



WOJEWODA ŚWIĘTOKRZYSKI

ŚR.V.6613/3- 31/07

GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD ODDZIAŁ W KIELCACH	
Wpł. dnia	18. SIE. 2008
L.dz.	775/2008

ZP  
h

P2

Kielce, 2008.08.14

DORECZONO  
OSOBIŚCIE

## DECYZJA

### o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art. 104 i art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071 – tekst jednolity z późn. zm.), art. 46a ust. 7 pkt 1a - tiret 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008r. Nr 25, poz. 150-tekst jednolity)

### po rozpatrzeniu

wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Kielcach działającej przez pełnomocnika Pana Tadeusza Masiaka, a następnie Pana Jerzego Słabika – Jacobs Polska Sp. z o.o. Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pod nazwą „Rozbudowa drogi ekspresowej S-7 do parametrów drogi dwujezdniowej na odcinku obwodnicy Kielc”,

### ustalam

następujące środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia według wariantu 1:

#### I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowana inwestycja obejmuje rozbudowę istniejącej obwodnicy Kielc o długości ok. 23 km do parametrów dwujezdniowej drogi ekspresowej. W pierwszym etapie droga będzie posiadała 2 jezdnie po dwa pasy ruchu, natomiast w układzie docelowym ma zostać zrealizowany jeszcze jeden dodatkowy pas ruchu na każdej jezdni, dla których przewidziano rezerwę terenu w pasie dzielącym. Projektowana trasa ma swój początek tuż za węzłem w miejscowości Wiśniówka, w km 538+800 i kończy się w km 561+487. Połączenie projektowanej obwodnicy z istniejącym układem drogowym zapewnią będą trzy węzły drogowe:

- Kostomłoty w km 545+424 (na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 74),
- Jaworzna w km 553+858 (na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 761)
- Chęciny w km 560+779 (na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 762).

Droga krajowa nr 7 zapewnia połączenie między Warszawą, Radomiem, Kielcami i Krakowem. Odcinek ten znajduje się na terenie województwa świętokrzyskiego. Położony jest on w powiecie kieleckim, w gminach: Masłów, Miedziana Góra, miasto Kielce, Piekoszów, Sitkówka Nowiny, miasto Chęciny. Na pierwszym odcinku projektowana inwestycja realizowana będzie na obszarze gminy Masłów i terenach znajdujących się w obrębie wsi Dąbrowa. Następnie przeprowadzona została przez tereny należące go gminy

Miedziana Góra w granicach miejscowości Kostomłoty Pierwsze oraz miasto Kielce – dzielnica Niewachlów II. Dalej inwestycja przebiega przez tereny administracyjnie należące do gminy Piekoszów, w skład której wchodzi następujące miejscowości objęte zakresem niniejszego opracowania: Brynica, Szczukowice, Górki Szczukowskie, Janów oraz Jaworzna. W kolejnym odcinku droga biegnie w granicach gminy Sitkówka Nowiny przez tereny miejscowości Szewce. Koniec opracowania znajduje się w granicach administracyjnych miasta Chęciny.

#### **Podstawowe parametry techniczne projektowanej drogi**

- klasa techniczna drogi	- S
- prędkość projektowa	- $V_p=100$ km/h
- prędkość miarodajna	- $V_m=110$ km/h
- kategoria ruchu	- KR 6
- liczba jezdni	- 2
- liczba pasów ruchu jezdni	- 2 (docelowo 3)
- szerokość pasa ruchu	- 3, 50 m
- szerokość pasa dzielącego wraz z opaskami	- 12,00 m – 14,5 m
- szerokość pasa dzielącego wraz z opaskami (etap docelowy)	- 5,0 m – 7,5 m
- pobocza utwardzone	- $2 \times 2,5$ m
- pobocza gruntowe	- 0, 75 m – 1, 25 m
- nośność nawierzchni	- 115 kN/oś

#### **II. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich**

##### **Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy:**

1. Zaplecze budowy oraz drogi techniczne zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu. Organizować roboty w taki sposób aby minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych;
2. Zaplecze budowy należy zlokalizować poza:
  - obszarami zabudowy mieszkaniowej,
  - granicami głównego zbiornika wód podziemnych GZWP nr 417 Kielce,
  - strefą ujęcia wód podziemnych w miejscowości Górki Szczukowskie i Kielce-Białogon,
  - dolinami rzek: Bobrza, Sufraganiec i Bobrzyczka.
3. Odpady należy segregować i składować w wydzielonym miejscu, w pojemnikach, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą zostać wytworzone w trakcie robót budowlanych należy segregować i oddzielać od odpadów obojętnych celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się unieszkodliwianiem;
4. Ścieki socjalno-bytowe z zaplecza budowy należy odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych i wywozić je do najbliższej oczyszczalni;
5. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6.00 – 22.00);
6. Należy ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki

zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi. Wszelkie prace związane z wycinką drzew wykonywać poza sezonem lęgowym ptaków;

7. Warstwę gleby zdjętą z pasa robót należy odpowiednio zdeponować i po zakończeniu prac ponownie wykorzystać do rekultywacji terenu;
8. Nie należy powodować ograniczenia wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz nie powodować zmiany kierunków i prędkości przepływów wód;
9. Prace niwelacyjne należy prowadzić w taki sposób, aby uniknąć odwodnienia pobliskich terenów;
10. Ograniczyć jałową pracę silników pojazdów i maszyn budowlanych w trakcie realizacji inwestycji oraz utrzymywać je w sprawności eksploatacyjnej;
11. Ograniczyć możliwość pylenia podczas przewozu materiałów budowlanych;
12. Zapewnić nadzór archeologiczny w trakcie prowadzenia robót ziemnych. W przypadku stanowisk leżących w bezpośrednim sąsiedztwie lub na trasie inwestycji pr wyprzedzające badania ratownicze;

### **III. W projekcie budowlanym należy uwzględnić:**

1. Budowę ekranów akustycznych na następujących odcinkach:
  - od ok. km 542+315 do ok. km 542+525 o wysokości ok. 4 m po lewej stronie drogi,
  - od ok. km 542+315 do ok. km 542+525 o wysokości ok. 4 m po prawej stronie drogi,
  - od ok. km 544+300 do ok. km 545+050 o wysokości ok. 6 m po lewej stronie drogi,
  - od ok. km 544+800 do ok. km 545+100 o wysokości ok. 6 m po prawej stronie drogi,
  - od ok. km 545+100 do ok. km 545+300 o wysokości ok. 4 m po prawej stronie drogi,
  - Węzeł Kostomłoty – łącznica A”1 o wysokości ok. 4 m po prawej stronie drogi,
  - Węzeł Kostomłoty – ul. Łódzka (DK 74) + łącznica A”2 o wysokości ok. 6 m po lewej stronie drogi,
  - Węzeł Kostomłoty – ul. Łódzka (DK 74) + łącznica A”6 + odcinek S-7 od ok. km 545+700 do ok. km 546+100 o wysokości ok. 6 m po lewej stronie drogi,
  - Węzeł Kostomłoty – łącznica B”1 o wysokości ok. 4 m, lewa/prawa strona drogi,
  - Węzeł Kostomłoty (obiekt WD6e) o wysokości ok. 4 m po lewej stronie drogi,
  - od ok. km 546+100 do ok. km 547+300 o wysokości ok. 6 m po lewej stronie drogi,
  - od ok. km 550+200 do ok. km 551+000 o wysokości ok. 4 m po lewej stronie drogi,
  - od ok. km 550+500 do ok. km 551+000 o wysokości ok. 4 m po prawej stronie drogi,
  - od ok. km 553+080 do ok. km 553+900 o wysokości ok. 6 m po lewej stronie drogi;
  - od ok. km 553+080 do ok. km 554+250 o wysokości ok. 6 m po prawej stronie drogi,
  - od ok. km 556+000 do ok. km 556+650 o wysokości ok. 4 m po lewej stronie drogi (ciągłość ekranu będzie przerwana w celu wykonania zjazdu do projektowanego MOP-u),
  - od ok. km 556+300 do ok. km 556+700 o wysokości ok. 4 m po prawej stronie drogi (ciągłość ekranu będzie przerwana w celu wykonania zjazdu do projektowanego MOP-u),
  - od ok. km 559+320 do ok. km 559+950 o wysokości ok. 6 m po prawej stronie drogi,
2. Odprowadzanie wód opadowych za pomocą rowów trawiastych oraz kanalizacji deszczowej. Kanalizację deszczową należy zastosować na odcinkach przebiegających przez tereny zabudowane przy węzłach: Kostomłoty, Jaworznia i Chęciny. W miejscach wysokiego zagrożenia wód gruntowych oraz w związku z przebiegiem drogi przez GZWP nr 417 uszczelniony system rowów trawiastych należy zastosować na następujących odcinkach: około km 541+550-542+240, 543+470-544+600, 545+620-548+700, 549+500-550+620, 550+800-554+650, 556+180-557+180, 559+220-560+350, 560+350-561+487. Przed wylotem do odbiorników należy zastosować urządzenia

oczyszczające w postaci zbiorników retencyjno-oczyszczających z zaszyfonowanym odpływem.

3. Budowę uszczelnionych zbiorników retencyjnych w km około: 542+066, 542+087, 543+453, 543+468, 544+257, 544+259, 544+305, 544+309, 544+765, 544+784, 546+042, 546+061, 546+376, 546+465, 546+548, 546+562 547+002, 547+015, 547+209, 547+246, 547+254, 547+861, 547+867, 547+917, 547+929, 550+570, 550+685, 551+110, 551+314, 551+536, 552+175, 552+872, łącznica Jaworznia (ZB-49 i ZB-50) 553+896, 556+758, 556+762, 565+822, 557+420, 557+422, 557+593, 559+913, 559+980, łącznica Chęciny (ZB-66, ZB-67, ZB-68, ZB-69, ZB-70, ZB-71, ZB-75) 561+231, 561+266, 561+279.
4. Uszczelnienie rowów w obrębie łącznic węzłów Jaworznia i Chęciny oraz w części węzła Kostomłoty, obsługującego połączenie dróg S-7 oraz biegnącą po nowym śladzie drogę S-74, ze względu na wysoki stopień zagrożenia wód podziemnych.
5. Odbiornikami oczyszczonych spływów z dróg będą rowy, rzeka Bobrzyczka, Jazwinianka oraz potok Sufragańczyk.
6. Budowę przejść dla zwierząt dużych i średnich na następujących odcinkach:
  - około km 539+288 – przejście górne typu zielony most dla zwierząt dużych o szerokości min. 50 m. Przejście zespolone ze szlakiem turystycznym. Powierzchnię przejścia należy pokryć warstwą gruntu umożliwiającą rozwój małych drzew i krzewów, wzdłuż krawędzi wymagane jest zamontowanie barier chroniących zwierzęta przed bodźcami stresującymi (hałas, światła). Projektowana leśna droga gruntowa po południowej stronie obiektu (równoległa do S-7) musi być wkomponowana w teren, aby nie stanowiła bariery dla zwierząt.
  - około km 541+317 – przejście dolne pod wiaduktem zespolone z drogą serwisową o szerokości ok. 16 m i wysokości ok. 4 m. Przejście należy właściwie zagospodarować poprzez odpowiednie zasadzenie roślinności.
  - około km 542+464 – przejście dolne pod wiaduktem kolejowym o szerokości ok. 40 m i wysokości ok. 6 m. Przestrzeń przeznaczoną dla zwierząt należy zagospodarować zielenią. Ściany i filary należy pomalować na kolory wtapiające się w otoczenie.
  - około km 545+220 – przejścia pod mostami na rzece Sufraganiec o szerokości 80 m i 40 m oraz wysokości odpowiednio ok. 8 m i 5 m – na obszarze węzła Kostomłoty.
  - około km 548+230 – przejście górne typu zielony most dla zwierząt dużych o szerokości min. 30 m. Powierzchnię przejścia należy pokryć warstwą gruntu umożliwiającą rozwój małych drzew i krzewów, wzdłuż krawędzi wymagane jest zamontowanie barier chroniących zwierzęta przed bodźcami stresującymi (hałas, światło).
  - około km 551+223 – przejście pod poszerzonym mostem na rzece Bobrza o szerokości ok. 50 i wysokości ok. 11 m. Pod mostem, na całej jego szerokości należy wprowadzić nasadzenia drzew i krzewów charakterystyczne dla siedliska..
  - około km 555+350 – przejście górne typu zielony most łączące wzniesienia przecięte przez S-7 o szerokości min. 50 m. Powierzchnię przejścia należy pokryć warstwą gruntu umożliwiającą rozwój małych drzew i krzewów, wzdłuż krawędzi wymagane jest zamontowanie barier chroniących zwierzęta przed bodźcami stresującymi (hałas, światła). Projektowana leśna droga gruntowa po południowej stronie obiektu (równoległa do S-7) musi być wkomponowana w teren, aby nie stanowiła bariery dla zwierząt.
  - około km 557+504 – przejście dolne pod wiaduktem zespolone z drogą serwisową o szerokości ok. 16 i wysokości ok. 4,5 m. Należy zagospodarować wnętrze przejścia poprzez rozmieszczenie dużych kamieni i nasadzenia roślinności.
7. Budowę przejść dla zwierząt małych i płazów na następujących odcinkach:

- około km 540+390 – zmodyfikowany przepust dla małych zwierząt i płazów o szerokości >2 m i wysokości >1,5 m. Na obu ścianach przepustu należy zainstalować półki dla zwierząt o szerokości min. 0,5 m powyżej zwierciadła wody. Należy zapewnić odpowiednie połączenie półek z otaczającym terenem.
- około km 542+103 – zmodyfikowany przepust dla małych zwierząt i płazów o szerokości >2 m i wysokości >1,5 m. Na obu ścianach przepustu należy zainstalować półki dla zwierząt o szerokości min. 0,5 m powyżej zwierciadła wody. Należy zapewnić odpowiednie połączenie półek z otaczającym terenem.
- około km 542+700 – przejście dolne dla zwierząt małych o szerokości >2 m i wysokości >1,5 m. Należy zapewnić odpowiednie połączenie przejścia z otaczającym terenem.
- około km 544+701 – zmodyfikowany przepust dla małych zwierząt i płazów o szerokości >3 m i wysokości >2 m. Na obu ścianach przepustu należy zainstalować półki dla zwierząt o szerokości min. 0,5 m powyżej zwierciadła wody. Należy zapewnić odpowiednie połączenie półek z otaczającym terenem.
- około km 547+227 - zmodyfikowany przepust dla małych zwierząt i płazów o szerokości >2 m i wysokości >1,5 m. Na obu ścianach przepustu należy zainstalować półki dla zwierząt o szerokości min. 0,5 m powyżej zwierciadła wody. Należy zapewnić odpowiednie połączenie półek z otaczającym terenem.
- około km 547+897 - zmodyfikowany przepust dla małych zwierząt o szerokości >2 m i wysokości >1,5 m. Na obu ścianach przepustu należy zainstalować półki dla zwierząt o szerokości min. 0,5 m powyżej zwierciadła wody. Należy zapewnić odpowiednie połączenie półek z otaczającym terenem.
- około km 549+638 – przejście dolne dla zwierząt małych o szerokości >2 m i wysokości >1,5 m. Należy zapewnić odpowiednie połączenie przejścia z otaczającym terenem.
- około km 552+107 – zmodyfikowany przepust dla małych zwierząt o szerokości >2 m i wysokości >1,5 m. Na obu ścianach przepustu należy zainstalować półki dla zwierząt o szerokości min. 0,5 m powyżej zwierciadła wody. Należy zapewnić odpowiednie połączenie półek z otaczającym terenem.
- około km 552+818 – zmodyfikowany przepust dla małych zwierząt o szerokości >2 m i wysokości >1,5 m. Na obu ścianach przepustu należy zainstalować półki dla zwierząt o szerokości min. 0,5 m powyżej zwierciadła wody. Należy zapewnić odpowiednie połączenie półek z otaczającym terenem.
- około km 556+065 – zmodyfikowany przepust dla małych zwierząt o szerokości >2 m i wysokości >1,5 m. Na obu ścianach przepustu należy zainstalować półki dla zwierząt o szerokości min. 0,5 m powyżej zwierciadła wody. Należy zapewnić odpowiednie połączenie półek z otaczającym terenem.
- około km 556+796 – zmodyfikowany przepust dla małych zwierząt o szerokości >2 m i wysokości >1,5 m. Na obu ścianach przepustu należy zainstalować półki dla zwierząt o szerokości min. 0,5 m powyżej zwierciadła wody. Należy zapewnić odpowiednie połączenie półek z otaczającym terenem.
- około km 558+288 – istniejący przepust skrzynkowy o szerokości 1,5 m i wysokości 1,5 m będzie wydłużony i przystosowany do pełnienia funkcji przejścia dla zwierząt.
- około km 559+941 – zmodyfikowany przepust dla małych zwierząt o szerokości >2 m i wysokości >1,5 m. Na obu ścianach przepustu należy zainstalować półki dla zwierząt o szerokości min. 0,5 m powyżej zwierciadła wody. Należy zapewnić odpowiednie połączenie półek z otaczającym terenem.

- około km 561+251 – zmodyfikowany przepust dla małych zwierząt o szerokości >2 m i wysokości >1,5 m. Na obu ścianach przepustu należy zainstalować półki dla zwierząt o szerokości min. 0,5 m powyżej zwierciadła wody. Należy zapewnić odpowiednie połączenie półek z otaczającym terenem.
8. Przy przejściach dla płazów należy zastosować szczelny system konstrukcji naprowadzających o wysokości min. 0,4 m w kilometrażu:
- około km 540+390-541+300 – system płotków naprowadzających płazy do przejścia w km 540+390,
  - około km 541+900-542+103, 542+104-542+400 – system płotków naprowadzających płazy do przejścia w km 542+103 lub przejścia pod wiaduktem w km 542+464,
  - około km 542+500-542+700, 542+700-543+250 – system płotków naprowadzających płazy do przejścia w km 542+700 lub do przejścia pod wiaduktem w km 542+464,
  - około km 547+037-547+226, 547+226- 544+400 - system płotków naprowadzających płazy do przepustu w km 547+226,
  - około km 550+350-550+600 - system płotków naprowadzających płazy w kierunku przejścia pod wiaduktem,
  - około km 551+000-551+200, 551+280+551+600 - system płotków naprowadzających płazy w kierunku mostu na Bobrzy w km 551+223 lub do przejścia pod wiaduktem nad linią kolejową,
  - około km 555+900-556+065, 556+065-556+200 - system płotków naprowadzających płazy w kierunku przepustu w km 556+065. Po wybudowaniu MOP-ów płotki powinny być poprowadzone wzdłuż ich granicy.
  - około km 559+750-559+948, 559+948-łącznice węzła Chęciny - system płotków naprowadzających płazy w kierunku przepustu w km 559+948,
  - łącznice węzła Chęciny 561+251, 561+251-561+490 - system płotków naprowadzających płazy w kierunku przepustu w km około 561+251.
9. Nasadzenia zieleni przy drodze S-7 na następujących odcinkach:
- około km 539+288 – zieleń naprowadzająca zwierzęta do przejścia po obu stronach drogi,
  - około km 544+200-544+350 – zieleń w otoczeniu zbiorników retencyjnych po obu stronach drogi,
  - około km 544+630-544+800 – zieleń naprowadzająca zwierzęta w kierunku przepustu po obu stronach drogi,
  - około km 545+300-545+600 – zieleń wewnątrz węzła Kostomłoty, po obu stronach drogi,
  - około km 545+980-546+120 – zieleń w otoczeniu zbiorników retencyjnych, po obu stronach drogi,
  - około km 546+120-546+680 – zieleń wewnątrz węzła Kostomłoty i w otoczeniu zbiorników retencyjnych po obu stronach drogi,
  - około km 546+950-547+050 – zieleń w otoczeniu zbiorników retencyjnych, po prawej stronie drogi,
  - około km 547+170-547+300 – zieleń naprowadzająca zwierzęta w kierunku przepustu po obu stronach drogi,
  - około km 548+230 – zieleń naprowadzająca zwierzęta do przejścia po obu stronach drogi,
  - około km 551+130-551+480 – zieleń naprowadzająca zwierzęta w kierunku przejścia znajdującego się pod wiaduktem po prawej stronie drogi,
  - około km 551+100-552+390 – zieleń naprowadzająca zwierzęta w kierunku przejścia znajdującego się pod wiaduktem po lewej stronie drogi,

- około km 551+845-552+790 – zwarta roślinność krzewiasta wpływająca na skuteczne zatrzymywanie zanieczyszczeń i pyłów, po prawej stronie drogi,
  - około km 553+865 – zieleń wewnątrz węzła Jaworznia, po prawej stronie drogi,
  - około km 555+410 – zieleń naprowadzająca zwierzęta do przejścia, po obu stronach drogi,
  - około km 556+030-556+080 – zieleń naprowadzająca zwierzęta w kierunku przepustu po lewej stronie drogi,
  - około km 566+720-566+850 – zieleń naprowadzająca zwierzęta do przepustu, po obu stronach drogi,
  - około km 557+370-557+720 – zieleń naprowadzająca zwierzęta w kierunku przejścia, po prawej stronie drogi,
  - około km 557+390-557+700 – zieleń naprowadzająca zwierzęta w kierunku przejścia, po lewej stronie drogi,
  - około km 559+930-560+050 – zieleń naprowadzająca zwierzęta do przepustu, po prawej stronie drogi,
  - około km 560+450-561+050 – zieleń wewnątrz węzła Chęciny,
  - około km 561+180-561+320 – zieleń w otoczeniu zbiorników retencyjnych.
10. Odcinki do odtworzenia brzegowej ściany lasu w kilometrażu:
- około km 538+000-543+540 – po prawej stronie drogi,
  - około km 547+600-549+840 – po prawej stronie lasu,
  - około km 553+900-554+120 – po lewej stronie drogi,
  - około km 554+100-556+150 – po prawej stronie drogi,
  - około km 555+700-556+025- po lewej stronie drogi,
  - około km 557+730-558+260 – po prawej stronie drogi.

IV. Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem. Analizę należy wykonać w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Przedsięwzięcie przewidziane jest do finansowania w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Charakterystykę całego przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do decyzji.

Niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.

### **U z a s a d n i e n i e**

Na wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Kielcach działającej przez pełnomocnika Pana Tadeusza Masiaka, a następnie przez Pana Jerzego Słabika – Jacobs Polska Sp. z o.o. Al. Niepodległości 58, 02- 626 Warszawa zostało wszczęte postępowanie w sprawie wydania w trybie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (tekst jedn. z 2008 r. Dz. U. Nr 25, poz. 150) decyzji o środowiskowych

uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pod nazwą „**Rozbudowa drogi ekspresowej S-7 do parametrów drogi dwujezdniowej na odcinku obwodnicy Kielc**”.

Zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257 poz. 2573 ze zm.), przedmiotowa inwestycja została zaliczona do przedsięwzięć, dla których sporządzenie raportu jest obligatoryjne.

Inwestor zgodnie z art. 46a ust 4 i art. 51 ust. 1 pkt 1 Prawa ochrony środowiska do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia załączył:

- 1) raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia drogowego sporządzony przez biuro Jacobs Polska SP. z o.o w Warszawie,
- 2) kopie map ewidencyjnych obejmujących teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, wraz z terenem działek sąsiednich.

Planowana inwestycja obejmuje rozbudowę istniejącej obwodnicy Kielc ( od ok. km 538+800 do ok. km 561+487) do parametrów pełnego zakresu dwujezdniowej drogi ekspresowej klasy S 2/2 (docelowo 2/3), wraz z węzłami, drogami poprzecznymi i dojazdowymi umożliwiającymi połączenie z istniejącą siecią dróg. Inwestycja będzie polegała na dobudowie nowej jezdni po prawej stronie jezdni istniejącej z pozostawieniem rezerwy terenu pod przyszłościowy trzeci pas ruchu w każdym kierunku w pasie dzielącym drogi. Łączna długość projektowanego odcinka wynosi ok. 23 km.

Podstawowym celem realizacji przedsięwzięcia jest zwiększenie przepustowości, bezpieczeństwa i komfortu jazdy, a przede wszystkim eliminacja dalekobieżnego ruchu przelotowego oraz ruchu ciężkiego z ulic Kielc.

Brak realizacji przedsięwzięcia przyczynić się może do powolnego pogarszania warunków życia ludzi zamieszkujących wzdłuż przewidzianej do przebudowy drogi, wydłużenia czasu przejazdu, zmniejszenia bezpieczeństwa ruchu, pogłębienia się konfliktów przyrodniczych (dalszy wzrost ilości samochodów stanowić będzie pogarszające się warunki przemieszczania fauny). Prognozowany wzrost ilości samochodów będzie powodował wzrost uciążliwości akustycznej na terenach położonych wzdłuż trasy oraz wydłużenie czasu przejazdu, a także utrudnienia komunikacyjne w ruchu lokalnym.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko rozpatrywano dwa warianty inwestycyjne (warianty 1 i 2) przebudowywanej drogi oraz wariant zerowy (zaniechanie realizacji przedsięwzięcia).

Wariant 1 będzie polegał na rozbudowie drogi S-7 do parametrów drogi dwujezdniowej (z rezerwą w pasie dzielącym pod trzeci pas ruchu) z rozbiciem na różne warianty węzłów drogowych oraz z założeniem, że droga krajowa nr 74 będzie podobnie jak dotychczas czyli przez Kielce.

Według wariantu 2 rozbudowa drogi S-7 będzie się różnić, w stosunku do wariantu 1 tym, że droga krajowa nr 74 poprzez węzeł Kostomłoty włącza się w przebieg drogi S-7 i będzie po jej śladzie na odcinku Niewachłów-Wiśniówka. Jest to wariant możliwy do realizacji w późniejszym okresie, już po realizacji drogi S-7.

Preferowany do realizacji jest wariant 1 - z założeniem, że DK nr 74 będzie przez Kielce z rozbiciem na różne warianty węzłów. W tym wariantcie rozbudowa drogi ekspresowej S-7 jest uzasadniona, a wprowadzenie zabezpieczeń środowiska gruntowo-wodnego oraz zaprojektowanie ekranów i przejść dla zwierząt przyczyni się do poprawy stanu środowiska na opisywanym terenie. W raporcie przeanalizowano po trzy warianty węzłów Kostomłoty i Jaworzna.



Dla węzła Kostomłoty do realizacji zaproponowano wariant III. Jest on strategicznym w tym rejonie obwodnicy Kielc, w przyszłości będą się tu krzyżowały dwie drogi ekspresowe – S-7 i projektowana droga S-74. W rejonie tego węzła przewidywana jest lokalizacja głównego wyjazdu z Targów Kieleckich. Wariant III, zakłada budowę zespolonego węzła Kostomłoty, złożonego z dwóch węzłów w ciągu drogi S-7, oraz trzeciego, zapewniającego bezkolizyjne połączenie z ul Łódzką drodze prowadzącej z Targów, jak i istniejącej drodze powiatowej.

Węzeł Jaworznia proponowany jest do realizacji również w wariantcie III. Zakłada on budowę nowej łącznicy, po śladzie łącznicy istniejącej oraz budowę dwóch małych rond, pozwalających na podłączenie do nowego układu drogi wojewódzkiej i lokalnej. W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszego zaprojektowano bezkolizyjne przejście w formie tunelu pod drogą S-7.

Wariantowaniu został poddany również wiadukt drogowy w pobliżu węzła Chęciny w km 559+300 łączący miejscowości Sitkówka – Zelejowa. Do realizacji zaproponowano wariant I, zakładający poprowadzenie drogi gminnej wiaduktem nad drogą S-7 w miejscu jej istniejącego biegu, czyli po śladzie obecnej drogi gminnej.

O wszczęciu postępowania, możliwości składania wypowiedzi i zastrzeżeń co do zebranych dowodów w przedmiotowej sprawie oraz o wystąpieniu do Ministra Środowiska i Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Kielcach o uzgodnienie planowanego przedsięwzięcia, strony postępowania zostały powiadomione zgodnie z wymogami art. 46a ust. 5 i art. 48 ust. 2 pkt 2 ustawy Prawo ochrony środowiska, obwieszczeniem z dnia 12.12.2007r., znak: ŚR.V.6613/3-31/07, które zostało wywieszone na tablicach ogłoszeń:

- Urzędu Gminy w Masłowie od 18.12.2007 do 02.01.2008r.
- Urzędu Gminy w Miedzianej Górze od 17.12.2007 do 31.12.2007r.
- Urzędu Miasta Kielce od 17.12.2007 do 31.12.2007r.
- Urzędu Gminy w Piekoszowie od 18.12. 2007 na okres 14 dni
- Urzędu Gminy Sitkówka-Nowiny od 20.12.2007 do 11.01.2008r.
- Urzędu Gminy i Miasta w Chęcinach (Pl. 2 Czerwca Chęciny, ul. Zelejowa **Chęciny**) od 18.12.2007 do 02.01.2008
- Świętokrzyskiego Urzędu Wojewódzkiego od 12.12.2007 do 02.01.2008r.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Kielcach pismem z dnia 16.01.2008r., znak: GDDKiA-O/KI-P2/411-S7-OK.-6/08 zmieniła preferowany do realizacji wariant przebiegu odcinka drogi gminnej Sitkówka-Zelejowa, z uwagi na liczne protesty zainteresowanych mieszkańców gminy Chęciny. W związku z powyższym tutejszy organ pismem z dnia 17.01.2008r. poinformował o zaistniałych okolicznościach Ministra Środowiska i Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Kielcach.

Obwieszczenie o zmianie wariantu przebiegu odcinka drogi gminnej Sitkówka –Zelejowa zostało wywieszone na tablicach ogłoszeń:

- Urzędu Gminy w Masłowie od 24.01.2008 do 06.02.2008r.
- Urzędu Gminy w Miedzianej Górze od 24.01.2008 do 06.02.2008r.
- Urzędu Miasta Kielce od 22.01.2008 do 05.02.2008r.
- Urzędu Gminy w Piekoszowie od 24.01.2008 do 06.02.2008r.
- Urzędu Gminy Sitkówka-Nowiny od 23.01.2008 do 06.02.2008r.
- Urzędu Gminy i Miasta w Chęcinach od 28.01.2008 do 15.02.2008r.
- Świętokrzyskiego Urzędu Wojewódzkiego od 18.01.2008 do 01.02.2008r.

Jednocześnie w trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego nastąpiła zmiana osoby pełnomocnika działającego w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Kielcach w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, został nim Pan Jerzy Słabik na podstawie pełnomocnictwa z dnia 14.01.2008r., znak: GDDKiA-O/Ki-P2/411-S7-OK.-1/08.

Postępowanie w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko prowadzone było z udziałem społeczeństwa.

Ponadto w ramach prowadzonego postępowania, zgodnie z art. 32 ust. 1 pkt 1 i art. 53 ustawy Prawo ochrony środowiska, organ prowadzący postępowanie podał do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o wniosku o wydanie decyzji oraz o możliwości składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie miejsce i 21 - dniowy termin ich składania. Obwieszczenie zostało wywieszone na tablicach ogłoszeń:

- Urzędu Gminy w Masłowie od 26.03.2008 do 17.04.2008r.
- Urzędu Gminy w Miedzianej Górze od 21.03.2008 do 11.04.2008
- Urzędu Miasta Kielce od 19.03.2008 do 9.04.2008r.
- Urzędu Gminy w Piekoszowie od 21.03.2008 do 14.04.2008r.
- Urzędu Gminy Sitkówka-Nowiny od 25.03.2008 do 15.04.2008r.
- Urzędu Gminy i Miasta w Chęcinach od 21.03.2008 do 14.04.2008r.
- Świętokrzyskiego Urzędu Wojewódzkiego od 19.03.2008 do 09.04.2008r.

było także dostępne na stronie internetowej tut. Urzędu od 19.03.2008. Ponadto zostało zamieszczone ogłoszenie w prasie „Gazeta Wyborcza” z dnia 20 marca br.

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Kielcach postanowieniem z dnia 07.02.2008r., znak: SE.V.-4431/143/07 i Minister Środowiska postanowieniem z dnia 19.03.2008r., znak: DOOŚ-170D/9068/2008/ŁK uzgodnili planowaną inwestycję i określili warunki jej realizacji. Obwieszczenie o dokonanych uzgodnieniach zostało wywieszone na tablicach ogłoszeń:

- Urzędu Gminy w Masłowie od 08.04.2008 do 23.04.2008r.
- Urzędu Gminy w Miedzianej Górze od 08.04.2008 do 22.04.2008r.
- Urzędu Miasta Kielce od 03.04.2008 do 17.04.2008r.
- Urzędu Gminy w Piekoszowie od 07.04.2008 do 22.04.2008r.
- Urzędu Gminy Sitkówka-Nowiny od 08.04.2008 do 23.04.2008r.
- Urzędu Gminy i Miasta w Chęcinach od 14.04.2008 do 28.04.2008r.
- Świętokrzyskiego Urzędu Wojewódzkiego od 03.04.2008 do 17.04.2008r.

Pismem z dnia 26.05.2008r., znak: DOOŚ-452/3328/2008/ŁK Minister Środowiska poinformował, że Panowie Edward Przywała pismem z dnia 11.04.2008 i Jerzy Słabik pismem z dnia 31.03.2008r., znak: OS/155/KCz/828/08, złożyli wnioski o ponowne rozpatrzenie sprawy zakończonej w/w postanowieniem.

Pan Słabik wnosi o zmianę numeru wariantu z cyfry rzymskiej na arabską, korektę lokalizacji uszczelnionych rowów trawiastych i zbiorników retencyjnych. Strona zarzuca pominięcie w postanowieniu uzgadniającym, przejścia dla małych zwierząt i płazów usytuowanego w km 542+700 oraz brak wskazań do wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania inwestycji na wody powierzchniowe i podziemne jak również brak wskazań do przeprowadzenia badań monitoringowych skuteczności wykorzystania przejść dla zwierząt.

Pan Edward Przywała wnosi o zmianę wariantu budowy wiaduktu drogowego łączącego miejscowości Sitkówka – Zelejewo. Fakt ten uzasadnia tym, że budowa wiaduktu

w w/w lokalizacji wpłynie na zahamowanie rozwoju jego zakładu kamieniarskiego oraz wskazuje, że fundamenty murów oporowych obiektu kolidują z wodociągiem Chęciny-Zelejowa-Sitkówka-Czerwona Góra. Zdaniem strony niemożliwe będzie również wypełnienie zobowiązań zawartych w Planie Strategicznego Rozwoju Przedsiębiorstwa, które wynikają z Umowy Dotacji z Unii Europejskiej, co skutkować będzie obowiązkowym zwrotem finansowego wsparcia unijnego.

Pismem z dnia 25.07.2008r., znak: SE.V.-4431/143/07-08 Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Kielcach poinformował o braku zażaleń na w/w postanowienie. Treść powyższych uzgodnień została uwzględniona w sentencji decyzji – punkty II i III.

Mając na uwadze wymagania przepisów ustawy Prawo ochrony środowiska oraz przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego, w celu dokładnego wyjaśnienia sprawy w zakresie wpływu inwestycji na środowisko, przeprowadzono rozprawę administracyjną otwartą dla społeczeństwa w dniu 14 kwietnia 2008r. stosownie do art. 32 ust. 1 pkt 2 Prawa ochrony Środowiska. Zawiadomienie o terminie, miejscu i przedmiocie rozprawy, poprzez obwieszczenie, z zachowaniem 7 - dniowego terminu, zostało wywieszone na tablicach ogłoszeń:

- Urzędu Gminy w Masłowie od 20.03.2008 do 04.04.2008r.
- Urzędu Gminy w Miedzianej Górze od 21.03.2008 do 04.04.2008r.
- Urzędu Miasta Kielce od 20.03.2008 do 03.04.2008r.
- Urzędu Gminy w Piekoszowie od 20.03.2008 do 04.04.2008
- Urzędu Gminy Sitkówka-Nowiny od 20.03.2008 do 03.04.2008r.
- Urzędu Gminy i Miasta w Chęcinach od 20.03.2008 do 03.04.2008r.
- Świętokrzyskiego Urzędu Wojewódzkiego od 20.03.2008 do 04.04.2008r..

było także dostępne na stronie internetowej tut. Urzędu od 20.03.2008r. Ponadto zostało zamieszczone ogłoszenie w prasie „Gazeta Wyborcza” z dnia 21 marca 2008r. Na rozprawie strony mogły składać wyjaśnienia, zgłaszać żądania, propozycje i zarzuty oraz przedstawiać dowody na ich poparcie, a także wypowiadać się co do wyników postępowania dowodowego. W toku prowadzonego postępowania administracyjnego, do wyznaczonego terminu rozprawy w tut. organie z dokumentacją zapoznano się pięć osób, które nie złożyły wniosków i uwag oraz wpłynęło jedenaście pism związanych z planowaną do realizacji inwestycją.

- pisma Pana Roberta Kucharskiego, w których podnosi, że został zmieniony przebieg drogi lokalnej i wiaduktu łączącego miejscowości Sitkówka - Zelejowa nad drogą krajową S-7 km. 559+362 (obecny przebieg działkami nr 523/5, 129/1 i 93. Na działce 523/5 obręb Chęciny znajduje się studnia głębinowa o głębokości 120 mb., której nie zaznaczono na planie przebiegu projektowanego odcinka drogi. Informuje, że została ona wykonana na zlecenie Urzędu Gminy Chęciny kilkanaście lat temu z przeznaczeniem na ujęcie wody pitnej dla miejscowości Zelejowa. Urząd odstąpił od dalszej budowy ujęcia wody.

W związku z tymi pismami tutejszy organ zwrócił się do pełnomocnika inwestora przedmiotowego przedsięwzięcia o zajęcie stanowiska co do zasadności wniesionych uwag i wniosków oraz o zapoznanie z nimi także zainteresowanych.

W powyższych kwestiach inwestor, autorzy raportu i pełnomocnik inwestora odnieśli się w:

- pismach z dnia 20.12.2007r., 18.02.2008r. w następujący sposób:
1. Raport o oddziaływaniu na środowisko został uzupełniony o informacje dotyczące lokalizacji studni głębinowej oraz konieczności jej likwidacji w przypadku kolizji z projektem rozbudowy drogi S-7. Lokalizacja studni została wskazana na odpowiednich mapach zawartych w w/w opracowaniu.

2. Działka o nr 523/5, na której znajduje się studnia głębinowa, przeznaczona jest pod lokalizację przebiegu drogi lokalnej i wiaduktu nad drogą S-7 łączącego miejscowości Sitkówka i Zelejowa w Łąkach według Wariantu II. W przypadku realizacji wiaduktu według wspomnianego wariantu, studnia głębinowa będzie zlikwidowana i zabezpieczona w odpowiedni sposób, uniemożliwiający przedostanie się jakichkolwiek zanieczyszczeń do wód podziemnych.

3. Brak odniesienia w raporcie do studni głębinowej wynikał z faktu, że na etapie zbierania danych, w żadnej instytucji nie natrafiono na informacje dotyczące powyższej studni głębinowej. Informacji o takim ujęciu wód nie posiada również Urząd Gminy w Chęcinach.

- pismach z dnia 15.02.2008r., 10.04.2008r. w następujący sposób:

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Kielcach poinformowała, że preferowanym rozwiązaniem przebiegu odcinka drogi gminnej Zelejowa-Sitkówka jest wariant I (tj. z budową wiaduktu w ciągu istniejącego przebiegu w/w drogi). Wyjaśnia, że konstrukcja powyższego wiaduktu ograniczy zajętość działek w otoczeniu drogi gminnej. W trakcie opracowania i analizy są możliwe rozwiązania, które zostaną przedstawione do ewentualnej akceptacji.

Pełnomocnik inwestora zwraca uwagę, iż w dniu 20.03.2008r. w siedzibie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Kielcach odbyło się spotkanie w powyższej sprawie z udziałem wszystkich zainteresowanych stron, na którym zaprezentowano wszystkie rozpatrywane dotychczas warianty. Informuje, że zdecydowano aby wariant proponowany do realizacji wskazał zarządca drogi – Urząd Gminy i Miasta w Chęcinach.

Pozostała korespondencja nadesłana przez:

1. p. Annę Jarosz,
2. p. Edwarda Przywałę,
3. p. Marcina Giemzę,
4. Radę Osiedla Zelejowa,

dotyczyła kwestii wykupu, wariantów przebiegu odcinka drogi gminnej Zelejowa-Sitkówka wraz z budową wiaduktu drogowego i związanych z tym konsekwencji gospodarczych min. odszkodowań, kolizji z siecią wodociagową itp.

Pan Edward Przywała w nadesłanych pismach podnosi, że preferowany do realizacji wariant I budowy wiaduktu drogowego łączącego miejscowości Sitkówka – Zelejowa - wykonanie nasypu lub murów oporowych oraz podniesienie drogi - wpłynie na zahamowanie rozwoju jego zakładu kamieniarskiego. Zdaniem strony niemożliwe będzie również wypełnienie zobowiązań zawartych w Planie Strategicznego Rozwoju Przedsiębiorstwa, wynikających z Umowy Dotacji z Unii Europejskiej, co skutkować będzie obowiązkowym zwrotem finansowego wsparcia unijnego. Ponadto koncepcja wykonania wiaduktu w ramach wariantu I z ograniczoną zajętością terenu jest niemożliwa technicznie do wykonania bez konieczności przeniesienia całego Zakładu Kamieniarskiego w inne miejsce.

Pan Marcin Giemza nie zgadza się na realizację wiaduktu drogowego łączącego miejscowości Sitkówka-Zelejowa nad drogą ekspresową S-7 według wariantu 3 ( brak informacji na temat powyższego wariantu, z mapy ewidencyjnej wynika, iż jest to wariant II). Zbudowanie drogi według kwestionowanego wariantu pozbawi stronę niezależnego dojazdu do zakładu kamieniarskiego stanowiącego źródło utrzymania, placu magazynowego, możliwości rozbudowy i dalszego rozwoju firmy a w konsekwencji doprowadzi do jej upadku. Powstanie drogi w bezpośrednim sąsiedztwie domu mieszkalnego i jego podwórka będzie niebezpieczne i uciążliwe dla całej rodziny oraz uniemożliwi Panu Giemzie wybudowanie na posiadanej działce (nr. ewid.523/6 obręb 01 Chęciny-miasto) własnego domu. Zwraca uwagę na fakt, iż istniejąca droga gminna Zelejowa-Sitkówka jest dostosowana do zbudowania na jej bazie wiaduktu nad drogą S-7.

Również te pisma zostały przekazane do wnioskodawcy celem ustosunkowania się do wnoszonych w nich zagadnień.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Kielcach w piśmie z dnia 15.02.2008r, znak: GDDKiA-O/KI-P2-eh-411-S7-OK.-9/08 poinformowała, że preferowanym rozwiązaniem przebiegu odcinka drogi gminnej Zelejowa-Sitkówka jest wariant I (tj. z budową wiaduktu w ciągu istniejącego przebiegu w/w drogi), z korektą zajętości terenu w odniesieniu do wstępnego rozwiązania. W trakcie opracowania i analizy są możliwe rozwiązania, które zostaną przedstawione do ewentualnej akceptacji.

Pełnomocnik inwestora w piśmie z dnia 10.04.2008r poinformował, że w odpowiedzi na nadesłaną korespondencję dotyczącą przebudowy drogi gminnej Zelejowa-Sitkówka w ramach inwestycji będącej przedmiotem wniosku, w dniu 20.03.2008r. w siedzibie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Kielcach odbyło się spotkanie w powyższej sprawie z udziałem wszystkich zainteresowanych stron, na którym zaprezentowano wszystkie rozpatrywane dotychczas warianty. Podjęto na nim decyzję, że wariant proponowany do realizacji zostanie wskazany przez zarządcę drogi – Urząd Gminy i Miasta w Chęcinach. Z treści pisma wynika, iż zarządca drogi przychylił się do stanowiska inwestora.

Na rozprawie administracyjnej uczestników zapoznano z korespondencją i dowodami zebranymi w sprawie. Odpowiedzi i wyjaśnień wszystkim zainteresowanym udzielali: przedstawiciele inwestora, osoby uczestniczące w przygotowywaniu wniosku o wydanie decyzji oraz raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Z rozprawy administracyjnej został sporządzony protokół, który następnie został głośno odczytany i podpisany przez uczestników rozprawy.

W trakcie rozprawy spostrzeżenia, uwagi i wnioski zgłosiły następujące osoby:

- Dyrektor Wydziału Środowiska i Rolnictwa Świętokrzyskiego Urzędu Wojewódzkiego w Kielcach - poprosił o zajęcie stanowiska w sprawie złożonych do tut. organu wniosków i zapytań przez strony postępowania. Poprosił o podanie przyczyn wniesionego przez pełnomocnika wniosku do Ministra Środowiska o ponowne rozpatrzenie sprawy.

Odpowiedzi i wyjaśnień udzielili autorzy raportu – stwierdzając, że wniosek dotyczył błędnej numeracji wariantu, pominięcia przejść dla zwierząt, lokalizacji zbiorników retencyjnych dla wariantów niepreferowanych węzła Kostomłoty. Wyjaśniono przyczynę pominięcia studni głębinowej, która została ostatecznie uwzględniona w raporcie. Następnie poinformował, iż pozostałe pisma dotyczyły wariantów wiaduktu Zelejowa-Sitkówka. Zbiorcza odpowiedź w tym zakresie została udzielona na spotkaniach w dniu 14.01.2008r. i 20.03.2008r. Przyjęto, że wybór wariantu uzależniony będzie od decyzji zarządcy drogi tj. UGM Chęciny.

- Przewodniczący Komitetu Osiedla Zelejowa – zapytał o wyjaśnienie treści wniesionego wniosku do Ministra Środowiska.

Odpowiedzi i wyjaśnień udzielił autor raportu – informując, że sprecyzował wcześniejsze wyjaśnienia co do numeracji wariantów.

- Edward Przywała - Zakład Kamieniarski „Przywała” – zapytał o sposoby przemieszczania mieszkańców do pól i do Sitkówki z chwilą rozpoczęcia budowy wiaduktu.

Odpowiedzi i wyjaśnień udzielił pełnomocnik inwestora i jednocześnie autor raportu – stwierdzając, że organizacja ruchu na czas budowy należy do wykonawcy, który zostanie wyłoniony na późniejszym etapie.

- Irena Rzęsista – zapytała o możliwość rezygnacji wyburzenia budynków w związku z realizacją drogi do Targów Kielce i jej przesunięcia na teren nieużytków za istniejącą zabudową.

Odpowiedzi i wyjaśnień udzielił pełnomocnik inwestora – poinformował, że lokalizacja została ustalona w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, brak na obecnym etapie możliwości przesunięcia drogi.

– Bogdan Jarosz – zapytał o lokalizację ekranów akustycznych, zwrócił uwagę, iż już teraz należy zaprojektować ekrany po drugiej stronie drogi.

Odpowiedzi i wyjaśnień udzielili autorzy raportu i przedstawiciel inwestora – stwierdzając, że ekrany przewidziane są według prognoz po jednej prawej stronie drogi. Analiza porealizacyjna wykaże ewentualną konieczność zabezpieczenia zabudowy po drugiej stronie drogi, jeżeli zajdzie taka potrzeba ekrany na pewno zostaną zrealizowane. Na dzień dzisiejszy nie ma potrzeby ochrony terenów po drugiej stronie drogi.

– Pani Bajek – zapytała o szczegółową lokalizację ekranów akustycznych, a także czy będą chroniły jej budynek.

Odpowiedzi i wyjaśnień udzielił autor raportu i przedstawiciel inwestora – informując, iż początek ekranu ok. km 559+320 koniec ok. 200 m za ostatnim budynkiem od strony węzła Chęciny. analiza porealizacyjna zweryfikuje skuteczność zastosowanych zabezpieczeń. Zapewniono jednocześnie, że wniosek pani będzie uwzględniony.

– Pani Truchlewska – zapytała czy budynki na jej nieruchomości przewidziane są do ochrony i dlaczego nie są zaznaczone na mapie zamieszczonej w Internecie.

Odpowiedzi i wyjaśnień udzielił pełnomocnik inwestora – stwierdzając, że informacje zainteresowanej zostaną udzielone bezpośrednio.

– Pani Snochowska – zapytała o ekrany akustyczne.

Odpowiedzi i wyjaśnień udzielił autor raportu – informując, iż ekrany zaprojektowano o długości 500 m w Górkach Szczukowskich.

Sergiusz Przywała – Zakład Kamieniarski „PRZYWAŁA” – złożył protest przeciwko wariantowi I i zapytał dlaczego pomija się wariant II. Zwrócił uwagę na możliwą kolizję wariantu I z rurociągiem zbiorczym łączącym Chęciny z Zeleją. Poprosił ponadto o szczegóły techniczne lokalizacji wiaduktu Zeleja-Sitkówka Nowiny.

Odpowiedzi i wyjaśnień udzielili przedstawiciel i pełnomocnik inwestora – poinformowali, że ostateczna wersja przebiegu lokalizacji wiaduktu uzgodniona z Gminą Chęciny uznana jest za najkorzystniejszą z punktu widzenia środowiska. Odnosząc się do możliwości kolizji z rurociągiem stwierdzono, że kwestia ta nie ma związku z postępowaniem na obecnym etapie i że jest to rzecz normalna przy tego typu inwestycjach. Wyjaśniono, iż nie ma obecnie odpowiednich materiałów, rozwiązania techniczne będą zgodne z przepisami.

– Grzegorz Kaczor PKN Orlen S.A. – zapytał jakie będą dalsze losy stacji ORLEN zlokalizowanej w MOP.

Odpowiedzi i wyjaśnień udzielił autor raportu – stwierdzając, że stacja nie może funkcjonować w obecnej lokalizacji, zostanie wypłacone odszkodowanie za jej likwidację.

Minister Środowiska po rozpatrzeniu wniosków Panów Jerzego Słabika i Edwarda Przywały o ponowne rozpatrzenie sprawy zakończonej postanowieniem Ministra Środowiska z dnia 19.03.2008r., znak: DOOŚ-170D/9068/2008/ŁK postanowieniem z dnia 29.05.2008r., znak: DOOŚ-170D/2120/2505/2008/ŁK uchylił wcześniejsze postanowienie w części i w tym zakresie orzekł co do istoty sprawy. Organ uzgadniający stwierdził, iż Pan Jerzy Słabik słusznie zauważa, że nastąpiła pomyłka w zapisie wariantu planowanego przedsięwzięcia, która powinna zostać napisana liczbą arabską.

Odnosząc się do kolejnego zarzutu strony, stwierdził za uzasadnione uszczegółowienie lokalizacji systemu uszczelnionych rowów trawiastych oraz zmiana usytuowania niektórych uszczelnionych zbiorników retencyjnych, jak również uściślenie zaleceń dotyczących uszczelnienia rowów w obrębie łącznic węzłów Jaworznia, Chęciny oraz w części węzła Kostomłoty, ze względu na wysoki stopień zagrożenia wód podziemnych. Konieczne jest również uzupełnienie wykazu przejść o samodzielne przejście dla małych zwierząt i płazów zlokalizowane w km 542+700.

W opinii organu uzgadniającego brak jest przesłanek do wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania inwestycji na wody podziemne i powierzchniowe oraz do badań monitoringowych skuteczności wykorzystania przejść dla zwierząt. Zastosowanie uszczelnionego systemu rowów trawiastych wraz z urządzeniami oczyszczającymi w postaci szczelnych zbiorników retencyjno-oczyszczających z zasyfonowanym odpływem, w miejscach wysokiego zagrożenia wód, dobrze zabezpieczy środowisko wodne przed zanieczyszczeniami. Budowa przejść dla zwierząt o odpowiednich parametrach i zagęszczeniu pozwoli na utrzymanie ciągłości korytarzy migracyjnych. Lokalizacja na szlakach migracji zwiększy skuteczności ich wykorzystania oraz ograniczy wystąpienie efektu barierowego projektowanej drogi.

Budowa wiaduktu w km 559+300, łączącego miejscowości Sitkówka-Zelejowa w wariantie zaproponowanym do realizacji nie ma wpływu na zmianę warunków środowiskowych. Obiekt inżynierski w zaproponowanej lokalizacji znajdował się będzie w śladzie istniejącej drogi gminnej.

Odnosząc się do zarzutu pana Edwarda Przywały Minister Środowiska wyjaśnił, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia ma na celu określenie warunków korzystania z zasobów środowiskowych tzn. ma określić warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji oraz wskazać wymagania w zakresie ochrony środowiska, konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym. Decyzja ta nie rodzi praw do terenu inwestycji oraz nie narusza praw własności osób trzecich. Organ uzgadniający nie może więc wykraczać poza kompetencje związane z realizacją przedsięwzięcia w zakresie ochrony środowiska, które określone są przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. - Prawo ochrony środowiska w zakresie ocen oddziaływania na środowisko. Dokonanie rozstrzygnięcia co do wniosku podnoszonego przez pana Edwarda Przywałę wykracza poza zakres kompetencji Ministra Środowiska.

Powyższe zmiany zostały uwzględnione w sentencji decyzji – akapit ze str. 1, dot numeru uzgadnianego wariantu przedsięwzięcia oraz punkt III.2, 3, 4, 7.

Pismem z dnia 11.08.2008r., znak: DOOŚ-452/521/2008/LK Minister Środowiska poinformował o braku skarg na w/w postanowienie.

Stosownie do art. 10 §1 KPA zawiadomiono w formie obwieszczenia o zebraniu dowodów i możliwości zapoznania się przez strony postępowania z materiałami i dowodami w przedmiotowej sprawie przed wydaniem decyzji środowiskowej, jak również wniesienia uwag i wniosków w terminie 7 dni od dnia doręczenia zawiadomienia.

Obwieszczenie o w/w postanowieniu Ministra Środowiska i zebraniu dowodów w sprawie zostało wywieszone na tablicach ogłoszeń:

- Urzędu Gminy w Masłowie od 11.06.2008r. do 26.06.2008r.
- Urzędu Gminy w Miedzianej Górze od 10.06.2008 do 27.06.2008
- Urzędu Miasta Kielce od 09.06.2008 do 23.06.2008
- Urzędu Gminy w Piekoszowie od 11.06.2008 do 26.06.2008r.
- Urzędu Gminy Sitkówka-Nowiny od 11.06.2008r. do 25.06.2008
- Urzędu Gminy i Miasta w Chęcinach od 16.06.2008 do 30.06.2008
- Świętokrzyskiego Urzędu Wojewódzkiego od 06.06.2008 do 20.06.2008r.

Do dnia wydania decyzji wpłynęły pisma:

- Pana Edwarda Przywały z dn. 16.04.2008r dotyczące kwestii poruszanych w poprzednich pismach i na rozprawie administracyjnej,
- Państwa Alicji i Stanisława Truchlewskich z dn. 04.05.2008r, w których informują, że nie wyrażają zgody na przedstawioną propozycję lokalizacji dróg dojazdowych w obrębie należących do stron budynków (mieszkalnego i gospodarczego), gdyż pogorszy ona warunki

zamieszkania i pracy na przedmiotowej nieruchomości oraz obniży jej wartość rynkową. Zwracają uwagę na uciążliwości spowodowane przez przemieszczające się pojazdy w postaci emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza. Zarzucają, iż przedmiotowa inwestycja została zaprojektowana na nieaktualnych mapach. Wskazują inną możliwość przeprowadzenia w/w drogi.

Pełnomocnik inwestora odnosząc się do zarzutów stawianych przez Państwa Truchlewskich (pismo z dnia 20.06.2008r. i 13.08.2008r.) wyjaśnił, że w otoczeniu nieruchomości należącej do stron – z uwagi na natężenie ruchu jakie będzie na nowoprojektowanych drogach dojazdowych – oddziaływanie to nie będzie znaczące. Jednocześnie wyjaśnia, że budowa węzła na skrzyżowaniu dwóch dróg ekspresowych wiąże się z rozwiązaniami komunikacyjnymi poprzez drogi dojazdowe, których zadaniem jest obsługa terenów sąsiadujących z planowaną inwestycją i w takim celu konieczne jest ich wykonanie. Wyjaśnił, że zgodnie z obowiązującymi przepisami, dla obecnego stadium dokumentacji projektowej, mapy do celów projektowych nie są wymagane. Dokumentacja projektowa dla przedmiotowego przedsięwzięcia została wykonana w oparciu o sporządzoną przez uprawnionych geodetów numeryczną mapę sytuacyjno-wysokościową do celów projektowych, której aktualność została potwierdzona przez właściwy ośrodek dokumentacji geodezyjnej i kartograficznej. Powyższa mapa obejmuje pas terenu o szerokości 400m (po 200 m od osi istniejącej drogi z każdej strony). W przypadku obszarów poza w/w pasem wykorzystano mapy ewidencyjne potwierdzone przez właściwy organ oraz aktualne ortofotomapy w skali 1:5000.

W związku z podjęciem niniejszej decyzji środowiskowej tut. organ przedstawia następujące stanowisko:

Zgodnie z art. 46a ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska przy ustaleniu środowiskowych uwarunkowań zgody na realizację przedsięwzięcia pod nazwą „Rozbudowa drogi ekspresowej S-7 do parametrów drogi dwujezdniowej na odcinku obwodnicy Kielc” organ związany był wnioskiem inwestora. Obowiązek wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi krajowej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych (Dz. U. Nr 80, poz. 721 z późn. zm.). Ustalenie przebiegu trasy zgodnie z w/w ustawą dokonywane jest w trybie decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi krajowej, przy czym w myśl art. 10 tej ustawy w sprawach dotyczących lokalizacji dróg przepisów o zagospodarowaniu przestrzennym nie stosuje się. Oznacza to, że przy ustalaniu lokalizacji drogi (przebiegu drogi) organ nie jest związany ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Budowa odcinka drogi będzie się wiązać ze wzrostem poziomu hałasu, którego źródłem będzie praca sprzętu budowlanego oraz środków transportu w czasie budowy drogi. Hałas będzie miał zasięg lokalny, lecz charakteryzować się on będzie dużym natężeniem. W związku z powyższym prace budowlane w rejonie najbliższych terenów chronionych akustycznie będą wykonywane tylko w godzinach dziennych (6<sup>00</sup>÷22<sup>00</sup>) oraz w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie będą pracowały równocześnie. Uciążliwości związane z budową trasy będą miały charakter średnioterminowy i ustąpią w momencie ukończenia prac budowlanych.

Projektowana droga przebiega wzdłuż terenów o różnym stopniu zurbanizowania. Niemniej jednak na jej trasie znajdują się miejsca, w których przebiega przez tereny zabudowy mieszkaniowej. Z przeprowadzonych analiz wynika, że w strefie uciążliwości akustycznej i przekroczeń norm hałasu znajdzie się zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana w miejscowościach: Kostomłoty, Górki Szczukowskie, Janów, Jaworzna, Szewce, Zelejowa,



Sitkówka. W celu ograniczenia ww. uciążliwości, zaprojektowano budowę ekranów akustycznych. Po zastosowaniu ww. zabezpieczeń poziom hałasu nie powinien przekroczyć wartości dopuszczalnych.

Jako odwodnienie drogi proponuje się realizację systemu rowów trawiastych oraz kanalizacji deszczowej. Przed wylotem do odbiorników zostaną zastosowane urządzenia podczyszczające w postaci zbiorników retencyjno-oczyszczających z zasyfonowanym odpływem. Łącznice Jaworznia i Chęciny ze względu na wysoki stopień zagrożenia wód podziemnych oraz przebieg drogi przez strefę ochrony pośredniej ujęcia wody zostaną uszczelnione. Na odcinkach przebiegających przez tereny zabudowane przy węzłach: Kostomłoty, Jaworznia i Chęciny zaprojektowano kanalizację deszczową. Odbiornikami oczyszczonych spływów z dróg będą rowy, rzeka Bobrzyczka, Jazwinianka oraz potok Sufragańczyk. Proponowany system odwadniająco-oczyszczający stanowił będzie zabezpieczenie środowiska wodnego przed zanieczyszczeniami spływającymi z dróg wraz z wodami opadowymi.

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości związanych z emisją do powietrza substancji z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych samochodów i innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych (np. koparek, ładowarek, spycharek). Ponadto, podczas prac ziemnych (wykopy, nasypy) może wystąpić zjawisko pylenia. Zasięg jego oddziaływania ograniczy się jednak do najbliższego otoczenia. Emisja substancji zanieczyszczających w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie miała charakter średnioterminowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych. Z analiz przeprowadzonych dla 2011 i 2026 roku wynika, że zasięg ponadnormatywnego stężenia zanieczyszczeń w powietrzu nie będzie wykraczał poza granice pasa drogowego. W km 551+840-552+800 po północnej stronie drogi, zaproponowano pas zieleni izolacyjnej w celu ochrony gruntów rolnych o wysokich klasach bonitacyjnych.

Podczas przebudowy obwodnicy, jest praktycznie niemożliwe uniknięcie wycinki istniejącej roślinności w obszarach leśnych. Dlatego też wzdłuż trasy w km: 538+000-543+540 (prawa strona drogi), 547+600-549+840 (prawa strona drogi), 553+900-554+120 (lewa strona drogi), 554+100-556+150 (prawa strona drogi), 555+700-556+025 (lewa strona drogi), 557+730-558+260 (prawa strona drogi) zaprojektowane zostały odcinki do odtworzenia brzegowej ściany lasu. Projektowana zieleń z czasem zrekompensuje straty i zmiany przestrzenne powstałe na skutek wycinki. Konieczne jest, aby zastosowane drzewa i krzewy nawiązywały do charakteru otoczenia.

Przebudowa trasy stanie się barierą dla funkcjonowania szlaków migracji zwierząt. Mając to na uwadze, zaprojektowane zostały: trzy przejścia górne dla zwierząt dużych o szerokości ok. 50 m i ok. 30 m, przejścia dolne dla zwierząt dużych i średnich o szerokości ok. 80m, 40m, 16m, 15 m oraz 14 przejść dla małych zwierząt i płazów. Przy przejściach dla płazów zastosowany zostanie szczelny system konstrukcji naprowadzających o wysokości ok. 0,5 m, aby płazy nie wychodziły na drogę.

Planowana inwestycja przebiega na długości ok. 2,1 km przez obszary cenne przyrodniczo na których występują gatunki i siedliska chronione w ramach sieci Natura 2000 – „Wzgórza Chęcińsko-Kieleckie”. Jest to teren dobrze zagospodarowany turystycznie ze względu na bliskość Świętokrzyskiego Parku Narodowego. Ostoja charakteryzuje się urozmaiconą morfologią i zróżnicowanym pokryciem roślinnym. Na szczególną uwagę zasługują obszary krasowe związane z występowaniem skał węglanowych. Procesy krasowe widoczne na powierzchni doprowadziły do utworzenia jaskiń wewnątrz górotworu. Wśród siedlisk leśnych występują bory sosnowe i mieszane, dąbrowy, grądy, olsy i łągi. Na stromych zboczach wzniesień i w kamieniołomach utrzymują się murawy kserotermiczne, a w dolinach łąki i pola uprawne. Wybudowanie nowej jezdni będzie wymagało zajęcia dodatkowego terenu o szerokości ok. 30-50 m od krawędzi istniejącej drogi po jej prawej

stronie. W strefie przecinanej przez analizowaną drogę nie zidentyfikowano siedlisk wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej. Biorąc pod uwagę zakres planowanych robót oraz charakter przedmiotu ochrony stwierdza się, że omawiane przedsięwzięcie nie powinno negatywnie oddziaływać na „Wzgórza Chęcińsko-Kieleckie”.

Projektowana obwodnica będzie przebiegać przez Podkielecki Obszar Chronionego Krajobrazu (na długości ok. 11 km), Chęcińsko-Kielecki Obszar Chronionego Krajobrazu (na długości ok. 2 km) oraz Chęcińsko-Kielecki Park Krajobrazowy na długości ok. 8 km. W obrębie Podkieleckiego OChK planowana droga ciągnie się od km 538+800 do km 549+780. W rejonie w/w OChK znajdują się: rezerwat leśny Sufraganiec (ok. 0,2 km od planowanej inwestycji) leżący przy północnej granicy miasta Kielce. W rezerwacie ochroną objęty jest fragment lasu mieszanego, w którym dominuje jodła z udziałem dębu, sosny, klonu, jaworu i grabu w wieku do 200 lat. Chęcińsko-Kielecki OChK stanowi otulinę Chęcińsko-Kieleckiego Parku Krajobrazowego. W granicach Parku w pobliżu obwodnicy znajdują się 4 rezerwaty przyrody: Góra Zelejowa, Chelosiowa Jama, Jaskinia Raj oraz Moczydło. Rezerwat geologiczny – Góra Zelejowa (ok. 450 m od inwestycji), utworzony dla zachowania form skalnych obrazujących wietrzenie krasowe oraz dla ochrony rzadkich gatunków roślin kserotermicznych. Około 600 m od drogi, po prawej stronie znajduje się kolejny rezerwat Chelosiowa Jama, ogromna jaskinia położona na terenie nieczynnego kamieniołomu wapienników. Najslawniejszym rezerwatem jest Jaskinia Raj oddalona o ok. 1,5 km od inwestycji. Obok walorów geologicznych rezerwat posiada walory przyrodnicze. Obszar objęty ochroną porasta las sosnowy z domieszką dębu i jodły. Na terenie Chęcińsko-Kieleckiego Parku Krajobrazowego położony jest także rezerwat Moczydło. Przedmiotem ochrony w w/w rezerwacie są pozostałości górnictwa kruszcowego w formie szpar i szybków. Realizacja planowanego przedsięwzięcia ze względu na zakres robót oraz projektowane zabezpieczenia środowiska nie będzie stanowić znaczącego negatywnego oddziaływania na ww. obszary.

Odpady budowlane będą segregowane i składowane w wydzielonym miejscu, w pojemnikach, oraz regularnie odbierane przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą powstać w ramach robót budowlanych będą segregowane i oddzielane od odpadów obojętnych i wywożone do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich unieszkodliwianiem. Zaplecze budowy zostanie zlokalizowane poza: obszarami zabudowy mieszkaniowej, granicami głównego zbiornika wód podziemnych GZWP nr 417 Kielce, strefą ujęć wód podziemnych w miejscowościach Górki Szczukowskie i Kielce-Białogon oraz dolinami rzek: Bobrza, Sufraganiec i Bobrzyczka.

Prace budowlane będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, po zakończeniu prac teren zostanie zrehabilitowany i przywrócony do poprzedniego stanu.

W pasie inwestycji oraz jej pobliżu zidentyfikowano obiekty o charakterze kulturowym i historycznym, które nie są wpisane do rejestru zabytków, ani nie są chronione zapisami prawa miejscowego.

Na trasie planowanej inwestycji znajdują się stanowiska archeologiczne. W celu zabezpieczenia dóbr kultury zostaną przeprowadzone wyprzedzające badania archeologiczne. Dodatkowo w trakcie prowadzenia robót ziemnych zostanie zapewniony stały nadzór archeologiczny.

Z uwagi na brak transgranicznego oddziaływania oraz fakt, że przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnej awarii – w niniejszej decyzji nie określono wymogów w w/w zakresie.

Nie stwierdzono również konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem. Analizę należy wykonać w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Do tut. Urzędu nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski społeczeństwa dotyczące negatywnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, a poruszane na rozprawie administracyjnej kwestie zostały szczegółowo wyjaśnione podczas rozprawy. W analizie uwag i wniosków wnoszonych przez społeczeństwo pominięto postulaty odnoszące się do wykupów nieruchomości, odszkodowań, ponieważ nie były one przedmiotem prowadzonego postępowania.

Uwzględniając przedstawione wnioski, należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie, przy wypełnieniu warunków wymienionych powyżej nie powinno negatywnie oddziaływać na środowisko.

Wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Kielcach o nadanie przedmiotowej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności tut. organ uznał za zasadny.

Nadanie przedmiotowej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności przyczyni się do przyspieszenia realizacji drogi. Inwestycja zwiększy bezpieczeństwo ruchu drogowego poprzez budowę dwupoziomowych węzłów i skrzyżowań oraz eliminację możliwości włączenia się do drogi z terenów przyległych. Ze względu na wygrodzenie drogi, budowę przejść i kładek dla pieszych oraz budowę specjalnych przejść dla zwierząt ograniczona zostanie możliwość wtargnięcia ludzi i zwierząt na jezdnię.. Wymienione działania wpłyną na zmniejszenie ilości wypadków. Powołując się na dane otrzymane od Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji z siedzibą w Kielcach, w okresie od 2001r do 2005r. na drodze nr 7 odnotowano 60 wypadków i 169 kolizji. Zostało w nich rannych 98 osób a 15 poniosło śmierć.

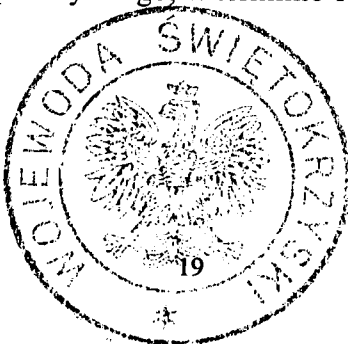
W ramach przedsięwzięcia przewiduje się budowę ekranów akustycznych dla ochrony zabudowy mieszkaniowej znajdującej się w otoczeniu drogi S-7. Obecnie brak jest jakichkolwiek urządzeń minimalizujących oddziaływania drogi w zakresie hałasu, co przedkłada się na przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Budowa urządzeń odwodnienia drogi zabezpieczy wody powierzchniowe i podziemne przed zanieczyszczeniami komunikacyjnymi również w razie wystąpienia poważnej awarii, co ma istotne znaczenie ze względu na przecinane przez drogę strefy ochronne ujęć.

W związku z powyższym postanowiono jak w sentencji.

### Pouczenie

Od niniejszej decyzji stronom przysługuje odwołanie do Ministra Środowiska, za pośrednictwem Wojewody Świętokrzyskiego, w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.



*[Handwritten signature]*  
Marek Piątasik  
DORĘCZNIK  
URZĘDNIK  
URZĘDNIKA I ROLNICTWA

### Załącznik:

1. Charakterystyka całego przedsięwzięcia stanowiąca załącznik nr 1.

### Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Kielcach  
ul. Paderewskiego 43/45, 25-950 Kielce za pośrednictwem  
**Pana Jerzego Słabika**  
**Jacobs Polska Sp. z o.o., Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa**
2. Agencja Nieruchomości Rolnych Oddział Terenowy w Rzeszowie  
ul. 8 Marca, Rzeszów
3. Polskie Koleje Państwowe S.A.  
ul. Szczęśliwicka 62, 00-973 Warszawa
4. Gmina Kielce, Rynek 1, 25-303 Kielce
5. Miejski Zarząd Dróg Kielce  
ul. Prendowskiej 7, Kielce
6. Lasy Państwowe Nadleśnictwo Kielce  
ul. Hubalczyków 15, 25-668 Kielce
7. Gmina Masłów, Masłów I 118,
8. Powiatowy Zarząd Dróg w Kielcach, ul. Miła 73
9. Gmina Miedziana Góra, ul. Urzędnicza 18, 26-085 Miedziana Góra
10. Świętokrzyski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Kielcach  
ul. Witosa 86, 25-561 Kielce
11. Gmina Piekoszów ul. Częstochowska 62, 26-065 Piekoszów
12. Powiat Kielecki, w/m
13. Gmina Sitkówka-Nowiny ul. Białe Zagłębie 25, 26-052 Sitkówka-Nowiny
14. Base –Invest Sp. z o.o. Górki Szczukowskie 81, Piekoszów
15. Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Kielcach, ul. Jagiellońska 72
16. Gmina Chęciny Plac 2 Czerwca 4, 26-060 Chęciny
17. PPUP Poczta Polska ul. Małachowskiego 2, 00-940 Warszawa
18. PKN Orlen S.A ul. Chemików 7, 09-411 Płock
19. pozostałe strony poprzez obwieszczenia w:
  - UG Masłów,
  - UG Miedziana Góra,
  - UG Piekoszów,
  - UG Sitkówka-Nowiny,
  - UMiG Chęciny,
  - UM Kielce,
  - BOK w/m –tablica informacyjna ŚUW
20. 2×a/a.

### Do wiadomości:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad O Kielce  
ul. Paderewskiego 43/45, 25-950 Kielce
2. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Kielcach
3. Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska w Kielcach

## **Charakterystyka przedsięwzięcia.**

### **Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia**

Planowana inwestycja obejmuje rozbudowę istniejącej obwodnicy Kielc o długości ok. 23 km do parametrów dwujezdniowej drogi ekspresowej. W pierwszym etapie obie jezdnie będą miały po dwa pasy ruchu w każdą stronę, natomiast w układzie docelowym ma zostać zrealizowany jeszcze jeden dodatkowy pas ruchu w każdą stronę, pod który przewidziano rezerwę terenu w pasie dzielącym. Projektowana trasa ma swój początek tuż za węzłem w miejscowości Wiśniówka, w km 538+800 i kończy się w km 561+487. Połączenie projektowanej obwodnicy z istniejącym układem drogowym zapewnią będą trzy węzły drogowe: Kostomłoty w km 545+424 (na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 74), Jaworznia w km 553+858 (na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 761) oraz węzeł Chęciny w km 560+779 (na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 762). Połączenie między układem lokalnym oraz zapewnienie mu ciągłości zrealizowane jest poprzez przejazdy drogowe zlokalizowane nad lub pod jezdnią drogi S-7. W celu zapewnienia ciągłości dróg układu lokalnego zaprojektowano drogi obsługujące biegnące często wzdłuż pasa projektowanej drogi krajowej.

Odcinek drogi przeznaczony do rozbudowy znajduje się w granicach administracyjnych województwa świętokrzyskiego, w powiecie kieleckim, na terenie gmin: Masłów, Miedziana Góra, miasto Kielce, Piekoszków, Sitkówka-Nowiny i miasto Chęciny.

Lokalizacja obiektów drogowych nie ulegnie zasadniczej zmianie w stosunku do stanu istniejącego. Przewiduje się jedynie rozbudowę większości z nich oraz dostosowanie ich części do wymagań, jakie powinny spełniać przejścia dla zwierząt. W rejonie węzła Kostomłoty ze względu na znaczną jego rozbudowę oraz zmianę przebiegu drogi krajowej 74 zaprojektowane zostały nowe wiadukty drogowe. Nowy przejazd drogowy zaprojektowany został również w rejonie istniejącego w tej chwili jednopoziomowego skrzyżowania z drogą S-7, łączącego Zelejewą z Sitkówką.

W projekcie przewidziana została również rezerwa na Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP). Zaproponowano dwa MOP-y położone naprzeciwko siebie po obydwu stronach drogi S-7.

Celem inwestycji jest:

- poprawa przepustowości i prędkości ruchu tranzytowego na kierunku Warszawa – Radom – Kielce – Kraków,
- dostosowanie nośności drogi do wymagań obowiązujących przepisów,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu w korytarzu drogi krajowej nr 7,
- poprawa warunków ekologicznych w korytarzu drogi krajowej nr 7,
- umożliwienie aktywizacji gospodarczej terenów zlokalizowanych m.in. w sąsiedztwie drogi krajowej nr 7 oraz w województwie świętokrzyskim.

Wszystkie wyżej wymienione działania mają w efekcie poprawić komfort jazdy oraz podnieść poziom bezpieczeństwa w ruchu pojazdów i pieszych na drodze krajowej nr 7.

**Powierzchnia zajmowanej nieruchomości a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycie szatą roślinną.**

Obwodnica Kielc, funkcjonująca od 1984 roku, jest elementem drogi krajowej S-7 Warszawa – Radom – Kielce – Kraków. Istniejąca droga krajowa nr 7 na odcinku obwodnicy Kielc przebiega głównie przez tereny leśne. Z całkowitej długości trasy w terenach zalesionych zlokalizowane są odcinki o łącznej długości 9,8 km (43,7 %). Duży udział wśród terenów, przez które przechodzi analizowana droga, mają tereny o rolniczym charakterze, częściowo przekształcone już w nieużytki. W mniejszym udziale występują łąki i pastwiska. Łącznie tereny otwarte przecinane są na długości około 8 km (36%). Tereny zabudowane przecinane są na długości około 4,5 km (20,3 %). W pasie projektowanej inwestycji występuje sporadyczna zabudowa jednorodzinna, zwłaszcza w rejonach przecięcia drogi z drogami poprzecznymi, w tym w szczególności w sąsiedztwie węzłów drogowych Kostomłoty oraz Jaworznia. Zabudowa mieszkalna znajduje się w pobliżu drogi w miejscowościach: Kostomłoty I, Niewachłów II, Szczukowskie Górki, Janów Górny, Szewce, Zelejowa w Łąkach.

W granicach objętych rozbudową droga S-7 przecina w trzech miejscach linię kolejową, w każdym z tych przypadków droga S-7 przeprowadzana jest górami na wiadukcie. W pasie projektowanej inwestycji znajdują się również dwa większe cieki wodne – rzeki Sufraganiec i Bobrza oraz kilkanaście przepustów pod drogą główną, łącznicami, drogami poprzecznymi i serwisowymi

**Podstawowe parametry techniczne i rodzaj technologii.**

Projektowana obwodnica Kielc będzie drogą klasy S o dwóch jezdniach przedzielonych trawiastym pasem dzielącym (w nim pozostawiono rezerwę terenu pod przyszłościowy 3 pas ruchu w każdym kierunku). Szerokość każdej jezdni tej drogi będzie wynosiła 10,0 m, w tym dwa pasy ruchu po 3,5 m, pobocze awaryjne 2,5 m i opaska wewnętrzna 0,5 m. Szerokość pasa dzielącego, ze względu na konieczność zapewnienia widoczności na zatrzymanie na łukach poziomych, oraz ze względu na zostawienie rezerwy pod 3 pas ruchu, jest zmienna, lecz nie mniejsza niż 12,0 m wraz z opaskami. W celu dostosowania istniejącej jezdni o szerokości 11,0 m do przekroju wymaganego dla dróg dwujezdniowych, zaproponowano odcięcie 1,0 m nawierzchni i przekształcenie go w część projektowanego pasa dzielącego, co nie powodowało konieczności ingerowania w istniejące ukształtowanie korpusu drogowego, między innymi na zachowanie istniejących skarp nasypów i wykopów.

**Urządzenia ograniczające uciążliwość drogi dla środowiska.**

**a) Zabezpieczenia klimatu akustycznego.**

Wybudowane zostaną ekrany akustyczne o projektowanej wysokości od 4 do 6 m w miejscach, gdzie obliczony poziom hałasu w rejonie zabudowy mieszkalnej przekracza wartość dopuszczalną;

Lokalizacje poszczególnych ekranów przedstawiono w sentencji decyzji – punkt III.1.

**b) Przejścia dla zwierząt.**

W celu ochrony istniejących połączeń pomiędzy obszarami czynnymi biologicznie zaprojektowano realizację przejść dla zwierząt dużych, średnich, małych i płazów pod i nad drogą, z wykorzystaniem obiektów o innych funkcjach (mosty, przepusty) a także samodzielnych przejść. Wygrodenie pasa drogowego na odcinkach dojazdów do przejść (ogrodzenie naprowadzające) oraz w obszarach leśnych uniemożliwi zwierzętom przechodzenie przez drogę, wyznaczone przejścia stanowiąc będą jedyne miejsce do przekroczenia pasa drogowego.

Lokalizacje poszczególnych przejść przedstawiono w sentencji decyzji – punkt III.6, 7.

**c) Zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego.**

Standardowym rozwiązaniem odwodnienia powierzchniowego pasów drogowych na obszarach niezabudowanych są przydrożne rowy trawiaste. Rowy te pełnią jednocześnie funkcję urządzeń oczyszczających, zapewniając redukcję zawiesin o 40 – 80%. Przed odpływem z rowu do odbiornika ścieki odpadowe zatrzymywane będą w zbiornikach retencyjnych wyrównujących odpływ.

Zbiorniki retencyjne umiejscowione na terenach wrażliwych i zagrożonych (strefy ochrony pośredniej ujęcia wody) zostaną uszczelnione, a ich odpływ zostanie zasyfonowany, co zapobiegnie spływowi lżejszych substancji ropopochodnych do odbiornika. Ścieki w zbiorniku zostaną oczyszczone z zawiesiny ogólnej, która opadnie na dno zbiornika. Syfon na odpływie pozwoli na odprowadzenie wód ze środkowej warstwy (zawiesina pozostanie na dnie, a substancje ropopochodne na górze). Podobnie rowy znajdujące się w tych rejonach zostaną uszczelnione foliami wytłaczanymi w celu minimalizacji zagrożeń dla ujęć wody. W rejonach węzłów drogowych (Kostomłoty, Jaworzna, Chęciny) system odwodnienia drogi oparty jest na kanalizacji.

**d) Pasy zieleni ochronnej.**

W celu ochrony gruntów rolnych, gdzie występuje intensywna uprawa na odcinku o długości ok. 1 km ( km 551+845 – 552+790) zaprojektowano pas zieleni izolującej – zwarta roślinność krzewiasta wpływająca na skuteczne zatrzymywanie zanieczyszczeń i pyłów, po prawej stronie drogi.

Ze względu na potrzebę wycinki drzew i krzewów w obszarach leśnych zostanie odtworzona ekotonowa ściana lasu. Ponadto zostaną wykonane nasadzenia roślinności o funkcjach krajobrazowych na obszarach węzłów i w otoczeniu zbiorników retencyjnych. W okolicach przejść dla zwierząt nad obwodnicą i pod obiektem mostowym na Bobrzy zostaną utworzone odpowiednio ukształtowane nasadzenia naprowadzające.

Lokalizację nasadzeń przy drodze S-7 oraz odcinki do odtworzenia brzegowej ściany lasu przedstawiono w sentencji decyzji – punkt III. 9, 10.

*[Signature]*  
Zap. WSKŁADANY WYKONAWCZYM  
dr inż. ...  
DYREKTOR ...  
ŚRODOWISKA I OCHRONY ...  
ROLNICTWA