

SPIS TREŚCI:

1. <u>Wprowadzenie</u>	3
2. <u>Ochrona przed hałasem</u>	3
2.1. Należy przedłożyć wydruki potwierdzające wprowadzenie właściwych danych do programu obliczeniowego (w wersji elektronicznej lub papierowej)	3
2.2. Należy jednoznacznie określić kilometraż drogi, na którym planuje się zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości.....	3
2.3. Zasadność zalecania analizy porealizacyjnej.....	3
3. <u>Należy jednoznacznie wskazać kilometraż przedmiotowego odcinka drogi, który zostanie przebudowany - informacje w raporcie ooś są rozbieżne; po uwzględnieniu powyższego, w razie konieczności należy skorygować przedłożone dokumenty w ww. zakresie</u>	4
4. <u>należy jednoznacznie wskazać rodzaj nawierzchni z jakiej wykonany będzie przedmiotowy odcinek drogi</u>	5
5. <u>Wariant alternatywny</u>	5
5.1.1. Parametry projektowe.....	5
Wariant I - preferowany	5
Wariant II - alternatywny.....	6
5.1.2. Projektowane skrzyżowania	6
Wariant I - preferowany	6
Wariant II - alternatywny.....	6
5.1.3. Przebudowy dróg.....	7
5.1.4. Ruch pieszy i rowerowy	7
5.1.5. Przebudowa sieci elektroenergetycznych	7
5.1.6. Przebudowa sieci telekomunikacyjnej.....	7
5.1.7. Odwodnienie	7
5.1.8. Oświetlenie	7
5.1.9. Wyburzenia.....	8
Wariant I - preferowany	8
Wariant II – alternatywny.....	8
5.1.10. Zieleń przydrożna	8
5.1.11. Analizowane warianty	8

6. Odniesienie się do uwag i wniosków społeczeństwa, które zostały przekazywane do burmistrza Łochowa w toku prowadzonego postępowania dotyczącego wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, a także należy zaproponować środki mające na celu minimalizację zaistniałych konfliktów społecznych.10

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW:

Załącznik Nr 1 – Wydruki z programu SoundPLAN (wersja elektroniczna na DVD)

Załącznik Nr 2 – Model SoundPLAN (wersja elektroniczna na DVD)

Załącznik Nr 3A – Mapa form ochrony przyrody (wariant alternatywny)

Załącznik Nr 3B – Mapa uwarunkowań środowiskowych (wariant alternatywny)

Załącznik Nr 4 – Analiza akustyczna (wariant alternatywny)

Załącznik Nr 5 – Oddziaływania w zakresie zanieczyszczeń do powietrza (wariant alternatywny)

Załącznik Nr 6 – Mapa urządzeń ochrony środowiska (wariant alternatywny)

1. WPROWADZENIE

Niniejszy Aneks nr 2 do raportu o oddziaływaniu na środowisko powstał w związku z wezwaniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 18 grudnia 2019 r. (znak: WOOS-I.4221.182.2019.AGO.2), przekazanym przez Burmistrza Łochowa pismem z dnia 20 grudnia 2019 r. (znak: WGKI.6220.3.2018.KN).

2. OCHRONA PRZED HAŁASEM

2.1. Należy przedłożyć wydruki potwierdzające wprowadzenie właściwych danych do programu obliczeniowego (w wersji elektronicznej lub papierowej)

Odpowiedź: W załączeniu do przedmiotowego aneksu (Załącznik Nr 1) przekazujemy wydruki z programu SoundPLAN. Oprócz tego kompletny model obliczeniowy w postaci plików programu SoundPLAN został dołączony w wersji elektronicznej na DVD.

2.2. Należy jednoznacznie określić kilometraż drogi, na którym planuje się zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości

Odpowiedź: Nawierzchnia o zmniejszonej hałaśliwości została zaproponowana na całej długości odcinka objętego zakresem inwestycji tj. od km 269+460 do km 270+895.

2.3. Zasadność zalecania analizy porealizacyjnej

Na str. 145 raportu ooś wskazano, że „Nie stwierdzono zasadności zalecania analizy porealizacyjnej” i że „Konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania (...) związana jest z brakiem dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych zapewniających dotrzymanie akustycznych standardów jakości środowiska”; zaznaczyć należy, że zgodnie z art. 135 ust. 5 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2019 r. poz. 1396) „Jeżeli obowiązek utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania wynika z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, dla przedsięwzięcia polegającego na budowie lub przebudowie drogi, linii kolejowej, lotniska użytku publicznego lub obiektów sieci gazowej, obszar ograniczonego użytkowania wyznacza się na podstawie analizy porealizacyjnej”; w związku z powyższym, należy skorygować ww. zapis zawarty w raporcie ooś dotyczący konieczności wykonania analizy porealizacyjnej dla przedmiotowej inwestycji; dodatkowo, należy również przedstawić w formie tabelarycznej numery wszystkich punktów recepcyjnych (podając także kilometraż oraz stronę usytuowania względem przedmiotowego odcinka drogi), dla których przewiduje się przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (pomimo zastosowania tzw. cichej nawierzchni) w celu zlokalizowania tam punktów pomiarowych do przeprowadzenia analizy porealizacyjnej i stwierdzenia ewentualnej konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania;

Odpowiedź: Analiza uwarunkowań związanych z planowanym przedsięwzięciem wykazało brak możliwości wykonania zabezpieczeń akustycznych innych niż nawierzchnia o zmniejszonej hałaśliwości. Bliskość zabudowy, konieczność zachowania zjazdów oraz aspekty związane z zachowaniem odpowiedniego poziomu BRD powodują brak możliwości wykonania ekranów akustycznych. Po zastosowaniu nawierzchni o zmniejszonej hałaśliwości przekroczenia występują przy budynkach, gdzie zlokalizowane są następujące receptory.

Nr receptora	Współrzędne		Kilometraż drogi	Strona drogi	Odległość od drogi	Rodzaj terenu	Dopuszczalny poziom hałasu [dB(A)]	
	X [m]	Y [m]					Pora dnia	Pora nocy
1	7551567	5820867	0+098	Prawa	19	MR	65	56
2	7551604	5820854	0+129	Prawa	25	MR	65	56
3	7551628	5820837	0+160	Prawa	18	MR	65	56
4	7551645	5820823	0+185	Prawa	10	MR	65	56

Rozbudowa drogi krajowej nr 62 na odcinku przejścia przez m. Kamionna od km 269+500 do km 270+900

Nr receptora	Współrzędne		Kilometraż drogi	Strona drogi	Odległość od drogi	Rodzaj terenu	Dopuszczalny poziom hałasu [dB(A)]	
	X [m]	Y [m]					Pora dnia	Pora nocy
6	7552154	5820686	0+709	Prawa	16	MR	65	56
9	7552321	5820524	0+940	Lewa	32	MN/U	65	56
10	7552343	5820519	0+961	Lewa	20	MN/U	65	56
11	7552365	5820505	0+987	Lewa	14	MN/U	65	56
12	7552380	5820497	1+004	Lewa	8	MN/U	65	56
13	7552393	5820478	1+026	Lewa	13	MN/U	65	56
16	7552426	5820487	1+043	Prawa	16	MR	65	56
17	7552475	5820435	1+115	Prawa	15	MR	65	56
18	7552495	5820415	1+143	Prawa	15	MR	65	56
19	7552527	5820390	1+183	Prawa	20	MR	65	56
20	7552540	5820375	1+202	Prawa	18	MR	65	56
21	7552527	5820326	1+228	Lewa	24	MN	61	56
22	7552581	5820340	1+256	Lewa	23	MR	65	56

MN – Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej

MN/U – Tereny zabudowy mieszkaniowo – usługowej

MR – Tereny zabudowy zagrodowej

Z uwagi na brak możliwości zapewnienia dotrzymania poziomów dopuszczalnych na fasadach budynków podlegających ochronie akustycznej zgodnie z art. 114 ustęp 4 ustawy Prawo ochrony środowiska: W przypadku zabudowy mieszkaniowej, szpitali, domów pomocy społecznej lub budynków związanych ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, zlokalizowanych na granicy pasa drogowego lub przyległego pasa gruntu w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2117 i 2361 oraz z 2018 r. poz. 650), ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach.

Zdecydowano się zastosować rozwiązania pozwalające na zapewnienie właściwych warunków akustycznych w budynkach dla których prognozowane są przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu wewnątrz pomieszczeń po zastosowaniu nawierzchni o zmniejszonej hałaśliwości SMA08. Rozwiązania te polegają na wymianie stolarki okiennej i drzwiowej na rozwiązania charakteryzujące się podwyższoną izolacyjnością akustyczną na fasadach budynków bezpośrednio narażonych na oddziaływanie hałasu pochodzącego od drogi DK62 (wyeksponowanych na hałas). Przy zastosowaniu nawierzchni o obniżonej hałaśliwości i wymianie stolarki okiennej i drzwiowej na o podwyższonej izolacyjności akustycznej nie prognozuje się przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu wewnątrz pomieszczeń.

3. NALEŻY JEDNOZNACZNIE WSKAZAĆ KILOMETRAŻ PRZEDMIOTOWEGO ODCINKA DROGI, KTÓRY ZOSTANIE PRZEBUDOWANY - INFORMACJE W RAPORCIE OOŚ SĄ ROZBIĘŻNE; PO UWZGLĘDNIENIU POWYŻSZEGO, W RAZIE KONIECZNOŚCI NALEŻY SKORYGOWAĆ PRZEDŁOŻONE DOKUMENTY W WW. ZAKRESIE

Odpowiedź: Kilometraż odcinka objętego zakresem inwestycji:

- Początek - km 269+460 (kilometraż istniejącej drogi krajowej), co odpowiada kilometrażowi projektowemu - 0+000,
- Koniec - km 270+895 (kilometraż istniejącej drogi krajowej), co odpowiada kilometrażowi projektowemu 1+479.

Na załącznikach graficznych przedstawiony jest kilometraż projektowy. W celach orientacyjnych przedstawiono na mapie poglądowej załączonej do aneksu kilometraż istniejącej drogi DK62 oraz kilometraż projektowany.

W tytule zadania figuruje kilometraż zgodny z zakresem umowy podpisanej z GDDKIA Oddział w Warszawie. Zakres został uszczegółowiony w trakcie prac projektowych stąd też

rzeczywisty kilometraż odcinka, na którym będą realizowane prace w niewielkim stopniu różni się w stosunku do kilometraża w tytule zadania.

4. NALEŻY JEDNOZNACZNIE WSKAZAĆ RODZAJ NAWIERZCHNI Z JAKIEJ WYKONANY BĘDZIE PRZEDMIOTOWY ODCINEK DROGI

Odpowiedź: Na przedmiotowym odcinku drogi zostanie zastosowana nawierzchnia SMA08.

5. WARIANT ALTERNATYWNY

Należy przedstawić racjonalny (możliwy do realizacji w danej lokalizacji i zgodny z obowiązującymi przepisami prawa) wariant alternatywny planowanej inwestycji oraz określić jego przewidywane oddziaływanie na środowisko, w zakresie emisji substancji do powietrza, emisji hałasu, gospodarki wodno-ściekowej i ochrony wód, gospodarki odpadami; ponadto należy porównać oddziaływania analizowanych wariantów oraz biorąc pod uwagę proponowany wariant alternatywny, przedstawić racjonalny wariant najkorzystniejszy dla środowiska; zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt 5, 6 i 6a ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U, z 2018 r. poz. 2081, ze zm., zwanej dalej „ustawą ooś”) Inwestor ma obowiązek przedstawienia opisu analizowanych wariantów przedsięwzięcia, w tym racjonalnego wariantu alternatywnego, racjonalnego wariantu najkorzystniejszego dla środowiska wraz z określeniem ich przewidywanego oddziaływania na środowisko i uzasadnieniem ich wyboru, jak również przedstawienia porównania oddziaływań analizowanych wariantów, ustawa ooś nie przewiduje odstępstw w ww. zakresie; zaznacza się, że racjonalny wariant alternatywny powinien dotyczyć innych rozwiązań wnioskowanej inwestycji z zachowaniem celu i funkcji planowanego zamierzenia; analiza wariantowa może mieć różny charakter i dotyczyć np. zagospodarowania terenu, zastosowanej technologii, rozwiązań technicznych, harmonogramu, czy organizacji prac; ponadto zaznacza się, że niepodejmowanie inwestycji nie może być traktowane jako wariant inwestycji;

Odpowiedź: Poniżej przedstawiono opis wariantowy inwestycji z wyborem wariantu najkorzystniejszego:

5.1.1. Parametry projektowe

Wariant I - preferowany

Od początku opracowania przyjęto przekrój uliczny o szerokości jezdni 10,5 m (przekrój jezdni z dodatkowym pasem manewrowym o szerokości 3,5 m). Po stronie północnej projektowanej drogi projektuje się ciąg pieszo rowerowy o szerokości 3,0 m, po stronie południowej projektuje się chodnik dla pieszych o szerokości 2,0 m. W km 0+850 na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 62, ul. Szkolnej (droga powiatowa nr 4213W) i ul. Kościelnej (droga gminna nr 420416W) projektuje się rondo o średnicy zewnętrznej 45 m, natomiast włączenie ulicy Księdza Woźniaka w nowy układ drogowy projektowane jest poprzez drogę gminną Kamionna – Dąbrowa. W celu zapewnienia prawidłowej geometrii wlotów na skrzyżowaniu konieczne jest skorygowanie przebiegów ww. dróg.

Ponadto na opracowywanym fragmencie drogi zaprojektowano 4 zatoki autobusowe.

Parametry techniczne projektowanej drogi przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 1 Parametry techniczne projektowanej drogi

Parametr techniczny	Wielkość
Klasa techniczna drogi	GP
Prędkość miarodajna	60 km/h
Prędkość projektowa	60 km/h
Przekrój poprzeczny	1x2 z pasem środkowym wielofunkcyjnym
Szerokość pasa ruchu	3,50 m
Szerokość pasa manewrowego wielofunkcyjnego	3,50 m
Szerokość chodnika	min. 2,00 m
Szerokość ciągu pieszo-rowerowego	min. 3,00 m

Wariant II - alternatywny

Od początku opracowania przyjęto przekrój uliczny o szerokości jezdni 10,5 m (przekrój jezdni z dodatkowym pasem manewrowym o szerokości 3,5 m). Po stronie północnej projektowanej drogi projektuje się ciąg pieszo rowerowy o szerokości 3,0 m, po stronie południowej projektuje się chodnik dla pieszych o szerokości 2,0 m. W km 0+850 na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 62, ul. Szkolnej (droga powiatowa nr 4213W) i ul. Kościelnej (droga gminna nr 420416W) projektuje się rondo pięciowłotowe o średnicy zewnętrznej 45 m, do którego włączono ul. Księdza Woźniaka. W celu zapewnienia prawidłowej geometrii wlotów na skrzyżowaniu konieczne jest skorygowanie przebiegów ww. dróg.

Ponadto na opracowywanym fragmencie drogi zaprojektowano 4 zatoki autobusowe.

Parametry techniczne projektowanej drogi przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 2 Parametry techniczne projektowanej drogi

Parametr techniczny	Wielkość
Klasa techniczna drogi	GP
Prędkość miarodajna	60 km/h
Prędkość projektowa	60 km/h
Przekrój poprzeczny	1x2 z pasem środkowym wielofunkcyjnym
Szerokość pasa ruchu	3,50 m
Szerokość pasa manewrowego wielofunkcyjnego	3,50 m
Szerokość chodnika	min. 2,00 m
Szerokość ciągu pieszo-rowerowego	min. 3,00 m

5.1.2. Projektowane skrzyżowania

Wariant I - preferowany

Projektowana rozbudowa na rozpatrywanym odcinku zapewnia połączenie z istniejącą siecią drogową w postaci skrzyżowań z drogami:

- skrzyżowanie z drogą gminną nr 420419W, gdzie zaprojektowano skrzyżowanie z dodatkowym pasem do lewoskrętu;
- skrzyżowanie z drogą powiatową nr 4213W oraz drogą gminną nr 420416W, gdzie zaprojektowano czterowłotowe rondo.

Wariant II - alternatywny

Projektowana rozbudowa na rozpatrywanym odcinku zapewnia połączenie z istniejącą siecią drogową w postaci skrzyżowań z drogami:

- skrzyżowanie z drogą gminną nr 420419W, gdzie zaprojektowano skrzyżowanie z dodatkowym pasem do lewoskrętu;
- skrzyżowanie z drogą gminną 420416W oraz drogą powiatową 4213W (ul. Szkolna i ul. Księdza Woźniaka) zaprojektowano pięciowłotowe rondo.

5.1.3. Przebudowy dróg

Wszystkie drogi wewnętrzne oraz publiczne kolidujące z drogą krajową zostaną przebudowane.

5.1.4. Ruch pieszy i rowerowy

W celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu pieszego oraz rowerowego zaprojektowano ciągi pieszo – rowerowe o szerokości 3,0 m po stronie północnej projektowanej drogi oraz chodniki dla pieszych o szerokości 2,0 m po stronie południowej. Zarówno chodniki, jak i ciągi pieszo – rowerowe oddalone są od krawędzi jezdni o 3,5 m.

5.1.5. Przebudowa sieci elektroenergetycznych

W chwili obecnej w pasie drogowym drogi krajowej DK62 w m. Kamionna przebiegają istniejące sieci elektroenergetyczne 0,4kV oraz 15kV. Z uwagi na planowaną przebudowę drogi DK 62 występują kolizje z przebiegającymi sieciami. W związku z powyższym występuje konieczność odpowiedniego zabezpieczenia istniejącej infrastruktury w miejscu lokalizacji projektowanej drogi DK 62. Ponadto projektuje się oświetlenie projektowanych odcinków dróg.

5.1.6. Przebudowa sieci telekomunikacyjnej

W miejscowości Kamionna wzdłuż drogi krajowej nr DK 62 w pasie drogowym istnieje sieć telekomunikacyjna którą, należy przebudować poza obszar kolizji z planowanymi elementami zagospodarowania terenu.

Przebudowie podlegają następujące elementy:

- kable ziemne
- kable optyczne
- mikrokabel
- kanalizacja kablowa
- linia napowietrzna

Nieczynne elementy podczas przebudowy zostaną usunięte i przekazane protokolarnie operatorowi sieci.

Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460), ustawą 7 maja 2010 o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych (t.j. Dz.U. z 2015r., poz. 680, ze zm.) oraz wytycznymi dla kanałów technologicznych z dnia 3 października 2017r v.3. w ciągu projektowanej drogi DK 62 planuje się wykonanie kanału technologicznego na potrzeby GDDKiA.

5.1.7. Odwodnienie

Odprowadzenie wód opadowych z drogi krajowej nr 62 za pomocą wpustów ulicznych i systemu kanalizacji deszczowej do odbiorników. Na pozostałych drogach objętych dokumentacją przewiduje się również odprowadzenie powierzchniowe do rowów drogowych. Wykonane zostaną przepusty na rowie wraz z niezbędnymi pracami towarzyszącymi. W przypadku konieczności wykonania dodatkowych prac na rowach wykonane zostanie naturalne umocnienie, oczyszczenie, odmulenie koryta rowu.

W studniach betonowych przewidziano zastosowanie osadników. Przewidziano wykonanie jednego wylotu do zbiornika otwartego retencyjnego infiltrującego – odparowującego, przed którym zostanie zastosowany osadnik zawiesiny mineralnej. Zbiornik retencyjny zaprojektowano po stronie lewej w ok. km 0+560. Projektowany zbiornik będzie w stanie przyjąć wszystkie odprowadzane wody. Nachylenie skarp wynosić będzie 1:1,5.

5.1.8. Oświetlenie

W ramach projektu przewiduje się rozbudowę oświetlenia.

5.1.9. Wyburzenia

Wariant I - preferowany

Korekty przebiegów dróg związanych z przebudową skrzyżowań spowoduje konieczność wyburzeń 5 budynków, w tym 1 mieszkalny, 3 gospodarcze oraz 1 usługowy (sklep).

Wariant II – alternatywny

Korekty przebiegów dróg związanych z przebudową skrzyżowań spowoduje konieczność wyburzeń 8 budynków, w tym 1 mieszkalny, 6 gospodarczych oraz 1 usługowy (sklep).

5.1.10. Zieleń przydrożna

Zakres projektu obejmuje nasadzenia zastępcze drzew i krzewów. W oparciu o opracowany dla przedmiotowego przedsięwzięcia plan wycięcia drzew i krzewów oraz projekt zagospodarowania terenu, projektuje się nasadzenia zastępcze w ilości 150 drzew i 930 krzewów na powierzchni nie mniejszej niż powierzchnia, z której krzewy zostały usunięte. Projektowane nasadzenia mają na celu rekompensatę przyrodniczą w zamian za usunięte w ramach realizacji inwestycji drzewa i krzewy.

Nasadzenia zostały zlokalizowane na zaprojektowanych obszarach zieleni w obrębie inwestycji. Do nasadzeń wykorzystać należy przede wszystkim rodzime gatunki drzew o pierśnicy nie mniejszej niż 14 cm.

Tabela 3 Zestawienie proponowanych do nasadzeń gatunków drzew i krzewów

Lp.	Nazwa polska	Nazwa łacińska	Ilość sztuk
1	Jesion wyniosły	<i>Fraxinus excelsior</i>	40
2	Lipa europejska syn. Holenderska odm. 'Pallida'	<i>Tilia xeuropaea 'Pallida'</i>	40
3	Dąb szypułkowy	<i>Quercus robur</i>	30
4	Olcha czarna	<i>Alnus glutinosa</i>	10
5	Klon zwyczajny	<i>Acer platanoides</i>	10
6	Brzoza brodawkowata	<i>Betula pendula</i>	10
7	Głóg jednoszyjkowy	<i>Crataegus monogyna</i>	10
8	Berberys Thunberga 'Atropurpurea'	<i>Berberis thunbergii</i>	250
9	Irga błyszcząca	<i>Cotoneaster Lucius</i>	250
10	Suchodrzew pospolity	<i>Lonicera xylosteum</i>	100
11	Jaśminowiec wonny "Aureus"	<i>Philadelphus coronarius</i>	200
12	Róża dzika	<i>Rosa canina</i>	130

5.1.11. Analizowane warianty

Z uwagi na specyfikę inwestycji, która dotyczy rozbudowy drogi krajowej nr 62 rozważaniu poddano następujące warianty:

Wariant „0” - bezinwestycyjny

Wariant bezinwestycyjny - zakłada odstąpienie od przeprowadzenia kompleksowych działań inwestycyjnych i utrzymywanie obecnego stanu technicznego drogi krajowej. Zaniechanie inwestycji uniemożliwiłoby poprawę stanu technicznego odcinka przechodzącego przez teren zabudowany. W takim przypadku droga funkcjonowałaby w obecnym stanie, w związku z czym nie poprawiłyby się warunki korzystania z drogi (komfort jazdy, płynność ruchu, poprawa bezpieczeństwa ruchu, oddziaływanie hałasu na mieszkańców, eliminacja śmiertelności pławów). Ponadto nie poprawiłyby się wyniki oddziaływania drogi na środowisko, w tym: ilość emitowanych zanieczyszczeń oraz wskaźniki poziomu hałasu wynikające z jej użytkowania. Działania związane z wariantem „zerowym”, polegające jedynie na bieżącym utrzymaniu istniejącej drogi, bez podnoszenia i poprawy jej parametrów technicznych, mogą zatem okazać się niewystarczające.

Obecnie inwestycje drogowe są realizowane z uwzględnieniem ochrony środowiska – jest to wymóg prawny. Droga dobrze zaprojektowana, właściwie eksploatowana, może wywierać również pozytywny wpływ na środowisko przez:

- wywieranie wpływu na zagospodarowanie obszaru, przez tworzenie sieci połączeń sprzyjających rozwojowi i przestrzennemu rozmieszczeniu różnych funkcji w obszarze,
- urządzenia obsługi ruchu, urządzenia usprawnienia ruchu, poprawę jakości otoczenie drogi, w strefach zniszczonych, zaniedbanych,
- zwiększenie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu poprzez budowę chodników oraz ciągów pieszo-rowerowych,
- poprawę systemu odwodnienia drogi,
- zmniejszenie występowania awarii poprzez niewłaściwe profilowanie jezdni, braki w infrastrukturze, stan techniczny itp.

Konsekwencje niepodjęcia realizacji przedsięwzięcia mogą mieć, w perspektywie długoterminowej, bardziej szkodliwe skutki dla środowiska niż właściwe przeprowadzenie inwestycji.

W związku z powyższym wariant ten został odrzucony jako nie wystarczający pod względem funkcjonalności, bezpieczeństwa dla użytkowników i ochrony środowiska.

Wariant inwestycyjny (wariant proponowany przez Wnioskodawcę)

Za wyborem wariantu inwestycyjnego przemawiają względy techniczne oraz ochrona środowiska. Wybór tego wariantu korzystnie wpłynie na podwyższenie bezpieczeństwa na omawianym odcinku drogi ze względu na poprawę stanu technicznego drogi i uzyskanie jej optymalnych parametrów. Analiza stanu obecnego drogi oraz analiza zapotrzebowania społecznego pozwoliły określić optymalny zakres inwestycji.

Inwestycja będzie służyła mieszkańcom gminy Łochów oraz innym użytkownikom korzystających z przedmiotowej drogi w tym ruchu tranzytowego. Bezpośrednio inwestycja będzie najbardziej korzystna dla mieszkańców miejscowości Kamionna.

Przeprowadzenie inwestycji przyniesie korzyści w postaci:

- poprawy komfortu mieszkańców miejscowości Kamionna, przez którą przebiega droga wraz z poprawą bezpieczeństwa ruchu,
- wywieranie wpływu na zagospodarowanie obszaru, przez tworzenie sieci połączeń sprzyjających rozwojowi i przestrzennemu rozmieszczeniu różnych funkcji w obszarze (rolnictwo, usługi, handel, nauka, mieszkalnictwo, rekreacja itp.),
- zmniejszenie ryzyka wystąpienia wypadków i zdarzeń w eksploatacji drogi, awarii pojazdów itp.
- minimalizacja wpływu na środowisko przyrodnicze,
- poprawę systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych,
- poprawę stanu klimatu akustycznego.

Przyjęto założenie minimalizacji kosztów i nie badano wyszukanych nowoczesnych technologii. Duże znaczenie ma fakt, iż przy zapewnieniu właściwej organizacji robót, inwestycja nie będą uciążliwa dla otoczenia i nie zakłóci w drastyczny sposób obecnych ciągów komunikacyjnych.

Przedmiotowe rozwiązanie spełnia kryteria zawarte w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Zastosowane materiały w pełni odpowiadają nowoczesnym technologiom stosowanym w budownictwie drogowym i są kontynuacją stosowanych do tej pory rozwiązań technicznych przy rozbudowie dróg na terenie województwa mazowieckiego realizowanych przez GDDKIA.

Wariant wybrany przez Wnioskodawcę jest korzystny ze względów technicznych:

- najmniejsza kolizyjność projektowanej przebudowy drogi z zagospodarowaniem terenu,
- poprawa parametrów drogi,

oraz ekonomicznych:

- maksymalne wykorzystanie istniejącej drogi krajowej.

Zaproponowane rozwiązanie techniczne projektu jest:

- zgodne z obowiązującymi przepisami w zakresie przeprowadzania inwestycji budowlanych,
- zgodne z obowiązującymi przepisami ochrony środowiska,

- wykonalne pod względem technicznym i technologicznym,
- wykonalne pod względem finansowym.

Wariant ten jest wariantem preferowanym przez Wnioskodawcę.

Wariant alternatywny

Zaproponowano wariant alternatywny, który podobnie jak wariant preferowany korzystnie wpłynie na podwyższenie bezpieczeństwa na omawianym odcinku drogi oraz przyczyni się do poprawy stanu technicznego drogi. Jednakże wybór wariantu alternatywnego spowoduje konieczność wyburzenia większej ilości budynków. Kluczową różnicą między wariantami jest sposób podłączenia dróg gminnych i powiatowych do drogi krajowej. Cały ruch został skumulowany na jednym skrzyżowaniu w formie ronda pięciowłotowego, co wpłynie na pogorszenie płynności ruchu na analizowanym odcinku. Przedmiotowe rozwiązanie jest również mniej korzystne z punktu widzenia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Wariant najkorzystniejszy dla środowiska

Za wariant najkorzystniejszy dla środowiska uznaje się wariant inwestycyjny wnioskowany przez Inwestora. Nieznaczne uciążliwości dla środowiska związane z fazą budowy mają charakter przejściowy, faza eksploatacji nie spowoduje większych niż obecnie oddziaływań.

Po przebudowie drogi, w szczególności rozpatrując skutki inwestycji w aspekcie długookresowym, będzie można zauważyć wiele korzystnych zmian w środowisku, których nie zapewni rozwiązanie zaniechania inwestycji. Poprawie ulegnie stan klimatu akustycznego – uciążliwość hałasu zmniejszy się, ze względu na poprawę płynności ruchu oraz poprawę stanu nawierzchni jezdni.

6. ODNIESIENIE SIĘ DO UWAG I WNIOSKÓW SPOŁECZEŃSTWA, KTÓRE ZOSTAŁY PRZEKAZYWANE DO BURMISTRZA ŁOCHOWA W TOKU PROWADZONEGO POSTĘPOWANIA DOTYCZĄCEGO WYDANIA DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH DLA PRZEDMIOTOWEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA, A TAKŻE NALEŻY ZAPROPONOWAĆ ŚRODKI MAJĄCE NA CELU MINIMALIZACJĘ ZAISTNIAŁYCH KONFLIKTÓW SPOŁECZNYCH.

Odpowiedź: W toku prowadzonego postępowania wpłynęły uwagi i zapytania dotyczące m.in. zapisów dotyczących wariantu alternatywnego, oddziaływania inwestycji na poszczególne elementy środowiska (na wody powierzchniowe i podziemne, klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne oraz na zdrowie i warunki życia ludzi) obliczeń hałasu, ograniczenia oddziaływania hałasu poprzez wymianę stolarki okiennej i drzwiowej, zmiany parametrów ronda zajętości działek prywatnych oraz odległości od budynków. Wykonawca raportu odniósł się do przekazanych uwag i zapytań wyjaśniając że:

- Na potrzeby raportu o oddziaływaniu na środowisko wykonano obliczenia w receptorach na elewacjach budynków na każdej kondygnacji (cyt. „W celu dokładniejszej oceny klimatu akustycznego wykonano obliczenia w receptorach na elewacjach budynków rozmieszczonych na każdej kondygnacji (zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem.”).
- Klimat akustyczny ulegnie poprawie w stosunku do stanu istniejącego. Jakkolwiek droga faktycznie zbliży się do zabudowań (co zostało uwzględnione w obliczeniach), to zysk z nawierzchni o obniżonej hałaśliwości będzie odczuwalny. Dodatkowo wskazano, że w projekcie przewidziano wymianę stolarki okiennej i drzwiowej w odniesieniu do budynków, w których występowałyby przekroczenia wartości dopuszczalnych hałasu wewnątrz budynków – również w celu poprawy komfortu akustycznego mieszkańców miejscowości Kamionna. Wymiana stolarki okiennej i drzwiowej na charakteryzującą się podwyższoną izolacyjnością akustyczną jest rozwiązaniem zmierzającym do ograniczenia oddziaływania hałasu przewidzianym

w ramach analizowanego przedsięwzięcia. We wskazanych budynkach wymiana stolarki okiennej jest konieczna do zapewnienia odpowiednich poziomów akustycznych wewnątrz tych budynków. Propozycja ta dotyczy tych budynków, gdzie pomimo zastosowania specjalnej nawierzchni SMA08 prognozowane jest występowanie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Jest to działanie minimalizujące zgodne z obowiązującymi przepisami ustawy – Prawo ochrony środowiska (dla budynków położonych w granicy pasa drogowego zapewnia się właściwy poziom hałasu wewnątrz w sytuacji, gdy nie jest możliwe zapewnienie właściwych standardów w środowisku).

- Dla fazy eksploatacji inwestycji przeprowadzono (i przedstawiono w rozdziale o oddziaływaniu na środowisko) szczegółowe prognozy emisji stężeń zanieczyszczeń w powietrzu, które nie wykazały przekroczeń. W raporcie o oddziaływaniu na środowisko wskazano również, że prognozowany brak przekroczeń stężeń zanieczyszczeń w powietrzu potwierdzają wyniki rzeczywistych pomiarów.
- Pomimo, że przebieg drogi podlega korektom, to w projekcie nie przewidziano realizacji głębokich wykopów, a zatem inwestycja pozostanie bez wpływu na położenie zwierciadła wód gruntowych.
- W ramach realizacji inwestycji nie będą wykonywane wysokie nasypy ani wykopy, które to prace są zaliczane do najbardziej hałaśliwych i uciążliwych dla mieszkańców.
- Odległość budynku plebanii od krawędzi istniejącej jezdni wynosi ok 13,2m natomiast od projektowanej jezdni wynosić będzie ok. 12,3m. Przybliżenie projektowanej krawędzi jezdni względem jezdni istniejącej zawiera się w przedziale od 0 do ok. 2 m z wyjątkiem odcinka od km 0+250 do km 0+400 gdzie odległość wynosi ok. 3,0 m. Szczegółowe linie rozgraniczające zostaną opracowane na etapie projektu budowlanego.
- Przyjęte rozwiązania w zakresie geometrii ronda są optymalne i uwzględniają ograniczenie zajętości terenu przy zapewnieniu właściwego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Należy zwrócić uwagę, że zgłaszane w toku prac projektowych protesty mieszkańców dotyczą przede wszystkim braku zgody na rozbudowę DK62 na odcinku p.p.m. Kamionna w przedstawionych wariantach, m. in. ze względu na ingerencję w działki prywatne. Z uwagi na wąski pas ruchu (2x3,3m), niezgodne z warunkami technicznymi łuki poziome oraz niebezpieczne skrzyżowanie w centrum m. Kamionna nie ma możliwości zaprojektowania drogi o klasie GP (główny ruchu przyspieszonego) w istniejących liniach rozgraniczających.

Ze względu na konieczność poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w tym odseparowanie ruchu pieszego i rowerowego od ruchu samochodowego oraz mając na uwadze potrzebę dostosowania parametrów technicznych drogi do istniejącego i prognozowanego natężenia ruchu (rekreacyjnego i ciężarowego) – rozbudowa drogi krajowej nr 62 na odcinku p.p.m. Kamionna jest niezbędna.

Warianty koncepcyjne zostały opracowane dla drogi klasy GP (główny ruchu przyspieszonego) o szerokości pasa ruchu 3x3,5 m (w stanie istniejącym 2x3,3m) w dostosowaniu do warunków lokalnych i sposobu użytkowania terenów przyległych, z ograniczeniem ingerencji do niezbędnego minimum. Trzeci pas wielofunkcyjny wprowadzono z powodu występowania dużej ilości zjazdów z drogi krajowej i braku możliwości zaprojektowania jezdni dodatkowych. Oba warianty uwzględniają minimalną zajętość terenów prywatnych przy jednoczesnym podniesieniu poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego na przedmiotowym odcinku.

W wyniku przeanalizowania zaprezentowanych rozwiązań projektowych obejmujących 2 warianty koncepcji rozbudowy drogi krajowej nr 62 na odcinku p.p.m. Kamionna oraz dyskusji w trakcie Rady Techniczno – Uzgodnieniowej (z udziałem przedstawicieli samorządu, w tym Gminy Łochów) przyjęto do dalszych prac projektowych Wariant 1.

Jednocześnie wskazać należy, że w dniu 21.09.2019r. Zebranie Wiejskie Sołectwa Kamionna podjęło uchwałę nr 3/2019 o poparciu dla projektowanej koncepcji.

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW W WERSJI ELEKTRONICZNEJ NA DVD:

Załącznik Nr 1 – Wydruki z programu SoundPLAN

Załącznik Nr 2 – Model SoundPLAN