



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KIELCACH**

WOO-I.420.16.2020.KT.46

Kielce, dnia 30 lipca 2021 r.

**DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2021 r., poz. 735) oraz art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a, w związku z art. 82 i art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 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 jedn. Dz. U. z 2021 r., poz. 247 ze zm.), a także § 2 ust. 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), po rozpatrzeniu wniosku Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad adres do doręczeń: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Kielcach, ul. Paderewskiego 43/45, 25-950 Kielce, działającego przez Pełnomocnika Pana Piotra Piotrkowicza Schuessler-Plan Inżynierzy Sp. z o. o., Al. Jerozolimskie 96, 00-807 Warszawa i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pod nazwą:

**„Rozbudowa drogi krajowej nr 74 do parametrów drogi 2-jezdniowej, klasy ekspresowej na odcinku przejścia przez Kielce (węzeł Kielce Zachód/S7 – węzeł Kielce Bocianek/DK73)”,
według wariantu 3 Dwa tunele i jednocześnie:**

I. Określam

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Investycja polegać będzie na rozbudowie drogi krajowej nr 74 (DK74) na odcinku o długości ok. 5 km tj. od węzła „Kielce Zachód” do węzła „Kielce Bocianek”, do parametrów drogi dwujezdniowej, klasy ekspresowej wraz z budową dróg równoległych prowadzących ruch lokalny oraz przebudową dróg poprzecznych. Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w granicach administracyjnych miasta Kielce, woj. świętokrzyskie.

Początek projektowanej drogi ekspresowej S74 znajduje się w km ok. 77+939 istniejącej DK74 (km opracowania 0+000), w rejonie skrzyżowania z ulicą Zakładową w Kielcach, a koniec w km ok. 82+949 istniejącej DK74 (km opracowania 5+010), na skrzyżowaniu z Al. Solidarności w Kielcach. Droga ekspresowa na całym odcinku przebiegać będzie po istniejącym śladzie drogi krajowej, natomiast projektowane drogi równoległe poprowadzone zostaną częściowo po nowym śladzie, wzdłuż istniejącej infrastruktury drogowej.

W ramach przedsięwzięcia przewidziano:

1) Budowę obiektów inżynierskich, w tym:

- a) 2 węzłów drogowych zapewniających połączenie drogi ekspresowej z układem istniejących dróg lokalnych, tj.:
 - węzeł „Herby” jako zespół dwóch wiaduktów drogowych zlokalizowanych na skrzyżowaniu z drogą powiatową 0935T (ul. Hubalczyków), tj.: wiadukt WD-2A w km ok. 1+637 projektowanej drogi S74 i wiadukt WD-2B w km ok. 1+674 projektowanej drogi S74;

- węzeł „Skrzette” jako zespół dwóch wiaduktów drogowych zlokalizowanych na skrzyżowaniu z ul. Zagnańska, tj.: wiadukt WD-4A w km ok. 3+235 projektowanej drogi S74 i wiadukt WD-4B w km ok. 3+274 projektowanej drogi S74;
 - b) rozbudowę węzła „Kielce Bocianek” zlokalizowanego w km projektowanej drogi ekspresowej ok. 5+410 na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 73 (Al. Solidarności), poprzez budowę w ciągu DK73 estakady ES-11 nad projektowaną drogą S74;
 - c) budowę dwóch tuneli drogowych w ciągu projektowanej drogi ekspresowej S74 tj.:
 - tunelu T-1 na odcinku od km drogi S74 ok. 2+440 do km ok. 2+640 – przejście pod skrzyżowaniem z ul. Olszewskiego,
 - tunelu T-2 na odcinku od km drogi S74 ok. 3+720 do km ok. 4+215 – przejście na odcinku od ul. Klonowej do ul. Warszawskiej;
 - d) budowę 2 wiaduktów drogowych: WD-1 w km drogi S74 ok. 0+533 w ciągu drogi poprzecznej DP-1 do projektowanego ronda na skrzyżowaniu ul. Transportowców z ul. Kongresową oraz WD-7 w km drogi S74 ok. 4+244 na skrzyżowaniu z ul. Warszawską;
 - e) budowę estakady ES-1 w km drogi S74 ok. 3+243 łączącej ul. Jesionową i ul. Zagnańska,
 - f) rozbiórkę 2 istniejących wiaduktów kolejowych i budowę nowych tj.:
 - wiaduktu WK-1 w ciągu łącznicy kolejowej nr 567 Kielce Piaski – Kielce Herbskie zlokalizowanego w km drogi S74 ok. 2+887,
 - wiaduktu WK-2 w ciągu linii kolejowej nr 8 Warszawa – Kraków zlokalizowanego w km drogi S74 ok. 2+990;
 - g) budowę 2 skrzyżowań typu rondo tj.:
 - na skrzyżowaniu projektowanej drogi poprzecznej DP-1 z ul. Transportowców i ul. Kongresową, jako rondo małe, czterowlotowe, jednopasowe o średnicy zewnętrznej 40 m i średnicy wyspy środkowej 26 m,
 - w km drogi S74 ok. 2+538 na skrzyżowaniu projektowanych dróg równoległych prowadzących ruch lokalny z ul. Olszewskiego (nad tunelem T-1), jako rondo średnie, pięciowlotowe, dwupasowe o średnicy zewnętrznej 55 m i średnicy wyspy środkowej 34,6 m;
 - h) przebudowę przejścia podziemnego dla pieszych PP-1 w km drogi S74 ok. 3+563 (ul. Topolowa) oraz schodów południowych przy kładce dla pieszych w km drogi S74 ok. 4+565 (na wysokości ul. Tadeusza Boya Żeleńskiego);
 - i) przebudowę tarasu widokowego na obiekcie hydrotechnicznym OH-1 w km drogi S74 ok. 3+503;
 - j) budowę murów oporowych na odcinkach w km drogi S74 ok.: 1+380 – 2+440; 2+640 – 3+720; 4+215 – 4+540, tj. przy dojazdach do tuneli T-1 i T-2 oraz do wiaduktów WD-2A, WD-2B, WD-4a, WD-4B, WD-7 o wysokości zmiennej do ok. 8 m;
- 2) Budowę systemu odwodnienia wraz z urządzeniami oczyszczającymi.
 - 3) Budowę ekranów akustycznych.
 - 4) Budowę dróg równoległych obsługujących ruch lokalny oraz przebudowę dróg poprzecznych.
 - 5) Przebudowę urządzeń infrastruktury technicznej kolidującej z drogą, m.in.: sieci wodociągowej, kanalizacyjnej, gazowej, ciepłowniczej i elektroenergetycznej.

Realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z wyburzeniem ok. 99 obiektów kubaturowych, w tym ok. 32 budynków mieszkalnych.

Przewidywana zajętość terenu związana z realizacją inwestycji wyniesie ok. 56 ha.

Parametry projektowanej drogi ekspresowej S74:

- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| - klasa techniczna drogi | S (droga ekspresowa) |
| - obciążenie ruchem: | 115 kN/oś |
| - kategoria ruchu: | KR6 |
| - prędkość projektowa | V _p = 80 km/h |

- prędkość miarodajna	$V_m = 100 \text{ km/h}$
- szerokość pasów ruchu	ok. 3,5 m
- szerokość pasa awaryjnego	ok. 2,5 m
- szerokość pasa dzielącego	ok. 5 m (z poszerzeniami na łukach poziomych)
- przekrój	2x2 (docelowo 2x3 na całym odcinku drogi)

Wzdłuż przedmiotowej drogi po obu jej stronach projektowane są drogi równoległe prowadzące ruch lokalny. Ruch lokalny na odcinku od węzła "Kielce Zachód" do ul. Zagnańskiej przejęty zostanie przez istniejący układ drogowy oraz przez projektowane drogi równoległe. Na pozostałym odcinku ruch lokalny powiązany będzie z projektowanymi drogami równoległymi. Na odcinku ul. Zagnańska – węzeł „Kielce Bocianek” drogi równoległe tworzą skrzyżowania również z ulicą Klonową, Marszałkowską i Warszawską. Połączenia z tymi ulicami zaprojektowano jako skrzyżowania skanalizowane tj. z rozbudową wlotów o dodatkowe pasy lewo- i prawo- skrętów w zależności od warunków ruchowych.

W ramach inwestycji przewiduje się również przebudowę dróg poprzecznych, tj. dróg krzyżujących się z planowaną inwestycją.

Parametry projektowanych dróg równoległych i poprzecznych zawiera załącznik nr 1 do niniejszej decyzji - Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia.

2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:

1. Prace budowlane prowadzić w porze dziennej, tj. w godzinach 6⁰⁰ - 22⁰⁰ (poniedziałek – sobota) oraz poza dniami ustawowo wolnymi od pracy; 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 wyeliminować jałową pracę silników pojazdów i sprzętu wibracyjnego oraz innego sprzętu ciężkiego (np. walce wibracyjne, ubijaki, młoty pneumatyczne, itp.) podczas przerw w pracy; wszystkie urządzenia utrzymywać we właściwej sprawności technicznej.
2. Plac budowy i drogi dojazdowe należy utrzymywać w stanie ograniczającym pylenie, (drogi na placu budowy w okresach suchych bezopadowych zraszać wodą), zapewnić transport materiałów budowlanych z użyciem środków zabezpieczających przed pyleniem (przykrycia skrzyń samochodów).
3. Transport mas bitumicznych powinien się odbywać w sposób uniemożliwiający emisję oparów (np. pojazdami wyposażonymi w opony ograniczające emisję oparów asfaltów).
4. Drogi dojazdowe do obsługi placów budowy należy wytyczać w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych. W przypadku konieczności wytyczenia dojazdów poza istniejącą siecią dróg, drogi takie należy wykonać jako przepuszczalne rozbieralne oraz z elementów niepowodujących zanieczyszczeń.
5. 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 wyposażone w płyn neutralizujący oraz zapewnić ich regularne opróżnianie przez uprawniony podmiot.
6. Zaplecze budowy, miejsca magazynowania materiałów i odpadów oraz place postojowe i technologiczne, miejsca tankowania pojazdów, stanowiska bieżących napraw sprzętu budowlanego, należy zabezpieczyć przed infiltracją zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego (np. poprzez wykorzystanie mat uszczelniających, istniejących terenów szczelnych) oraz przed wymywaniem

- materiałów sypkich do cieków lub do systemu odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych (np. poprzez ułożenie worków z piaskiem).
7. Lokalizację zaplecza budowy i baz materiałowo-sprzętowych, przewidzieć:
 - w miejscach oddalonych minimum 50 m od Zalewu Kieleckiego oraz brzegów rzeki Silnicy i rzeki Sufraganiec,
 - poza obrębem rzutu koron drzew i systemu korzeniowego.
 8. 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); nie składować mas ziemnych w odległości min. 50 m od rzeki Silnica i Zalewu Kieleckiego oraz rzeki Sufraganiec. Humus składować oddzielnie i wykorzystać do prac wykończeniowych. W przypadku zanieczyszczonej ziemi postępować zgodnie z zasadami gospodarowania odpadami.
 9. Prace budowlane należy prowadzić w sposób zabezpieczający przed zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego, tj. w przypadku awaryjnego wycieku substancji ropopochodnych, zanieczyszczenia należy zebrać przy użyciu sorbentów, a następnie przekazać uprawnionym podmiotom posiadającym stosowne zezwolenie w zakresie gospodarowania odpadami.
 10. W trakcie likwidacji stacji paliw zlokalizowanej w km drogi ekspresowej S74 ok. 1+600, należy zastosować rozwiązania eliminujące możliwość zanieczyszczenia środowiska substancjami ropopochodnymi, w tym:
 - przed przystąpieniem do prac likwidacyjnych wykonać badanie gruntu na obecność zanieczyszczeń substancjami ropopochodnymi, a w razie potrzeby podjąć stosowne działania polegające na remediacji gruntu,
 - opróżnić zbiorniki paliw przed ich rozbiórką.
 11. 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.
 12. Materiały pędne oraz oleje i smary wykorzystywane na etapie realizacji przedsięwzięcia należy magazynować na terenie placów postojowych i technologicznych. Powyższe substancje magazynować w zamkniętych i szczelnych pojemnikach, odpornych na działanie przechowywanych w nich substancji, w miejscach osłoniętych przed działaniem czynników atmosferycznych oraz zabezpieczonych przed dostępem osób nieuprawnionych.
 13. Materiały budowlane oraz substancje i preparaty stosowane na etapie realizacji przedsięwzięcia, z kart charakterystyki których wynika, że mogą stanowić zagrożenie dla wód lub dla gleby, należy magazynować na terenie zaplecza budowy na utwardzonym i uszczelnionym podłożu, w miejscach osłoniętych przed działaniem czynników atmosferycznych oraz zabezpieczonych przed dostępem osób nieuprawnionych. Miejsca te należy wyposażyć w urządzenia lub środki umożliwiające ich zebranie lub neutralizację, w sytuacji przypadkowego wydostania się z opakowań. Rodzaje i ilości urządzeń lub środków dostosować do rodzaju i ilości magazynowanych materiałów, substancji i preparatów. Powyższe materiały, substancje i preparaty magazynować i przemieszczać w opakowaniach producenta. W przypadku ich wydostania się z opakowań należy je niezwłocznie usunąć lub zneutralizować.
 14. W przypadku odprowadzania wód z odwodnienia wykopów do cieków, wymagane jest ich oczyszczenie z zawiesiny. Czas wykonania odwodnienia wykopów budowlanych ograniczyć do niezbędnego minimum.
 15. Podczas prowadzenia prac budowlanych koryto rzeki Silnica oraz wody Zalewu Kieleckiego odpowiednio zabezpieczyć przed przedostawaniem się zanieczyszczeń np. poprzez zastosowanie siatek

- ochronnych, podestów, ścianek szczelnych (osłony z grodzic stalowych) itp. Zastosowane rozwiązania nie mogą zaburzać przepływu wody.
16. W czasie prowadzenia prac przygotowawczych oraz robót budowlanych w rejonie rzeki Sufraganiec, rzeki Silnicy oraz Zalewu Kieleckiego zapewnić specjalistyczny nadzór przyrodniczy. Nadzór przyrodniczy obejmować winien kontrolę działań zapobiegających i zabezpieczających środowisko przyrodnicze na etapie realizacji robót budowlanych, w szczególności w następującym zakresie:
- rozpoznania przyrodniczego terenu przed przystąpieniem do prac budowlanych,
 - nadzór nad czynnościami związanymi z usuwaniem wierzchniej warstwy ziemi,
 - bieżącą obserwacją i analizę technologii i harmonogramu prowadzenia poszczególnych prac a w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych okoliczności i zdarzeń, podanie zaleceń,
 - obserwację pracy sprzętu i placu budowy na odcinkach projektowanej drogi przechodzących przez dolinę rzeki Silnica i Zalewu Kieleckiego,
 - kontrolę prowadzenia prac budowlanych w obrębie rzeki Sufraganiec i rzeki Silnica oraz Zalewu Kieleckiego,
 - w razie potrzeby dokładne określenie lokalizacji tymczasowych wygradzeń w miejscach, gdzie stwierdzone zostaną przez nadzór przyrodniczy szlaki migracji płazów oraz możliwość prowadzenia w takich miejscach prac w okresach masowych migracji płazów a także przenoszenie poza teren budowy drobnych zwierząt i płazów, które tam się przedostaną,
 - kontrolę wykopów przed ich zasypaniem celem wykluczenia obecności płazów i drobnych zwierząt,
 - nadzór nad wprowadzaniem nasadzeń zieleni i doбором właściwych gatunków roślin.
17. Prace związane z wycinką drzew i krzewów ograniczyć do niezbędnego minimum oraz prowadzić poza okresem lęgu ptaków i wychowywania młodych, tj. w okresie od 16 października do końca lutego; dopuszcza się przeprowadzenie wycinki w okresie lęgowym, lecz po uprzednim potwierdzeniu przez specjalistę ornitologa braku lęgów gatunków chronionych. Kontrolę przeprowadzić należy nie wcześniej niż 10 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych należy zaprzestać wycinki do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazd.
18. 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 lub wyraźnie oznaczyć w sposób zapobiegający ingerowaniu w dendroflorę,
 - wykopy wykonywane w strefie korzeniowej drzew przeprowadzać ręcznie, lub minikoparkami, a odsłonięte fragmenty korzeni osłonić matą słomianą lub jutową, którą należy regularnie zwilżać wodą,
 - nie nadsypywać ziemią terenów porośniętych drzewami i krzewami nieprzeznaczonymi do usunięcia.
19. W związku z konieczną wycinką drzew i krzewów wykonać należy nasadzenia które będą spełniały funkcje krajobrazowe i ekologiczne w postaci zieleni ozdobnej w miejscach takich jak np.: ronda, skrzyżowania oraz w następujących lokalizacjach: od km ok. 0+500 do km ok. 0+700, od km ok. 1+200 do km ok. 1+400, od km ok. 1+600 do km ok. 1+800, od km ok. 2+500 do km ok. 2+600, od km ok. 3+200 do km ok. 3+300, od km ok. 4+200 do km ok. 4+300. Do nasadzeń wykorzystać krzewy i drzewa gatunków liściastych i iglastych w celu stworzenia wielogatunkowej kompozycji, wyróżniającej się estetyką przez cały sezon wegetacyjny, odpowiedni dla rodzimych gatunków ozdobnych. Dopuszcza się udział gatunków obcych przy nasadzeniach zieleni estetycznej, ale z wykluczeniem

- gatunków inwazyjnych. Należy zapewnić utrzymanie nasadzonej zieleni poprzez zabiegi pielęgnacyjne (cięcie, koszenie) oraz uzupełnianie ubytków w nasadzeniach.
20. Prace ziemne w rejonie Zalewu Kieleckiego, rzeki Silnicy i rzeki Sufraganiec prowadzić poza okresem migracji wiosennej i jesiennej płazów, tj. poza terminem marzec-czerwiec oraz wrzesień; dopuszcza się prowadzenie prac w tym terminie pod nadzorem przyrodniczym.
 21. Prace w obrębie skarpy zbiornika Zalew Kielecki ograniczyć do niezbędnego minimum, prowadzić pod nadzorem specjalisty ichtiologa.
 22. Do kształtowania i umacniania skarp Zalewu Kieleckiego oraz prac związanych z umocnieniem, przebudową skarp i dna rzeki Sufraganiec, rzeki Silnica, w miarę możliwości należy używać materiałów pochodzenia naturalnego tj. kamień, faszyna, drewno, grunt naturalny (np. pospółka, piasek, humus); wykorzystanie materiałów typu beton lub zaprawa cementowa, należy ograniczyć do niezbędnego minimum. Umocnienie w rejonie wylotów nie powinno być dłuższe niż 40 m (ok. 20 m poniżej wylotu i ok. 20 m powyżej wylotu).
 23. Prace budowlane prowadzić w sposób zapewniający zachowanie przepływu nienaruszalnego rzeki Silnicy oraz minimalnej rzędnej piętrzenia Zalewu Kieleckiego. W sytuacji, gdy przepływ w cieku jest niższy od przepływu nienaruszalnego należy zapewnić zachowanie całego tego przepływu.
 24. Prace w rzekach i w ich pobliżu oraz w obrębie czaszy Zalewu Kieleckiego, prowadzić w sposób eliminujący lub ograniczający do niezbędnego minimum ingerencję w elementy biologiczne, hydromorfologiczne i fizykochemiczne wód oraz ograniczający zmętnienie wód.
 25. Realizacja inwestycji nie może ingerować w upust wieżowy z urządzeniem piętrzącym OH-1, znajdujący się przy Zalewie Kieleckim oraz powinna umożliwić w przyszłości wykonanie przepławki dla ryb.
 26. W przypadku stwierdzenia przez nadzór przyrodniczy możliwości wchodzenia na teren budowy zwierząt, w tym płazów, należy teren taki zabezpieczyć ogrodzeniami tymczasowymi o wysokości min. 50 cm (nad powierzchnią gruntu) i górnej krawędzi o szerokości co najmniej 5 cm odchylonej w kierunku przeciwnym do wygradzonego terenu (tzw. przewieszka ok. 10 cm wygięta pod kątem 45-90°). Ogrodzenie powinno szczelnie przylegać do powierzchni gruntu i być stabilnie zakotwione w taki sposób, aby uniemożliwić płazom przekraczanie go dołem, jak również wspinanie się i przechodzenie górą. Wygradzenie powinno być wkopane w grunt na głębokość min. 15 cm a zewnętrzne końce ogrodzeń tymczasowych powinny być zakończone w kształcie litery U. Materiał, z którego wykonane będzie wygradzenie, powinien mieć trwały naciąg, aby nie dopuścić do fałdowania, które obniżałoby jego efektywność i trwałość. Wygradzenie zaleca się wykonać pod nadzorem przyrodniczym.
 27. Należy eliminować zastoiska wody. W sytuacji pojawiania się na terenie budowy pojedynczych osobników płazów należy je odłowić i przenieść pod nadzorem przyrodniczym w dogodne miejsce; zaleca się również zastosowanie rur ucieczkowych lub pochylni umożliwiających wydostanie się zwierząt z pułapek (tj. wykopy, doły, studzienki) na powierzchnię terenu.
 28. Ze względu na zwierzęta ziemne, prace związane z usuwaniem wierzchniej warstwy ziemi na odcinkach dróg poprowadzonych nowym śladem przez tereny obecnie niezagospodarowane, nieprzekształcone, wykonać w terminie od 15 sierpnia do 15 października (tj. w okresie kiedy zwierzęta te będą już po okresie rozrodczym, a nie będą przebywały jeszcze na stałe w zimowych kryjówkach) lub poza tym terminem pod nadzorem przyrodniczym, stosując się do jego wskazań. Powyższe pozwoli na wyeliminowanie strat w populacji zwierząt ziemnych.
 29. System odwodnienia drogi należy utrzymywać w należyтым stanie technicznym oraz dokonywać regularnych przeglądów urządzeń oczyszczających.
 30. Ograniczyć do niezbędnego minimum stosowanie środków chemicznych do zwalczania zimowej śliskości dróg.

II. 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. System szczelnej kanalizacji deszczowej zbierający poprzez studzienki ściekowe (wpusty deszczowe) wody z odwodnienia projektowanego układu drogowego wyposażony w urządzenia oczyszczające przed odprowadzeniem do odbiornika tj. w osadniki zawiesziny ogólnej i separatory substancji ropopochodnych, z odprowadzeniem do:
 - a) rzeki Sufraganiec (odbiornik zlokalizowany na wysokości drogi ekspresowej S74 km ok. -0+660) – poprzez projektowaną kanalizację deszczową, odprowadzającą wody opadowe lub roztopowe z odcinka drogi ekspresowej S74 ok. 0+000 – 3+470 oraz z dróg projektowanego układu drogowego zlokalizowanego w km drogi S74 ok. 0+000 – 3+250 tj. z drogi DR-2 oraz DR-5;
 - b) rzeki Silnica (odbiornik zlokalizowany na wysokości drogi ekspresowej S74 km ok. 3+500) – poprzez system przebudowywanej istniejącej miejskiej kanalizacji deszczowej, odprowadzającej wody opadowe lub roztopowe z odcinka drogi ekspresowej S74 ok. 3+470 – 5+010 oraz z pozostałych dróg projektowanego układu drogowego zlokalizowanego w km drogi S74 ok. 3+250 – 5+010;
 - c) zbiornika retencyjnego podziemnego o pojemności ok. 1500 m³, zlokalizowanego po północnej stronie drogi S74 na wysokości kilometra ok. 3+250, w pobliżu skrzyżowania ulicy Zagnańskiej i Łódzkiej, zapewniającego czasowe retencjonowanie zebranych wód przed odprowadzeniem ich do rzeki Sufraganiec. Zbiornik wyposażony w zespół pompowy, który umożliwi przetłoczenie wody dwoma kolektorami tłocznymi zaprojektowanymi od km drogi S74 ok. 3+250 do km drogi S74 ok. 1+150, następnie poprzez kanalizację deszczową grawitacyjną zaprojektowaną na odcinku od km ok. 1+150 do km ok. -0+660 (tj. ok. 660 m przed początkiem opracowania).
2. Wody opadowe lub roztopowe z obiektów inżynierskich i inżynierskich odprowadzić za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych, a następnie poprzez wpusty i kolektory do projektowanej lub istniejącej kanalizacji deszczowej. Drenaże obiektów inżynierskich i inżynierskich włączyć do projektowanej i/lub istniejącej kanalizacji deszczowej.
3. Na wylotach kanalizacji deszczowej do odbiornika wykonać urządzenia odcinające (zawory), umożliwiające odcięcie odpływu w stanach awaryjnych i zabezpieczenie wód przed dopływem substancji niebezpiecznych.
4. Zastosować środki ochrony przed ponadnormatywnym hałasem, tj. ekrany akustyczne w km ok.:

Lp.	Ekran	Strona drogi L-lewa/ P-prawa	Od km drogi [około]	Do km drogi [około]	Długość [m] [około]	Wysokość [m] [około]	Uwagi
1	E1	P	0+000	0+464	464	5	wzdłuż projektowanej S74
2	E2	L	0+000	0+353	353	5	wzdłuż projektowanej S74
3	E3	L	0+400	0+432	55	4	wzdłuż drogi DP-2 (łącznik do ul. Żelaznogórskiej)
4	E4	L	0+732	0+840	108	4	wzdłuż projektowanej S74
5	E5	P	1+234	1+366	136	4	wzdłuż projektowanej łącznicy-1_SP
6	E6	P	1+469	1+644	274	4	wzdłuż projektowanej łącznicy-1_SP; ekran wchodzi w ul. Hubalczyków
7	E7	P	1+650	1+678	72	4	wzdłuż ul. Hubalczyków; w tym

Lp.	Ekran	Strona drogi L-lewa/ P-prawa	Od km drogi [około]	Do km drogi [około]	Długość [m] [około]	Wysokość [m] [około]	Uwagi
							ekran przezroczysty na odcinku od km ok. 1+668 do km ok. 1+678
8	E8	P	1+679	1+788	117	4	wzdłuż ścieżki rowerowej przy ul. Hubalczyków i łącznicy-2_SP
9	E9	P	1+775	2+208	433	5	wzdłuż drogi DR-5
10	E10	P	2+210	2+520	383	4	Wzdłuż drogi DR-6; ekran wchodzi w ul. Skrzetlewską
11	E11	P	2+543	2+671	128	4	Wzdłuż drogi DP-6 (ekran wychodzi z ul. Skrzetlewskiej) oraz wzdłuż drogi DR-4
12	E12	P	2+667	2+798	131	4	wzdłuż drogi DR-4
13	E13	P	3+284	3+472	188	5	wzdłuż drogi S74
14	E14	P	3+283	3+419	154	5,5	wzdłuż DR-4; ekran wchodzi w ul. Zagnańską jezdnia prawa
15	E15	L	3+275	3+276	141	4	wzdłuż ul. Zagnańskiej jezdnia prawa
16	E16	P	3+605	3+720	123	5,5+1*	wzdłuż DR-4; ekran wchodzi w ul. Klonową
17	E17	L	3+613	3+730	123	4	wzdłuż DR-3; ekran wchodzi w ul. Klonową
18	E18	L	3+749	3+767	33	5,5	Ekran wychodzi z ul. Klonowej (droga DP-2); wzdłuż DR-3
19	E19	L	3+759	3+866	107	5,5+2*	wzdłuż drogi nad tunelem ul. Jesionowa
20	E20	P	3+736	3+805	81	4	Wzdłuż drogi DP-9 (ekran wychodzi z ul. Klonowej) oraz wzdłuż drogi nad tunelem ul. Jesionowa
21	E21	P	3+800	3+949	163	4	wzdłuż drogi nad tunelem ul. Jesionowa oraz wzdłuż drogi DP-12 (ekran wchodzi w ul. Marszałkowską)
22	E22	L	3+964	3+982	23	5	wzdłuż drogi DP-11 (ekran wychodzi z ul. Marszałkowskiej) oraz wzdłuż drogi nad tunelem ul. Jesionowa
23	E23	L	3+960	4+190	230	5+2*	wzdłuż drogi DP-11 (ekran wychodzi z ul. Marszałkowskiej) oraz wzdłuż drogi nad tunelem ul. Jesionowa; ekran przezroczysty na odcinku: 4+180 – 4 +190

Lp.	Ekran	Strona drogi L-lewa/ P-prawa	Od km drogi [około]	Do km drogi [około]	Długość [m] [około]	Wysokość [m] [około]	Uwagi
24	E24	L	4+170	4+190	32	5	ekran wzdłuż ścieżki rowerowej przy drodze DP-13
25	E25	L	4+190	4+211	141	5	Ekran wzdłuż drogi DP-13; ekran przezroczysty na odcinku: 4+190 – 4+200
26	E26	P	4+034	4+156	128	4+2*	ekran wzdłuż ścieżki rowerowej przy drodze nad tunelem ul. Jesionowa
27	E27	P	4+153	4+190	49	4	wzdłuż ścieżki rowerowej przy drodze nad tunelem ul. Jesionowa oraz drogi DP-13 (ekran wchodzi w ul. Warszawską)
28	E28	L	4+235	4+240	36	4	wzdłuż drogi DP-14 (ul. Warszawska)
29	E29	L	4+247	4+282	120	4	wzdłuż ścieżki rowerowej przy DP-14 (ekran wychodzi ul. Warszawskiej na drogę DR-3)
30	E30	L	4+263	4+488	225	5+2*	wzdłuż drogi DR-3; ekran przezroczysty na odcinkach: 4+263 – 4+273, 4+478 – 4+488
31	E31	L	4+478	4+531	53	4	wzdłuż chodnika przy drodze DR-3
32	E32	L	4+525	4+572	47	5+2*	wzdłuż drogi DR-3; ekran przezroczysty na odcinkach: 4+525 – 4+535, 4+562 – 4+572
33	E33	L	4+574	4+620	46	5+2*	wzdłuż DR-3; ekran przezroczysty na odcinkach ok.: 4+574 – 4+584, 4+610 – 4+620
34	E34	L	4+636	4+929	293	5+2*	wzdłuż drogi DR-3; ekran przezroczysty na odcinku ok.: 4+636 – 4+646
35	E35	L	4+908	4+951	43	5	wzdłuż chodnika przy drodze DR-3
36	E36	P	4+230	4+252	113	4	wzdłuż drogi DP-14 (ul. Warszawska); ekran przezroczysty na odcinku 10 m w km ok. 4+252
37	E37	P	4+248	4+365	124	4	wzdłuż ścieżki rowerowej przy drodze DP-14 (ekran wychodzący)

Lp.	Ekran	Strona drogi L-lewa/ P-prawa	Od km drogi [około]	Do km drogi [około]	Długość [m] [około]	Wysokość [m] [około]	Uwagi
							z ul. Warszawskiej) oraz przy drodze DR-4
38	E38	P	4+364	4+424	60	4	wzdłuż drogi DR-4
39	E39	P	4+411	4+590	179	4	wzdłuż ścieżki rowerowej przy drodze DR-4
40	E40	L	4+411	4+680	267	4	wzdłuż drogi S74
41	E41	L	4+987	4+997	136	2	wzdłuż wiaduktu w ciągu ul. Al. Solidarności
Estakada ES-1							
42	E42	Estakada nad s74	0+446**	0+542**	97	4	wzdłuż ul. Zagnańskiej
43	E43	Estakada nad s74	0+170**	0+407**	228	2	ekran wychodzący z ul. Zagnańskiej przy estakadzie
44	E44	Estakada nad s74	0+156**	0+278**	122	2	ekran wychodzący z ul. Zagnańskiej przy estakadzie

Oznaczenia:

* cyfra po symbolu „+” oznacza kolejną sekcję ekranu pochyloną względem poprzedniej pod kątem 45° w kierunku drogi

** kilometrą estakady

- Ekran akustyczny zaprojektować jako pochłaniający. W rejonie przejść dla pieszych oraz zatok autobusowych, w celu poprawy widoczności i bezpieczeństwa, zastosować ekrany przezroczyste, w lokalizacji zgodnej z ww. tabelą.
- Umocnienia w korytach rzek wykonać z wykorzystaniem elementów naturalnych (tj. kamień łamany o frakcji 63-130 mm i większej, faszyna, drewno, grunt naturalny np. pospółka, piasek, humus), na warunkach uzgodnionych z zarządcą cieków. Użycie materiałów typu beton lub zaprawa cementowa, ograniczyć do niezbędnego minimum. Nie zmieniać przebiegu koryt rzeki Sufraganiec i Silnica poza ewentualną odcinkową regulacją w miejscach projektowanych wylotów odprowadzających wody z odwodnienia dróg.
- Rozwiązania w zakresie przebudowy/rozbudowy układu drogowego w obrębie obiektu hydrotechnicznego OH-1 zaprojektować w sposób umożliwiający w przyszłości wykonanie przepławki dla ryb.

III. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia monitoringu przyrodniczego.

IV. Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie:

Oceny skuteczności zastosowanych zabezpieczeń mających na celu ochronę przed hałasem oraz oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny w punktach pomiarowych:

- P01- zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 0+100 (ul. Łódzka 223);
- P02 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 0+125 (ul. Łódzka 298);
- P03 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 1+540 (ul. 1-go Maja 224C);
- P04 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 1+950 (ul. Ponurego Piwnika 31A);
- P05 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 2+175 (ul. Traugutta 21);
- P06 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 3+380 (CH Plaza);
- P07- zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 3+680 (ul. Jesionowa 23A);

- P08 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 3+810 (ul. Wiśniowa 11);
- P09 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 3+875 (ul. Jesionowa 11);
- P10 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 4+020 (ul. Bukowa 4);
- P11- zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 4+110 (ul. Jesionowa 4);
- P12 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 4+400 (ul. Konopnickiej 3);
- P13 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 4+420 (ul. Szermentowskiego 16).

Wyniki z przeprowadzonych pomiarów hałasu należy odnieść do wielkości dopuszczalnych, uwzględniając ustalenia z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego lub wynikające z faktycznego zagospodarowania terenu. W przypadku niedotrzymania poziomów dopuszczalnych zaproponować dodatkowe rozwiązania zabezpieczające przed ponadnormatywnym hałasem.

Analiza porealizacyjna winna zostać sporządzona po upływie 1 roku od oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Kielcach w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

V. Nakładam obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i określam dane na temat przedsięwzięcia, wymagające doszczegółowienia na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko, przeprowadzanej w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydawanej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2020 r., poz. 1363 ze zm.):

1. Weryfikacja założeń przyjętych do obliczeń rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w odniesieniu do rozwiązań projektowych układu drogowego oraz wpływu planowanej inwestycji na klimat akustyczny.
2. Ocena wpływu planowanego przedsięwzięcia na wody powierzchniowe Zalewu Kieleckiego i rzeki Silnica oraz na wody podziemne GZWP 417 i ujęcia wód, zlokalizowane w sąsiedztwie projektowanego układu drogowego w oparciu o dokumentację hydrogeologiczną, o której mowa w § 12 rozporządzenia z dnia 18 listopada 2016 r. Ministra Środowiska w sprawie dokumentacji hydrogeologicznej i dokumentacji geologiczno-inżynierskiej (Dz. U. z 2016 r. poz. 2033) tj. dokumentacja hydrogeologiczna dla przedsięwzięcia mogącego negatywnie oddziaływać na wody podziemne, w tym powodować ich zanieczyszczenie. Opracowanie takie powinno zawierać m.in. ustalenie aktualnych warunków hydrogeologicznych w rejonie inwestycji, opis rodzaju, charakteru i stopnia zagrożeń dla wód podziemnych oraz ujęć wody (na etapie realizacji projektowanego przedsięwzięcia, jego eksploatacji i likwidacji oraz w przypadku wystąpienia awarii), ze wskazaniem możliwości zanieczyszczenia gruntów i wód podziemnych oraz czasu i zasięgu migracji potencjalnych zanieczyszczeń. W dokumentacji tej powinny znaleźć się również ustalenia dotyczące wpływu inwestycji na ilość i przepływ wód podziemnych (w związku z projektowanymi tunelami), zalecenia dotyczące prowadzenia monitoringu występowania zwierciadła wód podziemnych, jakości tych wód oraz wskazania i zalecenia dotyczące konieczności ograniczenia rozmiarów projektowanego przedsięwzięcia lub wprowadzenia rozwiązań w celu ograniczenia jego wpływu na środowisko.
3. Na etapie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko należy sporządzić szczegółowo bilans ilości odprowadzanych wód opadowych i roztopowych z terenu przedsięwzięcia z podziałem na zlewnie i odbiorniki tych wód. W bilansie powinny zostać uwzględnione m.in.: powierzchnie zielone i uszczelnione, parametry zbiorników retencyjnych, parametry kanalizacji deszczowej, maksymalna przepustowość urządzeń oczyszczających, odbiorniki wód (wody powierzchniowe, kanalizacja innych podmiotów). Na mapach należy przedstawić lokalizację zlewni bilansowych, zbiorników i urządzeń oczyszczających, miejsca wprowadzania wód.

4. Przeanalizować wpływ odprowadzonych wód z systemu odwodnienia na przepływ, stan oraz pojemność odbiorników, z uwzględnieniem ilości odprowadzanych do nich wód powyżej planowanych miejsc zrzutów.

Charakterystykę całego przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do decyzji.

Lokalizację planowanej inwestycji przedstawia załącznik nr 2 do decyzji.

Uzasadnienie

Na wniosek Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad adres do doręczeń: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Kielcach, ul. Paderewskiego 43/45, 25-950 Kielce, w imieniu którego występuje Pełnomocnik Pan Piotr Piotrkowicz (Schuessler-Plan Inżynierzy Sp. z o. o., Al. Jerozolimskie 96, 00-807 Warszawa), z dnia 28.08.2020 r. (data wpływu 28.08.2020 r.), uzupełniony w dniu 25.09.2020 r., w trybie 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 [dalej ustawa o oś], zostało wszczęte postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „**Rozbudowa drogi krajowej nr 74 do parametrów drogi 2-jezdniowej, klasy ekspresowej na odcinku przejścia przez Kielce (węzeł Kielce Zachód/S7 – węzeł Kielce Bocianek/DK73)**”.

Przedmiotowa inwestycja należy do kategorii przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w art. 59 ust. 1 pkt 1 w/w ustawy wymienionych w § 2 ust. 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839).

Stosownie do art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a w/w ustawy w przypadku dróg, będących przedsięwzięciami mogącymi zawsze znacząco oddziaływać na środowisko organem właściwym do wydania decyzji środowiskowej jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej załączono:

- raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, opracowany przez zespół autorów pod kierownictwem Pana inż. Krzysztofa Kręciproch Schuessler – Plan Inżynierzy Sp. z o. o., ul. Al. Jerozolimskie 96, 00-807 Warszawa wraz z oświadczeniem kierującego zespołem autorów raportu,
- mapę ewidencyjną obejmującą teren planowanego przedsięwzięcia oraz obszar jego oddziaływania wraz z licencją nr G-II.6642.4114.2019_2661_CL1,
- kopię mapy ewidencyjnej z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem oddziaływania,
- oświadczenie Pełnomocnika Inwestora z dnia 28.08.2020 r., iż liczba stron postępowania przekracza 10,
- pełnomocnictwo z dnia 27.08.2020 r. udzielone Panu Piotrowi Piotrkowicz.

Dane o złożonym wniosku oraz o raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zostały zamieszczone w „*Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie*”, prowadzonym przez Regionalną Dyrekcję Ochrony Środowiska w Kielcach.

O wszczęciu postępowania, możliwości zapoznania się z aktami przedmiotowej sprawy strony postępowania zostały powiadomione zgodnie z art. 61 § 1 i § 4 oraz art. 49 ustawy k.p.a., w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o oś obwieszczeniem znak: WOO-I.420.16.2020.KT.2 z dnia 21.10.2020 r.

W toku prowadzonego postępowania tut. organ pismem znak: WOO-I.420.16.2020.KT.4 z dnia 21.10.2020 r. wystąpił do Pełnomocnika Inwestora o uzupełnienie raportu o oś m.in. w części dotyczącej

zweryfikowania wielkości emisji zanieczyszczeń wprowadzanych do środowiska oraz zaproponowanych rozwiązań chroniących środowisko.

Obwieszczenie informujące o powyższym zostało wywieszane na tablicach ogłoszeń:

- Urzędu Miasta Kielce w terminie od 23.10.2020 r. do 06.11.2020 r.,
- w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Kielcach w terminie od 23.10.2020 r. do 06.11.2020 r.,

Ponadto zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Kielcach w terminie od dnia 23.10.2020 r. do dnia 06.11.2020 r. oraz w rejonie terenu realizacji przedsięwzięcia tj. na tablicach informacyjnych:

- Osiedla Sady w terminie od 23.10.2020 r. do 09.11.2020 r.,
- Osiedla Herby – Skarpa w terminie od 23.10.2020 r. do 06.11.2020 r.,
- Osiedla „Bocianek” w terminie od 23.10.2020 r. do 06.11.2020 r.,
- Niewachłów I przy ul. Batalionów Chłopskich w Kielcach w terminie od 23.10.2020 r. do 09.11.2020 r.,
- Niewachłów II przy ul. Kruszelnickiego w Kielcach w terminie od 23.10.2020 r. do 09.11.2020 r.,
- Gruchawka – Łazy przy ul. Łazy w Kielcach w terminie od 23.10.2020 r. do 09.11.2020 r.

Obwieszczenie dostępne również było w siedzibie Biura Obsługi Mieszkańców nr 3 przy ul. Wiśniowej 3, administrowanego przez Przedsiębiorstwo Gospodarki Mieszkaniowej Sp. z o.o. w Kielcach ul. Panoramiczna 2 lok. 1.

Pełnomocnik Inwestora przy piśmie z dnia 26.11.2020 r. przedłożył uzupełniony raport o oddziaływaniu na środowisko.

Analiza dokumentacji wskazała na potrzebę doprecyzowania przedłożonych informacji, w związku z powyższym w dniu 04.01.2021 r. pismem znak: WOO-I.420.16.2020.KT.7 ponownie wystąpiono do Pełnomocnika Inwestora o uzupełnienie dokumentacji.

O powyższym strony postępowania zostały powiadomione obwieszczeniem znak: WOO-I.420.16.2020.KT.8 z dnia 04.01.2021 r. wywieszonym na tablicach ogłoszeń:

- Urzędu Miasta Kielce w terminie od 07.01.2021 r. do 21.01.2021 r.,
- w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Kielcach w terminie od 07.01.2021 r. do 21.01.2021 r.

Ponadto zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Kielcach w terminie od 07.01.2021 r. do 21.01.2021 r. oraz w rejonie terenu realizacji przedsięwzięcia tj. na tablicach informacyjnych:

- Osiedla Sady w terminie od 07.01.2021 r. do 21.01.2021 r.,
- Osiedla Herby – Skarpa w terminie od 07.01.2021 r. do 21.01.2021 r.,
- Osiedla „Bocianek” w terminie od 07.01.2021 r. do 21.01.2021 r.,
- Niewachłów I przy ul. Batalionów Chłopskich w Kielcach w terminie od 07.01.2021 r. do 21.01.2021 r.,
- Niewachłów II przy ul. Kruszelnickiego w Kielcach w terminie od 07.01.2021 r. do 21.01.2021 r.,
- Gruchawka – Łazy przy ul. Łazy w Kielcach w terminie od 07.01.2021 r. do 21.01.2021 r.

Obwieszczenie dostępne również było w siedzibie Biura Obsługi Mieszkańców nr 3 przy ul. Wiśniowej 3, administrowanego przez Przedsiębiorstwo Gospodarki Mieszkaniowej Sp. z o.o. w Kielcach ul. Panoramiczna 2 lok. 1.

W dniu 09.02.2021 r. Pełnomocnik Inwestora przedłożył uzupełnienie raportu o oddziaływaniu na środowisko z dnia 08.02.2021 r., które wymagało kolejnego uzupełnienia, w związku z czym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach pismem z dnia 05.03.2021 r., znak: WOO-I.420.16.2020.KT.19 wezwał Pełnomocnika Inwestora do przedłożenia stosowanych wyjaśnień.

Pełnomocnik Inwestora przy piśmie z dnia 08.04.2021 r. przedłożył uzupełnienie raportu w postaci

ujednoliconej jego wersji. Ponadto w dniu 26.04.2021 r. przedłożył erratę do ujednoliconej wersji raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, która zawiera dodatkowe wyjaśnienia. Natomiast w dniu 07.05.2021 r. Pełnomocnik przedłożył suplement do raportu oraz w dniu 17.06.2021 r. wyjaśnienia w zakresie rozwiązań obejmujących odprowadzanie wód opadowych lub roztopowych oraz stanu wód powierzchniowych i podziemnych.

W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przeanalizowano wariant polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia tzw. zerowy, oraz trzy warianty planowanej inwestycji różniące się rozwiązaniami projektowymi.

Wariant polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia.

W stanie istniejącym droga krajowa nr 74 na całym odcinku objętym opracowaniem jest drogą klasy głównej (G). Na odcinku od węzła „Kielce Zachód” do skrzyżowania z ulicą 1-go Maja droga posiada przekrój jednojezdniowy dwupasowy 1/2 z obustronnymi poboczami utwardzonymi, a następnie od skrzyżowania z ul. Hubalczyków przechodzi w przekrój dwujezdniowy dwupasowy 2/2 z obustronnymi krawężnikami. Szerokość jezdni wynosi ok. 7,0 m.

Na omawianym odcinku droga krajowa nr 74 przebiega przez teren miasta Kielce, w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowo-usługowej, zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zabudowy jednorodzinnej oraz terenów rekreacyjno-wypoczynkowych. Droga DK74 posiada liczne zjazdy indywidualne i publiczne oraz krzyżuje się innymi drogami niższych klas. Skrzyżowania drogi krajowej nr 74 z ulicami: Transportowców, Olszewskiego, Skrzetlewską, Zagnańską, Marszałkowską, Warszawską, Aleją Solidarności sterowane są sygnalizacją świetlną. Na niektórych skrzyżowaniach występują dodatkowe pasy dla prawo- i lewoskrętów. Na wlotach skrzyżowań zlokalizowane są przejścia dla pieszych i rowerzystów w poziomie jezdni.

Na odcinku objętym opracowaniem na drodze krajowej nr 74 występuje 12 skrzyżowań drogowych (4 zwykle i 8 skanalizowanych) oraz obiekty inżynierskie tj.:

- wiadukt kolejowy WK-1 w ciągu łącznicy kolejowej Nr 567 Kielce Piaski – Kielce Herbskie w km DK 74 ok. 2+887,
- wiadukt kolejowy WK-2 w ciągu linii kolejowej Nr 8 Warszawa – Kraków w km DK74 ok. 2+999,
- obiekt hydrotechniczny OH-1 na Zalewie Kieleckim w km DK74 ok. 3+503,
- przejście podziemne dla pieszych PP-1 w ciągu ul. Topolowej w km DK74 ok. 3+563,
- kładka dla pieszych K-1 w km DK74 ok. 4+565 (na wysokości ul. Tadeusza Boya Żeleńskiego),
- wiadukt drogowy WD-8A w ciągu Al. Solidarności (jezdnia prawa) w km DK74 ok. 4+980,
- wiadukt drogowy WD-8B w ciągu Al. Solidarności (jezdnia lewa) w km DK74 ok. 5+015.

Ponadto istniejąca DK74 w km ok. 4+900 poprowadzona jest obustronnie w ścianach oporowych o wysokości do ok. 7 m i długości ok. 325 m ściana oporowa północna i ok. 360 m – ściana oporowa południowa.

Pozostawienie takiego przebiegu drogi krajowej nr 74 będzie źródłem uciążliwości dla okolicznych mieszkańców, z uwagi na zanieczyszczenie powietrza i hałas spowodowany dużym natężeniem ruchu (przewidywane natężenie ruchu: odcinek 1 węzeł „Kielce-Zachód” – Hubalczyków: w prognozie na 2022 r. ok. 43 080 poj./dobę, natomiast w 2032 r. ok. 44 990 poj./dobę; odcinek 2 Hubalczyków – Olszewskiego oraz odcinek 3 Olszewskiego - Zagnańska: w prognozie na 2022 r. ok. 24 120 poj./dobę, natomiast w 2032 r. ok. 26 340 poj./dobę; odcinek 4 Zagnańska – Warszawska oraz odcinek 5 Warszawska – węzeł „Kielce-Bocianek”: w prognozie na 2022 r. ok. 24 450 poj./dobę, natomiast w 2032 r. ok. 26 540 poj./dobę). Duży ruch pojazdów, szczególnie ciężkich typu TIR, powoduje uciążliwości (ponadnormatywny poziom hałasu) dla mieszkańców terenów sąsiadujących z drogą. Wzrastający ruch drogowy stanowi również istotną do pokonania przeszkodę dla mieszkańców. Rozdzielenie ruchu tranzytowego od ruchu miejskiego, poprzez budowę wzdłuż drogi ekspresowej dróg równoległych, wpłynie na większą płynność ruchu, a co za tym

idzie na większy komfort jazdy. Z powyższego wynika, iż wariant polegający na niepodjęciu przedsięwzięcia jest niekorzystny, zarówno dla mieszkańców, jak i przede wszystkim dla użytkowników drogi.

Niepodjęcie przedsięwzięcia przyczyni się do zachowania istniejącego stanu drogi. Obecnie przepustowość drogi jest znacznie ograniczona. Szybki rozwój motoryzacji, a tym samym wzmożony ruch samochodów zarówno osobowych, jak i ciężarowych spowodował, że istniejąca droga nie spełnia obecnie wymagań technicznych. Zły stan techniczny drogi i jej niedostosowanie do obecnych i przyszłych potrzeb, spowoduje dalsze spowolnienie ruchu, co z kolei wpłynie niekorzystnie na stan powietrza atmosferycznego i klimat akustyczny. Analiza Mapy Akustycznej Miasta Kielce wskazuje, iż obecnie na terenach chronionych przed hałasem w otoczeniu inwestycji, przekroczone są dopuszczalne poziomy hałasu - zarówno w porze dziennej, jak i nocnej. Rozbudowa drogi krajowej nr 74 zakłada zastosowanie środków minimalizujących przewidywane negatywne oddziaływanie na środowisko i na ludzi. W związku z powyższym, brak realizacji inwestycji a tym samym, niestosowanie środków ograniczających rozprzestrzenianie się hałasu, spowoduje dalsze pogarszanie się klimatu akustycznego, a tym samym warunków zamieszkania.

Przedmiotowa inwestycja stanowić będzie kontynuację zrealizowanego przedsięwzięcia tj. budowy drogi ekspresowej S 74, na odcinku od ul. Warszawskiej w Kielcach do miejscowości Cedzyna, gmina Górno. Ponadto realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia połączy drogę ekspresową S74 z drogą ekspresową S7 poprzez węzeł „Kielce Zachód”, co przyczyni się do zapewnienia sprawnego i bezpiecznego transportu drogowego.

W związku z powyższym zaniechanie inwestycji będzie rozwiązaniem najmniej korzystnym pod względem środowiskowym, ekonomicznym oraz komunikacyjnym.

Wariant 1 – Mury oporowe (racjonalny wariant alternatywny)

Początek projektowanej drogi ekspresowej S74 znajduje się w km ok. 77+939 istniejącej DK74 (km opracowania 0+000), w rejonie skrzyżowania z ulicą Zakładową, a koniec w km istniejącej DK 74 ok. 82+949 (km opracowania 5+010), na skrzyżowaniu z Al. Solidarności w Kielcach. Droga na całym odcinku przebiegać będzie po istniejącym śladzie, natomiast projektowane drogi równoległe poprowadzone zostaną po nowym śladzie.

Projekt niwelety przewiduje prowadzenie drogi ekspresowej S74 poniżej istniejącego poziomu terenu (poziom -1). W przedmiotowym wariantcie trasa drogi ekspresowej S74 zostaje zagłębiona w rejonie ul. Zagnańskiej i poprowadzona w otwartym wykopie do Alei Solidarności tj. do połączenia z niweletą istniejącego węzła „Kielce Bocianek”. Układ wysokościowy dróg poprzecznych i równoległych został dostosowany do rozwiązań trasy głównej z uwzględnieniem wymaganych skrajni obiektów.

W wariantcie 1 – Mury oporowe ruch lokalny na odcinku od węzła “Kielce Zachód” do ul. Zagnańskiej przejęty zostanie przez istniejący układ drogowy oraz poprzez projektowane drogi równoległe. Na pozostałym odcinku ruch lokalny poprowadzony będzie drogami równoległymi. Długość projektowanej drogi ekspresowej S74 w wariantcie 1 – Mury oporowe wynosi ok. 5 km.

W ramach wariantu 1 – Mury oporowe przewidziano:

1) Budowę obiektów inżynierskich, w tym:

- a) 2 węzłów drogowych zapewniających połączenie drogi ekspresowej z układem istniejących dróg lokalnych, tj.:
 - węzeł „Herby” jako zespół dwóch wiaduktów drogowych zlokalizowanych na skrzyżowaniu z drogą powiatową 0935T (ul. Hubalczyków), tj.: wiadukt WD-2A w km ok. 1+637 projektowanej drogi S74 i wiadukt WD-2B w km ok. 1+674 projektowanej drogi S74;
 - węzeł „Skrzetle” jako zespół dwóch wiaduktów drogowych zlokalizowanych na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 762 (ul. Zagnańska strona prawa) oraz z drogą powiatową 1003T (ul. Zagnańska strona lewa), tj.: wiadukt WD-4A w km ok. 3+235 projektowanej drogi S74 i wiadukt WD-4B w km ok. 3+279 projektowanej drogi S74;

- b) rozbudowę/przebudowę węzła „Kielce Bocianek” zlokalizowanego w km projektowanej drogi ekspresowej ok. 5+010 na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 73 (Al. Solidarności), poprzez budowę w ciągu DK73 estakady ES-11A i estakady ES-11B nad projektowaną drogą S74;
 - c) budowę wiaduktów drogowych:
 - WD-1 w km drogi S74 ok. 0+533 w ciągu drogi poprzecznej DP-1 do projektowanego ronda na skrzyżowaniu ul. Transportowców z ul. Kongresową,
 - WD-3A w km drogi ok. 2+510 i WD-3B w km drogi ok. 2+555 na skrzyżowaniu z ul. Olszewskiego,
 - WD-5 w km drogi S74 ok. 3+739 w ciągu drogi poprzecznej DP-5 na skrzyżowaniu z ul. Klonową,
 - WD-6 w km drogi S74 ok. 3+961 w ciągu drogi poprzecznej DP-6 na skrzyżowaniu z ul. Marszałkowską,
 - WD-7A w km drogi S74 ok. 4+204 i WD-7B w km drogi S74 ok. 4+254 na skrzyżowaniu z ul. Warszawską;
 - d) przebudowę 2 istniejących wiaduktów kolejowych w zakresie budowy nowych przyczółków i odbudowy konstrukcji nośnej w przęsłach, tj.: WK-1 w ciągu łącznicy kolejowej nr 567 Kielce Piaski – Kielce Herbskie zlokalizowanego w km projektowanej S74 ok. 2+887 oraz WK-2 w ciągu linii kolejowej nr 8 Warszawa – Kraków zlokalizowanego w km S74 ok. 2+990;
 - e) budowę 2 skrzyżowań typu rondo tj.: JR-2 na skrzyżowaniu projektowanej drogi poprzecznej DP-1 z ul. Transportowców i ul. Kongresową, oraz JR-1 na skrzyżowaniu projektowanych dróg poprzecznych z ul. Przemysłową i ul. Skrzetlewską (na wysokości wiaduktu WD-3A i WD-3B);
 - f) przebudowę przejścia podziemnego dla pieszych PP-1 w km S74 ok. 3+563 (ul. Topolowa) oraz schodów południowych przy kładce dla pieszych K-1 w km S74 ok. 4+576 (na wysokości ul. Tadeusza Boya Żeleńskiego);
 - g) budowę 2 kładek dla pieszych: KP-2 w km drogi S74 ok. 3+747 (ul. Klonowa) oraz KP-3 w km drogi S74 ok. 3+932 (ul. Marszałkowska);
 - h) przebudowę tarasu widokowego na obiekcie hydrotechnicznym OH-1 w km drogi S74 ok. 3+503;
 - i) budowę murów oporowych przy dojazdach do wiaduktów drogowych WD-2A, WD-2B, WD-4a, WD-4B WD-7 o wysokości zmiennej do ok. 8 m, na odcinkach w km drogi S74 ok.: 1+577 – 1+825; 2+394 – 2+773; 3+055 – 3+450; 3+665 – 4+542.
2. Budowę systemu odwodnienia wraz z urządzeniami oczyszczającymi.
 3. Budowę ekranów akustycznych.
 4. Budowę dróg równoległych obsługujących ruch lokalny oraz przebudowę dróg poprzecznych.
 5. Przebudowę urządzeń infrastruktury technicznej kolidującej z drogą, m.in.: sieci wodociągowej, kanalizacyjnej, gazowej, ciepłowniczej i elektroenergetycznej.

Realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z wyburzeniem ok. 110 obiektów kubaturowych, w tym ok. 38 mieszkalnych.

Przewidywana zajętość terenu związana z realizacją inwestycji wyniesie ok. 55 ha.

Wariant 3 – Dwa tunele (wariant rekomendowany przez Inwestora).

Początek projektowanej drogi ekspresowej S74 znajduje się w km ok. 77+939 istniejącej drogi krajowej DK74 (km opracowania 0+000), w rejonie skrzyżowania z ulicą Zakładową, a koniec w km istniejącej DK 74 ok. 82+949 (km opracowania 5+010), na skrzyżowaniu z Al. Solidarności w Kielcach. Droga na całym odcinku przebiegać będzie po istniejącym śladzie, natomiast projektowane drogi równoległe poprowadzone zostaną częściowo po nowym śladzie, wzdłuż istniejącej infrastruktury drogowej. Długość projektowanej drogi ekspresowej S74 w wariantcie 3 – Dwa tunele wynosi ok. 5 km.

Wzdłuż przedmiotowej drogi po obu jej stronach projektowane są drogi równoległe prowadzące ruch lokalny. Ruch lokalny na odcinku od węzła “Kielce Zachód” do ul. Zagnańskiej przejęty zostanie przez istniejący układ drogowy oraz poprzez projektowane drogi równoległe. Na pozostałym odcinku ruch

lokalny powiązany będzie z projektowanymi drogami równoległymi. Na odcinku ul. Zagnańska – węzeł „Kielce Bocianek” drogi równoległe tworzą skrzyżowania również z ulicą Klonową, Marszałkowską i Warszawską. Połączenia z tymi ulicami zaprojektowano jako skrzyżowania skanalizowane tj. z rozbudową wlotów o dodatkowe pasy lewo- i prawo- skrętów w zależności od warunków ruchowych. W ramach inwestycji przewiduje się również przebudowę dróg poprzecznych, tj. dróg krzyżujących się z planowaną inwestycją. Układ wysokościowy dróg równoległych i poprzecznych został dostosowany do rozwiązań trasy głównej z uwzględnieniem wymaganych skrajni obiektów.

Początek trasy omawianego wariantu (do km ok. 1+000) prowadzony jest zgodnie z wariantem nr 1 „Mury oporowe”, dalej trasa zostaje zagłębiona w rejonie ul. Hubalczyków i prowadzona w otwartym wykopie do skrzyżowania z ul. Olszewskiego. W rejonie skrzyżowania z ul. Olszewskiego trasa przebiega w tunelu. Na odcinku od ul. Zagnańskiej do ul. Klonowej trasa prowadzona jest w otwartym wykopie, dalej w tunelu do skrzyżowania z ul. Warszawską. Na odcinku od ul. Warszawskiej trasa prowadzona jest w otwartym wykopie do Alei Solidarności tj. do połączenia z niweletą istniejącej geometrii węzła „Kielce Bocianek”.

W wariantcie 3 – Dwa tunele ruch lokalny na odcinku od węzła „Kielce Zachód” do ul. Zagnańskiej przejęty zostanie przez istniejący układ drogowy oraz przez projektowane drogi równoległe. Na pozostałym odcinku ruch lokalny poprowadzony będzie drogami równoległymi.

W ramach przedsięwzięcia przewidziano:

1. Budowę obiektów inżynierskich, w tym:

- a) 2 węzłów drogowych zapewniających połączenie drogi ekspresowej z układem istniejących dróg lokalnych, tj.:
 - węzeł „Herby” jako zespół dwóch wiaduktów drogowych zlokalizowanych na skrzyżowaniu z drogą powiatową 0935T (ul. Hubalczyków), tj.: wiadukt WD-2A w km ok. 1+637 projektowanej drogi S74 i wiadukt WD-2B w km ok. 1+674 projektowanej drogi S74;
 - węzeł „Skrzetle” jako zespół dwóch wiaduktów drogowych zlokalizowanych na skrzyżowaniu z ul. Zagnańską, tj.: wiadukt WD-4A w km ok. 3+235 projektowanej drogi S74 i wiadukt WD-4B w km ok. 3+274 projektowanej drogi S74;
- b) rozbudowę węzła „Kielce Bocianek” zlokalizowanego w km projektowanej drogi ekspresowej ok. 5+410 na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 73 (Al. Solidarności), poprzez budowę w ciągu DK73 estakady ES-11 nad projektowaną drogą S74;
- c) budowę dwóch tuneli drogowych w ciągu projektowanej drogi ekspresowej S74 tj.:
 - tunelu T-1 na odcinku od km drogi S74 ok. 2+440 do km ok. 2+640 – przejście pod skrzyżowaniem z ul. Olszewskiego,
 - tunelu T-2 na odcinku od km drogi S74 ok. 3+720 do km ok. 4+215 – przejście na odcinku od ul. Klonowej do ul. Warszawskiej;
- d) budowę 2 wiaduktów drogowych: WD-1 w km drogi S74 ok. 0+533 w ciągu drogi poprzecznej DP-1 do projektowanego ronda na skrzyżowaniu ul. Transportowców z ul. Kongresową oraz WD-7 w km drogi S74 ok. 4+244 na skrzyżowaniu z ul. Warszawską;
- e) budowę estakady ES-1 w km drogi S74 ok. 3+243 łączącej ul. Jesionową i ul. Zagnańską,
- f) rozbiórkę 2 istniejących wiaduktów kolejowych i budowę nowych tj.:
 - wiaduktu WK-1 w ciągu łącznicy kolejowej nr 567 Kielce Piaski – Kielce Herbskie zlokalizowanego w km drogi S74 ok. 2+887,
 - wiaduktu WK-2 w ciągu linii kolejowej nr 8 Warszawa – Kraków zlokalizowanego w km drogi S74 ok. 2+990;
- g) budowę 2 skrzyżowań typu rondo tj.:
 - na skrzyżowaniu projektowanej drogi poprzecznej DP-1 z ul. Transportowców i ul. Kongresową, jako rondo małe, czterowlotowe, jednopasowe o średnicy zewnętrznej 40,00 m i średnicy wyspy środkowej 26,00 m,

- w km drogi S74 ok. 2+538 na skrzyżowaniu projektowanych dróg równoległych prowadzących ruch lokalny z ul. Olszewskiego (nad tunelem T-1), jako rondo średnie, pięciowlotowe, dwupasowe o średnicy zewnętrznej 55,00 m i średnicy wyspy środkowej 34,60 m;
 - h) przebudowę przejścia podziemnego dla pieszych PP-1 w km drogi S74 ok. 3+563 (ul. Topolowa) oraz schodów południowych przy kładce dla pieszych w km drogi S74 ok. 4+565 (na wysokości ul. Tadeusza Boya Żeleńskiego);
 - i) przebudowę tarasu widokowego na obiekcie hydrotechnicznym OH-1 w km drogi S74 ok. 3+503;
 - j) budowę murów oporowych na odcinkach w km drogi S74 ok.: 1+380 – 2+440; 2+640 – 3+720; 4+215 – 4+540, tj. przy dojazdach do tuneli T-1 i T-2 oraz do wiaduktów WD-2A, WD-2B, WD-4a, WD-4B, WD-7 o wysokości zmiennej do ok. 8 m;
2. Budowę systemu odwodnienia wraz z urządzeniami oczyszczającymi.
 3. Budowę ekranów akustycznych.
 4. Budowę dróg równoległych obsługujących ruch lokalny oraz przebudowę dróg poprzecznych.
 5. Przebudowę urządzeń infrastruktury technicznej kolidującej z drogą, m.in.: sieci wodociągowej, kanalizacyjnej, gazowej, ciepłowniczej i elektroenergetycznej.
- Realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z wyburzeniem ok. 99 obiektów kubaturowych, w tym ok. 32 budynków mieszkalnych.
- Przewidywana zajętość terenu związana z realizacją inwestycji wyniesie ok. 56 ha.

Wariant 4 – Długi tunel (racjonalny wariant alternatywny)

Początek projektowanej drogi ekspresowej S74 znajduje się w km ok. 77+939 istniejącej DK74 (km opracowania 0+000), w rejonie skrzyżowania z ulicą Zakładową, a koniec w km istniejącej DK 74 ok. 83+513 (km opracowania ok. 5+340), za skrzyżowaniem z Al. Solidarności w Kielcach (na wysokości ul. Żniwnej).

Droga na całym odcinku przebiegać będzie po istniejącym śladzie. Na początkowym odcinku trasy tj. na odcinku od km 0+000 do km ok. 1+612, przebieg projektowanej drogi ekspresowej S74 w wariantcie 4 - Długi tunel pokrywa się z trasą wariantu 1 - Mury oporowe, natomiast na odcinku od km S74 ok. 1+612 (skrzyżowania z ul. Hubalczyków) do km ok. 5+100 (skrzyżowanie z ul. Al. Solidarności) przebiegać będzie w tunelu o szerokości ok. 36 m.

W wariantcie tym projektowane drogi równoległe częściowo poprowadzone zostaną po nowym śladzie, oraz częściowo po śladzie istniejącej DK 74. Długość projektowanej drogi ekspresowej S74 w wariantcie 4 - Długi tunel wynosi ok. 5,4 km.

W ramach wariantu 4 - Długi tunel przewidziano:

1. Budowę obiektów inżynierskich, w tym:
 - a) węzła drogowego zapewniającego połączenie drogi ekspresowej z układem istniejących dróg lokalnych, tj.: węzła „Herby” jako zespół dwóch wiaduktów drogowych zlokalizowanych na skrzyżowaniu z drogą powiatową 0935T (ul. Hubalczyków), tj.: wiadukt WD-2A w km ok. 1+637 projektowanej drogi S74 i wiadukt WD-2B w km ok. 1+674 projektowanej drogi S74;
 - b) rozbudowę węzła „Kielce Bocianek” zlokalizowanego w km projektowanej drogi ekspresowej ok. 5+010 na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 73 (Al. Solidarności), poprzez budowę dodatkowych jezdni po stronie wschodniej;
 - c) budowę tunelu drogowego w ciągu projektowanej drogi ekspresowej S74 T-1 na odcinku od km S74 ok. 1+612 do km ok. 5+100;
 - d) budowę wiaduktów drogowych:
 - WD-1 w km drogi S74 ok. 0+533 w ciągu drogi poprzecznej DP-1 do projektowanego ronda na skrzyżowaniu ul. Transportowców z ul. Kongresową,
 - WD-9 w km drogi ok. 5+090 na dojeździe do tunelu;
 - e) budowę estakady ES-11A w km drogi S74 ok. 4+982 oraz ES-11B w km drogi S74 ok. 4+994 w ciągu ul. Al. Solidarności;

- f) budowę estakady ES-12A oraz ES-11B w km drogi S74 ok. 5+287;
 - g) rozbiórkę 2 istniejących wiaduktów kolejowych i budowę nowych tj.: WK-1 w ciągu łącznicy kolejowej nr 567 Kielce Piaski – Kielce Herbskie zlokalizowanego w km projektowanej S74 ok. 2+887 oraz WK-2 w ciągu linii kolejowej nr 8 Warszawa – Kraków zlokalizowanego w km S74 ok. 2+990;
 - h) przebudowę przejścia podziemnego dla pieszych PP-1 w km S74 ok. 3+564 (ul. Topolowa);
 - i) przebudowa konstrukcji nośnej kładki dla pieszych K-1 nad drogą S74 w km drogi ok. 4+565 (na wysokości ul. Tadeusza Boya Żeleńskiego) lub rozbiórka i budowa nowej kładki;
 - j) przebudowę tarasu widokowego na obiekcie hydrotechnicznym OH-1 w km drogi S74 ok. 3+503;
 - k) budowę murów oporowych przy dojazdach do tunelu T-1, na odjazdach do estakady ES-11 i ES-12 oraz do wiaduktu WD-9 o wysokości zmiennej do ok. 8 m, na odcinkach w km drogi S74 ok.: 1+850–2+200; 5+000 – 5+300.
2. Budowę systemu odwodnienia wraz z urządzeniami oczyszczającymi.
 3. Budowę ekranów akustycznych.
 4. Budowę dróg równoległych obsługujących ruch lokalny oraz przebudowę dróg poprzecznych.
 5. Przebudowę urządzeń infrastruktury technicznej kolidującej z drogą, m.in.: sieci wodociągowej, kanalizacyjnej, gazowej, ciepłowniczej i elektroenergetycznej.
- Realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z wyburzeniem ok. 68 obiektów kubaturowych, w tym ok. 23 budynków mieszkalnych.
- Przewidywana zajętość terenu związana z realizacją inwestycji wyniesie ok. 55 ha.

Przedmiotowa inwestycja stanowić będzie kolejny etap rozbudowy istniejącej drogi krajowej nr 74 przebiegającej przez teren województwa świętokrzyskiego tj. od zrealizowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S74 na odcinku ul. Warszawska w Kielcach - Cedzyna, gmina Górno, do węzła „Kielce Zachód” zlokalizowanego na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 74 z drogą ekspresową S7. Przedsięwzięcie przyczyni się do zapewnienia sprawnego i bezpiecznego transportu drogowego. W związku z powyższym wszystkie przedstawione w raporcie warianty zakładają przebieg drogi ekspresowej S74 po istniejącym śladzie drogi krajowej nr 74.

W raporcie dokonano porównania proponowanych wariantów przebiegu drogi krajowej nr 74 na terenie miasta Kielce, zarówno pod względem rozwiązań projektowych i technicznych, jak również wpływu na stan środowiska (m.in. wpływu na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne, środowisko gruntowo-wodne, klimat, krajobraz, środowisko przyrodnicze, wody powierzchniowe i podziemne) oraz dobra materialne i obiekty kulturowe.

Z przedstawionej w raporcie analizy wielokryterialnej wynika, że Wariant 1 – Mury oporowe uzyskał najbardziej niekorzystną ocenę m.in. pod względem oddziaływania na zdrowie i życie ludzi, klimat akustyczny oraz stan powietrza atmosferycznego. Natomiast oddziaływanie wariantu 3 – Dwa tunele i wariantu 4 – Długi tunel na powyższe komponenty środowiska, uznać można za podobne. W wyniku analizy wskaźnikowej na wszystkie komponenty środowiska łącznie uzyskano: dla wariantu nr 1- Mury oporowe wskaźnik -49, dla wariantu nr 3 – Dwa tunele wskaźnik -19, natomiast dla wariantu nr 4 – Długi tunel wskaźnik -24 (im większa wartość ujemna tym bardziej niekorzystne oddziaływanie).

Jak wynika z raportu wybór wariantu 3 – Dwa tunele okazał się w większym stopniu uzasadniony pod względem ekonomicznym (Inwestor zakłada użycie mniejszych nakładów finansowych niż w przypadku budowy w wariantcie 4 - Długi tunel) oraz pod względem oddziaływania na środowisko.

Na podstawie przeprowadzonych analiz wariantem wybranym do realizacji przez Inwestora jest wariant W 3 – Dwa tunele.

Tut. organ zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, wystąpił pismem z dnia 27.04.2021 r., znak: WOO-I.420.16.2020.KT.23 do Świętokrzyskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o opinię, w sprawie realizacji ww. inwestycji. Jednocześnie na

podstawie art. 77 ust. 1 pkt 4 w/w ustawy, w dniu 27.04.2021 r. pismem znak: WOO-I.420.16.2020.KT.22 wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, o opinię, w sprawie realizacji przedsięwzięcia w aspekcie celów środowiskowych ustanowionych dla jednolitych części wód.

O powyższym stronie postępowania zostały powiadomione obwieszczeniem znak: WOO-I.420.16.2020.KT.24 z dnia 27.04.2021 r. wywieszonym na tablicach ogłoszeń:

- Urzędu Miasta Kielce w terminie od 30.04.2021 r. do 14.05.2021 r.,
- w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Kielcach w terminie od 30.04.2021 r. do 14.05.2021 r.

Ponadto obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Kielcach w terminie od 30.04.2021 r. do 14.05.2021 r. oraz w rejonie terenu realizacji przedsięwzięcia tj. na tablicach informacyjnych:

- Osiedla Sady w terminie od 30.04.2021 r. do 14.05.2021 r.,
- Osiedla Herby – Skarpa w terminie od 30.04.2021 r. do 14.05.2021 r.,
- Osiedla „Bocianek” w terminie od 30.04.2021 r. do 14.05.2021 r.,
- Niewachłów I przy ul. Batalionów Chłopskich w Kielcach w terminie od 30.04.2021 r. do 14.05.2021 r.,
- Niewachłów II przy ul. Kruszelnickiego w Kielcach w terminie od 30.04.2021 r. do 14.05.2021 r.,
- Gruchawka – Łazy przy ul. Łazy w Kielcach w terminie od 30.04.2021 r. do 14.05.2021 r.

Obwieszczenie dostępne również było w siedzibie Biura Obsługi Mieszkańców nr 3 przy ul. Wiśniowej 3, administrowanego przez Przedsiębiorstwo Gospodarki Mieszkaniowej Sp. z o.o. w Kielcach ul. Panoramiczna 2 lok. 1.

Świętokrzyski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny pismem znak: NZ.9022.11.4.2021 z dnia 07.05.2021 r. zaopiniował pozytywnie, w zakresie ochrony zdrowia i życia ludzi, realizację przedsięwzięcia wg rekomendowanego przez inwestora wariantu 3 – Dwa tunele i określił warunki realizacji inwestycji.

Mając na uwadze, iż w dniu 07.05.2021 r. Pełnomocnik Inwestora przedłożył suplement do raportu w zakresie doprecyzowania informacji dotyczących przebudowy infrastruktury technicznej kolidującej z planowaną inwestycją, tut. organ w dniu 14.05.2021 r. pismem znak: WOO-I.420.16.2020.KT.30 wystąpił do Świętokrzyskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o ponowne zajęcie stanowiska lub podtrzymanie wydanej opinii z dnia 07.05.2021 r., w załączeniu przysyłając suplement z dnia 07.05.2021 r. Jednocześnie pismem znak: WOO-I.420.16.2020.KT.29 przekazał przedłożony dokument Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, z prośbą o dołączenie do materiałów przekazanych przy piśmie tut. organu z dnia 27.04.2021 r. i na ich podstawie wydanie rozstrzygnięcia w przedmiotowej sprawie.

Świętokrzyski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w piśmie znak: NZ.9022.11.4.2021 z dnia 19.05.2021 r. wyraził stanowisko, iż po zapoznaniu się z przekazanym materiałem dowodowym, opinia sanitarna z dnia 07.05.2021 r. znak: NZ.9022.11.4.2021 nie ulega zmianie.

W dniu 17.06.2021 r. Pełnomocnik Inwestora przedłożył do tut. organu oraz do organu Wód Polskich wyjaśnienia w zakresie rozwiązań obejmujących odprowadzanie wód opadowych lub roztopowych oraz stanu wód powierzchniowych i podziemnych.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, po zapoznaniu się z dokumentacją sprawy w tym z wyjaśnieniami złożonymi przez Pełnomocnika Inwestora w dniu 07.05.2021 r., postanowieniem z dnia 17.06.2021 r. znak: KR.RZŚ.4360.30.2021.MK, uzgodnił realizację przedmiotowej inwestycji w wariantcie 3 – Dwa tunele oraz określił warunki realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

W ramach prowadzonego postępowania przystąpiono do procedury związanej z udziałem społeczeństwa. Zgodnie z art. 33 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, organ prowadzący postępowanie podał do publicznej wiadomości informację o możliwości zapoznania się z raportem jak również możliwości składania przez wszystkich zainteresowanych uwag i wniosków odnośnie planowanego przedsięwzięcia wskazując 30-dniowy termin tj. od 18.05.2021 r. do 16.06.2021 r. a także wskazał organ właściwy do rozpatrzenia uwag i wniosków. Obwieszczenie znak: WOO-I.420.16.2020.KT.31 z dnia 12.05.2021 r. zostało wywieszane na tablicach ogłoszeń:

- Urzędu Miasta Kielce w terminie od 14.05.2021 r. do 16.06.2021 r.,
- w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Kielcach w terminie od 14.05.2021 r. do 16.06.2021 r.

Ponadto zamieszczone zostało w rejonie terenu realizacji przedsięwzięcia tj. na tablicach informacyjnych:

- Osiedla Sady w terminie od 14.05.2021 r. do 16.06.2021 r.,
- Osiedla Herby – Skarpa w terminie od 14.05.2021 r. do 16.06.2021 r.,
- Osiedla „Bocianek” w terminie od 14.05.2021 r. do 16.06.2021 r.,
- Niewachlów I przy ul. Batalionów Chłopskich w Kielcach w terminie od 14.05.2021 r. do 16.06.2021 r.,
- Niewachlów II przy ul. Kruszelnickiego w Kielcach w terminie od 14.05.2021 r. do 16.06.2021 r.,
- Gruchawka – Łazy przy ul. Łazy w Kielcach w terminie od 14.05.2021 r. do 16.06.2021 r.

Obwieszczenie dostępne również było w siedzibie Biura Obsługi Mieszkańców nr 3 przy ul. Wiśniowej 3, administrowanego przez Przedsiębiorstwo Gospodarki Mieszkaniowej Sp. z o. o. w Kielcach ul. Panoramiczna 2 lok. 1.

W czasie przewidzianym na udział społeczeństwa uwagi do raportu złożyli:

- 1) Spółdzielnia Mieszkaniowa „Bocianek” – pismo z dnia 14.05.2021 r. Ponadto Spółdzielnia Mieszkaniowa „Bocianek” w dniu 14.06.2021 r. przy odrębnym piśmie znak: L.Dz. PK/1089/2021 przekazała 784 pisma mieszkańców osiedla (tej samej treści).
- 2) ... – email z dnia 18.05.2021 r.
- 3) ... pismo z dnia 18.05.2021 r.
- 4) ... - pisma z dnia 02.06.2021 r.
- 5) ... – pismo z dnia 19.05.2021 r.
- 6) ... pismo z dnia 20.05.2021 r.
- 7) ... - pismo z dnia 31.05.2021 r.
- 8) ... – pismo z dnia 01.06.2021 r.
- 9) ... – pismo z dnia 02.06.2021 r.
- 10) ... – pismo z dnia 04.06.2021 r.
- 11) ... – pismo z dnia 07.06.2021 r.
- 12) ...ki – pismo z dnia 11.06.2021 r.
- 13) ... – pismo z dnia 15.06.2021 r.
- 14) ... – pismo z dnia 14.06.2021 r.
- 15) ... – pismo z dnia 15.06.2021 r.
- 16) ... – pismo z dnia 14.06.2021 r. oraz z dnia 16.06.2021 r. (tej samej treści).

Złożone do tut. organu uwagi zostały przekazane pismem znak: WOO-I.420.16.2020.KT.37 z dnia 08.06.2021 r. oraz pismem z dnia 21.06.2021 r., znak: WOO-I.420.16.2020.KT.40 do Pełnomocnika Inwestora o zajęcie stanowiska. W odpowiedzi Pełnomocnik Inwestora przy piśmie z dnia 01.07.2021 r. przedłożył stanowisko do złożonych uwag.

Treść złożonych uwag oraz stanowisko tut. organu przedstawiono w dalszej części decyzji.

Przed wydaniem decyzji stosownie do art. 10 § 1 KPA strony postępowania zawiadomiono w formie obwieszczenia o zebraniu dowodów i możliwości zapoznania się z materiałami i dowodami w przedmiotowej sprawie przed wydaniem decyzji, jak również wypowiedzenia się co do zebranych dowodów, materiałów oraz zgłaszanych żądań w terminie 7 dni od dnia doręczenia. Obwieszczenie znak: WOO-I.420.16.2020.KT.41 z dnia 02.07.2021 r., informujące o powyższym zostało wywieszane na tablicach ogłoszeń:

- Urzędu Miasta Kielce w terminie od 05.07.2021 r. do 19.07.2021 r.,
- w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Kielcach w terminie od 05.07.2021 r. do 19.07.2021 r.

Ponadto zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Kielcach w terminie od 05.07.2021 r. do 19.07.2021 r. oraz w rejonie terenu realizacji przedsięwzięcia tj. na tablicach informacyjnych:

- Osiedla Sady w terminie od 05.07.2021 r. do 19.07.2021 r.,
- Osiedla Herby – Skarpa w terminie od 05.07.2021 r. do 19.07.2021 r.,
- Osiedla „Bocianek” w terminie od 05.07.2021 r. do 19.07.2021 r.,
- Niewachłów I przy ul. Batalionów Chłopskich w Kielcach w terminie od 05.07.2021 r. do 19.07.2021 r.,
- Niewachłów II przy ul. Kruszelnickiego w Kielcach w terminie od 05.07.2021 r. do 19.07.2021 r.,
- Gruchawka – Łazy przy ul. Łazy w Kielcach w terminie od 05.07.2021 r. do 19.07.2021 r.

We wskazanym terminie przewidzianym na zgłaszanie uwag nie wpłynęły żadne uwagi.

Obwieszczenie dostępne również było w siedzibie Biura Obsługi Mieszkańców nr 3 przy ul. Wiśniowej 3, administrowanego przez Przedsiębiorstwo Gospodarki Mieszkaniowej Sp. z o.o. w Kielcach ul. Panoramiczna 2 lok. 1.

Informacje zawarte w raporcie pozwalają na stwierdzenie, że planowana inwestycja zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji nie powinna w sposób znaczący negatywnie oddziaływać na środowisko.

Inwestycja polegać będzie na rozbudowie drogi krajowej nr 74 (DK74) na odcinku o długości ok. 5 km tj. od węzła „Kielce Zachód” do węzła „Kielce Bocianek”, do parametrów drogi dwujezdniowej, klasy ekspresowej wraz z budową dróg równoległych prowadzących ruch lokalny oraz przebudową dróg poprzecznych. Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w granicach administracyjnych miasta Kielce, woj. świętokrzyskie.

Początek projektowanej drogi ekspresowej S74 znajduje się w km ok. 77+939 istniejącej DK74 (km opracowania 0+000), w rejonie skrzyżowania z ulicą Zakładową w Kielcach, a koniec w km ok. 82+949 istniejącej DK 74 (km opracowania 5+010), na skrzyżowaniu z Al. Solidarności w Kielcach. Droga na całym odcinku przebiegać będzie po istniejącym śladzie, natomiast projektowane drogi równoległe poprowadzone zostaną częściowo po nowym śladzie, wzdłuż istniejącej infrastruktury drogowej.

W ramach przedsięwzięcia przewidziano:

1. Budowę obiektów inżynierskich, w tym:

- a) 2 węzłów drogowych zapewniających połączenie drogi ekspresowej z układem istniejących dróg lokalnych, tj.:
 - węzeł „Herby” jako zespół dwóch wiaduktów drogowych zlokalizowanych na skrzyżowaniu z drogą powiatową 0935T (ul. Hubalczyków), tj.: wiadukt WD-2A w km ok. 1+637 projektowanej drogi S74 i wiadukt WD-2B w km ok. 1+674 projektowanej drogi S74;
 - węzeł „Skrzettele” jako zespół dwóch wiaduktów drogowych zlokalizowanych na skrzyżowaniu z ul. Zagnańską, tj.: wiadukt WD-4A w km ok. 3+235 projektowanej drogi S74 i wiadukt WD-4B w km ok. 3+274 projektowanej drogi S74;
- b) rozbudowę węzła „Kielce Bocianek” zlokalizowanego w km projektowanej drogi ekspresowej ok. 5+410 na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 73 (Al. Solidarności), poprzez budowę w ciągu DK73 estakady ES-11 nad projektowaną drogą S74;

- c) budowę dwóch tuneli drogowych w ciągu projektowanej drogi ekspresowej S74 tj.:
 - tunelu T-1 na odcinku od km drogi S74 ok. 2+440 do km ok. 2+640 – przejście pod skrzyżowaniem z ul. Olszewskiego,
 - tunelu T-2 na odcinku od km drogi S74 ok. 3+720 do km ok. 4+215 – przejście na odcinku od ul. Klonowej do ul. Warszawskiej;
 - d) budowę 2 wiaduktów drogowych: WD-1 w km drogi S74 ok. 0+533 w ciągu drogi poprzecznej DP-1 do projektowanego ronda na skrzyżowaniu ul. Transportowców z ul. Kongresową oraz WD-7 w km drogi S74 ok. 4+244 na skrzyżowaniu z ul. Warszawską;
 - e) budowę estakady ES-1 w km drogi S74 ok. 3+243 łączącej ul. Jesionową i ul. Zagnańską,
 - f) rozbiórkę 2 istniejących wiaduktów kolejowych i budowę nowych tj.:
 - wiaduktu WK-1 w ciągu łącznicy kolejowej nr 567 Kielce Piaski – Kielce Herbskie zlokalizowanego w km drogi S74 ok. 2+887,
 - wiaduktu WK-2 w ciągu linii kolejowej nr 8 Warszawa – Kraków zlokalizowanego w km drogi S74 ok. 2+990;
 - g) budowę 2 skrzyżowań typu rondo tj.:
 - na skrzyżowaniu projektowanej drogi poprzecznej DP-1 z ul. Transportowców i ul. Kongresową, jako rondo małe, czterowlotowe, jednopasowe o średnicy zewnętrznej 40,00 m i średnicy wyspy środkowej 26,00 m,
 - w km drogi S74 ok. 2+538 na skrzyżowaniu projektowanych dróg równoległych prowadzących ruch lokalny z ul. Olszewskiego (nad tunelem T-1), jako rondo średnie, pięciowlotowe, dwupasowe o średnicy zewnętrznej 55,00 m i średnicy wyspy środkowej 34,60 m;
 - h) przebudowę przejścia podziemnego dla pieszych PP-1 w km drogi S74 ok. 3+563 (ul. Topolowa) oraz schodów południowych przy kładce dla pieszych w km drogi S74 ok. 4+565 (na wysokości ul. Tadeusza Boya Żeleńskiego);
 - i) przebudowę tarasu widokowego na obiekcie hydrotechnicznym OH-1 w km drogi S74 ok. 3+503;
 - j) budowę murów oporowych na odcinkach w km drogi S74 ok.: 1+380 – 2+440; 2+640 – 3+720; 4+215 – 4+540, tj. przy dojazdach do tuneli T-1 i T-2 oraz do wiaduktów WD-2A, WD-2B, WD-4a, WD-4B, WD-7 o wysokości zmiennej do ok. 8 m;
2. Budowę systemu odwodnienia wraz z urządzeniami oczyszczającymi.
 3. Budowę ekranów akustycznych.
 4. Budowę dróg równoległych obsługujących ruch lokalny oraz przebudowę dróg poprzecznych.
 5. Przebudowę urządzeń infrastruktury technicznej kolidującej z drogą, m.in.: sieci wodociągowej, kanalizacyjnej, gazowej, ciepłowniczej i elektroenergetycznej.

Realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z wyburzeniem ok. 99 obiektów kubaturowych, w tym ok. 32 budynków mieszkalnych.

Przewidywana zajętość terenu związana z realizacją inwestycji wyniesie ok. 56 ha.

▪ Oddziaływanie na powierzchnię ziemi, krajobraz, klimat

Etap realizacji inwestycji wiązać się będzie z pracami ziemnymi, które trwale zmieniają ukształtowanie terenu. Jak wynika z raportu podłoże gruntowe w obszarze planowanego przedsięwzięcia stanowią gleby, które charakteryzują się bardzo dużym zróżnicowaniem typologicznym i rodzajowym, są to głównie gleby brunatne, rdzawe, bielcowe (wytworzone z osadów gliniastych i piaszczysto-żwirowych), płowe (z utworów lessowych i lessopodobnych). Pod względem rolniczo-bonitacyjnym przeważają gleby słabe i najłabsze. Występują również, należące do niższych klas bonitacyjnych - gleby bielcowe właściwe wytworzone z piasków gliniastych i piasków luźnych; gleby płowe wytworzone z pyłów zwykłych i utworów lessowatych leżących na podłożu gruntów zwięzłych, takich jak, glina lekka i średnia, a także częściowo bezpośrednio na podłożu skalnym; wykształcone na glinach lekkich, piaskach luźnych i skałach osadowych o spoiwie

niewęglanowym rędziny brunatne; gleby brunatne właściwe i rędziny deluwialne; gleby mułowe, torfowe, murszowe wytworzone z gleb pochodzenia organicznego.

W związku z realizacją inwestycji przewiduje się rozbiórkę stacji paliw LOTOS, zlokalizowanej w km drogi S74 ok. 1+600. Likwidacja stacji paliw obejmuje usunięcie dystrybutorów i infrastruktury towarzyszącej (w tym pawilonu i wiaty). Następnie z powierzchni terenu zostanie usunięta wierzchnia warstwa utwardzenia (kostka kamienna i elementy betonowe) oraz zbiorniki i infrastruktura zlokalizowana w gruncie (w tym instalacje technologiczne). Jak wynika z raportu przed wydobyciem zbiorników z gruntu, zostaną one opróżnione z magazynowanych paliw, ponadto przewidziano wykonanie badań gruntu na obecność zanieczyszczeń ropopochodnych. W przypadku wystąpienia ww. zanieczyszczeń, grunt ten zostanie usunięty i poddany remediacji. Badania gruntu oraz ewentualny plan remediacji gruntu zostanie opracowany na kolejnym etapie inwestycyjnym tj. na etapie wniosku o wydanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, nałożył na Inwestora warunek cyt.: *„w trakcie likwidacji stacji paliw zlokalizowanej w km 1+600 drogi DK74 należy zastosować rozwiązania eliminujące możliwość zanieczyszczenia środowiska substancjami ropopochodnymi.”*

W czasie realizacji inwestycji będą prowadzone roboty ziemne związane z wykonywaniem wykopów i kształtowaniem nasypów. Projektowana droga poprowadzona zostanie głównie w wykopie na łącznym odcinku o długości ok. 4,2 km, oraz w nasypie na odcinku o długości ok. 0,34 km. Końcowy odcinek trasy drogi ekspresowej S74 zostanie połączony z niweletą istniejącego węzła „Kielce Bocianek”. Układ wysokościowy dróg poprzecznych i równoległych został dostosowany do rozwiązań trasy głównej z uwzględnieniem wymaganych skrajni obiektów. W rozwiązaniu w profilu zastosowano minimalne pochylenia podłużne o wartości 0,3% i maksymalne o wartości 3,7%. Maksymalna głębokość wykopu od rzędnej terenu do rzędnej niwelety (bez grubości warstw konstrukcyjnych i nawierzchni) wynosić będzie od ok. 7 m do ok. 11 m. Przewidywana ilość mas ziemnych jaka powstanie w związku z planowaną inwestycją wyniesie ok. 936 tys. m³ – wykopy oraz ok. 165 tys. m³ – nasypy.

Usuwanie wierzchniej warstwy gleby poprzedzone będzie zdjęciem warstwy humusu. Humus składować należy oddzielnie i wykorzystać do prac wykończeniowych. Niezanieczyszczona ziemia przeznaczona zostanie do kształtowania niwelety drogi, do budowy nasypów. Nadmiar mas ziemnych należy przekazać uprawnionym podmiotom. W przypadku ziemi zanieczyszczonej należy postępować zgodnie z zasadami gospodarowania odpadami. Przy zagospodarowaniu mas ziemnych należy uwzględnić zapisy art. 101r. ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska tj. gleba i ziemia używane do prac ziemnych powinny spełniać standardy jakości środowiska jak dla gruntów występujących w miejscu użycia tej gleby lub ziemi.

Zaplecze budowy wraz z bazą transportowo-sprzętową należy zorganizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren uporządkować. Na czas budowy ustawione zostaną przenośne sanitariaty, które należy wyposażyć w środki neutralizujące oraz regularnie opróżniać przez uprawniony podmiot. Zaplecze budowy, miejsca magazynowania materiałów i odpadów oraz place postojowe i technologiczne należy zabezpieczyć przed infiltracją zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego (np. poprzez wykorzystanie mat uszczelniających, istniejących terenów szczelnych) oraz przed wymywaniem materiałów sypkich do cieków lub do systemu odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych (np. poprzez ułożenie worków z piaskiem).

Tereny zaplecza technicznego, stanowiące miejsca magazynowania materiałów, odpadów, parkowania maszyn i sprzętu lokalizować należy w miejscach oddalonych minimum 50 m od Zalewu Kieleckiego oraz brzegów cieków.

Na etapie budowy należy zadbać o odpowiednie zabezpieczenie terenu bazy materiałowo-sprzętowej poprzez uszczelnienie podłoża w miejscu składowania substancji stanowiących zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego.

Materiały pędne oraz oleje i smary wykorzystywane na etapie realizacji przedsięwzięcia należy magazynować na terenie placów postojowych i technologicznych. Powyższe substancje magazynować

w zamkniętych i szczelnych pojemnikach, odpornych na działanie przechowywanych w nich substancji, w miejscach osłoniętych przed działaniem czynników atmosferycznych oraz zabezpieczonych przed dostępem osób nieuprawnionych.

Materiały budowlane oraz substancje i preparaty stosowane na etapie realizacji przedsięwzięcia, z kart charakterystyki których wynika, że mogą stanowić zagrożenie dla wód lub dla gleby, należy magazynować na terenie zaplecza budowy na utwardzonym i uszczelnionym podłożu, w miejscach osłoniętych przed działaniem czynników atmosferycznych oraz zabezpieczonych przed dostępem osób nieuprawnionych. Miejsca te należy wyposażyć w urządzenia lub środki umożliwiające ich zebranie lub neutralizację, w sytuacji przypadkowego wydostania się z opakowań. Rodzaje i ilości urządzeń lub środków dostosować do rodzaju i ilości magazynowanych materiałów, substancji i preparatów. Powyższe materiały, substancje i preparaty magazynować i przemieszczać w opakowaniach producenta. W przypadku ich wydostania się z opakowań należy je niezwłocznie usunąć lub zneutralizować

Transport mas bitumicznych powinien się odbywać w sposób uniemożliwiający emisję oparów np. z wykorzystaniem pojazdów z opończę .

Do prac budowlanych używać sprawnego technicznie sprzętu zmechanizowanego, w przypadku wystąpienia wycieku substancji ropopochodnych do gruntu, zanieczyszczenia zebrać przy użyciu sorbentu, wytworzone odpady przekazać podmiotom, które posiadają stosowne zezwolenia w tym zakresie. Zapewnić właściwą organizację robót eliminującą możliwość zanieczyszczenia terenów wokół placu budowy.

Na etapie eksploatacji należy ograniczyć do niezbędnego minimum stosowanie środków chemicznych do zwalczania zimowej śliskości dróg.

Wpływ w fazie realizacji na walory krajobrazowe związany będzie z:

- budową dróg równoległych po nowym śladzie,
- usunięciem fragmentów powierzchni 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 śladzie istniejącej drogi krajowej nr 74 a drogi równoległe, prowadzące ruch lokalny będą częściowo po nowym śladzie, jednak wzdłuż istniejącej infrastruktury drogowej. Planowana inwestycja przebiega przez tereny stanowiące typ krajobrazu miejskiego. Stanowią je przede wszystkim tereny zabudowy mieszkaniowej (jednorodzinnej i wielorodzinnej) i mieszkaniowo-usługowej, tereny usługowe oraz drogi i tereny rekreacyjno-wypoczynkowe. Zmiany w krajobrazie nastąpią głównie na odcinkach biegnących po śladzie istniejącej drogi lub w bliskim jej sąsiedztwie i związane będą z przebudową skrzyżowań, budową dróg równoległych, tuneli, wiaduktów, estakad i wprowadzeniem nowych elementów do lokalnego krajobrazu np. w postaci urządzeń ochrony środowiska – ekranów akustycznych.

Wycinka drzew i krzewów na cele realizacji drogi wprowadzi lokalną zmianę w krajobrazie. Krajobraz wzdłuż planowanej drogi wpisze się w istniejący krajobraz antropogeniczny.

Biorąc pod uwagę powyższe należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie będzie wpływać w sposób istotny na zmianę krajobrazu.

Z uwagi na Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/52/UE z dnia 16 kwietnia 2014 r. 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 oraz wpływ przedsięwzięcia na zmianę klimatu, w tym elementy wpływające na łagodzenie tych zmian należy stwierdzić, że:

- przedsięwzięcie usytuowane jest poza terenami osuwisk (*źródło: <http://geoportal.pgi.gov.pl/portal/page/portal/SOPO/Wyszukaj3>*) oraz poza obszarami, na których występuje prawdopodobieństwo powodzi (zgodnie z „Mapami zagrożenia powodziowego” (*źródło: KZGW, https://wody.isok.gov.pl/imap_kzgw/?gmap=gpMZZP*),

– przedsięwzięcie jest neutralne względem innych ekstremalnych sytuacji klimatycznych jak np.: powodzie, podtopienia, które mogą przyczynić się do zanieczyszczenia ziemi i wód.

Mając na uwadze poprawę warunków drogowych w wyniku rozdzielenia ruchu miejskiego i tranzytowego, zakładaną przepustowość i płynność jazdy, planowane przedsięwzięcie nie będzie w sposób istotny wpływać na zmianę klimatu w stosunku do stanu istniejącego.

▪ Oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne

Budowa geologiczna oraz warunki hydrogeologiczne na przedmiotowym terenie są różnorodne. Zgodnie z informacjami przedstawionymi w Raporcie od początku trasy od km 0+000 do km ok. 0+980 warstwy wodonośne znajdują się na głębokości poniżej 15 m p.p.t. Na powierzchni zalegają warstwy słaboprzepuszczalne wykształcone w postaci glin piaszczystych i pyłów. Na odcinku od km ok. 0+980 do km ok. 2+900 nie nawiercono poziomów wodonośnych do głębokości 12 m p.p.t. Od km ok. 2+900 do km ok. 3+700 w podłożu trasy występuje zwierciadło wód podziemnych o charakterze napiętym. Zwierciadło wody nawiercono na głębokości 4,5 m – 5,0 m p.p.t. w sąsiedztwie rzeki Silnicy, które ustabilizowało się na głębokości 4,0 m p.p.t. Od km ok. 3+700 do km ok. 4+400 zalegają grunty słaboprzepuszczalne o miąższości do 10 m; do głębokości 12 m p.p.t. nie nawiercono warstw wodonośnych. Na odcinku od km ok. 4+400 do końca trasy, do głębokości ok. 5 m występują utwory słaboprzepuszczalne wykształcone w postaci glin piaszczystych. Poniżej występują śródoglinowe warstwy zawodnionych piasków, których zwierciadło wód podziemnych ma charakter napięty o dość wysokim ciśnieniu hydrostatycznym, lecz o bardzo małej wydajności. Miąższość tych warstw wynosi od 0,5 do 1,5 m.

Jak wynika z raportu w czasie budowy drogi ekspresowej S74 może wystąpić konieczność obniżenia poziomu wody w wykopie. Odwodnienie wykopów odbywać się będzie metodą pompowania bezpośredniego z wykopu lub/oraz za pomocą igłofiltrów. W przypadku konieczności odwadniania wykopów odbiornikami wód mogą być: rzeka Silnica, rzeka Sufraganiec lub istniejąca kanalizacja deszczowa. Wody przed wprowadzeniem do odbiorników, będą oczyszczone z zawiesiny za pomocą osadników. Czas wykonania odwodnienia wykopów budowlanych ograniczyć należy do niezbędnego minimum. Wody odprowadzane z wykopów, a także wody opadowe lub roztopowe z placów postojowych i technologicznych, baz materiałowych, powinny spełnić warunki, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych, określone w przepisach.

Obszar przeznaczony pod realizację inwestycji zlokalizowany jest poza strefami ochronnymi ujęć wód podziemnych. W buforze 500 m od osi rozbudowywanego odcinka drogi występuje 7 ujęć wód podziemnych, jednak teren inwestycji nie koliduje z tymi ujęciami. Droga praktycznie na całej swej długości przebiega przez obszar Głównego Zbiornika Wód Podziemnych GZWP 417 Zbiornik Kielce, z wyjątkiem odcinka od km ok. 0+950 do km ok. 1+150, który przebiega w strefie zasilania zbiornika. Dla zbiornika GZWP 417 Zbiornik Kielce nie zostały ustanowione obszary ochronne, wyznaczane zgodnie z art. 141 ustawy Prawo wodne. Wody podziemne zbiornika charakteryzują się wysoką podatnością na zanieczyszczenie.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się w obszarze zlewni rzeki Silnica, stanowiącej lewy dopływ rzeki Bobrzy, region wodny Górna Wisła.

Projektowana droga S74 w km ok. 2+900 do km ok. 3+700 przecina dolinę rzeki Silnica oraz od strony północnej sąsiaduje z Zalewem Kieleckim. Ponadto w km drogi S74 ok. 3+503 (strona lewa) znajduje się urządzenie piętrzące OH-1 na Zalewie Kieleckim. Realizacja inwestycji wymagać będzie przebudowy części tarasu widokowego, który znajduje się nad upustem wieżowym z urządzeniem piętrzącym OH-1. Zarówno funkcja jak i forma obiektu OH-1 pozostaną niezmienione. Nie dojdzie do zmiany parametrów technicznych tego urządzenia, zachowana zostanie jego przepustowość, jak również minimalna wysokość piętrzenia. W niniejszej decyzji nałożono warunek zaprojektowania rozwiązań w zakresie przebudowy/rozbudowy układu drogowego w obrębie obiektu hydrotechnicznego OH-1 w sposób umożliwiający w przyszłości wykonanie przepławki dla ryb. W ramach zamierzenia w obrębie istniejących skarp Zalewu Kieleckiego

przewiduje się wykonanie konstrukcji oporowych. Dojście do pozostałej części tarasu zostanie umożliwione dzięki schodom stalowym. Jak wynika z raportu prace budowlane prowadzone będą z zachowaniem przepływu nienaruszalnego rzeki Silnicy oraz minimalnej rzędnej piętrzenia Zalewu Kieleckiego. W sytuacji, gdy przepływ w rzece Silnica będzie niższy od przepływu nienaruszalnego należy zapewnić zachowanie całego tego przepływu. Podczas prowadzenia prac budowlanych koryto rzeki Silnica oraz wody Zalewu Kieleckiego należy odpowiednio zabezpieczyć przed przedostawaniem się zanieczyszczeń np. poprzez zastosowanie siatek ochronnych, podestów, ścianek szczelnych (osłony z grodzic stalowych) itp. Zastosowane rozwiązania nie mogą zaburzać przepływu wody. Zajętość Zalewu Kieleckiego w związku z budową drogi ekspresowej S74 wyniesie około 1600 m². Długość na jakiej będą prowadzone prace w czaszy zbiornika wyniesie około 180 m.

Ponadto w ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się poprowadzenie drogi w tunelu T-1 na odcinku od km S74 ok. 2+440 do km ok. 2+640 oraz w tunelu T-2 na odcinku od km S74 ok. 3+720 do km ok. 4+215. Jak wynika z raportu budowę tuneli przewidziano metodą odkrywkową stosując metodę podstropową. Szerokość tuneli wyniesie ok. 36 m. Przewidywana głębokość wykopów w związku z budową tuneli wyniesie będzie do ok. 11 m w przypadku tunelu T-1 oraz do ok. 7 m w przypadku tunelu T-2. W założonej metodzie budowy występują fazy budowy obejmujące m. in.: wykonanie obwodowych i środkowych ścianek szczelinowych, wykonanie np. iniekcji strumieniowej metodą „jet grouting” celem uszczelnienia podłoża gruntowego, wykonanie wykopów i zniwelowanie terenu, przygotowanie podłoża pod płytę stropową tunelu, głębenie wykopu poprzez otwory technologiczne i odcinki początkowe tunelu, betonowanie płyty dennej tunelu, prace wykończeniowe w zakresie konstrukcji (uszczelnienie i wykończenie ścian szczelinowych, wykonanie izolacji płyty dennej i płyty stropowej, wykonanie drenaży w poziomie płyty górnej).

Z uwagi na brak szczegółowego rozpoznania warunków gruntowo-wodnych w rejonie planowej inwestycji, w decyzji nałożono obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, przeprowadzanej w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydawanej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, m.in. w zakresie oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia na wody powierzchniowe Zalewu Kieleckiego i rzeki Silnica oraz na wody podziemne GZWP 417 i ujęcia wód, w ramach której należy sporządzić dokumentację hydrogeologiczną, o której mowa w § 12 rozporządzenia z dnia 18 listopada 2016 r. Ministra Środowiska w sprawie dokumentacji hydrogeologicznej i dokumentacji geologiczno-inżynierskiej tj. dokumentacja hydrogeologiczna dla przedsięwzięcia mogącego negatywnie oddziaływać na wody podziemne, w tym powodować ich zanieczyszczenie. Opracowanie takie powinno zawierać m.in. ustalenie aktualnych warunków hydrogeologicznych w rejonie inwestycji, opis rodzaju, charakteru i stopnia zagrożeń dla wód podziemnych oraz ujęć wody (na etapie realizacji projektowanego przedsięwzięcia, jego eksploatacji i likwidacji oraz w przypadku wystąpienia awarii), ze wskazaniem możliwości zanieczyszczenia gruntów i wód podziemnych oraz czasu i zasięgu migracji potencjalnych zanieczyszczeń. W dokumentacji tej powinny znaleźć się również ustalenia dotyczące wpływu inwestycji na ilość i przepływ wód podziemnych (w związku z projektowanymi tunelami), zalecenia dotyczące prowadzenia monitoringu występowania zwierciadła wód podziemnych, jakości tych wód oraz wskazania i zalecenia dotyczące konieczności ograniczenia rozmiarów projektowanego przedsięwzięcia lub wprowadzenia rozwiązań w celu ograniczenia jego wpływu na środowisko.

Zgodnie z przepisami dyrektywy 2000/60/we Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (tzw. Ramowa Dyrektywa Wodna) planowanie gospodarowaniem wodami odbywa się w podziale na obszary dorzeczy. Jak wynika z rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r., poz. 1911; zm.: Dz. U. z 2016 r. poz. 1958), przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze:

- jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonej Europejskim kodem PLRW200062164869 - Sufraganiec, zaliczonej do regionu wodnego Górnej Wisły. Status – silnie zmieniona część wód, ocena stanu – zły, zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym jest dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny. Dla wskazanej JCWP przewidziano przedłużenie terminu osiągnięcia celu do 2021 r. z uwagi na brak możliwości technicznych. Dla przedmiotowej JCWP konieczne jest dokonanie szczegółowego rozpoznania przyczyn w celu prawidłowego zaplanowania działań naprawczych. Rozpoznanie przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu zapewni realizacja działań na poziomie krajowym: utworzenie krajowej bazy danych o zmianach hydromorfologicznych, przeprowadzenie pogłębionej analizy presji pod kątem zmian hydromorfologicznych, opracowanie dobrych praktyk w zakresie robót hydrotechnicznych i prac utrzymaniowych wraz z ustaleniem zasad ich wdrażania oraz opracowanie krajowego programu renaturalizacji wód powierzchniowych;
- jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonej Europejskim kodem PLRW20006216488 - Silnica, zaliczonej do regionu wodnego Górnej Wisły. Status – silnie zmieniona część wód, ocena stanu – zły, zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym jest dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny. Dla wskazanej JCWP przewidziano przedłużenie terminu osiągnięcia celu do 2021 r. z uwagi na brak możliwości technicznych. Dla przedmiotowej JCWP konieczne jest dokonanie szczegółowego rozpoznania przyczyn w celu prawidłowego zaplanowania działań naprawczych. Rozpoznanie przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu zapewni realizacja działań na poziomie krajowym: utworzenie krajowej bazy danych o zmianach hydromorfologicznych, przeprowadzenie pogłębionej analizy presji pod kątem zmian hydromorfologicznych, opracowanie dobrych praktyk w zakresie robót hydrotechnicznych i prac utrzymaniowych wraz z ustaleniem zasad ich wdrażania oraz opracowanie krajowego programu renaturalizacji wód powierzchniowych;
- jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonej Europejskim kodem PLRW20008216459 - Czarna Nida od Pierzchnianki do Morawki z Luborzanką (od Zalewu Cedzyna do ujścia), zaliczonej do regionu wodnego Górnej Wisły. Status – naturalna część wód, ocena stanu – zły, niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny;
- jednolitej części wód podziemnych oznaczonej Europejskim kodem JCWPd PLGW2000101, zaliczonej do regionu wodnego Górnej Wisły. Charakteryzuje się słabym stanem ilościowym i dobrym stanem chemicznym, zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym jest utrzymanie dobrego stanu chemicznego oraz w przypadku stanu ilościowego: cel mniej rygorystyczny – ochrona przed dalszym pogarszaniem. Dla ww. jednolitej części wód podziemnych wyznaczono derogacje ze względu na obniżenia zwierciadła wody poziomów użytkowych spowodowane odwodnieniem kopalń odkrywkowych surowców skalnych oraz eksploatacją wód podziemnych przez ujęcia komunalne.

W odniesieniu do obszarów chronionych w rozumieniu art. 16 pkt 32 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne, (obejmujących: jednolite części wód przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi; jednolite części wód przeznaczone do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych; obszary wrażliwe na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych; obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie; obszary przeznaczone do ochrony gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym) na terenie, na którym planowane jest przedsięwzięcie wyznaczono jednolitą część wód podziemnych przeznaczoną do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi oraz obszar wrażliwy na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych (obejmujący swym zasięgiem cały kraj).

Presje związane z oddziaływaniem planowanego przedsięwzięcia na stan wód występować będą zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji.

Na etapie budowy presje wiązać się będą przede wszystkim z budową wylotów z odwodnienia dróg do rzeki Sufraganiec i rzeki Silnica, zajętością czaszy Zbiornika Kieleckiego na odcinku ok. 180 m w związku z budową układu drogowego oraz przebudową tarasu widokowego na obiekcie hydrotechnicznym OH-1. Powyższe prace mogą powodować:

- wpływ na elementy biologiczne jak: fitoplankton, fitobentos, makrofity oraz makrobezkręgowce bentosowe – mechaniczne uszkodzenie siedlisk gatunków wodnych oraz zaburzenie cykli życiowych organizmów wodnych, fragmentaryczne niszczenie roślinności brzegowej – oddziaływanie bezpośrednie i odwracalne na skutek naturalnej sukcesji;
- zmiany elementów hydromorfologicznych – czasowa ingerencja polegająca na przeprowadzeniu odcinkowych umocnień skarp brzegowych i dna cieków w miejscach projektowanych wylotów wód z odwodnienia projektowanego przedsięwzięcia.
- zmiany elementów fizykochemicznych z uwagi na okresowy wzrost zanieczyszczeń w postaci zawiesiny mineralnej i czasowe pogorszenie warunków tlenowych.

Bezpośredni wpływ budowy na wody podziemne wystąpi podczas wykonywania ścian szczelinowych oraz wykonania iniekcji strumieniowej w związku z wykonaniem tuneli T-1 i T-2. Szacowana głębokość wykonania ścian szczelinowych wynosić będzie do ok. 18 m poniżej niwelety drogi. W czasie budowy nie wystąpi trwale obniżenie wód gruntowych - charakter obniżenia będzie okresowy. Zmiany stosunków gruntowo wodnych wystąpią lokalnie i tylko w czasie budowy. Jak wynika z raportu po zakończeniu prac budowlanych stosunki gruntowo wodne unormują się i wrócą do stanu sprzed budowy. Warstwa „jet grouting” nie wpłynie negatywnie na grunty sąsiednie, ponieważ zostanie wykonana w obrębie ścian szczelinowych (zostanie wykonana pomiędzy zewnętrznymi ścianami szczelinowymi).

Na etapie budowy zajdzie konieczność zastosowania lokalnych odwodnień. W celu zabezpieczenia wód powierzchniowych przed zanieczyszczeniem wymagane jest oczyszczenie odprowadzanych wód z zawiesiny (piasku, gliny, itp.) przed wprowadzeniem do odbiornika. Z uwagi na fakt, że prace związane z odwodnieniem nie będą długotrwałe (odwodnienie jest niezbędne tylko na niektórych wstępnych etapach prowadzenia prac, np. na etapie fundamentowania) i dotyczą jedynie aktualnego frontu prowadzonych robót, występujące negatywne oddziaływanie w tym zakresie na etapie realizacji będzie miało ograniczony zasięg zarówno w przestrzeni, jak i w czasie, w związku z czym nie przewiduje się zmiany stosunków wodnych w rejonie planowanego przedsięwzięcia.

Przed przystąpieniem do prac związanych z przebudową tarasu widokowego na obiekcie hydrotechnicznym OH-1 wody powierzchniowe zostaną zabezpieczone przed przedostaniem się gruzu, poprzez zastosowanie osłon zapobiegających przedostaniu się zanieczyszczeń do wód. Zastosowane rozwiązania nie mogą zaburzać przepływu wody.

W związku z realizacją inwestycji zajdzie konieczność odcinkowej regulacji, ubezpieczenia i umocnienia skarpy, przed jak i również poniżej wylotu kanalizacji deszczowej do rzeki Sufraganiec. Przewiduje się, iż ewentualna konieczność umocnień w rejonie wylotów nie powinna być dłuższa niż 40 m (ok. 20 m poniżej wylotu i ok. 20 m powyżej wylotu). Do umocnień zastosowane zostaną materiały naturalne tj. kamień łamany o frakcji 63-130 mm i większej, faszyna, drewno, grunt naturalny (np. pospółka, piasek, humus) oraz geowłóknina i geotkanina (elementy wzmacniające i separujące), ponadto technologia budowy umocnień wymagać będzie użycia materiałów typu beton lub zaprawa cementowa, których wykorzystanie należy ograniczyć do niezbędnego minimum.

W przypadku rzeki Silnica przewiduje się, że wylot kanalizacji deszczowej w km drogi S74 ok. 3+500 będzie odpowiadał istniejącemu wylotowi kanalizacji deszczowej, zlokalizowanemu poniżej obiektu hydrotechnicznego na Zalewie Kieleckim. Wylot kanalizacji będzie miał konstrukcję żelbetową ze ścianą czołową równoległą do rzek i skrzydełkami równoległymi do przebiegu kanalizacji. Płyta denna wylotu kanalizacji deszczowej zostanie wykonana powyżej dna rzeki i zakończona pionowymi stopniami. Wylot zostanie zabezpieczony kratą. Na ścianie czołowej i skrzydłach zostaną zamontowane balustrady. Przed wylotem kanalizacji deszczowej zostanie zamontowany osadnik i separator substancji ropopochodnych. Nie

przewiduje się przebudowy koryta rzeki Silnica oraz zmiany umocnienia skarp i dna w związku z budową wylotu. Po wybudowaniu wylotu przewiduje się jedynie prace odtworzeniowe istniejącego umocnienia skarp i dna w bliskiej odległości od wylotu na długości ok. 3 m w górę i dół rzeki. Planuje się maksymalne wykorzystanie i zachowanie obecnego stanu rzeki i jej parametrów. Prace związane z budową wylotu będą wykonywane w osłonie z grodzic stalowych tak by w minimalny sposób ingerować w rzekę.

Prace budowlane w obrębie rzek i Zalewu Kieleckiego, w miarę możliwości, prowadzi się przy użyciu lekkiego sprzętu oraz rozłożyć w czasie. Podczas prac należy zachować przepływ nienaruszalny rzeki. Wprowadzone rozwiązania na etapie budowy zabezpieczą wody podziemne przed przenikaniem zanieczyszczeń do gruntu i wód oraz wyeliminują lub ograniczą zmętnienie wód oraz ingerencję w elementy biologiczne, hydromorfologiczne i fizykochemiczne wód.

Funkcjonowanie przedsięwzięcia wiązać się będzie z koniecznością odprowadzenia wód z odwodnienia pasa drogowego. Wody opadowe lub roztopowe pochodzące z projektowanego układu drogowego zostaną odprowadzone poprzez studzienki ściekowe (wpusty deszczowe) do systemu szczelnej kanalizacji deszczowej, z której po podczyszczeniu w osadniku zawiesiny ogólnej i separatorze substancji ropopochodnych, zostaną odprowadzone do:

- rzeki Sufraganiec (odbiornik zlokalizowany na wysokości drogi ekspresowej S74 km ok. -0+660) – poprzez projektowaną kanalizację deszczową, odprowadzającą wody opadowe lub roztopowe z odcinka drogi ekspresowej S74 ok. 0+000 – 3+470 oraz z dróg projektowanego układu drogowego zlokalizowanego w km drogi S74 ok. 0+000 – 3+250 tj. z drogi DR-2 oraz DR-5;
- rzeki Silnica (odbiornik zlokalizowany na wysokości drogi ekspresowej S74 km ok. 3+500) – poprzez system przebudowywanej istniejącej miejskiej kanalizacji deszczowej, odprowadzającej wody opadowe lub roztopowe z odcinka drogi ekspresowej S74 ok. 3+470 – 5+010 oraz z pozostałych dróg projektowanego układu drogowego zlokalizowanego w km drogi S74 ok. 3+250 – 5+010;
- zbiornika retencyjnego podziemnego o pojemności ok. 1500 m³, zlokalizowanego po północnej stronie drogi S74 na wysokości kilometra ok. 3+250, w pobliżu skrzyżowania ulicy Żagnańskiej i Łódzkiej, zapewniającego czasowe retencjonowanie zebranych wód przed odprowadzeniem ich do rzeki Sufraganiec. Zbiornik wyposażony należy w zespół pompowy, który umożliwi przetłoczenie wody dwoma kolektorami tłocznymi zaprojektowanymi od km drogi S74 ok. 3+250 do km drogi S74 ok. 1+150, następnie poprzez kanalizację deszczową grawitacyjną zaprojektowaną na odcinku od km ok. 1+150 do km ok. -0+660 (tj. ok. 660 m przed początkiem opracowania).

Wody opadowe lub roztopowe z obiektów inżynierskich zostaną odprowadzone za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych, a następnie poprzez wpusty i kolektory do projektowanej lub istniejącej kanalizacji deszczowej. Drenaże obiektów inżynierskich i inżynierskich również zostaną włączone do projektowanej lub istniejącej kanalizacji deszczowej.

Kanały odwadniające dla drogi ekspresowej S74 lokalizowane będą w środkowym pasie rozdziału. Dla dróg równoległych i dróg poprzecznych, ze względu na duże zagęszczenie istniejącego uzbrojenia podziemnego, które musi znaleźć swoje miejsce poza jezdnią, projektowana kanalizacja deszczowa lokalizowana zostanie w jezdni. Odwodnienie tuneli będzie realizowane na zasadach odwodnienia drogi tj. za pomocą wpustów drogowych wody będą odprowadzane do projektowanej kanalizacji deszczowej.

Zastosowanie urządzeń oczyszczających wody opadowo - roztopowe oraz ich prawidłowa eksploatacja zapewnią, że stężenia zanieczyszczeń w wprowadzanych do wód powierzchniowych i ziemi wodach opadowych i roztopowych, nie będą przekraczać wielkości dopuszczalnych, określonych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz.U. z 2019 r., poz. 1311), tj. 100 mg/l zawiesina oraz 15 mg/l substancje ropopochodne.

Ponadto w celu ochrony wód powierzchniowych Świętokrzyski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny opinią z dnia 07.05.2021 r., znak: NZ.9022.11.4.2021 nałożył na Inwestora m.in. obowiązek wykonania urządzeń odcinających (zawory), umożliwiających odcięcie odpływu w stanach awaryjnych i zabezpieczenie wód przed dopływem substancji niebezpiecznych.

Reasumując realizacja inwestycji nie wpłynie na pogorszenie stanu wód i nie będzie stanowił ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły. Nie stwierdzono, aby realizacja inwestycji pociągnęła za sobą modyfikacje fizycznych charakterystyk części wód powierzchniowych lub zmiany poziomu części wód podziemnych, które to zmiany mogłyby skutkować pogorszeniem stanu części wód powierzchniowych lub podziemnych.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie postanowieniem z dnia 17.06.2021 r., znak: KR.RZŚ.4360.30.2021.MK uzgodnił realizację planowanej inwestycji oraz określił warunki jej realizacji i eksploatacji uwzględniające konieczność ochrony wód podziemnych i powierzchniowych, które zostały zawarte w niniejszej decyzji, w tym konieczność zastosowania przed każdym wylotem wód opadowych i roztopowych z projektowanego układu drogowego do odbiornika, separatorów substancji ropopochodnych oraz osadników. Wykonanie urządzeń oczyszczających w postaci osadników i separatorów substancji ropopochodnych przed każdym wylotem do odbiornika spełnia zapis art. 51 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne, zgodnie z którym celem ochrony wód jest osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych, jednolitych części wód podziemnych oraz obszarów chronionych, a także poprawa jakości wód oraz biologicznych stosunków w środowisku wodnym i na terenach podmokłych. Realizacja w/w celu polega na utrzymaniu lub poprawie jakości wody w stopniu wymaganym dla bytowania ryb i innych organizmów wodnych w warunkach naturalnych, umożliwiającym im migrację oraz w stopniu wymaganym do zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi.

W niniejszej decyzji nałożono obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy o oś, z uwagi na rodzaj i skalę przedsięwzięcia oraz w związku z tym, że na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedstawione dane na temat warunków hydrogeologicznych w rejonie inwestycji nie pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływania na wody podziemne, w tym GZWP nr 417 oraz wody powierzchniowe rzeki Silnicy i Zalewu Kieleckiego. W ramach ponownej oceny w związku z zamierzonym wykonywaniem odwodnień budowlanych należy dokonać oceny wpływu planowanej inwestycji na wody powierzchniowe Zalewu Kieleckiego i rzeki Silnica oraz na wody podziemne GZWP 417 i ujęcia wód, zlokalizowane w sąsiedztwie projektowanego układu drogowego. Inwestycje drogowe należą do przedsięwzięć mogących potencjalnie negatywnie oddziaływać na zasoby wód podziemnych oraz ujęcia wód podziemnych. Dlatego też w celu rozpoznania warunków hydrogeologicznych występujących w obszarze planowanej inwestycji Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie postanowieniem z dnia 17.06.2021 r., nałożył obowiązek opracowania dokumentacji hydrogeologicznej, o której mowa w § 12 rozporządzenia z dnia 18 listopada 2016r. Ministra Środowiska w sprawie dokumentacji hydrogeologicznej i dokumentacji geologiczno-inżynierskiej tj. dokumentacja hydrogeologiczna dla przedsięwzięcia mogącego negatywnie oddziaływać na wody podziemne, w tym powodować ich zanieczyszczenie. Opracowanie takie powinno zawierać m.in. ustalenie aktualnych warunków hydrogeologicznych w rejonie inwestycji, opis rodzaju, charakteru i stopnia zagrożeń dla wód podziemnych oraz ujęć wody (na etapie realizacji projektowanego przedsięwzięcia, jego eksploatacji i likwidacji oraz w przypadku wystąpienia awarii), ze wskazaniem możliwości zanieczyszczenia gruntów i wód podziemnych oraz czasu i zasięgu migracji potencjalnych zanieczyszczeń. W dokumentacji tej powinny znaleźć się również ustalenia dot. wpływu inwestycji na ilość i przepływ wód podziemnych (w związku z projektowanymi tunelami), zalecenia dotyczące prowadzenia monitoringu występowania zwierciadła wód podziemnych, jakości tych wód oraz wskazania i zalecenia dotyczące konieczności ograniczenia rozmiarów projektowanego przedsięwzięcia lub wprowadzenia rozwiązań w celu ograniczenia jego wpływu na

środowisko. Na etapie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko należy także sporządzić szczegółowy bilans ilości odprowadzanych wód opadowych i roztopowych z terenu przedsięwzięcia z podziałem na zlewnie i odbiorniki tych wód. W bilansie powinny zostać uwzględnione m.in.: powierzchnie zielone i uszczelnione, parametry zbiorników retencyjnych, parametry kanalizacji deszczowej, maksymalna przepustowość urządzeń oczyszczających, odbiorniki wód (wody powierzchniowe, kanalizacja innych podmiotów).

▪ Oddziaływanie na klimat akustyczny

Projektowana droga ekspresowa S74 przebiega przez teren miasta Kielce, w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, zabudowy mieszkaniowej i usługowej oraz w sąsiedztwie terenów rekreacyjno-wypoczynkowych (Zalew Kielecki).

Etap związany z budową drogi wiązać się będzie ze wzrostem poziomu hałasu, którego źródłem będzie praca sprzętu budowlanego oraz środków transportu.

Emisja hałasu w fazie budowy powodowana będzie pracą typowego sprzętu budowlanego: samochodów ciężarowych, koparek, spychaczy, specjalistycznych maszyn związanych z budownictwem drogowym służących do rozścielania asfaltu, jego zagęszczania (walce), itp. Poziom hałasu przy niektórych operacjach może być wyższy niż podczas normalnej eksploatacji drogi, jednak ściśle zlokalizowany w rejonie aktualnego frontu prowadzonych prac, ponadto ograniczony będzie w czasie do okresu realizacji przedsięwzięcia.

W związku z powyższym prace budowlane, należy prowadzić w porze dziennej, tj. godzinach 6⁰⁰ - 22⁰⁰ (poniedziałek – sobota) oraz poza dniami ustawowo wolnymi od pracy. Dodatkowo urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie będą, w miarę możliwości, pracowały równocześnie. Należy zadbać o odpowiedni stan techniczny maszyn i urządzeń pracujących w trakcie przebudowy drogi oraz właściwą organizację prac ograniczając jałową pracę maszyn i urządzeń, w tym pracę sprzętu wibracyjnego i innego sprzętu ciężkiego.

Hałas charakteryzować się będzie dużym natężeniem o zasięgu lokalnym, jednak będzie on okresowy i odwracalny, a uciążliwości z nim związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Eksploatacja przedmiotowej drogi będzie wiązała się z rozprzestrzenianiem hałasu komunikacyjnego. Klasyfikacji terenów akustycznie chronionych znajdujących się w sąsiedztwie przedmiotowej drogi dokonano na podstawie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz na podstawie faktycznego zagospodarowania. W sąsiedztwie planowanej inwestycji występują tereny podlegające ochronie akustycznej – tereny z zabudową mieszkaniową jednorodziną, z zabudową mieszkaniową wielorodziną, z zabudową mieszkaniowo-usługową, tereny z zabudową związaną ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży oraz tereny rekreacyjno-wypoczynkowe (Zalew Kielecki). Przyjęte wartości dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku od dróg lub linii kolejowych na granicy opisaney 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 r., poz. 112) kształtują się następująco:

- tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (pkt 2a) oraz tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży (pkt 2b):

$$L_{AeqD} = 61 \text{ dB w godz. od 6.00 do 22.00,}$$

$$L_{AeqN} = 56 \text{ dB w godz. od 22.00 do 6.00,}$$

- tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego (pkt 3a), tereny rekreacyjno-wypoczynkowe (pkt 3c) oraz tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej (pkt 3d):

$$L_{AeqD} = 65 \text{ dB w godz. od 6.00 do 22.00,}$$

$$L_{AeqN} = 56 \text{ dB w godz. od 22.00 do 6.00.}$$

W raporcie wykonano obliczenia rozprzestrzeniania się hałasu dla dwóch horyzontów czasowych – dla roku 2022 i 2032. Jak wynika z informacji zawartych w raporcie do obliczeń przyjęto natężenie ruchu na projektowanej drodze ekspresowej S74 w podziale na odcinki:

- odcinek 1 węzeł „Kielce-Zachód” – Hubalczyków: w prognozie na 2022 r. ok. 43 080 poj./dobę, natomiast w 2032 r. ok. 44 990 poj./dobę;
- odcinek 2 Hubalczyków – Olszewskiego oraz odcinek 3 Olszewskiego - Zagnańska: w prognozie na 2022 r. ok. 24 120 poj./dobę, natomiast w 2032 r. ok. 26 340 poj./dobę;
- odcinek 4 Zagnańska – Warszawska oraz odcinek 5 Warszawska – węzeł „Kielce- Bocianek”: w prognozie na 2022 r. ok. 24 450 poj./dobę, natomiast w 2032 r. ok. 26 540 poj./dobę.

Na odcinkach dróg równoległych prowadzących ruch lokalny przyjęto następujące natężenie ruchu:

- droga DR-1 (odcinek węzeł „Kielce-Zachód” – Hubalczyków): w prognozie na 2022 r. oraz na rok 2032 r. ok. 1160 poj./dobę;
- droga DR-2 (odcinek węzeł „Kielce-Zachód” – Hubalczyków): w prognozie na 2022 r. ok. 1040 poj./dobę oraz na rok 2032 r. ok. 1070 poj./dobę;
- droga DR -7 (odcinek Hubalczyków – Olszewskiego): w prognozie na 2022 r. ok. 7900 poj./dobę oraz na rok 2032 r. ok. 7800 poj./dobę;
- droga DR -5 i DR-6 (odcinek Hubalczyków – Olszewskiego): w prognozie na 2022 r. ok. 13510 poj./dobę oraz na rok 2032 r. ok. 13970 poj./dobę;
- droga DR -9 (Olszewskiego – Zagnańska): w prognozie na 2022 r. ok. 12760 poj./dobę oraz na rok 2032 r. ok. 12480 poj./dobę;
- droga DR -4 (Olszewskiego – Zagnańska): w prognozie na 2022 r. ok. 12970 poj./dobę oraz na rok 2032 r. ok. 13280 poj./dobę;
- droga DR-9 (Zagnańska - Klonowa): w prognozie na 2022 r. ok. 16920 poj./dobę oraz na rok 2032 r. ok. 16670 poj./dobę;
- droga DR-3 (Klonowa - Warszawska): w prognozie na 2022 r. ok. 12500 poj./dobę oraz na rok 2032 r. ok. 12710 poj./dobę;
- droga DR-4 (Zagnańska - Klonowa): w prognozie na 2022 r. ok. 12990 poj./dobę oraz na rok 2032 r. ok. 12080 poj./dobę;
- droga DR-4 (Klonowa - Warszawska): w prognozie na 2022 r. ok. 11470 poj./dobę oraz na rok 2032 r. ok. 10630 poj./dobę;
- droga DR-3 (Warszawska - Al. Solidarności): w prognozie na 2022 r. ok. 6750 poj./dobę oraz na rok 2032 r. ok. 8880 poj./dobę;
- droga DR-4 (Warszawska - Al. Solidarności): w prognozie na 2022 r. oraz na rok 2032 ok. 5810 poj./dobę.

Wyniki obliczeń dla obu horyzontów przedstawiono na załącznikach graficznych. W celu określenia oddziaływania inwestycji wykonano również obliczenia 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 na terenach podlegających ochronie zarówno w 2022 r. (maksymalne przekroczenie rzędu 7,5 dB w porze dnia oraz rzędu 12,2 dB w porze nocy stwierdzono w punkcie pomiarowym P01 w km drogi S74 ok. 0+100) jak i w 2032 r. (maksymalne przekroczenie rzędu 7,7 dB w porze dnia oraz rzędu 12,6 dB w porze nocy stwierdzono w punkcie pomiarowym P01 w km drogi S74 ok. 0+100 – 1 piętro). W celu ograniczenia oddziaływania zaprojektowano zabezpieczenia w postaci ekranów akustycznych o łącznej długości ok. 6560 m. Ponadto dla projektowanego układu drogowego uwzględniono nawierzchnię drogową o zdolności redukcji hałasu na styku koło-nawierzchnia na poziomie minimum 1dB. Na potrzeby obliczeń przyjęto, że będzie to mieszanka mineralno – asfaltowa typu SMA o niskiej ziarnistości 0/8. Nawierzchnie typu SMA 0/8 kwalifikowane są do nawierzchni cichych. Dopuszcza się zastosowanie innej mieszanki posiadającej taką samą lub wyższą zdolność redukcji hałasu.

Analizy przeprowadzone w raporcie wykazały, że po zastosowaniu ekranów akustycznych w obu perspektywach czasowych, tj. dla 2022 r i 2032 r. dla pory dziennej i nocnej nie przewiduje się przekroczenia wartości normatywnych.

Celem weryfikacji wpływu planowanej inwestycji na klimat akustyczny w tym doprecyzowania lokalizacji i parametrów ekranów akustycznych, w decyzji nałożono warunek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydawanej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Ponadto celem weryfikacji założeń projektowych z faktycznym oddziaływaniem planowanej inwestycji w decyzji nałożono warunek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych zabezpieczeń mających na celu ochronę ludzi przed hałasem oraz w punktach pomiarowych: P01- zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 0+100 (ul. Łódzka 223); P02 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 0+125 (ul. Łódzka 298); P03 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 1+540 (ul. 1-go Maja 224C); P04 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 1+950 (ul. Ponurego Piwnika 31A); P05 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 2+175 (ul. Traugutta 21); P06 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 3+380 (CH Plaza); P07- zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 3+680 (ul. Jesionowa 23A); P08 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 3+810 (ul. Wiśniowa 11); P09 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 3+875 (ul. Jesionowa 11); P10 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 4+020 (ul. Bukowa 4); P11- zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 4+110 (ul. Jesionowa 4); P12 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 4+400 (ul. Konopnickiej 3); P13 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 4+420 (ul. Szermentowskiego 16).

Analiza porealizacyjna winna zostać sporządzona po upływie 1 roku od oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Kielcach w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować dodatkowe środki ochrony. W sytuacji, w której pomimo zastosowanych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych standardy jakości środowiska, w zakresie dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach zabudowy chronionej akustycznie, nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

▪ Oddziaływanie drgań i wibracji na budynki mieszkalne

W dokumentacji wykonano również analizę oddziaływania projektowanej drogi na budynki mieszkalne w zakresie drgań i wibracji. Na etapie budowy powyższe oddziaływania powodowane przez maszyny budowlane będą miały charakter krótkotrwały i przemijający oraz dotyczyć będą miejsc prac budowlanych prowadzonych w danym czasie.

Jak wynika z raportu analizę emisji drgań na etapie eksploatacji wykonano wg normy PN-B-02171:2017-06 Ocena wpływu drgań na ludzi w budynkach. Zgodnie z ww. normą komfort wibracyjny definiowany jest jako poziom drgań, który jeszcze zapewnia ludziom przebywającym w budynku jakość życia wymaganą przy czynnościach realizowanych w pomieszczeniu o określonym przeznaczeniu. Stan ten oceniany jest poprzez określenie wskaźnika WODL – wskaźnika odczuwalności drgań przez ludzi, definiowanego jako największa spośród wyznaczonych w poszczególnych pasmach 1/3 – oktawowych wartości wyrażających stosunek: wartości skutecznych prędkości/przyspieszenia drgań do wartości skutecznej prędkości/przyspieszenia drgań odpowiadającej progowi odczuwalności drgań przez człowieka w tym samym paśmie częstotliwości. Jak wynika z przeprowadzonych w raporcie analiz szacunkowy zasięg oddziaływania wibracyjnego wynosi ok. 30 m od osi skrajnego pasa ruchu, a w odległości tej nie znajdują się żadne budynki.

▪ Oddziaływanie na jakość powietrza atmosferycznego

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości związanych z pracami ziemnymi, przemieszczaniem dużych ilości mas ziemnych oraz emisją do powietrza zanieczyszczeń pyłowo-gazowych związanych z wykorzystaniem sprzętu zmechanizowanego (m.in. frezarki, koparki, równiarki,

rozściełarki do asfaltu, walce oraz środki transportu dowożące materiały budowlane oraz wywożące odpady), wynikające ze spalania paliwa w silnikach wykorzystywanego sprzętu.

Uciążliwości będą miały charakter okresowy, odwracalny i ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych. W celu ograniczenia emisji pyłu należy drogi techniczne regularnie czyścić i zabezpieczyć przed pyleniem oraz zapewnić transport materiałów budowlanych z użyciem środków zabezpieczających przed pyleniem (przykrycia skrzyń samochodów), masy bitumiczne transportować pojazdami wyposażonymi w opony ograniczające emisję oparów asfaltów. Ponadto plac budowy i drogi dojazdowe utrzymywać należy w stanie ograniczającym pylenie (drogi na placu budowy zraszać należy wodą).

Drogi dojazdowe do obsługi placów budowy należy wytyczyć w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych. W przypadku konieczności wytyczenia dojazdów poza istniejącą siecią dróg, drogi takie należy wykonać jako przypuszczalne, rozbieralne oraz z elementów niepowodujących zanieczyszczeń.

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 2022 oraz dla roku 2032, uwzględniając istniejące tło zanieczyszczeń powietrza określone przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Kielcach. 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 (tekst jedn. Dz. U. z 2021 r., poz. 845) 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.

▪ Gospodarka odpadami

Na etapie realizacji inwestycji podstawowym źródłem odpadów będą:

- prace rozbiórkowe istniejących obiektów budowlanych (ok. 99 szt. budynków, w tym ok. 32 szt. budynków mieszkalnych oraz stacji paliw Lotos) – kolidujących z planowaną drogą,
- wycinka drzew i krzewów kolidujących z trasą,
- roboty ziemne – wykopy,
- roboty konstrukcyjno – budowlane obiektów inżynierskich,
- przebudowa istniejących dróg: zrywanie nawierzchni betonowej i asfaltowej,
- likwidacja kolizji z uzbrojeniem terenu: siecią wodociągową, telefoniczną, trakcyjną, oświetleniową, itp.,
- ułożenie nawierzchni dróg,
- eksploatacja maszyn, urządzeń drogowych i budowlanych,
- pobyt ludzi w pasie roboczym (odpady komunalne).

Na etapie budowy zapewnić należy właściwe gospodarowanie odpadami, magazynowanie selektywne w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska zanieczyszczeń oraz zapewnić ich odbiór przez podmioty posiadające stosowne zezwolenie w tym zakresie.

Masy ziemne składować należy w odległości min. 50 m od rzeki Sufraganiec i rzeki Silnica oraz Zalewu Kieleckiego.

W fazie eksploatacji nie przewiduje się powstawania znaczących ilości i rodzajów odpadów. Będą powstawać odpady związane z funkcjonowaniem obiektów i urządzeń zapewniających sprawne funkcjonowanie drogi (oświetlenie, urządzenia odwadniające). Zapewniony zostanie odpowiedni system

zbierania i usuwania odpadów zgodny z zasadami gospodarowania odpadami określonymi w ustawie z 14 grudnia 2012 r. o odpadach (tekst jedn. Dz. U. z 2021 r. poz. 779 ze zm.).

▪ Oddziaływania na rośliny, zwierzęta, siedliska przyrodnicze, ekosystemy

Najbliżej położonym obszarem Natura 2000 jest Ostoja Wierzejska PLH260035 usytuowana w odległości około 2,8 km na północ od przebudowywanego tarasu widokowego na obiekcie hydrotechnicznym OH-1. Najbliższy park krajobrazowy, tj. Chęcińsko-Kielecki Park Krajobrazowy położony jest w odległości około 3 km na południowy zachód licząc od początkowego odcinka planowej inwestycji. W związku z realizacją przedsięwzięcia, nie przewiduje się wystąpienia negatywnego oddziaływania inwestycji na w/w obszarowe formy ochrony przyrody, w tym na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000, ich integralność i powiązania z innymi obszarami.

Planowane przedsięwzięcie częściowo znajduje się na terenie Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu wyznaczonego Uchwałą Nr XLI/729/10 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 27 września 2010 r. w sprawie wyznaczenia Kieleckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Święt. Nr 293 poz. 3020) tj. w km S74 ok. 1+530 – 1+630 – strefa B; w km S74 ok. 3+380 – 3+720 – strefa C i A; w km S74 ok. 5+850 – 6+336 – strefa C. Planowane zamierzenie należy do inwestycji celu publicznego, dlatego zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz.U. z 2021 r., poz.1098), zakazy obowiązujące w obszarze chronionego krajobrazu go nie dotyczą.

W sąsiedztwie planowanej drogi w odległości do ok. 200 m od terenu, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie znajduje się 21 pomników przyrody (drzewa). Najbliżej usytuowanym pomnikiem przyrody są dwa modrzewie polskie (nr 744), występujące w km drogi S74 ok. 3+300, po lewej stronie drogi w odległości ok. 80 m od projektowanej drogi S74 oraz grupa drzew „Dęby Grzegorzewskiego” (nr 760) zlokalizowane w km drogi S74 ok. 3+740 – 3+950 po stronie prawej, w odległości ok. 80 – 90 m od projektowanej drogi S74. Jak wynika z raportu realizacja inwestycji nie wpłynie na stan ww. pomników przyrody.

Inwentaryzację przyrodniczą prowadzono w strefie buforowej przedsięwzięcia wynoszącej 500 m - w pasie po 250 m od osi istniejącej drogi, w okresie: październik 2009 r., maj – lipiec 2010 r., czerwiec – sierpień 2018 r. Informacje na temat środowiska przyrodniczego uzupełniono o dane literaturowe, pochodzące z monitoringu przyrodniczego – dane Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, przekazane w 2015 i 2016 r. oraz o dane pochodzące z inwentaryzacji fitosocjologicznej z Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych.

Z danych przekazanych do RDOŚ w Kielcach przez Urząd Miasta Kielce z inwentaryzacji przyrodniczej m.in. Doliny Silnicy i Doliny Sufragańca wykonanych w 2020 r. wynika, że w miejscach zaplanowanych prac w rejonie w/w rzek brak jest chronionych, zagrożonych i rzadkich gatunków fauny i flory oraz zbiorowisk roślinnych. Jedynie rejon Zalewu Kieleckiego jest miejscem występowania żaby wodnej.

Jak wynika z dokumentacji na terenie planowanego zamierzenia nie stwierdzono występowania chronionych prawem gatunków roślin, grzybów, mchów i porostów. Na analizowanym terenie dominują siedliska związane z terenami miejskimi, charakteryzujące się występowaniem roślin synantropijnych, ruderalnych. Zbiorowiska siedlisk synantropijnych zajmują znaczne powierzchnie, przy ulicach i ścieżkach głównie występują zbiorowiska z klasy nitrofilne zbiorowiska niskich bylin *Plantaginetea maioris*, przy poboczach dróg, na terenach kolejowych występują fitocenozy synantropijnych zbiorowisk roślin jednorocznych i dwuletnich towarzyszące uprawom okopowym oraz porastające tereny ruderalne *Chenopodietea*, nitrofilnych zbiorowisk okazałych bylin i pnączy na siedliskach ruderalnych i nad brzegami zbiorników wodnych *Artemisietea* oraz nitrofilnych zbiorowisk porębowych inicjujących wtórną sukcesję lasu po zniszczeniu drzewostanu *Epilobietea angustifolii*. Roślinność zbiorowisk terofitów letnich na wysychających łatem brzegach śródlądowych zbiorników wodnych *Bidentetea tripartiti* stwierdzono przy rowach przydrożnych i dolinach rzecznych. Z ciekami i zbiornikami wodnymi związana jest natomiast roślinność prymitywnych zbiorowisk rzęsy tworząca skupienia na powierzchni wód stojących i bardzo wolno płynących

Lemnetea, zbiorowisk makrofitów wodnych *Potametea*, zbiorowisk terofitów letnich na wysychających latem brzegach śródlądowych zbiorników wodnych *Bidentetea tripartiti* oraz zbiorowisk szuwarów trawiastych, wielkoturzycowych i innych z udziałem okazałych bylin dwuliściennych występujące w strefie przybrzeżnej i nadbrzeżnej śródlądowych zbiorników wód stojących i płynących *Phragmitetea*. Zbiorowiska o charakterze zaroślowym tj. zbiorowiska leśne z panującą olszą czarną (olsy) lub zarośla szerokolistnych wierzb z udziałem olszy w zagłębieniach o utrudnionym odpływie przy okresowo wysokich stanach wody *Alnetea glutinosae*, oraz zaroślowe i leśne zbiorowiska wierzb wąskolistnych w dolinach rzek na aluwiach w zasięgu corocznych wysokich stanów wód *Salicetea purpureae*, wykształciły się w górnym biegu Silnicy.

W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej, na wysokości projektowanej S74 tj. na odcinku od km S74 ok. 1+200 do km ok. 1+600 (strona lewa), stwierdzono siedlisko przyrodnicze wymienione w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej - 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio - Carpinetum*, *Tilio - Carpinetum*), które zlokalizowane jest w odległości powyżej 100 m od planowanego przedsięwzięcia, poza obszarem Natura 2000 oraz poza strefą oddziaływania inwestycji, nie zagrożone na etapie jej realizacji i eksploatacji.

Na terenie objętym zamierzeniem, w rejonie siedziby Nadleśnictwa Kielce (tj. na wysokości drogi ekspresowej S74 km ok. 1+300 – 1+600 strona lewa) zlokalizowano siedliska przyrodnicze o charakterze Grodu subkontynentalnego (*Tilio-Carpinetum*) oraz Kontynentalnego boru mieszanego (*Quercus robur-Pinetum*). W raporcie oszacowano, iż w ramach realizacji przedmiotowej inwestycji zniszczeniu ulegnie ok. 1,3 ha siedliska Kontynentalny bór mieszany (*Quercus robur-Pinetum*), którego łączna powierzchnia wynosi 95,361 ha (zniszczeniu ulegnie zatem ok. 1,36% całego siedliska), oraz ok. 0,55 ha siedliska Grąd subkontynentalny (*Tilio-Carpinetum*), którego łączna powierzchnia wynosi 20,337 ha (zniszczeniu ulegnie zatem ok. 2,7 % całego siedliska). Biorąc pod uwagę, iż powyższe siedliska nie znajdują się w obszarze Natura 2000 jak również niewielki procent ich zniszczenia oraz naturalną zdolność częściowego odtworzenia tych siedlisk oceniono, iż realizacja planowanego przedsięwzięcia nie spowoduje znacząco negatywnego oddziaływania na powyższe siedliska.

W zasięgu ww. siedliska przyrodniczego wykazano również występowanie 3 gatunków roślin, objętych w Polsce ochroną częściową na mocy Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 5 stycznia 2012 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin tj: konwalia majowa (*Convallaria majalis*), kruszyna pospolita (*Frangula alnus*), kopytnik pospolity (*Asarum europaeum*). Zinwentaryzowane stanowiska zlokalizowane są w odległości powyżej 100 m względem drogi S74 Kielce – poza strefą oddziaływań, realizacja inwestycji nie będzie wiązać się z ingerencją w powyższe stanowiska roślin chronionych.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia wiązać się będzie z wycinką ok. 800 szt. drzew i krzewów na łącznej powierzchni ok. 0,35 ha. Prace związane z wycinką drzew i krzewów ograniczyć do niezbędnego minimum oraz prowadzić poza okresem lęgu ptaków i wychowywania młodych, tj. w okresie od 16 października do końca lutego; dopuszcza się przeprowadzenie wycinki w okresie lęgowym, lecz po uprzednim potwierdzeniu przez specjalistę ornitologa braku lęgów gatunków. Kontrolę przeprowadzić należy nie wcześniej niż 10 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych należy zaprzestać wycinki do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazd.

Drzewa nieprzeznaczone do wycinki należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, jeżeli będą niezbędne, wykonywać w sposób jak najmniej zagrażający drzewom i krzewom, w szczególności, pnie drzew zabezpieczyć na czas budowy osłonami (np. z desek, siatki, słomy), wykopy wykonywane w strefie korzeniowej drzew w miarę możliwości przeprowadzić ręcznie lub minikoparkami, odsłonięte fragmenty korzeni należy osłonić matą słomianą lub jutową, która będzie zwilżana wodą w razie potrzeby. Place składowe nie będą lokalizowane w obrębie rzutu koron drzew i systemu korzeniowego.

W związku z konieczną wycinką drzew i krzewów wykonane zostaną nasadzenia, które będą spełniały funkcje krajobrazowe i ekologiczne w postaci zieleni ozdobnej w miejscach takich jak np.: ronda, skrzyżowania oraz w następujących lokalizacjach: od km ok. 0+500 do km ok. 0+700, od km ok. 1+200 do

km ok. 1+400, od km ok. 1+600 do km ok. 1+800, od km ok. 2+500 do km ok. 2+600, od km ok. 3+200 do km ok. 3+300, od km ok. 4+200 do km ok. 4+300. Do nasadzeń wykorzystane zostaną krzewy i drzewa gatunków liściastych i iglastych w celu stworzenia wielogatunkowej kompozycji, wyróżniającej się estetyką przez cały sezon wegetacyjny, odpowiedni dla rodzimych gatunków ozdobnych. Należy zapewnić utrzymanie istniejącej i nasadzonej zieleni poprzez zabiegi pielęgnacyjne (cięcie, koszenie) oraz uzupełnianie ubytków w nasadzeniach.

W czasie prowadzenia robót budowlanych w obszarze doliny rzeki Silnica i Sufraganiec oraz Zalewu Kieleckiego zapewniony zostanie specjalistyczny nadzór przyrodniczy. Nadzór ten obejmować winien kontrolę działań, których celem jest minimalizowanie ujemnego wpływu prac na środowisko przyrodnicze na etapie prac przygotowawczych i realizacji robót budowlanych, obserwację pracy sprzętu i placu budowy oraz kontrolę nad przestrzeganiem jak najmniejszej ingerencji w obszarze doliny rzeki Silnica i Sufraganiec oraz Zalewu Kieleckiego a także nadzór nad przenoszeniem z terenu budowy drobnych zwierząt i płazów w miejsce wskazane, kontrolę wykopów przed ich zasypaniem, celem wykluczenia obecności płazów i drobnych zwierząt, nadzór nad usuwaniem drzew i krzewów, nadzór nad czynnościami związanymi z usuwaniem wierzchniej warstwy ziemi. Do zadań nadzoru przyrodniczego należeć również będzie wytyczenie lokalizacji tymczasowych wygradzeń w miejscach, gdzie stwierdzone zostaną przez nadzór szlaki migracji płazów. Ogrodzenia tymczasowe powinny mieć wysokość min. 50 cm (nad powierzchnią gruntu) i górną krawędź o szerokości co najmniej 5 cm odchyloną w kierunku przeciwnym do wygradzonego terenu (tzw. przewieszka ok. 10 cm wygięta pod kątem 45-90°). Ogrodzenie powinno szczelnie przylegać do powierzchni gruntu i być stabilnie zakotwione w taki sposób, aby uniemożliwić płazom przekraczanie go dołem, jak również wspinanie się i przechodzenie górą. Wygradzenie powinno być wkopane w grunt na głębokość min. 15 cm a zewnętrzne końce ogrodzeń tymczasowych powinny być zakończone w kształcie litery U. Materiał, z którego wykonane będzie wygradzenie, powinien mieć trwały naciąg, aby nie dopuścić do fałdowania, które obniżałoby jego efektywność i trwałość.

Inwentaryzacja przyrodnicza w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia wykazała występowanie ok. 7 gatunków ptaków, głównie takich jak: sikorka bogatka *Parus major*, jerzyk *Apus apus*, kopciuszek *Phoenicurus ochruros*, kawka *Corvus monedula*, sroka *Pica pica*, pliszka siwa *Motacilla alba*, wróbel *Passer domesticus*, przystosowanych do życia w warunkach miejskich. Wycinka drzew i krzewów wykonana będzie poza sezonem lęgowym występujących na analizowanym terenie ptaków, bądź w tym okresie pod nadzorem ornitologa. Do niezbędnego minimum będzie także ograniczona wycinka drzew. Z przeprowadzonej oceny wynika, że eksploatacja projektowanej drogi nie powinna znacząco wpłynąć na zagęszczenie populacji ptaków występujących na terenie miasta Kielce.

W rejonie potencjalnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia dominuje krajobraz miejski, który nie jest obszarem cennym przyrodniczo z uwagi na występowanie istotnych gatunków zwierząt. Stwierdzona obecność ssaków dotyczy głównie gatunków eurytopowych, synantropijnych, synurbanizacyjnych. W rejonie przedsięwzięcia zinwentaryzowano takie gatunki jak: mysz polna *Apodemus agrarius*, mysz leśna *Apodemus flavicollis*, mysz zaroślowa *Apodemus sylvaticus*, jeż europejski *Erinaceus europaeus*, kret *Talpa europaea*, wiewiórka pospolita *Sciurus vulgaris*. W trakcie badań nie stwierdzono kryjówek i miejsc rozrodu nietoperzy na trasie przebiegu projektowanej drogi ekspresowej S74.

Realizacja planowanej inwestycji spowoduje trwałe oraz czasowe zmniejszenie potencjalnych siedlisk gatunków zwierząt związanych ze środowiskiem gruntowym. Oceniając gatunki zwierząt bytujące w rejonie inwestycji oraz przebieg planowanej drogi przez tereny zurbanizowane miasta Kielce (niekorzystne warunki terenowe), przewiduje się, iż inwestycja nie powinna mieć znaczącego negatywnego wpływu na populacje wykazanych gatunków zwierząt. Z uwagi na brak stwierdzonych szlaków migracji w rejonie planowej inwestycji, w raporcie nie stwierdzono potrzeby wykonania przejść dla zwierząt. Ze względu na zwierzęta ziemne, prace związane z usuwaniem wierzchniej warstwy ziemi, na odcinkach dróg poprowadzonych nowym śladem przez tereny obecnie niezagospodarowane, powinny być przeprowadzone w okresie kiedy zwierzęta te będą już po okresie rozrodczym, a nie będą przebywały jeszcze na stałe w zimowych kryjówek (tj. należy je 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.

Wzdłuż analizowanego odcinka drogi występują tereny dolin rzecznych (rzeka Silnica oraz rzeka Sufraganiec) oraz zbiorników wodnych (Zalew Kielecki) tj. miejsca stanowiące potencjalne środowisko bytowania płazów i gadów. Jak wynika z inwentaryzacji przyrodniczej na terenach tych stwierdzono występowanie pojedynczych osobników z gatunków: żaba wodna (*Rana esculenta*), żaba trawna (*Rana temporaria*) i ropucha szara (*Bufo bufo*). Przybrzeżne płycizny porośnięte roślinnością wodną zostały ocenione jako potencjalne miejsca rozrodu i bytowania ww. płazów, a tereny trawiaste na brzegach jako potencjalne miejsca żerowiskowe. Rzeka Silnica po południowej stronie drogi, z uwagi na charakter cieku (uregulowane koryto, brak korzystnych struktur roślinności wodnej), nie została oceniona jako dogodne potencjalne miejsce rozrodu płazów. W związku z małą liczebnością stwierdzonych osobników nie ocenia się terenu badań jako istotnego pod względem występowania płazów. Pojawienie się w analizowanej strefie pojedynczych osobników wymienionych gatunków płazów związane jest z okresem wędrówek jesiennych. Zgodnie z dostępną literaturą naukową żaba trawna i wodna rozpoczyna wędrówki jesienne od września, w zależności od warunków pogodowych. Migracje uzależnione są od preferencji ekologicznych poszczególnych gatunków płazów oraz zdolności do pokonania dystansów, a dla żab zielonych typowy zasięg migracji określany jest na 800 m. Jak wynika z raportu nie stwierdzono w tym rejonie jesiennych i wiosennych migracji płazów i gadów. Nie odnotowano również martwych osobników w pasie istniejącej drogi krajowej nr 74 na odcinku objętym opracowaniem. Hałas oraz drgania generowane w fazie budowy spowodują, że zwierzęta będą unikały placu budowy jak również terenów położonych w bezpośrednim sąsiedztwie. Niemniej jednak roboty ziemne w rejonie Zalewu Kieleckiego, rzeki Silnicy i rzeki Sufraganiec będą prowadzone poza okresem migracji płazów tj. poza okresem marzec - czerwiec oraz wrzesień, ze względu na występowanie dogodnych siedlisk do ich bytowania. Możliwe jest prowadzenie prac w tym terminie pod nadzorem przyrodniczym, który określi sposób zabezpieczenia stwierdzonych gatunków płazów i gadów oraz określi lokalizację oraz parametry wygrodzeń placu budowy tzw. tymczasowymi płótkami herpetologicznymi. Na etapie budowy należy eliminować zastoiska wody. W sytuacji pojawiania się na terenie budowy pojedynczych osobników płazów należy je odłowić i przenieść pod nadzorem przyrodznika w dogodne miejsce; zaleca się również zastosowanie rur uciezkowych lub pochylni umożliwiających wydostanie się zwierząt z pułapek (tj. wykopy, doły, studzienki) na powierzchnię terenu.

Jak wynika z dokumentacji inwentaryzacji przyrodniczą pod kątem występowania chronionych gatunków ryb, wykonano metodą odłowów za pomocą siatki o trzech różnych rozmiarach. Badania przeprowadzono pod kątem zlokalizowania siedlisk ryb, analizując cieki wodne oraz zbiorniki ze stojącą wodą w strefie bezpośredniego wpływu przedsięwzięcia. Podczas badań terenowych, w buforze 250 m od projektowanej S74 nie zaobserwowano występowania gatunków ryb i minogów. Mając na uwadze powyższe w raporcie przeanalizowano również dane z „Raportu z badań monitoringowych ryb, minogów i raków występujących w rzekach miasta Kielce” wykonanego na zlecenie Urzędu Miasta Kielce w 2010 r. Na potrzeby powyższego opracowania wykonano odłowy powyżej Zalewu Kieleckiego, na wysokości ogródków działkowych i cmentarza na Piaskach (około 950 m od urządzenia piętrzącego OH-1) oraz poniżej Zalewu Kieleckiego, na wysokości ul. Ogrodowej (około 2,2 km od urządzenia piętrzącego OH-1, poniżej kolejnej przegrody na rzece Silnicy w rejonie parku miejskiego w Kielcach). W punktach tych stwierdzono obecność gatunków takich jak: powyżej Zalewu Kieleckiego: jaź (ok. 80% całej odłowionej biomasy ryb), okoń, kiełb, karaś srebrzysty, szczupak, płoć, jelec, słonecznica; poniżej Zalewu Kieleckiego: ślíz (ok. 40% odłowionej biomasy ryb), strzebla potokowa, szczupak (ok. 40% odłowionej biomasy ryb), karaś srebrzysty. Jak wynika z raportu, stwierdzone powyżej i poniżej Zalewu Kieleckiego gatunki ryb nie są gatunkami migrującymi, ponadto migracji nie sprzyja charakter rzeki Silnicy poniżej Zalewu Kieleckiego, która jest całkowicie uregulowana i bardzo płytka (głębokość ok. 0,2 - 0,3 m), a przy tym teren podlega bardzo silnej penetracji przez ludzi i zwierzęta domowe. Ponadto z danych przekazanych do RDOŚ w Kielcach przez Urząd Miasta Kielce z inwentaryzacji przyrodniczej m.in. Doliny Silnicy wykonanych w 2020 r. wynika, że w miejscach zaplanowanych prac w Zalewie Kieleckim i rzece Silnicy nie stwierdzono

występowania chronionych, zagrożonych i rzadkich gatunków ryb i minogów. Mając na uwadze powyższe realizacja planowanej inwestycji nie wpłynie negatywnie na gatunki ryb występujące powyżej i poniżej Zalewu Kieleckiego. W celu ograniczenia i zminimalizowania negatywnego oddziaływania fazy realizacji inwestycji na ichtiofaunę Zalewu Kieleckiego wskazano, aby prace w obrębie skarpy zbiornika ograniczyć do niezbędnego minimum, prowadzić pod nadzorem specjalisty ichtiologa. Ponadto miejsca składowania mas ziemnych, materiałów budowlanych, miejsca postoju maszyn, drogi dojazdowe do placu budowy i zaplecza socjalne będą usytuowane z dala od rzek i zbiornika, tj. w odległości min. 50 m, tak by ograniczyć ryzyko zanieczyszczenia wód. Prace związane z budową wylotów kanalizacji deszczowej do cieków prowadzone będą pod nadzorem przyrodniczym. Podczas przebudowy tarasu widokowego na obiekcie hydrotechnicznym OH-1 zastosować należy zabezpieczenia w postaci np. siatek ochronnych, podestów itp. w celu zabezpieczenia przed przedostaniem się zanieczyszczeń do wód. Zastosowane rozwiązania nie mogą zaburzać przepływu wody.

W rejonie planowanego przedsięwzięcia nie stwierdzono występowania siedlisk chronionych gatunków bezkręgowców. W trakcie badań nie stwierdzono ani osobników dorosłych, ani larw chronionych gatunków owadów, w tym motyli. Spośród bezkręgowców objętych ochroną częściową zaobserwowano ślimaka winniczka (*Helix pomatia*), którego pojedyncze osobniki spotykano poza terenem oddziaływania inwestycji, w odległości ok. 330 m. Mając na uwadze powyższe realizacja inwestycji nie będzie negatywnie wpływać na populację ww. gatunku.

Zachowana zostanie dotychczasowa ciągłość korytarzy ekologicznych oraz ciągłość połączeń między ekosystemami, w tym różnorodność biologiczna. Droga przebiegać będzie poza głównymi korytarzami ekologicznymi. Teren wokół analizowanego przedsięwzięcia, zdominowany jest przez krajobraz miejski i nie jest istotny pod względem migracji ssaków. W ramach zamierzenia nie przewiduje się budowy przejść dla zwierząt.

Jak wynika z raportu wizyty terenowe oraz informacje pozyskane z Nadleśnictwa Kielce na potrzeby sporządzenia raportu, nie wskazały na występowanie na trasie planowanej inwestycji lokalnych szlaków migracji zwierząt. Jak wykazano w raporcie, barierę migracyjną dla ryb stanowi obecnie obiekt hydrotechniczny OH-1 na rzece Silnicy w km projektowanej S74 ok. 3+503, który nie posiada przepławki. Realizacja inwestycji nie będzie wiązała się jednak z wykonaniem budowli piętrzącej, nie planuje się również przebudowy istniejącego urządzenia piętrzącego, lub innej zmiany jego parametrów charakterystycznych, w tym przepustowości lub wysokości piętrzenia, inwestycja nie wpłynie zatem na zmianę dotychczasowego zagospodarowania terenu.

Mając na uwadze powyższe, a także zapisy § 8 i § 19 rozporządzenia nr 4/2014 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z dnia 16 stycznia 2014 r. w sprawie warunków korzystania z wód regionu wodnego Górnej Wisły (Dz. Urz. Woj. Świąt. z 2014 r., poz. 269 ze zm.), Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w postanowieniu z dnia 17.06.2021 r. znak: KR.RZŚ.4360.30.2021.MK nałożył warunek, aby realizacja inwestycji zapewniła w przyszłości możliwość wykonania przepławki dla ryb przy urządzeniu piętrzącym OH-1 przy Zalewie Kieleckim, a także aby realizacja przedsięwzięcia nie ingerowała w upust wieżowy z urządzeniem piętrzącym OH-1, co zostało uwzględnione w niniejszej decyzji.

Podsumowując, z uwagi na powyższe oraz lokalizację planowanej inwestycji na terenie przekształconym, projektowany odcinek drogi ekspresowej S74 nie będzie znacząco negatywnie oddziaływał na środowisko przyrodnicze wokół analizowanej inwestycji. Zgodnie z ustawą o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r., inwestor zobowiązany jest uzyskać zezwolenia na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do chronionych gatunków zwierząt, wydawane na podstawie art. 56 ww. ustawy, jeżeli zakazy miałyby być naruszone. Ponadto w celu ochrony środowiska przyrodniczego na etapie prac budowlanych prowadzonych w rejonie Zalewu Kieleckiego, rzeki Silnicy i rzeki Sufraganiec, zapewniony zostanie specjalistyczny nadzór przyrodniczy, którego zadaniem będzie m.in. rozpoznanie przyrodnicze terenu przed przystąpieniem do prac budowlanych, nadzór nad wycinką drzew i krzewów oraz zdjęciem wierzchniej warstwy gruntu, wykonaniem tymczasowych płotków herpetologicznych, kontrola dna

wykopów budowlanych na obecność płazów i gadów oraz drobnych zwierząt oraz nadzór nad przenoszeniem odłowionych gatunków poza teren realizacji inwestycji.

▪ Oddziaływanie na zabytki i stanowiska archeologiczne

W pasie terenu przeznaczonym na lokalizację projektowanej drogi ekspresowej S-74 nie występują obiekty wpisane do rejestru zabytków ani zabytki figurujące w gminnej ewidencji. Nie stwierdzono również stanowisk archeologicznych wpisanych do wojewódzkiej ewidencji zabytków.

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 Świętokrzyskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków lub w sytuacji gdy jest to niemożliwe, Prezydenta Miasta Kielce.

▪ Oddziaływanie projektowanej przebudowy infrastruktury technicznej

W związku z budową układu drogowego konieczna będzie przebudowa/budowa infrastruktury technicznej kolidującej z przedsięwzięciem, m.in. kanalizacji deszczowej, sanitarnej, sieci wodociągowej magistralnej, sieci ciepłowniczej i gazowej oraz sieci elektroenergetycznej wysokiego napięcia.

Prace związane z przebudową/budową ww. sieci wymagać będą wykonania wykopów. Przewiduje się, iż płytkie wykopy do 1 m będą wykonywane bez zabezpieczenia, natomiast wykopy o głębokości powyżej 1 m z wykorzystaniem zabezpieczeń systemowych, ścianek berlińskich lub grodziec stalowych.

Przebudowa infrastruktury technicznej prowadzona będzie w granicach terenu, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie określonego we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przebudowa sieci gazowej niskiego i średniego ciśnienia polegać będzie na przełożeniu kolidujących odcinków sieci biegnących wzdłuż drogi w chodniki i tereny zielone poza projektowane jezdnie. Przejścia sieci w poprzek projektowanej drogi, które obecnie znajdują się w okolicach skrzyżowań z ulicą Hubalczyków, Olszewskiego, Zagnańska, Warszawską, wykonane zostaną w rurach ochronnych stalowych podczepionych do obiektów inżynierskich na tych skrzyżowaniach. Nowe sieci będą projektowane z rur z tworzyw sztucznych zgodnie z wymaganiami gestora sieci.

Przebudowa sieci zakłada zachowanie tych samych parametrów co sieć istniejąca. Nie ulegną zmianie podstawowe parametry takie jak klasa i ciśnienie robocze.

Realizacja inwestycji przewiduje wykonanie trzech przejść sieci ciepłej w poprzek drogi głównej, w kanałach technologicznych, która zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 32 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko tj.: główne magistrale ciepłe Dn600/800 i 700/900.

Sieć ciepła zostanie przebudowana w całości w technologii preizolowanej. Ze względu na specyfikę sieci ciepłych dokładne trasy i miejsca załamania wynikające z konieczności kompensacji sieci, zostaną podane na etapie opracowywania projektu budowlanego, po dokonaniu stosownych obliczeń statycznych. Istniejąca armatura zostanie w całości odtworzona na projektowanej sieci; w przypadku Dn200 mogą być stosowane zawory preizolowane do zabudowy w gruncie, powyżej Dn200 zostanie zlokalizowana armatura w istniejących lub projektowanych komorach ciepłowniczych i zastosowane zostaną zasuwki z napędem automatycznym.

Przebudowa sieci zakłada zachowanie tych samych parametrów co sieć istniejąca, ponadto przewiduje się jedynie niewielką korektę w zakresie ich lokalizacji w granicach wyznaczonego terenu realizacji inwestycji. Nie ulegną zmianie podstawowe parametry takie jak klasa i ciśnienie robocze. Mając powyższe na uwadze nie zmieni się oddziaływanie sieci ciepłych w stosunku do stanu istniejącego. Oddziaływanie związane z etapem budowy będzie krótkotrwałe, które ustąpi po zakończeniu budowy.

Wszystkie sieci wodociągowe kolidujące z projektowanym układem drogowym zostaną przeniesione poza jezdnię. Projektowane sieci wodociągowe zostaną wykonane z rur z tworzyw sztucznych o wysokiej gęstości lub żeliwa sferoidalnego (większe średnice). Przejścia w poprzek dróg zostaną wykonane w rurach osłonowych z tworzyw sztucznych (dla rur z tworzyw sztucznych) i rur stalowych (dla wodociągu z żeliwa). Ze względu na głębokie wykopy i zagłębianie niwelety drogi głównej dojście do końcówek rur ochronnych możliwe będzie poprzez komory z armaturą odcinającą usytuowane na początku i końcu rury ochronnej.

Z projektowanym układem drogowym kolidują dwa odcinki zaliczane do głównej magistrali wodociągowej (DN600), tj. w km ok. 0+347 ul. Zagnańskiej oraz w km ok. 0+191 drogi DP-13, która zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 71 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko tj.: magistrale wodociągowe.

Przebudowa sieci zakłada zachowanie tych samych parametrów co sieć istniejąca, ponadto przewiduje się jedynie niewielką korektę w zakresie ich lokalizacji w granicach wyznaczonego terenu realizacji inwestycji. Nie ulegną zmianie podstawowe parametry takie jak klasa i ciśnienie robocze. Oddziaływanie związane z etapem budowy będzie krótkotrwałe, które ustąpi po zakończeniu budowy. Biorąc pod uwagę iż sieć wodociągowa należy do sieci podziemnych, na etapie eksploatacji nie przewiduje się występowania negatywnych oddziaływań na środowisko.

Przebudowa kolidującej infrastruktury elektroenergetycznej średniego napięcia (SN 15kV) i niskiego napięcia (nN 0,4 kV), polegać będzie na skablowaniu linii nN i SN na skrzyżowaniu z projektowaną drogą ekspresową. Linie kablowe pod drogą będą ułożone w przepustach kablowych z rur osłonowych. Równoległe do rur osłonowych zostaną ułożone przepusty rezerwowe, dla przyszłościowego prowadzenia linii kablowych bez rozbiórki nawierzchni. Kolidujące linie kablowe nN i SN będą przebudowane przez wykonanie wstawek kablowych, przełożenie kabli lub zabezpieczenie istniejących kabli rurami dwudzielnymi. Nowe odcinki przebudowywanych linii napowietrznych nN zostaną zaprojektowane na słupach z żerdzi wirowanych z przewodami roboczymi jak istniejące.

Z projektowaną przebudową drogi kolidują dwie linie napowietrzne, które zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 7 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko tj.: napowietrzne linie elektroenergetyczne wysokiego napięcia 110 kV:

- linia napowietrzna 110kV, 1-torowa relacji Chemar-KZWM; przewody robocze 3xAFL 6-240mm². Przebudowa z zastosowaniem przewodów AFL 6-240mm² + odgromowy AFL 1,7-95mm²; na przebudowywanym odcinku linii napowietrznej przewiduje się zastosować obostrzenie 3 stopnia w przeszle krzyżującym projektowaną drogę z zastosowaniem izolatorów kompozytowych;
- linia napowietrzna 110kV, 1-torowa relacji Kielce Piaski-KZWM; przewody robocze 3xAFL 6-240mm². Projektuje się przebudowę z zastosowaniem przewodów AFL 6-240mm² + odgromowy AFL 1,7-95mm²; na przebudowywanym odcinku linii napowietrznej przewiduje się zastosować obostrzenie 3 stopnia w przeszle krzyżującym projektowaną drogę z zastosowaniem izolatorów kompozytowych.

Przebudowa sieci zakłada zachowanie tych samych parametrów co sieć istniejąca, ponadto przewiduje się jedynie niewielką korektę w zakresie ich lokalizacji w granicach wyznaczonego terenu realizacji inwestycji. Nie ulegną zmianie podstawowe parametry takie jak napięcie robocze. Oddziaływanie związane z etapem budowy będzie krótkotrwałe, które ustąpi po zakończeniu budowy. Mając powyższe na uwadze nie zmienia się oddziaływanie sieci elektroenergetycznych wysokiego napięcia w stosunku do stanu istniejącego.

Przedsięwzięcie wiązać się będzie z przebudową infrastruktury towarzyszącej tj.: sieci kanalizacji sanitarnej, która zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 81 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, w przypadku gdy długość przebudowywanej sieci wynosić będzie powyżej 1 km. Kanalizację sanitarną przewiduje się przenieść poza pas jezdni drogi głównej. Istniejące włazy zostaną wyregulowane do nowych rzędnych projektowanych

jezdni. Na nowych odcinkach kanalizacji sanitarnej zostaną zaprojektowane studnie betonowe z elementów prefabrykowanych Dn1200 i Dn1500 w zależności od kolektora sanitarnego na załamaniach i na odcinkach prostych, co ok. 50 m. Ze względu na grawitacyjny odpływ z sieci kanalizacji sanitarnej przejścia w poprzek projektowanej drogi głównej będą realizowane poza maksymalnymi obniżeniami niwelety drogi głównej. Zostaną one wykonane z rur spełniających odpowiednie wymagania dotyczące trwałości rozwiązań w związku z ograniczonym późniejszym dostępem do umieszczonego uzbrojenia. Oddziaływanie związane z etapem budowy będzie krótkotrwałe, które ustąpi po zakończeniu budowy. Biorąc pod uwagę iż sieć kanalizacji sanitarnej należy do sieci podziemnych, na etapie eksploatacji nie przewiduje się występowania negatywnych oddziaływań na środowisko.

- Ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej

Przedsięwzięcie nie jest zaliczane do obiektów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych w rozumieniu przepisów rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz.U. z 2016 r., poz. 138). W niniejszej decyzji nie określono warunków w tym zakresie. W przypadku wystąpienia awarii lub katastrofy drogowej najgroźniejsze skutki dla środowiska przyrodniczego wystąpią w stosunku do terenów silnie uwodnionych, gdzie należy spodziewać się zanieczyszczenia wód gruntowych lub powierzchniowych. Na wypadek wystąpienia poważnej awarii, należy przewidzieć możliwość szybkiego zamknięcia odpływu do odbiornika np. balonem, w celu przetrzymania zanieczyszczeń do czasu ich neutralizacji przez wyspecjalizowane służby. Ponadto na wylotach kanalizacji deszczowej do odbiornika wykonane zostaną urządzenia odcinające (zawory), umożliwiające odcięcie odpływu w stanach awaryjnych i zabezpieczenie wód przed dopływem substancji niebezpiecznych.

- Transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Uwzględniając lokalizację inwestycji w centralnej Polsce należy stwierdzić, że w normalnych warunkach funkcjonowania jak i w przypadku ewentualnej sytuacji awaryjnej transgraniczne oddziaływanie na środowisko nie występuje. W niniejszej decyzji nie określono wymogów w tym zakresie.

- Ponowna ocena oddziaływania na środowisko

Posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia nie pozwalają wystarczająco ocenić oddziaływań związanych z realizacją planowanego przedsięwzięcia na klimat akustyczny oraz wpływu na jakość wód podziemnych (w tym GZWP nr 417) oraz wód powierzchniowych. W związku z powyższym stwierdzono konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydawanej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2020 r., poz. 1363 ze zm.).

Przeprowadzone analizy w zakresie oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny wykazały możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie zarówno w 2022 r. (maksymalne przekroczenie rzędu 7,5 dB w porze dnia oraz rzędu 12,2 dB w porze nocy stwierdzono w punkcie pomiarowym P01 w km drogi ok. 0+100) jak i 2032 r. (maksymalne przekroczenie rzędu 7,7 dB w porze dnia oraz rzędu 12,6 dB w porze nocy stwierdzono w punkcie pomiarowym P01 w km drogi ok. 0+100 – 1 piętro.) W celu ograniczenia oddziaływania zaprojektowano zabezpieczenia w postaci ekranów akustycznych o łącznej długości ok. 6560 m. Analizy przeprowadzone w raporcie wykazały, że dla pory dziennej i nocnej nie przewiduje się przekroczenia wartości normatywnych po zastosowaniu ekranów akustycznych w obu perspektywach czasowych, tj. dla 2022 r i 2032 r. Na etapie ponownej oceny przedsięwzięcia na środowisko, przeprowadzanej w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydawanej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r.

o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, ponownej analizie poddane zostaną przewidywane zabezpieczenia w odniesieniu do rozwiązań projektowych układu drogowego, zweryfikowana zostanie poprawność przyjętych założeń w stosunku do parametrów i lokalizacji ekranów oraz wpływ planowanej inwestycji na klimat akustyczny.

Zgodnie z postanowieniem Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z dnia 17.06.2021 r., znak: KR.RZŚ.4360.30.2021.MK, w ramach ponownej oceny oddziaływania w związku z zamierzonym wykonywaniem odwodnień budowlanych należy dokonać oceny wpływu rozwiązań projektowych w szczególności budowy tuneli na wody powierzchniowe Zalewu Kieleckiego i rzeki Silnica oraz na wody podziemne GZWP 417 i ujęcia wód, zlokalizowane na terenie projektowanego układu drogowego. Inwestycje drogowe należą do przedsięwzięć mogących potencjalnie negatywnie oddziaływać na zasoby wód podziemnych oraz ujęcia wód podziemnych. Dlatego też w celu rozpoznania warunków hydrogeologicznych występujących w obszarze planowanej inwestycji należy opracować dokumentację hydrogeologiczną, o której mowa w § 12 rozporządzenia z dnia 18 listopada 2016 r. Ministra Środowiska w sprawie dokumentacji hydrogeologicznej i dokumentacji geologiczno-inżynierskiej (Dz.U. z 2016 r. poz. 2033) tj. dokumentację hydrogeologiczną dla przedsięwzięcia mogącego negatywnie oddziaływać na wody podziemne, w tym powodować ich zanieczyszczenie. Opracowanie takie powinno zawierać m.in. ustalenie aktualnych warunków hydrogeologicznych w rejonie inwestycji, opis rodzaju, charakteru i stopnia zagrożeń dla wód podziemnych oraz ujęć wody (na etapie realizacji projektowanego przedsięwzięcia, jego eksploatacji i likwidacji oraz w przypadku wystąpienia awarii), ze wskazaniem możliwości zanieczyszczenia gruntów i wód podziemnych oraz czasu i zasięgu migracji potencjalnych zanieczyszczeń. W dokumentacji tej powinny znaleźć się również ustalenia dotyczące wpływu inwestycji na ilość i przepływ wód podziemnych (w związku z projektowanymi tunelami), zalecenia dotyczące prowadzenia monitoringu występowania zwierciadła wód podziemnych, jakości tych wód oraz wskazania i zalecenia dotyczące konieczności ograniczenia rozmiarów projektowanego przedsięwzięcia lub wprowadzenia rozwiązań w celu ograniczenia jego wpływu na środowisko.

Na etapie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko należy także sporządzić szczegółowy bilans ilości odprowadzanych wód opadowych i roztopowych z terenu przedsięwzięcia z podziałem na zlewnie i odbiorniki tych wód. W bilansie powinny zostać uwzględnione m.in.: powierzchnie zielone i uszczelnione, parametry zbiorników retencyjnych, parametry kanalizacji deszczowej, maksymalna przepustowość urządzeń oczyszczających, odbiorniki wód (wody powierzchniowe, kanalizacja innych podmiotów). Na mapach należy przedstawić lokalizację zlewni bilansowych, zbiorników i urządzeń oczyszczających, miejsca wprowadzania wód.

Ponadto należy przeanalizować wpływ odprowadzonych wód z systemu odwodnienia na przepływ, stan oraz pojemność odbiorników, z uwzględnieniem ilości odprowadzanych do nich wód powyżej planowanych miejsc zrzutów.

▪ Analiza porealizacyjna

W celu weryfikacji założeń projektowych z faktycznym oddziaływaniem planowanej inwestycji w decyzji nałożono warunek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych zabezpieczeń mających na celu ochronę ludzi przed hałasem w szczególności w punktach pomiarowych: P01- zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 0+100 (ul. Łódzka 223); P02 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 0+125 (ul. Łódzka 298); P03 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 1+540 (ul. 1-go Maja 224C); P04 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 1+950 (ul. Ponurego Piwnika 31A); P05 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 2+175 (ul. Traugutta 21); P06 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 3+380 (CH Plaza); P07- zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 3+680 (ul. Jesionowa 23A); P08 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 3+810 (ul. Wiśniowa 11); P09 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 3+875 (ul. Jesionowa 11); P10 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 4+020 (ul. Bukowa 4); P11- zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 4+110 (ul. Jesionowa 4); P12 - zlokalizowanym w km drogi S74

ok. 4+400 (ul. Konopnickiej 3); P13 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 4+420 (ul. Szermentowskiego 16).

Analiza porealizacyjna winna zostać sporządzona po upływie 1 roku od oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Kielcach w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować dodatkowe środki ochrony. W sytuacji, w której pomimo zastosowanych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych standardy jakości środowiska, w zakresie dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach zabudowy chronionej akustycznie, nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

▪ Obszar ograniczonego użytkowania

Nie stwierdzam dla planowanego przedsięwzięcia konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, gdyż zgodnie z art. 135 ust. 5 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tj. Dz. U. z 2020 r., poz. 1219 ze zm.), dla przedsięwzięcia polegającego na budowie lub przebudowie drogi, linii kolejowej lub lotniska użytku publicznego, obszar ograniczonego użytkowania wyznacza się na podstawie analizy porealizacyjnej.

W trakcie prowadzonego postępowania uwagi do raportu złożyli:

- 1) *[imię i nazwisko]* – pismo z dnia 21.01.2021 r., w którym wnioskuje o wykonanie drogi dojazdowej do nieruchomości położonych przy *[adres]*, jak najbliższej ekranów akustycznych, o postawienie ok. 15 m pomiędzy budynkiem bliźniaczym a projektowaną drogą dojazdową w celu umożliwienia wybudowania garażu, miejsca parkingowego, o wymianę okien w budynku od strony północnej na okna dźwiękoochłonne, oraz wykonanie dwóch oddzielnych zjazdów na działkę z zabudową bliźniaczą, a także oddzielne doprowadzenie sieci wodociągowej, kanalizacji sanitarnej oraz telekomunikacji (kablówka, internet) do budynku bliźniaczego, wykonanie altan śmietnikowych w granicy nieruchomości z drogą dojazdową. W dniu 02.02.2021 r. *[imię i nazwisko]* przedłożył dokument potwierdzający posiadanie przymiotu strony w prowadzonym postępowaniu, natomiast *[imię i nazwisko]* powyższy dokument przedłożyła w dniu 03.02.2021 r.

Jak wynika z pisma Inwestora z dnia 24.02.2021 r. znak: O.KI.I-1.4111.3.2021.5.mwk na obecnym etapie nie przewiduje się zmian w zakresie rozwiązań projektowych budowy drogi dojazdowej do nieruchomości, których właścicielami są *[imię i nazwisko]*. W ww. piśmie Inwestor wyjaśnił, iż rozwiązania projektowe zostaną doprecyzowane na kolejnym etapie procesu inwestycyjnego tj. na etapie opracowania projektu budowlanego przedkładanego wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Powyższe pismo zostało przekazane przez Inwestora ww. stronom postępowania.

Obliczenia akustyczne przedstawione w raporcie wykazały, iż eksploatacja planowanej inwestycji spowoduje przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu m.in. na terenie zabudowy mieszkaniowej położonej przy *[adres]*. Mając na uwadze powyższe w celu dotrzymania dopuszczalnego poziomu hałasu na ww. terenach chronionych akustycznie, zaprojektowany został ekran akustyczny E16. Analizy przeprowadzone w raporcie wykazały, że po zastosowaniu ekranu akustycznego w obu perspektywach czasowych, tj. dla 2022 r i 2032 r. dla pory dziennej i nocnej nie przewiduje się przekroczenia wartości normatywnych.

Celem weryfikacji wpływu planowanej inwestycji na klimat akustyczny, w tym doprecyzowania lokalizacji i parametrów ekranów akustycznych, w decyzji nałożono warunek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, przeprowadzanej w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydawanej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Ponadto w celu weryfikacji założeń projektowych z faktycznym oddziaływaniem planowanej inwestycji w decyzji nałożono warunek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych zabezpieczeń mających na celu ochronę ludzi przed hałasem oraz w punktach pomiarowych w tym m.in. w punkcie P07- zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 3+680 (ul. Jesionowa 11) tj. w sąsiedztwie nieruchomości, której właścicielem jest wnoszący. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu zastosowane zostaną dodatkowe środki ochrony. W sytuacji, w której pomimo zastosowanych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych standardy jakości środowiska, w zakresie dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach zabudowy chronionej akustycznie, nie będą mogły być dotrzymane, zostaną podjęte działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

2) *[imię i nazwisko]*, właściciel nieruchomości położonej przy *[adres]*, przedkładając dokument potwierdzający posiadanie przymiotu strony w prowadzonym postępowaniu oraz pismo z dnia 17.02.2021 r., w którym wnioskuje o wywłaszczenie ww. nieruchomości, argumentując iż cyt.: „budynek, w którym zamieszkujemy stoi bowiem przy krzyżowaniu z *[ulica]* w odległości zaledwie kilku metrów od *[ulica]* stanowiącej (...) drogę tranzytową, po której przez całą dobę porusza się olbrzymia liczba samochodów w dużej części ciężarowych”. W dalszej kolejności *[imię i nazwisko]* zwrócił uwagę na uciążliwość akustyczną, drgania oraz zanieczyszczenie powietrza generowane przez pojazdy poruszające się po analizowanym odcinku drogi. Zdaniem *[imię i nazwisko]* b cyt.: „przebudowa drogi jedynie zwiększy natężenie ruchu na *[ulica]*” oraz „w wariacie przykrytego wykopu powstaje konieczność wyprowadzenia z niego spalin samochodowych (...) w niewielkiej odległości od naszego domu”.

Kwestie wywłaszczeń nie stanowią przedmiotu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wobec czego tut. organ nie zajmie stanowiska w tym zakresie.

Odnosząc się do pozostałych uwag i wniosków zawartych w piśmie *[imię i nazwisko]*, wyjaśniam:

Obliczenia akustyczne przedstawione w raporcie wykazały, iż eksploatacja planowanej inwestycji spowoduje przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu m.in. na terenie zabudowy mieszkaniowej położonej przy *[adres]* w Kielcach. Mając na uwadze powyższe w celu dotrzymania dopuszczalnego poziomu hałasu na ww. terenach chronionych akustycznie, zaprojektowany został ekran akustyczny E21. Analizy przeprowadzone w raporcie wykazały, że dla pory dziennej i nocnej nie przewiduje się przekroczenia wartości normatywnych po zastosowaniu ekranów akustycznych w obu perspektywach czasowych, tj. dla 2022 r i 2032 r. (uwzględniające przewidywany wzrost natężenia ruchu pojazdów). Celem weryfikacji wpływu planowanej inwestycji na klimat akustyczny w tym doprecyzowania lokalizacji i parametrów ekranów akustycznych, w decyzji nałożono warunek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Ponadto w celu weryfikacji założeń projektowych z faktycznym oddziaływaniem planowanej inwestycji w decyzji nałożono warunek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych zabezpieczeń mających na celu ochronę ludzi przed hałasem oraz w punktach pomiarowych w tym m.in. w punkcie P09 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 3+875 (ul. Jesionowa 11) tj. w sąsiedztwie nieruchomości, której właścicielem jest wnoszący. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu zastosowane zostaną dodatkowe środki ochrony. W sytuacji, w której pomimo zastosowanych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych standardy jakości środowiska, w zakresie dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach zabudowy chronionej akustycznie, nie będą mogły być dotrzymane, zostaną podjęte działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

W raporcie wykonane zostały obliczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza, które wykazały, że planowana inwestycja na etapie eksploatacji, nie będzie powodować przekroczeń obowiązujących standardów w zakresie emisji zanieczyszczeń powietrza określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (tekst jedn.

Dz. U. z 2021 r., poz. 845) 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 dokumentacji wykonano analizę oddziaływania projektowanej drogi na budynki mieszkalne w zakresie drgań. Jak wynika z przeprowadzonych w raporcie analiz szacunkowy zasięg oddziaływania wibracyjnego wynosi ok. 30 m od osi skrajnego pasa ruchu. Zgodnie z raportem w odległości tej nie znajdują się żadne budynki, gdyż pas o tej szerokości będzie się w całości zawierał w granicach pasa drogowego. Zasięg oddziaływań dynamicznych nie wykroczy zatem poza granicę pasa drogowego.

3)

przedkładając dokument potwierdzający, iż Inwestor posiada przymiot strony w prowadzonym postępowaniu oraz pismo z dnia 01.03.2021 r., w którym wyrazili sprzeciw wobec budowy ekranu akustycznego E4 przy ul. [redacted], na wysokości działek o nr ewidencyjnych [redacted] Kielce. Ponadto [redacted] przy piśmie z dnia 08.04.2021 r. przedłożył wniosek/oświadczenie, z którego wynika, że budynek zlokalizowany na działce o nr ewidencyjnych [redacted] znajduje się na terenach z zabudową usługową (w załączeniu przedłożono decyzję Prezydenta Miasta Kielce z dnia 10.09.1993 r. znak: UAN-III-7351/501/93 udzielającą pozwolenia na budowę budynku gastronomicznego o funkcji gastronomicznej z częścią handlową).

Jak wynika z pisma Pełnomocnika Inwestora z dnia 07.05.2021 r. ustalenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenie ww. nieruchomości dokonano w oparciu o kwalifikację akustyczną dokonaną przez Prezydenta Miasta Kielce w piśmie z dnia 20.01.2019 r. znak: RPM-I.671.3.2019 (pismo to zostało przedłożone wraz z raportem) na podstawie faktycznego zagospodarowania terenu, zgodnie z którym zabudowa na działce o nr ewid. [redacted] pełni funkcję mieszkaniowo-usługową, podlegającą ochronie akustycznej. Mając na uwadze powyższe, w celu ochrony zabudowy mieszkaniowo-usługowej przed ponadnormatywnym oddziaływaniem hałasu zaprojektowany został ekran akustyczny E4.

Mając na uwadze powyższe Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach pismem z dnia 29.04.2021 r., znak: WOO-I.420.16.2021.KT.27 wystąpił do Prezydenta Miasta Kielce o ponowne zajęcie stanowiska w kwestii kwalifikacji akustycznej omawianego terenu. Prezydent Miasta Kielce w piśmie z dnia 14.05.2021 r. znak: UA-I.671.7.2021 wyraził stanowisko, iż po przeprowadzeniu wizji terenowej oraz na podstawie faktycznego zagospodarowania terenu i przedłożonych dokumentów, w tym pozwolenia na budowę z 1993 r., nie można jednoznacznie stwierdzić, iż działka o nr ewid. [redacted] jest działką przeznaczoną wyłącznie pod zabudowę usługową, cyt.: „gdyż taka decyzja w myśl art. 37 ust. 1 Prawa budowlanego wygasa, jeżeli budowa nie została rozpoczęta przed upływem 3 lat od dnia, w którym decyzja ta stała się ostateczna lub budowa została przerwana na czas dłuższy niż 3 lata. Z analizy zabudowy ww. działki wynika, że decyzja ta nie została tu w ogóle zrealizowana”. Niemniej jednak organ ten uznał, iż przedmiotowa nieruchomość znajduje się w sąsiedztwie terenów z zabudową handlowo-usługową i jeśli w przyszłości przewiduje się wykorzystanie tego budynku jako usługowo-gastronomiczno-handlowego, nie ma cyt.: „przeciwskazań do wyłączenia działki nr [redacted] z klasyfikacji akustycznej”. Wobec takiego stanowiska Prezydenta Miasta Kielce zdaniem tut. organu, rezygnacja z budowy ekranu akustycznego E4 możliwa będzie jedynie na skutek zmiany sposobu użytkowania przedmiotowego budynku z funkcji mieszkaniowo-usługowej na usługową (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 16 marca 2016 r., sygn.. akt IV SA/Wa 3800/15).

4)

[redacted] przedkładając pismo z dnia 16.04.2021 r., w którym wnioskuje o wywłaszczenie nieruchomości położonej przy [redacted], ponieważ w wyniku budowy drogi ekspresowej cyt.: „Moja posesja mieszcząca się przy [redacted] w opracowanej mapie przebiegu nowej drogi, przedstawiona jest w wersji bardzo okrojonego placu przed budynkiem, mieszkalnym. Wynika z tego, że przejazd będzie prowadził centralnie

przed schodami wejściowymi”. Ponadto [...] podkreśliła, że prowadzi działalność gospodarczą, wymagającą wjazdu na posesję samochodów ciężarowych. Na podstawie nr księgi wieczystej okazanej osobiście przez [...] < w dniu 04.03.2021 r., tut. organ uznał [...] k za stronę w prowadzonym postępowaniu.

Odnosząc się do powyższego, należy mieć na uwadze iż kwestie wyłączeń nie stanowią przedmiotu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W trakcie postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ nie ocenia zasadności realizacji inwestycji. Rolą organu jest natomiast ocena dopuszczalności objętej wnioskiem inwestycji pod względem wymagań i uwarunkowań środowiskowych. Określa on warunki korzystania ze środowiska dla inwestycji sprecyzowanej we wniosku, o której zakresie decyduje Inwestor (wnioskodawca). Ocena zasadności podjęcia inwestycji, funkcjonalności i prawidłowości przyjętych przez Inwestora założeń projektowych, nie leży w kompetencji organów ochrony środowiska.

- 5) [...] – pismo z dnia 01.06.2021 r., w którym wyraził sprzeciw wobec budowy drogi ekspresowej S74 oraz wobec wyburzenia garaży na osiedlu Bocianek. W ocenie wnoszącego, *wyburzenie garaży wpłynie negatywnie na środowisko z uwagi na konieczność parkowania samochodów na trawnikach. Podkreślił również, iż lepszym rozwiązaniem jest budowa obwodnicy miasta Kielce i wyprowadzenie ruchu poza miasto.* Pan [...] i swój sprzeciw wyraził również w piśmie z dnia 07.07.2021 r., a w dniu 16.07.2021 r. przedłożył dokument potwierdzający posiadanie przymiotu strony.

Odnosząc się do powyższych kwestii, należy mieć na uwadze, iż w trakcie postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, organ nie ocenia zasadności realizacji inwestycji. Rolą organu jest natomiast ocena dopuszczalności objętej wnioskiem inwestycji pod względem wymagań i uwarunkowań środowiskowych. Określa on warunki korzystania ze środowiska dla inwestycji sprecyzowanej we wniosku, o której zakresie decyduje Inwestor (wnioskodawca). Ocena zasadności podjęcia inwestycji, funkcjonalności i prawidłowości przyjętych przez Inwestora rozwiązań projektowych, nie leży w kompetencji organów ochrony środowiska.

Z pisma Pełnomocnika Inwestora z dnia 01.07.2021 r. wynika, iż nie przewiduje się zmian w zakresie wyboru wariantu rekomendowanego, tj. wariantu 3 – Dwa tunele, który oceniony został jako najbardziej korzystny pod względem ekonomicznym oraz pod względem oddziaływania na środowisko. Analizę wariantów planowanego przedsięwzięcia omówiono w treści niniejszej decyzji. Inwestor nie przewiduje zmiany w zakresie rozwiązań projektowych, w tym na odcinku przebiegającym w sąsiedztwie osiedla mieszkaniowego Bocianek tj. od ul. Warszawskiej do skrzyżowania z ul. Al. Solidarności.

W kwestii likwidacji garaży przy ul. Konopnickiej jak zapewnia Inwestor, po wykonaniu planowanej inwestycji cyt.: *„w pasie pomiędzy drogą ekspresową a ul. Konopnickiej znajdą się wystarczający teren do zagospodarowania go w sposób umożliwiający zapewnienie miejsc do parkowania”*. W związku z powyższym nie można zakładać, iż pojazdy parkowane będą na terenach zielonych (trawniki osiedlowe).

Analizując wpływ planowanej inwestycji na środowisko, nie można odnosić się wyłącznie do fragmentu zamierzenia budowlanego, ale do jego całości, z uwzględnieniem wszystkich kryteriów poddawanych ocenie, a nie tylko do wybranych odcinków. Oznacza to, że oddziaływanie inwestycji liniowej, jaką jest przedmiotowe przedsięwzięcie, rozpatruje się w kontekście całokształtu inwestycji, a nie jej części.

- 6) [...] – pismo z dnia 25.06.2021 r., w którym zwrócił się z prośbą o *jak najszybsze zakończenie inwestycji, gdyż duże natężenie i obecny stan ul. Łódzkiej (brak chodników) stwarza duże utrudnienia w komunikacji, powodując wypadki samochodowe i kolizje.* Do pisma dołączono dokument potwierdzający posiadanie przymiotu strony.

Jak wynika z dokumentacji inwestycja realizowana będzie w oparciu o decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydawaną na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest decyzją poprzedzającą uzyskanie ww. decyzji. Należy mieć na uwadze, iż termin rozpoczęcia prac budowlanych oraz zakończenia etapu budowy zależny jest przede wszystkim od Inwestora i wykonawców przedmiotowej inwestycji.

Ponadto w trakcie prowadzonego postępowania uwagi do raportu złożyli:

- **Wspólnota Mieszkaniowa ul. Wiśniowa 21 Kielce**, pismo z dnia 02.03.2021 r., w którym wniosła o cyt.: „*dokonanie szczegółowej analizy w zakresie skuteczności proponowanych przez Inwestora zabezpieczeń chroniących przed hałasem komunikacyjnym na odcinku od ulicy Zagnańskiej do ulicy Klonowej sąsiadującym z zalewem kieleckim, w tym wyegzekwowania od inwestora wykonania na tym odcinku szklanego półtunele gwarantującego najwyższy możliwy poziom ochrony akustycznej (...)*”, oraz o „*zastosowanie rozwiązań technicznych, które uwzględniąć będą przyszłościowe nieuchronne pogorszenie klimatu akustycznego wywołane stałym wzrostem ruchu komunikacyjnego na przedmiotowym odcinku drogi*”.

Jak wynika z pisma Pełnomocnika Inwestora z dnia 07.05.2021 r. projektowana droga ekspresowa S74 na odcinku od ul. Zagnańskiej do ul. Klonowej będzie przebiegała w stopniowo pogłębiającym się wykopie, który docelowo od ul. Klonowej przechodzi w tunel. Ponadto cyt. „*w w/w lokalizacji przewidziano także ekrany akustyczne, które w sposób skuteczny zabezpieczą zabudowania mieszkalne przed uciążliwością akustyczną, również w perspektywie wieloletniej*”.

Na podstawie przeprowadzonych w raporcie obliczeń i analiz akustycznych stwierdzono, iż wprowadzone zabezpieczenia w postaci ekranów akustycznych zabezpieczą tereny chronione akustycznie zlokalizowane w sąsiedztwie planowanej inwestycji, w tym zabudowę przy ul. Wiśniowej 21, przed ponadnormatywnym oddziaływaniem hałasu.

Jak wynika z raportu w obliczeniach emisji hałasu uwzględniono numeryczny model terenu (przyjęto współczynnik pochłaniania fasad budynków, model terenu w oparciu o mapę zasadniczą, model zabudowy odwzorowano w zasięgu potencjalnego oddziaływania drogi) oraz warunki atmosferyczne (temperatura, wilgotność, ciśnienie atmosferyczne). Jak wynika z informacji zawartych w raporcie na odcinku projektowanej drogi S74 od ul. Zagnańskiej do ul. Warszawskiej do obliczeń przyjęto natężenie ruchu na poziomie ok. 24 450 poj./dobę w prognozie na 2022 r., natomiast w 2032 r. na poziomie ok. 26 540 poj./dobę. Natężenie ruchu na drogach równoległych prowadzących ruch lokalny oszacowano na poziomie ok. 16920 poj./dobę w prognozie na 2022 r. oraz ok. 16670 poj./dobę na rok 2032 r. (droga DR-9) oraz na odcinku Zagnańska - Klonowa ok. 12990 poj./dobę w prognozie na 2022 r. i ok. 12080 poj./dobę w 2032 r. (droga DR-4). Dla projektowanego układu drogowego w obliczeniach uwzględniono nawierzchnię drogową o zdolności redukcji hałasu na styku koło-nawierzchnia na poziomie minimum 1dB. Na potrzeby obliczeń przyjęto, że będzie to mieszanka mineralno – asfaltowa typu SMA o niskiej ziarnistości 0/8. Może być zastosowana inna mieszanka posiadająca taką samą zdolność redukcji hałasu lub wyższą. Nawierzchnie typu SMA 0/8 kwalifikowane są do nawierzchni cichych. W raporcie wykonano obliczenia rozprzestrzeniania się hałasu dla dwóch horyzontów czasowych – dla roku 2022 i 2032.

Wyniki obliczeń dla obu horyzontów przedstawiono na załącznikach graficznych. W celu określenia oddziaływania inwestycji wykonano również obliczenia 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 na terenach podlegających ochronie zarówno w 2022 r. jak i 2032 r. (w najbliższym zlokalizowanym w punkcie pomiarowym P08 ul. Wiśniowa 11 maksymalne przekroczenie rzędu 4,2 dB stwierdzono w porze nocy w 2022 r. oraz ok. 3,8 dB w porze nocy w 2032 r.). W celu ograniczenia oddziaływania zaprojektowano zabezpieczenia w postaci ekranów

akustycznych o łącznej długości ok. 6560 m, w tym ekran akustyczny E17 na odcinku od km S74 ok. 3+613 do km ok. 3+730, chroniący zabudowę mieszkaniową położoną m.in. przy ul. Wiśniowej 21.

Analizy przeprowadzone w raporcie wykazały, że dla pory dziennej i nocnej nie przewiduje się przekroczenia wartości normatywnych po zastosowaniu ekranów akustycznych w obu perspektywach czasowych, tj. dla 2022 r i 2032 r.

Celem weryfikacji wpływu planowanej inwestycji na klimat akustyczny w tym doprecyzowania lokalizacji i parametrów ekranów akustycznych, w decyzji nałożono warunek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Ponadto celem weryfikacji założeń projektowych z faktycznym oddziaływaniem planowanej inwestycji w decyzji nałożono warunek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych zabezpieczeń mających na celu ochronę ludzi przed hałasem, w tym w najbliższych względem analizowanego układu drogowego punktach pomiarowych: P06 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 3+380 (CH Plaza); P07- zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 3+680 (ul. Jesionowa 23A); P08 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 3+810 (ul. Wiśniowa 11); P09 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 3+875 (ul. Jesionowa 11).

W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu zastosowane zostaną dodatkowe środki ochrony. W sytuacji, w której pomimo zastosowanych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych standardy jakości środowiska, w zakresie dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach zabudowy chronionej akustycznie, nie będą mogły być dotrzymane, podjęte zostaną działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

– email z dnia 11.02.2021 r. który poparł budowę drogi ekspresowej S74 w wariantcie 3 Dwa tunele, oraz wyraził obawy związane z parametrami zaprojektowanego ronda na ul. Olszewskiego, uważając, iż projektowane rondo jest za małe w przypadku transportu wielkogabarytowego chcącego przemieścić się w kierunku strefy przemysłowej zlokalizowanej na ul. Olszewskiego. Ponadto zwrócił uwagę iż cyt.: „kopiąc wykop/tunel pod S74 będzie on blokował naturalny spływ wody w glebie z terenów północnych wyżej położonych na południe” oraz zasugerował wykonanie drenażu rozsączającego po stronie południowej, zasilanego wodą zebraną po stronie północnej tunelu.

Jak wynika z pisma Pełnomocnika Inwestora z dnia 07.05.2021 r. cyt.: „Szczegółowe rozwiązania techniczne poszczególnych wariantów przedsięwzięcia zostały przedstawione w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Stanowią one podstawę dalszych analiz wpływu na środowisko. Etap decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie jest jednak etapem, gdzie dyskusji poddaje się poszczególne rozwiązania techniczne i analizuje ich funkcjonalność w kontekście rozwoju gospodarczego stref przemysłowych.” Z powyższego wynika, iż Inwestor nie przewiduje zmian w zakresie rozwiązań projektowych.

W kwestii wpływu planowanej inwestycji na środowisko gruntowo-wodne w decyzji nałożony został warunek wykonania ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, przeprowadzanej w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydawanej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

W ramach ponownej oceny w związku z zamierzonym wykonywaniem odwodnień budowlanych wykonana zostanie ponowna ocena wpływu budowy tuneli na wody powierzchniowe Zalewu Kieleckiego i rzeki Silnica oraz na wody podziemne GZWP 417 i ujęcia wód, zlokalizowane w sąsiedztwie projektowanego układu drogowego. Mając na uwadze iż inwestycje drogowe należą do przedsięwzięć mogących potencjalnie negatywnie oddziaływać na zasoby wód podziemnych oraz ujęcia wód podziemnych, konieczne będzie również rozpoznanie warunków hydrogeologicznych występujących w obszarze planowanej inwestycji. W tym celu obowiązkiem Inwestora będzie opracowanie dokumentacji hydrogeologicznej, o której mowa w § 12 rozporządzenia z dnia 18 listopada 2016r. Ministra Środowiska w sprawie dokumentacji hydrogeologicznej i dokumentacji geologiczno-inżynierskiej tj. dokumentacja hydrogeologiczna dla

przedsięwzięcia mogącego negatywnie oddziaływać na wody podziemne, w tym powodować ich zanieczyszczenie. Opracowanie takie powinno zawierać m.in. ustalenie aktualnych warunków hydrogeologicznych w rejonie inwestycji, opis rodzaju, charakteru i stopnia zagrożeń dla wód podziemnych oraz ujęć wody (na etapie realizacji projektowanego przedsięwzięcia, jego eksploatacji i likwidacji oraz w przypadku wystąpienia awarii), ze wskazaniem możliwości zanieczyszczenia gruntów i wód podziemnych oraz czasu i zasięgu migracji potencjalnych zanieczyszczeń. W dokumentacji tej powinny znaleźć się również ustalenia dot. wpływu inwestycji na ilość i przepływ wód podziemnych (w związku z projektowanymi tunelami), zalecenia dotyczące prowadzenia monitoringu występowania zwierciadła wód podziemnych, jakości tych wód oraz wskazania i zalecenia dotyczące konieczności ograniczenia rozmiarów projektowanego przedsięwzięcia lub wprowadzenia rozwiązań w celu ograniczenia jego wpływu na środowisko.

W czasie przewidzianym na udział społeczeństwa uwagi do raportu złożyli:

1. **Spółdzielnia Mieszkaniowa „Bocianek”** – pismo z dnia 14.05.2021 r., w którym wyraziła sprzeciw wobec wyburzenia garaży zlokalizowanych przy ul. Konopnickiej oraz budowy wjazdu na ul. Konopnickiej, ponadto wniosła o:

- ponowne przeprowadzenie konsultacji społecznych, z uwagi iż poprzednie odbyły się w 2010 r.,
- wykonanie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przez podmiot niezależny od GDDKiA tj. przez regionalnego dyrektora ochrony środowiska,
- cyt.: *„naależyte przygotowanie propozycji wariantu z „długim tunelem”, wskazujące na rozprowadzenie drogi szybkiego ruchu oraz miejskich ulic, określenie granic inwestycji oraz ewentualnych wyburzeń”*,
- rozważenie dokonania zmian w wariantcie 3 – Dwa tunele poprzez budowę tunelu od ul. Klonowej do ul. Al. Solidarności,
- ponowny wybór wariantu przez Komisję Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych,
- przeznaczenie środków finansowych przewidzianych na odszkodowania za wyburzenia i grunt na zmianę projektu bez konieczności zmiany użytkowania terenu.

Ponadto Spółdzielnia Mieszkaniowa „Bocianek” w dniu 14.06.2021 r. przy odrębnym piśmie znak: L.Dz. PK/1089/2021 przekazała 784 pisma mieszkańców osiedla (tej samej treści). Spółdzielnia oraz mieszkańcy osiedla Bocianek wyrazili sprzeciw wobec wyburzenia garaży, wyrazili obawy, iż przesunięcie ekranu akustycznego w stronę bloków przy ul. Konopnickiej wpłynie na wzrost hałasu, zanieczyszczenie powietrza oraz na komfort życia mieszkańców, a także iż wyburzenia garaży oraz budowa wjazdu na ul. Konopnickiej spowoduje wzrost natężenia ruchu na drogach osiedlowych przez samochody osobowe poszukujące miejsc parkingowych lub przez samochody wykorzystujące drogi osiedlowe w celu ominięcia korków na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną. W związku z powyższym wnioskuje o *„zbudowanie tunelu w pełnym pokryciu na odcinku od ul. Warszawskiej - Al. Solidarności w celu zminimalizowania hałasu, smogu i zachowania garaży w aktualnej lokalizacji”*, oraz zaniechanie planu budowy wjazdu na osiedle Bocianek z ul. Świętokrzyskiej.

Jak wynika z pisma Pełnomocnika Inwestora z dnia 01.07.2021 r. ostateczne rozwiązania techniczne m.in. w zakresie wyburzeń, połączenia układu dróg miejskich z osiedlem Bocianek, zawarte zostaną na etapie przygotowania Projektu budowlanego, sporządzanego na potrzeby uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydawanej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. W decyzji tej zatwierdzony zostanie podział nieruchomości i przeniesienie praw własności terenu położonego w liniach rozgraniczających pas drogowy drogi S74 na rzecz Skarbu Państwa. Przyznawane odszkodowania wydawane będą na podstawie stosownej decyzji o ustaleniu wysokości odszkodowania, które przysługiwać będzie cyt.: *„dotychczasowym właścicielom, użytkownikom nieruchomości oraz osobom, którym przysługuje do nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe”*. Ponadto z przedstawionych wyjaśnień wynika, iż w dokumentacji przedłożonej wraz

z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedstawiony został cyt.: „*teren niezbędny do prawidłowego zaprojektowania i funkcjonowania drogi ekspresowej*”.

Jak zapewnia Pełnomocnik Inwestora likwidacja garaży przy ul. Konopnickiej nie będzie wiązać się z zupełnym brakiem miejsc parkingowych, ponieważ po wykonaniu planowanej inwestycji, „*w pasie pomiędzy drogą ekspresową a ul. Konopnickiej znajdzie się wystarczający teren do zagospodarowania go w sposób umożliwiający zapewnienie miejsc do parkowania*”.

Z pisma Pełnomocnika Inwestora wynika również, iż nie przewiduje się zmian w zakresie wyboru wariantu rekomendowanego, w tym wyboru wariantu przez „Komisję Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych”. Zaproponowany wariant realizacji inwestycji tj. wariant 3 - Dwa tunele oceniony został jako najbardziej korzystny ze względu na uwarunkowania ekonomiczne oraz pod względem oddziaływania na środowisko co omówiono w treści niniejszej decyzji.

Odnosząc się do pozostałych uwag złożonych przez Spółdzielnię Mieszkaniową Bocianek i mieszkańców osiedla, należy w pierwszej kolejności wyjaśnić, iż przeprowadzenie przez Inwestora konsultacji społecznych nie jest regulowane przepisami ustawy ooś. Konsultacje społeczne rozumiane jako spotkania informacyjne Inwestora z lokalną społecznością, nie są w żaden sposób powiązane z udziałem społeczeństwa w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, dokonywanym w trakcie tej procedury wyłożeniem do wglądu dokumentacji sprawy oraz umożliwieniem społeczeństwu składania uwag i wniosków. Konsultacje tego typu zależą wyłącznie od woli Inwestora.

W dalszej kolejności wyjaśnić należy, iż kompetencje regionalnego dyrektora ochrony środowiska określa ustawa ooś, z której nie wynika aby organ ten odpowiedzialny był za wykonanie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Raport przedkłada Inwestor. W świetle art. 69 ust. 1 ustawy ooś wnioskodawca, składając wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko (do których zalicza się przedmiotowa inwestycja) może wystąpić z wnioskiem o ustalenie zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W przedmiotowym postępowaniu Inwestor nie wystąpił z wnioskiem o ustalenie zakresu raportu, a tym samym tut. organ nie wydawał postanowienia określającego zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W art. 74a ust. 2 ustawy ooś określono wymagania, jakie powinna spełniać osoba wykonująca raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, tj. osoba ta powinna:

1) ukończyć, w rozumieniu przepisów o szkolnictwie wyższym i nauce, co najmniej studia pierwszego stopnia lub studia drugiego stopnia, lub jednolite studia magisterskie na kierunkach związanych z kształceniem w zakresie:

- a) nauk ścisłych z dziedzin nauk chemicznych,
- b) nauk przyrodniczych z dziedzin nauk biologicznych oraz nauk o Ziemi,
- c) nauk technicznych z dziedzin nauk technicznych z dyscyplin: biotechnologia, górnictwo i geologia inżynierska, inżynieria środowiska,
- d) nauk rolniczych, leśnych i weterynaryjnych z dziedzin nauk rolniczych, nauk leśnych lub

2) ukończyć, w rozumieniu przepisów o szkolnictwie wyższym i nauce, studia pierwszego stopnia lub drugiego stopnia lub jednolite studia magisterskie, i posiada co najmniej 3-letnie doświadczenie w pracach w zespołach autorów przygotowujących raporty o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko lub prognozy oddziaływania na środowisko lub była co najmniej pięciokrotnie członkiem zespołów autorów przygotowujących raporty o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko lub prognozy oddziaływania na środowisko.

Jak wynika z oświadczenia autora raportu, w przedmiotowym przypadku wymagania te zostały spełnione.

Odnosząc się do wniosku Spółdzielni o „*należyte przygotowanie propozycji wariantu z „długim tunelem”, wskazujące na rozprowadzenie drogi szybkiego ruchu oraz miejskich ulic, określenie granic inwestycji oraz ewentualnych wyburzeń*”, wyjaśnić należy iż w raporcie przedstawione zostały rozwiązania i parametry techniczne planowanej inwestycji dla wszystkich proponowanych wariantów, w tym dla wariantu 4 – Długi tunel. Na załącznikach graficznych naniesiono linią czarną krawędzie projektowanych dróg prowadzących ruch

miejski, przerywaną linią zieloną zaznaczono obrys projektowanego tunelu, oznaczona została również oś projektowanej drogi ekspresowej (linia czerwona przerywana). Pomimo iż na załącznikach graficznych nie wskazano, które z budynków przeznaczone będą do wyburzenia w przypadku realizacji inwestycji w wariant 4 – Długi tunel, to informacje takie zawarte zostały w treści raportu - tj. w tabeli 38. Obiekty kubaturowe kolidujące z przedsięwzięciem – wariant 4 „DŁUGI TUNEL” (raport str. 89). W ww. tabeli wskazano lokalizację obiektów z podaniem kilometrażu projektowanej drogi S74 oraz rodzaj budynku. Wobec powyższego w ocenie tut. organu powyższa uwaga jest niezasadna.

2. *-----* – email z dnia 18.05.2021 r., w którym wyraził *sprzeciw wobec budowy drogi ekspresowej w bliskim sąsiedztwie osiedla mieszkaniowego „Bocianek”, z uwagi na negatywny wpływ planowanej inwestycji na zdrowie i życie mieszkańców osiedla oraz z uwagi na trudności z parkowaniem na skutek likwidacji garaży.*

Odnosząc się do powyższych kwestii należy zauważyć, że analizując wpływ planowanej inwestycji na środowisko, nie można odnosić się wyłącznie do fragmentu zamierzenia budowlanego, ale do jego całości, z uwzględnieniem wszystkich kryteriów poddawanych ocenie, a nie tylko do wybranych odcinków. Oznacza to, że oddziaływanie inwestycji liniowej, jaką jest przedmiotowe przedsięwzięcie, rozpatruje się w kontekście całokształtu inwestycji, a nie jego części.

Należy wyjaśnić, iż ocena wpływu planowanej inwestycji na środowisko, w tym zdrowie i życie ludzi została przedstawiona w raporcie o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko. W toku prowadzonego postępowania Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach wystąpił do Świętokrzyskiego Powiatowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o opinię w sprawie realizacji przedsięwzięcia w zakresie ochrony zdrowia i życia ludzi. Na podstawie przekazanej dokumentacji w tym raporcie o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko, Świętokrzyski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny pismem znak: NZ.9022.11.4.2021 z dnia 07.05.2021 r. zaopiniował pozytywnie, w zakresie ochrony zdrowia i życia ludzi, realizację przedsięwzięcia wg rekomendowanego przez Inwestora wariantu 3 – Dwa tunele i określił warunki realizacji inwestycji, które zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

Jak wynika z wyjaśnień Inwestora (pismo z dnia 01.07.2021 r.) likwidacja garaży przy ul. Konopnickiej nie będzie wiązać się z zupełnym brakiem miejsc parkingowych, ponieważ po wykonaniu planowanej inwestycji, *„w pasie pomiędzy drogą ekspresową a ul. Konopnickiej znajdzie się wystarczający teren do zagospodarowania go w sposób umożliwiający zapewnienie miejsc do parkowania”*.

3. *-----* pismo z dnia 18.05.2021 r., w którym zwróciła uwagę, *iz obwieszczenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach powinny być czytelne i zrozumiałe dla osób starszych, a także o zorganizowanie konsultacji społecznych na osiedlu Bocianek, w celu umożliwienia mieszkańcom zapoznania się z planowaną inwestycją, jej oddziaływaniem na środowisko oraz zgłoszeniem uwag i wniosków w tym w siedzibie Spółdzielni Mieszkaniowej „Bocianek”*.

W ocenie tut. organu zarzuty dotyczące sposobu redagowania pism urzędowych (obwieszczeń) nie odnoszą się do kwestii środowiskowych. Niemniej jednak należy wyjaśnić, iż sposób redagowania pism urzędowych w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Kielcach reguluje zarządzenie wewnętrzne w sprawie instrukcji dotyczącej standardów w tworzeniu pism urzędowych.

Odnosząc się do prośby o zorganizowanie konsultacji społecznych na osiedlu Bocianek, w celu umożliwienia mieszkańcom zapoznania się z planowaną inwestycją, jej oddziaływaniem na środowisko oraz zgłoszeniem uwag i wniosków, w tym w siedzibie Spółdzielni Mieszkaniowej „Bocianek”, tut. organ wyjaśnia, iż raport o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko został przekazany w wersji elektronicznej do Spółdzielni Mieszkaniowej „Bocianek” w dniu 13.01.2021 r., wobec czego mieszkańcy mieli możliwość zapoznania się z planowanym zamierzeniem budowlanym bezpośrednio w siedzibie Spółdzielni. Ponadto dokumentacja została udostępniona w wersji elektronicznej pod adresem

<https://owncloud.gdos.gov.pl/index.php/s/B561GO1Fz56zKyR>, na etapie trwania 30-dniowej procedury związanej z udziałem społeczeństwa, tj. w terminie od 18.05.2021 r. do 16.06.2021 r., a także dostępna była w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Kielcach. Jak wynika ze zgromadzonego materiału dowodowego mieszkańcy osiedla Bocianek skorzystali z powyższych form zapoznania się z ww. dokumentacją, przedkładając liczne pisma w przedmiocie sprawy.

Mając na uwadze powyższe, przepisy ustawy o oś oraz całość kształt planowanej inwestycji a nie jego fragment, odnoszący się wyłącznie do odcinka drogi przebiegającego w sąsiedztwie osiedla Bocianek, a także sytuację epidemiczną i obowiązujące obostrzenia w zakresie zgromadzeń publicznych, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach nie prowadził w tej sprawie rozprawy administracyjnej tj. spotkania informacyjnego dla mieszkańców, niemniej jednak zdaniem tut. organu dostęp do dokumentacji sprawy został należycie zapewniony.

4.

l - pisma z dnia 02.06.2021 r., w których wniesiono o:

- przedstawienie wpływu inwestycji na Kielecki Obszar Chronionego Krajobrazu z odniesieniem się do zakazów obowiązujących na terenie ww. obszaru,
- przedstawienie danych porównawczych w zakresie poziomu hałasu, zanieczyszczeń powietrza oraz natężenia ruchu na miejskich ulicach miasta Kielce i na osiedlu Bocianek, Szydłówek i Sady, w chwili obecnej jak i po zakończeniu inwestycji,
- uzupełnienie raportu w zakresie emisji hałasu, zanieczyszczeń powietrza, alternatywnej budowie miejsc parkingowych na terenie osiedla Bocianek,
- uzupełnienie raportu w zakresie informacji *na temat czasu i odległości jaki będzie musiał pokonać mieszkaniec osiedla Bocianek (w trakcie inwestycji, jak i po jej zakończeniu) w celu przedostania się na drugą stronę ul. Świętokrzyskiej i o ułatwienia (w pokonaniu tego odcinka) zaplanowane dla osób 70 +*,
- przedstawienie dowodów *„w jaki sposób budowanie podobnej inwestycji poprowadzonej przez środek innych polskich miast przyczyniło się bezpośrednio do rozwoju nowych inwestycji w tych miastach”* lub potwierdzające, iż brak drogi ekspresowej w mieście *„wpływa bezpośrednio na wstrzymanie innych istotnych inwestycji w mieście z punktu widzenia dobra mieszkańców miasta Kielce”*,
- przedstawienie danych, w zakresie *„liczby samochodów (wyluczając kieleckie rejestracje) korzystających w chwili obecnej z drogi ekspresowej na odcinku Cezdyna – Kielce (...), a jaka liczba samochodów stanowi ruch lokalny”* w celu uzasadnienia stwierdzenia zawartego w raporcie, iż budowa drogi wpłynie na poprawę przepustowości z korzyścią dla mieszkańców,
- określenie wpływu inwestycji na populację sów uszatek, zamieszkujących okolice ul. Konopnickiej oraz uaktualnienie danych dotyczących środowiska naturalnego na rok 2021 r., również w zakresie inwentaryzacji ssaków,
- doprecyzowanie terminu „krótkotrwałe” oraz uzupełnienie raportu w zakresie propozycji działań minimalizujących uciążliwość inwestycji na życie mieszkańców terenów sąsiadujących z inwestycją,
- przedstawienie opinii lekarzy na temat wpływu etapu budowy i eksploatacji inwestycji na zdrowie mieszkańców,
- przedstawienie informacji w zakresie rozwiązań umożliwiających pieszym i rowerzystom poruszanie się w trakcie budowy inwestycji,
- uzupełnienie informacji w zakresie oddziaływania proponowanych wariantów inwestycji o zakładane efekty realizacji planowanej inwestycji polegającej na budowie wschodniej obwodnicy Kielc,
- przedstawienie opinii geologicznej w zakresie wpływu budowy tuneli na stosunki wodne w rejonie planowanego przedsięwzięcia, z uwzględnieniem zmiany stanu wód oraz szkodliwego oddziaływania tych zmian na grunty sąsiednie oraz na florę i faunę.

Odnosząc się do uwag dotyczących braku przedstawienia wpływu planowanej inwestycji na Kielecki Obszar Chronionego Krajobrazu, a także konieczności uzupełnienia raportu w zakresie emisji hałasu, zanieczyszczeń powietrza, wyjaśniam, iż:

W raporcie przedstawiono ocenę wpływu planowanej inwestycji na środowisko przyrodnicze, ponadto w zakresie tym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach wzywał Pełnomocnika Inwestora do złożenia dodatkowych wyjaśnień. Uzupełnienia w tej sprawie zawarte zostały w wersji ujednoliconej raportu z 08.04.2021 r., która została udostępniona w wersji elektronicznej pod adresem <https://owncloud.gdos.gov.pl/index.php/s/B561GO1Fz56zKyR>, na etapie trwania 30-dniowej procedury związanej z udziałem społeczeństwa, tj. w terminie od 18.05.2021 r. do 16.06.2021 r. Ponadto planowane zamierzenie należy do inwestycji celu publicznego, dlatego zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz.U. z 2021 r., poz.1098), zakazy obowiązujące w obszarze chronionego krajobrazu jej nie dotyczą.

Celem raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, jest zbadanie jego wpływu na środowisko w sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji. W raporcie wykonano obliczenia emisji hałasu oraz zanieczyszczeń powietrza, których wyniki zawarte zostały w raporcie oraz przedstawione na załącznikach graficznych. Planowana inwestycja nie wprowadza zmian w zakresie organizacji ruchu w obrębie osiedla „Bocianek”, przewidziano jedynie zjazd na ul. Konopnickiej z drogi równoległej obsługującej ruch lokalny. W obliczeniach emisji zanieczyszczeń uwzględnia się natężenie ruchu pojazdów poruszających się po drogach objętych zakresem planowanego przedsięwzięcia. Drogi osiedlowe nie zostały objęte przedmiotowym przedsięwzięciem.

Ponadto w obliczeniach emisji hałasu nie jest możliwe wykluczenie z potoku ruchu natężenia ruchu pojazdów na „kieleckich rejestracjach”. Zastosowanie takiej praktyki będzie powodowało błędną ocenę wpływu inwestycji na klimat akustyczny. Ocena oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny powinna obejmować jego całokształt, uwzględniający faktyczne natężenie ruchu, a nie tylko ruchu tranzytowego czy ruchu miejskiego. W związku z powyższym w ocenie tut. organu zarzuty w tym zakresie są niezasadne.

Podkreślić należy, iż w celu ochrony środowiska przyrodniczego, a także zminimalizowania negatywnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na klimat akustyczny oraz powietrze atmosferyczne, w tym na tereny Osiedla Bocianek, Szydłówek i Sady, w decyzji nałożono na Inwestora szereg warunków, uwzględniających m.in. sposób oraz terminy prowadzenia prac budowlanych, zastosowanie środków ochrony przed hałasem, wykonanie nasadzeń zieleni itp.

Odnosząc się do kwestii likwidacji garaży przy ul. Konopnickiej, należy zwrócić uwagę, iż jak zapewnia Pełnomocnik Inwestora (pismo z dnia 01.07.2021 r.) likwidacja ww. garaży nie będzie wiązać się z zupełnym brakiem miejsc parkingowych, ponieważ po wykonaniu planowanej inwestycji, *„w pasie pomiędzy drogą ekspresową a ul. Konopnickiej znajdzie się wystarczający teren do zagospodarowania go w sposób umożliwiający zapewnienie miejsc do parkowania”*.

W kwestii zapewnienia komunikacji mieszkańcom osiedla na etapie realizacji i eksploatacji wyjaśnić należy, jak wynika z pisma Pełnomocnika Inwestora z dnia 01.07.2021 r., na obecnym etapie inwestycyjnym Inwestor nie ma możliwości wskazania konkretnych rozwiązań umożliwiających pieszym i rowerzystom poruszanie się w trakcie trwania prac budowlanych. Niewątpliwie etap realizacji inwestycji wiązać się będzie z utrudnieniami w komunikacji pieszo-rowerowej oraz samochodowej, które wynikać będą z wprowadzenia zmian w organizacji ruchu w miejscu prowadzonych prac budowlanych. Jak zapewniono w ww. piśmie cyt.: *„obowiązkiem wykonawcy będzie zapewnienie uciąglenia ruchu pojazdów na drogach poprzecznych oraz zapewnienie możliwości poruszania się pieszym i rowerzystom, oczywiście zapewniając im pełne bezpieczeństwo”*.

Projektowany układ drogowy nie będzie w sposób istotny różnił się od stanu obecnego, projekt planowanej inwestycji na odcinku od ul. Warszawskiej do ul. Al. Solidarności zakłada pozostawienie kładki dla pieszych wyposażonej w windę oraz możliwość pieszej komunikacji na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną, w miejscach które funkcjonują obecnie. Wobec powyższego uzupełnienie raportu w zakresie informacji *„na temat czasu i odległości jaki będzie musiał pokonać mieszkaniec osiedla Bocianek (w trakcie inwestycji, jak i po jej*

zakończeniu) w celu przedostania się na drugą stronę ul. Świętokrzyskiej i o ułatwienia (w pokonaniu tego odcinka) zaplanowane dla osób 70 +”, w ocenie tut. organu wydaje się być niezasadne.

Kolejnym wnioskiem zgłoszonym przez [redacted], jest przedstawienie dowodów „w jaki sposób budowanie podobnej inwestycji poprowadzonej przez środek innych polskich miast przyczyniło się bezpośrednio do rozwoju nowych inwestycji w tych miastach” lub potwierdzające, iż brak drogi ekspresowej w mieście „wpływa bezpośrednio na wstrzymanie innych istotnych inwestycji w mieście z punktu widzenia dobra mieszkańców miasta Kielce”. Jak wynika z wyjaśnień Pełnomocnika Inwestora (pismo z dnia 01.07.2021 r.) nie jest możliwe odniesienie się do ww. kwestii z uwagi na brak danych statystycznych w powyższym zakresie. W tym miejscu należy podkreślić, iż ocena zasadności podjęcia inwestycji, funkcjonalności i prawidłowości przyjętych przez Inwestora założeń projektowych, nie leży w kompetencji organów ochrony środowiska.

W piśmie [redacted] i poinformowały, iż okolice ul. Konopnickiej zamieszkują sowy uszatki, wobec czego raport wymaga uzupełnienia w zakresie wpływu inwestycji na populację tych sów jak również wniosły o uaktualnienie raportu w zakresie środowiska przyrodniczego. Odnosząc się do powyższego należy zwrócić uwagę, iż do pism nie załączono konkretnych, aktualnych dowodów (np. w postaci fotografii), poza adresem strony internetowej (<https://echodnia.eu/swietokrzyskie/sowy-osiedlily-sie-na-kieleckim-bocianku-najlepiej-nic-z-tym-nie-robic-radzi-znawca/ar/10393844>), które potwierdziłyby faktyczne miejsca zamieszkiwania sów uszatek na terenie ul. Konopnickiej, ponadto wyniki inwentaryzacji przyrodniczej sporządzonej na potrzeby raportu o oddziaływaniu przedmiotowej inwestycji na środowisko, nie wykazała ich obecności na ww. terenie. Należy również stwierdzić, że ww. gatunek, tak jak większość ptaków bytujących w mieście podlega ochronie prawnej. Zgodnie z publikacją: Chylarecki P., Chodkiewicz T., i inni 2018. Trendy liczebności ptaków w Polsce. GIOŚ, Warszawa, uszatka jest umiarkowanie rozpowszechnionym gatunkiem i nielicznym gatunkiem lęgowym. Podkreślić należy, iż przytoczony w piśmie adres internetowy wskazuje, że dane dotyczące występowania ww. gatunku na osiedlu Bocianek pochodzą z lipca 2016 r., nie są to więc informacje aktualne na temat występowania uszatki w tym rejonie. Jak wynika z raportu inwentaryzacji przyrodniczą prowadzono w strefie buforowej przedsięwzięcia wynoszącej 500 m (w pasie po 250 m od osi istniejącej drogi) w okresie: październik 2009 r., maj – lipiec 2010 r., czerwiec – sierpień 2018 r. Informacje na temat środowiska przyrodniczego uzupełniono również o dane literaturowe, pochodzące z monitoringu przyrodniczego – dane Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, przekazane w 2015 i 2016 r. oraz o dane pochodzące z inwentaryzacji fitosocjologicznej z Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych. Należy mieć na uwadze, iż na etapie realizacji przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na ptaki – wycinka będzie prowadzona poza okresem lęgowym (dopuszcza się wycinkę w tym okresie jedynie pod ścisłym nadzorem ornitologicznym), w związku z czym legi ptaków nie będą zagrożone. W pobliżu osiedla istnieją tereny zadrzewione (m. in. pobliski park międzyosiedlowy im. Dygasińskiego czy okolice Zalewu Kieleckiego) stanowiące dogodne warunki do bytowania ptaków, które mogą znaleźć tam odpowiednie siedliska. Teren planowanej inwestycji jest zurbanizowany, jest to głównie krajobraz miejski z fragmentami drzewostanu i zieleni miejskiej/osiedlowej. Dominują tu obszary mieszkaniowe, usługowe i przemysłowe. Ponadto planowana inwestycja obejmuje głównie tereny obecnie zajęte przez infrastrukturę drogową. Wobec powyższego nie zachodzi potrzeba ponownego wykonania inwentaryzacji przyrodniczej, w tym uzupełnienia dokumentacji w zakresie wpływu inwestycji na populację sów uszatek.

W następnej kolejności zwrócono się z wnioskiem o doprecyzowanie terminu „krótkotrwałe” oraz uzupełnienie raportu w zakresie propozycji działań minimalizujących uciążliwość inwestycji na życie mieszkańców terenów sąsiadujących z inwestycją. Ponownie należy wyjaśnić, iż w raporcie zaproponowane zostały działania minimalizujące negatywne oddziaływanie planowanej inwestycji na środowisko zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji, co zostało uwzględnione w warunkach nałożonych na Inwestora niniejszą decyzją (m.in. warunki dotyczące terminu prowadzenia prac budowlanych w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej w porze dziennej, organizacji zaplecza budowy z dala od zabudowy mieszkaniowej, lokalizacji miejsc składowania materiałów budowlanych, sposobu postępowania z odpadami itp.). Odnosząc

się do terminu określającego oddziaływania etapu budowy inwestycji jako „krótkotrwałe”, należy wyjaśnić, iż oznaczają one oddziaływania, które ustaną po zakończeniu inwestycji, są więc to chwilowe uciążliwości wynikające m.in. ze zmiany organizacji ruchu, prowadzenia prac budowlanych na konkretnym odcinku inwestycji.

Procedura związana z wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w przypadku planowanej inwestycji, umożliwiła zasięgnięcie opinii organu inspekcji sanitarnej oraz właściwego organu Wód Polskich. Ustawa o oś nie wskazuje więc konieczności zasięgnięcia opinii lekarzy - ekspertów. W toku prowadzonego postępowania Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach m.in. wystąpił do Świętokrzyskiego Powiatowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego o opinię w sprawie realizacji przedsięwzięcia w zakresie ochrony zdrowia i życia ludzi. Na podstawie przekazanej dokumentacji w tym raporcie o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko, Świętokrzyski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny pismem znak: NZ.9022.11.4.2021 z dnia 07.05.2021 r. zaopiniował pozytywnie, w zakresie ochrony zdrowia i życia ludzi, realizację przedsięwzięcia wg rekomendowanego przez Inwestora wariantu 3 – Dwa tunele i określił warunki realizacji inwestycji, które zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

W kwestii realizacji wschodniej obwodnicy Kielc – z informacji przekazanych przez Pełnomocnika Inwestora (pismo z dnia 01.07.2021 r.) wynika, iż wschodnia obwodnica Kielc jest obecnie na wstępnej fazie projektowania, wobec czego jej przebieg oraz sposób połączenia z przedmiotowym odcinkiem drogi S74 nie jest aktualnie znany. Nie ma zatem możliwości odniesienia się w dokumentacji do ww. inwestycji. Niezależnie od powyższego budowa wschodniej obwodnicy Kielc nie wpłynie na zmianę natężenia ruchu oraz skład rodzajowy pojazdów poruszających się po planowanym odcinku drogi ekspresowej S74.

Odnosząc się do wpływu budowy tuneli na stosunki wodne w rejonie planowanego przedsięwzięcia, z uwzględnieniem zmiany stanu wód oraz szkodliwego oddziaływania tych zmian na grunty sąsiednie oraz na florę i faunę, należy ponownie powtórzyć iż, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach w decyzji nałożył na Inwestora warunek ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. W ramach powyższego postępowania w związku z zamierzonym wykonywaniem odwodnień budowlanych wykonana zostanie ponowna ocena wpływu budowy tuneli na wody powierzchniowe Zalewu Kieleckiego i rzeki Silnica oraz na wody podziemne GZWP 417 i ujęcia wód, zlokalizowane w sąsiedztwie projektowanego układu drogowego. Mając na uwadze, iż inwestycje drogowe należą do przedsięwzięć mogących potencjalnie negatywnie oddziaływać na zasoby wód podziemnych oraz ujęcia wód podziemnych, konieczne będzie również rozpoznanie warunków hydrogeologicznych występujących w obszarze planowanej inwestycji. W tym celu obowiązkiem Inwestora będzie opracowanie dokumentacji hydrogeologicznej, o której mowa w § 12 rozporządzenia z dnia 18 listopada 2016r. Ministra Środowiska w sprawie dokumentacji hydrogeologicznej i dokumentacji geologiczno-inżynierskiej (tj. dokumentacja hydrogeologiczna dla przedsięwzięcia mogącego negatywnie oddziaływać na wody podziemne, w tym powodować ich zanieczyszczenie. Opracowanie takie powinno zawierać m.in. ustalenie aktualnych warunków hydrogeologicznych w rejonie inwestycji, opis rodzaju, charakteru i stopnia zagrożeń dla wód podziemnych oraz ujęć wody (na etapie realizacji projektowanego przedsięwzięcia, jego eksploatacji i likwidacji oraz w przypadku wystąpienia awarii), ze wskazaniem możliwości zanieczyszczenia gruntów i wód podziemnych oraz czasu i zasięgu migracji potencjalnych zanieczyszczeń. W dokumentacji tej powinny znaleźć się również ustalenia dot. wpływu inwestycji na ilość i przepływ wód podziemnych (w związku z projektowanymi tunelami), zalecenia dotyczące prowadzenia monitoringu występowania zwierciadła wód podziemnych, jakości tych wód oraz wskazania i zalecenia dotyczące konieczności ograniczenia rozmiarów projektowanego przedsięwzięcia lub wprowadzenia rozwiązań w celu ograniczenia jego wpływu na środowisko.

5. *1 – pismo z dnia 19.05.2021 r. , w którym zwróciła uwagę iż obwieszczenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach powinny być czytelne i zrozumiałe dla osób starszych, a także iż dotarcie do siedziby tut. organu stanowi kłopot dla osób starszych, ponadto wniosła o udzielenie informacji w zakresie*

obliczeń rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń do powietrza jakie mogą być emitowane przez samochody osobowe poszukujące miejsc parkingowych z uwagi na wyburzenie garaży. Mając na uwadze powyższe !

wnioskuje o zamieszczanie obwieszczeń czytelnych i zrozumiałych dla osób starszych, zorganizowanie konsultacji społecznych na osiedlu Bocianek, w celu umożliwienia mieszkańcom zapoznania się z planowaną inwestycją, jej oddziaływaniem na środowisko oraz zgłoszeniem uwag i wniosków, w tym w siedzibie Spółdzielni Mieszkaniowej „Bocianek”.

Odnosząc się do powyższego ponownie należy wyjaśnić, iż w ocenie tut. organu zarzuty dotyczące sposobu redagowania pism urzędowych (obwieszczeń) nie odnoszą się do kwestii środowiskowych, wobec czego Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach nie zajmie stanowiska w ww. kwestii. Niemniej jednak sposób redagowania pism urzędowych w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Kielcach regulowany jest zarządzeniem wewnętrznym w sprawie instrukcji dotyczącej standardów w tworzeniu pism urzędowych.

Wyjaśnić należy, iż raport o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko został przekazany w wersji elektronicznej do Spółdzielni Mieszkaniowej „Bocianek” w dniu 13.01.2021 r., wobec czego mieszkańcy mieli możliwość zapoznania się z planowanym zamierzeniem budowlanym bezpośrednio w siedzibie Spółdzielni, bez konieczności osobistego stawiennictwa w siedzibie urzędu. Ponadto dokumentacja została udostępniona w wersji elektronicznej pod adresem <https://owncloud.gdos.gov.pl/index.php/s/B561GO1Fz56zKyR>, na etapie trwania 30-dniowej procedury związanej z udziałem społeczeństwa, tj. w terminie od 18.05.2021 r. do 16.06.2021 r. a także dostępna była w siedzibie tut. organu. Jak wynika ze zgromadzonego materiału dowodowego mieszkańcy osiedla Bocianek skorzystali w powyższych formach zapoznania się z ww. dokumentacją, przedkładając liczne pisma w przedmiocie sprawy.

Jak zapewnia Pełnomocnik Inwestora (pismo z dnia 01.07.2021 r.) likwidacja garaży przy ul. Konopnickiej nie będzie wiązać się z zupełnym brakiem miejsc parkingowych, ponieważ po wykonaniu planowanej inwestycji, *„w pasie pomiędzy drogą ekspresową a ul. Konopnickiej znajduje się wystarczający teren do zagospodarowania go w sposób umożliwiający zapewnienie miejsc do parkowania”*. Mając na uwadze powyższe, w ocenie tut. organu nie można na obecnym etapie inwestycyjnym domniemywać, iż w związku z likwidacją garaży samochody osobowe będą przemieszczać się po osiedlu w poszukiwaniu miejsc parkingowych, generując tym samym wzrost zanieczyszczenia powietrza.

6. *ii* – pismo z dnia 20.05.2021 r., w którym wniósł o *„przedstawienie oceny/symulacji przewidywanego poziomu hałasu i zanieczyszczenia powietrza”* w rejonie *.....*, *.....*, związanego ze zwiększonym natężeniem ruchu na drogach osiedlowych przez samochody osobowe poszukujące miejsc parkingowych z uwagi na wyburzenie garaży i budowę wjazdu na osiedle od strony ul. Świętokrzyskiej oraz ujęcie otrzymanych wyników w tabeli nr 126. *Oddziaływanie poszczególnych wariantów przedmiotowego odcinka drogi w ujęciu wskaźnikowym*. Ponadto *.....* wniósł o zaprezentowanie środków ochrony środowiska, likwidację ww. wjazdu na osiedle Bocianek, oraz o opracowanie wariantu pośredniego pomiędzy wariantem 3 – Dwa tunele a wariantem 4 – Długi tunel, w którym droga S74 poprowadzona będzie w tunelu na odcinku biegnącym wzdłuż osiedla Bocianek.

Uwagi podobnej treści złożyli ponadto:

- *.....* – pismo z dnia 31.05.2021 r.,
- *.....* – pismo z dnia 02.06.2021 r.

Odnosząc się do powyższych uwag, należy ponownie wyjaśnić, iż jak zapewnia Pełnomocnik Inwestora (pismo z dnia 01.07.2021 r.) likwidacja garaży przy ul. Konopnickiej nie będzie wiązać się z zupełnym brakiem miejsc parkingowych, ponieważ po wykonaniu planowanej inwestycji *„w pasie pomiędzy*

drogą ekspresową a ul. Konopnickiej znajdzie się wystarczający teren do zagospodarowania go w sposób umożliwiający zapewnienie miejsc do parkowania". Mając na uwadze powyższe, w ocenie tut. organu nie można na obecnym etapie inwestycyjnym domniemywać, iż w związku z likwidacją garaży samochody osobowe będą przemieszczać się po osiedlu w poszukiwaniu miejsc parkingowych, czy też w związku z projektowanym wjazdem na ul. Konopnickiej (tak jak przypuszczają wnoszący budowa wjazdu na ul. Konopnickiej stworzy kierowcom możliwość wykorzystania dróg osiedlowych w celu ominięcia korków na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną) zwiększony zostanie ruch pojazdów po drogach osiedlowych, generując tym samym wzrost poziomu hałasu oraz zanieczyszczeń powietrza. Powyższe zarzuty nie zostały poparte konkretnymi dowodami, a jedynie oparte na przypuszczeniach, które w ocenie tut. organu są subiektywne.

Celem raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, jest zbadanie jego wpływu na środowisko w sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji. W raporcie wykonano obliczenia emisji hałasu oraz zanieczyszczeń powietrza, których wyniki zawarte zostały w jego treści oraz przedstawione na załącznikach graficznych. W obliczeniach uwzględniono natężenie ruchu pojazdów poruszających się po głównych odcinkach dróg, objętych zakresem planowanego przedsięwzięcia, stanowiących główne szlaki drogowe, przejmujące również natężenie ruchu z dróg miejskich i osiedlowych. Propozycje zabezpieczenia środowiska, w tym przed ponadnormatywnym oddziaływaniem hałasu, zostały przedstawione w raporcie (np. propozycja ekranów akustycznych dla wszystkich wariantów przedstawiono w tabelach 129-131 na str. 278-281; nasadzenia zieleni dla wszystkich wariantów opisano na str. 51-52) oraz zaprezentowane na załącznikach graficznych (ekrany akustyczne oznaczono linią niebieską oraz literą E1÷E44).

Z pisma Pełnomocnika Inwestora wynika również, iż nie przewiduje się zmian w zakresie wyboru wariantu rekomendowanego, inwestycję zaplanowano w wariantcie 3 – Dwa tunele, który oceniony został jako najbardziej korzystny pod względem ekonomicznym przy zapewnieniu dotrzymania standardów jakości środowiska.

W raporcie dokonano porównania proponowanych wariantów przebiegu drogi krajowej nr 74 na terenie miasta Kielce, zarówno pod względem rozwiązań projektowych i technicznych, jak również wpływu na stan środowiska oraz dobra materialne i obiekty kulturowe, co scharakteryzowano w treści niniejszej decyzji. Jak wynika z raportu wybór wariantu 3 – Dwa tunele okazał się w większym stopniu uzasadniony pod względem ekonomicznym (Inwestor zakłada użycie mniejszych nakładów finansowych niż w przypadku budowy w wariantcie 4- Długi tunel), oraz pod względem oddziaływania na środowisko (w analizie wielokryterialnej wariant 3 Dwa tunele uzyskał -19 punktów, natomiast wariant 4 – Długi tunel -24), nie powodując przy tym przekroczeń w zakresie standardów jakości środowiska. Mając na uwadze powyższe Inwestor nie przewiduje zmiany w zakresie rozwiązań projektowych, w tym na odcinku przebiegającym w sąsiedztwie osiedla mieszkaniowego Bocianek tj. od ul. Warszawskiej do skrzyżowania z ul. Al. Solidarności.

Podkreślić należy, że analizując wpływ planowanej inwestycji na środowisko, nie można odnosić się wyłącznie do fragmentu zamierzenia budowlanego, ale do jego całości, z uwzględnieniem wszystkich kryteriów poddawanych ocenie, a nie tylko do wybranych odcinków. Oznacza to, że oddziaływanie inwestycji liniowej, jaką jest przedmiotowe przedsięwzięcie, rozpatruje się w kontekście całokształtu inwestycji, a nie jego części.

7. - pismo z dnia 01.06.2021 r., w którym zgłosił sprzeciw wobec budowy drogi ekspresowej S74 na terenie miasta Kielce oraz wobec wyburzeniu garaży na osiedlu Bocianek. W ocenie wnoszącego, *wyburzenie garaży wpłynie negatywnie na środowisko z uwagi na konieczność parkowania samochodów na trawnikach*. Podkreślił również, iż lepszym rozwiązaniem jest budowa obwodnicy miasta Kielce i wyprowadzenie ruchu poza miasto.

Pismo podobnej treści złożył również

1 – pismo z dnia 04.06.2021 r., w którym

wyraził sprzeciw wobec wyburzenia garaży na osiedlu Bocianek oraz przedstawił własną koncepcję przebiegu drogi ekspresowej S74 na odcinku sąsiadującym z osiedlem, w tym poprowadzenie drogi na wysokości osiedla Bocianek w tunelu.

Odnosząc się do powyższych kwestii, należy mieć na uwadze, iż w trakcie postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, organ nie ocenia zasadności realizacji inwestycji. Rolą organu jest natomiast ocena dopuszczalności objętej wnioskiem inwestycji pod względem wymagań i uwarunkowań środowiskowych. Określa on warunki korzystania ze środowiska dla inwestycji sprecyzowanej we wniosku, o której zakresie decyduje Inwestor (wnioskodawca). Ocena zasadności podjęcia inwestycji, funkcjonalności i prawidłowości przyjętych przez Inwestora założeń projektowych, nie leży w kompetencji organów ochrony środowiska.

Z pisma Pełnomocnika Inwestora z dnia 01.07.2021 r. wynika, iż nie przewiduje się zmian w zakresie wyboru wariantu rekomendowanego, inwestycję zaplanowano w wariantcie 3 – Dwa tunele, który oceniony został jako najbardziej korzystny biorąc pod uwagę względy ekonomiczne oraz oddziaływanie na środowisko, co omówiono w treści decyzji.

W kwestii likwidacji garaży przy ul. Konopnickiej wyjaśniam, gdyż jak zapewnia Inwestor, po wykonaniu planowanej inwestycji „w pasie pomiędzy drogą ekspresową a ul. Konopnickiej znajduje się wystarczający teren do zagospodarowania go w sposób umożliwiający zapewnienie miejsc do parkowania”. W związku z powyższym nie można zakładać, iż pojazdy parkowane będą na terenach zielonych (trawniki osiedlowe).

Analizując wpływ planowanej inwestycji na środowisko, nie można odnosić się wyłącznie do fragmentu zamierzenia budowlanego, ale do jego całości, z uwzględnieniem wszystkich kryteriów poddawanych ocenie, a nie tylko do wybranych odcinków. Oznacza to, że oddziaływanie inwestycji liniowej, jaką jest przedmiotowe przedsięwzięcie, rozpatruje się w kontekście całokształtu inwestycji, a nie jego części.

8. i – pismo z dnia 07.06.2021 r., w którym *przedstawił wyniki własnych pomiarów hałasu wykonane w sąsiedztwie budowanego wieżowca Plaza Tower i na ich podstawie wniósł o wykonanie dodatkowego ekranu akustycznego przy ul. Jesionowej (pomiędzy ekranami E14 i E 16). W piśmie zasugerował również, jako alternatywę do budowy dodatkowych ekranów akustycznych, wykonanie ekranów tunelowych bądź budowę inwestycji wg wariantu 4 – Długi tunel.*

Projektowana droga ekspresowa S74 na odcinku od ul. Zagnańskiej do ul. Klonowej będzie przebiegała w stopniowo pogłębiającym się wykopie, który docelowo na wysokości ul. Klonowej przechodzi w tunel.

Na podstawie przeprowadzonych w raporcie obliczeń i analiz akustycznych oceniono, iż wprowadzone rozwiązania w postaci ekranów akustycznych zabezpieczą tereny chronione akustycznie zlokalizowane w sąsiedztwie planowanej inwestycji, w tym zabudowę wielorodzinną – wieżowce Plaza Tower, przed ponadnormatywnym oddziaływaniem hałasu.

Jak wynika z raportu w obliczeniach emisji hałasu uwzględniono numeryczny model terenu (przyjęto współczynnik pochłaniania fasad budynków, model terenu w oparciu o mapę zasadniczą, model zabudowy odwzorowano w zasięgu potencjalnego oddziaływania drogi) oraz warunki atmosferyczne (temperatura, wilgotność, ciśnienie atmosferyczne). Jak wynika z informacji zawartych w raporcie na odcinku od ul. Zagnańskiej do ul. Warszawskiej do obliczeń przyjęto ok. 24 450 poj./dobę w prognozie na 2022 r., natomiast w 2032 r. ok. 26 540 poj./dobę. Natężenie ruchu na drogach równoległych prowadzących ruch lokalny oszacowano na poziomie ok. 16920 poj./dobę w prognozie na 2022 r. oraz ok. 16670 poj./dobę na rok 2032 r. (droga DR-9) oraz na odcinku Zagnańska - Klonowa ok. 12990 poj./dobę w prognozie na 2022 r. i ok. 12080 poj./dobę w 2032 r. (droga DR-4).

Dla projektowanego układu drogowego w obliczeniach uwzględniono nawierzchnie drogową o zdolności redukcji hałasu na styku koło-nawierzchnia na poziomie minimum 1dB. Na potrzeby obliczeń przyjęto, że będzie to mieszanka mineralno – asfaltowa typu SMA o niskiej ziarnistości 0/8. Nawierzchnie typu SMA 0/8 kwalifikowane są do nawierzchni cichych. W raporcie wykonano obliczenia rozprzestrzeniania się hałasu dla dwóch horyzontów czasowych – dla roku 2022 i 2032.

Wyniki obliczeń dla obu horyzontów przedstawiono na załącznikach graficznych. W celu określenia oddziaływania inwestycji wykonano również obliczenia w punktach receptorowych zlokalizowanych na

terenach podlegających ochronie akustycznej, w tym w punkcie P06 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 3+380 (CH Plaza), na wysokości parteru, I, II, III, IV i V piętra.

Przeprowadzone analizy w zakresie oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny wykazały możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie zarówno w 2022 r. jak i 2032 r., które zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r., w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tj. Dz. U. z 2014 r., poz. 112) wynosi 65 dB w porze dnia oraz 56 dB w porze nocy (w punkcie pomiarowym P06 CH Plaza maksymalne przekroczenie rzędu 3,4 dB stwierdzono w porze nocy w 2022 r. na wysokości V piętra).

W związku z planowaną inwestycją w celu ograniczenia oddziaływania w zakresie emisji hałasu zaprojektowano zabezpieczenia w postaci ekranów akustycznych o łącznej długości ok. 6560 m, w tym ekrany akustyczne E13, E14 (przy projektowanej drodze S74) oraz E42 (na projektowanej estakadzie w ciągu ul. Zagnańskiej), chroniące zabudowę wielorodzinną Plaza Tower.

Jak wynika z pisma [redacted], pomiar własny wykonany 7 listopada 2020 r. wykazał, iż poziom hałasu w porze dnia wyniósł 64,8 dB, zatem na granicy dopuszczalnego poziomu hałasu, przy czym w chwili obecnej na przedmiotowym odcinku drogi brak jest zabezpieczeń hałasowych a droga biegnie po poziomie terenu bez zagłębienia.

Analizy przeprowadzone w raporcie wykazały, że po zastosowaniu ekranów akustycznych w obu perspektywach czasowych, tj. dla 2022 r i 2032 r. dla pory dziennej i nocnej nie przewiduje się przekroczenia wartości normatywnych. Mając na uwadze powyższe oraz wynik poziomu hałasu przedstawiony przez [redacted]

[redacted] pochodzący z pomiarów własnych, na obecnym etapie nie zachodzi potrzeba zaprojektowania dodatkowego ekranu akustycznego pomiędzy ekranami E14 i E 16 zlokalizowanymi przy ul. Jesionowej. Z pisma Pełnomocnika Inwestora z dnia 01.07.2021 r. wynika, iż nie przewiduje się zmian w zakresie wyboru wariantu rekomendowanego, inwestycję zaplanowano w wariantcie 3 – Dwa tunele, który oceniony został jako najbardziej korzystny, a jego oddziaływanie nie powoduje przekroczenia standardów jakości środowiska.

Nadmienić należy, iż celem weryfikacji wpływu planowanej inwestycji na klimat akustyczny, w tym ewentualnego doprecyzowania lokalizacji i parametrów ekranów akustycznych, w decyzji nałożono warunek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, przeprowadzanej w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydawanej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Ponadto celem weryfikacji założeń projektowych z faktycznym oddziaływaniem planowanej inwestycji w decyzji nałożono warunek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych zabezpieczeń mających na celu ochronę ludzi przed hałasem w tym w najbliższych punktach pomiarowych: P06 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 3+380 (CH Plaza).

W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu zastosowane zostaną dodatkowe środki ochrony. W sytuacji, w której pomimo zastosowanych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych standardy jakości środowiska, w zakresie dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach zabudowy chronionej akustycznie, nie będą mogły być dotrzymane, podjęte zostaną działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

9. [redacted] – pismo z dnia 11.06.2021 r., w którym wniósł sprzeciw wobec budowy drogi ekspresowej przez miasto oraz wniósł iż „cały odcinek o długości 5 km winien być wyłożony gumowym asfaltem”, projektowana droga dojazdowa do nieruchomości [redacted] powinna znajdować się jak najbliżej projektowanych ekranów akustycznych, w celu zapewnienia budowy altany śmietnikowej i garażu wnioskuję o pozostawienie min. 15 m odległości pomiędzy budynkiem mieszkalnym a drogą dojazdową, ponadto wnioskuję o poprowadzenie wyjazdu z nieruchomości zgodnie z istniejącym śladem oraz o przebudowę infrastruktury towarzyszącej (tj. wodociąg, kanalizacja, przewody telekomunikacyjne) w sposób rozdzielny do nieruchomości położonych przy [redacted]

Stanowisko tut. organu oraz Inwestora odnośnie powyższych uwag zostało przedstawione w uzasadnieniu niniejszej decyzji, w części odnoszącej się do uwag złożonych przez [redacted] w piśmie z dnia 21.01.2021 r.

Nadmienić należy, że w obliczeniach emisji hałasu uwzględniono nawierzchnię drogową o zdolności redukcji hałasu na styku koło-nawierzchnia na poziomie minimum 1dB. Na potrzeby obliczeń przyjęto, że będzie to mieszanka mineralno – asfaltowa typu SMA o niskiej ziarnistości 0/8. Nawierzchnie typu SMA 0/8 kwalifikowane są do nawierzchni cichych.

10. [redacted] – pismo z dnia 15.06.2021 r., w którym wyraziła sprzeciw wobec budowy węzła „Herby”, w postaci zespołu dwóch wiaduktów drogowych na skrzyżowaniu drogi S74 z ul. Hubalczyków. Ponadto wykonanie ekranu akustycznego spowoduje zaciemnienie nieruchomości położonej w sąsiedztwie projektowanego węzła, co przyczyni się do ograniczenia wzrostu roślin. W piśmie P. [redacted] zwróciła uwagę, iż budowa ww. wiaduktów drogowych niekorzystnie wpłynie na owady, w tym pszczoły i zaobserwowanego tegorocznej wiosny na terenie ogrodu [redacted] czerwonończyka nieparka. W związku z powyższym wnosi o budowę drogi ekspresowej S74 w wariantcie 4 – Długi tunel oraz/ lub pozostawienie układu dróg na skrzyżowaniu ul. Hubalczyków i S74 w stanie istniejącym, co uchroni dom [redacted] zlokalizowany na działce [redacted], przed wyburzeniem.

Jak wynika z raportu na terenie działki [redacted] planowana jest budowa wiaduktu drogowego WD-2B na skrzyżowaniu z drogą DP-2 (ul. Hubalczyków jednia lewa) w km S74 ok. 1+674. Z dokumentacji wynika, że zabudowa znajdująca się na terenie ww. działki przeznaczona jest do wyburzenia.

Z pisma Pełnomocnika Inwestora z dnia 01.07.2021 r. wynika, iż nie przewiduje się zmian w zakresie wyboru wariantu rekomendowanego, inwestycję zaplanowano w wariantcie 3 – Dwa tunele, który oceniony został jako najbardziej korzystny pod względem ekonomicznym przy zapewnieniu dotrzymania standardów jakości środowiska, co omówiono w treści decyzji.

Zgodnie ze stanowiskiem w ww. piśmie Pełnomocnika Inwestora z dnia 01.07.2021 r. ostateczne rozwiązania techniczne m.in. w zakresie wyburzeń, połączenia projektowanego układu drogowego z drogami miejskimi, zawarte zostaną na etapie przygotowania Projektu budowlanego, sporządzanego na potrzeby uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydawanej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. W decyzji tej zatwierdzony zostanie podział nieruchomości i przeniesienie praw własności terenu położonego w liniach rozgraniczających pas drogowy drogi S74 na rzecz Skarbu Państwa. Przyznawane odszkodowania wydawane będą na podstawie stosownej decyzji o ustaleniu wysokości odszkodowania, które przysługiwać będzie „dotychczasowym właścicielom, użytkownikom nieruchomości oraz osobom, którym przysługuje do nieruchomości ograniczone prawo rzeczowe”.

[redacted] poinformowała, iż na terenie jej ogrodu zaobserwowała czerwonończyka nieparka *Lycaena dispar* (prawdopodobnie jeden okaz), objętego ochroną ścisłą, niemniej jednak do pisma nie załączyła konkretnych dowodów (np. w postaci fotografii), które potwierdziłyby występowanie tego gatunku na ww. terenie. Jak wynika z inwentaryzacji przyrodniczej sporządzonej na potrzeby raportu o oddziaływaniu przedmiotowej inwestycji na środowisko, na terenie planowanej inwestycji nie stwierdzono obecności tego gatunku motyla ani też roślin żywicielskich dla tego gatunku.

Inwentaryzację przyrodniczą prowadzono w strefie buforowej przedsięwzięcia wynoszącej 500 m (w pasie po 250 m od osi istniejącej drogi) w okresie: październik 2009 r., maj – lipiec 2010 r., czerwiec – sierpień 2018 r. Informacje na temat środowiska przyrodniczego uzupełniono również o dane literaturowe, pochodzące z monitoringu przyrodniczego – dane Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, przekazane w 2015 i 2016 r. oraz o dane pochodzące z inwentaryzacji fitosocjologicznej z Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych. Należy mieć na uwadze, iż teren planowanej inwestycji jest zurbanizowany, jest to głównie krajobraz miejski z fragmentami

drzewostanu i zieleni miejskiej/osiedlowej. Dominują tu obszary mieszkaniowe, usługowe i przemysłowe. Ponadto planowana inwestycja obejmuje głównie tereny obecnie zajęte przez infrastrukturę drogową. Na obszarze tym nie wyznaczono obszarów szczególnej ochrony siedlisk Natura 2000. Śledząc dostępne na stronach internetowych materiały dotyczące tego gatunku, np. na stronie http://siedliska.gios.gov.pl/images/pliki_pdf/wyniki/2013-2014/dla_zwierzat/Czerwoczyk-nieparek-Lycenadispar2.pdf, główną bazą pokarmową czerwończyka nieparka stanowią różne gatunki szczawiu, a siedliska które zamieszkują stanowią głównie łąki kośne, ugorowane, pastwiska, brzegi zbiorników wodnych, rowów melioracyjnych.

Mając na uwadze powyższe mało prawdopodobne jest aby gatunek ten zasiedlał tereny ogródków przydomowych położonych na terenach zurbanizowanych, w sąsiedztwie dróg o znaczeniu krajowym. Prawdopodobne jest natomiast, iż motyl ten pojawił się na ww. terenie w celu poszukiwania bazy pokarmowej. Przypuszczać można, iż na etapie budowy motyl ten zostanie spłoszony, w konsekwencji czego znajdzie inne dogodne miejsce do żerowania. Zdaniem tut. organu realizacja planowanej inwestycji nie będzie zatem powodowała strat w populacji tego gatunku.

11. *h* – pismo z dnia 14.06.2021 r. w którym wyraził sprzeciw wobec wyburzeniu garaży na osiedlu Bocianek, z uwagi na utratę miejsc parkingowych.

Jak zapewnia Pełnomocnik Inwestora (pismo z dnia 01.07.2021 r.) likwidacja garaży przy ul. Konopnickiej nie będzie wiązać się z zupełnym brakiem miejsc parkingowych, ponieważ po wykonaniu planowanej inwestycji „*w pasie pomiędzy drogą ekspresową a ul. Konopnickiej znajdzie się wystarczający teren do zagospodarowania go w sposób umożliwiający zapewnienie miejsc do parkowania*”. Mając na uwadze powyższe, w ocenie tut. organu nie można na obecnym etapie inwestycyjnym domniemywać, iż w związku z likwidacją garaży nie będzie miejsc do parkowania na terenie osiedla Bocianek.

12. *k* – pismo z dnia 15.06.2021 r., w którym *wyraził sprzeciw wobec budowy drogi ekspresowej przez centrum miasta w wariantcie preferowanym przez Inwestora 3- Dwa tunele, na rzecz wariantu 4 – Długi tunel. Zdaniem wnioskującego, budowa drogi ekspresowej przez miasto z uwagi na duże natężenie ruchu generujące ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne oraz emisję zanieczyszczeń do powietrza, spowoduje negatywne oddziaływanie na zdrowie i życie mieszkańców oraz środowisko naturalne, w tym siedlisko ślimaka winniczka.*

Z pisma Pełnomocnika Inwestora z dnia 01.07.2021 r. wynika, iż nie przewiduje się zmian w zakresie wyboru wariantu rekomendowanego, inwestycję zaplanowano w wariantcie 3 – Dwa tunele, który oceniony został jako najbardziej korzystny pod względem ekonomicznym przy zapewnieniu dotrzymania standardów jakości środowiska.

Odnosząc się do powyższych kwestii, należy mieć na uwadze, iż w trakcie postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, organ nie ocenia zasadności realizacji inwestycji. Rolą organu jest natomiast ocena dopuszczalności objętej wnioskiem inwestycji pod względem wymagań i uwarunkowań środowiskowych. Określa on warunki korzystania ze środowiska dla inwestycji sprecyzowanej we wniosku, o której zakresie decyduje Inwestor (wnioskodawca). Ocena zasadności podjęcia inwestycji, funkcjonalności i prawidłowości przyjętych przez Inwestora założeń projektowych, nie leży w kompetencji organów ochrony środowiska.

Nadmienić należy, że w raporcie wykonano obliczenia emisji hałasu oraz zanieczyszczeń powietrza, których wyniki zawarte zostały w treści dokumentu oraz przedstawione na załącznikach graficznych. W obliczeniach uwzględniono natężenie ruchu pojazdów poruszających się po głównych odcinkach dróg, objętych zakresem planowanego przedsięwzięcia, stanowiących główne szlaki drogowe, przejmujące również natężenie ruchu z dróg miejskich i osiedlowych, tak jak w chwili obecnej. Jak wynika z dokumentacji na odcinku od ul. Warszawskiej do ul. Al. Solidarności (węzeł „Kielce- Bocianek”) do obliczeń przyjęto ok. 24 450 poj./dobę w prognozie na 2022 r., oraz ok. 26 540 poj./dobę w 2032 r. Natomiast maksymalne

natężenie ruchu na drogach równoległych prowadzących ruch lokalny na odcinku Warszawska - Al. Solidarności wynosić będzie w prognozie na 2022 r. ok. 6750 poj./dobę i ok. 8880 poj./dobę w 2032 r. (droga DR-3) oraz ok. 5810 poj./dobę w prognozie na 2022 r. oraz na rok 2032 (droga DR-4).

Z uwagi na możliwość wystąpienia przekroczeń w zakresie dopuszczalnego poziomu hałasu zaproponowane zostały zabezpieczenia w postaci ekranów akustycznych (parametry oraz lokalizacja ekranów zawarta została w raporcie w tabelach 129-131 na str. 278-281), które zostały zaprezentowane na załącznikach graficznych (ekrany akustyczne oznaczono linią niebieską oraz literą E1+E44). Analizy przeprowadzone w raporcie wykazały, że po zastosowaniu ekranów akustycznych w obu perspektywach czasowych, tj. dla 2022 r i 2032 r. dla pory dziennej i nocnej nie przewiduje się przekroczenia wartości normatywnych.

Nadmienić należy, iż celem weryfikacji wpływu planowanej inwestycji na klimat akustyczny w tym doprecyzowania lokalizacji i parametrów ekranów akustycznych, w decyzji nałożono warunek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Ponadto celem weryfikacji założeń projektowych z faktycznym oddziaływaniem planowanej inwestycji w decyzji nałożono warunek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych zabezpieczeń mających na celu ochronę ludzi przed hałasem w tym w najbliższych punktach pomiarowych: P12 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 4+400 (ul. Konopnickiej 3) oraz P13 - zlokalizowanym w km drogi S74 ok. 4+420 (ul. Szermentowskiego 16).

W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu zastosowane zostaną dodatkowe środki ochrony. W sytuacji, w której pomimo zastosowanych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych standardy jakości środowiska, w zakresie dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach zabudowy chronionej akustycznie, nie będą mogły być dotrzymane, podjęte zostaną działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

W kwestii wpływu przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, w tym stanowisko ślimaka winniczka, należy mieć na uwadze, że teren planowanej inwestycji jest zurbanizowany, jest to głównie krajobraz miejski z fragmentami drzewostanu i zieleni miejskiej/osiedlowej. Dominują tu obszary mieszkaniowe, usługowe i przemysłowe. Ponadto planowana inwestycja obejmuje głównie tereny obecnie zajęte przez infrastrukturę drogową. Na analizowanym terenie dominują siedliska związane z terenami miejskimi, charakteryzujące się występowaniem roślin synantropijnych, ruderalnych.

Zdaniem realizacja inwestycji będzie zagrażać stanowisku ślimaka winniczka *Helix pomatia*, jednak nie określił lokalizacji tego stanowiska oraz nie poparł swoich wniosków konkretnymi dowodami (np. w postaci fotografii stanowiska ślimaka winniczka). Z przeprowadzonej na potrzeby raportu inwentaryzacji wynika, iż spośród bezkręgowców objętych ochroną częściową zaobserwowano ww. gatunek ślimaka, którego pojedyncze osobniki spotykano poza terenem oddziaływania inwestycji, w odległości ok. 330 m. Jak oceniono w raporcie realizacja inwestycji nie będzie negatywnie wpływać na populację ww. gatunku.

13. – pismo z dnia 14.06.2021 r. oraz z dnia 16.06.2021 r. (tej samej treści). W ww. pismach wyraził sprzeciw wobec budowy drogi ekspresowej w centrum miasta, zwrócił uwagę na potrzebę rozwoju transportu publicznego, gdyż budowa dróg nie wpłynie na poprawę przepustowości, „pomaga jedynie na krótki czas i stosunkowo szybko ludzie zachęceni (poprzez większą ilość pasów ruchu) do jazdy własnymi autami ponownie doprowadzają do ich zapchania”. Kolejną zgłoszoną uwagą jest obecne odczuwanie negatywnego oddziaływania hałasu i zanieczyszczenia powietrza na terenie osiedla Bocianek, co zostanie dodatkowo spotęgowane budową drogi ekspresowej w wariantcie 3 – Dwa tunele. Zdaniem :
o jedynym rozsądnym rozwiązaniem jest poprowadzenie drogi wg wariantu 4 – Długi tunel bądź opracowanie nowego wariantu łączącego węzeł „Bocianek” z węzłem „Wiśniówka”, a więc poprowadzenie obwodnicy trasa ul. Radomskiej z wykorzystaniem DK 73. W pismach podniesiono również, że:

– Wariant 1 – Mury oporowe jest nie do zaakceptowania m.in. z uwagi na zajętość terenów zielonych, wyburzenia garaży na osiedlu Bocianek, negatywne oddziaływanie na klimat akustyczny oraz powietrze atmosferyczne,

- Wariant 3 – Dwa tunele również jest nie do przyjęcia z uwagi na zajętość terenów zielonych, wyburzenie garaży na osiedlu Bocianek, budowę wjazdu na ul. Konopnickiej, co wpłynie na zwiększenie ruchu na drogach osiedlowych oraz na związane z tym oddziaływania emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza,
- Wariant 4 – Długi tunel jest najbardziej korzystny ponieważ „nie posiada wad związanych z hałasem i zanieczyszczeniem”, umożliwia poprowadzenie ruchu lokalnego nad tunelem w jego osi „zweźając tym samym obecne pasy drogowe, oddalając źródła hałasu i spalin z dróg lokalnych od domów i uwalniając tą przestrzeń na tereny zielone”, nie wymusza wyburzeń garaży na osiedlu Bocianek.

Odnosząc się do powyższych kwestii, należy mieć na uwadze, iż w trakcie postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, organ ochrony środowiska nie ocenia zasadności realizacji inwestycji. Rolą organu jest natomiast ocena dopuszczalności objętej wnioskiem inwestycji pod względem wymagań i uwarunkowań środowiskowych. Określa on warunki korzystania ze środowiska dla inwestycji sprecyzowanej we wniosku, o której zakresie decyduje Inwestor (wnioskodawca). Ocena zasadności podjęcia inwestycji, funkcjonalności i prawidłowości przyjętych przez Inwestora założeń projektowych, nie leży w kompetencji organów ochrony środowiska.

Nadmienić również należy, że analizując wpływ planowanej inwestycji na środowisko, nie można odnosić się wyłącznie do fragmentu zamierzenia budowlanego, ale do jego całości, z uwzględnieniem wszystkich kryteriów poddawanych ocenie, a nie tylko do wybranych odcinków. Oznacza to, że oddziaływanie inwestycji liniowej, jaką jest przedmiotowe przedsięwzięcie, rozpatruje się w kontekście całokształtu inwestycji, a nie jej części.

W raporcie o oddziaływaniu planowanego zamierzenia na środowisko m.in. wykonano obliczenia emisji hałasu oraz zanieczyszczeń powietrza, których wyniki zawarte zostały w ww. dokumencie oraz przedstawione na załącznikach graficznych. Analizy przeprowadzone w raporcie, przy założeniu działań ograniczających emisję, wykazały że w obu perspektywach czasowych, tj. dla 2022 r i 2032 r. nie przewiduje się przekroczenia wartości normatywnych w zakresie emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza. W raporcie dokonano również porównania proponowanych wariantów przebiegu drogi krajowej nr 74 na terenie miasta Kielce, co zostało omówione w treści decyzji oraz w odpowiedziach na uwagi zgłoszone przez inne osoby.

W ocenie tut. organu nie można na obecnym etapie inwestycyjnym domniemywać, iż w związku z likwidacją garaży przy ul. Konopnickiej samochody osobowe będą przemieszczać się po osiedlu w poszukiwaniu miejsc parkingowych, czy też w związku z projektowanym wjazdem na ul. Konopnickiej zwiększony zostanie ruch pojazdów po drogach osiedlowych, generując tym samym wzrost poziomu hałasu oraz zanieczyszczeń powietrza. Powyższe zarzuty nie zostały poparte konkretnymi dowodami, a jedynie oparte na przypuszczeniach, które w ocenie tut. organu są subiektywne.

W związku z wypełnieniem przez Inwestora wymogów formalnych do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla w/w przedsięwzięcia, po szczegółowej analizie zgromadzonych materiałów oraz specyfiki planowanego przedsięwzięcia we wszystkich aspektach środowiskowych orzeczono jak w osnowie decyzji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji stronie służy odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Zgodnie z art. 57 § 5 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Kpa) termin uważa się za zachowany, jeżeli przed jego upływem pismo zostało wysłane w formie dokumentu elektronicznego (poprzez ePUAP) do organu administracji publicznej, a nadawca otrzymał urzędowe poświadczenie odbioru lub zostało nadane w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. - Prawo pocztowe (tekst jedn. Dz. U. z 2020 r. poz. 1041), którego obowiązki pełni obecnie Poczta Polska S.A.

Zgodnie z art. 127a § 1 i § 2 Kpa 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. Strony zrzekając się prawa do wniesienia odwołania zrzekają się zatem równocześnie prawa wniesienia skargi do sądu.

Zgodnie z art. 130 § 4 Kpa decyzja podlega wykonaniu przed upływem terminu do wniesienia odwołania, jeżeli jest zgodna z żądaniem wszystkich stron lub jeżeli wszystkie strony zrzekły się prawa do wniesienia odwołania.



up. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach
p.o. ZASTĘPCY REGIONALNEGO DYREKTORA
OCHRONY ŚRODOWISKA
– Regionalnego Konserwatora Przyrody w Kielcach

mgr inż. Magdalena Olesińska

Załącznik:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia
2. Lokalizacja przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad adres do doręczeń: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Kielcach za pośrednictwem Pełnomocnika
Pan Piotr Piotrkowicz
Schuessler-Plan Inżynierzy Sp. z o. o.
Al. Jerozolimskie 96
00-807 Warszawa
2. Gmina Kielce – doręczenie elektroniczne ePUAP
3. Pozostałe strony poprzez obwieszczenie wywieszzone na tablicach ogłoszeń:
 - Urzędu Miasta Kielce
 - w rejonie terenu realizacji przedsięwzięcia
 - w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Kielcach
 - w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Kielcach
4. aa

Do wiadomości:

1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad adres do doręczeń: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Kielcach - doręczenie elektroniczne ePUAP
2. Świętokrzyski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny – doręczenie elektroniczne ePUAP
3. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie – doręczenie elektroniczne ePUAP

Załącznik 1

do decyzji znak: WOO-I.420.16.2020.KT.46 z dnia 30.07.2021 r.
o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.:
**„Rozbudowa drogi krajowej nr 74 do parametrów drogi 2-
jezdniowej, klasy ekspresowej na odcinku przejścia przez Kielce
(węzeł Kielce Zachód/S7 – węzeł Kielce Bocianek/DK73)”**

Charakterystyka przedsięwzięcia

1. Zakres planowanego przedsięwzięcia:

Inwestycja polegać będzie na rozbudowie drogi krajowej nr 74 (DK74) na odcinku o długości ok. 5 km tj. od węzła „Kielce Zachód” do węzła „Kielce Bocianek”, do parametrów drogi dwujezdniowej, klasy ekspresowej wraz z budową dróg równoległych prowadzących ruch lokalny oraz przebudową dróg poprzecznych. Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w granicach administracyjnych miasta Kielce, woj. świętokrzyskie.

Początek projektowanej drogi ekspresowej S74 znajduje się w km ok. 77+939 istniejącej DK74 (km opracowania 0+000), w rejonie skrzyżowania z ulicą Zakładową w Kielcach, a koniec w km ok. 82+949 istniejącej DK 74 (km opracowania 5+010), na skrzyżowaniu z Al. Solidarności w Kielcach. Droga na całym odcinku przebiegać będzie po istniejącym śladzie, natomiast projektowane drogi równoległe poprowadzone zostaną częściowo po nowym śladzie, wzdłuż istniejącej infrastruktury drogowej.

W ramach przedsięwzięcia przewidziano:

1) Budowę obiektów inżynierskich, w tym:

- a) 2 węzłów drogowych zapewniających połączenie drogi ekspresowej z układem istniejących dróg lokalnych, tj.:
 - węzeł „Herby” jako zespół dwóch wiaduktów drogowych zlokalizowanych na skrzyżowaniu z drogą powiatową 0935T (ul. Hubalczyków), tj.: wiadukt WD-2A w km ok. 1+637 projektowanej drogi S74 i wiadukt WD-2B w km ok. 1+674 projektowanej drogi S74;
 - węzeł „Skrzetle” jako zespół dwóch wiaduktów drogowych zlokalizowanych na skrzyżowaniu z ul. Zagnańską, tj.: wiadukt WD-4A w km ok. 3+235 projektowanej drogi S74 i wiadukt WD-4B w km ok. 3+274 projektowanej drogi S74;
- b) rozbudowę węzła „Kielce Bocianek” zlokalizowanego w km projektowanej drogi ekspresowej ok. 5+410 na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 73 (Al. Solidarności), poprzez budowę w ciągu DK73 estakady ES-11 nad projektowaną drogą S74;
- c) budowę dwóch tuneli drogowych w ciągu projektowanej drogi ekspresowej S74 tj.:
 - tunelu T-1 na odcinku od km drogi S74 ok. 2+440 do km ok. 2+640 – przejście pod skrzyżowaniem z ul. Olszewskiego,
 - tunelu T-2 na odcinku od km drogi S74 ok. 3+720 do km ok. 4+215 – przejście na odcinku od ul. Klonowej do ul. Warszawskiej;
- d) budowę 2 wiaduktów drogowych: WD-1 w km drogi S74 ok. 0+533 w ciągu drogi poprzecznej DP-1 do projektowanego ronda na skrzyżowaniu ul. Transportowców z ul. Kongresową oraz WD-7 w km drogi S74 ok. 4+244 na skrzyżowaniu z ul. Warszawską;
- e) budowę estakady ES-1 w km drogi S74 ok. 3+243 łączącej ul. Jesionową i ul. Zagnańską;
- f) rozbiórkę 2 istniejących wiaduktów kolejowych i budowę nowych tj.:
 - wiaduktu WK-1 w ciągu łącznicy kolejowej nr 567 Kielce Piaski – Kielce Herbskie zlokalizowanego w km drogi S74 ok. 2+887,

- wiaduktu WK-2 w ciągu linii kolejowej nr 8 Warszawa – Kraków zlokalizowanego w km drogi S74 ok. 2+990;
 - g) budowę 2 skrzyżowań typu rondo tj.:
 - na skrzyżowaniu projektowanej drogi poprzecznej DP-1 z ul. Transportowców i ul. Kongresową, jako rondo małe, czterowlotowe, jednopasowe o średnicy zewnętrznej 40,00 m i średnicy wyspy środkowej 26,00 m,
 - w km drogi S74 ok. 2+538 na skrzyżowaniu projektowanych dróg równoległych prowadzących ruch lokalny z ul. Olszewskiego (nad tunelem T-1), jako rondo średnie, pięciowlotowe, dwupasowe o średnicy zewnętrznej 55,00 m i średnicy wyspy środkowej 34,60 m;
 - h) przebudowę przejścia podziemnego dla pieszych PP-1 w km drogi S74 ok. 3+563 (ul. Topolowa) oraz schodów południowych przy kładce dla pieszych w km drogi S74 ok. 4+565 (na wysokości ul. Tadeusza Boya Żeleńskiego);
 - i) przebudowę tarasu widokowego na obiekcie hydrotechnicznym OH-1 w km drogi S74 ok. 3+503;
 - j) budowę murów oporowych na odcinkach w km drogi S74 ok.: 1+380 – 2+440; 2+640 – 3+720; 4+215 – 4+540, tj. przy dojazdach do tuneli T-1 i T-2 oraz do wiaduktów WD-2A, WD-2B, WD-4a, WD-4B, WD-7 o wysokości zmiennej do ok. 8 m;
- 2) Budowę systemu odwodnienia wraz z urządzeniami oczyszczającymi.
 - 3) Budowę ekranów akustycznych.
 - 4) Budowę dróg równoległych obsługujących ruch lokalny oraz przebudowę dróg poprzecznych.
 - 5) Przebudowę urządzeń infrastruktury technicznej kolidującej z drogą, m.in.: sieci wodociągowej, kanalizacyjnej, gazowej, ciepłowniczej i elektroenergetycznej.

Realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z wyburzeniem ok. 99 obiektów kubaturowych, w tym ok. 32 budynków mieszkalnych.

Przewidywana zajętość terenu związana z realizacją inwestycji wyniesie ok. 56 ha.

2. Projektowany układ drogowy i pieszo-rowerowy

a) Parametry techniczne planowanych dróg:

Parametry projektowanej drogi ekspresowej S74:

- klasa techniczna drogi	S (droga ekspresowa)
- obciążenie ruchem:	115 kN/oś
- kategoria ruchu:	KR6
- prędkość projektowa	$V_p = 80$ km/h
- prędkość miarodajna	$V_m = 100$ km/h
- szerokość pasów ruchu	ok. 3,5 m
- szerokość pasa awaryjnego	ok. 2,5 m
- szerokość pasa dzielącego	ok. 5 m (z poszerzeniami na łukach poziomych)
- przekrój	2x2 (docelowo 2x3 na całym odcinku drogi)

Wzdłuż przedmiotowej drogi po obu jej stronach projektowane są drogi równoległe prowadzące ruch lokalny. Ruch lokalny na odcinku od węzła „Kielce Zachód” do ul. Zagnańskiej przejęty zostanie poprzez istniejący układ drogowy oraz poprzez projektowane drogi równoległe. Na pozostałym odcinku ruch lokalny powiązany będzie z projektowanymi drogami równoległymi. Na odcinku ul. Zagnańska – węzeł „Kielce Bocianek” drogi równoległe tworzą skrzyżowania również z ulicą Klonową, Marszałkowską i Warszawską. Połączenia z tymi ulicami zaprojektowano jako skrzyżowania skanalizowane tj. z rozbudową wlotów o dodatkowe pasy lewo- i prawo- skrętów w zależności od warunków ruchowych. W ramach

inwestycji przewiduje się również przebudowę dróg poprzecznych, tj. dróg krzyżujących się z planowaną inwestycją.

Układ wysokościowy dróg równoległych i poprzecznych został dostosowany do rozwiązań trasy głównej z uwzględnieniem wymaganych skrajni obiektów. W rozwiązaniu w profilu zastosowano minimalne pochylenia podłużne o wartości 0,3% i maksymalne o wartości 3,7%.

Parametry projektowanej drogi równoległej DR-1 o długości ok. 2,2 km:

– klasa techniczna drogi	L (droga lokalna)
– obciążenie ruchem	115 kN/oś
– kategoria ruchu	KR3
– prędkość projektowa	$V_p = 40$ km/h
– szerokość pasa drogowego	ok. 8 m - 25 m
– szerokość pasa ruchu	ok. 3,5 m
– szerokość ścieżki rowerowej	ok. 2,5 m
– szerokość chodnika	ok. 2 m – 2,5 m
– szerokość zatoki autobusowej	ok. 3 m

Parametry projektowanej drogi równoległej DR-2 o długości ok. 1,4 km:

– klasa techniczna drogi	L (lokalna)
– obciążenie ruchem	115 kN/oś
– kategoria ruchu	KR3
– prędkość projektowa	$V_p = 40$ km/h
– szerokość pasa drogowego	ok. 13 m – 25 m
– szerokość pasa ruchu	ok. 3,5 m
– szerokość ścieżki rowerowej	ok. 2 m – 2,5 m
– szerokość chodnika	ok. 1,5 m – 2,5 m
– szerokość zatoki autobusowej	ok. 3 m

Parametry projektowanej drogi równoległej DR-3 o długości ok. 1,5 km:

– klasa techniczna drogi	Z (droga zbiorcza)
– obciążenie ruchem	115 kN/oś
– kategoria ruchu	KR4
– prędkość projektowa	$V_p = 40$ km/h
– szerokość pasa drogowego	ok. 15 m – 27 m
– szerokość pasa ruchu	ok. 3,5 m – 4 m
– szerokość ścieżki rowerowej	ok. 2 m – 2,5 m
– szerokość chodnika	ok. 3 m – 4 m
– szerokość zatoki autobusowej	ok. 3 m

Parametry projektowanej drogi równoległej DR-4 o długości ok. 2,4 km:

– klasa techniczna drogi	Z (droga zbiorcza)
– obciążenie ruchem	115 kN/oś
– kategoria ruchu	KR4
– prędkość projektowa	$V_p = 40$ km/h
– szerokość pasa drogowego	ok. 12 m – 25 m

- szerokość pasa ruchu ok. 3,5 m – 4 m
- szerokość ścieżki rowerowej ok. 2 m – 2,5 m
- szerokość chodnika ok. 2,5 m – 3 m
- szerokość zatoki autobusowej ok. 3 m

Parametry projektowanej drogi równoległej DR-5 o długości ok. 0,39 km:

- klasa techniczna drogi L (droga lokalna)
- obciążenie ruchem 115 kN/oś
- kategoria ruchu KR3
- prędkość projektowa $V_p = 40$ km/h
- szerokość pasa drogowego ok. 8 m – 16 m
- szerokość pasa ruchu ok. 2,5 m
- szerokość ścieżki rowerowej ok. 2 m – 2,5 m
- szerokość chodnika ok. 2 m

Parametry projektowanej drogi równoległej DR-6 o długości ok. 0,36 km:

- klasa techniczna drogi Z (droga zbiorcza)
- obciążenie ruchem 115 kN/oś
- kategoria ruchu KR4
- prędkość projektowa $V_p = 40$ km/h
- szerokość pasa drogowego ok. 17 m – 25 m
- szerokość pasa ruchu ok. 3,5 m
- szerokość ścieżki rowerowej ok. 2 m
- szerokość chodnika ok. 2,5 m

Parametry projektowanej drogi równoległej DR-7 o długości ok. 1 km:

- klasa techniczna drogi L (droga lokalna)
- obciążenie ruchem 115 kN/oś
- kategoria ruchu KR3
- prędkość projektowa $V_p = 40$ km/h
- szerokość pasa drogowego ok. 13 m – 22 m
- szerokość pasa ruchu ok. 4 m
- szerokość ścieżki rowerowej ok. 2 m – 3 m
- szerokość chodnika ok. 3 m
- szerokość zatoki autobusowej ok. 3 m

Parametry projektowanej drogi równoległej DR-9 o długości ok. 0,9 km:

- klasa techniczna drogi Z (droga zbiorcza)
- obciążenie ruchem 115 kN/oś
- kategoria ruchu KR4
- prędkość projektowa $V_p = 40$ km/h
- szerokość pasa drogowego ok. 16 m – 27 m
- szerokość pasa ruchu ok. 3,5 m

- szerokość ścieżki rowerowej ok. 2 m – 2,5 m
- szerokość chodnika ok. 2,5 m
- szerokość zatoki autobusowej ok. 3 m

Parametry projektowanej drogi poprzecznej DP-1 o długości ok. 0,10 km:

- klasa techniczna drogi L (droga lokalna)
- obciążenie ruchem 115 kN/oś
- kategoria ruchu KR3
- prędkość projektowa $V_p = 40$ km/h
- szerokość pasa drogowego ok. 14 m – 28 m
- szerokość pasa ruchu ok. 3,5 m
- szerokość chodnika ok. 2 m

Parametry projektowanej drogi poprzecznej DP-2 o długości ok. 0,41 km:

- klasa techniczna drogi Z (droga zbiorcza)
- obciążenie ruchem 115 kN/oś
- kategoria ruchu KR4
- prędkość projektowa $V_p = 40$ km/h
- szerokość pasa drogowego ok. 20 m – 34 m
- szerokość pasa ruchu ok. 3,5 m
- szerokość ścieżki rowerowej ok. 2 m – 2,5 m
- szerokość chodnika ok. 2,5 m – 3,5 m

Parametry projektowanej drogi poprzecznej DP-3 o długości ok. 0,10 km:

- klasa techniczna drogi L (droga lokalna)
- obciążenie ruchem 115 kN/oś
- kategoria ruchu KR3
- prędkość projektowa $V_p = 40$ km/h
- szerokość pasa drogowego ok. 25 m
- szerokość pasa ruchu ok. 3,5 m
- szerokość ścieżki rowerowej ok. 2 m
- szerokość chodnika ok. 2 m

Parametry projektowanej drogi poprzecznej DP-4 o długości ok. 0,08 km:

- klasa techniczna drogi Z (droga zbiorcza)
- obciążenie ruchem 115 kN/oś
- kategoria ruchu KR4
- prędkość projektowa $V_p = 40$ km/h
- szerokość pasa drogowego ok. 20 m
- szerokość pasa ruchu ok. 3,5 m
- szerokość ścieżki rowerowej ok. 1,5 m
- szerokość chodnika ok. 2 m

Parametry projektowanej drogi poprzecznej DP-5 o długości ok. 0,13 km:

- klasa techniczna drogi	L (droga lokalna)
- obciążenie ruchem	115 kN/oś
- kategoria ruchu	KR3
- prędkość projektowa	$V_p = 40$ km/h
- szerokość pasa drogowego	ok. 30 m
- szerokość pasa ruchu	ok. 3,5 m – 4 m
- szerokość ścieżki rowerowej	ok. 2 m
- szerokość chodnika	ok. 2,25 m – 3 m
- szerokość zatoki autobusowej	ok. 3 m

Parametry projektowanej drogi poprzecznej DP-6 o długości ok. 93 m:

- klasa techniczna drogi	Z (droga zbiorcza)
- obciążenie ruchem	115 kN/oś
- kategoria ruchu	KR4
- prędkość projektowa	$V_p = 40$ km/h
- szerokość pasa drogowego	ok. 21 m – 50 m
- szerokość pasa ruchu	ok. 3,5 m, 4 m, 4,5 m
- szerokość chodnika	ok. 2,5 m – 3 m
- szerokość zatoki autobusowej	ok. 3 m

Parametry projektowanej drogi poprzecznej DP-7 o długości ok. 73 m:

- klasa techniczna drogi	Z (droga zbiorcza)
- obciążenie ruchem	115 kN/oś
- kategoria ruchu	KR4
- prędkość projektowa	$V_p = 40$ km/h
- szerokość pasa drogowego	ok. 21 m – 35 m
- szerokość pasa ruchu	ok. 3,5 m
- szerokość ścieżki rowerowej	ok. 2 m
- szerokość chodnika	ok. 2 m – 2,5 m

Parametry projektowanej drogi poprzecznej DP-8 o długości ok. 31 m:

- klasa techniczna drogi	L (droga lokalna)
- obciążenie ruchem	115 kN/oś
- kategoria ruchu	KR3
- prędkość projektowa	$V_p = 40$ km/h
- szerokość pasa drogowego	ok. 18 m
- szerokość pasa ruchu	ok. 3,75 m

Parametry projektowanej drogi poprzecznej DP-9 o długości ok. 81 m:

- klasa techniczna drogi	L (droga lokalna)
- obciążenie ruchem	115 kN/oś
- kategoria ruchu	KR3
- prędkość projektowa	$V_p = 40$ km/h
- szerokość pasa drogowego	ok. 14 m – 17 m

- szerokość pasa ruchu ok. 3,5 m
- szerokość chodnika ok. 3 m

Parametry projektowanej drogi poprzecznej DP-10 o długości ok. 64 m:

- klasa techniczna drogi L (droga lokalna)
- obciążenie ruchem 115 kN/oś
- kategoria ruchu KR3
- prędkość projektowa $V_p = 40$ km/h
- szerokość pasa drogowego ok. 23 m – 26 m
- szerokość pasa ruchu ok. 3,5 m

Parametry projektowanej drogi poprzecznej DP-11 o długości ok. 61 m:

- klasa techniczna drogi L (droga lokalna)
- obciążenie ruchem 115 kN/oś
- kategoria ruchu KR3
- prędkość projektowa $V_p = 40$ km/h
- szerokość pasa drogowego ok. 21 m
- szerokość pasa ruchu ok. 3,5 m

Parametry projektowanej drogi poprzecznej DP-12 o długości ok. 86 m:

- klasa techniczna drogi L (droga lokalna)
- obciążenie ruchem 115 kN/oś
- kategoria ruchu KR3
- prędkość projektowa $V_p = 40$ km/h
- szerokość pasa drogowego ok. 20 m
- szerokość pasa ruchu ok. 3,5 m

Parametry projektowanej drogi poprzecznej DP-13 o długości ok. 0,33 km:

- klasa techniczna drogi Z (droga zbiorcza)
- obciążenie ruchem 115 kN/oś
- kategoria ruchu KR4
- prędkość projektowa $V_p = 40$ km/h
- szerokość pasa drogowego ok. 23 m – 37 m
- szerokość pasa ruchu 3,5 m, 4 m
- szerokość ścieżki rowerowej ok. 1,5 m – 2,5 m
- szerokość chodnika ok. 3 m

Parametry projektowanej drogi poprzecznej DP-14 o długości ok. 0,34 km:

- klasa techniczna drogi Z (droga zbiorcza)
- obciążenie ruchem 115 kN/oś
- kategoria ruchu KR4
- prędkość projektowa $V_p = 40$ km/h
- szerokość pasa drogowego ok. 23 m – 37 m
- szerokość pasa ruchu ok. 3,5 m, 4 m

- szerokość ścieżki rowerowej ok. 2 m – 2,5 m
- szerokość chodnika ok. 3 m
- szerokość zatoki autobusowej ok. 3 m

b) Infrastruktura pieszo – rowerowa

Droga	Rodzaj infrastruktury	Strona drogi	Kilometraż – początek [około]	Kilometraż – koniec [około]
DR-1	chodnik	P	0+000	0+010
		P	0+210	0+300
		L	0+300	1+820
		P	1+820	2+163
		L	2+120	2+163
		P	1+687	1+737
	ścieżka rowerowa	P	0+280	0+295
		L	0+280	1+815
DR-2	chodnik	P	0+000	1+440
		L	0+000	0+080
		L	0+680	0+867
		L	1+310	1+450
	ścieżka rowerowa	P	0+400	1+430
		L	1+365	1+380
DP-1	chodnik	P	0+000	0+102
		L	0+000	0+010
		L	0+025	0+102
DP-2	chodnik	L	0+000	0+014
		P	0+000	0+380
	ścieżka rowerowa	L	0+115	0+380
DP-3	chodnik	P	0+000	0+070
	ścieżka rowerowa	L	0+007	0+072
DP-4	chodnik	L	0+000	0+045
		L	0+011	0+050
	ścieżka rowerowa	P	0+025	0+051
DP-5	chodnik	P	0+000	0+090
		L	0+000	0+095
	ścieżka rowerowa	L	0+000	0+100
ul. Hubalczyków jezdnią prawa	chodnik	P	0+000	0+020
		L	0+000	0+015
		L	0+030	0+088
		L	0+374	0+391
		P	0+040	0+391
	ścieżka rowerowa	L	0+040	0+088
		L	0+374	0+391
ul. Hubalczyków jezdnią lewa	chodnik	L	0+000	0+298
	ścieżka rowerowa	L	0+000	0+298

Droga	Rodzaj infrastruktury	Strona drogi	Kilometraż – początek [około]	Kilometraż – koniec [około]
Łącznica 1_SL	chodnik	L	0+290	0+403
Łącznica 1_SP	chodnik	P	0+410	0+423
Łącznica 2_SP	chodnik	P	0+020	0+115
	ścieżka rowerowa	P	0+020	0+115
DR-5	chodnik	P	0+000	0+388
	ścieżka rowerowa	P	0+364	0+388
DR-6	chodnik	P	0+000	0+320
	ścieżka rowerowa	P	0+000	0+325
DR-7	chodnik	L	0+000	0+120
		L	0+130	0+405
		L	0+411	0+955
		P	0+169	0+290
	ścieżka rowerowa	L	0+975	1+000
DP-6	chodnik	L	0+000	0+053
		P	0+000	0+053
DP-7	chodnik	P	0+000	0+032
		L	0+000	0+032
	ścieżka rowerowa	P	0+000	0+037
DR-9	chodnik	L	0+040	0+900
	ścieżka rowerowa	L	0+040	0+900
DR-3	chodnik	L	0+000	0+315
		L	0+432	0+500
		L	0+665	1+495
	ścieżka rowerowa	L	0+000	0+308
		L	0+755	0+910
DR-4	chodnik	P	0+040	1+282
		P	1+460	1+480
		P	1+550	2+392
	ścieżka rowerowa	P	0+710	0+770
		P	1+550	2+078
Ul. Zagnańska jezdnią prawa	chodnik	P	0+023	0+469
	ścieżka rowerowa	P	0+165	0+242
		P	0+455	0+469
ul. Zagnańska jezdnią lewa	chodnik	L	0+080	0+582
	ścieżka rowerowa	L	0+205	0+582
DP-9	chodnik	P	0+025	0+078
		L	0+056	0+078
DP-13	chodnik	L	0+000	0+334
	ścieżka rowerowa	L	0+005	0+334
DP-14	chodnik	P	0+000	0+336
	ścieżka rowerowa	P	0+000	0+336

3. Budowa tunelu

Budowę tunelu T-1 oraz T-2 przewidziano metodą podstropową, w której występują następujące fazy budowy:

- 1) Wykonanie obwodowych i środkowych ścian szczelinowych.
- 2) Wykonanie warstwy odcinającej wodę metodą Jet grouting w zależności od poziomu wód gruntowych (w metodzie tej warstwę cementogrunty tworzy się poprzez wypłukanie struktury gruntu za pomocą wysokoenergetycznego strumienia cieczy z jednoczesnym zmieszaniem z zaczynem cementowym; warstwa ta, może wystąpić lub nie, w zależności od poziomu wody gruntowej).
- 3) Wykonanie wykopów i zniwelowanie terenu.
- 4) Przygotowanie podłoża pod płytę stropową tunelu – wykonanie warstwy wyrównawczej z betonu i skucie ścian szczelinowych do wymaganego poziomu.
- 5) Zbrojenie płyty stropowej tunelu.
- 6) Betonowanie płyty stropowej tunelu z pozostawieniem otworów technologicznych.
- 7) Wybieranie gruntu spod płyty stropowej poprzez otwory technologiczne i odcinki początkowe tunelu.
- 8) Przygotowanie podłoża pod płytę denną tunelu (warstwa wyrównawcza) na warstwie Jet grouting.
- 9) Zbrojenie płyty dennej tunelu.
- 10) Betonowanie płyty dennej tunelu.
- 11) Uszczelnienie styków technologicznych (ściana szczelinowa – płyta denna).
- 12) Prace wykończeniowe w zakresie konstrukcji (uszczelnienie i wykończenie ścian szczelinowych, wykonanie izolacji płyty dennej i płyty stropowej, wykonanie drenaży w poziomie płyty górnej).
- 13) Prace wykończeniowe w zakresie branżowym z wykonaniem nawierzchni, montażem wyposażenia drogowego w tym zagospodarowanie terenu nad obiektem.

Dojazdy do tuneli wykonane zostaną w podobnej technologii, przy czym nie wystąpią fazy budowy związane z wykonaniem płyty stropowej.

4. Prace przy Zalewie Kieleckim

Realizacja inwestycji wymagać będzie przebudowy części tarasu widokowego, który znajduje się nad upustem wieżowym z urządzeniem piętrzącym OH-1 (km drogi S74 ok. 3+503, strona lewa). Zarówno funkcja jak i forma obiektu OH-1 pozostaną niezmiennione. Nie dojdzie do zmiany parametrów technicznych tego urządzenia, zachowana zostanie jego przepustowość, jak również minimalna rzędna piętrzenia.

W obrębie istniejących skarp Zalewu Kieleckiego przewiduje się wykonanie konstrukcji oporowych. Dojście do pozostałej części tarasu zostanie umożliwione dzięki schodom stalowym. Prace budowlane prowadzone będą z zachowaniem przepływu nienaruszalnego rzeki Silnicy oraz minimalnej rzędnej piętrzenia Zalewu Kieleckiego.

Zajętość Zalewu Kieleckiego dla potrzeb budowy drogi ekspresowej S74 wynosi około 1600 m².

Długość, na jakiej będą prowadzone prace w czaszy zbiornika wynosi około 180 m.

5. Niweleta drogi.

Projektowana droga ekspresowa S74 poprowadzona zostanie głównie w wykopie na łącznym odcinku o długości ok. 4,2 km oraz na nasypie na łącznym odcinku o długości ok. 0,34 km. Końcowy odcinek trasy drogi ekspresowej S74 zostanie połączony z niweletą istniejącego węzła „Kielce Bocianek”.

L.p.	Wykop/Nasyp	Kilometraż [około]
1.	Wykop	0+000 – 0+910 1+250 – 4+540 w tym: a) mury oporowe na odcinkach : 1+380 – 2+440; 2+640 – 3+720; 4+215 – 4+540 b) tunele na odcinkach: 2+440 – 2+640; 3+720 – 4+215
2.	Nasyp	0+910 – 1+250

Skarpy nasypów i wykopów przewidziano z pochyleniem 1:1,5; 1:2; 1:3 w odniesieniu do ich wysokości. Układ wysokościowy dróg poprzecznych i równoległych został dostosowany do rozwiązań trasy głównej z uwzględnieniem wymaganych skrajni obiektów. W rozwiązaniu w profilu zastosowano minimalne pochylenia podłużne o wartości 0,3% i maksymalne o wartości 3,7%.

Maksymalna głębokość wykopu od rzędnej terenu do rzędnej niwelety (bez grubości warstw konstrukcyjnych i nawierzchni) wynosić będzie:

- droga ekspresowa S74 km ok. 1+350 – 3+500 – ok. 11 m;
- droga ekspresowa S74 km ok. 3+600 – 4+560 – ok. 7 m;
- od Łącznicy-1_SL do ul. Hubalczyków strona lewa km ok. 0+050 – 0+360 – ok. 5,6 m;
- od Łącznicy-2_SL do ul. Hubalczyków strona lewa km ok. 0+220 – 0+406 – ok. 3,5 m;
- od Łącznicy-1_SP do ul. Hubalczyków strona prawa km ok. 0+050 – 0+360 – ok. 4,1 m;
- od Łącznicy-2_SP do ul. Hubalczyków strona prawa km ok. 0+000 – 0+220 – ok. 4,0 m;
- od Łącznicy-1_SL do ul. Zagnańskiej strona lewa km ok. 0+000 – 0+230 – ok. 6,2 m;
- od Łącznicy-2_SL do ul. Zagnańskiej strona lewa km ok. 0+290 – 0+356 – ok. 3,0 m;
- od Łącznicy-1_SP do ul. Zagnańskiej strona prawa km ok. 0+000 – 0+260 – ok. 6,7 m;
- od Łącznicy-2_SP do ul. Zagnańskiej strona prawa km ok. 0+240 – 0+336 – ok. 2,7 m;
- droga równoległa DR-9 km ok. 0+240 – 0+670 – ok. 5,6 m;
- droga równoległa DR-8 km ok. 0+000 – 0+160 – ok. 3,2 m;
- droga równoległa DR-4 km ok. 0+400 + 0+700 – ok. 3,0 m.

6. Obiekty inżynierskie:

Kilometraż odcinka drogi w osi obiektu (około)	Typ obiektu	Przeszkoda	Długość obiektu (około) [m]	Szerokość (około) [m]	Rodzaj konstrukcji przesł/tunele; ilość przesł
0+534	WD-1 - wiadukt drogowy w ciągu drogi poprzecznej DP-1	droga ekspresowa S74	98	16	płyta żelbetowa lub skrzynka stalowa; 6 przesł

Kilometraż odcinka drogi w osi obiektu (około)	Typ obiektu	Przeszkoda	Długość obiektu (około) [m]	Szerokość (około) [m]	Rodzaj konstrukcji przęsła/tunełu; ilość przęseł
1+637/ 1+674	WD-2A / WD-2B – wiadukt drogowy w ciągu ul. Hubalczyków	droga ekspresowa S74	29,5 / 30	15 /18	plyta żelbetowa lub belki Kujan; 2 przęsła
2+440 - 2+640	T1 - tunel przejście pod skrzyżowaniem z ul. Olszewskiego	tunel w ciągu drogi ekspresowej S74	180	światło pionowe: 6m; światło poziome: ok. 16+16	rama żelbetowa
2+887	WK-1 – wiadukt kolejowy w ciągu łącznicy kolejowej Kielce Piaski – Kielce Herbskie	linia kolejowa nad drogą ekspresową S74	105	8,6	kratownica stalowa/ 1 przęsło
2+990	WK-2 – wiadukt kolejowy w ciągu linii kolejowej nr 8 Warszawa - Kraków	linia kolejowa nr 8 nad drogą ekspresową S74	85	17,5	kratownica stalowa; 1 przęsło
3+235/ 3+274	WD-4A / WD-4B – wiadukt drogowy w ciągu ul. Zagnańskiej	droga ekspresowa S74	36/36	22/22	plyta żelbetowa; 2 przęsła
3+243	ES-1 – estakada w ciągu ul. Zagnańskiej	droga ekspresowa S74	151	12,6	plyta kablobetonowa; 7 przęseł
3+564	PP-1 – przejście podziemne dla pieszych w ciągu ul. Topolowa	droga ekspresowa S74	80	8,4	rama żelbetowa
3+720 - 4+215	T2 – przejście na odcinku od ul. Klonowej do ul. Warszawskiej	tunel w ciągu drogi ekspresowej S74	496	światło pionowe: 6m; światło poziome: ok.16+16	rama żelbetowa
4+244	WD-7 – wiadukt drogowy w ciągu ul. Warszawskiej	droga ekspresowa S74	35,5	25	plyta żelbetowa; 2 przęsła
4+997	ES-11A/ES-11B – estakada w ciągu al. Solidarności	droga ekspresowa S74	174	11,4+11,3	Żelbetowa dźwigarowa lub żelbetowa skrzynkowa;

Kilometraż odcinka drogi w osi obiektu (około)	Typ obiektu	Przeszkoda	Długość obiektu (około) [m]	Szerokość (około) [m]	Rodzaj konstrukcji przesł/tunełu; ilość przesł
					3 przesł

Na dojazdach do tuneli drogowych T-1 i T-2 oraz wiaduktów drogowych WD-2A, WD-2B, WD-4A, WD-4B oraz WD-7 zaprojektowane zostały mury oporowe (MO) o łącznej długości ok. 4603 m i wysokości zmiennej do 8 m. Mury oporowe wykonane zostaną na odcinkach drogi ekspresowej S74 ok.:

- 1+380 – 2+440,
- 2+640 – 3+720,
- 4+215 – 4+540.

Zaprojektowano konstrukcję murów oporowych w postaci obetonowanych grodzic stalowych, lub grodzic stalowych, bądź jako ścianki szczelne.

7. Odwodnienie dróg:

Wody opadowe lub roztopowe pochodzące z projektowanego układu drogowego zostaną odprowadzone poprzez studzienki ściekowe (wpusty deszczowe) do systemu szczelnej kanalizacji deszczowej, z której po podczyszczeniu w osadnikach zawiesiny ogólnej i separatorach substancji ropopochodnych, zostaną odprowadzone do:

- rzeki Sufraganiec (odbiornik zlokalizowany na wysokości drogi ekspresowej S74 km ok. -0+660) – poprzez projektowaną kanalizację deszczową, odprowadzającą wody opadowe lub roztopowe z odcinka drogi ekspresowej S74 ok. 0+000 – 3+470 oraz z dróg projektowanego układu drogowego zlokalizowanego w km drogi S74 ok. 0+000 – 3+250 tj. z drogi DR-2 oraz DR-5;
- rzeki Silnica (odbiornik zlokalizowany na wysokości drogi ekspresowej S74 km ok. 3+500) – poprzez system przebudowywanej istniejącej miejskiej kanalizacji deszczowej, odprowadzającej wody opadowe lub roztopowe z odcinka drogi ekspresowej S74 ok. 3+470 – 5+010 oraz z pozostałych dróg projektowanego układu drogowego zlokalizowanego w km drogi S74 ok. 3+250 – 5+010;
- zbiornika podziemnego o pojemności ok. 1500 m³, zlokalizowanego po północnej stronie projektowanej drogi S74 na wysokości kilometra ok. 3+250, w pobliżu skrzyżowania ulicy Zagnańskiej i Łódzkiej, skąd wody opadowe lub roztopowe kierowane będą do rzeki Sufraganiec dwoma kolektorami tłocznymi zaprojektowanymi na odcinku od km ok. 3+250 do km drogi S74 ok. 1+150, następnie poprzez kanalizację deszczową grawitacyjną zaprojektowaną na odcinku od km ok. 1+150 do km ok. -0+660 (tj. ok. 660 m przed początkiem opracowania).

Kanały odwadniające dla drogi głównej (ekspresowej S74) lokalizowane będą w środkowym pasie rozdziału. Dla dróg równoległych i dróg poprzecznych, ze względu na duże zagęszczenie istniejącego uzbrojenia podziemnego, które musi znaleźć swoje miejsce poza jezdnią, projektowana kanalizacja deszczowa lokalizowana zostanie w jezdni.

Wody opadowo-roztopowe z obiektów inżynierskich zostaną odprowadzone za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych, a następnie poprzez wpusty i kolektory do projektowanej lub istniejącej kanalizacji deszczowej. Drenaże obiektów inżynierskich również zostaną włączone do projektowanej lub istniejącej kanalizacji deszczowej.

Odwodnienie tuneli będzie realizowane na zasadach odwodnienia drogi tj. za pomocą wpustów drogowych wody będą odprowadzane do projektowanej kanalizacji deszczowej.

W miejscu projektowanego wylotu wód z odwodnienia projektowanego przedsięwzięcia do rzeki Sufraganiec przewidziano odcinkowe umocnienie skarp brzegowych oraz dna rzeki.

Przebudowę koryta rzeki Sufraganiec przewiduje się na odcinku ok. 20 metrów w górę i dół od wylotu kanalizacji grawitacyjnej wód opadowych lub roztopowych z drogi S74. Przewidywany zakres prac w korycie to:

- budowa wylotu kanalizacji deszczowej grawitacyjnej wraz z umocnieniem wylotu,
- przebudowa skarp oraz dna rzeki Sufraganiec powyżej i poniżej przewidywanego wylotu kanalizacji (na odcinku 20 m w każdą stronę),
- umocnienie skarp i dna rzeki Sufraganiec powyżej i poniżej przewidywanego wylotu instalacji (na odcinku 20 m w każdą stronę).

Umocnienia wykonane zostaną przy użyciu materiałów naturalnych, np. kamienia łamanego o frakcji 63-130 mm i większej, faszyny, drewna. Umocnienia wykonane zostaną na geowłókninie i geotkaninie, gruncie naturalnym (np. pospółka, piasek, humus), na betonie lub zaprawie cementowej. Sposób przebudowy cieku i budowy wylotu kanalizacji deszczowej zostanie doprecyzowany w projekcie budowlanym zgodnie z warunkami otrzymanymi od zarządzającego ciekiem. Na przebudowę cieku i budowę wylotu kanalizacji na etapie projektu budowlanego uzyskane zostanie pozwolenie wodnoprawne.

Wylot kanalizacji deszczowej do rzeki Silnica w km drogi S74 ok. 3+500 będzie odpowiadał istniejącemu wylotowi kanalizacji deszczowej, zlokalizowanemu poniżej obiektu hydrotechnicznego OH-1 na Zalewie Kieleckim. Wylot będzie miał konstrukcję żelbetową ze ścianą czołową równoległą do rzeki i skrzydełkami równoległymi do przebiegu kanalizacji. Płyta denną wylotu kanalizacji zostanie wykonana powyżej dna rzeki i zakończona pionowymi stopniami. Wylot kanalizacji zostanie zabezpieczony kratą. Na ścianie czołowej i skrzydłach zostaną zamontowane balustrady. Przed wylotem kanalizacji zostanie zamontowany osadnik zawiesziny ogólnej i separator substancji ropopochodnych.

W związku z budową wylotu nie przewiduje się przebudowy koryta rzeki oraz zmiany umocnienia skarp i dna. Po wybudowaniu wylotu przewiduje się jedynie prace odtworzeniowe istniejącego umocnienia skarp i dna na odcinkach o długości ok. 3 m w górę i dół rzeki. Planuje się maksymalne wykorzystanie i zachowanie obecnego stanu rzeki i jej parametrów. Prace związane z budową wylotu będą wykonywane w osłonie z grodzic stalowych tak by w minimalny sposób ingerować w rzekę.

8. Ekran akustyczny:

Lp.	Ekran	Strona drogi L-lewa/ P-prawa	Od km drogi [około]	Do km drogi [około]	Długość [m] [około]	Wysokość [m] [około]	Uwagi
1	E1	P	0+000	0+464	464	5	wzdłuż projektowanej S74
2	E2	L	0+000	0+353	353	5	wzdłuż projektowanej S74
3	E3	L	0+400	0+432	55	4	wzdłuż drogi DP-2 (łącznik do ul. Żelaznogórskiej)
4	E4	L	0+732	0+840	108	4	wzdłuż projektowanej S74
5	E5	P	1+234	1+366	136	4	wzdłuż projektowanej łącznicy-1_SP

Lp.	Ekran	Strona drogi L-lewa/ P-prawa	Od km drogi [około]	Do km drogi [około]	Długość [m] [około]	Wysokość [m] [około]	Uwagi
6	E6	P	1+469	1+644	274	4	wzdłuż projektowanej łącznicy-1_SP; ekran wchodzi w ul. Hubalczyków
7	E7	P	1+650	1+678	72	4	wzdłuż ul. Hubalczyków; w tym ekran przezroczysty na odcinku od km ok. 1+668 do km ok. 1+678
8	E8	P	1+679	1+788	117	4	wzdłuż ścieżki rowerowej przy ul. Hubalczyków i łącznicy-2_SP
9	E9	P	1+775	2+208	433	5	wzdłuż drogi DR-5
10	E10	P	2+210	2+520	383	4	Wzdłuż drogi DR-6; ekran wchodzi w ul. Skrzetlewską
11	E11	P	2+543	2+671	128	4	Wzdłuż drogi DP-6 (ekran wychodzi z ul. Skrzetlewskiej) oraz wzdłuż drogi DR-4
12	E12	P	2+667	2+798	131	4	wzdłuż drogi DR-4
13	E13	P	3+284	3+472	188	5	wzdłuż drogi S74
14	E14	P	3+283	3+419	154	5,5	wzdłuż DR-4; ekran wchodzi w ul. Zagnańską jezdnia prawa
15	E15	L	3+275	3+276	141	4	wzdłuż ul. Zagnańskiej jezdnia prawa
16	E16	P	3+605	3+720	123	5,5+1*	wzdłuż DR-4; ekran wchodzi w ul. Klonową
17	E17	L	3+613	3+730	123	4	wzdłuż DR-3; ekran wchodzi w ul. Klonową
18	E18	L	3+749	3+767	33	5,5	Ekran wychodzi z ul. Klonowej (droga DP-2); wzdłuż DR-3
19	E19	L	3+759	3+866	107	5,5+2*	wzdłuż drogi nad tunelem ul. Jesionowa
20	E20	P	3+736	3+805	81	4	Wzdłuż drogi DP-9 (ekran wychodzi z ul. Klonowej) oraz

Lp.	Ekran	Strona drogi L-lewa/ P-prawa	Od km drogi [około]	Do km drogi [około]	Długość [m] [około]	Wysokość [m] [około]	Uwagi
							wzdłuż drogi nad tunelem ul. Jesionowa
21	E21	P	3+800	3+949	163	4	wzdłuż drogi nad tunelem ul. Jesionowa oraz wzdłuż drogi DP-12 (ekran wchodzi w ul. Marszałkowską)
22	E22	L	3+964	3+982	23	5	wzdłuż drogi DP-11 (ekran wychodzi z ul. Marszałkowskiej) oraz wzdłuż drogi nad tunelem ul. Jesionowa
23	E23	L	3+960	4+190	230	5+2*	wzdłuż drogi DP-11 (ekran wychodzi z ul. Marszałkowskiej) oraz wzdłuż drogi nad tunelem ul. Jesionowa; ekran przezroczysty na odcinku: 4+180 – 4 +190
24	E24	L	4+170	4+190	32	5	ekran wzdłuż ścieżki rowerowej przy drodze DP-13
25	E25	L	4+190	4+211	141	5	Ekran wzdłuż drogi DP-13; ekran przezroczysty na odcinku: 4+190 – 4+200
26	E26	P	4+034	4+156	128	4+2*	ekran wzdłuż ścieżki rowerowej przy drodze nad tunelem ul. Jesionowa
27	E27	P	4+153	4+190	49	4	wzdłuż ścieżki rowerowej przy drodze nad tunelem ul. Jesionowa oraz drogi DP-13 (ekran wchodzi w ul. Warszawską)
28	E28	L	4+235	4+240	36	4	wzdłuż drogi DP-14 (ul. Warszawska)
29	E29	L	4+247	4+282	120	4	wzdłuż ścieżki rowerowej przy DP-14 (ekran wychodzi

Lp.	Ekran	Strona drogi L-lewa/ P-prawa	Od km drogi [około]	Do km drogi [około]	Długość [m] [około]	Wysokość [m] [około]	Uwagi
							ul. Warszawskiej na drogę DR-3)
30	E30	L	4+263	4+488	225	5+2*	wzdłuż drogi DR-3; ekran przezroczysty na odcinkach: 4+263 – 4+273, 4+478 – 4+488
31	E31	L	4+478	4+531	53	4	wzdłuż chodnika przy drodze DR-3
32	E32	L	4+525	4+572	47	5+2*	wzdłuż drogi DR-3; ekran przezroczysty na odcinkach: 4+525 – 4+535, 4+562 – 4+572
33	E33	L	4+574	4+620	46	5+2*	wzdłuż DR-3; ekran przezroczysty na odcinkach ok.: 4+574 – 4+584, 4+610 – 4+620
34	E34	L	4+636	4+929	293	5+2*	wzdłuż drogi DR-3; ekran przezroczysty na odcinku ok.: 4+636 – 4+646
35	E35	L	4+908	4+951	43	5	wzdłuż chodnika przy drodze DR-3
36	E36	P	4+230	4+252	113	4	wzdłuż drogi DP-14 (ul. Warszawska); ekran przezroczysty na odcinku 10 m w km ok. 4+252
37	E37	P	4+248	4+365	124	4	wzdłuż ścieżki rowerowej przy drodze DP-14 (ekran wychodzący z ul. Warszawskiej) oraz przy drodze DR-4
38	E38	P	4+364	4+424	60	4	wzdłuż drogi DR-4
39	E39	P	4+411	4+590	179	4	wzdłuż ścieżki rowerowej przy drodze DR-4
40	E40	L	4+411	4+680	267	4	wzdłuż drogi S74

Lp.	Ekran	Strona drogi L-lewa/ P-prawa	Od km drogi [około]	Do km drogi [około]	Długość [m] [około]	Wysokość [m] [około]	Uwagi
41	E41	L	4+987	4+997	136	2	wzdłuż wiaduktu w ciągu ul. Al. Solidarności
Estakada ES-1							
42	E42	Estakada nad s74	0+446**	0+542**	97	4	wzdłuż ul. Zagnańskiej
43	E43	Estakada nad s74	0+170**	0+407**	228	2	ekran wychodzący z ul. Zagnańskiej przy estakadzie
44	E44	Estakada nad s74	0+156**	0+278**	122	2	ekran wychodzący z ul. Zagnańskiej przy estakadzie

Oznaczenia:

* cyfra po symbolu „+” oznacza kolejną sekcję ekranu pochyloną względem poprzedniej pod kątem 45° w kierunku drogi

** kilometrą estakady

Łączna długość ekranów wynosi ok. 6,6 km.

Ekran akustyczny zaprojektowano jako pochłaniający. Jedynie w rejonie przejść dla pieszych oraz zatok autobusowych, w celu poprawy widoczności i bezpieczeństwa, wykonane zostaną ekrany przezroczyste, w lokalizacji zgodnej z ww. tabelą.

9. Wycinka drzew oraz projektowane nasadzenia zieleni

Realizacja inwestycji przewiduje wycinkę ok. 750 - 800 szt. drzew oraz krzewów na łącznej powierzchni ok. 3 500 m², kolidujących z planowaną inwestycją. W związku z konieczną wycinką drzew i krzewów wykonane zostaną nasadzenia w postaci zieleni ozdobnej w miejscach takich jak np.: ronda, skrzyżowania oraz w następujących lokalizacjach: od km ok. 0+500 do km ok. 0+700, od km ok. 1+200 do km ok. 1+400, od km ok. 1+600 do km ok. 1+800, od km ok. 2+500 do km ok. 2+600, od km ok. 3+200 do km ok. 3+300, od km ok. 4+200 do km ok. 4+300. Do nasadzeń wykorzystane zostaną krzewy i drzewa gatunków liściastych i iglastych w celu stworzenia wielogatunkowej kompozycji, wyróżniającej się estetyką przez cały sezon wegetacyjny, odpowiedni dla rodzimych gatunków ozdobnych.

10. Z uwagi na usytuowanie projektowanej drogi ekspresowej S74 w mieście Kielce, na terenie zurbanizowanym, nie przewiduje się wykonania przejść dla zwierząt, ani płotków herpetologicznych wzdłuż drogi ekspresowej.

Droga ekspresowa S74 nie będzie wygradzona.

11. W związku z budową układu drogowego konieczna będzie przebudowa/budowa infrastruktury technicznej kolidującej z przedsięwzięciem, m.in. kanalizacji deszczowej, sanitarnej, sieci wodociągowej magistralnej, sieci ciepłowniczej i gazowej oraz sieci elektroenergetycznej wysokiego napięcia.

Prace związane z przebudową/budową ww. sieci wymagać będą wykonania wykopów. Przewiduje się, iż płytkie wykopy do 1 m będą wykonywane bez zabezpieczenia, natomiast wykopy o głębokości powyżej 1 m z wykorzystaniem zabezpieczeń systemowych, ścianek berlińskich lub grodziec stalowych.

Przebudowa infrastruktury technicznej prowadzona będzie w obszarze wskazanym na załączniku graficznym do raportu, tj. w granicach terenu, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie.

Przewidywany zakres prac:

Lp.	Kilometraż drogi S74 (ok.)	Strona drogi S74 P-Prawa/L-Lewa	Zakres prac
Kanalizacja deszczowa			
1.	-0+660 – 0+056	P	budowa
2.	1+000 – 1+400	L; P	przebudowa
3.	1+950 – 2+540	L; P	przebudowa
4.	2+820 – 3+300	L; P	przebudowa
5.	3+570 – 4+970	L	przebudowa
Kanalizacja sanitarna			
1.	1+780 – 2+800	-	przebudowa
2.	2+800 – 3+300	-	przebudowa
3.	3+600 – 4+200	-	przebudowa
Sieć elektroenergetyczna wysokiego napięcia (WN 110 kV)			
1.	2+350 – 2+920	-	przestawienie słupa
2.	3+030 – 3+100	-	przestawienie słupa
Sieć wodociągowa magistralna (Ø200, Ø300, Ø400, Ø500, Ø600)			
1.	0+067 – 1+154	P	przebudowa
2.	0+000 – 0+450	L	przebudowa
3.	1+300 – 1+470	P	przebudowa
4.	1+300 – 3+160	L	przebudowa
5.	3+250 – 3+500	P	przebudowa
6.	3+250 – 3+670	L	przebudowa
7.	3+540 – 4+210	P	przebudowa
Sieć gazowa (gn110, gn150, gn160, gn200, gn225, gn315, gn350)			
1.	-0+230 – 0+450	P	przebudowa
2.	-0+150 – 0+000	L	przebudowa
3.	0+300 – 0+550	L	przebudowa
4.	0+770 – 0+800	L; P	przebudowa
5.	0+850 – 1+330	L	przebudowa
6.	1+330 – 1+650	P	przebudowa
7.	2+200 – 2+500	P	przebudowa
8.	2+500 – 2+650	L; P	przebudowa
9.	2+650 – 3+300	L	przebudowa
10.	2+650 – 3+300	P	przebudowa
11.	3+030	L; P	przebudowa gn250, gn350
12.	3+200 – 5+030	P	przebudowa
13.	3+940 – 3+960	L	przebudowa
14.	4+220	L; P	przebudowa
15.	4+220 – 4+920	L	przebudowa
Sieci ciepłownicze magistrale			
1.	0+930 – 0+950	L; P	przebudowa komór

2.	1+000 – 1+150	L	przebudowa
3.	1+600 – 1+700	L; P	przebudowa
4.	1+700 – 3+400	L	przebudowa
5.	3+400 – 3+960	P	przebudowa
6.	3+960 – 4+250	P	przebudowa
7.	3+870 – 4+000	L	przebudowa
8.	4+250 – 4+350	L	przebudowa
9.	4+530 – 4+540	L; P	przebudowa
10.	4+850 – 4+900	L	przebudowa

Dokładne określenie długości budowy/przebudowy poszczególnych odcinków sieci na terenie objętym opracowaniem będzie wynikać z warunków technicznych otrzymanych od gestora sieci.

Główne założenia związane z przebudową:

• Sieci gazowej:

Przebudowa sieci gazowej niskiego i średniego ciśnienia polegać będzie na przełożeniu kolidujących odcinków sieci biegnących wzdłuż drogi w chodniki i tereny zielone poza projektowane jezdnie. Przejścia sieci w poprzek projektowanej drogi, które obecnie znajdują się w okolicach skrzyżowań z ulicą Hubalczyków, Olszewskiego, Zagnańska, Warszawską, wykonane zostaną w rurach ochronnych stalowych podczepionych do obiektów mostowych projektowanych na tych skrzyżowaniach. Nowe sieci będą projektowane z rur z tworzyw sztucznych zgodnie z wymaganiami gestora sieci.

Przebudowa sieci zakłada zachowanie tych samych parametrów co sieć istniejąca. Nie ulegną zmianie podstawowe parametry takie jak klasa i ciśnienie robocze.

• Sieci ciepłowniczej:

Realizacja inwestycji przewiduje wykonanie trzech przejść w poprzek drogi głównej, w kanałach technologicznych. Sieci ciepłownicze zostaną przebudowane w całości w technologii preizolowanej. Ze względu na specyfikę sieci ciepłowniczych dokładne trasy i miejsca załamania wynikające z konieczności kompensacji sieci, zostaną podane na etapie opracowywania projektu budowlanego, po dokonaniu stosownych obliczeń statycznych. Istniejąca armatura zostanie w całości odtworzona na projektowanej sieci; w przypadku średnic Dn200 mogą być stosowane zawory preizolowane do zabudowy w gruncie, powyżej średnicy Dn200 zostanie zlokalizowana armatura w istniejących lub projektowanych komorach ciepłowniczych i zastosowane zostaną zasuwki z napędem automatycznym.

Przebudowa sieci zakłada zachowanie tych samych parametrów co sieć istniejąca. Nie ulegną zmianie podstawowe parametry takie jak klasa i ciśnienie robocze.

• Sieci wodociągowej:

Wszystkie sieci kolidujące z projektowanym układem drogowym zostaną przeniesione poza jezdnie. Projektowane sieci wodociągowe zostaną wykonane z rur z tworzyw sztucznych o wysokiej gęstości lub żeliwa sferoidalnego (większe średnice). Przejścia w poprzek dróg zostaną wykonane w rurach osłonowych z tworzyw sztucznych (dla rur z tworzyw sztucznych) i rur stalowych (dla wodociągu z żeliwa). Ze względu na głębokie wykopy i zagłębienie niwelety drogi głównej dojdzie do końcówek rur ochronnych możliwe będzie poprzez komory z armaturą odcinającą usytuowane na początku i końcu rury ochronnej.

Z projektowanym układem drogowym kolidują dwa odcinki zaliczane do głównej magistrali wodociągowej (DN600), tj. w km ok. 0+347 ul. Zagnańskiej oraz w km ok. 0+191 drogi DP-13.

Przebudowa sieci zakłada zachowanie tych samych parametrów co sieć istniejąca. Nie ulegną zmianie podstawowe parametry takie jak klasa i ciśnienie robocze.

- **Sieci elektroenergetycznej:**

Przebudowa kolidującej infrastruktury elektroenergetycznej średniego napięcia (SN 15kV) i niskiego napięcia (nN 0,4 kV), polegać będzie na skablowaniu linii nN i SN na skrzyżowaniu z projektowaną drogą ekspresową. Linie kablowe pod drogą będą ułożone w przepustach kablowych z rur osłonowych. Równolegle do rur osłonowych zostaną ułożone przepusty rezerwowe, dla przyszłościowego prowadzenia linii kablowych bez rozbiórki nawierzchni. Kolidujące linie kablowe nN i SN będą przebudowane przez wykonanie wstawek kablowych, przełożenie kabli lub zabezpieczenie istniejących kabli rurami dwudzielnymi. Nowe odcinki przebudowywanych linii napowietrznych nN zostaną zaprojektowane na słupach z żerdzi wirowanych z przewodami roboczymi jak istniejące.

Z projektowaną przebudową drogi kolidują dwie linie napowietrzne:

- linia napowietrzna 110kV, 1-torowa relacji Chemar-KZWM; przewody robocze 3xAFL 6-240mm². Przebudowa z zastosowaniem przewodów AFL 6-240mm² + odgromowy AFL 1,7-95mm²; na przebudowywanym odcinku linii napowietrznej przewiduje się zastosować obostrzenie 3 stopnia w prześle krzyżującym projektowaną drogę z zastosowaniem izolatorów kompozytowych;
- linia napowietrzna 110kV, 1-torowa relacji Kielce Piaski-KZWM; przewody robocze 3xAFL 6-240mm². Projektuje się przebudowę z zastosowaniem przewodów AFL 6-240mm² + odgromowy AFL 1,7-95mm²; na przebudowywanym odcinku linii napowietrznej przewiduje się zastosować obostrzenie 3 stopnia w prześle krzyżującym projektowaną drogę z zastosowaniem izolatorów kompozytowych.

Przebudowa sieci zakłada zachowanie tych samych parametrów co sieć istniejąca. Nie ulegną zmianie podstawowe parametry takie jak napięcie robocze.

- **Sieci kanalizacji sanitarnej:**

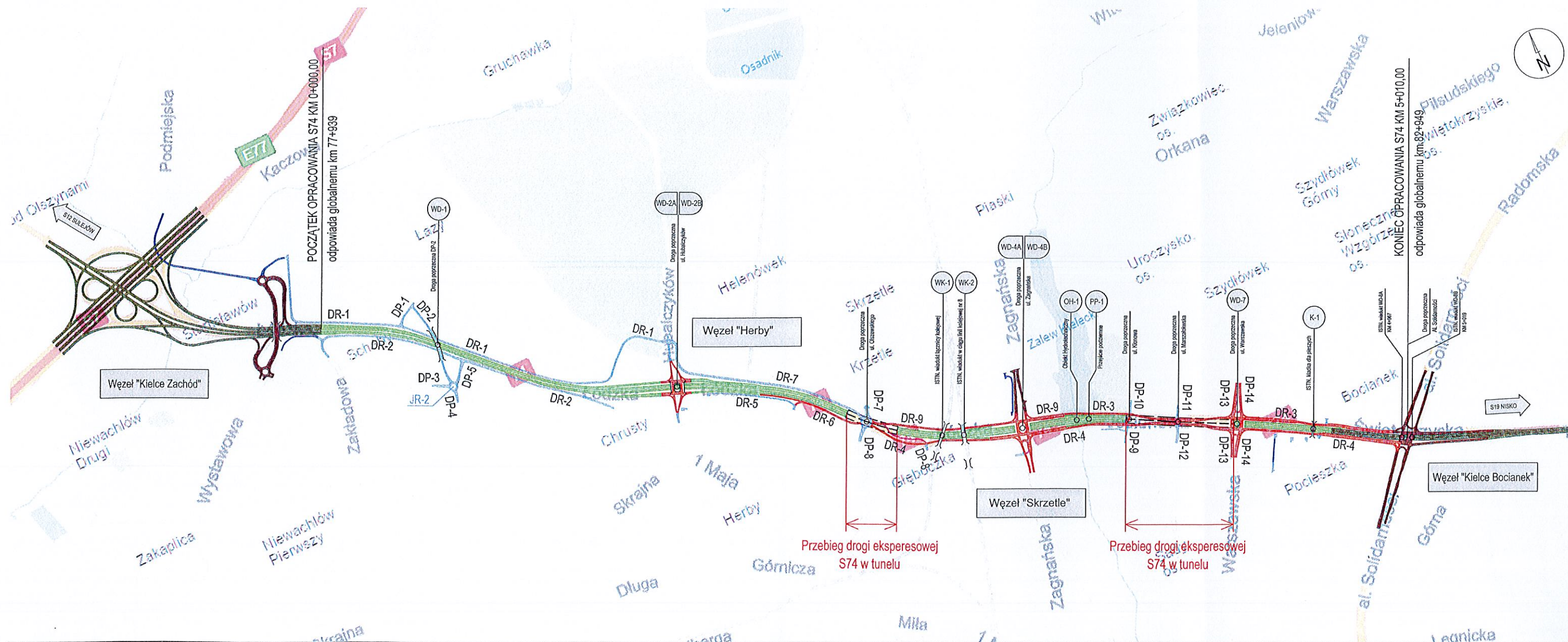
Kanalizację sanitarną przewiduje się przenieść poza pas jezdni drogi głównej. Istniejące włazy zostaną wyregulowane do nowych rzędnych projektowanych jezdni. Na nowych odcinkach kanalizacji sanitarnej zostaną zaprojektowane studnie betonowe z elementów prefabrykowanych Dn1200 i Dn1500 w zależności od kolektora sanitarnego na załamaniach i na odcinkach prostych, co ok. 50 m. Ze względu na grawitacyjny odpływ z sieci kanalizacji sanitarnej przejścia w poprzek projektowanej drogi głównej będą realizowane poza maksymalnymi obniżeniami niwelety drogi głównej. Zostaną one wykonane z rur spełniających odpowiednie wymagania dotyczące trwałości rozwiązań w związku z ograniczonym późniejszym dostępem do umieszczonego uzbrojenia.

- **Sieci kanalizacji deszczowej:**

W ramach przedmiotowej inwestycji przewidziano przebudowę istniejącego systemu odwodnienia drogi krajowej nr 74. Zostanie zaprojektowany system zbierający wody opadowe z projektowanej drogi ekspresowej w jak największym stopniu rozdzielony od systemu istniejącego miejskiego, zgodnie z warunkami wydanymi przez gestora ww. sieci.



Z up. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach
p.o. ZASTĘPCY REGIONALNEGO DYREKTORA
OCHRONY ŚRODOWISKA
– Regionalnego Konservatora Przyrody w Kielcach
M. Olesińska
mgr inż. Małgorzata Olesińska



Legenda:

- ISTN I PROJ. DROGA EKSPRESOWA S74/ TUNEL
- ISTN. I PROJ. ODCINKI DRÓG NIŻSZYCH KLAS - JEDNOKIERUNKOWYCH
- ISTN. I PROJ. ODCINKI DRÓG NIŻSZYCH KLAS - DWUKIERUNKOWYCH
- PROJ. DROGA POŻAROWA
- GŁÓWNE KIERUNKI DROGI S74
- PROJ. OBIEKTY INŻYNIERSKIE
- LOKALIZACJA WĘZŁA

Załącznik nr 2 do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach z dnia 30.07.2021 r., znak: WOO-I.420.16.2020.KT.46 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi krajowej nr 74 do parametrów drogi 2-jezdniowej, klasy ekspresowej na odcinku przejścia przez Kielce (węzeł Kielce Zachód/S7 – węzeł Kielce Bocianek/DK73)”

mgr inż. Małgorzata Olesińska

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA
w KIELCACH
ul. Szymanowskiego 6, 25-361 Kielce