



WÓJT GMINY MICHAŁÓW
28-411 MICHAŁÓW

Michałów 115, woj. Świętokrzyskie
tel. 41 356 52 43 fax. 41 356 52 44
e-mail: michalow@op.pl
www.michalow.pl

WÓJT GMINY
Michałów

GKH.6220.3.2016

Michałów, dn. 28-08-2018r

Decyzja nr 3/2016
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt.2, art. 75 ust.1 pkt.4, art. 80 ust. 1, art. 82 ust.1 i 3, art. 85 ustawy z dnia 3 października 2008 r o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko ([Dz.U. z 2017 r. poz. 1405](#)), art. 104 i art. 107 § 1, 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego ([Dz.U. z 2017 r. poz. 1257](#)) oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2016r. poz. 71) **po rozpatrzeniu wniosku** Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Kielcach, ul. Jagiellońska 72, 25-602 Kielce reprezentowanego przez pełnomocnika: Pana Jacka Seweryńskiego z Biura Konsultingowo-Doradczego „Euroekspert” dr inż. Jacek Seweryński, ul. 17 Sierpnia 16F/6, 41-503 Chorzów

ORZEKAM

I. ustalam środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia polegającego na:
„Rozbudowie drogi wojewódzkiej Nr 766 na odcinku Pińczów-Węchadłów wraz z budową obwodnicy miejscowości Michałów”,

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

1. rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 766 po istniejącym śladzie na odcinku:

- o długości ok. 1,8 km od skrzyżowania DW 766 z DW 767 w Pińczowie (ul. Republiki Pińczowskiej) w km ok. 26+977 do planowanego włączenia w obwodnicę miejscowości Michałów w km ok. 28+780,

- o długości ok. 7,6 km od wyłączenia projektowanej obwodnicy Michałowa w km ok. 34+612 do skrzyżowania z DW 768 w miejscowości Węchadłów w km ok. 41+676;

2. budowa obwodnicy Michałowa o długości ok. 8 km w wariantie IV, po południowej stronie

1. Zaplecze budowy (w tym miejsca czasowego magazynowania materiałów, w szczególności mogących powodować zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego, odpadów, postoju, tankowania i konserwacji maszyn i urządzeń, drogi dojazdowe) zorganizować z zachowaniem następujących zasad:
 - 1.1. uwzględnić zasadę minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni,
 - 1.2. wykorzystać wcześniej przekształcone i utwardzone powierzchnie, ewentualnie zabezpieczyć np. poprzez utwardzenie (np. z pomocą płyt betonowych) lub uszczelnienie (np. za pomocą geomembrany) w celu uniemożliwienia przedostawania się do środowiska gruntowo-wodnego zanieczyszczeń,
 - 1.3. zachować odległość co najmniej 50m od cieków i rowów, zlokalizować poza obszarami sieci ekologicznej Natura 2000, a także poza odcinkami drogi w następującym kilometrażu ok.: 26+800-30+800, 31+050-31+300, 31+400-31+500, 35+000-35+300, 36+450-36+700, 37+200-37+500, 37+750-38+150, 38+400-38+650, 38+600-39+000, 39+400-39+800, 40+000-40+100 (strona lewa), 40+200-40+850 - odcinek przebiegający po istniejącym śladzie, ok. 0+000-3+150 - odcinek wariantu IV po śladzie drogi powiatowej, ok. 0+000-1+300, 2+200-2+700, 2+850-3+000 (strona lewa), 3+450-3+700, 4+600-4+680 – odcinek wariantu IV po nowym śladzie,
 - 1.4. wyposażyć w przenośne sanitariaty i zapewnić ich regularne opróżnianie,
 - 1.5. ustawić kontener na odpady komunalne,
 - 1.6. wyposażyć w sorbenty do zbierania ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych, a po zakończeniu prac teren zaplecza budowy uporządkować i przywrócić do stanu wyjściowego.
2. Zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami, minimalizować ich ilość, zbierać je selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska zanieczyszczeń oraz zapewnić ich sprawny odbiór, przez uprawnione podmioty.
3. Masy ziemne i humus należy magazynować rozdzielnie, humus wykorzystać do odtworzenia terenów biologicznie czynnych, masy ziemne niezanieczyszczone wykorzystać do niwelacji terenu w granicach własności Inwestora, a ich nadmiar przy innych inwestycjach drogowych, poza obszarami cennymi przyrodniczo bądź przekazać uprawnionemu odbiorcy; w przypadku ziemi zanieczyszczonej postępować zgodnie z zasadami gospodarowania odpadami.
4. Inwestycję realizować wyłącznie przy użyciu w pełni sprawnego parku maszynowego.
5. Naprawy związane z usuwaniem z układów paliwowych lub chłodniczych substancji ropopochodnych lub innych substancji mogących zanieczyścić środowisko gruntowo-wodne prowadzić poza terenem budowy.
6. Magazynowanie paliw oraz tankowanie sprzętu prowadzić poza obszarem prac w warunkach uniemożliwiających zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego.
7. Wykonywane prace nie mogą powodować zmian stanu wody na gruncie ze szkodą dla gruntów sąsiednich.
8. Przebudowy infrastruktury technicznej dokonać na warunkach zarządców poszczególnych sieci.

- przenoszenie poza teren budowy w miejsca dogodne: płazów, gadów i innych drobnych zwierząt które tam się przedostaną;
- monitorowanie placu budowy, wskazywanie w razie potrzeby odcinków do okresowego zabezpieczenia przed wchodzeniem płazów, sprawdzanie wykopów, studzienek i ich zabezpieczanie, odłów i przenoszenie płazów zagrożonych pracami budowlanymi.

19. Teren budowy przed rozpoczęciem prac zabezpieczyć przed wejściem drobnych zwierząt, w tym płazów, poprzez wykonanie tymczasowych wygrodzeń w miejscach, gdzie stwierdzono szlaki migracji płazów; ogrodzenie wykonać w taki sposób, aby uniemożliwić płazom przekraczanie go dołem, jak również wspinanie się i przechodzenie górą. Tymczasowe wygrodzenia zabezpieczające przed wkraczaniem małych zwierząt na teren budowy wykonać:

a) w km ok. 27+520-28+100 (strona lewa), ok. 27+500-28+050 (strona prawa) - odcinek przebiegający po istniejącym śladzie; w km ok. 0+450-0+650 (strona prawa), ok. 0+550-0+650 (strona lewa), ok. 2+400-2+600 (strona lewa i prawa) – odcinek wariantu IV po śladzie drogi powiatowej, ok. 2+500-2+700 (strona lewa i prawa) – odcinek wariantu IV po nowym śladzie,

b) z siatki o średnicy oczek ≤ 5 mm: wysokość części nadziemnej – min. 50 cm, głębokość zakopania w gruncie – min. 10 cm, odgięcie górnej krawędzi tzw. przewieszka – szerokość min. 10cm.

20. Wycinkę ograniczyć do niezbędnego minimum (np. kolizji z infrastrukturą drogową).

21. Prace związane z wycinką drzew i krzewów należy prowadzić w okresie od 16 października do końca lutego (poza okresem lęgu ptaków i wychowywania młodych); dopuszcza się wycinkę w okresie lęgowym wyłącznie w przypadku stwierdzenia braku gniazdowania przez gatunki ptaków podlegających ochronie gatunkowej i po uzyskaniu akceptacji sprawującego nadzór przyrodniczy.

23. 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 w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom w szczególności:

23.1. 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,

23.2. wykopy wykonywane w strefie korzeniowej drzew przeprowadzać ręcznie, lub niewielkimi koparkami, a odsłonięte fragmenty korzeni osłonić matą słomianą lub jutową, którą w czasie suszy należy regularnie zwilżać wodą,

23.3. nie lokalizować placów składowych, tymczasowych dróg przejazdowych i miejsc postoju sprzętu w obrębie rzutu koron drzew,

23.4. terenów porośniętych drzewami i krzewami nieprzeznaczonymi do usunięcia nie nadsypywać ziemią.

24. Prace przygotowawcze w rejonie starorzeczy Nidy należy prowadzić poza okresem masowej migracji płazów (poza okresem od początku marca do końca maja oraz połowy września do połowy października). Dopuszcza się prowadzenie prac w w/w terminach jedynie w przypadku zapewnienia stałego nadzoru przyrodniczego i ścisłego stosowania się do jego wskazań.

6	przepust /przejście dolne małe	2+600	2,0 x 1,5
---	-----------------------------------	-------	-----------

Zachować współczynnik względnej ciasnoty $\geq 0,07$.

5. Wykonać płotki ochronno – naprowadzające na przejścia dochodzące szczelnie do przepustów:

- w km ok. 27+520-28+100 strona lewa, ok. 27+500-28+050 strona prawa (odcinek przebiegający po istniejącym śladzie),
- w km ok. 0+450-0+650 strona prawa, ok. 0+550-0+650 strona lewa, ok. 2+400-2+600 strona lewa i prawa (odcinek wariantu IV po śladzie drogi powiatowej),
- w km ok. 2+500-2+700 strona lewa i prawa (odcinek wariantu IV po nowym śladzie).

Zastosować płotki wykonane z materiału odznaczającego się szczelnością i trwałością o następujących parametrach:

- wysokość części nadziemnej – min. 50 cm,
- głębokość zakopania w gruncie – min. 10 cm,
- odgięcie górnej krawędzi tzw. przewieszka o szerokości min. 10 cm,
- zakończenie płotka w kształcie litery „U”.

6. W kilometrażu obwodnicy od ok. 0+600-1+600, 2+700-3+150 zapewnić możliwość przejść dla zwierząt po powierzchni drogi: wykonać skarpy rowów drogowych o nachyleniu 1:1,5 i nie wprowadzać nasadzeń dendroflory.

II. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych.

Przedsięwzięcie nie wymaga ustalenia wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, gdyż nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnej awarii.

III. Nakładam obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w zakresie emisji hałasu na tereny chronione akustycznie.

Sprawdzające pomiary poziomu hałasu, które określą stopień i zasięg rzeczywistego oddziaływania przedsięwzięcia na tereny chronione akustycznie należy wykonać po 1 roku od oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 6 miesięcy od wyżej wymienionego terminu właściwemu organowi.

IV. Stwierdzam brak konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

V. Nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko z uwagi na znaczną odległość od granicy państwa.

VI. Nie zachodzi potrzeba tworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

mogących znacząco oddziaływać na środowisko, tj.: § 3 ust. 1 pkt 60 - drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 – 5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Busku-Zdroju pismem z dn. 18.08.2016 r znak: SE.V.-4470/40/16 wyraził opinię, że nie widzi potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w zakresie wpływu na zdrowie ludzi.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach pismem z dn. 05.09.2016 r znak: WOO-II.4240.212.2016.AJP.4 wyraził opinię że istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Postanowieniem z dn. 28-09-2016 r znak. GKH.6220.3.2016 Wójt Gminy Michałów stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i nałożył na wnioskodawcę obowiązek opracowania raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko gdzie wskazał, iż raport należy sporządzić stosownie do wymogów określonych w art. 66 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Jednocześnie na podstawie art. 63 ww ustawy postępowanie zostało zawieszone do czasu przedłożenia przez inwestora raportu.

Dn. 07.08.2017 r inwestor przedłożył raport. Postanowieniem z dn. 16.08.2017 r znak: GKH.6220.3.2016 Wójt Gminy Michałów odwiesił postępowanie, występując równocześnie do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach o uzgodnienie środowiskowych uwarunkowań dla planowanego przedsięwzięcia, oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego o wydanie opinii w sprawie planowanego przedsięwzięcia.

W raporcie przedstawiono wariant alternatywny i preferowany planowanej inwestycji. Wariant III (wariant alternatywny)- zlokalizowany w całości po nowym śladzie po północno-zachodniej stronie miejscowości Michałów, o długości ok. 3,83km, przecina obszary Natura 2000 Ostoję Nidziańską i Dolinę Mierzawy na długości ok. 850m. Jako niezbędne wskazano wykonanie 4 obiektów mostowych, wyburzenie 3 budynków. Obwodnica w tym wariantcie zbliża się miejscami do istniejących zabudowań mieszkalnych do ok. 100m.

Wariant IV (wariant preferowany) – poprowadzony na długości ok. 3,15km po śladzie istniejącej DP 0064T, a następnie na długości ok. 4,83km po nowym śladzie, w tym większość odcinka po śladzie istniejącej drogi leśnej. Obszary Natura 2000 przecina na długości ok.4,3km. Do istniejącej zabudowy zbliża się na odległość ok. 50m, nie będą budowane obiekty mostowe ani wyburzane budynki. Konieczne będzie natomiast dokonanie wycinki lasu z pow. łącznej ok. 2,65ha.

korzystny.

Przewidywane ilości budynków do rozbiórki wskazują, iż najkorzystniejszy jest wariant IV, w którym nie przewiduje się żadnych wyburzeń.

Zarówno w wariantcie proponowanym, jak i alternatywnym planowana droga nie koliduje z obiektami zabytkowymi, stanowiskami archeologicznymi.

Z powyższego porównania wariantów wynika, że oddziaływanie obu wariantów jest zbliżone. Na korzyść wariantu IV przemawia fakt, iż w znacznie mniejszym stopniu koliduje on z obszarami chronionymi, odznacza się najmniejszą ingerencją w krajobraz oraz w elementy środowiska przyrodniczego w związku z przebiegiem po terenach przekształconych przez człowieka.

Przedmiotowa droga przebiega na obszarze głównego zbiornika wód podziemnych GZWP Nr 409 Niecka Miechowska. Zgodnie z zapisami *Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły* zatwierdzonego Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (t.j. Dz.U. z 2016r. poz. 1911 ze zm.) przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na obszarze regionu wodnego Górnej Wisły oznaczonym europejskim kodem PLGW2000100. Stan ilościowy oraz chemiczny tej jednolitej części oceniono jako dobry, niezagrożony ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Najbliższe ujęcie wody znajduje się w miejscowości Zagajów, gm. Michałów. Przedmiotowa droga położona jest w całości poza strefą ochrony pośredniej wyznaczoną w Rozporządzeniu Nr 1/2004 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z dnia 12 stycznia 2004r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej w miejscowości Zagajów, Gmina Michałów, powiat pińczowski.

Przedsięwzięcie jest zlokalizowane na obszarze jednolitych części wód powierzchniowych, należących do regionu wodnego Górnej Wisły, oznaczonym Europejskim kodem:

- PLRW20001021699 - Nida od Cieku od Korytnicy do ujścia, silnie zmieniona część wód, której stan oceniono jako zły, zagrożony ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych,
- PLRW2000921669 - Mierzawa od Cieku od Gniewięcina do ujścia, silnie zmieniona część wód, której stan oceniono jako zły, niezagrożony ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Realizacja przedsięwzięcia powinna pozostać bez wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych, nie będą wykonywane prace w rzekach, ani obiekty mostowe.

Droga przecina rzekę Nidę w km ok. 27+512 (istniejący ślad drogi wojewódzkiej, w pobliżu msc. Pińczów). Zlokalizowany w tym miejscu most nie będzie podlegał przebudowie, wykonana zostanie tylko nowa nawierzchnia jezdni.

Dla terenu przedsięwzięcia wykonano rozpoznanie geotechniczne warunków gruntowo-wodnych. W trakcie badań terenowych wykonano 48 otworów geotechnicznych o głębokości do ok. 3,5m p.p.t. Na tej podstawie w raporcie oceniono warunki wodno-gruntowe, nośność podłoża drogi prowadzonej po istniejącym śladzie oraz projektowanej w wariantcie IV obwodnicy.

Wykopy przewidziano jako płytkie, pogłębione w miejscach przebudowy kolizji lub układania nowoprojektowanych sieci. W przypadku konieczności odwodnienia wykopów, wody

pozwalający pozostawienie maksymalnie dużej ilości wody w miejscu jej powstania poprzez retencję i wchłanianie wód do gruntu w maksymalnym możliwym lokalnie stopniu.

Rozwiązanie to nie powinno mieć znaczącego negatywnego wpływu na reżim hydrologiczny i hydrogeologiczny rozpatrywanego obszaru. W trakcie realizacji przedsięwzięcia – z uwagi na zakres prac, w tym brak prac związanych np. z przebudową lub budową obiektów mostowych - nie powinno mieć ono wpływu na stan jednolitych części wód oraz reżim wód, jak również osiągnięcie dobrego stanu/potencjału ekologicznego oraz dobrego stanu chemicznego.

Biorąc pod uwagę planowany zakres prac, w tym związanych z wymianą nawierzchni na obiekcie mostowym, planowane zabezpieczenia i działania ograniczające uciążliwości, m.in. zastosowanie urządzeń i maszyn w pełni sprawnych, niepowodujących wycieków substancji ropopochodnych, oddziaływanie o charakterze okresowym, ujmowanie wód opadowych i roztopowych, działania minimalizujące na przyrodę uwzględnione w warunkach, nie przewiduje się, aby inwestycja wpływała negatywnie na elementy biologiczne, fizykochemiczne i morfologiczne. Przedsięwzięcie nie powinno zatem stanowić zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych dla wód powierzchniowych i podziemnych określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły. Biorąc pod uwagę powyższe, w tym zakres i charakter przedsięwzięcia, a także scharakteryzowany w raporcie zakres i organizację prac, można uznać, że realizacja i eksploatacja przedmiotowej drogi nie będzie miała znaczącego negatywnego wpływu na wody powierzchniowe i podziemne tj. na ich jakość i zasoby oraz na osiągnięcie celów środowiskowych dla w/w jednolitych części wód.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy się spodziewać okresowych uciążliwości dla środowiska związanych z transportem materiałów, pracami rozbiórkowymi i budowlanymi, wykonywaniem wykopów, nasypów, budową i przebudową infrastruktury technicznej, prac towarzyszących itd., tj.: emisją spalin do powietrza, emisją hałasu do środowiska, powstawaniem odpadów, ścieków i ingerencją w środowisko gruntowo-wodne (przemieszczaniem mas ziemnych). Oddziaływanie to będzie miało charakter okresowy i odwracalny; ustanie wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Do realizacji planowanego przedsięwzięcia wykorzystany zostanie typowy sprzęt budowlano-drogowy oraz środki transportu dowożące materiały budowlane na teren budowy oraz wywożące odpady.

W trakcie realizacji inwestycji powstanie nadmiar mas ziemnych; masy niezanieczyszczone należy maksymalnie zagospodarować i wykorzystać na placu budowy, a ich nadmiar wykorzystać do niwelacji terenu przy innych inwestycjach drogowych, poza obszarami cennymi przyrodniczo bądź przekazać uprawnionemu odbiorcy. Masy ziemne i humus należy magazynować rozdzielnie, humus wykorzystać do odtworzenia terenów biologicznie czynnych. W przypadku ewentualnej ziemi zanieczyszczonej postępować należy zgodnie z zasadami gospodarowania odpadami.

Zaplecze budowy, w tym miejsce czasowego magazynowania materiałów, w szczególności mogących powodować zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego, magazynowania odpadów, postoju, tankowania i konserwacji maszyn i urządzeń, zorganizować wykorzystując w tym celu wcześniej przekształcone i utwardzone powierzchnie, ewentualnie wyznaczyć miejsce z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia

przewiduje się znaczących zmian niwelety istniejącej drogi.

Funkcjonowanie układu komunikacyjnego wiązać się będzie z emisją hałasu i zanieczyszczeń powietrza.

W Raporcie wykonano analizę obliczeniową rozprzestrzeniania się hałasu od ruchu drogowego dla stanu po realizacji (2018r.) oraz stanu prognozowanego (2028r.), w porze dziennej i nocnej, przyjmując w tym celu parametry strumienia pojazdów (prędkość, strukturę i natężenie) na przedmiotowej drodze. Obliczenia wykonano na podstawie danych pochodzących z GPR2015.

Prognozowane średniodobowe natężenie ruchu przyjęto na poziomie: 3590 poj./d w 2018r. i 6211poj./d w 2028r. na istniejącym odcinku DW 766, 1298 poj./d w 2018r. i 2250 poj./d w 2028r. na planowanej obwodnicy msc. Michałów.

Obliczenia przeprowadzono dla dwóch odcinków DW766 prowadzonych po istniejącym śladzie oraz nowoprojektowanej obwodnicy. W km istniejącej drogi ok. 26+978-27+575, ok. 28+150-29+100 oraz w km obwodnicy ok. 0+000-0+580 przyjęto zastosowanie nawierzchni tłumiącej hałas.

Klasyfikacji terenów akustycznie chronionych znajdujących się w sąsiedztwie przedmiotowej drogi dokonano w raporcie na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego sołectwa Skrzypiów (Uchwała Nr XL/375/09 Rady Miejskiej w Pińczowie z dnia 25 listopada 2009r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego sołectwa Skrzypiów), a na pozostałym terenie z uwagi na brak miejscowego planu – na podstawie faktycznego zagospodarowania.

Następnie przypisano im standardy wynikające z zapisów rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz.U. z 2014r. poz. 112). W raporcie wskazano, że bezpośrednim sąsiedztwie drogi znajdują się przede wszystkim tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, a także zabudowy zagrodowej, dla których dopuszczalny poziom hałasu wynosi odpowiednio 61dB i 65dB w dzień i 56dB w nocy, przy czym do oceny oddziaływania przyjęto standard jak dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. W sąsiedztwie drogi zlokalizowane są również tereny niepodlegające ochronie akustycznej, np. lasy, rolne.

Wyniki powyższych analiz przedstawiono w raporcie w postaci graficznej tj. izofon równoważnego poziomu dźwięku oraz jako wartości poziomów dźwięku w poszczególnych punktach odbioru.

Przedmiotowe analizy obliczeniowe wykazały, że po realizacji przedsięwzięcia dopuszczalne poziomy hałas na terenach akustycznie chronionych mogą zostać przekroczone w porze dziennej w trzech punktach obliczeniowych zlokalizowanych przy istniejącym śladzie DW766. Otrzymane wartości hałasu w punktach obliczeniowych zlokalizowanych na elewacji budynków wyniosły od 61,2dB – 63,8dB; wartość ta przekracza wartość dopuszczalną, niemniej jednak wielkość przekroczenia mieści się w granicach błędu modelowania. Przekroczeń nie stwierdzono na terenach akustycznie chronionych zlokalizowanych wzdłuż nowoprojektowanej obwodnicy.

Otrzymane nieco wyższe wartości obliczeniowe poziomu hałasu dla dziesięcioletniego okresu pespektywy wskazują, że ewentualna realizacja zabezpieczeń akustycznych lub potrzeba obszaru ograniczonego użytkowania powinna mieć swoje źródło w analizie porealizacyjnej, sporządzonej w oparciu o rzeczywiste pomiary poziomu hałasu.

Jak wynika z Uchwały Nr XVII/248/15 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 27 listopada 2015r. w sprawie określenia „Aktualizacji Programu ochrony powietrza dla województwa świętokrzyskiego wraz z planem działań krótkoterminowych”, „ograniczenie emisji liniowej osiąga się poprzez poprawę stanu technicznego dróg, co powoduje zmniejszenie wielkości unosu pyłu (tzw. emisja wtórna) z powierzchni drogi oraz poprawę jakości pojazdów poruszających się po drogach, a także poprzez wyprowadzenie ruchu samochodowego poza tereny zabudowane, czyli na tereny o mniejszej gęstości emisji”. Przedmiotowa inwestycja wpisuje się w ww. założenia programów dot. poprawy stanu technicznego dróg i budowy obwodnic miejscowości.

Eksploracja przedmiotowego przedsięwzięcia będzie związana z wykorzystywaniem wody, surowców

i materiałów w ramach bieżącego jego utrzymania.

Przedmiotowa droga na odcinku przebiegającym przez obszar gminy Michałów nie jest zlokalizowana na obszarach podlegających ochronie w rozumieniu ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, natomiast na obszarze sołectwa Skrzypiów, zgodnie z zapisami miejscowego planu, wyznaczona została strefa ochrony archeologicznej wraz z obowiązującymi w niej zasadami prowadzenia prac.

Ponadto zgodnie z zapisami Ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami z dnia 23 lipca 2003r. (t.j. Dz. U. z 2017r. poz. 2187) w przypadku natrafienia podczas prowadzenia prac przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, że jest on zabytkiem, osoby prowadzące roboty budowlane lub ziemne są zobowiązane wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków ten przedmiot i miejsce jego odkrycia, zawiadomić Świętokrzyskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków lub właściwego wójta, burmistrza.

Przedsięwzięcie jest zlokalizowane poza obszarami, na których występują zagrożenia geodynamiczne, osuwiska i ruchy masowe gruntu (<http://geoportal.pgi.gov.pl/portal/page/portal/SOPO>).

Teren przedsięwzięcia zlokalizowany jest w granicach Nadnidziańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Uchwała Nr XLIX/882/14 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 13 listopada 2014r. w sprawie Nadnidziańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, Dz.U. z 2014r. poz. 3156) Kozubowskiego Obszaru Chronionego-Krajobrazu (Uchwała Nr XLIX/884/14 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 13 listopada 2014r. w sprawie Kozubowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, Dz.U. z 2014r. poz. 3158) oraz Miechowsko-Działoszyckiego Obszaru Chronionego-Krajobrazu (Uchwała Nr XXXV/622/13 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 23 września 2013r. dotycząca wyznaczenia Miechowsko-Działoszyckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, Dz.U. z 2013r. poz. 3314), ponadto przechodzi przez Nadnidziański Park Krajobrazowy (Uchwała Nr XLIX/874/14 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 13 listopada 2014r. w sprawie utworzenia Nadnidziańskiego Parku Krajobrazowego, Dz.U. z 2014r. poz. 3148) i Kozubowski Park Krajobrazowy (Uchwała Nr XLIX/876/14 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 13 listopada 2014r. w sprawie utworzenia Kozubowskiego Parku Krajobrazowego, Dz.U. z 2014r. poz. 3150).

Planowane przedsięwzięcie jest inwestycją celu publicznego, zatem nie dotyczą go zakazy określone w uchwałach dot. w/w form ochrony przyrody (zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3

okresem od 1 marca do 15 października). Dopuszcza się wycinkę w okresie lęgowym wyłącznie w przypadku stwierdzenia braku gniazdowania przez gatunki ptaków podlegających ochronie gatunkowej i po uzyskaniu akceptacji sprawującego nadzór przyrodniczy (ornitologa). Zakres wycinki zostanie ograniczony do niezbędnego minimum.

Zdjęcie wierzchniej warstwy ziemi (humusu) na odcinkach drogi prowadzonych po nowym śladzie przewidziano w terminie od 15 sierpnia do 15 października, tj. w terminie, gdy zwierzęta będą już po okresie rozrodczym, a jednocześnie nie będą przebywać na stałe w kryjówkach zimowych. Powinno to umożliwić znalezienie bezpiecznych miejsc do zimowania poza terenem prac i stanowić działanie ochronne względem zwierząt mogących występować na terenach upraw rolnych, tj. zabezpieczenie w okresach ich rozrodu, migracji i zimowania.

W razie konieczności dopuszczono usuwanie nadkładu poza w/w okresem pod warunkiem zapewnienia ciągłego nadzoru przyrodniczego i stosowania się do jego wskazań.

Masy ziemne usuwane i przemieszczane w związku z realizacją inwestycji należy deponować z rozdzieleniem warstwy humusowej i gromadzić poza miejscami występowania przedmiotów ochrony w obszarach Natura 2000. Zajętość terenu pod realizację inwestycji należy ograniczyć do niezbędnego minimum.

Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do usunięcia, wykonywane będą w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom. Zalecono aby 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. Place składowe, tymczasowe drogi przejazdowe i miejsca postoju sprzętu nie będą lokalizowane w zasięgu rzutu koron drzew. W przypadku odstonięcia korzeni należy je przykryć matą słomianą lub jutową, którą należy regularnie zwilżać wodą (w okresach bezdeszczowych).

Prace przygotowawcze w rejonie starorzeczy Nidy prowadzone będą poza okresem masowej migracji płazów (poza okresem od początku marca do końca maja oraz połowy września do połowy października). Prowadzenie prac w w/w terminach dopuszczono jedynie w przypadku zapewnienia stałego nadzoru przyrodniczego i ścisłego stosowania się do jego wskazań. W przypadku przenoszenia płazów istotne jest, aby docelowo znalazły się w miejscach, do których migrowały w danym okresie.

Zaplecza budowy, bazy materiałowo-sprzętowe oraz drogi dojazdowe będą zajmować jak najmniejszą powierzchnię terenu i zostaną wyznaczone w takich miejscach, aby znajdowały się w bezpiecznej odległości od cennych biotopów, poza arealem występowania przedmiotów ochrony na obszarach Natura 2000 oraz poza stanowiskami występowania chronionych gatunków roślin i zwierząt. Ponadto zostaną tak zlokalizowane, aby zapewniona była łatwa komunikacja z całym terenem budowy przez obszary najmniej cenne przyrodniczo oraz poza terenami podmokłymi, zalewowymi. W związku z powyższym określono warunkiem postanowienia lokalizację miejsc, w których bezwzględnie nie należy organizować zaplecza budowy, magazynowania materiałów budowlanych oraz dróg dojazdowych.

W czasie prowadzenia prac przygotowawczych oraz robót budowlanych zapewniony będzie nadzór przyrodniczy, który będzie prowadził kontrolę działań zabezpieczających

Michałowa spowoduje, iż wspomniany korytarz zostanie przecięty dodatkowo na odcinku ok. 4,6km (3+150–7+800) z czego na obszar leśny przypada ok. 1,2km. Należy jednak zauważyć, że natężenie ruchu na funkcjonującym obecnie fragmencie drogi DW 766 (28+900–30+300), Skrzypiów – Michałów, znacznie zmaleje i fragment ten stanie się mało uczęszczaną drogą lokalną. W wyniku tego bariera ekologiczna oddzielająca kompleks leśny od doliny Nidy przestanie istnieć. Natomiast zwiększy się ruch na drodze powiatowej 0064T (0+000–3+150) oraz na nowo projektowanym odcinku omawianej drogi (3+150–7+800). Z uwagi na powyższe realizacja inwestycji pozostanie bez istotnego znaczenia dla drożności (funkcjonalności) korytarza

Dla zwierząt spowoduje to większą dostępność miejsc żerowiskowych i wodopoju w dolinie Nidy. Zaznaczyć należy, że w odległości ok. 2-5km w kierunku wschodnim istnieje drugie odgałęzienie korytarza umożliwiające migracje zwierząt. Analizowany fragment korytarza jest wykorzystywany głównie przez lokalne populacje ssaków kopytnych (sarny, jelenie, dziki, znacznie rzadziej łosie), lisy, borsuki oraz inne drobne gryzonie. Ten obszar z racji na niewielką lesistość nie jest wykorzystywany w migracji przez wilki, rysie, które to zwierzęta wykorzystują raczej lasy świętokrzyskie oraz obszar Karpat. Natomiast sama dolina rzeczna Nidy, to ważny ponadregionalny korytarz dla migracji ichtiofauny i gatunków ziemnowodnych (herpetofauny). Inwestycja nie będzie miała wpływu na drożność rzeki z punktu widzenia ichtiofauny, natomiast przepusty pod drogą związane z ciekami będą udrożnione dla herpetofauny. Projektowana inwestycja nie wprowadza istotnych dodatkowych barier na szlaku migracji w porównaniu do obecnej sytuacji. Jak określono w raporcie, możliwe jest natomiast wnioskowanie o pozytywnym ekologicznym znaczeniu inwestycji, gdyż odsuwa w znacznym stopniu ruch drogowy od doliny Nidy, a także rzeki Mierzawy oraz wprowadza bardziej dogodne przejścia dla herpetofauny i małych ssaków w miejsce istniejących przepustów hydrologicznych.

Duże i średnie ssaki przemieszczają się po powierzchni jezdni, ponieważ w raporcie podkreślono, że brak jest podstaw do uznania konkretnego fragmentu lasu za szczególnie ważne przejście dla zwierząt, przyjęto iż cały obszar leśny pomiędzy Skrzypowem, Młodzawami a Michałowem należy uznać za obszar migracyjny.

Zasadniczym czynnikiem mającym wpływ na pojawienie się „efektu bariery” jest natężenie ruchu drogowego. Obecnie na drodze 766 natężenie ruchu kształtuje się na poziomie do 6tys. pojazdów na dobę, co w myśl ogólnie dostępnych opracowań dot. przejść dla zwierząt nie kwalifikuje inwestycji do grupy dróg wymagających budowy specjalnych przejść dolnych lub górnych. Projektowana droga będzie się opierała na niwele istniejących dróg (powiatowej i dróg leśnych), wysokość nasypów będzie wynosiła do maks. 0,5m, a nachylenie skarp będzie nie większe niż 1:1,5, zatem droga nie powinna stanowić bariery migracyjnej dla zwierząt. Zgodnie ze stwierdzeniem w raporcie i uzupełnieniem, w świetle wyżej wymienionych uwarunkowań nie zachodzi potrzeba wykonywania specjalnych przejść dla dużych i średnich zwierząt po powierzchni drogi.

W raporcie wskazano natomiast, że na odcinku leśnym zostaną umieszczone znaki ostrzegawcze oraz znaki informujące o długości odcinka drogi, na którym powtarza się niebezpieczeństwo kolizji ze zwierzętami.

Biorąc pod uwagę informacje o usytuowaniu planowanej drogi względem przedmiotów ochrony w/w obszarów Natura 2000, w tym brak zajętości siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków, oraz nadzór przyrodniczy, który zabezpieczy przed ewentualną

estakady czy mosty. Przyczyną zmiany walorów krajobrazowych będzie planowana wycinka drzew oraz w największym stopniu budowa obwodnicy po nowym śladzie, skutkiem czego zaistniałe zmiany będą mieć charakter trwały.

Przewiduje się, że droga zostanie wkomponowana w otaczający teren poprzez uporządkowanie rozwiązań drogowych, poprawę stanu lub wykonanie nowych elementów towarzyszących takich jak np. chodniki lub ścieżki rowerowe, ciągi pieszo-rowerowe.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zgodnie z obowiązującymi przepisami nie jest zaliczane do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii, dla których określa się działania zapobiegające skutkom awarii przemysłowych.

W raporcie wskazano, że z poważnym zagrożeniem możemy mieć do czynienia w przypadku wystąpienia kolizji lub wypadku z udziałem pojazdów transportujących materiały niebezpieczne i przedostaniem się substancji niebezpiecznych na jezdnię lub poza pas jezdni. Dla planowanych miejsc postojowych zaplanowano wykonanie szczelnej nawierzchni z możliwością zebrania wód opadowych i roztopowych systemem kanalizacji wyposażonej we wpusty z osadnikami oraz separator, natomiast wody opadowe i roztopowe z drogi ujmowane będą odcinkowo przez kanalizację deszczową. Drogowy przewóz towarów i ładunków niebezpiecznych regulują stosowne przepisy, wprowadzające m.in. odpowiednie procedury i instrukcje bezpieczeństwa.

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

- przedsięwzięcie usytuowane jest poza terenami osuwisk (<http://geozagrozenia.pgi.gov.pl/>),
- zgodnie z danymi zawartymi na stronie <http://mapy.isok.gov.pl/imap/> przedsięwzięcie jest zlokalizowane na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią,
- zamierzenie wiąże się z emisją gazów cieplarnianych w wyniku ruchu pojazdów po przedmiotowej drodze,
- w rozwiązaniach projektowych wymagany jest dobór odpowiednich materiałów i technologii wykonania zabezpieczających przed wpływem susz, fal upałów, silnych wiatrów, katastrofalnych opadów śniegu, fal mrozu,
- przedsięwzięcie ze względu na lokalizację jest neutralne względem oddziaływań związanych z klęskami żywiołowymi takimi jak np. podnoszący się poziom mórz, sztormy, erozja wybrzeża i intruzje wód zasolonych,
- inwestycja wiąże się z zajętością znacznej powierzchni terenu biologicznie czynnego poza istniejącym pasem drogowym w związku z prowadzeniem drogi po nowym śladzie, budową infrastruktury, poszerzeniami oraz korektą łuków; z uwagi na charakter przedsięwzięcia, nie wprowadzanie w związku z realizacją inwestycji obcych gatunków, gatunków inwazyjnych, zastosowanie działań minimalizujących oddziaływanie na środowisko przyrodnicze (o których mowa w niniejszej decyzji) nie przewiduje się znaczącego wpływu na różnorodność biologiczną.

Decyzja niniejsza nie rodzi praw do terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie.

Na podstawie art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2017 r. poz. 1257) decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nadano rygor natychmiastowej wykonalności, gdyż jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego oraz ważny interes społeczny i interes strony.



Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Kielcach za pośrednictwem Wójta Gminy Michałów w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Otrzymują:

1. Pan Jacek Seweryński Biuro Konsultingowo-Doradcze „Euroekspert”
dr inż. Jacek Seweryński, ul. 17 Sierpnia 16F/6, 41-503 Chorzów – pełnomocnik
Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Kielcach ul. Jagiellońska 72,
25-602 Kielce
2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 KPA, strona internetowa BIP Urzędu Gminy
Michałów, tablica ogłoszeń Urzędu Gminy Michałów i Urzędu Miasta i Gminy
Pińczów, na tablicach ogłoszeń w miejscu planowanej inwestycji
3. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach, , Al. IX Wieków Kielc 3,
25-516 Kielce,
2. Państwowym Powiatowym Inspektorem Sanitarnym, ul. Stefana Batorego 2, 28-100
Busko-Zdrój,
3. Starosta Powiatowy w Pińczowie, ul. Zacisze 5, 28-400 Pińczów

WÓJT GMINY
Mirosław Walasek

0+400-0+500 oraz ok. 3+080-3+200,

- wody z nawierzchni miejsc postojowych zostaną zebrane za pośrednictwem wpustów z osadnikami, oczyszczone w separatorze i odprowadzone do rowu przydrożnego, 8. przebudowę infrastruktury technicznej, w tym kanalizacji sanitarnej, sieci wodociągowej, gazowej, elektroenergetycznej, telekomunikacyjnej,

9. wykonanie przejść dla zwierząt - przepustów w km ok. 27+815, 36+500, 37+000 (po istniejącym śladzie DW 766), ok. 0+500, 2+500, 2+600 (w km obwodnicy) wraz z płótkami herpetologicznymi - dla zwierząt małych.

Projektowany zakres prac obejmuje część drogową, w tym przebudowę jezdni, przebudowę/rozbudowę skrzyżowań z drogami bocznymi, budowę chodników, ciągów pieszo-rowerowych, ścieżek rowerowych, zatok autobusowych, systemu odwodnienia drogi oraz część dotyczącą infrastruktury okołodrogowej (w szczególności zabezpieczenie/przebudowę sieci infrastruktury technicznej w rejonie planowanych prac – na warunkach uzgodnionych z zarządcami sieci).

Przedstawiono wariant alternatywny i preferowany planowanej inwestycji. Wariant III (wariant alternatywny)- zlokalizowany w całości po nowym śladzie po północno-zachodniej stronie miejscowości Michałów, o długości ok. 3,83km, przecina obszary Natura 2000 Ostoję Nidziańską i Dolinę Mierzawy na długości ok. 850m. Jako niezbędne wskazano wykonanie 4 obiektów mostowych, wyburzenie 3 budynków. Obwodnica w tym wariantcie zbliża się miejscami do istniejących zabudowań mieszkalnych do ok. 100m.

Wariant IV (wariant preferowany) – poprowadzony na długości ok. 3,15km po śladzie istniejącej DP 0064T, a następnie na długości ok. 4,83km po nowym śladzie, w tym większość odcinka po śladzie istniejącej drogi leśnej. Obszary Natura 2000 przecina na długości ok.4,3km. Do istniejącej zabudowy zbliża się na odległość ok. 50m, nie będą budowane obiekty mostowe ani wyburzane budynki. Konieczne będzie natomiast dokonanie wycinki lasu z pow. łącznej ok. 2,65ha.

Budowa obwodnicy w każdym wariantcie pozwoli na wyprowadzenie ruchu pojazdów z centrum miejscowości Michałów.

Wpływ na klimat będzie znikomy, ograniczony do pasa drogowego, na etapie realizacji i użytkowania.

Realizacja przedsięwzięcia obejmie ujęcie wód opadowych i roztopowych z pasa drogowego systemem rowów trawiastych i kanalizacji deszczowej.

Wpływ przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze rozpatrywany był z uwagi na prowadzenie drogi po nowym śladzie przez obszary Natura 2000. Droga przebiega częściowo śladem drogi powiatowej i leśnej z poszerzeniem pod projektowaną szerokość pasa drogowego i związaną z tym wycinką drzew w kompleksie leśnym. Wariant IV pozostanie bez wpływu na siedliska w obrębie Natura 2000.

Nie przewiduje się żadnych budynków do rozbiórki.

Planowana droga nie koliduje z obiektami zabytkowymi, stanowiskami archeologicznymi.

Wody zostaną oczyszczone w separatorze i odprowadzone do rowu przydrożnego.

Wody opadowe i roztopowe z obiektu mostowego na rzece Nidzie poprzez odpowiednie ukształtowanie spadków poprzecznych i podłużnych zostaną odprowadzone powierzchniowo do systemu wpustów mostowych z osadnikami, a następnie do rzeki.

Odbiornikami wód deszczowych z rowów trawiastych będą zlokalizowane na trasie inwestycji rowy i ciek. Wody z odcinka od km ok. 26+978 do km ok. 27+520 odprowadzane będą wylotem do rzeki Nidy (po uprzednim oczyszczeniu za pośrednictwem wpustów ulicznych z osadnikiem), następnie z odcinka od km ok. 27+520 do rowu w km ok. 28+200 (wylot po stronie prawej drogi), wody na odcinku od km ok. 28+928 zbierane kanalizacją deszczową i rzucane do istniejącego rowu w km ok. 28+000-28+200 (wylot po stronie prawej drogi), z odcinka 29+200-28+928 odbierane będą kanalizacją deszczową i odprowadzane do rowu zlokalizowanego przy drodze powiatowej.

Od km ok. 34+609 istniejącej DW766 do końca opracowania wody deszczowe odprowadzane będą systemem rowów zlokalizowanych po obu stronach drogi.

Na odcinku obwodnicy w tzw. wariacie IV w km ok. 0+000-0+570 wykonana zostanie kanalizacja deszczowa, a na dalszym odcinku rowy trawiaste.

Wykonywanie urządzeń wodnych oraz odprowadzanie wód opadowych i roztopowych do środowiska realizowane będzie na warunkach pozwolenia wodnoprawnego.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy się spodziewać okresowych uciążliwości dla środowiska związanych z transportem materiałów, pracami rozbiórkowymi i budowlanymi, wykonywaniem wykopów, nasypów, budową i przebudową infrastruktury technicznej, prac towarzyszących itd., tj.: emisją spalin do powietrza, emisją hałasu do środowiska, powstawaniem odpadów, ścieków i ingerencją w środowisko gruntowo-wodne (przemieszczaniem mas ziemnych). Oddziaływanie to będzie miało charakter okresowy i odwracalny; ustanie wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Do realizacji planowanego przedsięwzięcia wykorzystany zostanie typowy sprzęt budowlano-drogowy oraz środki transportu dowożące materiały budowlane na teren budowy oraz wywożące odpady.

W trakcie realizacji inwestycji powstanie nadmiar mas ziemnych; masy niezanieczyszczone należy maksymalnie zagospodarować i wykorzystać na placu budowy, a ich nadmiar wykorzystać do niwelacji terenu przy innych inwestycjach drogowych, poza obszarami cennymi przyrodniczo bądź przekazać uprawnionemu odbiorcy. Masy ziemne i humus należy magazynować rozdzielnie, humus wykorzystać do odtworzenia terenów biologicznie czynnych. W przypadku ewentualnej ziemi zanieczyszczonej postępować należy zgodnie z zasadami gospodarowania odpadami.

Zaplecze budowy, w tym miejsce czasowego magazynowania materiałów, w szczególności mogących powodować zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego, magazynowania odpadów, postoju, tankowania i konserwacji maszyn i urządzeń, zorganizować wykorzystując w tym celu wcześniej przekształcone i utwardzone powierzchnie, ewentualnie wyznaczyć miejsce z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, zabezpieczyć np. poprzez utwardzenie lub uszczelnienie w celu uniemożliwienia przedostawania się do środowiska gruntowo-wodnego zanieczyszczonych spływów opadowych.

Zapewnione zostanie właściwe gospodarowanie odpadami wytwarzanymi w czasie budowy:

i przedstawić w terminie 6 miesięcy od ww.

Po przebudowie drogi na odcinkach po istniejącym śladzie można się spodziewać zmniejszenia emisji hałasu z drogi dzięki poprawie jej stanu technicznego oraz zastosowaniu rozwiązań poprawiających płynność ruchu.

Stężenia zanieczyszczeń tj. pyłu zawieszonego PM₁₀, PM_{2,5}, dwutlenku azotu, dwutlenku siarki, benzenu i ołowiu dla gminy Michałów nie są obecnie przekroczone.

Jak wynika z Uchwały Nr XVII/248/15 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 27 listopada 2015r. w sprawie określenia „Aktualizacji Programu ochrony powietrza dla województwa świętokrzyskiego wraz z planem działań krótkoterminowych”, „ograniczenie emisji liniowej osiąga się poprzez poprawę stanu technicznego dróg, co powoduje zmniejszenie wielkości unosu pyłu (tzw. emisja wtórna) z powierzchni drogi oraz poprawę jakości pojazdów poruszających się po drogach, a także poprzez wyprowadzenie ruchu samochodowego poza tereny zabudowane, czyli na tereny o mniejszej gęstości emisji”. Przedmiotowa inwestycja wpisuje się w ww. założenia programów dot. poprawy stanu technicznego dróg i budowy obwodnic miejscowości.

Eksploracja przedmiotowego przedsięwzięcia będzie związana z wykorzystywaniem wody, surowców i materiałów w ramach bieżącego jego utrzymania.

Przedmiotowa droga na odcinku przebiegającym przez obszar gminy Michałów nie jest zlokalizowana na obszarach podlegających ochronie w rozumieniu ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, natomiast na obszarze sołectwa Skrzypiów, zgodnie z zapisami miejscowego planu, wyznaczona została strefa ochrony archeologicznej wraz z obowiązującymi w niej zasadami prowadzenia prac.

Ponadto zgodnie z zapisami Ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami z dnia 23 lipca 2003r. (t.j. Dz. U. z 2017r. poz. 2187) w przypadku natrafienia podczas prowadzenia prac przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, że jest on zabytkiem, osoby prowadzące roboty budowlane lub ziemne są zobowiązane wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków ten przedmiot i miejsce jego odkrycia, zawiadomić Świętokrzyskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków lub właściwego wójta, burmistrza.

Przedsięwzięcie jest zlokalizowane poza obszarami, na których występują zagrożenia geodynamiczne, osuwiska i ruchy masowe gruntu.

Teren przedsięwzięcia zlokalizowany jest w granicach Nadnidziańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Uchwała Nr XLIX/882/14 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 13 listopada 2014r. w sprawie Nadnidziańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, Dz.U. z 2014r. poz. 3156) Kozubowskiego Obszaru Chronionego-Krajobrazu (Uchwała Nr XLIX/884/14 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 13 listopada 2014r. w sprawie Kozubowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, Dz.U. z 2014r. poz. 3158) oraz Miechowsko-Działoszyckiego Obszaru Chronionego-Krajobrazu (Uchwała Nr XXXV/622/13 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 23 września 2013r. dotycząca wyznaczenia Miechowsko-Działoszyckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, Dz.U. z 2013r. poz. 3314), ponadto przechodzi przez Nadnidziański Park Krajobrazowy (Uchwała Nr XLIX/874/14 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 13 listopada 2014r. w sprawie utworzenia Nadnidziańskiego Parku Krajobrazowego, Dz.U.

zwierzęta będą już po okresie rozrodczym, a jednocześnie nie będą przebywać na stałe w kryjówkach zimowych. Powinno to umożliwić znalezienie bezpiecznych miejsc do zimowania poza terenem prac i stanowić działanie ochronne względem zwierząt mogących występować na terenach upraw rolnych, tj. zabezpieczenie w okresach ich rozrodu, migracji i zimowania.

W razie konieczności dopuszczono usuwanie nadkładu poza w/w okresem pod warunkiem zapewnienia ciągłego nadzoru przyrodniczego i stosowania się do jego wskazań.

Masy ziemne usuwane i przemieszczane w związku z realizacją inwestycji należy deponować z rozdzieleniem warstwy humusowej i gromadzić poza miejscami występowania przedmiotów ochrony w obszarach Natura 2000. Zajętość terenu pod realizację inwestycji należy ograniczyć do niezbędnego minimum.

Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do usunięcia, wykonywane będą w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom. Zalecono aby 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. Place składowe, tymczasowe drogi przejazdowe i miejsca postoju sprzętu nie będą lokalizowane w zasięgu rzutu koron drzew. W przypadku odśłonięcia korzeni należy je przykryć matą słomianą lub jutową, którą należy regularnie zwilżać wodą (w okresach bezdeszczowych).

Prace przygotowawcze w rejonie starorzeczy Nidy prowadzone będą poza okresem masowej migracji płazów (poza okresem od początku marca do końca maja oraz połowy września do połowy października). Prowadzenie prac w w/w terminach dopuszczono jedynie w przypadku zapewnienia stałego nadzoru przyrodniczego i ścisłego stosowania się do jego wskazań. W przypadku przenoszenia płazów istotne jest, aby docelowo znalazły się w miejscach, do których migrowały w danym okresie.

Zaplecza budowy, bazy materiałowo-sprzętowe oraz drogi dojazdowe będą zajmować jak najmniejszą powierzchnię terenu i zostaną wyznaczone w takich miejscach, aby znajdowały się w bezpiecznej odległości od cennych biotopów, poza arealem występowania przedmiotów ochrony na obszarach Natura 2000 oraz poza stanowiskami występowania chronionych gatunków roślin i zwierząt. Ponadto zostaną tak zlokalizowane, aby zapewniona była łatwa komunikacja z całym terenem budowy przez obszary najmniej cenne przyrodniczo oraz poza terenami podmokłymi, zalewowymi. W związku z powyższym określono warunkiem postanowienia lokalizację miejsc, w których bezwzględnie nie należy organizować zaplecza budowy, magazynowania materiałów budowlanych oraz dróg dojazdowych.

W czasie prowadzenia prac przygotowawczych oraz robót budowlanych zapewniony będzie nadzór przyrodniczy, który będzie prowadził kontrolę działań zabezpieczających środowisko przyrodnicze w następującym zakresie:

- analizę technologii i harmonogramu prowadzenia prac budowlanych, a w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych okoliczności i zdarzeń, podanie zaleceń mających na celu zabezpieczenie przyrody;
- obserwację pracy sprzętu i placu budowy na odcinkach drogi przechodzących w pobliżu cennych przyrodniczo miejsc, tj. starorzeczy w dolinie rzeki Nidy (gdzie występuje m.in. głowacz białopłetwy, piskorz, koza), oraz siedlisk chronionych w obszarze Natura 2000

Michałów poprowadzonej po śladzie istniejącej drogi powiatowej i dróg leśnych.

Oddziaływanie na etapie realizacji będzie okresowe i przemijające, wynikać będzie z konieczności wykonania prac budowlanych, wykopów, budowy oraz przebudowy przepustów. Zajęcie gruntów pod pas drogowy i zmiana sposobu użytkowania będzie miała charakter trwały. Nie planuje się wykonywania elementów kubaturowych, takich jak estakady czy mosty. Przyczyną zmiany walorów krajobrazowych będzie planowana wycinka drzew oraz w największym stopniu budowa obwodnicy po nowym śladzie, skutkiem czego zaistniałe zmiany będą mieć charakter trwały.

Przewiduje się, że droga zostanie wkomponowana w otaczający teren poprzez uporządkowanie rozwiązań drogowych, poprawę stanu lub wykonanie nowych elementów towarzyszących takich jak np. chodniki lub ścieżki rowerowe, ciągi pieszo-rowerowe.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zgodnie z obowiązującymi przepisami nie jest zaliczane do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii, dla których określa się działania zapobiegające skutkom awarii przemysłowych.

W raporcie wskazano, że z poważnym zagrożeniem możemy mieć do czynienia w przypadku wystąpienia kolizji lub wypadku z udziałem pojazdów transportujących materiały niebezpieczne i przedostaniem się substancji niebezpiecznych na jezdnię lub poza pas jezdni. Dla planowanych miejsc postojowych zaplanowano wykonanie szczelnej nawierzchni z możliwością zebrania wód opadowych i roztopowych systemem kanalizacji wyposażonej we wpusty z osadnikami oraz separator, natomiast wody opadowe i roztopowe z drogi ujmowane będą odcinkowo przez kanalizację deszczową. Drogowy przewóz towarów i ładunków niebezpiecznych regulują stosowne przepisy, wprowadzające m.in. odpowiednie procedury i instrukcje bezpieczeństwa.

WÓJT GMINY

Mirosław Walasek