

RŚP-II.6220.13.2019.

**OBWIESZCZENIE
BURMISTRZA MIASTA I GMINY OPATÓW**

Na podstawie art. 38 ustawy z dnia 3 października 2008r o udostępnianiu o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 283), **podaję do publicznej wiadomości informację**, że dnia 29.05.2020 r. została wydana decyzja Burmistrza Miasta i Gminy Opatów, znak: RŚP-II.6220.13.2019. o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn: „**Budowa jednojezdniowej drogi krajowej 74, klasy GP łączącej DK9 i DK 74(łącznik północny) w ramach zadania: Budowa obwodnicy Opatowa S74 i DK9**”

Z treścią decyzji o której mowa powyżej, można zapoznać się w Referacie Rolnictwa Ochrony Środowiska i Promocji Urzędu Miasta i Gminy Opatów, ul. Plac Obrońców Pokoju 34, 27-500 Opatów, pok. Nr 9, od poniedziałku do piątku, w godzinach 7.⁰⁰ – 14.⁰⁰.



BURMISTRZ
Grzegorz Gajdoski
Grzegorz Gajdoski

Niniejsze obwieszczenie ogłoszono:

- na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Miasta i Gminy w Opatowie.
- w miejscu planowanego przedsięwzięcia.
- na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta i Gminy w Opatowie www.bip.umopatow.pl

RŚP-II-6220.13.2019

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r.-Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r., poz. 256 z późn. zm.), oraz art 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 72 ust 1 pkt 1 i pkt 3, art. 75 ust 1 pkt 4, art. 84 ust 1 i ust 2, art. 85 ust 1, ust 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. – o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020r. poz. 283 z późn. zm.) oraz § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019r. poz. 1839) po rozpatrzeniu wniosku z dnia 10.10.2019 r. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad - Skarb Państwa, adres do doręczeń Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Kielcach, ul. Paderewskiego 43/45, 25-950 Kielce, działającego za pośrednictwem Pełnomocnika Agnieszki Żabę-Żabińską Promost Consulting Sp. zo.o. Sp. k. Oddział w Kielcach 25-363 Kielce, ul. Wesoła 37B/4

orzekam

dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa jednojezdniowej drogi krajowej 74, klasy GP łączącej DK9 i DK 74 (łącznik północny) w ramach zadania: Budowa obwodnicy Opatowa S74 i DK9” w wariantcie 2a stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określam warunki jego realizacji, a także wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w szczególności w projekcie budowlanym:

1. Prace budowlane na obszarze, w sąsiedztwie którego w promieniu 100 m występuje zabudowa mieszkaniowa, prowadzić w porze dziennej, tj. w godzinach 6⁰⁰ - 22⁰⁰; w miarę możliwości unikać jednoczesnej pracy urządzeń emitujących hałas o dużym natężeniu; ograniczyć do minimum prowadzenie robót z użyciem sprzętu wibracyjnego w pobliżu budynków mieszkalnych. W trakcie realizacji inwestycji ograniczyć jałową pracę silników pojazdów i sprzętu wibracyjnego oraz innego sprzętu ciężkiego (np. walce wibracyjne, ubijaki, młoty pneumatyczne, itp.); wszystkie urządzenia utrzymywać we właściwej sprawności technicznej.
2. Plac budowy i drogi dojazdowe należy utrzymywać w stanie ograniczającym pylenie (drogi na

- placu budowy zraszać wodą), zapewnić Prace budowlane na obszarze, w sąsiedztwie którego w promieniu 100 m występuje zabudowa mieszkaniowa transport materiałów budowlanych z użyciem środków zabezpieczających przed pyleniem (przykrycia skrzyń samochodów), w jak największym stopniu stosować do podbudowy gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy. Drogi dojazdowe do obsługi placów budowy należy wytyczać w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych.
3. Zaplecze budowy wraz z bazą transportowo-sprzętową zorganizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu, a po zakończeniu prac teren przywrócić do możliwie zbliżonego do pierwotnego; ustawić na czas budowy przenośne sanitariaty i zapewnić ich regularne opróżnianie.
 4. Zaplecze budowy, miejsca magazynowania materiałów i odpadów oraz place postojowe i technologiczne należy zabezpieczyć przed infiltracją zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego.
 5. Zaplecza budowy i baz materiałowo-sprzętowych nie należy lokalizować w rejonie zabudowy mieszkaniowej tj.: od km ok. 0+000 do ok. 0+200; od km ok. 0+550 do ok. 0+750; od km ok. 1+550 do ok. 1+750; od km ok. 2+450 do ok. 2+600.
 6. Niezanieczyszczone masy ziemne, powstające podczas prac budowlanych w jak największym stopniu zagospodarować na terenie planowanej inwestycji, zgodnie z obowiązującymi przepisami (wykorzystać np.: do budowy nasypów, niwelacji terenu). Humus składować oddzielnie i wykorzystać do prac wykończeniowych. W przypadku zanieczyszczonej ziemi postępować zgodnie z zasadami gospodarowania odpadami.
 7. Prace budowlane należy prowadzić w sposób zabezpieczający przed zanieczyszczeniem gruntu, w przypadku awaryjnego wycieku substancji ropopochodnych, zanieczyszczenia należy zebrać przy użyciu sorbentów, a następnie przekazać odbiorcom posiadającym stosowne zezwolenie w zakresie gospodarowania odpadami.
 8. Zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami wytwarzanymi w czasie budowy, magazynować je selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska zanieczyszczeń oraz zapewnić ponowne wykorzystanie, bądź ich sukcesywny odbiór przez podmioty posiadające stosowne zezwolenie w tym zakresie.
 9. Prace budowlane nie mogą zmieniać stanu wody na gruncie ze szkodą dla gruntów sąsiednich.
 10. Prace związane z wycinką drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgu większości ptaków i wychowywania młodych, tj. w okresie od 16 października do końca lutego; poza tym terminem wykonywanie prac możliwe jest wyłącznie pod nadzorem przyrodniczym, który zweryfikuje zakończenie lęgów ptaków występujących na tym terenie. W razie stwierdzenia gniazdowania poszczególne drzewa lub krzewy należy wyłączyć z wycinki do czasu zakończenia lęgów.
 11. Zdjęcie wierzchniej warstwy ziemi – humusu wykonać, od środka terenu ku jego brzegom, w terminie od 15 sierpnia do 15 października, dopuszcza się jej usuwanie poza w/w okresem pod warunkiem zapewnienia ciągłego nadzoru przyrodniczego i stosowania się do jego wskazań.
 12. W czasie prowadzenia prac przygotowawczych oraz robót budowlanych zapewnić specjalistyczny nadzór przyrodniczy. Nadzór przyrodniczy obejmować winien kontrolę

działań zapobiegających i zabezpieczających środowisko przyrodnicze na etapie realizacji robót budowlanych, w szczególności nad czynnościami związanymi z usuwaniem wierzchniej warstwy ziemi.

13. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do usunięcia, wykonywać z należytą ostrożnością:
 - pnie drzew nieprzeznaczonych do wycinki zabezpieczyć na czas budowy osłonami (np. z desek, siatki, słomy) lub teren, gdzie rosną ogrodzić;
 - wykopy wykonywane w strefie korzeniowej drzew przeprowadzać ręcznie, lub niewielkimi koparkami, a odsłonięte fragmenty korzeni osłonić warstwą wilgotnego torfu i tkaniną jutową lub matami słomianymi albo warstwą torfu i wykonać deskowanie;
 - nie lokalizować placów składowych (baz materiałowo-sprzętowych), tymczasowych dróg przejazdowych i miejsc postoju sprzętu w obrębie zasięgu rzutu koron drzew, jak również w odległości 2 m od nich.
14. Zieleń urządzoną nasadzić z rodzimych gatunków roślin.
15. Obszar wykonywania robót z uwagi na możliwość wchodzenia drobnych zwierząt na plac budowy, należy zabezpieczyć ogrodzeniami tymczasowymi wzdłuż całej inwestycji, zarówno po stronie prawej, jak i lewej. W przypadku uwięzienia zwierząt w wykopach lub innych elementach konstrukcji drogi (np. elementach odwodnienia) należy umożliwić im ucieczkę lub w sposób dla nich bezpieczny przenieść w dogodne siedlisko poza teren prac.
16. Na oświetlonych odcinkach drogi stosować oświetlenie o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV, np. lampy sodowe, ograniczające przywabianie owadów.
17. W sytuacji natrafienia w trakcie wykonywania robót budowlanych lub ziemnych na przedmiot, co do którego istnieje przypuszczenie, że jest on zabytkiem należy wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, zabezpieczyć ten przedmiot i miejsce jego odkrycia, przy użyciu dostępnych środków, niezwłocznie powiadomić o znalezisku właściwego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków lub w sytuacji gdy jest to niemożliwe, Burmistrza Miasta i Gminy Opatów.
18. Wykonać system odwodnienia składający się z:
 - szczelnych zbiorników retencyjno-odparowujących, o pojemności dostosowanej do odpływu z poszczególnych zlewni;
 - rowów trawiastych, rowów zabudowanych lub kanalizacji (odcinki połączeniowe – przejścia poprzeczne pod drogami).System należy utrzymywać w należytym stanie technicznym oraz dokonywać regularnych przeglądów zbiorników i kanałów.
19. Zastosować środki ochrony przed ponadnormatywnym hałasem, tj. ekran akustyczny pochłaniający nr EP1 po lewej stronie drogi (od km około 3+067,9 projektowanej DK74 do km 0+ około 117,77 starodroża DK74) o długości ok. 131 m i wysokości 5 m (klasa izolacyjności nie mniejsza niż B3, klasa pochłaniania nie mniejsza niż A4).
20. Wykonać przejścia dla małych zwierząt pod DK74 (łącznik północny) wraz z ogrodzeniem ochronno-naprowadzającym na całej trasie inwestycji:
 - obiekt PZM-2.1 w km ok. 0+303 o parametrach: światło poziome min. 1,5 m; światło pionowe min. 1,0 m; długość ok. 17,45 m; współczynnik względnej ciasnoty 0,08;

- obiekt PZM-2.2 w km ok. 2+313,20 o parametrach: światło poziome min. 1,5 m; światło pionowe min. 1,0 m; długość ok. 18,70 m; współczynnik względnej ciasnoty 0,08.

Niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.

Uzasadnienie

Na wniosek Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad - Skarb Państwa, adres do doręczeń Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Kielcach, ul. Paderewskiego 43/45, 25-950, działającego za pośrednictwem Pełnomocnika Panią Agnieszkę Żabę-Żabińską Promost Consulting Sp. z o.o. Sp. k. Oddział w Kielcach 25-363 Kielce, ul. Wesola 37B/4 (data wpływu 10.10.2019r.), Zawiadomieniem Nr RŚP-II.6220.13.2019 z dnia 16.10.2019r Burmistrz Miasta i Gminy w Opatowie wszczął postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn: **„Budowa jednojezdniowej drogi krajowej 74, klasy GP łączącej DK9 i DK 74 (łącznik północny) w ramach zadania: Budowa obwodnicy Opatowa S74 i DK9”**. Do wniosku zgodnie z art. 74 ustawy załączono w 4 egzemplarzach: kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z zapisem w formie elektronicznej, kopie mapy ewidencyjnej z zaznaczoną lokalizacją projektowanego przedsięwzięcia oraz obejmującą obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie oraz pełnomocnictwo dla Pani Agnieszki Żaby- Żabińskiej Promost Consulting Sp. z o.o. Sp. k. Oddział w Kielcach 25-363 Kielce, ul. Wesola 37B/4. W postępowaniu ustalono więcej niż 10 stron postępowania. W dniu 16.10.2019 r. Burmistrz Miasta i Gminy w Opatowie Obwieszczeniem Nr RŚP-II.6220.13.2019 z dnia 16.10.2019 zawiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn: **„Budowa jednojezdniowej drogi krajowej 74, klasy GP łączącej DK9 i DK 74 (łącznik północny) w ramach zadania: Budowa obwodnicy Opatowa S74 i DK9”**

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1 i pkt 2 w/w ustawy organ prowadzący postępowanie pismem Nr RŚP-II.6220.13.2019r z dnia 16.10.2019 r. wystąpił do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Kielcach, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Opatowie oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie o wydanie opinii w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla w/w przedsięwzięcia oraz określenia ewentualnego zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Opatowie opinią sanitarną Nr SE.V-4470/4/20 z dnia 13.02.2020 i Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach pismem Nr-WOO.II.4240.244.2019.J.O.5 z dnia 03 marca 2020 r. oraz Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie pismem Nr KR..RZŚ.435.945.2019.MK z dnia 27 kwietnia.2020r wyrazili opinię, że dla przedsięwzięcia pn: **„Budowa jednojezdniowej drogi krajowej 74, klasy GP łączącej DK9 i DK 74 (łącznik północny) w ramach zadania: Budowa obwodnicy Opatowa S74 i DK9”** nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Burmistrz Miasta i Gminy w Opatowie obwieszczeniem z dnia 07.05.2020r zawiadomił strony postępowania administracyjnego o zakończeniu postępowania dowodowego w przedmiocie wydania

decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn: „Budowa jednojezdniowej drogi krajowej 74, klasy GP łączącej DK9 i DK 74 (łącznik północny) w ramach zadania: Budowa obwodnicy Opatowa S74 i DK9”.

W KIP jako wariant inwestycyjny najlepszy dla środowiska wskazano wariant 2a. W ramach analizy wielokryterialnej przedstawiono w KIP możliwe warianty realizacji inwestycji. Dla wyznaczonych podstawowych wariantów nr 1 i nr 2 opracowano podwarianty: 1a- 1c i 2a – 2b różniące się rozwiązaniami szczegółowymi. Wariantowanie w szczególności dot. lokalizacji inwestycji, zajętości terenu oraz uwarunkowań przyrodniczych. Wskazano, iż za wyborem w/w wariantu inwestycyjnego przemawiają korzystniejsze warunki gruntowe, ponadto ilość przemieszczanych gruntów w tym wariantcie jest znacznie mniejsza niż w pozostałych. Wariant ten określono jako akceptowany zarówno przez społeczność lokalną (mieszkańców i użytkowników gruntów), jak i samorząd, a zatem korzystniejszy pod względem społecznym.

Dla wariantu alternatywnego 1a wskazano brak akceptowalności przez samorządy i społeczność lokalną.

W sferze uwarunkowań technicznych i środowiskowych występuje potrzeba wykonywania większych nasypów i znacznie większych przemieszczeń gruntów, pomimo mniejszej zajętości terenu. Ponadto mniej korzystne są warunki gruntowe w przebiegu drogi w tym wariantcie w stosunku do wariantu preferowanego.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach w dniu 28.11.2019 r. wydał decyzję znak: WOO-I.420.108.2018.KT.32 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Budowa obwodnicy Opatowa w ciągu drogi S74 i DK9” według wariantu 1A-BIS2. Inwestycja ta polegać będzie na budowie po nowym śladzie odcinka drogi krajowej nr 9 oraz drogi ekspresowej S74 o łącznej długości ok. 15 km, stanowiących obwodnicę miejscowości Opatów zlokalizowaną w granicach administracyjnych gmin: Opatów, Lipnik i Sadowie, powiat opatowski, woj. świętokrzyskie. W decyzji określono, iż rozwiązania projektowe obwodnicy umożliwiają w przyszłości wpięcie projektowanego w ramach odrębnego opracowania „łącznika północnego” omijającego miejscowość Opatów od strony północno-wschodniej i połączonego ze wschodnim wylotem istniejącej DK 74 z miasta Opatów, którego koniec zaplanowany będzie w miejscowości Adamów.

Biorąc pod uwagę zakres obydwu inwestycji może nastąpić kumulacja ich oddziaływania zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji. Zatem realizacja obwodnicy i łącznika powinna być zaplanowana w koordynacji, w tym z innymi przedsięwzięciami, działaniami planowanymi w sąsiedztwie, tak aby wyeliminować i zminimalizować uciążliwości związane z ich oddziaływaniami na środowisko, poprzez m. in. właściwą organizację robót i rozłożenie w czasie planowanych inwestycji.

W związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia zostanie wykorzystana energia elektryczna, woda, głównie do celów sanitarnych, paliwa płynne stanowiące napęd maszyn i sprzętu budowlanego oraz piasek, kruszywo, beton asfaltowy, elementy betonowe itp. Po zrealizowaniu inwestycji zapotrzebowanie na energię elektryczną z uwagi na budowę oświetlenia drogowego wyniesie ok. 50 kWh/dobę. Droga zostanie poprowadzona przez tereny o różnych funkcjach: rolniczej, komunikacyjnej, zabudowy mieszkaniowej. W ramach budowy drogi konieczna będzie wycinka

pojedynczych około 44 drzew na planowanym przebiegu drogi (tj. ok. 38 szt. o średnicy ≥ 50 cm; ok. 2 szt. o średnicy 30 cm; ok. 4 szt. o średnicy 25 cm) oraz ok. 4,3 ha powierzchni zadrzewionych, w tym sadów. W ramach inwestycji przewidziano realizację przejść dla małych zwierząt. Z uwagi na powyższe, lokalizację poza siedliskami będącymi przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000, wskazane w przedmiotowej opinii działania minimalizujące w stosunku do gatunków zwierząt, nie przewiduje się znaczącego wpływu na różnorodność biologiczną.

Podczas prac budowlanych, w sąsiedztwie placu budowy wystąpią potencjalne uciążliwości w tym: emisja hałasu, zanieczyszczeń do powietrza oraz wytwarzanie odpadów. Jak wskazano w KIP zajęcie terenu pod zaplecza będzie mieć charakter tymczasowy, zaplecza będą lokalizowane przede wszystkim w obrębie terenu planowanego do zajęcia pod inwestycję. Zaplecza nie powinny być lokalizowane w rejonie zabudowy mieszkaniowej tj.: od km ok. 0+000 do ok. 0+200; od km ok. 0+550 do ok. 0+750; od km ok. 1+550 do ok. 1+750; od km ok. 2+450 do ok. 2+600.

Prace budowlane wiązać się będą ze wzrostem poziomu hałasu oraz emisji zanieczyszczeń do powietrza, których źródłem będzie praca sprzętu budowlanego i środków transportu. Uciążliwości te będą mieć zasięg lokalny i ustaną z chwilą zakończenia prac. Przedsięwzięcie będzie realizowane również w sąsiedztwie terenów chronionych akustycznie, zatem w celu zmniejszenia uciążliwości dla mieszkańców i użytkowników najbliższej zabudowy, prace budowlane w sąsiedztwie tych terenów powodujące istotną emisję hałasu (głównie przy użyciu ciężkiego sprzętu) będą wykonywane tylko w porze dziennej, przy zastosowaniu urządzeń i maszyn w pełni sprawnych oraz zostanie zapewniona odpowiednia organizacja prac minimalizująca uciążliwości, w tym np. unikanie jałowej pracy maszyn i urządzeń.

Przedsięwzięcie będzie realizowane wyłącznie przy użyciu w pełni sprawnego parku maszynowego (bez nieszczelności w układach olejowych lub hamulcowych), którego stan techniczny będzie na bieżąco kontrolowany. Ewentualne miejsca składowania materiałów budowlanych oraz bazy sprzętu mogącego zanieczyścić środowisko gruntowo-wodne należy zlokalizować na powierzchni szczelnej. Teren prac winien zostać wyposażony w sorbenty do zbierania ewentualnych wycieków węglowodorów ropopochodnych. Na etapie realizacji Inwestor zapewni zaplecze sanitarne dla potrzeb brygad budowlanych w postaci przenośnych sanitariatów, których zawartość będzie odbierana przez uprawniony podmiot i wywożona do oczyszczalni ścieków.

Na etapie prac budowlanych wytworzone zostaną odpady związane z budową infrastruktury drogowej. Odpady te należy zabezpieczyć oraz zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami, tzn. segregować według właściwości, magazynować tymczasowo na terenie Inwestora w warunkach uniemożliwiających zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego; powinny być następnie odbierane przez uprawnione podmioty.

W związku z realizacją przedsięwzięcia (kształtowaniem niwelety projektowanej drogi) przewiduje się wykonywanie robót ziemnych w zakresie wykopów (o maksymalnej głębokości ok. 6,0 m w km ok. 0+640) i nasypów (o maksymalnej wysokości ok. 13 m w km ok. 0+130). Ilość przemieszczanych mas ziemnych z wykopów oszacowano na ok. 164 tys. m³, natomiast w związku z wykonaniem nasypów na ok. 108 tys. m³. Ewentualne niezanieczyszczone masy ziemne, powstające podczas prac budowlanych, a także usuniętą wcześniej warstwę gleby (humus) należy w maksymalnym stopniu zagospodarować na terenie planowanej inwestycji lub przekazać uprawnionym odbiorcom. Wykonywane prace ziemne nie mogą powodować zmian stanu wody na gruncie ze szkodą dla gruntów sąsiednich.

Jak wskazano w KIP dla przedmiotowej drogi opracowano dokumentację hydrogeologiczną i przeprowadzono wiercenia do projektowanej głębokości max 22 m p.p.t. W wykonanych otworach do głębokości 15÷22 m nie stwierdzono obecności wody podziemnej ani sączeń. Wykonane kartowanie hydrogeologiczne wykazało, że strop warstwy wodonośnej znajduje się na głębokości co najmniej 30 m p.p.t.. Na podstawie przeprowadzonych badań stwierdzono, że pierwszy poziom wodonośny związany jest z piaskowcami wieku dolnotriasowego. Strop warstwy wodonośnej, w ciągu planowanej drogi występuje pod pokrywą lessową, na głębokości od około 15 m w dnie obniżenia erozyjnego (proj. km około 0+100) do około 30 m na wysoczyźnie. Zatem jak wskazano w KIP nie przewiduje się oddziaływania na wody podziemne. W rejonie planowanej inwestycji nie występują punkty monitoringu wód podziemnych. Najbliższe ujęcie znajduje się około 4 km na południe od planowanej drogi - studnia głębinowa we wsi Okalina ujmująca dewoński poziom wodonośny.

Budowa drogi będzie realizowana na terenach o różnych funkcjach: rolniczej (w tym grunty orne lub sady owocowe, plantacje krzewów owocowych), komunikacyjnej, zabudowy mieszkaniowej. W ramach budowy drogi konieczna będzie wycinka około 44 drzew i zadrzewień z powierzchni ok. 4,3 ha, w tym sadów. Wycinka zostanie ograniczona do niezbędnego minimum.

Przedmiotowa inwestycja nie jest zlokalizowana na obszarowych formach ochrony przyrody. Jak wskazano w KIP na terenie objętym inwestycją i terenach sąsiednich nie stwierdzono chronionych gatunków roślin, grzybów i porostów.

Fauna przedmiotowego terenu stanowi w znacznej mierze gatunki synantropijne związane z terenami uprawnymi, zasiedlające ogrody przydomowe oraz zieleń urządzoną, gatunki polno-łąkowe, gatunki zasiedlające zadrzewienia i zakrzewienia śródpolne. Wśród nich znajdują się również gatunki objęte ochroną ścisłą oraz częściową: ssaki (kret europejski *Talpa europaea*, sarna europejska *Capreolus capreolus*, zając szarak *Lepus europaeus*, łasica *Mustela nivalis*, chomik europejski *Cricetus cricetus*, jeż *Erinaceus sp.*, mroczek późny *Eptesicus serotinus*); ptaki (bażant *Phasianus colchicus*, orlik krzykliwy *Clanga pomarina*, uszatka *Asio otus*, dzięcioł zielony *Picus viridis*, gawron *Corvus frugilegus*, kos *Turdus merula*, grzywacz *Columba palumbus*, kawka *Corvus monedula*, mysikrólik *Regulus regulus*, kwiczoł *Turdus pilaris*, makolągwa *Carduelis cannabina*, mazurek *Passer montanus*, modraszka *Cyanistes caeruleus*, myszołów *Buteo buteo*, pliszka siwa *Motacilla alba*, sierpówka *Streptopelia decaocto*, pustulka *Falco tinnunculus*, sikora bogatka *Parus major*, skowronek *Alauda arvensis*, jaskółka dymówka *Hirundo ustica*, sójka *Garrulus glandarius*, sroka *Pica pica*, kłaskawka *Saxicola rubicola*, szpak *Sturnus vulgaris*, sikora sosnowka *Periparus ater*, trznadel *Emberiza citrinella*, cierniówka *Sylvia communis*, drozd śpiewak *Turdus philomelos*, czajka *Vanellus vanellus*, potrzęsacz *Emberiza kalandra*, kopciuszek *Phoenicurus ochruros*, pliszka żółta *Motacilla flava*, kapturka *Sylvia atricapilla*, dudek *Upupa epos*, gąsiorek *Lanius collurio*); gady (jaszczurka zwinka *Lacerta agilis*); bezkręgowce (trzmieł ziemny *Bombus terrestris*, trzmieł kamienik *Bombus lapidarius*, świerszcz polny *Gryllus campestris*). W wyniku wycinki drzew i zadrzewień przewiduje się uszczuplenie siedlisk, bazy pokarmowej oraz utratę części dogodnych miejsc do gniazdowania ptaków. Prace związane z wycinką drzew i krzewów prowadzone będą poza okresem lęgu większości ptaków i wychowywania młodych, tj. w okresie od 16 października do końca lutego. Poza tym terminem wykonywanie prac możliwe jest wyłącznie pod nadzorem przyrodniczym, który zweryfikuje zakończenie lęgów ptaków występujących na tym terenie. W razie stwierdzenia gniazdowania poszczególne drzewa lub krzewy należy wyłączyć z wycinki do czasu zakończenia lęgów. Drzewa nie przeznaczone do wycinki, lecz znajdujące się w pasie drogowym i w sąsiedztwie inwestycji, zostaną

zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi, np. poprzez oszalowanie pni lub wykonanie ogrodzeń. Zapewniona będzie prawidłowa organizacja zapleczy budowlanych, tymczasowych dróg technologicznych oraz magazynowania odpadów i stacjonowania sprzętu oraz materiałów budowlanych w celu ochrony pozostającej zieleni. Prace w sąsiedztwie systemu korzeniowego drzew należy wykonywać ręcznie oraz chronić korzenie przed wysuszeniem (latem) lub przemarznięciem (zimą). Krawędź wykopu z odkrytymi korzeniami należy niezwłocznie osłonić warstwą wilgotnego torfu i tkaniną jutową lub matami słomianymi albo warstwą torfu i wykonać deskowanie. Prace te powinno prowadzić się jak najkrócej, a gdy tylko jest to możliwe, należy wykop zasypać (korzenie przykryć warstwą kompostu lub ziemi urodzajnej). Ponadto w zasięgu obrysu korony drzewa, jak również w odległości 2 m od nich nie należy organizować baz materiałowo-sprzętowych, jak również wyznaczać dróg dojazdowych na czas budowy powodujących zagęszczenie gruntu. Po zakończeniu robót należy zdemontować zarówno ogrodzenia, jak i oznakowanie.

W celu poprawy estetyki drogi przewiduje się wykonanie zieleni urządzonej z rodzimych gatunków roślin.

Ze względu na zwierzęta ziemne, w tym stwierdzone w obrębie inwestycji siedliska chomika europejskiego oraz ptaki gniazdujące na ziemi, m. in. stwierdzonego podczas inwentaryzacji przyrodniczej skowronka, czy czajkę, prace związane z usuwaniem wierzchniej warstwy ziemi powinny być przeprowadzone w okresie kiedy zwierzęta te będą już po okresie rozrodczym, a nie będą przebywały jeszcze na stałe w zimowych kryjówkach (tj. wykonać w terminie od 15 sierpnia do 15 października) lub poza tym terminem pod nadzorem przyrodniczym, stosując się do jego wskazań. Powyższe pozwoli na wyeliminowanie strat w populacji zwierząt ziemnych w szczególności chomika europejskiego. W czasie prowadzenia prac przygotowawczych oraz robót budowlanych zapewnić należy specjalistyczny nadzór przyrodniczy, który obejmować winien kontrolę działań zapobiegających i zabezpieczających środowisko przyrodnicze na etapie realizacji robót budowlanych, w szczególności nad czynnościami związanymi z usuwaniem wierzchniej warstwy ziemi.

Zdjęcie wierzchniej warstwy ziemi wykonać należy od środka terenu ku jego brzegom. Obszar wykonywania robót w miejscach, gdzie przewiduje się możliwość wchodzenia drobnych zwierząt na plac budowy, zabezpieczony będzie ogrodzeniami tymczasowymi wzdłuż całej inwestycji, zarówno po stronie prawej, jak i lewej. W przypadku uwięzienia zwierząt w wykopach lub innych elementach konstrukcji drogi (np. elementach odwodnienia) należy umożliwić im ucieczkę lub w sposób dla nich bezpieczny przenieść w dogodne siedlisko poza teren prac.

W celu ograniczenia zwabiania owadów mogących stanowić bazę pokarmową jako oświetlenie drogowe należy zastosować lampy o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV, zalecana temperatura barwowa < 3000 K (wskazane jest zastosowanie niskociśnieniowych lamp sodowych, dopuszczalne są wysokociśnieniowe lampy sodowe, LED, niedopuszczalne jest natomiast stosowanie lamp rtęciowych), o wiązce światła ukierunkowanej w stronę jezdni. Należy zastosować zamknięte oprawy lamp.

Hałas, jak również drgania generowane w fazie budowy, spowodują, że zwierzęta będą unikały placu budowy, jak również terenów położonych w bezpośrednim sąsiedztwie. Spowoduje to czasowe przemieszczenie się niektórych gatunków zwierząt na tereny sąsiednie. Nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na stan populacji gatunków w rejonie planowanego przedsięwzięcia. Jak wskazano w KIP realizacja inwestycji nie powinna mieć znaczącego negatywnego wpływu na stwierdzone gatunki. Inwestycja nie przecina głównych korytarzy migracji zwierząt. W ramach inwestycji przewidziano przejścia dla małych zwierząt wraz z systemem ogrodzeń ochronno –

naprowadzających na całej trasie inwestycji. Umożliwiają one migrację małych zwierząt, m. in.: borsuk, lis, kuna, łasica, wydra, gronostaj, tchórz, gryzonie – w tym chomik, ssaki owadożerne, płazy, gady i bezkręgowce.

Jak wskazano w KIP zgodnie z „Poradnikiem projektowanie przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach R. Kurek i inni.” zalecane są następujące parametry minimalne takich obiektów:

- szerokość $\geq 1,5$ m, wysokość $\geq 1,0$ m oraz współczynnik względnej ciasnoty $> 0,07$;
- przekrój przepustów - ze względu na konieczność zapewnienia możliwie szerokiego, płaskiego dna pokrytego gruntem, należy stosować przekroje prostokątne lub eliptyczne,
- powierzchnia przejścia powinna być wyrównana i pokryta gruntem rodzimym lub innym o podobnych parametrach fizyko-chemicznych oraz posiadać łagodne nachylenie maksymalnie 1:3. Wskazane w KIP parametry przejść spełniają w/w warunki.

Należy dodać, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zezwala na przeprowadzenie czynności zakazanych w stosunku do gatunków chronionych – decyzje te wydawane są w odrębnych postępowaniach i mają inny charakter, dlatego też w przypadku, gdy realizacja przedsięwzięcia będzie wiązać się z łamaniem zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków roślin, zwierząt i grzybów objętych ochroną gatunkową, konieczne będzie uzyskanie stosownych zezwoleń, o których mowa w art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Realizacja inwestycji wiązać się będzie z przebudową infrastruktury, w zakresie usunięcia kolizji z istniejącymi sieciami telekomunikacyjnymi, elektrycznymi, gazowymi, wodno-kanalizacyjnymi. Przebudowa realizowana będzie na warunkach zarządców poszczególnych sieci. W KIP uwzględniając przewidywane kolizje określono zakres prac związanych z ich realizacją, zajętość terenu oraz oddziaływanie na poszczególne komponenty środowiska, w tym oddziaływanie pola elektromagnetycznego. Prace te będą realizowane równolegle z budową drogi i nie przewiduje się ich znaczącego oddziaływania. W trakcie wykonywania przebudowy infrastruktury technicznej, aby zapewnić jej bezawaryjną eksploatację należy stosować się do obowiązujących przepisów prawnych.

Na etapie eksploatacji przedmiotowa inwestycja oddziaływała będzie przede wszystkim na klimat akustyczny, jakość powietrza oraz środowisko gruntowo-wodne.

Eksploatacja przedmiotowej drogi będzie wiązała się z emisją hałasu komunikacyjnego. Klasyfikacji terenów akustycznie chronionych znajdujących się w sąsiedztwie przedmiotowej drogi dokonano na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz na podstawie faktycznego zagospodarowania. W sąsiedztwie planowanej inwestycji występują tereny podlegające ochronie akustycznej – tereny z zabudową mieszkaniową jednorodzinną oraz tereny z zabudową zagrodową.

Przyjęte wartości dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku od dróg lub linii kolejowych na granicy opisanej wyżej zabudowy chronionej określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r., w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tj. Dz. U. z 2014, poz. 112) kształtują się następująco:

- tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej:

$L_{Aeq D} = 61$ dB w porze dziennej,

$L_{Aeq N} = 56$ dB w porze nocy,

– tereny zabudowy zagrodowej:

$L_{AeqD} = 65$ dB w porze dziennej,

$L_{AeqN} = 56$ dB w porze nocy.

W KIP wykonano obliczenia rozprzestrzeniania się hałasu dla dwóch horyzontów czasowych – dla roku 2024 po realizacji inwestycji i 2034 tzw. perspektywy horyzontu 10 lat po oddaniu drogi do użytkowania. Jak wskazano w KIP dla przedmiotowej drogi prognozy ruchu wykonano przy użyciu pakietu symulacyjnego PTV VISUM na bazie wcześniej opracowanego modelu ruchu. Do weryfikacji modelu użyto danych uzyskanych podczas pomiarów ruchu komunikacyjnego. Symulacje przeprowadzono dla wariantu bezinwestycyjnego oraz wariantu inwestycyjnego i lat:

- 2023 – oddanie do użytku Zachodniej Obwodnicy Opatowa w ciągu S74 i DK9 - mającej istotny wpływ na przedmiotową inwestycję,
- 2024 – oddanie inwestycji do użytku,
- 2027 – oddanie do użytku S74 Łagów-Nisko (zgodnie z aktualnymi założeniami rozwoju sieci dróg krajowych GDDKiA),
- 2034 – 10 lat od oddania inwestycji do użytku,
- 2044 – 20 lat od oddania inwestycji do użytku,
- 2054 – 30 lat od oddania inwestycji do użytku.

Liczbę pojazdów rzeczywistych na dobę w obu kierunkach określono na poziomie: rok 2024 – 4009; rok 2034 – 4817; rok 2044 – 5709; rok 2054 – 6751.

Wyniki obliczeń przedstawiono na załącznikach graficznych oraz w punktach receptorowych zlokalizowanych na terenach podlegających ochronie akustycznej.

Przeprowadzone analizy w zakresie oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny wykazały możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w porze nocy w obu horyzontach czasowych (od 0,8 dB do 1,6 dB). Celem zapewnienia na terenach podlegających ochronie w/w dopuszczalnych poziomów hałasu w ramach inwestycji wybudowany zostanie ekran akustyczny. Lokalizacja i wysokość ekranu określona została na podstawie wyników obliczeń dla roku 2034 jako roku, w którym przewiduje się najbardziej niekorzystne warunki akustyczne i przedstawia się następująco: ekran pochłaniający EP1 zlokalizowany po lewej stronie drogi (od km około 3+067,9 projektowanej DK74 do km około 0+117,77 starodroża DK74) o długości ok. 131 m i wysokości 5 m (klasa izolacyjności nie mniejsza niż B3, klasa pochłalności nie mniejsza niż A4).

Analizy przeprowadzone w KIP wykazały, że po zastosowaniu ekranu akustycznego dla pory dziennej i nocy nie przewiduje się przekroczenia wartości hałasu określonych w w/w rozporządzeniu zarówno po realizacji inwestycji jak i w perspektywie roku 2034.

W KIP dla przedmiotowej inwestycji w zakresie emisji zanieczyszczeń powietrza dokonano obliczeniowej analizy rozprzestrzeniania zanieczyszczeń z uwzględnieniem aktualnego tła zanieczyszczenia powietrza określonego przez GIOŚ. W analizie przyjęto prognozowane natężenie ruchu pojazdów na projektowanej drodze. Eksploatacja drogi wiązać się będzie z wprowadzaniem zanieczyszczeń pyłowo-gazowych pochodzących ze spalania paliw (benzyna, gaz, olej napędowy) w silnikach pojazdów korzystających z drogi. Oddziaływanie na stan jakości powietrza na etapie eksploatacji określono dla dwóch okresów czasowych: dla roku 2024 oraz dla roku 2034. Przeprowadzone w dokumentacji obliczenia (w zakresie stężeń zanieczyszczeń: pył PM10, tlenki azotu, benzen, tlenek węgla, dwutlenek siarki, węglowodory aromatyczne i alifatyczne) wykazały, że planowana inwestycja na etapie eksploatacji, w przypadku w/w substancji, nie będzie powodować

przekroczeń obowiązujących standardów w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2012 r., poz. 1031 ze zm.) oraz wartości odniesienia substancji w powietrzu określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. (Dz. U. z 2010 r., Nr 16, poz. 87) poza terenem władania Inwestora. W przypadku pyłu zawieszonego PM_{2,5} tło zanieczyszczenia powietrza określone przez GIOŚ w stanie obecnym wskazuje już osiągnięcie dopuszczalnego poziomu wynoszącego 20 µg/m³ (okres uśrednienia rok kalendarzowy). Obliczone maksymalne stężenie średnioroczne dla pyłu zawieszonego PM_{2,5} granicy terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie w roku 2024 wynosi maksymalnie 0,64 µg/m³, natomiast dla roku 2034 maksymalna wartość wynosi 0,75 µg/m³.

Inwestycja przejmie część ruchu tranzytowego przebiegającego przez miasto Opatów. Projektowana droga nie będzie stanowiła nowego znaczącego źródła emisji zanieczyszczeń. Dzięki wyprowadzeniu ruchu poza teren zabudowany miasta Opatów nastąpi poprawa jakości powietrza na terenie zabudowanym. Dodatkowo należy zauważyć, że budowa przedmiotowej drogi wpisuje się w założenia wyznaczone w „Aktualizacji Programu ochrony powietrza dla województwa świętokrzyskiego wraz z planem działań krótkoterminowych” przyjętej Uchwałą Nr XVII/248/15 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 27 listopada 2015 r. (Dz. Urz. Woj. Św., poz. 3890), w którym jednym z zadań ograniczających skutki oddziaływania transportu samochodowego w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza jest konieczność budowy nowych obwodnic celem wyprowadzenia ruchu tranzytowego z centrów miejscowości.

Eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia związana będzie również z koniecznością odprowadzania wód opadowych lub roztopowych z powierzchni jezdni i terenów sąsiednich. Odcinki drogi objęte przedsięwzięciem będą odwadniane poprzez nadanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych poszczególnych elementów drogi. Zastosowany zostanie system składający się z rowów trawiastych i krótkich odcinków rowów zabudowanych lub kanalizacji kanałowej (odcinki połączeniowe – przejścia poprzeczne pod drogami). Odbiornikiem wód opadowo-roztopowych będą projektowane szczelne zbiorniki retencyjno-odparowujące oraz rowy trawiaste. Jak wykazały obliczenia sporządzone w KIP, biorąc pod uwagę klasę drogi GP oraz natężenie ruchu pojazdów, stężenia zanieczyszczeń w wodach opadowo lub roztopowych nie przekroczą wartości dopuszczalnych, tj. 100 mg/dm³ dla zawiesiny i 15 mg/dm³ dla węglowodorów ropopochodnych.

Na etapie eksploatacji będą wytwarzane odpady powstające z ewentualnych remontów i czyszczenia drogi. Odpady te należy zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami, określonymi w ustawie o odpadach.

Wpływ na walory krajobrazowe w fazie realizacji będzie krótkotrwały i związany z: budową dróg po nowym śladzie (tereny rolnicze i zadrzewione, łąki, tereny zabudowy), usunięciem drzew i krzewów wpisanych w krajobraz otoczenia, czasowym zajęciem sąsiadujących terenów pod drogi dojazdowe i place budowy, wzmożonym ruchem pojazdów i ciężkiego sprzętu budowlanego.

W fazie eksploatacji wpływ na walory krajobrazowe i rekreacyjne będzie długotrwały i bezpośredni. Analizowany układ drogowy został wyznaczony po nowym śladzie i po wybudowaniu będzie stanowić nowy element przestrzenny. Planowana inwestycja przebiega w przeważającym stopniu przez tereny stanowiące typ krajobrazu naturalno-kulturowego i kulturowego. Stanowią je

przede wszystkim tereny rolne, pola i łąki z grupami naturalnych zadrzewień oraz zabudowa mieszkaniowa z elementami infrastruktury technicznej.

Wycinka drzew i krzewów wprowadzi lokalną zmianę w krajobrazie zbliżonym do naturalnego, który przekształci się w krajobraz antropogeniczny.

Wpływ na krajobraz rolniczy wystąpi w przypadku poprowadzenia drogi na nasypach. Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest poza obszarowymi formami ochrony przyrody.

Ryzyko wystąpienia poważnej awarii na analizowanym terenie może być związane z poważną awarią w transporcie drogowym, niekontrolowanym wyciekami przewożonych substancji niebezpiecznych, wyciekami płynów eksploatacyjnych na skutek usterek technicznych pojazdów samochodowych albo maszyn budowlanych. Realizacja przedsięwzięcia obejmuje realizację nowej drogi klasy GP zatem jej stan i parametry zmniejszają prawdopodobieństwo ryzyka wystąpienia w/w awarii.

Z uwagi na *Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/52/UE z dnia 16 kwietnia 2014r. zmieniającą dyrektywę 2011/92/UE w sprawie oceny wpływu wywieranego przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko* i rozpoczęcie implementacji do prawa polskiego, analizując adaptację przedsięwzięcia do zmian klimatu, w tym elementy wpływające na łagodzenie tych zmian należy stwierdzić, że:

- wystąpi emisja do powietrza, w tym gazów cieplarnianych w związku ze spalaniem paliwa w silnikach pojazdów, maszyn na etapie realizacji i eksploatacji,
- przedsięwzięcie usytuowane jest poza terenami zagrożonymi podtopieniami (<http://mapy.isok.gov.pl/imap/>) oraz terenami osuwisk (<http://geoportal.pgi.gov.pl/portal/page/portal/SOPO/Wyszukaj3/>),
- w rozwiązaniach projektowych wymagany jest dobór odpowiednich materiałów i technologii wykonania, uwzględniający pory roku, towarzyszące im zmiany temperatury,
- przedsięwzięcie ze względu na swój charakter i lokalizację jest neutralne względem oddziaływań związanych z klęskami żywiołowymi jak np. podnoszący się poziom mórz, sztormy, erozja wybrzeża i intruzje wód zasolonych.

1. Usytuowania przedsięwzięcia – ze zwróceniem uwagi na możliwe zagrożenie środowiska – zwłaszcza przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolność samooczyszczania się środowiska i odnawianie się zasobów naturalnych, walory przyrodnicze i krajobrazowe oraz uwarunkowania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:

a) planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na:

- obszarach leśnych – najbliższe zwarte kompleksy leśne zlokalizowane są w odległości ok. 12 km w kierunku północnym od przedmiotowego odcinka drogi,
- obszarach górskich – wymienionych w Zarządzeniu nr 18/2000 Wojewody Świętokrzyskiego z dnia 2 marca 2000r. w sprawie ustalenia wykazu miejscowości zaliczonych do terenów podgórskich i górskich na terenie województwa świętokrzyskiego (Dz. Urz. Woj. Święt. Nr 13, poz. 104),
- na obszarach o znacznej gęstości zaludnienia – odcinek drogi krajowej przebiega m. in. przez tereny rolnicze oraz rozproszonej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zagrodowej,

- obszarach stref ochronnych ujęć wód – przedsięwzięcie znajduje się poza strefami ochronnymi ujęć wód podziemnych, najbliższy ujęcie znajduje się około 4 km na południe od planowanej drogi - studnia głębinowa we wsi Okalina,
- obszarach wybrzeży, środowiska morskiego, obszarach wodno-błotnych i przylegających do jezior oraz GZWP, najbliższy GZWP nr 421 Zbiornik Włostów znajduje się w odległości ok. 5 km w kierunku południowym od terenu inwestycji,
- obszarach ochrony uzdrowiskowej – w odległości ok. 60 km od strefy uzdrowiska Busko-Zdrój,
- obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe i archeologiczne - w przypadku odkrycia przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem należy: wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot; zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków ten przedmiot i miejsce jego odkrycia; niezwłocznie zawiadomić o tym Świętokrzyskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, a jeśli nie jest to możliwe, Burmistrza Miasta i Gminy Opatów,
- parku narodowego, obszaru chronionego krajobrazu, parku krajobrazowego, rezerwatu przyrody, użytku ekologicznego, stanowiska dokumentacyjnego, zespołu przyrodniczo-krajobrazowego, nie koliduje z pomnikami przyrody. Granica Jeleniowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu znajduje się w odległości ok. 6 km w kierunku zachodnim od projektowanej drogi, natomiast granica najbliższego obszaru Natura 2000 - specjalnego obszaru ochrony siedlisk Ostoja Żyznów przebiega w odległości ok. 10 km w kierunku południowo-zachodnim od odcinka projektowanej drogi. Biorąc pod uwagę lokalizację, zakres inwestycji oraz planowane rozwiązania na etapie realizacji wskazane w niniejszej opinii nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania na cele ochrony obszarów Natura 2000, w tym w szczególności: stan siedlisk przyrodniczych, siedlisk gatunków roślin i zwierząt, gatunki, dla których ochrony wyznaczono lub planuje się wyznaczyć obszary Natura 2000 oraz ich integralność i powiązania z innymi obszarami;
- obszarze głównego korytarza ekologicznego – w odległości ok. 10 km na północ przebiega granica Głównego Południowo-Centralnego Korytarza Ekologicznego o nazwie Sieradowicki PK i Dolina Kamiennej.

a) planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest:

- w świetle obowiązujących przepisów Dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Ramowa Dyrektywa Wodna), cele planowania i gospodarowania wodami mają zostać osiągnięte poprzez wdrożenie zadań zawartych w dokumentach planistycznych. Zgodnie z zapisami *Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły* zatwierdzonego Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (t.j. Dz.U. z 2016r. poz.1911 ze zm.: Dz.U. z 2016 r. poz. 1958) przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze:
 - jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonej Europejskim kodem PLRW2000623146 Opatówka od Żychawy, zaliczonej do regionu wodnego Górnej Wisły. Status – naturalna część wód, ocena stanu – zły, zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Dla wskazanej JCWP przewidziano przedłużenie terminu osiągnięcia celu do 2021 r. z uwagi na brak możliwości technicznych;

- jednolitej części wód powierzchniowych oznaczoną Europejskim kodem PLRW20006234949 Przepaść, zaliczonej do regionu wodnego Środkowej Wisły. Status – naturalna część wód, ocena stanu – zły, zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Dla wskazanej JCWP przewidziano przedłużenie terminu osiągnięcia celu do 2021 r. z uwagi na brak możliwości technicznych;
- jednolitej części wód podziemnych oznaczonej Europejskim kodem JCWPd PLGW2000117, zaliczonej do regionu wodnego Górnej Wisły. Charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i dobrym stanem chemicznym, niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym jest dobry stan ilościowy oraz dobry stan chemiczny;
- jednolitej części wód podziemnych oznaczoną Europejskim kodem JCWPd PLGW2000102, zaliczonej do regionu wodnego Środkowej Wisły. Charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i słabym stanem chemicznym, zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym jest dobry stan ilościowy oraz dobry stan chemiczny. Dla wskazanej JCWPd przewidziano przedłużenie terminu osiągnięcia celu do 2027 r. z uwagi na brak możliwości technicznych.

Wody opadowe lub roztopowe z terenu przedsięwzięcia zostaną zebrane i odprowadzone do rowów trawiastych, odcinków rowów zabudowanych lub kanalizacji zakończonych szczelnymi zbiornikami retencyjno-odparowującymi. Jak wykazały obliczenia sporządzone w KIP, stężenia zanieczyszczeń

w wodach opadowo lub roztopowych nie przekroczą wartości dopuszczalnych, tj. 100 mg/dm³ dla zawiesiny i 15 mg/dm³ dla węglowodorów ropopochodnych.

2. Rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt 1 i 2:

Zasięg oddziaływania przedsięwzięcia będzie miał charakter lokalny, ograniczony do terenu inwestycji i prac towarzyszących w bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia. Uciążliwości takie jak emisja zanieczyszczeń powietrza, hałas, powstawanie odpadów, występować będą z największą intensywnością w trakcie prac budowlanych i związane będą z pracą maszyn i urządzeń. Inwestycja wyprowadzi część ruchu komunikacyjnego z miasta Opatów, co ograniczy uciążliwości w zakresie emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza. Przedsięwzięcie nie będzie również negatywnie oddziaływać na środowisko gruntowo-wodne ani poszczególne elementy przyrodnicze środowiska. Nie stwierdzono konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, ponieważ nie przewiduje się przekroczenia standardów jakości środowiska.

Uwzględniając lokalizację inwestycji w centralnej Polsce należy stwierdzić, że transgraniczne oddziaływanie na środowisko nie wystąpi.

Analizując lokalizację, zakres oraz parametry techniczne i planowany sposób realizacji inwestycji, w oparciu o art. 63 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, tut. organ nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia dla przedmiotowego przedsięwzięcia oceny oddziaływania na środowisko.

W związku z powyższym, zgodnie z dyspozycją art. 84 ust 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. – o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity Dz.U. z 2018 r. poz. 2081 z późn. zm.)

należało stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Wobec powyższego orzeczono jak w sentencji decyzji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Kielcach, za pośrednictwem Burmistrza Miasta i Gminy w Opatowie w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji (art. 127 §1 i 2, art. 129 § 1 i 2 Kodeksu Postępowania Administracyjnego).

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna (art. 127 a Kodeksu Postępowania Administracyjnego).



BURMISTRZ
Grzegorz Gajewski

Wykonano w 7 egz.

- Egz. Nr 1 Wnioskodawca — Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad - Skarb Państwa - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Kielcach, ul. Paderewskiego 43/45, 25 – 950 Kielce, działający przez Pełnomocnika Panią Agnieszkę Żabę- Żabińską Promost Consulting Sp. z o.o. Sp. k. Oddział w Kielcach, 25-363 Kielce, ul. Wesola 37B/4
- Egz. Nr 2 Gmina Opatów, ul. Plac Obrońców Pokoju 34, 27-500 Opatów.
- Egz. Nr 3 Strony postępowania poprzez obwieszczenie.
- Egz. Nr 4 A/a

Do wiadomości:

- Egz. Nr 5 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach
ul.. Szymanowskiego 6 , 25 – 361 Kielce
- Egz. Nr 6 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Opatowie
ul. Sempołowskiej 3, 27 -500 Opatów
- Egz. Nr 7 Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Krakowie
ul. Marszałka J. Piłsudskiego 22, 31 – 109 Kraków.

Oprac. Z. P.

**Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach znak RŚP-II-6220.13.2019 z dnia
29.05.2020 r.**

Charakterystyka przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie jednojezdniowej drogi krajowej 74, klasy GP łączącej DK 9 i DK 74 (łącznik północny) zlokalizowanej w granicach administracyjnych miasta i gminy Opatów.

Początek planowanego odcinka drogi krajowej nr 74 (w wariantcie 2a) zaprojektowano na DK Nr 9 w km lokalnym 0+000 zlokalizowanym w centralnej części ronda projektowanego w ramach obwodnicy Opatowa (odrębnej inwestycji). Jak wynika z dokumentacji sprawy projektowany łącznik w początkowym biegu drogi będzie stanowił wlot/wylot ronda, jego budowa nie będzie powodowała ingerencji w pasy ruchu DK Nr 9. Rondo zlokalizowane będzie na istniejącym odcinku DK Nr 9 od km ok. 83+900 do km ok. 84+100. Koniec inwestycji zaplanowano na istniejącej DK Nr 74 w km ok. 144+700. Ponadto w celu realizacji inwestycji zajdzie konieczność rozbudowy istniejącego odcinka DK Nr 74 od km ok. 144+495 do km ok. 144+791.

Parametry techniczne projektowanej w/w drogi krajowej nr 74 (łącznik północny) stanowią:

- klasa drogi – GP (główna ruchu przyspieszonego);
- szerokość pasa drogowego – minimum 20 m;
- liczba jezdni / liczba pasów ruchu jezdni – 1 / 2;
- szerokość jezdni – 7 m (2x3,5 m);
- opaski bitumiczne – 2x0,5 m;
- pobocza umocnione kruszywem – 2x1,5 m;
- pochylenia skarp wykopów oraz nasypów - 1:1,5;
- pochylenie poprzeczne jezdni na odcinku prostym – daszkowe 2%;
- obciążenie ruchem – 115 kN/oś;
- kategoria ruchu – KR5;
- skrajnia pionowa w ciągu drogi kl. GP – minimum 4,9 m;
- długość projektowanego odcinka – ok. 3,1 km;
- prędkość projektowa 80 km/h;
- prędkość miarodajna 100 km/h.

Ponadto w ramach zamierzenia realizowane będą:

- 1) Drogi dojazdowe o parametrach:
 - klasa techniczna – D;
 - szerokość terenu zajęta pasa dróg dojazdowych – minimum 10 m;
 - szerokość jezdni – 3,5 m (1x3,5 m);
 - pobocza gruntowe – 0,75 – 1,6 m;
 - obciążenie ruchem – 115 kN/oś;
 - kategoria ruchu – KR 2;
 - mijanki o szerokości ok. 5 m, długości ok. 25 m;
 - nawierzchnia utwardzona.

- prędkość projektowa 30 km/h.
- 2) Rondo na skrzyżowaniu z istniejącym przebiegiem DK nr 74 (w km ok. 144+495 do km ok. 144+791) o parametrach:
 - średnica zewnętrzna ronda – 50-60 m;
 - średnica wyspy środkowej ronda – 46 m;
 - szerokość pierścienia – 1 m;
 - szerokość jezdni ronda – 6 m (1 pas ruchu);
 - klasa drogi – GP (główna ruchu przyspieszonego);
 - obciążenie ruchem – 115 kN/oś;
 - prędkość projektowa na jezdni ronda - 50 km/h;
 - prędkość projektowa na wlotach ronda – 50 km/h;
 - wloty na rondo jednopasowe – 4 m;
 - wyloty z ronda jednopasowego – 4,5m;
 - pochylenie skarp wykopów oraz nasypów – 1:5.
- 3) Przebudowa lub rozbudowa przecinanych dróg powiatowych wraz z budową obiektów inżynierskich nad drogą krajową w ich ciągu, tj.:
 - Obiekt 2A w ciągu drogi powiatowej nr 0699T ul. Ćmielowska w km ok. 0+611. Jednoprzęsłowy obiekt o rozpiętości teoretycznej (mierzonej po osi konstrukcji) ok. 26,4 m i szerokości pomostu ok. 12,4 m, zaprojektowany na schemacie belki wolnopodpartej; przyczółki przewiduje się jako masywne posadowione bezpośrednio.
 - Obiekt 2B w ciągu drogi powiatowej nr 0726T ul. Lipowska w km ok. 1+676. Jednoprzęsłowy obiekt o rozpiętości teoretycznej (mierzonej po osi konstrukcji) ok. 26,4 m i szerokości pomostu ok. 11,4 m, zaprojektowany na schemacie belki wolnopodpartej; przyczółki przewiduje się jako masywne posadowione bezpośrednio.
 - Obiekt 2C w ciągu drogi powiatowej nr 0727T ul. Graniczna w ok. km 2+558. Jednoprzęsłowy obiekt o rozpiętości teoretycznej (mierzonej po osi konstrukcji) ok. 26,4 m i szerokości pomostu ok. 11,4 m, zaprojektowany na schemacie belki wolnopodpartej; przyczółki przewiduje się jako masywne posadowione bezpośrednio.
- 4) Chodniki przy drogach powiatowych (w obrębie wiaduktów).
- 5) Przejścia dla małych zwierząt pod DK74 (łącznik północny) wraz z ogrodzeniem ochronno-naprowadzającym na całej trasie inwestycji:
 - obiekt PZM-2.1 w km ok. 0+303 o parametrach: światło poziome min. 1,5 m; światło pionowe min. 1,0 m; długość ok. 17,45 m; współczynnik względnej ciasnoty 0,08;
 - obiekt PZM-2.2 w km ok. 2+313,20 o parametrach: światło poziome min. 1,5 m; światło pionowe min. 1,0 m; długość ok. 18,70 m; współczynnik względnej ciasnoty 0,08.
- 6) Zbiorniki retencyjno-odparowujące na wody opadowe lub roztopowe):
 - zbiorniki gromadzące wody tylko z projektowanego łącznika północnego:
 - ZB-2.1 w km około 1+180 strona lewa projektowanej drogi (o pojemności ok. 1095 m³),
 - ZB-2.1a w km około 2+365 strona prawa projektowanej drogi (o pojemności ok. 396 m³),
 - zbiornik gromadzący wody z dróg dojazdowych i łącznika północnego - ZB-2.2 w km około 0+160 strona prawa projektowanej drogi (o pojemności ok. 3817 m³),

- zbiorniki gromadzące wody tylko z dróg dojazdowych i terenów przyległych:
 - ZB-2.3 w km około 1+120 strona lewa projektowanej drogi (o pojemności ok. 465 m³),
 - ZB-2.4 w km około 1+130 strona prawa projektowanej drogi (o pojemności ok. 4050 m³),
 - ZB-2.5 w km około 1+710 strona lewa projektowanej drogi (o pojemności ok. 1230 m³),
 - ZB-2.6 w km około 1+705 strona prawa projektowanej drogi (o pojemności ok. 1023 m³),
 - ZB-2.7 w km około 2+430 strona lewa projektowanej drogi (o pojemności ok. 3782 m³),
 - ZB-2.8 w km około 3+030 strona prawa projektowanej drogi (o pojemności ok. 798 m³).
- 7) Rowy przydrożne, odcinki kanalizacji deszczowej, przepusty.
- 8) Oświetlenie drogowe w obrębie wlotów na skrzyżowania, przejść dla pieszych i w miejscach, gdzie wymagają tego obowiązujące przepisy techniczne lub ze względów bezpieczeństwa uczestników ruchu.
- 9) Przebudowa infrastruktury w zakresie usunięcia kolizji z istniejącymi sieciami telekomunikacyjnymi, elektrycznymi, gazowymi, wodno-kanalizacyjnymi, w tym m. in.:
 - wodociąg PCV Ø110 w ciągu ul. Lipowskiej, w km ok. 1+650 projektowanej drogi krajowej;
 - kanalizacja sanitarna grawitacyjna PCV Ø200 w ciągu ul. Lipowskiej;
 - gazociąg wysokiego ciśnienia DN350 relacji Sandomierz – Ostrowiec Świętokrzyski, okolice ul. Lipowskiej, w km ok. 0+950 i w km ok. 1+750 projektowanej drogi krajowej;
 - gazociąg średniego ciśnienia DN32 w ciągu ul. Lipowskiej, w km ok. km 1+660 projektowanej drogi krajowej;
 - linia energetyczna napowietrzna średniego napięcia SN-15kV relacji Opatów – Waśniów, w km ok. 0+250 projektowanej drogi krajowej;
 - linia energetyczna średniego napięcia SN-15kV relacji Opatów – Ostrowiec Świętokrzyski, w km ok. 0+400 projektowanej drogi krajowej;
 - linia energetyczna napowietrzna niskiego napięcia nN-0,4kV relacji Opatów – Ćmielów w ciągu ul. Ćmielowskiej, w km ok. 0+650 projektowanej drogi krajowej;
 - linia energetyczna napowietrzna wysokiego napięcia WN-110kV relacji Ostrowiec Świętokrzyski – Opatów, w km ok. 1+850 projektowanej drogi krajowej;
 - linia energetyczna napowietrzna średniego napięcia SN-15kV relacji Opatów – Ćmielów w km ok. 2+200 projektowanej drogi krajowej;
 - linia energetyczna napowietrzna średniego napięcia SN-15kV relacji Opatów – Ożarów w km ok. 2+950 projektowanej drogi krajowej;
 - kolidujące sieci teletechnicznych: w ciągu ul. Ćmielowskiej, w km ok. 0+600 projektowanej drogi krajowej oraz w ciągu ul. Lipowskiej, w km ok. 1+600 projektowanej drogi krajowej.
- 10) Wyburzenie obiektu kubaturowego, tj. budynku gospodarczego w km ok. 0+125 projektowanej drogi krajowej, na działce nr 108.

Powierzchnia terenu przewidziana do zajęcia pod przedsięwzięcie w liniach rozgraniczających wynosić będzie ok. 27 ha, w tym powierzchnia:

- jezdni dróg o nawierzchni bitumicznej – ok. 5,9 ha,
- poboczy umocnionych kruszywem – ok. 1,0 ha,

- chodników – ok. 0,2 ha,
- skarp i rowów przydrożnych – ok. 7,1ha,
- zbiorników retencyjno-odparowujących – ok. 2,2 ha,
- terenów biologicznie czynnych w pasie drogowym – 10,6 ha.

Obszar, przez który przebiega przedmiotowy odcinek drogi obejmuje tereny o różnych funkcjach: rolniczej, komunikacyjnej, zabudowy, w tym mieszkaniowej i w małej części usługowo-przemysłowej. Tereny rolnicze stanowią grunty orne lub sady owocowe, plantacje krzewów owocowych. Grunty nie uprawiane porośnięte są krzewami, a także drzewami w formie kępowej na miedzach.

Na analizowanym terenie brak jest cieków wodnych, rowów melioracyjnych lub innych form hydrograficznych. Realizacja inwestycji wiąże się z koniecznością wycinki drzew i krzewów. Projektowana niweleta zakłada poprowadzenie drogi możliwie maksymalnie po istniejącym terenie zgodnie z warunkami technicznymi dla dróg klasy GP. Konieczne będzie wykonanie nasypów w ciągu dróg powiatowych w rejonie obiektów inżynierskich planowanych nad drogą krajową, a także wykopów.

Natężenie ruchu pojazdów na planowanej drodze określono w KIP na poziomie: rok 2024 – 4009 pojazdów/dobę; rok 2034 – 4817 pojazdów/dobę.

Dokonując analizy wniosku Inwestora wraz z załącznikami pod kątem uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko stwierdzono:

Przedmiotowa inwestycja należy do kategorii przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko może być wymagane, tj. o których mowa w art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2020 r., poz. 283), wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2016r. poz. 71), tj.: drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Ponadto w ramach przedsięwzięcia planuje się prace w zakresie przebudowy sieci klasyfikowanych jako przedsięwzięcia mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z przepisami w/w rozporządzenia, tj.:

- § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 7 (stacje elektroenergetyczne lub napowietrzne linie elektroenergetyczne, o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 110 kV, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 6) - linia energetyczna napowietrzna wysokiego napięcia WN-110kV relacji Ostrowiec Świętokrzyski - Opatów zlokalizowana w km około 1+850;
- § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 33 (instalacje do przesyłu gazu inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 21 oraz towarzyszące im tłocznie lub stacje redukcyjne, z wyłączeniem

gazociągów o ciśnieniu nie większym niż 0,5 MPa i przyłączy do budynków; przy czym tłocznie lub stacje redukcyjne budowane, montowane lub przebudowywane przy istniejących instalacjach przesyłowych nie stanowią przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko) - gazociąg wysokiego ciśnienia DN350 relacji Sandomierz – Ostrowiec Świętokrzyski zlokalizowany w km około 0+950 i 1+750 (okolice ul. Lipowskiej).



BURMISTRZ
Grzegorz Gajewski
Grzegorz Gajewski