

Proponuje się również zapewnić nadzór środowiskowy, którego zadaniem będzie dopilnowanie, aby w trakcie budowy przestrzegane były zalecenia wynikające z wydanych decyzji administracyjnych w zakresie ochrony środowiska.

17.2 Propozycje monitoringu w fazie eksploatacji

Zagadnienia dotyczące szczegółowych ustaleń sposobu, metodyk referencyjnych i częstotliwości prowadzenia monitoringu określa rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 2 października 2007r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz. U. 2007r.Nr 192, poz. 1392).

18 OPIS TRUDNOŚCI WYNIKAJĄCYCH Z NIEDOSTATKÓW TECHNIKI, LUK W DANYCH I WE WSPÓŁCZESNEJ WIEDZY, JAKIE NAPOTKANO OPRACOWUJĄC RAPORT

Niepewność wyników prognozy ruchu, stanowiącej podstawę wykonania prognoz oddziaływania inwestycji na środowisko powoduje, iż wyniki przedstawionej w niniejszym raporcie symulacji oddziaływania inwestycji na środowisko powinny zostać poddane weryfikacji na etapie wykonania analizy porealizacyjnej.

19 WNIOSKI

Na podstawie danych projektowych oraz informacji o warunkach występujących na obszarze planowanej inwestycji **proponuje się wybór do realizacji wariantu VIA BIS z uwzględnieniem zabezpieczeń wskazanych w niniejszym raporcie dla ograniczenia oddziaływania drogi na środowisko przyrodnicze oraz ludzi.**

Na podstawie danych projektowych oraz informacji o warunkach występujących na obszarze planowanej inwestycji stwierdza się, że:

- a) Planowany do realizacji odcinek drogi S-7 jest częścią szlaku komunikacyjnego mającego usprawnić ruch na trasie Kraków - Kielce. Obecnie głównym szlakiem komunikacyjnym na tej trasie jest istniejąca droga krajowa nr 7, niedostosowana do aktualnie prowadzonego ruchu a tym bardziej do natężenia ruchu, jaki prognozowany jest na 2014 czy 2032 rok. Celem inwestycji jest poprawa warunków i bezpieczeństwa ruchu samochodowego (bezkolizyjne skrzyżowania, pełne wyposażenie drogi związane z jej funkcjonowaniem i ochroną środowiska), usprawnienie połączeń drogowych tego obszaru. Planowana inwestycja stanowi cel publiczny.
- b) Istniejąca droga krajowa Nr 7 budowana była w czasie, gdy przepisy prawa nie stawiały wymagań w zakresie ochrony środowiska i spełnienie wszystkich aktualnie obowiązujących wymogów środowiskowych jest ograniczone bądź niemożliwe. Projektowana droga, będzie drogą nowoczesną, zbudowaną wg najnowszych technologii i standardów uwzględniających ochronę środowiska.



euroekspert

BIURO KONSULTINGOWO-DORADCZE

dr inż. JACEK SEWERYŃSKI

41 – 503 Chorzów, ul. Kościuszki 63
tel. (032) 346 04 03, fax. (032) 346 04 02

267

- c) Realizacja prac budowlanych, przy zachowaniu obowiązujących norm, przepisów oraz uwag i zaleceń poszczególnych dysponentów uzbrojenia terenu, a także wdrożenie działań proponowanych w niniejszym raporcie pozwoli na ograniczenie bądź zminimalizowanie negatywnego oddziaływania na środowisko.
- d) Większość zakłóceń w środowisku naturalnym (czasowe zmiany stosunków wodnych, okresowa erozja wodna, czasowe przekształcenia powierzchni terenu) zanikną po ustaniu robót i rekultywacji terenu.
- e) Analizowane warianty inwestycji nie przebiegają poprzez lub w bezpośrednim sąsiedztwie parków narodowych, rezerwatów przyrody

W zasięgu planowanej inwestycji znajdują się obszary Natura 2000:

Dolina Nidy - wszystkie analizowane warianty przebiegają przez granice obszaru w odcinkach: ok. 570+110 – 571+380 km – wariant I, wariant I z obwodnicą Mnichowa; ok. 570+200 – 571+680 km – wariant VI, ok. 570+260 – 571+910 km – wariant VIA, ok. 570+560 – 572+170 – wariant VIA BIS, ok. 570+110 – 571+750 – wariant VII, ok. 570+330 – 572+200 – wariant VIIA.

Wzgórze Chęcińsko – Kieleckie - wszystkie analizowane warianty przebiegają w tym miejscu przez ww. obszar w dwóch wyznaczonych korytarzach: wariant I, wariant I z obwodnicą Mnichowa, wariant VII oraz wariant VIIA będą jednym śladem kolidując w kilometrach ok. 562+870 – 565+100 km oraz ok. 565+710 – 568+000 km, wariant VI, VIA, VIA BIS będą jednym śladem, przecinając obszar w dwóch miejscach tj. na odcinku ok. 562+870 – 563+970 km oraz ok. 564+580 – 565+930 km. Całkowita długość kolizji wynosi ok. 2,4 km.

Ostoja Sobkowsko – Korytnicka - analizowane warianty kolidują z ostoją w kilometrach: ok. 570+310 – 570+650 km – wariant I, wariant I z obwodnicą Mnichowa, łącznica w km ok. 570+900 - wariant I, wariant I z obwodnicą Mnichowa, wariant VII, ok. 570+920 – 570+370 km – wariant I, wariant I z obwodnicą Mnichowa, ok. 570+450 – 570+660 km – wariant VI, ok. 570+400 – 571+940 km – wariant VIA, ok. 570+310 – 570+650 km – wariant VII, ok. 570+890 – 571+770 km – wariant VII, ok. 570+740 – 571+120 km – wariant VIA BIS, ok. 570+890 – 571+770 km - wariant VIA BIS, ok. 570+520 – 571+210 km – wariant VIIA.

Ponadto inwestycja przebiega przez obszary chronione:

- Chęcińsko – Kielecki Park Krajobrazowy

Każdy z analizowanych wariantów przedsięwzięcia przebiega poprzez Park na długości ok. 6,4 – 8,1 km, na odcinkach - wariant I ok. 562+320 – 570+020 km, wariant I z obwodnicą Mnichowa ok. 562+320 – 570+020 km, wariant VI ok. 562+320 – 568+700 km, wariant VIA ok. 562+320 – 568+700 km, wariant VIA BIS ok. 562+320 – 570+420 km, wariant VII ok. 562+320 – 570+000 km, wariant VIIA ok. 562+320 – 569+950 km.

- Chęcińsko – Kielecki Obszar Chronionego Krajobrazu

Każdy z analizowanych wariantów przebiega przez ww. Obszar na długości około 2,0 – 4,8 km w



BIURO KONSULTINGOWO-DORADCZE

268

dr inż. JACEK SEWERYŃSKI

41 – 503 Chorzów, ul. Kościuszki 63
tel. (032) 346 04 03, fax. (032) 346 04 02

odcinkach: ok. 570+000 - 573+330 km – wariant I, wariant I z obwodnicą Mnichowa, tj. 3,3 km, ok. 568+700 - 573+500 km – wariant VI, tj. 4,8 km, ok. 568+700 - 571+330 km – wariant VIA, tj. 2,6 km, ok. 570+420 - 572+620 km – wariant VIA BIS, tj. 2,2 km - ok. 570+000 - 572+200 km – wariant VII, tj. 2,2 km, ok. 570+000 - 572+040 – wariant VIIA, tj. 2,0 km.

- Włoszczowski-Jędrzejowski Obszar Chronionego Krajobrazu

Wszystkie analizowane warianty przebiegają na długości około 8,6 – 11,0 km przez ww. Obszar w kilometrze: wariant I ok. 573+320 – 581+908 km; 8,6 km, wariant I z obwodnicą Mnichowa ok. 573+320 – 582+573 km; 9,3 km, wariant VI ok. 573+470 – 582+307 km; tj. 8,8 km, wariant VIA ok. 571+060 – 582+097 km; 11,0 km, wariant VIA BIS ok. 572+620 – 581+833 km; tj. 9,2 km, wariant VII ok. 572+190 – 582+579 km; tj. 10,4 km, wariant VIIA ok. 572+030 – 582+458 km, tj. 10,4 km.

- f) W przypadku wariantów I, I z obwodnicą Mnichowa, VI, VIA, VII, VIIA wykazano ich znaczące negatywne oddziaływanie na siedliska przyrodnicze i/lub gatunki zwierząt będące przedmiotem ochrony w obszarach Natura 2000:

PLB260001 Dolina Nidy – znaczące negatywne oddziaływanie wariantów VI, VIA oraz VIIA na przedmioty ochrony obszaru, którymi są gatunki ptaków: bocian czarny *Ciconia nigra* (A030), błotniak stawowy *Circus aeruginosus* (A081), błotniak zbożowy *Circus cyaneus* (A082), błotniak łąkowy *Circus pygargus* (A084) oraz na unikalne w skali regionu i południowej Polski zimowisko ptaków wodno-błotnych;

PLH260041 Wzgórza Chęcińsko – Kieleckie – znaczące negatywne oddziaływanie wariantów I, I z obwodnicą Mnichowa, VII, VIIA na płaty siedliska niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie *Arrhenatherion elatioris* (6510), oraz łągi olszowe i jesionowe *Fraxino - Alnetum* (*91E0), które są przedmiotem ochrony obszaru;

PLH260032 Ostoja Sobkowsko – Korytnicka – znaczące negatywne oddziaływanie wariantów VI, VIA, VIIA na niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie *Arrhenatherion elatioris* (6510), które są przedmiotem ochrony obszaru;

- g) W bezpośrednim sąsiedztwie trasy planowanej S-7 nie występują pomniki przyrody
- h) W wyniku prac związanych z budową drogi ekspresowej przewiduje się zniszczenie siedlisk 5 gatunków roślin chronionych.
- i) Na analizowanym terenie zlokalizowano obiekty wpisane do rejestru zabytków oraz gminnej ewidencji zabytków.

Warianty I, I z obwodnicą Mnichowa oraz VII i VIIA w m. Tokarnia gm. Chęciny, przechodzą na granicy zabytkowego zespołu architektonicznego (i parku etnograficznego-skansenu).

W miejscowości Mnichów (gm. Jędrzejów) znajduje się kościół parafialny p. w. św. Szczepana wpisany do rejestru zabytków pod nr rej.: 222 z 2.10.1956 oraz 194 z 11.02.1967 wraz z dzwonnica wpisana



BIURO KONSULTINGOWO-DORADCZE

269

dr inż. JACEK SEWERYŃSKI

41 – 503 Chorzów, ul. Kościuszki 63
tel. (032) 346 04 03, fax. (032) 346 04 02

ną do rejestru pod nr 194 z 11.02.1967 r. Obiekt najbliższej zlokalizowany jest względem wariantu I (576+430km, strona lewa) pozostając w odległości ok. 30m. Wariant I biegnie w tym miejscu po śladzie drogi istniejącej. Wariant VI (577+780 km) oddalony jest o ok. 540 m. Pozostałe warianty pozostają w odległości nie mniejszej niż 800 m od zabytku.

Wariant VI w okolicy m. Mnichów – Stara Wieś (gm. Jędrzejów) przechodzi przez zabytek wpisany prawomocną decyzją do rejestru zabytków dworu obronnego – Decyzja nr rej. 77 Aa z dnia 6 stycznia 1988 r.

Warianty VI oraz VIA w gminie Sobków kolidują z cmentarzem kombatanckim z czasów II wojny światowej. Istnieje jednakże możliwość przeniesienia tegoż cmentarza w miejsce uzgodnione z zarządcą/gminą Sobków.

- j) W obrębie analizowanej inwestycji zlokalizowano stanowiska archeologiczne, które kolidują lub leżą w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji. Ilość kolizji w poszczególnych wariantach wynosi: *wariant I – 6, wariant I z obwodnicą Mnichowa – 4, wariant VI – 3, wariant VIA – 1, wariant VIA BIS – 4, wariant VII – 3, wariant VIIA - 5*
- k) Droga przecina obszary objęte projektem korytarzy ekologicznych sporządzonym w 2005 r. zapewniających łączność i spójność ekologicznej sieci Natura 2000 oraz innych obszarów chronionych na terenie kraju. W związku z powyższym w projekcie przewiduje się zachowanie istniejących migracyjnych szlaków poszczególnych gatunków poprzez dostosowanie obiektów mostowych do migracji zwierząt dużych, średnich i małych oraz budowę dodatkowych przejść głównie na odcinkach kompleksów leśnych.
- l) W wyniku przeprowadzonej prognozy emisji zanieczyszczeń do powietrza można stwierdzić, że projektowana droga nie będzie skutkować pogorszeniem stanu sanitarnego powietrza na terenach do niej przyległych. Biorąc pod uwagę szerokość projektowanej drogi S-7 oraz lokalizację dróg serwisowych stwierdzono, iż zanieczyszczenia powietrza nie będą wychodzić poza pas dróg serwisowych.**
- m) Droga ekspresowa S-7 stanowić będzie znaczące źródło hałasu na terenach przyległych, ze względu na prognozowane natężenie ruchu. Dlatego też przewiduje się budowę ekranów akustycznych, które powinny ograniczyć negatywne oddziaływanie drogi na terenach akustycznie chronionych.
- n) W zakresie planowanej inwestycji przewidziano budowę sprawnie działającego systemu odwodnienia zakładającego m.in. poprowadzenie szczelnego odwodnienia celem zabezpieczenia wrażliwego środowiska gruntowo-wodnego tego obszaru oraz budowę urządzeń ochronnych przed odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych do odbiorników. W przypadku niemożności odprowadzenia wód do cieków i złożonych warunków gruntowo-wodnych planuje się zastosowanie zbiorników retencyjnych lub retencyjno-chłonnych (z warstwą filtracyjną w dnie).

- o) Odpady powstające w fazie budowy i realizacji inwestycji nie będą wywierać negatywnego wpływu na środowisko, o ile będą usuwane i zagospodarowywane zgodnie z obowiązującą Ustawą o odpadach.

Zastosowanie zaproponowanych w Raporcie urządzeń ochrony środowiska oraz rozwiązań w zakresie ochrony przyrody ożywionej pozwoli na osiągnięcie założonego efektu rozbudowy S-7 na omawianym odcinku, tj:

- umożliwienia aktywizacji gospodarczej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie drogi oraz w województwie świętokrzyskim,
- poprawy bezpieczeństwa ruchu w korytarzu drogi S-7,
- poprawy przepustowości i prędkości ruchu tranzytowego na kierunku Warszawa–Kraków–Chyżne,
- poprawy warunków ekologicznych mieszkańców miejscowości usytuowanych w sąsiedztwie korytarza drogi;
- poprawy ochrony lokalnego środowiska dzięki wykonaniu odpowiedniego odwodnienia drogi odprowadzającego zanieczyszczoną wodę z powierzchni jezdni.

wraz z minimalizacją wpływu inwestycji na środowisko.



BIURO KONSULTINGOWO–DORADCZE

271

dr inż. JACEK SEWERYŃSKI

41 – 503 Chorzów, ul. Kościuszki 63
tel. (032) 346 04 03, fax. (032) 346 04 02