

## **Odpowiedzi na uwagi Mieszkańców (pisma od Mieszkańców załączono w wersji elektronicznej pdf)**

### **WZÓR PISMA 1 (J.A. z dnia 13.03.2020 r.)**

#### **Ad. 1.**

W Raporcie z inwentaryzacji przyrodniczej fauny dla rozbudowy drogi krajowej nr 79 na odcinku Góra Kalwaria - Magnuszew („Raport”) zawarto następujące informacje:

Rozdział 4 Przewidywane skutki dla fauny w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia:

„Niepodejmowanie przedsięwzięcia w perspektywie nasilającego się ruchu drogowego realizowanego z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury drogowej (niedostosowanej do obecnego i przewidywanego natężenia ruchu) powoduje wzrost ryzyka wystąpienia, w nieprzewidywalnej skali czasowej, jak również nieprzewidywalnym natężeniu, zdarzeń (kolizje, katastrofy). Te zaś mogą skutkować zanieczyszczeniem siedlisk chronionych zinwentaryzowanych gatunków fauny w obszarze planowanej inwestycji. Zrealizowanie przedsięwzięcia, zgodnie z zaleceniami w zakresie działań minimalizujących i ochronnych może skutkować niższym zagrożeniem na etapie eksploatacji, z uwagi m. in. na zastosowanie nowych technologii w zakresie odprowadzania wód z utwardzonych nawierzchni infrastruktury drogowej, jak również uniknięcia potencjalnych zanieczyszczeń, będących skutkiem kolizji i katastrof w ruchu lądowym.”

Przeanalizowano zatem wariant polegający na zaniechaniu realizacji przedsięwzięcia. Przyjęte przez autorów raportu założenia opierają się na bieżącej analizie stanu środowiska. Uważamy, że utrzymanie istniejącej infrastruktury przy zwiększającym się natężeniu ruchu może w przyszłości wpływać silniej na faunę oraz na obszary Natura 2000 niż realizacja przedsięwzięcia uwzględniająca wykonanie działań minimalizujących.

Wykonano analizy dotyczące barierowego oddziaływania drogi na faunę oraz śmiertelności fauny ze względu m.in. na kolizję inwestycji z miejscami ich występowania. Ingerencją w miejsca stałego występowania i rozrodu płazów oraz zniszczenie części siedliska zostało omówione w rozdziale 5.3. Raportu. Analiza projektu i przebieg wariantu preferowanego nie spowoduje w żadnym przypadku całkowitego zniszczenia siedliska rozrodczego. Częściowe zniszczenie będzie dotyczyło tylko stanowiska nr 11, jednak przy zachowaniu środków minimalizujących siedlisko będzie ponownie pełniło pierwotną funkcję po zakończeniu prac.

Dodatkowo dokonano analizy zachowania drożności korytarzy ekologicznych różnych grup zwierząt, w tym ssaków. Przeanalizowano szczegółowo lokalizację korytarzy migracji o charakterze lokalnym a także krajowym, określono przez jakie gatunki zwierząt są wykorzystywane a także opisano środki minimalizujące wpływ inwestycji na drożność korytarzy. Dokonując oceny skuteczności proponowanych rozwiązań uznano je za wystarczające.

Ze względu na brak ogrodzenia drogi i poprowadzenie jej po istniejącym śladzie nie należy się spodziewać działania efektu bariery w większym zakresie niż dotychczas.

Aby dokładnie określić możliwości migracyjne ssaków po oddaniu drogi do eksploatacji prowadzony będzie monitoring porealizacyjny. Monitoring porealizacyjny będzie prowadzony w celu sprawdzenia czy ważny korytarz migracyjny, jakim jest niewątpliwie dolina Pilicy, nadal funkcjonuje. Monitoring rozpocznie się rok po oddaniu inwestycji do użytkowania i obejmować będzie inwentaryzację ssaków, w szczególności bobra i wydry, określenie czy możliwa jest swobodna wędrówka ssaków w dolinie Pilicy, określenie śmiertelności na drodze w km 42+000-43+500 wariantów 2 (A2+B1) i 3 (A2+B3) (co

odpowiada km 0+030 – 1+500 wariantu 1 (A1+B2)). Monitoring będzie prowadzony na podstawie tropień przez cały rok. Monitoring będzie prowadzony w okresie dwóch lat.

## Ad. 2.

Ingerencją w miejsca stałego występowania i rozrodu płazów oraz zniszczenie części siedliska zostało omówione w rozdziale 5.3. Raportu. Analiza projektu i przebieg wariantu preferowanego nie spowoduje w żadnym przypadku całkowitego zniszczenia siedliska rozrodczego. Częściowe zniszczenie będzie dotyczyło tylko stanowiska nr 11, jednak przy zachowaniu środków minimalizujących siedlisko będzie ponownie pełniło pierwotną funkcję po zakończeniu prac.

Ponadto w przypadku miejsc kolizji ze szlakami migracji sezonowych płazów w km 31+950-32+000, 35+450, 42+400-43+250 wariant 2 (A2+B1) i 3 (A2+B3) co odpowiada km 0+430 – 1+250 wariantu 1 (A1+B2) w Raporcie zalecono:

- zaprojektować obiekt mostowy w km 31+980: zastosować umocnienie naturalne (geokrata oraz tłuczeń obsypany humusem i obsiany), pasy terenu po obydwóch stronach powinny mieć co najmniej dwukrotną szerokość cieku, zapewnić nie mniejsze niż istniejące parametry obiektu.
- w km 35+455: zapewnić suchy fragment terenu wewnątrz przepustu po obu stronach cieku przez wypełnienie gruntem przestrzeni między ciekim a ścianą przepustu. Optymalne parametry przepustu wynoszą: światło pionowe: 3m, światło poziome: 2 m, szerokość cieku: 0,8 m, szerokość każdej z półek: 1,1 m (łączna szerokość półek: 2,2 m). Należy również zapewnić połączenie suchych fragmentów przepustu z terenem poza przepustem.
- aby uniknąć przypadkowej śmiertelności, dojścia do półek powinny być wyposażone w obustronne płotki naprowadzające o długości 100 m od krawędzi przepustu z każdej strony. Płotki należy wkopać w ziemię na głębokość ok. 30 cm, część naziemna powinna mieć minimum 50 cm. Górna krawędź płotka powinna być odgięta (przewieszka) – 10 cm, zapobiegając przechodzeniu zwierząt wspinających się. Zakończenie ogrodzeń należy ukształtować w literę „U”, powodującą zmianę kierunku ruchu zwierząt. Płotki muszą być szczelnie połączone z czołem przepustu. Należy zastosować płotki z siatki metalowej o rozmiarach oczek 0,5 x 0,5 cm lub płotki pełne.

Aby dodatkowo ograniczyć negatywne oddziaływanie zalecono zastosowanie szczelnych separatorów. Dodatkowo dla separatorów planowanych blisko zbiorników retencyjnych, w przypadku planowanego ich ogrodzenia należy wewnątrz ogrodzenia umieścić także separator i wraz z ogrodzeniem zbiornika zamontować płotki dla płazów (płotki należy wkopać w ziemię na głębokość ok. 30 cm, część naziemna powinna mieć minimum 50 cm, górna krawędź płotka powinna być odgięta (przewieszka) – 10 cm, zapobiegając przechodzeniu zwierząt wspinających się, należy zastosować płotki z siatki metalowej o rozmiarach oczek 0,5 x 0,5 cm lub płotki pełne). W przypadku separatorów zlokalizowanych z dala od zbiorników retencyjnych lub jeśli nie ma możliwości wykonania ogrodzenia obejmującego separator, na jego wlocie należy zamontować kratę o odstępach między prętami równych 2 cm.

Odnośnie wpływu inwestycji na ichtiofaunę w Raporcie (str. 83) wskazano, iż wyniku przedmiotowej inwestycji możliwe jest ograniczenie liczebności lokalnych populacji chronionych gatunków ryb (koza, piskorz, różanka) występujących łącznie na 4 stanowiskach oraz objętego częściową ochroną śliza (1 stanowisko). Dodatkowo możliwa jest utrata lokalnych siedlisk i miejsc rozmnażania, **natomiast mało prawdopodobny jest całkowity zanik lokalnych populacji**. W związku z powyższym oceniono, iż

realizacja inwestycji niezależnie od wariantu nie spowoduje znaczącego oddziaływania na chronione gatunki ichtiofauny.

W celu ograniczenia niekorzystnych oddziaływań inwestycji na ichtiofaunę na etapie budowy, eksploatacji i likwidacji w rozdziale 8.2 Raportu (str. 106-107) opisano szereg działań minimalizujących. Dodatkowo w rozdziale 17 szczegółowo opisano zasady monitoringu na etapie budowy.

### **Ad. 3.**

Bocian biały jest gatunkiem ulegającym synantropizacji. Ze względu na występowanie w pobliżu człowieka, gatunek przystosowany jest do towarzyszącej człowiekowi infrastruktury, hałasu i obecności samych ludzi. Zagrożeniem dla bocianów jest bezpośrednio niszczenie gniazd i osuszanie miejsc podmokłych stanowiących ich miejsca żerowania. Przeprowadzenie przedmiotowej inwestycji nie niesie takich zagrożeń - nie będą niszczone gniazda ptaków i nie zostanie istotnie zmniejszony teren żerowiskowy gatunku. Przed przystąpieniem do prac budowlanych zaleca się jeszcze wykonanie dokładnego cenzusu, ze względu na coroczną zmienność dotyczącą zajętości gniazd lub możliwość powstania nowych, kolidujących z inwestycją. W przypadku stwierdzenia nowych gniazd bociana na terenie realizacji inwestycji, przed rozpoczęciem plac budowlanych zostaną one przeniesione z udziałem specjalistów ornitologów w ramach nadzoru przyrodniczego.

W odniesieniu do informacji o gniazdowaniu bielika i bociana czarnego pragniemy zauważyć, że trudno o interpretację tego co Autor miał na myśli pisząc o przebiegu inwestycji. W badanym buforze badawczym (zakres przestrzenny analiz przyrodniczych dotyczy gruntów położonych na obszarze planowanej inwestycji w pasie po 500 m po obu stronach projektowanej osi drogi (w granicach obszarów Natura 2000) oraz w pasie po 250 m (w przypadku pozostałych obszarów), jak również gruntów i zbiorników wodnych przyległych do przedmiotowego obszaru) gniazdowania tych gatunków nie stwierdzono. Ich występowanie i pominięcie przez ornitologa w trakcie prac należy uznać za bardzo mało prawdopodobne.

### **Ad. 4.**

Zniszczenie łąk i zarośli nadbrzeżnych nie wpłynie istotnie na lokalne populacje ptaków. Zniszczenia miejsc lęgowych obejmą tylko kilka gatunków ptaków licznych i szeroko rozpowszechnionych, takich jak zięba *Fringilla coelebs*, bogatka *Parus major*, szpak *Sturnus vulgaris*, kapturka *Sylvia atricapilla*. Nie zostaną zniszczone stanowiska gatunków rzadkich. Siedliskiem bobra jest cała dolina rzeki Pilicy. Podczas prac budowlanych zniszczony zostanie tylko jej niewielki fragment, zatem należy uznać, że negatywny wpływ inwestycji na siedlisko tego gatunku nie będzie istotny. Zgodnie z obowiązującym prawem przed zniszczeniem siedliska gatunków chronionych należy dodatkowo uzyskać zezwolenie na odstąpienie od zakazów w stosunku do gatunków zwierząt, roślin lub grzybów objętych ochroną gatunkową, wydawane przez RDOŚ lub GDOŚ po spełnieniu warunków ochrony środowiska naturalnego. Wyniki inwentaryzacji ssaków z inwentaryzacji przyrodniczej fauny pozwalają na stwierdzenie, że w odniesieniu do drobnych ssaków, o których wspomniano w uwadze realizacja inwestycji nie spowoduje zniszczenia stanowisk gatunków rzadkich.

### **Ad. 5.**

Siedliskiem bobra jest cała dolina rzeki Pilicy. Podczas prac budowlanych zniszczony zostanie tylko jej niewielki fragment, zatem należy uznać, że negatywny wpływ inwestycji na siedlisko tego gatunku nie będzie istotny. Zgodnie z obowiązującym prawem przed zniszczeniem siedliska gatunków chronionych należy dodatkowo uzyskać zezwolenie na odstąpienie od zakazów w stosunku do gatunków zwierząt, roślin lub grzybów objętych ochroną gatunkową, wydawane przez RDOŚ lub GDOŚ po spełnieniu warunków ochrony środowiska naturalnego.

#### **Ad. 6.**

Ze względu na brak ogrodzenia drogi i poprowadzenie jej po istniejącym śladzie nie należy się spodziewać działania efektu bariery w większym zakresie niż dotychczas.

Aby dokładnie określić możliwości migracyjne ssaków po oddaniu drogi do eksploatacji prowadzony będzie monitoring porealizacyjny. Monitoring porealizacyjny będzie prowadzony w celu sprawdzenia czy ważny korytarz migracyjny, jakim jest niewątpliwie dolina Pilicy, nadal funkcjonuje. Monitoring rozpocznie się rok po oddaniu inwestycji do użytkowania i obejmować będzie inwentaryzację ssaków, w szczególności bobra i wydry, określenie czy możliwa jest swobodna wędrówka ssaków w dolinie Pilicy, określenie śmiertelności na drodze w km 42+000-43+500 wariantów 2 (A2+B1) i 3 (A2+B3) (co odpowiada km 0+030 – 1+500 wariantu 1 (A1+B2)).

#### **Ad. 7.**

W trakcie prowadzonych tropień stwierdzono występowanie jelenia na terenie badań, natomiast nie stwierdzono go bezpośrednio w dolinie Pilicy - rozdział 3.5. Przy projektowaniu obiektu mostowego na Pilicy wzięto pod uwagę duże prawdopodobieństwo występowania jelenia i łosia oraz dostosowano parametry obiektu do możliwości migracji tych gatunków.

#### **Ad. 8.**

W ROOŚ została przeprowadzona pełna ocena oddziaływania na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000. Analizując wpływ na obszar Natura 2000 korzystano z dobrych praktyk i powszechnie stosowanej metodyki. Dodatkowo szczegółowo przeanalizowano zagrożenia wskazane w planach zadań ochronnych obszarów Natura 2000 dotyczące zinwentaryzowanych gatunków zwierząt a następnie sprawdzono, czy dane zagrożenie związane jest z realizacją analizowanej inwestycji. Powyższe analizy pozwoliły na stwierdzenie, iż inwestycja nie będzie znacząco oddziaływać na obszary Natura 2000, w związku z powyższym nie ma potrzeby ustalenia braku rozwiązań alternatywnych ani analiz związanych z wymogami nadrzędnego interesu publicznego. Wskaźniki ilościowe kolizyjności przestrzennej oraz informacje o formach i mechanizmach oddziaływania dróg na przyrodę pozwalają w powyższym przypadku na pełną ocenę. Powyższe wskaźniki oparto na szczegółowo i rzetelnie przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej, co stanowi wystarczającą podstawę dla prawidłowego wnioskowania. Należy pamiętać, że inwestycja prowadzona jest w większości po istniejącym przebiegu, a zakres ingerencji w obszar Natura 2000 jest bardzo niewielki.

Przebieg wariantu preferowanego nie spowoduje w żadnym przypadku całkowitego zniszczenia siedliska rozrodczego kumaka nizinnego ani żadnego z pozostałych chronionych gatunków płazów zinwentaryzowanych w ramach przeprowadzonych analiz. Częściowe zniszczenie będzie dotyczyło tylko stanowiska nr 11, jednak przy zachowaniu środków minimalizujących po zakończeniu prac siedlisko będzie ponownie pełniło pierwotną funkcję. Na tej podstawie można wnioskować o niewielkim wpływie na gatunki płazów stanowiące przedmiot ochrony obszaru Natura 2000. **Ad. 9**

Wszelkie zgody i zezwolenia związane z budową drogi w tym decyzja o wyłączeniu gruntów z produkcji leśnej pozyskiwane są na etapie projektu budowlanego lub wykonawczego na podstawie odrębnych przepisów i nie mają związku z raportem o oddziaływaniu na środowisko oraz uzyskiwaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

#### **Ad. 10.**

Do grup zwierząt potencjalnie najbardziej narażonych na oddziaływanie związane z budową i funkcjonalnie systemu odwodnienia drogi należą herpetofauna i ichtiofauna. W rozdziale 8 Raportu

szczegółowo opisano działania minimalizujące oddziaływanie na etapie budowy i realizacji inwestycji zaś w rozdziale 17 monitoring stanu populacji na etapie budowy. Zbiorniki były w miarę możliwości lokalizowane na terenach, które nie są cenne pod względem przyrodniczym np. tam gdzie występują siedliska ruderalne, jednak lokalizacja zbiorników wynika z niwelet rowów i kanalizacji deszczowej. Przy doborze typu zbiorników infiltracyjny/retencyjny opierano się na wykonanych badaniach gruntu. Objętość zbiorników została obliczona zgodnie z obowiązującymi przepisami, wyklucza się zalanie terenów sąsiednich.

#### **Ad. 11.**

Analizując wpływ na obszar Natura 2000 korzystano z dobrych praktyk i powszechnie stosowanej metodyki. Wskaźniki ilościowe kolizyjności przestrzennej oraz informacje o formach i mechanizmach oddziaływania dróg na przyrodę pozwalają w powyższym przypadku na pełną ocenę. Powyższe wskaźniki oparto na szczegółowo i rzetelnie przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej, co stanowi wystarczającą podstawę dla prawidłowego wnioskowania. Należy pamiętać, że inwestycja prowadzona jest w większości po istniejącym przebiegu, a zakres ingerencji w obszar Natura 2000 jest bardzo niewielki.

#### **Ad. 12**

Wszelkie zgody i zezwolenia związane z budową drogi w tym decyzje o wycince drzew pozyskiwane są na etapie projektu budowlanego lub wykonawczego i nie są uzyskiwane na etapie opracowywania raportu o oddziaływaniu na środowisko i uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wyjaśniono w Raporcie, że zachowanie drzewa nie jest możliwe przy przyjętych rozwiązaniach drogowych. Przebudowywana droga krajowa zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124 §4.2) powinna spełniać parametry techniczne dla klasy GP. Podniesienie klasy drogi z G do GP wiąże się ze spełnieniem szeregu wymogów zapewniających zarówno płynne, jak i bezpieczne korzystanie z drogi. Zgodnie z wymaganiami Inwestora, zaprojektowano na tym odcinku przekrój poprzeczny drogi wyposażony w chodnik, ścieżkę pieszo – rowerową, dwa pasy ruchu oraz dodatkowy środkowy pas do obsługi, przyległych do drogi, nieruchomości (obsługujący relacje lewoskrętne). Zaproponowany przekrój zapewnia odpowiednią obsługę miejscowości we wszystkich terenach zabudowanych, przez które przebiega projektowany odcinek drogi. Istniejąca DK 79, w miejscowości Coniew przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie 5 pomników przyrody (1 po lewej oraz 4 po prawej). Celem uniknięcia wycinki na tym odcinku, oś drogi została odgięta maksymalnie w lewą stronę, na tyle ile pozwoliły istniejące zabudowania. Pozwoliło to zmieścić wszelkie niezbędne elementy przekroju, a jednocześnie ominąć 4 pomniki przyrody. Zachodzi jednak konieczność wycinki ostatniego, zlokalizowanego po lewej stronie drogi. Wariant prowadzenia osi po istniejącym śladzie (bez odginania osi), wiązałby się z wycinką wszystkich 5 pomników przyrody, dlatego proponowane rozwiązanie jest korzystniejsze.

#### **Ad. 13**

Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dzienniki Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi.

Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID.

#### **Ad. 14**

W obliczeniach akustycznych wykonanych na potrzeby raportu uwzględniono hałas pochodzący od wszystkich elementów przedsięwzięcia, w tym od dróg obsługujących teren przyległy, tzn. uwzględniono hałas generowany przez poruszające się pojazdy na poszczególnych drogach, również serwisowych. Sama droga serwisowa nie generuje ruchu, który byłby szkodliwy i niebezpieczny dla okolicznych mieszkańców. W przypadku skumulowanego oddziaływania razem w ciągu głównym, nie możemy mówić o oddziaływaniu ze strony dróg serwisowych bo planowany ruch pojazdów jest pomijalnie niski (do 100 poj/dobę) a na klimat akustyczny wpływa zdecydowanie droga krajowa.

#### **WZÓR PISMA 2 (M.B. z dnia 05.03.2020)**

Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID.

Na obecnym etapie Projektant nie przewiduje wykonania dodatkowych miejsc postojowych przed kościołem w km 44+600 do km 44+650. Powierzchnia istniejącego parkingu zachowując wymagane przepisami wymiary stanowisk postojowych pozwala pomieścić 83 pojazdy osobowe. Projektowany układ przewiduje zasadniczo 84 miejsca postojowe plus dodatkowo powierzchnia istniejącego parkingu usytuowanego bezpośrednio przed cmentarzem, która pomieści ok 10 pojazdów. Razem daje to 94 miejsca czyli 11 więcej niż w stanie obecnym.

W obliczeniach akustycznych wykonanych na potrzeby raportu uwzględniono hałas pochodzący od wszystkich elementów przedsięwzięcia, w tym od dróg obsługujących teren przyległy, tzn. uwzględniono hałas generowany przez poruszające się pojazdy na poszczególnych drogach, również serwisowych. Sama droga serwisowa nie generuje ruchu, który byłby szkodliwy i niebezpieczny dla okolicznych mieszkańców. W przypadku skumulowanego oddziaływania razem w ciągu głównym, nie możemy mówić o oddziaływaniu ze strony dróg serwisowych bo planowany ruch pojazdów jest pomijalnie niski (do 100 poj/dobę) a na klimat akustyczny wpływa zdecydowanie droga krajowa.

Analizując wpływ na obszar Natura 2000 korzystano z dobrych praktyk i powszechnie stosowanej metodyki. Wskaźniki ilościowe kolizyjności przestrzennej oraz informacje o formach i mechanizmach oddziaływania dróg na przyrodę pozwalają w powyższym przypadku na pełną ocenę. Powyższe

wskaźniki oparto na szczegółowo i rzetelnie przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej, co stanowi wystarczającą podstawę dla prawidłowego wnioskowania. Należy pamiętać, że inwestycja prowadzona jest w większości po istniejącym przebiegu, a zakres ingerencji w obszar Natura 2000 jest bardzo niewielki.

W analizowanym w ramach Raportu zakresie przestrzennym znajdują się trzy obszary o szczególnym znaczeniu dla Unii Europejskiej przecinane lub graniczące z analizowanymi wariantami realizacji inwestycji:

- Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB140004 – obszar bezpośrednio graniczący z istniejącym obiektem mostowym, **warianty: 2 (A2+B1) i 3 (A2+B3)** bezpośrednio przylegają do granicy obszaru w okolicach km 43+050 – 43+250 (obszar zlokalizowany jest po lewej stronie drogi) zaś wariant 1 (A1+B2) nie koliduje ani nie biegnie po granicy ww. obszaru.
- Natura 2000 Dolina Dolnej Pilicy PLH140016 – wariant 1 (A1+B2) przecina obszar na odcinku od km około 41+500 do 50+230 a następnie graniczy z obszarem na kolejnym odcinku od km 50+230 do km 51+050 (obszar położony jest po prawej stronie drogi), wariant 2 (A2+B1) przecina obszar na odcinku od km około 41+500 do 43+000, następnie od km 43+000 – 43+250 wariant przebiega wzdłuż granicy obszaru (obszar jest zlokalizowany po prawej stronie drogi) i dalej od km 43+250 do 50+230 wariant ponownie przecina obszar zaś na kolejnym odcinku od km 50+230 do km 51+050 wariant biegnie wzdłuż granicy obszaru (obszar położony jest po prawej stronie drogi), wariant 3 (A2+B3) przecina obszar na odcinku od km około 41+500 do 43+000, następnie od km 43+000 – 43+250 wariant przebiega wzdłuż granicy obszaru (obszar jest zlokalizowany po prawej stronie drogi) i dalej od km 43+250 do 50+230 wariant ponownie przecina obszar zaś na kolejnym odcinku od km 50+230 do km 0+250 wariant biegnie wzdłuż granicy obszaru (obszar położony jest po prawej stronie drogi).
- Natura 2000 Dolina Pilicy PLB140003 – wariant 1 (A1+B2) i wariant 2 (A2+B1) przecinają obszar na odcinku od około km 41+500 do km 50+230 a następnie na odcinku od km 50+230 do km 51+050 wariant przebiega wzdłuż granicy obszaru (obszar jest zlokalizowany po prawej stronie drogi), wariant 3 (A2+B3) przecina obszar na odcinku od około km 41+500 do km 50+230 a następnie na odcinku od km 50+230 do km 0+250 wariant przebiega wzdłuż granicy obszaru (obszar jest zlokalizowany po prawej stronie drogi).

Szczegółowe analizy w zakresie wpływu inwestycji na obszary Natura 2000 ze względu na ochronę fauny zawarto w rozdziale 7 Raportu. Dodatkowo należy wskazać, że obszar Natura 2000 Dolina Środkowej Pilicy, o której wspomniano w uwagach zlokalizowana jest w odległości ponad 100 km od inwestycji. W związku z powyższym, jak również biorąc pod uwagę charakterystykę inwestycji oraz jej oddziaływań w analizach skupiono się na obszarach położonych bliżej – wymienionych powyżej.

Analizowano wpływ lokalizacji zbiorników retencyjnych zaplanowanych w Mniszewie i w granicach obszaru Natura 2000 na zniszczenie siedlisk i gatunków chronionych w tym trwałe przegrodzenie cieku uniemożliwiające migrację fauny. Do grup zwierząt potencjalnie najbardziej narażonych na oddziaływanie związane z budową i funkcjonalnie systemu odwodnienia drogi należą herpetofauna i ichtiofauna. W rozdziale 8 Raportu szczegółowo opisano działania minimalizujące oddziaływanie. Zbiorniki zostały zaprojektowane w miejscach wynikających z niwelet rowów i kanalizacji deszczowej. Przy doborze typu zbiorników infiltracyjny/retencyjny opierano się na wykonanych badaniach gruntu.

W odniesieniu do informacji o gniazdowaniu bielika i bociana czarnego stwierdza się, że w badanym obszarze gniazdowania tych gatunków nie stwierdzono przy czym obszarem badań objęto teren położony na obszarze planowanej inwestycji w pasie po 500 m po obu stronach projektowanej osi drogi (w granicach obszarów Natura 2000) oraz w pasie po 250 m (w przypadku pozostałych obszarów) jak również gruntów i zbiorników wodnych przyległych do przedmiotowego obszaru.

Ich występowanie i pominięcie przez ornitologa w trakcie prac należy uznać za bardzo mało prawdopodobne. Jednocześnie stawianie zarzutów w stosunku do Raportu, opierających się na nieprawdziwych informacjach o rzekomym gniazdowaniu tych gatunków uważamy za głęboko nieetyczne. Proponujemy przeprowadzenie wizji terenowej w celu wskazania przez Państwa gniazd powyższych gatunków. Należy jeszcze nadmienić, że naukowo potwierdzone wieloma badaniami i publikacjami jest unikanie przez bociana czarnego rewirów zajętych przez bielika, co dodatkowo podważa przedstawione przez Państwa informacje.

Odnosnie bociana białego należy zauważyć, że ze względu na występowanie w pobliżu człowieka, gatunek ten przystosowany jest do towarzyszącej człowiekowi infrastruktury, hałasu i obecności samych ludzi. Zagrożeniem dla bocianów jest bezpośrednio niszczenie gniazd i osuszanie miejsc podmokłych stanowiących ich miejsca żerowania. Przeprowadzenie przedmiotowej inwestycji nie niesie takich zagrożeń - nie będą niszczone gniazda ptaków i nie zostanie istotnie zmniejszony teren żerowiskowy gatunku. Przed przystąpieniem do prac budowlanych zaleca się jeszcze wykonanie dokładnego cenzusu, ze względu na coroczną zmienność dotyczącą zajętości gniazd lub możliwość powstania nowych, kolidujących z inwestycją. W przypadku stwierdzenia nowych gniazd bociana na terenie realizacji inwestycji, przed rozpoczęciem plac budowlanych zostaną one przeniesione z udziałem specjalistów ornitologów w ramach nadzoru przyrodniczego.

Siedliskiem bobra jest cała dolina rzeki Pilicy. Podczas prac budowlanych zniszczony zostanie tylko jej niewielki fragment, zatem należy uznać, że negatywny wpływ inwestycji na siedlisko tego gatunku nie będzie istotny. Zniszczenie siedliska będzie wymagało uzyskania odpowiedniej decyzji derogacyjnej zgodnie z zapisami ustawy o ochronie przyrody.

W trakcie prowadzonych badań analizowano migrację i możliwość występowania jelenia i łosia. Podczas tropień stwierdzono występowanie jelenia na terenie badań, natomiast nie stwierdzono go bezpośrednio w dolinie Pilicy. W rozdziale rozdział 3.5 Raportu opisano wszystkie korytarze migracji ssaków zinwentaryzowane podczas badań terenowych. Spośród nich zdecydowanie największe znaczenia ma dolina Pilicy. Przy projektowaniu obiektu mostowego na Pilicy wzięto pod uwagę duże prawdopodobieństwo występowania jelenia i łosia oraz dostosowano parametry obiektu do możliwości migracji tych gatunków. Pozostałe działania minimalizujące dotyczące wpływu na ssaki opisano w rozdziale 8.5 Raportu.

Obecnie projekt nowej linii 2\*400 kV nie jest zatwierdzony, nie jest również zatwierdzony jej przebieg, w związku z czym na obecnym etapie nie było możliwości przeprowadzania analiz w tej kwestii. Przedmiotowa inwestycja rozbudowy drogi DK79 realizowana jest po trasie istniejącej drogi. Prowadzona inwestycja przez Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A. polegająca na budowie linii 2x400 kV realizowana jest po trasie istniejącej linii 400 kV - materiały dostępne na stronie: <http://www.liniakozienice-milosna.pl/>. Sytuacja mieszkańców między Skansenem a Kościołem św. Józefa ulega zmianie, jednakże zachodzące zmiany spełniają wymagania określone przez Ustawodawcę - Dz. U. 2008 Nr 199 poz. 1227 USTAWA 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. Należy zwrócić uwagę, iż skoro oddziaływania na środowisko planowanych inwestycji spełniają wymagania Ustawy to jedyną zmianą dla mieszkańców która realnie



wpływa na mieszkańców jest aspekt wizualny. Bezpodstawny jest zarzut co do rzekomej próby zatajania inwestycji, z uwagi na oczywistą jawność prowadzonych inwestycji – choćby strona internetowa PSE S.A. poświęcona tylko i wyłącznie linii 2x400 kV, oraz informacje na stronach gmin o wspieraniu lokalnej społeczności:

strona PSE S.A.:

<http://www.liniakozienice-milosna.pl/o-inwestycji/aktualnosci/145-dalismy-gminom-moc-mieszkanicy-korzystaja-juz-z-projektow-spoecznych-wspieranych-przez-pse.html>

strona gminy Magnuszew:

<http://www.magnuszew.pl/index.php/ogloszenia/748-zakoczy-si-prace-remontowe-w-hali-sportowej-w-magnuszewie>

strona stowarzyszenia Plecionka:

<http://plecionka.com/uncategorized/swietlica-wiejska-w-przewozie-tarnowskim-zyska-nowe-zycie-dzieki-pse-i-stowarzyszeniu-plecionka/>

### **WZÓR PISMA 3 (P.S z dnia 06.03.2020)**

#### **Ad. 1.**

W Raporcie z inwentaryzacji przyrodniczej fauny dla rozbudowy drogi krajowej nr 79 na odcinku Góra Kalwaria - Magnuszew („**Raport**”) zawarto następujące informacje:

Rozdział 4 Przewidywane skutki dla fauny w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia:

„Niepodejmowanie przedsięwzięcia w perspektywie nasilającego się ruchu drogowego realizowanego z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury drogowej (niedostosowanej do obecnego i przewidywanego natężenia ruchu) powoduje wzrost ryzyka wystąpienia, w nieprzewidywalnej skali czasowej, jak również nieprzewidywalnym natężeniu, zdarzeń (kolizje, katastrofy). Te zaś mogą skutkować zanieczyszczeniem siedlisk chronionych zinwentaryzowanych gatunków fauny w obszarze planowanej inwestycji. Zrealizowanie przedsięwzięcia, zgodnie z zaleceniami w zakresie działań minimalizujących i ochronnych może skutkować niższym zagrożeniem na etapie eksploatacji, z uwagi m. in. na zastosowanie nowych technologii w zakresie odprowadzania wód z utwardzonych nawierzchni infrastruktury drogowej, jak również uniknięcia potencjalnych zanieczyszczeń, będących skutkiem kolizji i katastrof w ruchu lądowym.”

Dodatkowo dokonano analizy zachowania drożności korytarzy ekologicznych różnych grup zwierząt, w tym ssaków. Przeanalizowano szczegółowo lokalizację korytarzy migracji o charakterze lokalnym a także krajowym, określono przez jakie gatunki zwierząt są wykorzystywane a także opisano środki minimalizujące wpływ inwestycji na drożność korytarzy. Dokonując oceny skuteczności proponowanych rozwiązań uznano je za wystarczające. Przeanalizowano zatem wariant polegający na zaniechaniu realizacji przedsięwzięcia. Przyjęte przez autorów raportu założenia opierają się na bieżącej analizie stanu środowiska. Uważamy, że utrzymanie istniejącej infrastruktury przy zwiększającym się natężeniu ruchu może w przyszłości wpływać silniej na faunę oraz na obszary Natura 2000 niż realizacja przedsięwzięcia uwzględniająca wykonanie działań minimalizujących.

#### **Ad. 2.**

Ingerencją w miejsca stałego występowania i rozrodu płazów oraz zniszczenie części siedliska zostało omówione w rozdziale 5.3. Raportu. Analiza projektu i przebieg wariantu preferowanego nie spowoduje w żadnym przypadku całkowitego zniszczenia siedliska rozrodczego. Częściowe zniszczenie będzie dotyczyło tylko stanowiska nr 11, jednak przy zachowaniu środków minimalizujących siedlisko będzie ponownie pełniło pierwotną funkcję po zakończeniu prac.

Ponadto w przypadku miejsc kolizji ze szlakami migracji sezonowych płazów w km 31+950-32+000, 35+450, 42+400-43+250 wariant 2 (A2+B1) i 3 (A2+B3) co odpowiada km 0+430 – 1+250 wariantu 1 (A1+B2) w Raporcie zalecono:

- zaprojektować obiekt mostowy w km 31+980: zastosować umocnienie naturalne (geokrata oraz tłuczeń obsypany humusem i obsiany), pasy terenu po obydwóch stronach powinny mieć co najmniej dwukrotną szerokość cieku, zapewnić nie mniejsze niż istniejące parametry obiektu.
- w km 35+455: zapewnić suchy fragment terenu wewnątrz przepustu po obu stronach cieku przez wypełnienie gruntem przestrzeni między ciekim a ścianą przepustu. Optymalne parametry przepustu wynoszą: światło pionowe: 3m, światło poziome: 2 m, szerokość cieku: 0,8 m, szerokość każdej z półek: 1,1 m (łącznie szerokość półek: 2,2 m). Należy również zapewnić połączenie suchych fragmentów przepustu z terenem poza przepustem.
- aby uniknąć przypadkowej śmiertelności, dojścia do półek powinny być wyposażone w obustronne płotki naprowadzające o długości 100 m od krawędzi przepustu z każdej strony. Płotki należy wkopać w ziemię na głębokość ok. 30 cm, część naziemna powinna mieć minimum 50 cm. Górna krawędź płotka powinna być odgięta (przewieszka) – 10 cm, zapobiegając przechodzeniu zwierząt wspinających się. Zakończenie ogrodzeń należy ukształtować w literę „U”, powodującą zmianę kierunku ruchu zwierząt. Płotki muszą być szczelnie połączone z czołem przepustu. Należy zastosować płotki z siatki metalowej o rozmiarach oczek 0,5 x 0,5 cm lub płotki pełne.

Aby dodatkowo ograniczyć negatywne oddziaływanie zalecono zastosowanie szczelnych separatorów. Dodatkowo dla separatorów planowanych blisko zbiorników retencyjnych, w przypadku planowanego ich ogrodzenia należy wewnątrz ogrodzenia umieścić także separator i wraz z ogrodzeniem zbiornika zamontować płotki dla płazów (płotki należy wkopać w ziemię na głębokość ok. 30 cm, część naziemna powinna mieć minimum 50 cm, górna krawędź płotka powinna być odgięta (przewieszka) – 10 cm, zapobiegając przechodzeniu zwierząt wspinających się, należy zastosować płotki z siatki metalowej o rozmiarach oczek 0,5 x 0,5 cm lub płotki pełne). W przypadku separatorów zlokalizowanych z dala od zbiorników retencyjnych lub jeśli nie ma możliwości wykonania ogrodzenia obejmującego separator, na jego wlocie należy zamontować kratę o odstępach między prętami równych 2 cm.

Odnośnie wpływu inwestycji na ichtiofaunę w Raporcie (str. 83) wskazano, iż wyniku przedmiotowej inwestycji możliwe jest ograniczenie liczebności lokalnych populacji chronionych gatunków ryb (koza, piskorz, różanka) występujących łącznie na 4 stanowiskach oraz objętego częściową ochroną śliza (1 stanowisko). Dodatkowo możliwa jest utrata lokalnych siedlisk i miejsc rozmnażania, natomiast mało prawdopodobny jest całkowity zanik lokalnych populacji. W związku z powyższym oceniono, iż realizacja inwestycji niezależnie od wariantu nie spowoduje znaczącego oddziaływania na chronione gatunki ichtiofauny.

W celu ograniczenia niekorzystnych oddziaływań inwestycji na ichtiofaunę na etapie budowy, eksploatacji i likwidacji w rozdziale 8.2 Raportu (str. 106-107) opisano szereg działań minimalizujących. Dodatkowo w rozdziale 17 szczegółowo opisano zasady monitoringu na etapie budowy inwestycji.

### **Ad. 3.**

Bocian biały jest gatunkiem ulegającym synantropizacji. Ze względu na występowanie w pobliżu człowieka, gatunek przystosowany jest do towarzyszącej człowiekowi infrastruktury, hałasu i obecności samych ludzi. Zagrożeniem dla bocianów jest bezpośrednie niszczenie gniazd i osuszanie miejsc podmokłych stanowiących ich miejsca żerowania. Przeprowadzenie przedmiotowej inwestycji nie niesie takich zagrożeń - nie będą niszczone gniazda ptaków i nie zostanie istotnie zmniejszony teren żerowiskowy gatunku. Przed przystąpieniem do prac budowlanych zaleca się jeszcze wykonanie dokładnego cenzusu, ze względu na coroczną zmienność dotyczącą zajętości gniazd lub możliwość powstania nowych, kolidujących z inwestycją. W przypadku stwierdzenia nowych gniazd bociana na terenie realizacji inwestycji, przed rozpoczęciem plac budowlanych zostaną one przeniesione z udziałem specjalistów ornitologów w ramach nadzoru przyrodniczego.

W odniesieniu do informacji o gniazdowaniu bielika i bociana czarnego pragniemy zauważyć, że trudno o interpretację tego co Autor miał na myśli pisząc o przebiegu inwestycji. W badanym buforze badawczym (zakres przestrzenny analiz przyrodniczych dotyczy gruntów położonych na obszarze planowanej inwestycji w pasie po 500 m po obu stronach projektowanej osi drogi (w granicach obszarów Natura 2000) oraz w pasie po 250 m (w przypadku pozostałych obszarów) jak również gruntów i zbiorników wodnych przyległych do przedmiotowego obszaru) gniazdowania tych gatunków nie stwierdzono. Ich występowanie i pominięcie przez ornitologa w trakcie prac należy uznać za bardzo mało prawdopodobne.

### **Ad. 4.**

Zniszczenie łąk i zarośli nadbrzeżnych nie wpłynie istotnie na lokalne populacje ptaków. Zniszczenia miejsc lęgowych obejmą tylko kilka gatunków ptaków licznych i szeroko rozpowszechnionych, takich jak zięba *Fringilla coelebs*, bogatka *Parus major*, szpak *Sturnus vulgaris*, kapturka *Sylvia atricapilla*. Nie zostaną zniszczone stanowiska gatunków rzadkich. Siedliskiem bobra jest cała dolina rzeki Pilicy. Podczas prac budowlanych zniszczony zostanie tylko jej niewielki fragment, zatem należy uznać, że negatywny wpływ inwestycji na siedlisko tego gatunku nie będzie istotny. Zgodnie z obowiązującym prawem przed zniszczeniem siedliska gatunków chronionych należy dodatkowo uzyskać zezwolenie na odstąpienie od zakazów w stosunku do gatunków zwierząt, roślin lub grzybów objętych ochroną gatunkową, wydawane przez RDOŚ lub GDOŚ po spełnieniu warunków ochrony środowiska naturalnego. Wyniki inwentaryzacji ssaków z inwentaryzacji przyrodniczej fauny pozwalają na stwierdzenie, że w odniesieniu do drobnych ssaków, o których wspomniano w uwadze realizacja inwestycji nie spowoduje zniszczenia stanowisk gatunków rzadkich ani chronionych.

### **Ad. 5.**

Siedliskiem bobra jest cała dolina rzeki Pilicy. Podczas prac budowlanych zniszczony zostanie tylko jej niewielki fragment, zatem należy uznać, że negatywny wpływ inwestycji na siedlisko tego gatunku nie będzie istotny. Zniszczenie siedliska będzie wymagało uzyskania odpowiedniej decyzji derogacyjnej zgodnie z zapisami ustawy o ochronie przyrody.

### **Ad. 6.**

Ze względu na brak ogrodzenia drogi i poprowadzenie jej po istniejącym śladzie jak również realizację obiektów pełniących funkcję przejść dla zwierząt nie należy się spodziewać działania efektu bariery w większym zakresie niż dotychczas.

Aby dokładnie określić możliwości migracyjne ssaków po oddaniu drogi do eksploatacji prowadzony będzie monitoring porealizacyjny. Monitoring porealizacyjny będzie prowadzony w celu sprawdzenia

czy ważny korytarz migracyjny, jakim jest niewątpliwie dolina Pilicy, nadal funkcjonuje. Monitoring rozpocznie się rok po oddaniu inwestycji do użytkowania i obejmować będzie inwentaryzację ssaków, w szczególności bobra i wydry, określenie czy możliwa jest swobodna wędrówka ssaków w dolinie Pilicy, określenie śmiertelności na drodze w km 42+000-43+500 wariantów 2 (A2+B1) i 3 (A2+B3) (co odpowiada km 0+030 – 1+500 wariantu 1 (A1+B2)).

#### **Ad. 7.**

W trakcie prowadzonych tropień stwierdzono występowanie jelenia na terenie badań, natomiast nie stwierdzono go bezpośrednio w dolinie Pilicy - rozdział 3.5. Przy projektowaniu obiektu mostowego na Pilicy wzięto pod uwagę duże prawdopodobieństwo występowania jelenia i łosia oraz dostosowano parametry obiektu do możliwości migracji tych gatunków.

#### **Ad. 8.**

W Raporcie z inwentaryzacji przyrodniczej fauny przedstawiono informacje dotyczące oddziaływania na przedmiot ochrony i spójność obszarów Natura 2000 na etapie budowy. Dodatkowo szczegółowo przeanalizowano zagrożenia wskazane w planach zadań ochronnych obszarów Natura 2000 dotyczące zinwentaryzowanych gatunków zwierząt a następnie sprawdzono, czy dane zagrożenie związane jest z realizacją analizowanej inwestycji. Powyższe analizy pozwoliły na stwierdzenie, iż inwestycja nie będzie znacząco oddziaływać na obszary Natura 2000, w związku z powyższym nie ma potrzeby ustalenia braku rozwiązań alternatywnych ani analiz związanych z wymogami nadrzędnego interesu publicznego.

Przebieg wariantu preferowanego nie spowoduje w żadnym przypadku całkowitego zniszczenia siedliska rozrodczego kumaka nizinnego ani żadnego z pozostałych chronionych gatunków płazów zinwentaryzowanych w ramach przeprowadzonych analiz. Częściowe zniszczenie będzie dotyczyło tylko stanowiska nr 11, jednak przy zachowaniu środków minimalizujących po zakończeniu prac siedlisko będzie ponownie pełniło pierwotną funkcję. Na tej podstawie można wnioskować o niewielkim wpływie na gatunki płazów stanowiące przedmiot ochrony obszaru Natura 2000.

#### **Ad. 9**

Wszelkie zgody i zezwolenia związane z budową drogi w tym decyzja o wyłączeniu gruntów z produkcji leśnej pozyskiwane są na etapie projektu budowlanego lub wykonawczego i nie mają związku z raportem o oddziaływaniu na środowisko.

#### **Ad. 10.**

Zbiorniki zostały zaprojektowane w miejscach wynikających z niwelet rowów i kanalizacji deszczowej. Przy doborze typu zbiorników infiltracyjny/retencyjny opierano się na wykonanych badaniach gruntu. Do grup zwierząt potencjalnie najbardziej narażonych na oddziaływanie związane z budową i funkcjonalnie systemu odwodnienia drogi należą herpetofauna i ichtiofauna. W rozdziale 8 Raportu szczegółowo opisano działania minimalizujące oddziaływanie na etapie budowy i realizacji inwestycji.

#### **Ad. 11.**

Analizując wpływ na obszar Natura 2000 korzystano z dobrych praktyk i powszechnie stosowanej metodyki. Wskaźniki ilościowe kolizyjności przestrzennej oraz informacje o formach i mechanizmach oddziaływania dróg na przyrodę pozwalają w powyższym przypadku na pełną ocenę. Powyższe wskaźniki oparto na szczegółowo i rzetelnie przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej, co stanowi wystarczającą podstawę dla prawidłowego wnioskowania. Należy pamiętać, że inwestycja prowadzona

jest w większości po istniejącym przebiegu, a zakres ingerencji w obszar Natura 2000 jest bardzo niewielki.

#### **Ad. 12**

Na potrzeby Raportu przeprowadzono pełną analizę akustyczną oraz analizę zanieczyszczeń powietrza. W obliczeniach akustycznych wykonanych na potrzeby raportu uwzględniono hałas pochodzący od wszystkich elementów przedsięwzięcia, w tym od dróg obsługujących teren przyległy, tzn. uwzględniono hałas generowany przez poruszające się pojazdy na poszczególnych drogach, również serwisowych. Droga pozostawiona w wariancie bezinwestycyjnym też oddziałuje w zakresie hałasu, drgań i zanieczyszczeń powietrza, a jej pogarszający się stan będzie tylko nasilał te oddziaływania.

#### **WZÓR PISMA 4 (Parafia Rzymskokatolicka Św. Rocha w Mniszewie z dnia 05.03.2020)**

Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID.

Na obecnym etapie Projektant nie przewiduje wykonania dodatkowych miejsc postojowych przed kościołem w km 44+600 do km 44+650. Powierzchnia istniejącego parkingu zachowując wymagane przepisami wymiary stanowisk postojowych pozwala pomieścić 83 pojazdy osobowe. Projektowany układ przewiduje zasadniczo 84 miejsca postojowe plus dodatkowo powierzchnia istniejącego parkingu usytuowanego bezpośrednio przed cmentarzem, która pomieści ok 10 pojazdów. Razem daje to 94 miejsca czyli 11 więcej niż w stanie obecnym. Parking zaprojektowano zgodnie z Dz. U. 2019r. poz. 454 w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw wewnętrznych i administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych zał. 2 oznakowanie poziome tabela 5.1.

W obliczeniach akustycznych wykonanych na potrzeby raportu uwzględniono hałas pochodzący od wszystkich elementów przedsięwzięcia, w tym od dróg obsługujących teren przyległy, tzn. uwzględniono hałas generowany przez poruszające się pojazdy na poszczególnych drogach, również serwisowych. Sama droga serwisowa nie generuje ruchu, który byłby szkodliwy i niebezpieczny dla okolicznych mieszkańców. W przypadku skumulowanego oddziaływania razem w ciągu głównym, nie możemy mówić o oddziaływaniu ze strony dróg serwisowych bo planowany ruch pojazdów jest pomijalnie niski (do 100 poj/dobę) a na klimat akustyczny wpływa zdecydowanie droga krajowa.

Analizując wpływ na obszar Natura 2000 korzystano z dobrych praktyk i powszechnie stosowanej metodyki. Wskaźniki ilościowe kolizyjności przestrzennej oraz informacje o formach i mechanizmach oddziaływania dróg na przyrodę pozwalają w powyższym przypadku na pełną ocenę. Powyższe

wskaźniki oparto na szczegółowo i rzetelnie przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej, co stanowi wystarczającą podstawę dla prawidłowego wnioskowania. Należy pamiętać, że inwestycja prowadzona jest w większości po istniejącym przebiegu, a zakres ingerencji w obszar Natura 2000 jest bardzo niewielki.

W analizowanym w ramach Raportu zakresie przestrzennym znajdują się trzy obszary o szczególnym znaczeniu dla Unii Europejskiej przecinane lub graniczące z analizowanymi wariantami realizacji inwestycji:

- Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB140004 – obszar bezpośrednio graniczący z istniejącym obiektem mostowym, warianty: 2 (A2+B1) i 3 (A2+B3) bezpośrednio przylegają do granicy obszaru w okolicach km 43+050 – 43+250 (obszar zlokalizowany jest po lewej stronie drogi) zaś wariant 1 (A1+B2) nie koliduje ani nie biegnie po granicy ww. obszaru.
- Natura 2000 Dolina Dolnej Pilicy PLH140016 – wariant 1 (A1+B2) przecina obszar na odcinku od km około 41+500 do 50+230 a następnie graniczy z obszarem na kolejnym odcinku od km 50+230 do km 51+050 (obszar położony jest po prawej stronie drogi), wariant 2 (A2+B1) przecina obszar na odcinku od km około 41+500 do 43+000, następnie od km 43+000 – 43+250 wariant przebiega wzdłuż granicy obszaru (obszar jest zlokalizowany po prawej stronie drogi) i dalej od km 43+250 do 50+230 wariant ponownie przecina obszar zaś na kolejnym odcinku od km 50+230 do km 51+050 wariant biegnie wzdłuż granicy obszaru (obszar położony jest po prawej stronie drogi), wariant 3 (A2+B3) przecina obszar na odcinku od km około 41+500 do 43+000, następnie od km 43+000 – 43+250 wariant przebiega wzdłuż granicy obszaru (obszar jest zlokalizowany po prawej stronie drogi) i dalej od km 43+250 do 50+230 wariant ponownie przecina obszar zaś na kolejnym odcinku od km 50+230 do km 0+250 wariant biegnie wzdłuż granicy obszaru (obszar położony jest po prawej stronie drogi).
- Natura 2000 Dolina Pilicy PLB140003 – wariant 1 (A1+B2) i wariant 2 (A2+B1) przecinają obszar na odcinku od około km 41+500 do km 50+230 a następnie na odcinku od km 50+230 do km 51+050 wariant przebiega wzdłuż granicy obszaru (obszar jest zlokalizowany po prawej stronie drogi), wariant 3 (A2+B3) przecina obszar na odcinku od około km 41+500 do km 50+230 a następnie na odcinku od km 50+230 do km 0+250 wariant przebiega wzdłuż granicy obszaru (obszar jest zlokalizowany po prawej stronie drogi).

Szczegółowe analizy w zakresie wpływu inwestycji na obszary Natura 2000 ze względu na ochronę fauny zawarto w rozdziale 7 Raportu. Dodatkowo należy wskazać, że obszar Natura 2000 Dolina Środkowej Pilicy, o której wspomniano w uwagach zlokalizowana jest w odległości ponad 100 km od inwestycji. W związku z powyższym, jak również biorąc pod uwagę charakterystykę inwestycji oraz jej oddziaływań w analizach skupiono się na obszarach położonych bliżej – wymienionych powyżej.

Analizowano wpływ lokalizacji zbiorników retencyjnych zaplanowanych w Mniszewie i w granicach obszaru Natura 2000 na zniszczenie siedlisk i gatunków chronionych w tym trwałe przegrodzenie cieku uniemożliwiające migrację fauny. Do grup zwierząt potencjalnie najbardziej narażonych na oddziaływanie związane z budową i funkcjonalnie systemu odwodnienia drogi należą herpetofauna i ichtiofauna. W rozdziale 8 Raportu szczegółowo opisano działania minimalizujące oddziaływanie na etapie budowy i realizacji inwestycji. Przy doborze typu zbiorników infiltracyjny/retencyjny opierano się na wykonanych badaniach gruntu.

W odniesieniu do informacji o gniazdowaniu bielika i bociana czarnego stwierdza się, że w badanym obszarze gniazdowania tych gatunków nie stwierdzono przy czym obszarem badań objęto teren położony na obszarze planowanej inwestycji w pasie po 500 m po obu stronach projektowanej osi drogi (w granicach obszarów Natura 2000) oraz w pasie po 250 m (w przypadku pozostałych obszarów) jak również gruntów i zbiorników wodnych przyległych do przedmiotowego obszaru.

Ich występowanie i pominięcie przez ornitologa w trakcie prac należy uznać za bardzo mało prawdopodobne. Jednocześnie stawianie zarzutów w stosunku do Raportu, opierających się na nieprawdziwych informacjach o rzekomym gniazdowaniu tych gatunków naprzeciwko domu państwa Borowiaków uważamy za głęboko nieetyczne. Proponujemy przeprowadzenie wizji terenowej w celu wskazania przez Państwa gniazd powyższych gatunków. Należy jeszcze nadmienić, że naukowo potwierdzone wieloma badaniami i publikacjami jest unikanie przez bociana czarnego rewirów zajętych przez bielika, co dodatkowo podważa przedstawione przez Państwa informacje.

Odnośnie bociana białego należy zauważyć, że ze względu na występowanie w pobliżu człowieka, gatunek ten przystosowany jest do towarzyszącej człowiekowi infrastruktury, hałasu i obecności samych ludzi. Zagrożeniem dla bocianów jest bezpośrednie niszczenie gniazd i osuszanie miejsc podmokłych stanowiących ich miejsca żerowania. Przeprowadzenie przedmiotowej inwestycji nie niesie takich zagrożeń - nie będą niszczone gniazda ptaków i nie zostanie istotnie zmniejszony teren żerowiskowy gatunku. Przed przystąpieniem do prac budowlanych zaleca się jeszcze wykonanie dokładnego cenzusu, ze względu na coroczną zmienność dotyczącą zajętości gniazd lub możliwość powstania nowych, kolidujących z inwestycją. W przypadku stwierdzenia nowych gniazd bociana na terenie realizacji inwestycji, przed rozpoczęciem plac budowlanych zostaną one przeniesione z udziałem specjalistów ornitologów w ramach nadzoru przyrodniczego.

Siedliskiem bobra jest cała dolina rzeki Pilicy. Podczas prac budowlanych zniszczony zostanie tylko jej niewielki fragment, zatem należy uznać, że negatywny wpływ inwestycji na siedlisko tego gatunku nie będzie istotny.

W trakcie prowadzonych badań analizowano migrację i możliwość występowania jelenia i łosia. Podczas tropień stwierdzono występowanie jelenia na terenie badań, natomiast nie stwierdzono go bezpośrednio w dolinie Pilicy. W rozdziale rozdział 3.5 Raportu opisano wszystkie korytarze migracji ssaków zinwentaryzowane podczas badań terenowych. Spośród nich zdecydowanie największe znaczenia ma dolina Pilicy. Przy projektowaniu obiektu mostowego na Pilicy wzięto pod uwagę duże prawdopodobieństwo występowania jelenia i łosia oraz dostosowano parametry obiektu do możliwości migracji tych gatunków. Pozostałe działania minimalizujące dotyczące wpływu na ssaki opisano w rozdziale 8.5 Raportu.

Obecnie projekt nowej linii 2\*400 kV nie jest zatwierdzony, nie jest również zatwierdzony jej przebieg, w związku z czym na obecnym etapie nie było możliwości przeprowadzania analiz w tej kwestii. Przedmiotowa inwestycja rozbudowy drogi DK79 realizowana jest po trasie istniejącej drogi. Prowadzona inwestycja przez Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A. polegająca na budowie linii 2x400 kV realizowana jest po trasie istniejącej linii 400 kV - materiały dostępne na stronie: <http://www.liniakozienice-milosna.pl/> Sytuacja mieszkańców między Skansenem a Kościołem św. Józefa ulega zmianie, jednakże zachodzące zmiany spełniają wymagania określone przez Ustawodawcę - Dz. U. 2008 Nr 199 poz. 1227 USTAWA 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. Należy zwrócić uwagę, iż skoro oddziaływania na środowisko planowanych inwestycji spełnia wymagania Ustawy to jedyną zmianą dla mieszkańców która realnie wpływa na mieszkańców jest aspekt wizualny. Bezpodstawny jest zarzut co do rzekomej próby

zatajania inwestycji, z uwagi na oczywistą jawność prowadzonych inwestycji – choćby strona internetowa PSE S.A. poświęcona tylko i wyłącznie linii 2x400 kV, oraz informacje na stronach gmin o wspieraniu lokalnej społeczności:

strona PSE S.A.:

<http://www.liniakozienice-milosna.pl/o-inwestycji/aktualnosci/145-dalismy-gminom-moc-mieszkanicy-korzystaja-juz-z-projektow-spoecznych-wspieranych-przez-pse.html>

strona gminy Magnuszew:

<http://www.magnuszew.pl/index.php/ogloszenia/748-zakoczy-si-prace-remontowe-w-hali-sportowej-w-magnuszewie>

strona stowarzyszenia Plecionka:

<http://plecionka.com/uncategorized/swietlica-wiejska-w-przewozie-tarnowskim-zyska-nowe-zycie-dzieki-pse-i-stowarzyszeniu-plecionka/>

#### **WZÓR PISMA 5 (T.B. z dnia 04.03.2020)**

Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID.

Na obecnym etapie Projektant nie przewiduje wykonania dodatkowych miejsc postojowych przed kościołem w km 44+600 do km 44+650. Powierzchnia istniejącego parkingu zachowując wymagane przepisami wymiary stanowisk postojowych pozwala pomieścić 83 pojazdy osobowe. Projektowany układ przewiduje zasadniczo 84 miejsca postojowe plus dodatkowo powierzchnia istniejącego parkingu usytuowanego bezpośrednio przed cmentarzem, która pomieści ok 10 pojazdów. Razem daje to 94 miejsca czyli 11 więcej niż w stanie obecnym.

W obliczeniach akustycznych wykonanych na potrzeby raportu uwzględniono hałas pochodzący od wszystkich elementów przedsięwzięcia, w tym od dróg obsługujących teren przyległy, tzn. uwzględniono hałas generowany przez poruszające się pojazdy na poszczególnych drogach, również serwisowych. Sama droga serwisowa nie generuje ruchu, który byłby szkodliwy i niebezpieczny dla okolicznych mieszkańców. W przypadku skumulowanego oddziaływania razem w ciągu głównym, nie możemy mówić o oddziaływaniu ze strony dróg serwisowych bo planowany ruch pojazdów jest pomijalnie niski (do 100 poj/dobę) a na klimat akustyczny wpływa zdecydowanie droga krajowa.



Analizując wpływ na obszar Natura 2000 korzystano z dobrych praktyk i powszechnie stosowanej metodyki. Wskaźniki ilościowe kolizyjności przestrzennej oraz informacje o formach i mechanizmach oddziaływania dróg na przyrodę pozwalają w powyższym przypadku na pełną ocenę. Powyższe wskaźniki oparto na szczegółowo i rzetelnie przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej, co stanowi wystarczającą podstawę dla prawidłowego wnioskowania. Należy pamiętać, że inwestycja prowadzona jest w większości po istniejącym przebiegu, a zakres ingerencji w obszar Natura 2000 jest bardzo niewielki.

W analizowanym w ramach Raportu zakresie przestrzennym znajdują się trzy obszary o szczególnym znaczeniu dla Unii Europejskiej przecinane lub graniczące z analizowanymi wariantami realizacji inwestycji:

- Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB140004 – obszar bezpośrednio graniczący z istniejącym obiektem mostowym, warianty: 2 (A2+B1) i 3 (A2+B3) bezpośrednio przylegają do granicy obszaru w okolicach km 43+050 – 43+250 (obszar zlokalizowany jest po lewej stronie drogi) zaś wariant 1 (A1+B2) nie koliduje ani nie biegnie po granicy ww. obszaru.
- Natura 2000 Dolina Dolnej Pilicy PLH140016 – wariant 1 (A1+B2) przecina obszar na odcinku od km około 41+500 do 50+230 a następnie graniczy z obszarem na kolejnym odcinku od km 50+230 do km 51+050 (obszar położony jest po prawej stronie drogi), wariant 2 (A2+B1) przecina obszar na odcinku od km około 41+500 do 43+000, następnie od km 43+000 – 43+250 wariant przebiega wzdłuż granicy obszaru (obszar jest zlokalizowany po prawej stronie drogi) i dalej od km 43+250 do 50+230 wariant ponownie przecina obszar zaś na kolejnym odcinku od km 50+230 do km 51+050 wariant biegnie wzdłuż granicy obszaru (obszar położony jest po prawej stronie drogi), wariant 3 (A2+B3) przecina obszar na odcinku od km około 41+500 do 43+000, następnie od km 43+000 – 43+250 wariant przebiega wzdłuż granicy obszaru (obszar jest zlokalizowany po prawej stronie drogi) i dalej od km 43+250 do 50+230 wariant ponownie przecina obszar zaś na kolejnym odcinku od km 50+230 do km 0+250 wariant biegnie wzdłuż granicy obszaru (obszar położony jest po prawej stronie drogi).
- Natura 2000 Dolina Pilicy PLB140003 – wariant 1 (A1+B2) i wariant 2 (A2+B1) przecinają obszar na odcinku od około km 41+500 do km 50+230 a następnie na odcinku od km 50+230 do km 51+050 wariant przebiega wzdłuż granicy obszaru (obszar jest zlokalizowany po prawej stronie drogi), wariant 3 (A2+B3) przecina obszar na odcinku od około km 41+500 do km 50+230 a następnie na odcinku od km 50+230 do km 0+250 wariant przebiega wzdłuż granicy obszaru (obszar jest zlokalizowany po prawej stronie drogi).

Szczegółowe analizy w zakresie wpływu inwestycji na obszary Natura 2000 ze względu na ochronę fauny zawarto w rozdziale 7 Raportu. Dodatkowo należy wskazać, że obszar Natura 2000 Dolina Środkowej Pilicy, o której wspomniano w uwagach zlokalizowana jest w odległości ponad 100 km od inwestycji. W związku z powyższym, jak również biorąc pod uwagę charakterystykę inwestycji oraz jej oddziaływań w analizach skupiono się na obszarach położonych bliżej – wymienionych powyżej.

Analizowano wpływ lokalizacji zbiorników retencyjnych zaplanowanych w Mniszewie i w granicach obszaru Natura 2000 na zniszczenie siedlisk i gatunków chronionych w tym trwałe przegrodzenie cieku uniemożliwiające migrację fauny. Do grup zwierząt potencjalnie najbardziej narażonych na oddziaływanie związane z budową i funkcjonalnie systemu odwodnienia drogi należą herpetofauna i ichtiofauna. W rozdziale 8 Raportu szczegółowo opisano działania minimalizujące oddziaływanie na

etapie budowy i realizacji inwestycji. Przy doborze typu zbiorników infiltracyjny/retencyjny opierano się na wykonanych badaniach gruntu.

W odniesieniu do informacji o gniazdowaniu bielika i bociana czarnego stwierdza się, że w badanym obszarze gniazdowania tych gatunków nie stwierdzono przy czym obszarem badań objęto teren położony na obszarze planowanej inwestycji w pasie po 500 m po obu stronach projektowanej osi drogi (w granicach obszarów Natura 2000) oraz w pasie po 250 m (w przypadku pozostałych obszarów) jak również gruntów i zbiorników wodnych przyległych do przedmiotowego obszaru.

Ich występowanie i pominięcie przez ornitologa w trakcie prac należy uznać za bardzo mało prawdopodobne. Jednocześnie stawianie zarzutów w stosunku do Raportu, opierających się na nieprawdziwych informacjach o rzekomym gniazdowaniu tych gatunków naprzeciwko domu państwa Borowiaków uważamy za głęboko nieetyczne. Proponujemy przeprowadzenie wizji terenowej w celu wskazania przez państwa Borowiaków gniazd powyższych gatunków. Należy jeszcze nadmienić, że naukowo potwierdzone wieloma badaniami i publikacjami jest unikanie przez bociana czarnego rewirów zajętych przez bielika, co dodatkowo podważa przedstawione przez państwa Borowiaków informacje.

Odnosnie bociana białego należy zauważyć, że ze względu na występowanie w pobliżu człowieka, gatunek ten przystosowany jest do towarzyszącej człowiekowi infrastruktury, hałasu i obecności samych ludzi. Zagrożeniem dla bocianów jest bezpośrednio niszczenie gniazd i osuszanie miejsc podmokłych stanowiących ich miejsca żerowania. Przeprowadzenie przedmiotowej inwestycji nie niesie takich zagrożeń - nie będą niszczone gniazda ptaków i nie zostanie istotnie zmniejszony teren żerowiskowy gatunku. Przed przystąpieniem do prac budowlanych zaleca się jeszcze wykonanie dokładnego cenzusu, ze względu na coroczną zmienność dotyczącą zajętości gniazd lub możliwość powstania nowych, kolidujących z inwestycją. W przypadku stwierdzenia nowych gniazd bociana na terenie realizacji inwestycji, przed rozpoczęciem plac budowlanych zostaną one przeniesione z udziałem specjalistów ornitologów w ramach nadzoru przyrodniczego.

Siedliskiem bobra jest cała dolina rzeki Pilicy. Podczas prac budowlanych zniszczony zostanie tylko jej niewielki fragment, zatem należy uznać, że negatywny wpływ inwestycji na siedlisko tego gatunku nie będzie istotny.

W trakcie prowadzonych badań analizowano migrację i możliwość występowania jelenia i łosia. Podczas tropień stwierdzono występowanie jelenia na terenie badań, natomiast nie stwierdzono go bezpośrednio w dolinie Pilicy. W rozdziale rozdział 3.5 Raportu opisano wszystkie korytarze migracji ssaków zinwentaryzowane podczas badań terenowych. Spośród nich zdecydowanie największe znaczenia ma dolina Pilicy. Przy projektowaniu obiektu mostowego na Pilicy wzięto pod uwagę duże prawdopodobieństwo występowania jelenia i łosia oraz dostosowano parametry obiektu do możliwości migracji tych gatunków. Pozostałe działania minimalizujące dotyczące wpływu na ssaki opisano w rozdziale 8.5 Raportu.

Obecnie projekt nowej linii 2\*400 kv nie jest zatwierdzony, nie jest również zatwierdzony jej przebieg, w związku z czym na obecnym etapie nie było możliwości przeprowadzania analiz w tej kwestii. Przedmiotowa inwestycja rozbudowy drogi DK79 realizowana jest po trasie istniejącej drogi. Prowadzona inwestycja przez Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A. polegająca na budowie linii 2x400 kV realizowana jest po trasie istniejącej linii 400 kV - materiały dostępne na stronie: <http://www.liniakozienice-milosna.pl/> Sytuacja mieszkańców między Skansenem a Kościołem św. Józefa ulega zmianie, jednakże zachodzące zmiany spełniają wymagania określone przez Ustawodawcę - Dz. U. 2008 Nr 199 poz. 1227 USTAWA 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. Należy zwrócić uwagę, iż skoro oddziaływania na środowisko planowanych inwestycji spełnia wymagania Ustawy to jedyną zmianą dla mieszkańców która realnie wpływa na mieszkańców jest aspekt wizualny. Bezpodstawny jest zarzut co do rzekomej próby zatajania inwestycji, z uwagi na oczywistą jawność prowadzonych inwestycji – choćby strona internetowa PSE S.A. poświęcona tylko i wyłącznie linii 2x400 kV, oraz informacje na stronach gmin o wspieraniu lokalnej społeczności:

strona PSE S.A.:

<http://www.liniakozienice-milosna.pl/o-inwestycji/aktualnosci/145-dalismy-gminom-moc-mieszkanicy-korzystaja-juz-z-projektow-spoecznych-wspieranych-przez-pse.html>

strona gminy Magnuszew:

<http://www.magnuszew.pl/index.php/ogloszenia/748-zakoczy-si-prace-remontowe-w-hali-sportowej-w-magnuszewie>

strona stowarzyszenia Plecionka:

<http://plecionka.com/uncategorized/swietlica-wiejska-w-przewozie-tarnowskim-zyska-nowe-zycie-dzieki-pse-i-stowarzyszeniu-plecionka/>

#### **WZÓR PISMA 6 (W.U. z dnia 04.02.2019)**

Powierzchnia istniejącego parkingu zachowując wymagane przepisami wymiary stanowisk postojowych pozwala pomieścić 83 pojazdy osobowe. Projektowany układ przewiduje zasadniczo 84 miejsca postojowe plus dodatkowo powierzchnia istniejącego parkingu usytuowanego bezpośrednio przed cmentarzem, która pomieści ok 10 pojazdów. Razem daje to 94 miejsca czyli 11 więcej niż w stanie obecnym. Projektant nie ma wpływu na to czy mieszkańcy, wierni i goście Skansenu będą przestrzegać przepisów drogowych i nie zastawiać samochodami dróg dojazdowych.

Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Projektowana droga serwisowa nr 4 która przebiega w bezpośredniej bliskości kościoła ma szerokość 5,5 m jezdni + 2x0,75 pobocza razem 7,0m ponadto między nią a drogą krajową nr 79 jest pas zielni o szerokości 5m w związku z powyższym w opinii projektanta nie ma zagrożenia zastawienia jezdni. Ponadto zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 lipca 2009 r. w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych §13.1 minimalna szerokość drogi pożarowej powinna wynosić 4m co zostało spełnione.

Rozwiązania zostały przyjęte z uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP. Zaprojektowanie dróg serwisowych, a tym samym likwidacja bezpośrednich zjazdów oraz części skrzyżowań z drogą krajową ma na celu poprawę bezpieczeństwa i poprawę przepustowości projektowanej drogi głównej. W przypadku możliwości obsługi przyległych nieruchomości poprzez drogi dojazdowe obowiązujące przepisy nie dopuszczają możliwości stosowania zjazdów bezpośrednich z drogi głównej.

Zbiorniki zostały zaprojektowane w miejscach wynikających z niwelet rowów i kanalizacji deszczowej. Przy doborze typu zbiorników infiltracyjny/retencyjny opierano się na wykonanych badaniach gruntu.

## **WZÓR PISMA 7 (J.G-K. z dnia 05.02.2019)**

### **Ad. 1**

Oddziaływanie pośrednie w tym na grunty rolne, zostało przedstawione w Raporcie. Ponadto rozbudowywana droga jest istniejącą od lat drogą krajową. Grunty będą mogły być wykorzystywane rolniczo. W raporcie przeprowadzono analizę emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza oraz zagrożenia bezpośrednie i pośrednie dla wód, gleb, fauny i zdrowia i życia ludzi. W obliczeniach akustycznych wykonanych na potrzeby raportu uwzględniono hałas pochodzący od wszystkich elementów przedsięwzięcia, w tym od dróg obsługujących teren przyległy, tzn. uwzględniono hałas generowany przez poruszające się pojazdy na poszczególnych drogach, również serwisowych. Droga pozostawiona w wariantcie bezinwestycyjnym też oddziałuje w zakresie hałasu, drgań i zanieczyszczeń powietrza, a jej pogarszający się stan będzie tylko nasilał te oddziaływania. Podkreśla się że inwestycja jest rozbudową od lat istniejącej drogi krajowej, która oddziałuje na środowisko. W ramach realizacji inwestycji powstanie nowy system odwodnienia wraz z urządzeniami podczyszczającymi wody opadowe i roztopowe, co przyczyni się do zmniejszenia oddziaływania na środowisko w porównaniu do stanu istniejącego.

### **Ad. 2**

Oddziaływanie pośrednie na wody powierzchniowe zostało przedstawione w Raporcie. Rozbudowa drogi przewiduje budowę nowego sprawniejszego systemu odwodnienia wraz z urządzeniami podczyszczającymi wody opadowe i roztopowe, co będzie zdecydowanie korzystniejsze dla środowiska niż pozostawienie stanu istniejącego.

### **Ad. 3**

W Raporcie wykonano pełną analizę akustyczną.

### **Ad. 4**

Przedstawiono różne aspekty oddziaływań bezpośrednich i pośrednich na faunę oraz życie i zdrowie ludzi.

### **Ad. 5**

Ekrany akustyczne wynikają z analizy akustycznej nie z zagospodarowania działek.

### **Ad. 6**

Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik

Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID.

Rozwiązania zostały przyjęte z uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP. Zaprojektowanie dróg serwisowych, a tym samym likwidacja bezpośrednich zjazdów oraz części skrzyżowań z drogą krajową ma na celu poprawę bezpieczeństwa i poprawę przepustowości projektowanej drogi głównej. W przypadku możliwości obsługi przyległych nieruchomości poprzez drogi dojazdowe obowiązujące przepisy nie dopuszczają możliwości stosowania zjazdów bezpośrednich z drogi głównej.

#### **Ad. 7**

Inwestycja nie wiąże się ze zniszczeniem cudzego mienia, w tym parkingu Kościoła p.w. Św. Józefa. Parking będzie nadal funkcjonował.

#### **Ad. 8**

Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego. Inwestycja ma na celu głównie poprawę jakości, komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz klimatu akustycznego. Rozwiązania zostały przyjęte z uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami i mają na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie przepustowości poprzez kierowanie ruchu lokalnego poza drogę główną. Prędkość dopuszczalna na przedmiotowym odcinku drogi pozostanie bez zmian w stosunku do obecnej.

### **WZÓR PISMA 8 (C.K. z dnia 04.02.2019)**

#### **Ad. 1**

Zbiorniki zostały zaprojektowane w miejscach wynikających z niwelet rowów i kanalizacji deszczowej. Przy doborze typu zbiorników infiltracyjny/retencyjny opierano się na wykonanych badaniach gruntu. Rozbudowa drogi przewiduje budowę nowego sprawniejszego systemu odwodnienia wraz z urządzeniami podczyszczającymi wody opadowe i roztopowe, co będzie zdecydowanie korzystniejsze dla środowiska niż pozostawienie stanu istniejącego.

#### **Ad. 2**

Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego. Inwestycja ma na celu głównie poprawę jakości, komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz klimatu akustycznego.

#### **Ad. 3**

Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie

warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID.

Rozwiązania zostały przyjęte z uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP. Zaprojektowanie dróg serwisowych, a tym samym likwidacja bezpośrednich zjazdów oraz części skrzyżowań z drogą krajową ma na celu poprawę bezpieczeństwa i poprawę przepustowości projektowanej drogi głównej. W przypadku możliwości obsługi przyległych nieruchomości poprzez drogi dojazdowe obowiązujące przepisy nie dopuszczają możliwości stosowania zjazdów bezpośrednich z drogi głównej.

#### **Ad. 4**

Istniejące przejścia dla pieszych również nie posiadają sygnalizacji świetlnej. Organizacja ruchu została zaprojektowana zgodnie z obowiązującymi przepisami.

#### **Ad. 5**

W ramach Raportu wykonano pełną analizę akustyczną i analizę hałasu wraz z zastosowaniem środków minimalizujących wpływ hałasu.

#### **Ad. 6**

W ramach Raportu wykonano pełną analizę w tym zakresie wraz ze wskazaniem środków minimalizujących wpływ.

#### **Ad. 7**

Projekt przewiduje budowę chodników i ścieżki rowerowej.

#### **Ad. 8**

Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego.

#### **Ad. 9**

Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego. Inwestycja ma na celu głównie poprawę jakości, komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz klimatu akustycznego. Rozwiązania zostały przyjęte z uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami i mają na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie przepustowości poprzez kierowanie ruchu lokalnego poza drogę główną. Prędkość dopuszczalna na przedmiotowym odcinku drogi pozostanie bez zmian w stosunku do obecnej.

## **WZÓR PISMA 9 (A.F. z dnia 05.02.2019)**

### **Ad. 1**

Oddziaływanie pośrednie w tym na grunty rolne, zostało przedstawione w Raporcie. Ponadto rozbudowywana droga jest istniejącą od lat drogą krajową. Grunty będą mogły być wykorzystywane rolniczo. W raporcie przeprowadzono analizę emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza oraz zagrożenia bezpośrednio i pośrednio dla wód, gleb, fauny i zdrowia i życia ludzi. W obliczeniach akustycznych wykonanych na potrzeby raportu uwzględniono hałas pochodzący od wszystkich elementów przedsięwzięcia, w tym od dróg obsługujących teren przyległy, tzn. uwzględniono hałas generowany przez poruszające się pojazdy na poszczególnych drogach, również serwisowych. Droga pozostawiona w wariantcie bezinwestycyjnym też oddziałuje w zakresie hałasu, drgań i zanieczyszczeń powietrza, a jej pogarszający się stan będzie tylko nasilał te oddziaływania. Podkreśla się że inwestycja jest rozbudową od lat istniejącej drogi krajowej, która oddziałuje na środowisko. W ramach realizacji inwestycji powstanie nowy system odwodnienia wraz z urządzeniami podczyszczającymi wody opadowe i roztopowe, co przyczyni się do zmniejszenia oddziaływania na środowisko w porównaniu do stanu istniejącego.

### **Ad. 2**

W ramach Raportu wykonano pełną analizę akustyczną i analizę drgań wraz z zastosowaniem środków minimalizujących wpływ hałasu.

### **Ad. 3**

W ramach Raportu wykonano pełną analizę akustyczną i analizę hałasu wraz z zastosowaniem środków minimalizujących wpływ hałasu.

### **Ad. 4**

Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego. Inwestycja ma na celu głównie poprawę jakości, komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz klimatu akustycznego.

### **Ad. 5**

Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego.

Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID.

### **Ad. 6**

Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego. Inwestycja ma na celu głównie poprawę jakości, komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz klimatu akustycznego.

**Ad. 7**

Ekrany akustyczne oraz ich rodzaj wynikają z analizy akustycznej i ochrony przed hałasem.

**Ad. 8**

Inwestycja nie wiąże się ze zniszczeniem cudzego mienia, w tym parkingu Kościoła p.w. Św. Józefa. Parking będzie nadal funkcjonował.

**Ad. 9**

Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego.

Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID.

**Ad.10**

Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego. Rozwiązania zostały przyjęte z uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami i mają na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie przepustowości poprzez kierowanie ruchu lokalnego poza drogę główną. Prędkość dopuszczalna na przedmiotowym odcinku drogi pozostanie bez zmian w stosunku do obecnej.

**WZÓR PISMA 10 (M.K. z dnia 04.02.2019)**

Powierzchnia istniejącego parkingu zachowując wymagane przepisami wymiary stanowisk postojowych pozwala pomieścić 83 pojazdy osobowe. Projektowany układ przewiduje zasadniczo 84 miejsca postojowe plus dodatkowo powierzchnia istniejącego parkingu usytuowanego bezpośrednio przed cmentarzem, która pomieści ok 10 pojazdów. Razem daje to 94 miejsca czyli 11 więcej niż w stanie obecnym. Projektant nie ma wpływu na to czy mieszkańcy, wierni i goście Skansenu będą przestrzegać przepisów drogowych i nie zastawiać samochodami dróg dojazdowych.

Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest



innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2". Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID.

Rozwiązania zostały przyjęte z uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP. Zaprojektowanie dróg serwisowych, a tym samym likwidacja bezpośrednich zjazdów oraz części skrzyżowań z drogą krajową ma na celu poprawę bezpieczeństwa i poprawę przepustowości projektowanej drogi głównej. W przypadku możliwości obsługi przyległych nieruchomości poprzez drogi dojazdowe obowiązujące przepisy nie dopuszczają możliwości stosowania zjazdów bezpośrednich z drogi głównej.

Zbiorniki zostały zaprojektowane w miejscach wynikających z niwelet rowów i kanalizacji deszczowej. Przy doborze typu zbiorników infiltracyjny/retencyjny opierano się na wykonanych badaniach gruntu.

Lokalizację tablic terenu zabudowanego zmieniono z/w na płynność ruchu na drodze krajowej 79 oraz na zastosowanie dróg dojazdowych i brak zjazdów.

## **WZÓR PISMA 11 (B.R-T. z dnia 05.02.2019)**

### **Ad. 1**

Oddziaływanie na faunę i zdrowie i życie ludzi wraz ze środkami minimalizującymi wpływ na środowisko zostało przedstawione w poszczególnych rozdziałach raportu.

### **Ad. 2**

Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego. Inwestycja ma na celu głównie poprawę jakości, komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz klimatu akustycznego.

W ramach Raportu wykonano pełną analizę akustyczną i analizę hałasu i drgań wraz z zastosowaniem środków minimalizujących wpływ hałasu.

Zastosowane ekrany zostały zaprojektowane zgodnie z wykonaną analizą akustyczną zapewnią dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej określonych w obowiązującym rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t. j. Dz. U. 1014 poz. 112). Zastosowana zostanie również nowa nawierzchnia zmniejszająca hałas.

W celu zwiększenia przepustowości oraz funkcjonalności drogi krajowej nr 79, założono jak najmniejszy udział odcinków z dodatkowym środkowym pasem ruchu, a tym samym obszarów zabudowanych o zmniejszonej prędkości dopuszczalnej. Zdaniem Projektanta, wprowadzenie obszaru zabudowanego na długości miejscowości Żelazna Nowa i dostosowanie geometrii dróg zgodnie z założeniami dla tych obszarów jest możliwe jednak znacznie pogorszy warunki ruchowe na drodze głównej.

Rozwiązania zostały przyjęte z uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP. Zaprojektowanie dróg serwisowych, a tym samym likwidacja bezpośrednich zjazdów oraz części skrzyżowań z drogą krajową ma na celu poprawę bezpieczeństwa i poprawę przepustowości projektowanej drogi głównej. Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID.

Ponadto Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego.

Skrzyżowanie z drogą prowadzącą do wsi Chmielew zostało rozpatrzone w dwóch wariantach (z przybliżeniem do drogi krajowej, wraz z wystąpieniem o odstępstwo od przepisów oraz z oddaleniem o 250 m zgodnie z obowiązującymi przepisami). Do dalszego etapu projektowania został zaakceptowany przez Zamawiającego wariant z przybliżeniem skrzyżowania dróg serwisowych z drogą DP 1706W do drogi krajowej wraz z wystąpieniem o odstępstwo.

## **WZÓR PISMA 12 (S.K. z dnia 05.02.2019)**

### **Ad. 1.**

W raporcie przeanalizowano oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne. Jednocześnie rozbudowywana droga jest drogą istniejącą od lat przy której obecnie już stosuje się sól drogową. Rozbudowa drogi przewiduje budowę nowego sprawniejszego systemu odwodnienia wraz z urządzeniami podczyszczającymi wody opadowe i roztopowe, co będzie zdecydowanie korzystniejsze dla środowiska niż pozostawienie stanu istniejącego.

### **Ad. 2**

Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego. Inwestycja ma na celu głównie poprawę jakości, komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz klimatu akustycznego. Projekt zakłada również nową nawierzchnię, co także zmniejsza oddziaływanie akustyczne w stosunku do stanu istniejącego. Brak inwestycji i dalsza degradacja nawierzchni będzie powodować pogarszanie się klimatu akustycznego.

W ramach Raportu wykonano pełną analizę akustyczną i analizę i drgań wraz z zastosowaniem środków minimalizujących wpływ hałasu.

### **Ad. 3**

W ramach Raportu wykonano pełną analizę akustyczną i analizę hałasu i drgań wraz z zastosowaniem środków minimalizujących wpływ hałasu. Lokalizacja ekranów nie jest dowolna i wynika z

przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. Ekranu zostały zaprojektowane zgodnie z wykonaną analizą akustyczną. Wariant 3 przewiduje zastosowanie ekranów akustycznych.

#### **Ad. 4**

Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID.

W celu zwiększenia przepustowości oraz funkcjonalności drogi krajowej nr 79, założono jak najmniejszy udział odcinków z dodatkowym środkowym pasem ruchu, a tym samym obszarów zabudowanych o zmniejszonej prędkości dopuszczalnej. Zdaniem Projektanta, wprowadzenie obszaru zabudowanego na długości miejscowości Żelazna Nowa i dostosowanie geometrii dróg zgodnie z założeniami dla tych obszarów jest możliwe jednak znacznie pogorszy warunki ruchowe na drodze głównej.

Korekta łuku kołowego w planie na wjeździe do miejscowości Żelazna Nowa została wykonana zgodnie z obowiązującymi przepisami z uwzględnieniem warunków bezpieczeństwa ruchu.

#### **Ad 5**

Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego. Inwestycja ma na celu głównie poprawę jakości, komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz klimatu akustycznego. Zgodnie z założeniami przyjętymi przez Zamawiającego, zaprojektowano drogę główną w pasie drogowym o szerokości 25 m, oraz drogi serwisowe po obu stronach w osobnych pasach drogowych, każdy o szerokości 15 m. Na przedmiotowym odcinku występują lokalne zawężenia pasa drogowego z uwagi na istniejące zagospodarowanie terenu.

#### **Ad 6**

Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego. Inwestycja ma na celu głównie poprawę jakości, komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz klimatu akustycznego a co za tym idzie bezpieczeństwa mieszkańców. Rozwiązania zostały przyjęte z uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami i mają na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie przepustowości poprzez kierowanie ruchu lokalnego poza drogę główną. Prędkość dopuszczalna na przedmiotowym odcinku drogi pozostanie bez zmian w stosunku do obecnej.

#### **WZÓR PISMA 13 (T.K. z dnia 04.02.2019)**

Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik

Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID.

Zbiorniki zostały zaprojektowane w miejscach wynikających z niwelet rowów i kanalizacji deszczowej. Przy doborze typu zbiorników infiltracyjny/retencyjny opierano się na wykonanych badaniach gruntu.

Dla niniejszej inwestycji przeprowadzona została ocena oddziaływania na środowisko.

Rozwiązania zostały przyjęte z uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami i mają na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie przepustowości poprzez kierowanie ruchu lokalnego poza drogę główną. Prędkość dopuszczalna na przedmiotowym odcinku drogi pozostanie bez zmian w stosunku do obecnej.

Jednocześnie podkreślamy, iż zaniechamy niniejszej inwestycji nie jest jednoznaczne z wdrożeniem procedury projektowania czy budowy obwodnicy.

#### **WZÓR PISMA 14 (T.W. z dnia 05.02.2019)**

##### **Ad. 1**

Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID.

. Projekt zapewnieni zjazd i możliwość dostępu do każdej działki co wynika z obowiązujących przepisów prawa.

##### **Ad 2**

Lokalizacja ekranów wynika z przeprowadzonej analizy akustycznej i przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu nie z zagospodarowania działek.

##### **Ad 3**

Zapytanie nie dotyczy raportu o oddziaływaniu na środowisko. Rozwiązania zostały przyjęte z uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami i mają na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie przepustowości poprzez kierowanie ruchu lokalnego poza drogę główną. Prędkość dopuszczalna na przedmiotowym odcinku drogi pozostanie bez zmian w stosunku do obecnej.

#### **Ad 4**

Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego. Inwestycja ma na celu głównie poprawę jakości, komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz klimatu akustycznego.

Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID.

#### **Ad 5**

Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID.

#### **Ad 6**

Oddziaływanie pośrednie na grunty zostało przeanalizowane w raporcie. Rozbudowywana droga jest istniejącą od lat drogą krajową, która również emituje obecnie spaliny i z której odprowadzane są wody opadowe i roztopowe.

#### **Ad 7**

W ramach Raportu wykonano pełną analizę akustyczną i analizę hałasu i drgań wraz z zastosowaniem środków minimalizujących wpływ hałasu. Lokalizacja ekranów nie jest dowolna i wynika z przekroczeń hałasu.

## **WZÓR PISMA 15 (A.B. z dnia 05.02.2019)**

### **Ad 1**

Oddziaływanie bezpośrednie i pośrednie na grunty i zajętość terenu zostało przeanalizowane w raporcie.

### **Ad 2**

Zagadnienia przeanalizowano w raporcie. Rozbudowywana droga jest istniejącą od lat drogą krajową która również emituje obecnie spaliny.

### **Ad 3**

Lokalizacja ekranów wynika z przeprowadzonej analizy akustycznej i przekroczeń hałasu nie z zagospodarowania działek.

### **Ad 4**

Zagadnienia przeanalizowano w raporcie. Rozbudowywana droga jest istniejącą od lat drogą krajową która również obecnie oddziałuje na środowisko. W ramach realizacji inwestycji przewidziano również budowę urządzeń ochrony środowiska.

### **Ad 5**

Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego. Inwestycja ma na celu głównie poprawę jakości, komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz klimatu akustycznego.

Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID.

### **Ad 6**

Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi.

Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID.

#### **Ad 7**

W ramach Raportu wykonano pełną analizę akustyczną i analizę hałasu i drgań wraz z zastosowaniem środków minimalizujących wpływ hałasu.

#### **Ad 8**

W raporcie przeanalizowano wpływ bezpośredni i pośredni na faunę. Inwestycja polega na rozbudowie istniejącej drogi, w związku z czym nie przyczyni się do znaczącego zajęcia terenów bytowania fauny. Ponadto w większości są to tereny obecnie przylegające do drogi krajowej, które nie są siedliskami atrakcyjnymi dla fauny. Płoszenie zwierząt, w tym ptaków będzie miało miejsce na etapie realizacji inwestycji. Będzie to oddziaływanie okresowe. Ponadto wszystkie prace będą prowadzone pod nadzorem przyrodniczym.

Realizacja inwestycji nie wiąże się z daleko idącą ingerencją w rzeźbę terenu, ponieważ polega na rozbudowie drogi po istniejącym śladzie.

### **WZÓR PISMA 16 (J.M. z dnia 05.02.2019)**

#### **Ad 1**

Oddziaływanie bezpośrednio i pośrednio na grunty i zajętość terenu zostało przeanalizowane w raporcie. Rozbudowywana droga jest istniejącą od lat drogą krajową, która również obecnie oddziałuje na środowisko. W ramach realizacji inwestycji przewidziano budowę urządzeń ochrony środowiska.

#### **Ad 2**

Zagadnienia przeanalizowano w raporcie.

#### **Ad 3**

W ramach Raportu wykonano pełną analizę akustyczną i analizę hałasu i drgań wraz z zastosowaniem środków minimalizujących wpływ hałasu.

#### **Ad 4**

Zagadnienia przeanalizowano w raporcie. Rozbudowywana droga jest istniejącą od lat drogą krajową.

#### **Ad 5**

Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego. Inwestycja ma na celu głównie poprawę jakości, komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz klimatu akustycznego. Lokalizacja ekranów wynika z przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie przed hałasem.

#### **Ad 6**

Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie

warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID.

#### **Ad 7**

Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego.

Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID.

#### **Ad 8**

Zagadnienie nie dotyczy raportu o oddziaływanie na środowisko. Inwestycja nie zakłada ingerencji w prywatne tereny. Zjazdy zaprojektowane będą zgodnie z obowiązującymi przepisami.

#### **Ad 9**

Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego. Inwestycja ma na celu głównie poprawę jakości, komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz klimatu akustycznego. Lokalizacja ekranów wynika z przekroczeń hałasu. Inwestycja jest również rozbudowa istniejącej i funkcjonującej od lat drogi krajowej. Rozwiązania zostały przyjęte z uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami i mają na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie przepustowości poprzez kierowanie ruchu lokalnego poza drogę główną. Prędkość dopuszczalna na przedmiotowym odcinku drogi pozostanie bez zmian w stosunku do obecnej.

### **WZÓR PISMA 17 (K.M. z dnia 05.02.2019)**

#### **Ad 1**



Lokalizacja i rodzaj ekranów akustycznych wynika z analizy akustycznej. Zgodnie z przepisami inwestycja musi zapewnić wjazd i dostęp do działek. Zgodnie z wykonaną analizą akustyczną na odcinku działek nr 255/3 i 256/3 zastosowanie ekranów akustycznych jest konieczne z uwagi na przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu.

Projektant dokonał analizy szerokości pasa drogowego na przedmiotowym odcinku. Zgodnie z założeniami przyjętymi przez Zamawiającego, zaprojektowano drogę główną w pasie drogowym o szerokości 25 m, oraz drogi serwisowe po obu stronach w osobnych pasach drogowych, każdy o szerokości 15 m.

W celu zmniejszenia zajętości na działkach 255/3 i 256/3 przesunięto jezdnię drogi serwisowej o 3m w kierunku drogi głównej. Spowodowało to nie osiowe umieszczenie dróg, w zgodnych z dziennikiem ustaw, pasach drogowych. Na odcinku działek proponuje się dodatkowo zwężyć pas drogowy co da dodatkowy metr zapasu lub usunąć rów drogi serwisowej co da możliwość zwężenia pasa o 4,5 m. W obu przypadkach konieczne będzie wystąpienie do Ministra z wnioskiem o udzielenie zgody na odstąpienie od przepisów techniczno – budowlanych.

## **Ad 2**

Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID.

Projekt zapewni wjazd i możliwość dostępu do każdej działki co wynika z obowiązujących przepisów prawa.

## **Ad 3**

Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego. Inwestycja ma na celu głównie poprawę jakości, komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz klimatu akustycznego.

Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Rozwiązania zostały przyjęte z uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami i mają na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie

przepustowości poprzez kierowanie ruchu lokalnego poza drogę główną. Prędkość dopuszczalna na przedmiotowym odcinku drogi pozostanie bez zmian w stosunku do obecnej.

Rozwiązania zostały przyjęte z uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP. Zaprojektowanie dróg serwisowych, a tym samym likwidacja bezpośrednich zjazdów oraz części skrzyżowań z drogą krajową ma na celu poprawę bezpieczeństwa i poprawę przepustowości projektowanej drogi głównej. W przypadku możliwości obsługi przyległych nieruchomości poprzez drogi dojazdowe obowiązujące przepisy nie dopuszczają możliwości stosowania zjazdów bezpośrednich z drogi głównej.

## **WZÓR PISMA 18 (J.A.M. z dnia 05.02.2019)**

### **Ad 1**

Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego. Inwestycja ma na celu głównie poprawę jakości, komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz klimatu akustycznego. Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID.

### **Ad 2**

Zagadnienia przeanalizowano w raporcie. Rozbudowywana droga jest istniejącą od lat drogą krajową, która również obecnie oddziałuje na środowisko. W ramach realizacji inwestycji przewidziano budowę urządzeń ochrony środowiska.

### **Ad 3**

W ramach Raportu wykonano pełną analizę akustyczną i analizę drgań wraz z zastosowaniem środków minimalizujących wpływ hałasu.

### **Ad 4**

Lokalizacja i rodzaj ekranów wynika z analizy akustycznej. Zgodnie z przepisami, musi zostać zachowany dostęp do każdej z działek i projekt jest zgodny z tymi wytycznymi.

### **Ad 5**

Zagadnienia przeanalizowano w raporcie. Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego. Inwestycja ma na celu głównie poprawę jakości, komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz klimatu akustycznego. Inwestycja jest również rozbudowa istniejącej i funkcjonującej od lat drogi krajowej.

**Ad 6**

Inwestycja nie wiąże się ze zniszczeniem mienia w tym parkingu przy Kościele p.w. Św. Józefa. Powierzchnia istniejącego parkingu zachowując wymagane przepisami wymiary stanowisk postojowych pozwala pomieścić 83 pojazdy osobowe. Projektowany układ przewiduje zasadniczo 84 miejsca postojowe plus dodatkowo powierzchnia istniejącego parkingu usytuowanego bezpośrednio przed cmentarzem, która pomieści ok 10 pojazdów. Razem daje to 94 miejsca czyli 11 więcej niż w stanie obecnym.

**Ad 7**

Przeanalizowano w raporcie. Inwestycja przewiduje budowę nowego systemu odwodnienia drogi.

**Ad 8**

Zagadnienia przeanalizowano w raporcie. Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego. Inwestycja ma na celu głównie poprawę jakości, komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz klimatu akustycznego. Inwestycja jest również rozbudowa istniejącej i funkcjonującej od lat drogi krajowej. Rozwiązania zostały przyjęte z uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami i mają na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie przepustowości poprzez kierowanie ruchu lokalnego poza drogę główną. Prędkość dopuszczalna na przedmiotowym odcinku drogi pozostanie bez zmian w stosunku do obecnej.

**WZÓR PISMA 19 (J.S. z dnia 04.02.2019)****Ad 1**

Zagadnienia przeanalizowano w raporcie. Rozbudowywana droga jest istniejącą od lat drogą krajową, która również obecnie oddziałuje na środowisko. W ramach realizacji inwestycji przewidziano budowę urządzeń ochrony środowiska.

**Ad 2**

Zagadnienia przeanalizowano w raporcie.

**Ad 3**

W ramach Raportu wykonano pełną analizę akustyczną i analizę hałasu i drgań wraz z zastosowaniem środków minimalizujących wpływ hałasu.

**Ad 4**

W raporcie przeanalizowano wpływ bezpośredni i pośredni inwestycji na zwierzęta i ludzi

**Ad 5**

Lokalizacja i rodzaj ekranów wynika z analizy akustycznej.

**Ad 6**

Zagadnienia przeanalizowano w raporcie. Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego. Inwestycja ma na celu głównie poprawę jakości,

komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz klimatu akustycznego. Inwestycja jest również rozbudową istniejącej i funkcjonującej od lat drogi krajowej.

#### **Ad 7**

Inwestycja nie wiąże się ze zniszczeniem mienia w tym parkingu przy Kościele p.w. Św. Józefa. Powierzchnia istniejącego parkingu zachowując wymagane przepisami wymiary stanowisk postojowych pozwala pomieścić 83 pojazdy osobowe. Projektowany układ przewiduje zasadniczo 84 miejsca postojowe plus dodatkowo powierzchnia istniejącego parkingu usytuowanego bezpośrednio przed cmentarzem, która pomieści ok 10 pojazdów. Razem daje to 94 miejsca czyli 11 więcej niż w stanie obecnym.

#### **Ad 8**

Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego. Inwestycja ma na celu głównie poprawę jakości, komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz klimatu akustycznego. Inwestycja jest również rozbudowa istniejącej i funkcjonującej od lat drogi krajowej. Rozwiązania zostały przyjęte z uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami i mają na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie przepustowości poprzez kierowanie ruchu lokalnego poza drogę główną. Prędkość dopuszczalna na przedmiotowym odcinku drogi pozostanie bez zmian w stosunku do obecnej.

### **WZÓR PISMA 20 (Parafia Rzymskokatolicka Św. Rocha w Mniszewie 04.02.2019)**

#### **Ad 1.**

Inwestycja nie wiąże się ze zniszczeniem mienia w tym parkingu przy Kościele p.w. Św. Józefa. Powierzchnia istniejącego parkingu zachowując wymagane przepisami wymiary stanowisk postojowych pozwala pomieścić 83 pojazdy osobowe. Projektowany układ przewiduje zasadniczo 84 miejsca postojowe plus dodatkowo powierzchnia istniejącego parkingu usytuowanego bezpośrednio przed cmentarzem, która pomieści ok 10 pojazdów. Razem daje to 94 miejsca czyli 11 więcej niż w stanie obecnym. Zjazdy zostaną zaprojektowane zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Rozwiązania zostały przyjęte z uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP. Zaprojektowanie dróg serwisowych, a tym samym likwidacja bezpośrednich zjazdów oraz części skrzyżowań z drogą krajową ma na celu poprawę bezpieczeństwa i poprawę przepustowości projektowanej drogi głównej. W przypadku możliwości obsługi przyległych nieruchomości poprzez drogi dojazdowe obowiązujące przepisy nie dopuszczają możliwości stosowania zjazdów bezpośrednich z drogi głównej.

Projekt zakłada rozwiązania wariantowe dotyczące sposobu skomunikowania przyległych do drogi głównej działek na odcinku od km 46+900 do km 47+320 str. P.

#### **Ad 2**

Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego. Inwestycja ma na celu głównie poprawę jakości, komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz klimatu akustycznego. Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na

drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2". Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID.

### Ad 3

Analizując wpływ na obszar Natura 2000 korzystano z dobrych praktyk i powszechnie stosowanej metodyki. Wskaźniki ilościowe kolizyjności przestrzennej oraz informacje o formach i mechanizmach oddziaływania dróg na przyrodę pozwalają w powyższym przypadku na pełną ocenę. Powyższe wskaźniki oparto na szczegółowo i rzetelnie przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej, co stanowi wystarczającą podstawę dla prawidłowego wnioskowania. Należy pamiętać, że inwestycja prowadzona jest w większości po istniejącym przebiegu, a zakres ingerencji w obszar Natura 2000 jest bardzo niewielki. W rozdziale 3.5 Raportu opisano wszystkie korytarze migracji ssaków zinwentaryzowane podczas badań terenowych. Spośród nich zdecydowanie największe znaczenia ma dolina Pilicy. Przy projektowaniu obiektu mostowego na Pilicy wzięto pod uwagę duże prawdopodobieństwo występowania jelenia i łosia oraz dostosowano parametry obiektu do możliwości migracji tych gatunków. Pozostałe działania minimalizujące dotyczące wpływu na ssaki opisano w rozdziale 8.5 Raportu. Analizy dotyczące wpływu inwestycji na faunę rozpoczęto od przeprowadzanie drobiazgowej inwentaryzacji przyrodniczej w wyniku której określono m.in. skład gatunkowy lokalnych populacji zwierząt oraz lokalizację ich siedlisk. W rozdziale 5 Raportu przeanalizowano wpływ inwestycji na poszczególne grupy zwierząt (oceniono również wpływ wynikający ze zmniejszenia powierzchni siedlisk). Za wglądu na fakt, iż droga na części przebiegu ma być poprowadzona po istniejącym śladzie oznacza, że zwierzęta występujące w jej otoczeniu przyzwyczajone są od oddziaływań wynikających z użytkowania drogi. W celu ograniczenia oddziaływania drogi na faunę na etapie jej budowy w rozdziale 8 Raportu wsadzano szereg działań minimalizujących, również w zakresie wpływu na awifaunę m.in. zastrzeżenie, iż wycinkę drzew i krzewów należy prowadzić w okresie od września do marca lub poza tym okresem pod nadzorem ornitologa. W analizowanym w ramach Raportu zakresie przestrzennym znajdują się trzy obszary o szczególnym znaczeniu dla Unii Europejskiej przecinane lub graniczące z analizowanymi wariantami realizacji inwestycji:

- Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB140004 – obszar bezpośrednio graniczący z istniejącym obiektem mostowym, warianty: 2 (A2+B1) i 3 (A2+B3) bezpośrednio przylegają do granicy obszaru w okolicach km 43+050 – 43+250 (obszar zlokalizowany jest po lewej stronie drogi) zaś wariant 1 (A1+B2) nie koliduje ani nie biegnie po granicy ww. obszaru.
- Natura 2000 Dolina Dolnej Pilicy PLH140016 – wariant 1 (A1+B2) przecina obszar na odcinku od km około 41+500 do 50+230 a następnie graniczy z obszarem na kolejnym odcinku od km 50+230 do km 51+050 (obszar położony jest po prawej stronie drogi), wariant 2 (A2+B1) przecina obszar na odcinku od km około 41+500 do 43+000, następnie od km 43+000 – 43+250 wariant przebiega wzdłuż granicy obszaru (obszar jest zlokalizowany po prawej stronie drogi) i dalej od km 43+250 do 50+230 wariant ponownie przecina obszar zaś na kolejnym odcinku

od km 50+230 do km 51+050 wariant biegnie wzdłuż granicy obszaru (obszar położony jest po prawej stronie drogi), wariant 3 (A2+B3) przecina obszar na odcinku od km około 41+500 do 43+000, następnie od km 43+000 – 43+250 wariant przebiega wzdłuż granicy obszaru (obszar jest zlokalizowany po prawej stronie drogi) i dalej od km 43+250 do 50+230 wariant ponownie przecina obszar zaś na kolejnym odcinku od km 50+230 do km 0+250 wariant biegnie wzdłuż granicy obszaru (obszar położony jest po prawej stronie drogi).

- Natura 2000 Dolina Pilicy PLB140003 – wariant 1 (A1+B2) i wariant 2 (A2+B1) przecinają obszar na odcinku od około km 41+500 do km 50+230 a następnie na odcinku od km 50+230 do km 51+050 wariant przebiega wzdłuż granicy obszaru (obszar jest zlokalizowany po prawej stronie drogi), wariant 3 (A2+B3) przecina obszar na odcinku od około km 41+500 do km 50+230 a następnie na odcinku od km 50+230 do km 0+250 wariant przebiega wzdłuż granicy obszaru (obszar jest zlokalizowany po prawej stronie drogi).

Szczegółowe analizy w zakresie wpływu inwestycji na obszary Natura 2000 ze względu na ochronę fauny zawarto w rozdziale 7 Raportu. Dodatkowo należy wskazać, że obszar Natura 2000 Dolina Środkowej Pilicy, o której wspomniano w uwagach zlokalizowana jest w odległości ponad 100 km od inwestycji. W związku z powyższym, jak również biorąc pod uwagę charakterystykę inwestycji oraz jej oddziaływań w analizach skupiono się na obszarach położonych bliżej – wymienionych powyżej.

#### **Ad 4**

W raporcie przeprowadzono analizę akustyczną.

#### **Ad 5**

Zbiorniki zostały zaprojektowane w miejscach wynikających z niwelet rowów i kanalizacji deszczowej. Przy doborze typu zbiorników infiltracyjny/retencyjny opierano się na wykonanych badaniach gruntu.

#### **Ad 6**

Lokalizacja ekranów akustycznych wynika z analizy akustycznej i przekroczeń hałasu. Obszary Natura 2000 wyznaczane są z uwagi na ochronę flory i fauny, nie zabudowań.

### **WZÓR PISMA 21 (T.E.B 04.03.2019)**

Na obecnym etapie Projektant nie przewiduje wykonania dodatkowych miejsc postojowych przed kościołem w km 44+600 do km 44+650. Powierzchnia istniejącego parkingu zachowując wymagane przepisami wymiary stanowisk postojowych pozwala pomieścić 83 pojazdy osobowe. Projektowany układ przewiduje zasadniczo 84 miejsca postojowe plus dodatkowo powierzchnia istniejącego parkingu usytuowanego bezpośrednio przed cmentarzem, która pomieści ok 10 pojazdów. Razem daje to 94 miejsca czyli 11 więcej niż w stanie obecnym.

Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi

przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID.

Zbiorniki zostały zaprojektowane w miejscach wynikających z niwelet rowów i kanalizacji deszczowej. Przy doborze typu zbiorników infiltracyjny/retencyjny opierano się na wykonanych badaniach gruntu.

Dokonano również oceny wpływu lokalizacji zbiorników retencyjnych zaplanowanych w Mniszewie i w granicach obszaru Natura 2000 na zniszczenie siedlisk i gatunków chronionych w tym trwałe przegrodzenie cieku uniemożliwiający migrację fauny. Do grup zwierząt potencjalnie najbardziej narażonych na oddziaływanie związane z budową i funkcjonalnie systemu odwodnienia drogi należą herpetofauna i ichtiofauna. W rozdziale 8 Raportu szczegółowo opisano działania minimalizujące oddziaływanie na etapie budowy i realizacji inwestycji.

Analizując wpływ na obszar Natura 2000 korzystano z dobrych praktyk i powszechnie stosowanej metodyki. Wskaźniki ilościowe kolizyjności przestrzennej oraz informacje o formach i mechanizmach oddziaływania dróg na przyrodę pozwalają w powyższym przypadku na pełną ocenę. Powyższe wskaźniki oparto na szczegółowo i rzetelnie przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej, co stanowi wystarczającą podstawę dla prawidłowego wnioskowania. Należy pamiętać, że inwestycja prowadzona jest w większości po istniejącym przebiegu, a zakres ingerencji w obszar Natura 2000 jest bardzo niewielki.

Lokalizację tablic terenu zabudowanego zmieniono z/w na płynność ruchu na drodze krajowej 79 oraz na zastosowanie dróg dojazdowych i brak zjazdów.

W kwestiach przeciwpożarowych projekt spełnia wymogi prawa. Projektowana droga serwisowa nr 4 która przebiega w bezpośredniej bliskości kościoła ma szerokość 5,5 m jezdni + 2x0,75 pobocza razem 7,0m ponadto między nią a drogą krajową nr 79 jest pas zielni o szerokości 5m w związku z powyższym w opinii projektanta nie ma zagrożenia zastawienia jezdni. Ponadto zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 lipca 2009 r. w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych §13.1 minimalna szerokość drogi pożarowej powinna wynosić 4m co zostało spełnione.

#### **WZÓR PISMA 22 (M.M. 04.02.2019)**

W raporcie przedstawiono analizy emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza. Podkreślamy że inwestycja jest rozbudową istniejącej od lat drogi.

Analizując wpływ na obszar Natura 2000 korzystano z dobrych praktyk i powszechnie stosowanej metodyki. Wskaźniki ilościowe kolizyjności przestrzennej oraz informacje o formach i mechanizmach oddziaływania dróg na przyrodę pozwalają w powyższym przypadku na pełną ocenę. Powyższe wskaźniki oparto na szczegółowo i rzetelnie przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej, co stanowi wystarczającą podstawę dla prawidłowego wnioskowania. Należy pamiętać, że inwestycja prowadzona jest w większości po istniejącym przebiegu, a zakres ingerencji w obszar Natura 2000 jest bardzo niewielki.

W analizowanym w ramach Raportu zakresie przestrzennym znajdują się trzy obszary o szczególnym znaczeniu dla Unii Europejskiej przecinane lub graniczące z analizowanymi wariantami realizacji inwestycji:

- Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB140004 – obszar bezpośrednio graniczący z istniejącym obiektem mostowym, warianty: 2 (A2+B1) i 3 (A2+B3) bezpośrednio przylegają do granicy obszaru w okolicach km 43+050 – 43+250 (obszar zlokalizowany jest po lewej stronie drogi) zaś wariant 1 (A1+B2) nie koliduje ani nie biegnie po granicy ww. obszaru.
- Natura 2000 Dolina Dolnej Pilicy PLH140016 – wariant 1 (A1+B2) przecina obszar na odcinku od km około 41+500 do 50+230 a następnie graniczy z obszarem na kolejnym odcinku od km 50+230 do km 51+050 (obszar położony jest po prawej stronie drogi), wariant 2 (A2+B1) przecina obszar na odcinku od km około 41+500 do 43+000, następnie od km 43+000 – 43+250 wariant przebiega wzdłuż granicy obszaru (obszar jest zlokalizowany po prawej stronie drogi) i dalej od km 43+250 do 50+230 wariant ponownie przecina obszar zaś na kolejnym odcinku od km 50+230 do km 51+050 wariant biegnie wzdłuż granicy obszaru (obszar położony jest po prawej stronie drogi), wariant 3 (A2+B3) przecina obszar na odcinku od km około 41+500 do 43+000, następnie od km 43+000 – 43+250 wariant przebiega wzdłuż granicy obszaru (obszar jest zlokalizowany po prawej stronie drogi) i dalej od km 43+250 do 50+230 wariant ponownie przecina obszar zaś na kolejnym odcinku od km 50+230 do km 0+250 wariant biegnie wzdłuż granicy obszaru (obszar położony jest po prawej stronie drogi).
- Natura 2000 Dolina Pilicy PLB140003 – wariant 1 (A1+B2) i wariant 2 (A2+B1) przecinają obszar na odcinku od około km 41+500 do km 50+230 a następnie na odcinku od km 50+230 do km 51+050 wariant przebiega wzdłuż granicy obszaru (obszar jest zlokalizowany po prawej stronie drogi), wariant 3 (A2+B3) przecina obszar na odcinku od około km 41+500 do km 50+230 a następnie na odcinku od km 50+230 do km 0+250 wariant przebiega wzdłuż granicy obszaru (obszar jest zlokalizowany po prawej stronie drogi).

Szczegółowe analizy w zakresie wpływu inwestycji na obszary Natura 2000 ze względu na ochronę fauny zawarto w rozdziale 7 Raportu. Dodatkowo należy wskazać, że obszar Natura 2000 Dolina Środkowej Pilicy, o której wspomniano w uwagach zlokalizowana jest w odległości ponad 100 km od inwestycji. W związku z powyższym, jak również biorąc pod uwagę charakterystykę inwestycji oraz jej oddziaływań w analizach skupiono się na obszarach położonych bliżej – wymienionych powyżej.

Zbiorniki zostały zaprojektowane w miejscach wynikających z niwelet rowów i kanalizacji deszczowej. Przy doborze typu zbiorników infiltracyjny/retencyjny opierano się na wykonanych badaniach gruntu.

Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o



środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID.

Dla inwestycji przeprowadzona została ocena oddziaływania na środowisko.

## **WZÓR PISMA 23 (J.W.K. 04.02.2019)**

### **Ad 1**

Zagadnienie zostało przeanalizowane w raporcie. W raporcie przeprowadzono analizę emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza oraz zagrożenia bezpośrednie i pośrednie dla wód, gleb, fauny i zdrowia i życia ludzi. W obliczeniach akustycznych wykonanych na potrzeby raportu uwzględniono hałas pochodzący od wszystkich elementów przedsięwzięcia, w tym od dróg obsługujących teren przyległy, tzn. uwzględniono hałas generowany przez poruszające się pojazdy na poszczególnych drogach, również serwisowych. Droga pozostawiona w wariantcie bezinwestycyjnym też oddziałuje w zakresie hałasu, drgań i zanieczyszczeń powietrza, a jej pogarszający się stan będzie tylko nasilał te oddziaływania. Podkreśla się że inwestycja jest rozbudową od lat istniejącej drogi krajowej, która oddziałuje na środowisko. W ramach realizacji inwestycji powstanie nowy system odwodnienia wraz z urządzeniami podczyszczającymi wody opadowe i roztopowe, co przyczyni się do zmniejszenia oddziaływania na środowisko w porównaniu do stanu istniejącego.

### **Ad 2**

Zagadnienie zostało przeanalizowane w raporcie. Droga pozostawiona w wariantcie bezinwestycyjnym też oddziałuje w zakresie emisji zanieczyszczeń wód, a jej pogarszający się stan będzie tylko nasilał te oddziaływania. Podkreśla się że inwestycja jest rozbudową od lat istniejącej drogi krajowej, która oddziałuje na środowisko. W ramach realizacji inwestycji powstanie nowy system odwodnienia wraz z urządzeniami podczyszczającymi wody opadowe i roztopowe, co przyczyni się do zmniejszenia oddziaływania na środowisko w porównaniu do stanu istniejącego.

### **Ad 3**

W ramach Raportu wykonano pełną analizę akustyczną i analizę drgań wraz z zastosowaniem środków minimalizujących wpływ hałasu.

### **Ad 4**

W raporcie przeanalizowano wpływ bezpośredni i pośredni inwestycji na zwierzęta i ludzi

### **Ad 5**

Lokalizacja i rodzaj ekranów wynika z analizy akustycznej.

### **Ad 6**

Zagadnienia przeanalizowano w raporcie. Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego. Inwestycja ma na celu głównie poprawę jakości, komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz klimatu akustycznego. Inwestycja jest również rozbudową istniejącej i funkcjonującej od lat drogi krajowej.

### **Ad 7**

Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego. Inwestycja ma na celu głównie poprawę jakości, komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz klimatu akustycznego. Inwestycja jest również rozbudową istniejącej i funkcjonującej od lat drogi krajowej.

#### **Ad 8**

Analizując wpływ na obszar Natura 2000 korzystano z dobrych praktyk i powszechnie stosowanej metodyki. Wskaźniki ilościowe kolizyjności przestrzennej oraz informacje o formach i mechanizmach oddziaływania dróg na przyrodę pozwalają w powyższym przypadku na pełną ocenę. Powyższe wskaźniki oparto na szczegółowo i rzetelnie przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej, co stanowi wystarczającą podstawę dla prawidłowego wnioskowania. Należy pamiętać, że inwestycja prowadzona jest w większości po istniejącym przebiegu, a zakres ingerencji w obszar Natura 2000 jest bardzo niewielki.

W analizowanym w ramach Raportu zakresie przestrzennym znajdują się trzy obszary o szczególnym znaczeniu dla Unii Europejskiej przecinane lub graniczące z analizowanymi wariantami realizacji inwestycji:

- Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB140004 – obszar bezpośrednio graniczący z istniejącym obiektem mostowym, warianty: 2 (A2+B1) i 3 (A2+B3) bezpośrednio przylegają do granicy obszaru w okolicach km 43+050 – 43+250 (obszar zlokalizowany jest po lewej stronie drogi) zaś wariant 1 (A1+B2) nie koliduje ani nie biegnie po granicy ww. obszaru.
- Natura 2000 Dolina Dolnej Pilicy PLH140016 – wariant 1 (A1+B2) przecina obszar na odcinku od km około 41+500 do 50+230 a następnie graniczy z obszarem na kolejnym odcinku od km 50+230 do km 51+050 (obszar położony jest po prawej stronie drogi), wariant 2 (A2+B1) przecina obszar na odcinku od km około 41+500 do 43+000, następnie od km 43+000 – 43+250 wariant przebiega wzdłuż granicy obszaru (obszar jest zlokalizowany po prawej stronie drogi) i dalej od km 43+250 do 50+230 wariant ponownie przecina obszar zaś na kolejnym odcinku od km 50+230 do km 51+050 wariant biegnie wzdłuż granicy obszaru (obszar położony jest po prawej stronie drogi), wariant 3 (A2+B3) przecina obszar na odcinku od km około 41+500 do 43+000, następnie od km 43+000 – 43+250 wariant przebiega wzdłuż granicy obszaru (obszar jest zlokalizowany po prawej stronie drogi) i dalej od km 43+250 do 50+230 wariant ponownie przecina obszar zaś na kolejnym odcinku od km 50+230 do km 0+250 wariant biegnie wzdłuż granicy obszaru (obszar położony jest po prawej stronie drogi).
- Natura 2000 Dolina Pilicy PLB140003 – wariant 1 (A1+B2) i wariant 2 (A2+B1) przecinają obszar na odcinku od około km 41+500 do km 50+230 a następnie na odcinku od km 50+230 do km 51+050 wariant przebiega wzdłuż granicy obszaru (obszar jest zlokalizowany po prawej stronie drogi), wariant 3 (A2+B3) przecina obszar na odcinku od około km 41+500 do km 50+230 a następnie na odcinku od km 50+230 do km 0+250 wariant przebiega wzdłuż granicy obszaru (obszar jest zlokalizowany po prawej stronie drogi).

Szczegółowe analizy w zakresie wpływu inwestycji na obszary Natura 2000 ze względu na ochronę fauny zawarto w rozdziale 7 Raportu. Dodatkowo należy wskazać, że obszar Natura 2000 Dolina Środkowej Pilicy, o której wspomniano w uwagach zlokalizowana jest w odległości ponad 100 km od inwestycji. W związku z powyższym, jak również biorąc pod uwagę charakterystykę inwestycji oraz jej oddziaływań w analizach skupiono się na obszarach położonych bliżej – wymienionych powyżej.

## **Ad 9**

Inwestycja nie wiąże się z niszczeniem własności w tym parkingu Kościoła p.w. Św Józefa. Parking będzie nadal funkcjonował.

### **WZÓR PISMA 24 (M.M. 04.02.2019)**

Zaproponowana przez Projektanta lokalizacja zatoki autobusowej została określona na podstawie obowiązujących przepisów, z uwzględnieniem zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz istniejącego zagospodarowania terenu, a także w oparciu o lokalizację przystanków w stanie istniejącym.

### **WZÓR PISMA 25 (P.P. 04.02.2019)**

Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID.

W raporcie przeprowadzono analizę emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza oraz zagrożenia bezpośrednie i pośrednie dla wód, gleb, fauny i zdrowia i życia ludzi.

### **WZÓR PISMA 26 (K.W. 04.02.2019)**

Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID.

Inwestycja nie wiąże się ze zniszczeniem mienia w tym parkingu przy Kościele p.w. Św. Józefa. Powierzchnia istniejącego parkingu zachowując wymagane przepisami wymiary stanowisk postojowych pozwala pomieścić 83 pojazdy osobowe. Projektowany układ przewiduje zasadniczo 84 miejsca postojowe plus dodatkowo powierzchnia istniejącego parkingu usytuowanego bezpośrednio przed cmentarzem, która pomieści ok 10 pojazdów. Razem daje to 94 miejsca czyli 11 więcej niż w stanie obecnym. Zjazdy zostaną zaprojektowane zgodnie z obowiązującymi przepisami.

W raporcie przeanalizowano wpływ na faunę, zdrowie i życie ludzi.

Inwestycja zakłada poruszanie się pieszych po budowanych ciągach pieszo-rowerowych, chodnikach i drogach dojazdowych.

### **WZÓR PISMA 27 (M.K. 04.02.2019)**

#### **Ad 1, Ad 2, Ad 3, Ad 4**

Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID.

### **WZÓR PISMA 27 (R.K. 04.02.2019)**

#### **Ad 1**

Zagadnienie zostało przeanalizowane w raporcie. Ponadto rozbudowywana droga jest istniejącą od lat drogą krajową.

#### **Ad 2**

Zagadnienie zostało przeanalizowane w raporcie.

#### **Ad 3**

W ramach Raportu wykonano pełną analizę akustyczną i analizę drgań wraz z zastosowaniem środków minimalizujących wpływ hałasu.

#### **Ad 4**

W raporcie przeanalizowano wpływ bezpośredni i pośredni inwestycji na zwierzęta i ludzi

## **Ad 5**

Lokalizacja i rodzaj ekranów wynika z analizy akustycznej.

## **Ad 6**

Projektowana lokalizacja skrzyżowań została określona w oparciu o lokalizację skrzyżowań w stanie istniejącym z uwzględnieniem konieczności powstania nowych skrzyżowań celem zapewnienia dostępności do dróg obsługujących tereny przyległe. Podniesienie klasy drogi głównej do klasy GP powoduje likwidację części istniejących skrzyżowań z drogą główną z uwagi na konieczność zachowania minimalnej odległości pomiędzy sąsiednimi skrzyżowaniami wymaganej obowiązującymi przepisami.

## **Ad 7**

Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego. Inwestycja ma na celu głównie poprawę jakości, komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz klimatu akustycznego. Inwestycja jest również rozbudową istniejącej i funkcjonującej od lat drogi krajowej. Rozwiązania zostały przyjęte z uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami i mają na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie przepustowości poprzez kierowanie ruchu lokalnego poza drogę główną. Prędkość dopuszczalna na przedmiotowym odcinku drogi pozostanie bez zmian w stosunku do obecnej.

## **WZÓR PISMA 28 (Usługi Stolarskie J.B. 04.02.2019)**

### **Ad 1**

Zagadnienie zostało przeanalizowane w raporcie. Ponadto rozbudowywana droga jest istniejącą od lat drogą krajową. Grunty będą mogły być wykorzystywane rolniczo. W raporcie przeprowadzono analizę emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza oraz zagrożenia bezpośrednie i pośrednie dla wód, gleb, fauny i zdrowia i życia ludzi. W obliczeniach akustycznych wykonanych na potrzeby raportu uwzględniono hałas pochodzący od wszystkich elementów przedsięwzięcia, w tym od dróg obsługujących teren przyległy, tzn. uwzględniono hałas generowany przez poruszające się pojazdy na poszczególnych drogach, również serwisowych. Droga pozostawiona w wariantcie bezinwestycyjnym też oddziałuje w zakresie hałasu, drgań i zanieczyszczeń powietrza, a jej pogarszający się stan będzie tylko nasilał te oddziaływania. Podkreśla się że inwestycja jest rozbudową od lat istniejącej drogi krajowej, która oddziałuje na środowisko. W ramach realizacji inwestycji powstanie nowy system odwodnienia wraz z urządzeniami podczyszczającymi wody opadowe i roztopowe, co przyczyni się do zmniejszenia oddziaływania na środowisko w porównaniu do stanu istniejącego.

### **Ad 2**

Zagadnienie zostało przeanalizowane w raporcie. Droga pozostawiona w wariantcie bezinwestycyjnym też oddziałuje w zakresie emisji zanieczyszczeń wód, a jej pogarszający się stan będzie tylko nasilał te oddziaływania. Podkreśla się że inwestycja jest rozbudową od lat istniejącej drogi krajowej, która oddziałuje na środowisko. W ramach realizacji inwestycji powstanie nowy system odwodnienia wraz z urządzeniami podczyszczającymi wody opadowe i roztopowe, co przyczyni się do zmniejszenia oddziaływania na środowisko w porównaniu do stanu istniejącego.

### **Ad 3**

W ramach Raportu wykonano pełną analizę akustyczną i analizę hałasu i drgań wraz z zastosowaniem środków minimalizujących wpływ hałasu.

#### **Ad 4**

W raporcie przeanalizowano wpływ bezpośredni i pośredni inwestycji na zwierzęta i ludzi

#### **Ad 5**

Lokalizacja i rodzaj ekranów wynika z analizy akustycznej.

#### **Ad 6**

Projektowana lokalizacja skrzyżowań została określona w oparciu o lokalizację skrzyżowań w stanie istniejącym z uwzględnieniem konieczności powstania nowych skrzyżowań celem zapewnienia dostępności do dróg obsługujących tereny przyległe. Podniesienie klasy drogi głównej do klasy GP powoduje likwidację części istniejących skrzyżowań z drogą główną z uwagi na konieczność zachowania minimalnej odległości pomiędzy sąsiednimi skrzyżowaniami wymaganej obowiązującymi przepisami.

#### **Ad 7**

Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego. Inwestycja ma na celu głównie poprawę jakości, komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz klimatu akustycznego. Inwestycja jest również rozbudową istniejącej i funkcjonującej od lat drogi krajowej. Rozwiązania zostały przyjęte z uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami i mają na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie przepustowości poprzez kierowanie ruchu lokalnego poza drogę główną. Prędkość dopuszczalna na przedmiotowym odcinku drogi pozostanie bez zmian w stosunku do obecnej.

#### **Ad 8**

Zjazdy i wjazdy na posesje zaprojektowane będą zgodnie z obowiązującymi przepisami.

### **WZÓR PISMA 29 (P.S 04.02.2019)**

Droga klasy GP nie pozwala na zastosowanie zjazdów bezpośrednio na działkę co przedkłada się koniecznością zastosowania drogi dojazdowej przedstawionej na poszczególnych wariantach. Zjazdy bezpośrednio na działkę spowodowałyby zwiększenie ryzyka wypadków w ruchu drogowym. Zaprojektowanie dróg serwisowych, a tym samym likwidacja bezpośrednich zjazdów oraz części skrzyżowań z drogą krajową ma na celu poprawę bezpieczeństwa i poprawę przepustowości projektowanej drogi głównej. W przypadku możliwości obsługi przyległych nieruchomości poprzez drogi dojazdowe obowiązujące przepisy nie dopuszczają możliwości stosowania zjazdów bezpośrednich z drogi głównej.

Ekran akustyczny został zastosowany bezpośrednio przy granicy działki 123/7, ani przed placem manewrowym, przez co nie zasłania placu manewrowego i nie zmniejsza znacząco widoczności dla potencjalnych klientów. Lokalizacja ekranów akustycznych wynika bezpośrednio z przeprowadzonej analizy akustycznej. Na etapie uzyskiwania DŚU zostanie wykonana analiza materiałów do wniosku, a następnie organ wydający DŚU zdecyduje o koniecznych zabezpieczeniach akustycznych.

Rozwiązania zostały przyjęte z uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami i mają na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie przepustowości poprzez kierowanie ruchu lokalnego poza drogę główną. Prędkość dopuszczalna na przedmiotowym odcinku drogi pozostanie bez zmian w stosunku do obecnej. Zaproponowana przez Projektanta lokalizacja zatok autobusowych została określona na podstawie obowiązujących przepisów, z uwzględnieniem zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz istniejącego zagospodarowania terenu, a także w oparciu o lokalizację przystanków w stanie istniejącym.

### **WZÓR PISMA 30 (B.B 04.02.2019)**

Przyjęte rozwiązania w zakresie projektowanych dróg serwisowych zostały przyjęte zgodnie z obowiązującymi przepisami i mają na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie przepustowości poprzez kierowanie ruchu m.in. pojazdów rolniczych poza drogę główną. Projektowana lokalizacja skrzyżowań została określona w oparciu o lokalizację skrzyżowań w stanie istniejącym z uwzględnieniem konieczności powstania nowych skrzyżowań celem zapewnienia dostępności do dróg obsługujących tereny przyległe. Podniesienie klasy drogi głównej do klasy GP powoduje likwidację części istniejących skrzyżowań z drogą główną z uwagi na konieczność zachowania minimalnej odległości pomiędzy sąsiednimi skrzyżowaniami wymaganej obowiązującymi przepisami. Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID.

Zaprojektowanie dróg serwisowych, a tym samym likwidacja bezpośrednich zjazdów oraz części skrzyżowań z drogą krajową ma na celu poprawę bezpieczeństwa i poprawę przepustowości projektowanej drogi głównej. W przypadku możliwości obsługi przyległych nieruchomości poprzez drogi dojazdowe obowiązujące przepisy nie dopuszczają możliwości stosowania zjazdów bezpośrednich z drogi głównej. Drogi wewnętrzne, dla których nie powstały alternatywne rozwiązania umożliwiające obsługę terenów przyległych zostały skomunikowane z drogą główną poprzez zjazdy publiczne.

Lokalizacja ekranów akustycznych wynika bezpośrednio z przeprowadzonej analizy akustycznej. Ekran akustyczny został zaprojektowany celem zapewnienia dopuszczalnych norm hałasu, na terenach dla których prognozuje się przekroczenia i które wymagają ochrony akustycznej. Na etapie uzyskiwania DŚU zostanie wykonana analiza materiałów do wniosku, a następnie organ wydający DŚU zdecyduje o koniecznych zabezpieczeniach akustycznych. Ekran akustyczny będzie zlokalizowany jak najbliżej krawędzi jezdni głównej i nie będzie blokować żadnych zjazdów.

Prędkość dopuszczalna na przedmiotowym odcinku drogi pozostanie bez zmian w stosunku do obecnej.

### **WZÓR PISMA 31 (A.K 04.02.2019)**

Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi

przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID. Ponadto inwestycja zapewni dostęp do parkingu przy Kościele.

#### **WZÓR PISMA 32 (P.Ś 04.02.2019)**

W ramach Raportu wykonano pełną analizę akustyczną i analizę hałasu i drgań wraz z zastosowaniem środków minimalizujących wpływ hałasu. Wskazano lokalizacje ekranów akustycznych. Podkreśliśmy, że zaniechanie wykonania niniejszej inwestycji nie jest jednoznaczne z projektowaniem ani budowaniem obwodnicy. W miejscowości Mniszew w okolicach nr 104 z/w na zjazdy do posesji oraz brak miejsca w liniach rozgraniczających nie ma możliwości budowy ekranu akustycznego.

#### **WZÓR PISMA 33 (P.S. 07.02.2019)**

Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego. Inwestycja ma na celu głównie poprawę jakości, komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz klimatu akustycznego. Rozwiązania zostały przyjęte z uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami i mają na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie przepustowości poprzez kierowanie ruchu lokalnego poza drogę główną. Prędkość dopuszczalna na przedmiotowym odcinku drogi pozostanie bez zmian w stosunku do obecnej.

#### **WZÓR PISMA 34 (D.M. 04.02.2019)**

##### **Ad 1**

Zagadnienie zostało przeanalizowane w raporcie.

##### **Ad 2**

Zagadnienie zostało przeanalizowane w raporcie. Analizy dotyczące wpływu inwestycji na faunę rozpoczęto od przeprowadzania drobiazgowej inwentaryzacji przyrodniczej w wyniku której określono m.in. skład gatunkowy lokalnych populacji zwierząt oraz lokalizację ich siedlisk. W rozdziale 5 Raportu przeanalizowano wpływ inwestycji na poszczególne grupy zwierząt (oceniono również wpływ wynikający ze zmniejszenia powierzchni siedlisk). Za wglądu na fakt, iż droga na części przebiegu ma być poprowadzona po istniejącym śladzie oznacza, że zwierzęta występujące w jej otoczeniu przyzwyczajone są od oddziaływań wynikających z użytkowania drogi. W celu ograniczenia oddziaływania drogi na faunę na etapie jej budowy w rozdziale 8 Raportu wsadzano szereg działań minimalizujących, również w zakresie wpływu na awifaunę m.in. zastrzeżenie, iż wycinkę drzew i krzewów należy prowadzić w okresie od września do marca lub poza tym okresem pod nadzorem ornitologa.

#### **WZÓR PISMA 35 (B.N. 05.02.2019)**



W ramach Raportu wykonano pełną analizę akustyczną i analizę hałasu i drgań wraz z zastosowaniem środków minimalizujących wpływ hałasu. Wskazano lokalizacje ekranów akustycznych. Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID. Uzupełniono analizę akustyczną o dodatkowy budynek. Ponadto informuje że rozbudowa drogi krajowej nie wpłynie na zwiększenie ruchu drogowego a jedynie go usprawni. Dojazd do działki nr 16 w obrębie Nowy Chmielew został zapewniony poprzez drogę DD6 która łączy się bezpośrednio z DK79 w km 51+150.

#### **WZÓR PISMA 36 (K.J. 06.02.2019)**

W ramach Raportu wykonano pełną analizę akustyczną i analizę hałasu i drgań wraz z zastosowaniem środków minimalizujących wpływ hałasu. Wykonano również analizy emisji zanieczyszczeń powietrza. Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID.

#### **WZÓR PISMA 37 (J.K. 04.02.2019)**

##### **Ad 1.**

Możliwość zagospodarowania działek przy rozbudowanej dk 79 będzie identyczna jak przy obecnej drodze. W raporcie wykonano analizy emisja zanieczyszczeń i zastosowano środki minimalizujące wpływ na środowisko.

##### **Ad. 2**

Zbiorniki zostały zaprojektowane w miejscach wynikających z niwelet rowów i kanalizacji deszczowej. Przy doborze typu zbiorników infiltracyjny/retencyjny opierano się na wykonanych badaniach gruntu.

### **Ad. 3**

Rozbudowywana droga nie jest drogą ekspresową szybkiego ruchu. Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID. Rozwiązania zostały przyjęte z uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami i mają na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie przepustowości poprzez kierowanie ruchu lokalnego poza drogę główną. Prędkość dopuszczalna na przedmiotowym odcinku drogi pozostanie bez zmian w stosunku do obecnej.

### **Ad. 4**

W raporcie przeanalizowano wpływ na wody powierzchniowe i podziemne. Podkreśla się że inwestycja jest rozbudową od lat istniejącej drogi krajowej, która oddziałuje na środowisko. W ramach realizacji inwestycji powstanie nowy system odwodnienia wraz z urządzeniami podczyszczającymi wody opadowe i roztopowe, co przyczyni się do zmniejszenia oddziaływania na środowisko w porównaniu do stanu istniejącego.

### **WZÓR PISMA 38 (J.W. 04.02.2019)**

Rozbudowywana droga nie jest drogą ekspresową szybkiego ruchu. Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID. Lokalizacja ekranów akustycznych wynika z analizy akustycznej i przekroczeń hałasu. Rozwiązania zostały przyjęte z uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami i mają na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie przepustowości poprzez kierowanie ruchu

lokalnego poza drogę główną. Prędkość dopuszczalna na przedmiotowym odcinku drogi pozostanie bez zmian w stosunku do obecnej. Działka 245/1 w miejscowości Gruszczyn zostanie podłączona do drogi DD6 w km 1+990 (DK 79 49+450) włączenie do drogi krajowej będzie możliwe poprzez skrzyżowanie w km 47+475 lub 50+150. Dzięki zastosowaniu dróg serwisowych ruch pojazdów w bezpośredniej bliskości domu będzie ograniczony. Ponadto zastosowane będą ekrany akustyczne dzięki którym klimat akustyczny w znaczący sposób zostanie poprawiony.

#### **WZÓR PISMA 39 (A.M. 04.02.2019)**

Rozbudowywana droga nie jest drogą ekspresową szybkiego ruchu. Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID. Lokalizacja ekranów akustycznych wynika z analizy akustycznej i przekroczeń hałasu. Rozwiązania zostały przyjęte z uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami i mają na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie przepustowości poprzez kierowanie ruchu lokalnego poza drogę główną. Prędkość dopuszczalna na przedmiotowym odcinku drogi pozostanie bez zmian w stosunku do obecnej.

#### **WZÓR PISMA 40 (A.A. 04.02.2019)**

##### **Ad 1**

Zagadnienie zostało przeanalizowane w raporcie. Ponadto rozbudowywana droga jest istniejącą od lat drogą krajową, która w stanie istniejącym również oddziałuje na środowisko.

##### **Ad 2**

W ramach Raportu wykonano pełną analizę akustyczną i analizę i drgań wraz z zastosowaniem środków minimalizujących wpływ hałasu. Zgodnie z prognozami ruchu, ruch na drodze niezależnie od realizacji inwestycji będzie się i tak zwiększał, a klimat akustyczny pogarszał, inwestycja ma na celu poprawę bezpieczeństwa i zmniejszenie uciążliwości w tym akustycznych.

##### **Ad 3**

Projektowana lokalizacja skrzyżowań została określona w oparciu o lokalizację skrzyżowań w stanie istniejącym z uwzględnieniem konieczności powstania nowych skrzyżowań celem zapewnienia dostępności do dróg obsługujących tereny przyległe. Podniesienie klasy drogi głównej do klasy GP powoduje likwidację części istniejących skrzyżowań z drogą główną z uwagi na konieczność zachowania minimalnej odległości pomiędzy sąsiednimi skrzyżowaniami wymaganej obowiązującymi przepisami.

Rozwiązania zostały przyjęte z uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami i mają na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie przepustowości poprzez kierowanie ruchu lokalnego poza drogę główną. Prędkość dopuszczalna na przedmiotowym odcinku drogi pozostanie bez zmian w stosunku do obecnej.

#### **Ad 4**

W raporcie przeanalizowano wpływ bezpośredni i pośredni inwestycji na zwierzęta i ludzi

#### **Ad 5**

Inwestycja nie zakłada niszczenia mienia parafii Mniszew, a rozbudowę parkingu. Powierzchnia istniejącego parkingu zachowując wymagane przepisami wymiary stanowisk postojowych pozwala pomieścić 83 pojazdy osobowe. Projektowany układ przewiduje zasadniczo 84 miejsca postojowe plus dodatkowo powierzchnia istniejącego parkingu usytuowanego bezpośrednio przed cmentarzem, która pomieści ok 10 pojazdów. Razem daje to 94 miejsca czyli 11 więcej niż w stanie obecnym.

### **WZÓR PISMA 41 (M.K. 04.02.2019)**

#### **Ad 1**

Zagadnienie zostało przeanalizowane w raporcie. Ponadto rozbudowywana droga jest istniejącą od lat drogą krajową która w stanie istniejącym również oddziałuje na środowisko. Zgodnie z prognozami ruchu, ruch na drodze niezależnie od realizacji inwestycji będzie się i tak zwiększał, a klimat akustyczny pogarszał, inwestycja ma na celu poprawę bezpieczeństwa i zmniejszenie uciążliwości w tym akustycznych.

#### **Ad 2**

Zagadnienie zostało przeanalizowane w raporcie.

#### **Ad 3**

W ramach Raportu wykonano pełną analizę akustyczną i analizę drgań wraz z zastosowaniem środków minimalizujących wpływ hałasu.

#### **Ad 4**

W raporcie przeanalizowano wpływ bezpośredni i pośredni inwestycji na zwierzęta i ludzi

#### **Ad 5**

Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Dziennikiem Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”.

#### **Ad 6**

Za odśnieżanie dróg serwisowych odpowiada ich Zarządca.

#### **Ad 7**

Projektowana lokalizacja skrzyżowań została określona w oparciu o lokalizację skrzyżowań w stanie istniejącym z uwzględnieniem konieczności powstania nowych skrzyżowań celem zapewnienia

dostępności do dróg obsługujących tereny przyległe. Podniesienie klasy drogi głównej do klasy GP powoduje likwidację części istniejących skrzyżowań z drogą główną z uwagi na konieczność zachowania minimalnej odległości pomiędzy sąsiednimi skrzyżowaniami wymaganej obowiązującymi przepisami.

#### **Ad 8**

Inwestycja nie zakłada niszczenia mienia parafii Mniszew, a rozbudowę parkingu. Powierzchnia istniejącego parkingu zachowując wymagane przepisami wymiary stanowisk postojowych pozwala pomieścić 83 pojazdy osobowe. Projektowany układ przewiduje zasadniczo 84 miejsca postojowe plus dodatkowo powierzchnia istniejącego parkingu usytuowanego bezpośrednio przed cmentarzem, która pomieści ok 10 pojazdów. Razem daje to 94 miejsca czyli 11 więcej niż w stanie obecnym.

#### **Ad 9**

Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego. Inwestycja ma na celu głównie poprawę jakości, komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz klimatu akustycznego. Rozwiązania zostały przyjęte z uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami i mają na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie przepustowości poprzez kierowanie ruchu lokalnego poza drogę główną. Prędkość dopuszczalna na przedmiotowym odcinku drogi pozostanie bez zmian w stosunku do obecnej.

### **WZÓR PISMA 42 (J.K. 04.02.2019)**

#### **Ad 1.**

Możliwość zagospodarowania działek przy rozbudowanej dk 79 będzie identyczna jak przy obecnej drodze. W raporcie wykonano analizy emisja zanieczyszczeń i zastosowano środki minimalizujące wpływ na środowisko.

#### **Ad. 2**

Zbiorniki zostały zaprojektowane w miejscach wynikających z niwelet rowów i kanalizacji deszczowej. Przy doborze typu zbiorników infiltracyjny/retencyjny opierano się na wykonanych badaniach gruntu.

#### **Ad. 3**

Rozbudowywana droga nie jest drogą ekspresową szybkiego ruchu. Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID. ”. Rozwiązania zostały przyjęte z uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami i mają na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie

przepustowości poprzez kierowanie ruchu lokalnego poza drogę główną. Prędkość dopuszczalna na przedmiotowym odcinku drogi pozostanie bez zmian w stosunku do obecnej.

#### **Ad. 4**

W raporcie przeanalizowano wpływ na wody powierzchniowe i podziemne. Podkreśla się że inwestycja jest rozbudową od lat istniejącej drogi krajowej.

### **WZÓR PISMA 43 (A.W.S. 04.02.2019)**

#### **Ad1**

Oddziaływanie bezpośrednie i pośrednie na zdrowie i życie ludzkie przeanalizowano w raporcie. Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego. Inwestycja ma na celu głównie poprawę jakości, komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz klimatu akustycznego.

#### **Ad2**

Projektowana lokalizacja skrzyżowań została określona w oparciu o lokalizację skrzyżowań w stanie istniejącym z uwzględnieniem konieczności powstania nowych skrzyżowań celem zapewnienia dostępności do dróg obsługujących tereny przyległe. Podniesienie klasy drogi głównej do klasy GP powoduje likwidację części istniejących skrzyżowań z drogą główną z uwagi na konieczność zachowania minimalnej odległości pomiędzy sąsiednimi skrzyżowaniami wymaganej obowiązującymi przepisami. Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID.

#### **Ad3**

Zagadnienie zostało przeanalizowane w raporcie. Ponadto rozbudowywana droga jest istniejącą od lat drogą krajową.

#### **Ad 4**

W ramach Raportu wykonano pełną analizę akustyczną i analizę drgań wraz z zastosowaniem środków minimalizujących wpływ hałasu.

#### **Ad 5**

Inwestycja nie zakłada niszczenia mienia parafii Mniszew, a rozbudowę parkingu. Powierzchnia istniejącego parkingu zachowując wymagane przepisami wymiary stanowisk postojowych pozwala

pomieścić 83 pojazdy osobowe. Projektowany układ przewiduje zasadniczo 84 miejsca postojowe plus dodatkowo powierzchnia istniejącego parkingu usytuowanego bezpośrednio przed cmentarzem, która pomieści ok 10 pojazdów. Razem daje to 94 miejsca czyli 11 więcej niż w stanie obecnym.

#### **Ad 6**

Inwestycja jest inwestycją nadrzędnego celu publicznego w tym transportu ponadlokalnego i regionalnego. Inwestycja ma na celu głównie poprawę jakości, komfortu i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz klimatu akustycznego. Rozwiązania zostały przyjęte z uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami i mają na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie przepustowości poprzez kierowanie ruchu lokalnego poza drogę główną. Prędkość dopuszczalna na przedmiotowym odcinku drogi pozostanie bez zmian w stosunku do obecnej.

### **WZÓR PISMA 44 (J.K. 04.02.2019)**

#### **Ad1**

Oddziaływanie bezpośrednie i pośrednie grunty, na zdrowie i życie ludzi przeanalizowano w raporcie. Możliwość zagospodarowania działek przy rozbudowanej dk 79 będzie identyczna jak przy obecnej drodze. W raporcie wykonano analizy emisja zanieczyszczeń i zastosowano środki minimalizujące wpływ na środowisko.

#### **Ad2**

Zbiorniki zostały zaprojektowane w miejscach wynikających z niwelet rowów i kanalizacji deszczowej. Przy doborze typu zbiorników infiltracyjny/retencyjny opierano się na wykonanych badaniach gruntu. Ponadto działka będzie posiadała zjazd na drogę DD 6 który zapewni możliwość przejazdu maszyn rolniczych. Lokalizacja zbiornika nie zamknie dostępu do działki 240/2.

#### **Ad 3**

Rozbudowywana droga nie jest drogą ekspresową szybkiego ruchu. Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID. Rozwiązania zostały przyjęte z uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami i mają na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie przepustowości poprzez kierowanie ruchu lokalnego poza drogę główną. Prędkość dopuszczalna na przedmiotowym odcinku drogi pozostanie bez zmian w stosunku do obecnej.

#### **Ad. 4**

W raporcie przeanalizowano wpływ na wody powierzchniowe i podziemne i rozbudowa nie będzie miała na nie negatywnego wpływu. Podkreśla się że inwestycja jest rozbudową od lat istniejącej drogi krajowej.

#### **Ad 5**

Analizy dotyczące wpływu inwestycji na faunę rozpoczęto od przeprowadzanie drobiazgowej inwentaryzacji przyrodniczej w wyniku której określono m.in. skład gatunkowy lokalnych populacji zwierząt oraz lokalizację ich siedlisk. W rozdziale 5 Raportu przeanalizowano wpływ inwestycji na poszczególne grupy zwierząt (oceniono również wpływ wynikający ze zmniejszenia powierzchni siedlisk). Za wglądu na fakt, iż droga na części przebiegu ma być poprowadzona po istniejącym śladzie oznacza, że zwierzęta występujące w jej otoczeniu przyzwyczajone są od oddziaływań wynikających z użytkowania drogi. W celu ograniczenia oddziaływania drogi na faunę na etapie jej budowy w rozdziale 8 Raportu wsadzano szereg działań minimalizujących, również w zakresie wpływu na awifaunę m.in. zastrzeżenie, iż wycinkę drzew i krzewów należy prowadzić w okresie od września do marca lub poza tym okresem pod nadzorem ornitologa. Przedmiotowe analizy zawarto w rozdziale 5 Raportu. Dodatkowo w rozdziale 8 opisano działania ograniczające wpływ inwestycji na zwierzęta na etapie budowy i eksploatacji. W trakcie prowadzonych badań analizowano migrację i możliwość występowania jelenia i łosia. Podczas tropień stwierdzono występowanie jelenia na terenie badań, natomiast nie stwierdzono go bezpośrednio w dolinie Pilicy. W rozdziale rozdział 3.5 Raportu opisano wszystkie korytarze migracji ssaków zinwentaryzowane podczas badań terenowych. Spośród nich zdecydowanie największe znaczenia ma dolina Pilicy. Przy projektowaniu obiektu mostowego na Pilicy wzięto pod uwagę duże prawdopodobieństwo występowania jelenia i łosia oraz dostosowano parametry obiektu do możliwości migracji tych gatunków. Pozostałe działania minimalizujące dotyczące wpływu na ssaki opisano w rozdziale 8.5 Raportu.

#### **WZÓR PISMA 45 (Komitet protestacyjny rozbudowy drogi nr 79 04.02.2019)**

Projektowana lokalizacja skrzyżowań została określona w oparciu o lokalizację skrzyżowań w stanie istniejącym z uwzględnieniem konieczności powstania nowych skrzyżowań celem zapewnienia dostępności do dróg obsługujących tereny przyległe. Podniesienie klasy drogi głównej do klasy GP powoduje likwidację części istniejących skrzyżowań z drogą główną z uwagi na konieczność zachowania minimalnej odległości pomiędzy sąsiednimi skrzyżowaniami wymaganej obowiązującymi przepisami. W przypadku możliwości obsługi przyległych nieruchomości poprzez drogi dojazdowe obowiązujące przepisy nie dopuszczają możliwości stosowania zjazdów bezpośrednich z drogi głównej. Przyjęte rozwiązania w zakresie projektowanych dróg serwisowych zostały przyjęte zgodnie z obowiązującymi przepisami i mają na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie przepustowości poprzez kierowanie ruchu lokalnego poza drogę główną.

W km 51+150 oraz 53+150 w Wariancie I zakłada się zaprojektowanie skrzyżowań o geometrii znacznie ograniczającej zajęcie terenu przy założeniu minimalnych odległości pomiędzy skrzyżowaniami. W km 54+300 geometria skrzyżowania została zaprojektowana zgodnie z obowiązującymi przepisami, przy założeniu minimalnej odległości skrzyżowań dróg serwisowych z drogą boczną od skrzyżowania drogi bocznej z drogą główną.

Rozwiązania zostały przyjęte z uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami i mają na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie przepustowości poprzez kierowanie ruchu lokalnego poza drogę główną. Prędkość dopuszczalna na przedmiotowym odcinku drogi pozostanie bez zmian w stosunku do obecnej.



Oddziaływanie bezpośrednie i pośrednie grunty, na zdrowie i życie ludzkie przeanalizowano w raporcie. Możliwość zagospodarowania działek przy rozbudowanej dk 79 będzie identyczna jak przy obecnej drodze. W raporcie wykonano analizy emisja zanieczyszczeń i zastosowano środki minimalizujące wpływ na środowisko. Należy zwrócić uwagę, że inwestycja polega na rozbudowie drogi krajowej po istniejącym śladzie. W stanie istniejącym droga również oddziałuje na grunty sąsiednie.

W raporcie wykonano analizy oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne. Projektowany system odwodnienia z zastosowanymi urządzeniami podczyszczającymi wody opadowe przyczyni się między innymi do zminimalizowania oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne.

Rozwiązania zostały przyjęte z uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami i mają na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie przepustowości poprzez kierowanie ruchu lokalnego poza drogę główną.

W ramach Raportu wykonano pełną analizę akustyczną i analizę drgań wraz z zastosowaniem środków minimalizujących wpływ hałasu.

Podkreśla się, że inwestycja jest rozbudową istniejącej od lat drogi biegnącej już przez tereny zabudowane i ekosystemy.

#### **WZÓR PISMA 46 (J.K. 04.02.2019)**

##### **Ad1**

Oddziaływanie bezpośrednie i pośrednie grunty, na zdrowie i życie ludzkie przeanalizowano w raporcie. W raporcie wykonano analizy emisja zanieczyszczeń i zastosowano środki minimalizujące wpływ na środowisko.

##### **Ad2**

Zbiorniki zostały zaprojektowane w miejscach wynikających z niwelet rowów i kanalizacji deszczowej. Przy doborze typu zbiorników infiltracyjny/retencyjny opierano się na wykonanych badaniach gruntu. Ponadto działka będzie posiadała zjazd na drogę DD 6 który zapewni możliwość przejazdu maszyn rolniczych. Zbiornik na działce 240/2 nie ogranicza dostępu do działek, zjazd na działki będzie zapewniony.

##### **Ad 3**

Rozbudowywana droga nie jest drogą ekspresową szybkiego ruchu. Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID. Rozwiązania zostały przyjęte z

uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami i mają na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie przepustowości poprzez kierowanie ruchu lokalnego poza drogę główną. Prędkość dopuszczalna na przedmiotowym odcinku drogi pozostanie bez zmian w stosunku do obecnej.

#### **Ad. 4**

W raporcie przeanalizowano wpływ na wody powierzchniowe i podziemne i rozbudowa drogi nie będzie miała negatywnego wpływu na nie. Podkreśla się że inwestycja jest rozbudową od lat istniejącej drogi krajowej.

#### **Ad 5**

Analizy dotyczące wpływu inwestycji na faunę rozpoczęto od przeprowadzanie drobiazgowej inwentaryzacji przyrodniczej w wyniku której określono m.in. skład gatunkowy lokalnych populacji zwierząt oraz lokalizację ich siedlisk. W rozdziale 5 Raportu przeanalizowano wpływ inwestycji na poszczególne grupy zwierząt (oceniono również wpływ wynikający ze zmniejszenia powierzchni siedlisk). Za względu na fakt, iż droga na części przebiegu ma być poprowadzona po istniejącym śladzie oznacza, że zwierzęta występujące w jej otoczeniu przyzwyczajone są od oddziaływań wynikających z użytkowania drogi. W celu ograniczenia oddziaływania drogi na faunę na etapie jej budowy w rozdziale 8 Raportu wsadzano szereg działań minimalizujących, również w zakresie wpływu na awifaunę m.in. zastrzeżenie, iż wycinkę drzew i krzewów należy prowadzić w okresie od września do marca lub poza tym okresem pod nadzorem ornitologa. Przedmiotowe analizy zawarto w rozdziale 5 Raportu. Dodatkowo w rozdziale 8 opisano działania ograniczające wpływ inwestycji na zwierzęta na etapie budowy i eksploatacji. W trakcie prowadzonych badań analizowano migrację i możliwość występowania jelenia i łosia. Podczas tropień stwierdzono występowanie jelenia na terenie badań, natomiast nie stwierdzono go bezpośrednio w dolinie Pilicy. W rozdziale rozdział 3.5 Raportu opisano wszystkie korytarze migracji ssaków zinwentaryzowane podczas badań terenowych. Spośród nich zdecydowanie największe znaczenia ma dolina Pilicy. Przy projektowaniu obiektu mostowego na Pilicy wzięto pod uwagę duże prawdopodobieństwo występowania jelenia i łosia oraz dostosowano parametry obiektu do możliwości migracji tych gatunków. Pozostałe działania minimalizujące dotyczące wpływu na ssaki opisano w rozdziale 8.5 Raportu.

#### **WZÓR PISMA 47 (W.U. 04.02.2019)**

Drogi serwisowe wykonano z/w na bezpieczeństwo ruchu drogowego co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw z dnia 29.01.2016 poz. 124 zm. 2019 poz. 1643 §9.1.3) „...stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2”. Ponadto zgodnie z powyższymi przepisami zaprojektowane drogi serwisowe (dodatkowe jezdnie) są drogami publicznymi. Szczegółowe parametry dróg serwisowych i ich zgodność z obowiązującymi przepisami drogowymi nie są przedmiotem analiz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz nie są określane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Parametry dróg serwisowych zostaną określone na dalszych etapach projektowania, w tym w projekcie budowlanym, będącym podstawą do uzyskania decyzji ZRID. Inwestycja nie wiąże się ze zniszczeniem mienia w tym parkingu przy Kościele p.w. Św. Józefa. Powierzchnia istniejącego parkingu zachowując wymagane przepisami wymiary stanowisk

postojowych pozwala pomieścić 83 pojazdy osobowe. Projektowany układ przewiduje zasadniczo 84 miejsca postojowe plus dodatkowo powierzchnia istniejącego parkingu usytuowanego bezpośrednio przed cmentarzem, która pomieści ok 10 pojazdów. Razem daje to 94 miejsca czyli 11 więcej niż w stanie obecnym. Zjazdy zostaną zaprojektowane zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Projektowana lokalizacja skrzyżowań została określona w oparciu o lokalizację skrzyżowań w stanie istniejącym z uwzględnieniem konieczności powstania nowych skrzyżowań celem zapewnienia dostępności do dróg obsługujących tereny przyległe. Podniesienie klasy drogi głównej do klasy GP powoduje likwidację części istniejących skrzyżowań z drogą główną z uwagi na konieczność zachowania minimalnej odległości pomiędzy sąsiednimi skrzyżowaniami wymaganej obowiązującymi przepisami. W przypadku możliwości obsługi przyległych nieruchomości poprzez drogi dojazdowe obowiązujące przepisy nie dopuszczają możliwości stosowania zjazdów bezpośrednich z drogi głównej. Przyjęte rozwiązania w zakresie projektowanych dróg serwisowych zostały przyjęte zgodnie z obowiązującymi przepisami i mają na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie przepustowości poprzez kierowanie ruchu lokalnego poza drogę główną.

Rozwiązania zostały przyjęte z uwzględnieniem podniesienia klasy drogi głównej do klasy GP oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami i mają na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie przepustowości poprzez kierowanie ruchu lokalnego poza drogę główną. Prędkość dopuszczalna na przedmiotowym odcinku drogi pozostanie bez zmian w stosunku do obecnej.