hałasu. Kwalifikacji dokonano na podstawie zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku braku takich aktów prawnych – na podstawie informacji uzyskanych od Wójtów i Burmistrza Gmin. Ustalono, że w sąsiedztwie analizowanego odcinka drogi występują następujące rodzaje terenów chronionych pod względem akustycznym:

- Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.
- Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i usługowej.
- Tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej.
- Tereny zabudowy wielorodzinnej.
- Tereny zabudowy usługowej i mieszkaniowej jednorodzinnej.
- Tereny zabudowy usług oświaty.
- Tereny sportu i rekreacji.
- Tereny ogródków działkowych.

Planowane zmiany wprowadzane w projekcie budowlanym nie powodują zamian związanych z fazą realizacji. Zalecenia i wymagania środowiskowe w tym zakresie zawarte w decyzji ZRID pozostają bez zmian.

Po wybudowaniu drogi ekspresowej S7 (na odcinku koniec obwodnicy Radomia – granica województwa mazowieckiego/świętokrzyskiego/ klimat akustyczny w sąsiedztwie budynków mieszkalnych zlokalizowanych na terenach z nią sąsiadujących ulegnie pogorszeniu. W zasięgu negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji w zakresie hałasu znajdują się budynki mieszkalne zaliczane do zabudowy jednorodzinnej, wielorodzinnej i zagrodowej. W poniższej tabeli przedstawiono prognozowane maksymalne zasięgi oddziaływania hałasu o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne dla pory nocy i pory dnia dla projektowanej drogi ekspresowej S7.

Tabl. 6.1 Zestawienie proponowanych ekranów dla analizowanego odcinka S7

Nazwa ekranu	Nazwa segmentu	Wysokość [m]	Początek ekranu [km]	Koniec ekranu [km]	Długość [m]	Typ Ekranu
Lewa strona drogi						
L2	L2	3	492+157.87	492+449.87	292	P
L3	L3	5,00 + oktagon	492+766.52	492+836.39	70	P
L4	L4	5,00 + oktagon	492+858.78	493+114.63	256	P
L5	L5	5	499+399.77	499+632.28	228	P
L6	L6	5,00 + oktagon	499+801.41	499+941.37	140	O
L7	L7	5,00 + oktagon	499+962.36	500+026.35	64	O
L8	L8	4,00 + oktagon	501+071.78	501+263.71	192	O

L9	L9	5	501+301.43	501+401.37	100	O
L10	L10.1	5	501+380.00	501+466.00	86	O
	L10.1	4	501+466.00	501+542.00	76	P
Prawa strona drogi						
P2 (część ekranu P2 realizowana jest w etapie II)	P2.3b	2,5	487+115.28	487+144.95	33	P
	P2.4	3	487+144.95	487+412.95	268	P
	P2.5	5,00 + oktagon	487+412.95	487+696.92	284	P
	P2.6	2	487+696.92	487+788.92	92	P
P3	P3.1	2	489+571.83	489+688.33	116	P
	P3.2	4	489+688.33	489+780.72	92	P
	P3.3	5,00 + oktagon	489+780.72	489+788.63	8	P
P4	P4	5,00 + oktagon	489+787.48	489+843.67	56	P
P5	P5.1	4 + oktagon	489+841.07	489+941.41	100	P
	P5.2	3	489+941.41	490+094.06	152	P
P6	P6	5,00 + oktagon	492+245.96	492+649.96	404	P
P7	P7	4,5	493+934.44	493+986.38	52	P
P8	P8.1	2	493+982.88	493+998.88	16	P
	P8.2	4,5	493+998.88	494+114.88	116	P
	P8.3	2	494+114.88	494+206.88	92	P
P9	P9	3,5	496+321.65	496+410.14	88	P
P10	P10	3,5	496+389.96	496+642.30	252	P
P11	P11	4	498+344.47	498+796.57	460	P
P12	P12.1	4	499+682.66	499+766.18	84	P
	P12.2	5,00 + oktagon	499+766.18	499+940.18	174	O
P13	P13.1	5,00 + oktagon	499+959.53	500+129.53	170	O
	P13.2	2,5	500+129.53	500+308.87	178	P
	P13.3	2,5	500+308.87	500+479.36	168	O
P14	P14.1	2,5	500+522.33	500+700.75	176	O
	P14.2	2,5	500+700.75	501+049.64	348	P
	P14.3	2,5	501+049.64	501+237.56	188	O
P15	P15	2,5	501+274.16	501+442.07	168	O
P16	P16.1	2	501+415.00	501+447.00	32	O
	P16.2	2	501+447.00	501+775.00	328	P

	P16.3	2,5	501+775.00	502+042.94	268	P
	P16.4	2	502+040.62	502+090.62	50	O
	P16.5	2	502+088.60	502+188.50	100	P
P17	P17.1	5	502+717.73	502+917.65	200	P
	P17.2	5,00 + oktagon	502+917.65	502+966.68	72	P
	P17.3	3	502+966.68	502+977.35	72	P
P18	P15	5	503+177.94	503+376.26	200	P
SUMA:					7161 m	

Jak wynika z powyższej tabeli w stosunku do ekranów określonych przez Wojewodę Mazowieckiego w decyzji nr 5/2010 o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydanej w dniu 15 października 2010 r. nastąpiła redukcja w długości ekranów o około 50% przy zachowaniu efektywnej ochrony akustycznej dla terenów zabudowanych.

Wykonana analiza akustyczna wykazała, że w wyniku zmiany następujących uwarunkowań w stosunku do założeń raportu opracowanego w 2010 roku na podstawie którego wydano zezwalającą na realizację inwestycji drogowej w której określono parametry zabezpieczeń:

- poniesienia poziomów dopuszczalnych hałasu o 6 dB,
- zmniejszenia prognozowanego natężenia ruchu na przedmiotowym odcinku pomimo dalszych horyzontów czasowych,
- proponowanie zabezpieczeń tylko do budynków mieszkalnych zlokalizowanych na terenach podlegających ochronie akustycznej zgodnie z MPZP lub kwalifikacją dokonaną przez gminy,

zasięg ponadnormatywnego oddziaływania zmniejsza się o ok. 50% w efekcie czego ilość ekranów koniecznych do zabezpieczenia istniejącej zabudowy mieszkaniowej również jest mniejsza (o ok. 50%). Analiza redukcji powierzchni ekranów wykazała, że łączna powierzchnia ekranów zaproponowanych a niniejszej analizie to ok. 50% powierzchni ekranów określonych w decyzji ZRID.

Planowane zmiany wprowadzane w projekcie budowlanym nie będą powodowały ani nie będą się wiązać ze zmianami zajętości terenu w stosunku do ocenianego w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji ZRID dla przedmiotowego odcinka drogi ekspresowej S7.

Planowany zakres zmian nie powoduje również negatywnego oddziaływania na krajobraz, ani nie zmienia przewidywanych ilości odpadów.

7. OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA PRZYRODĘ OŻYWIONĄ

Zieleń rozpatrywanego obszaru związana jest przede wszystkim z terenami rolniczymi, zurbanizowanymi, nadrzecznymi oraz niewielką ilością obszarów leśnych. Typowe formy zieleni tworzą małe i duże kompleksy leśne z przewagą sosny i brzozy, liczne grupy samosiewów, zadrzewienia olchowe w dolinach cieków oraz rowów melioracyjnych, zadrzewienia śródpolne i przydrożne, przydomowe sady i ogrody. W znakomitej większości planowana inwestycja położona jest w ekstensywnych krajobrazach rolniczych, z małym udziałem powierzchni leśnych. Dominują tereny upraw rolnych (głównie zbożowych), łąk i nieużytków.

Bogactwo zwierząt krajobrazu rolniczego zależy przede wszystkim od stopnia jego mozaikowości oraz intensywności prowadzonej gospodarki. W rejonie planowanej inwestycji należy spodziewać się występowania gatunków charakterystycznych dla agrocenoz oraz zbiorowisk leśnych, a także strefy przejściowej pól i lasów Polski Środkowej. Otwarte łąki stanowią potencjalnie dobre tereny łowne dla ptaków drapieżnych. Ważne centrum różnorodności gatunkowej stanowią kompleksy leśne, zwłaszcza Lasy Przysusko-Szydłowieckie.

Projektowana droga koliduje bezpośrednio na kilku odcinkach z korytarzami ekologicznymi o znaczeniu międzynarodowym, krajowym, regionalnym i lokalnym. Najważniejsza kolizja, to przecięcie Lasów Przysusko-Szydłowieckich. Projektowana droga ekspresowa przecina również korytarz o znaczeniu lokalnym, który stanowi dolina rzeczna Szabasówki, a wykorzystywany jest przede wszystkim przez zwierzęta średnie (sarny, dziki). Planowana droga przebiega również przez miejsca masowych migracji płazów:

- na terenach łąk okresowo podmokłych w dolinie Szabasówki;
- w Lasach Przysusko-Szydłowieckich;
- w pobliżu stawów.

Zmiany parametrów ekranów akustycznych nie powodują negatywnego oddziaływania na siedliska i gatunki chronione roślin, ani na korytarze migracji i gatunki chronione zwierząt.

Na obiekcie moście nad Szabasówką obustronny ekran akustyczny pełnił będzie rolę osłony antyodśnieżowej analogicznie, jak to miało miejsce w zaleceniach zawartych w raporcie ponownej oceny opracowanym w 2010 r.

Planowane zmiany wprowadzane w projekcie budowlanym w zakresie ekranów akustycznych nie powodują zmian w zakresie projektowanych przejść dla zwierząt i innych zabezpieczeń określonych w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji ZRID dla przedmiotowego odcinka drogi ekspresowej S7. Zalecenia zawarte w decyzji pozostają w tym zakresie bez zmian.

8. OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA OBSZARY CHRONIONE NA PODSTAWIE ZAPISÓW USTAWY O OCHRONIE PRZYRODY

Na terenie otaczającym inwestycję znajdują się obszary oraz obiekty chronione na podstawie odrębnych przepisów. Są to rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu oraz pomniki przyrody. Planowana inwestycja nie wchodzi w kolizję z żadnym z ww. form ochrony przyrody, za wyjątkiem Obszaru Chronionego Krajobrazu Lasy Przysusko-Szydłowieckie, gdzie przebiega po istniejącym śladzie drogi krajowej Nr 7.

Planowane zmiany wprowadzane w projekcie budowlanym nie będą powodowały zwiększenia zajętości terenu, zmian rozwiązań projektowych poza ekranami, ani nie będą się wiązać ze zmianami natężenia ruchu (a co za tym idzie – ze zwiększeniem emisji zanieczyszczeń) nie przewiduje się zmian w oddziaływaniu na obszary Natura 2000 i inne obszary chronione w stosunku do ocenianego w ramach postępowania w sprawie decyzji ZRID.

Nie wnioskuje się również o zastosowanie dodatkowych działań minimalizujących i/lub kompensujących.

9. OCENA ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI NA ZABYTKI CHRONIONE NA PODSTAWIE ZAPISÓW USTAWY O OCHRONIE ZABYTKÓW I OPIECE NAD ZABYTKAMI

Planowana inwestycja nie wchodzi w kolizję z żadnym obiektem architektonicznym wpisanym do rejestru zabytków. Najbliższym obiektem podlegającym ochronie konserwatorskiej, zlokalizowanym w odległości ok. 70 m od projektowanej drogi jest dróżnicówka (koszarka drogowa) z 1840 roku położona we wsi Świerczek, na przedmieściach Szydłowca. Murowany, parterowy budynek pełnił kiedyś rolę mieszkania dla dróżnika, który zajmował się doglądaniem i konserwacją drogi.

W miejscowościach Orońsko, Dobrut, Wałsnów, Świerczek i Szydłówek zlokalizowano 24 stanowiska archeologiczne – konieczne jest więc wykonanie badań powierzchniowo-sondażowych w pasie linii rozgraniczających projektowanej inwestycji.

10. ODDZIAŁYWANIA POWSTAŁE W PRZYPADKU POWSTANIA POWAŻNEJ AWARII

Planowane zmiany wprowadzane w projekcie budowlanym nie będą powodowały ani nie będą się wiązać ze zmianami natężenia ruchu, nie przewiduje się zmian w stosunku do prawdopodobieństwa wystąpienia poważnej awarii ocenianego w ramach postępowania związanego z wydaniem decyzji ZRID.

11. OKREŚLENIE MOŻLIWEGO ODDZIAŁYWANIA TRANSGRANICZNEGO

Skala planowanych zmian (ekrany akustyczne) wyklucza możliwość wystąpienia oddziaływania transgranicznego.

12. ANALIZA MOŻLIWYCH KONFLIKTÓW SPOŁECZNYCH

Przedmiotowy odcinek drogi ekspresowej na fragmencie wykorzystującym istniejącą jezdnię drogi krajowej nr 7 od węzła Szydłowiec Centrum do węzła Szydłowiec Południe powodował konflikt społeczny związany z rekomendacją wariantu przechodzącego istniejącym śladem w rejonie zabudowy Szydłowca. Według argumentacji protestujących powoduje on trudności w komunikacji pomiędzy Szydłowcem a Szydłówkiem oraz powodować będzie uciążliwości związane z emisją zanieczyszczeń oraz hałasem. Praktycznie na całym odcinku przejścia inwestycji w rejonie Szydłowca w miejscach gdzie występowała w pobliżu zabudowa zaproponowano ekrany akustyczne (również w miejscu gdzie droga ekspresowa przebiega w wykopie). W wyniku zmian poziomów dopuszczalnych hałasu w odniesieniu do dróg i linii kolejowych w ramach niniejszego raportu zweryfikowano zaproponowane w decyzji ZRID parametry ekranów akustycznych (długość i wysokość). Na całym analizowanym odcinku redukcja ekranów wynosi 50%. Z uwagi na to, że jednym z argumentów protestujących osób był problem związany z oddziaływaniem

hałasu spodziewać się można zarzutów związanych ze zmniejszeniem ilości ekranów na przedmiotowym odcinku – pomimo tego, że poziomy dopuszczalne określone w obowiązujących przepisach są dotrzymane.

13. OBSZARY OGRANICZONEGO UŻYTKOWANIA

Na podstawie wykonanych analiz stwierdzono, że w zakresie ponadnormatywnych poziomów hałasu znajdują się budynki mieszkalne. Istnieje więc prawdopodobieństwo (mając na uwadze błąd prognozy) że dla przedmiotowego odcinka może być konieczne będzie utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania. Konieczność ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania można stwierdzić po przeprowadzeniu analizy porealizacyjnej, której obowiązek przedstawienia nakłada właściwy organ.

W związku z powyższym zalecono wykonanie analizy porealizacyjnej w zakresie emisji hałasu (analogicznie jak to było w raporcie z 2010 r.). Jeżeli w ramach analizy porealizacyjnej występowanie przekroczeń standardów jakości klimatu akustycznego zostanie potwierdzone – utworzony zostanie obszar ograniczonego użytkowania.

14. ZALECENIA W ZAKRESIE ANALIZY POREALIZACYJNEJ

W decyzji Wojewody Mazowieckiego w części C ust. IV określono konieczność przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w terminie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia jej wyników w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Określone zostały w tej decyzji punktu gdzie należy wykonać pomiary równoważnego poziomu dźwięku.

W ramach raportu dokonano weryfikacji przedmiotowych punktów z uwagi na inne poziomy dopuszczalne, a co za tym idzie inne zasięgi ponadnormatywnego oddziaływania i parametry zabezpieczeń (ekrany akustyczne).

Lokalizację zaktualizowanych punktów, w których należy wykonać pomiary równoważnego poziomu dźwięku w ramach analizy porealizacyjnej przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabl. 14.1 Orientacyjna lokalizacja proponowanych punktów pomiarów hałasu do wykonania w ramach analizy porealizacyjnej

Numer punktu	Km	Strona drogi	Uwagi
PDH-1	492+460	Prawa	-
PDH-2	498+400	Lewa	-
PDH-3	499+255	Prawa	-
PDH-4	499+920	Lewa	-
PDH-5	502+850	Prawa	Przy drodze dojazdowej do centrum Szydłowca
PDH-6	502+870	Prawa	Przy drodze dojazdowej do centrum Szydłowca
PDH-7	502+925	Prawa	Przy drodze dojazdowej do centrum Szydłowca
PDH-8	503+040	Prawa	Przy drodze dojazdowej do centrum Szydłowca

Pozostałe wymagania odnośnie analizy porealizacyjnej zawarte w decyzji ZRID pozostają bez zmian.

15. WNIOSEK KOŃCOWY

Wykonana w raporcie o oddziaływaniu na środowisko analiza wykazała, że w wyniku zmiany uwarunkowań w stosunku do założeń raportów środowiskowych opracowanych w 2010 roku, zasięg ponadnormatywnego oddziaływania zmniejsza się o ok. 50%, w efekcie czego ilość ekranów koniecznych do zabezpieczenia istniejącej zabudowy mieszkaniowej również jest mniejsza (o ok. 50%) przy zachowaniu efektywnej ochrony akustycznej terenów mieszkaniowych w odniesieniu do obowiązujących obecnie przepisów.

Zmiany w projekcie budowlanych związane z aktualizacją ekranów akustycznych nie powodują innych zmian w rozwiązaniach projektowych (odwodnienie, przejścia dla zwierząt itp.) w związku z czym zakres zmian oddziaływania jest ograniczony tylko do kształtowania się klimatu akustycznego.