



Kraków, dnia 17 czerwca 2021 r.

**Państwowe
Gospodarstwo Wodne
Wody Polskie**

**Dyrektor Regionalnego
Zarządu Gospodarki
Wodnej w Krakowie**

KR.RZŚ.4360.30.2021.MK

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 4 i ust. 4 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 (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 247, z późn. zm.), art. 397 ust. 3 pkt 1 lit. b ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 624, z późn. zm.), po rozpatrzeniu pisma Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach z dnia 07.04.2021 r. znak: WOO-I.420.16.2020.KT.22, z prośbą o uzgodnienie warunków realizacji 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)*”, wg wariantu preferowanego przez Inwestora - Wariant 3 Dwa tunele, którego Inwestorem jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie

postanawia

- I. **uzgodnić realizację 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)*”, wg wariantu preferowanego przez Inwestora Wariant 3 Dwa tunele;**
- II. **określić warunki realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia uwzględniające konieczność ochrony wód podziemnych i powierzchniowych:**
 1. Wszelkie sypkie materiały np. kruszywo, ziemia z wykopów należy gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków lub systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych.
 2. Czas odwodnienia wykopów budowlanych powinien być ograniczony do niezbędnego minimum. Wody odprowadzane z wykopów powinny spełniać warunki, 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, określone w przepisach odrębnych. Wymagane przepisami dopuszczalne poziomy ww. zanieczyszczeń muszą być dotrzymane również w przypadku wód opadowych i roztopowych odprowadzanych z placów postojowych i technologicznych baz technicznych.
 3. Należy ograniczyć do niezbędnego minimum czas utrzymania otwartych wykopów.

4. Zaplecza budowy należy zorganizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, w odległości nie mniejszej niż 50 m od Zalewu Kieleckiego oraz brzegów cieków.
5. Zaplecza budowy należy wyposażyć w systematycznie opróżniane przenośne sanitariaty, natomiast powstałe w trakcie realizacji inwestycji ścieki i odpady należy na bieżąco usuwać z terenu budowy.
6. Zaplecza budowy należy wyposażyć w miejsca przeznaczone do tankowania pojazdów oraz stanowisko do bieżących napraw sprzętu. Miejsca te powinny posiadać podłoża utwardzone. Zaplecza te należy wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw do gruntu.
7. Stan techniczny maszyn budowlanych i środków transportu powinien być regularnie sprawdzany przez Wykonawcę prac, w celu wyeliminowania zagrożenia zanieczyszczeniem gruntu w wyniku wycieku zanieczyszczeń.
8. W przypadku przedostania się zanieczyszczeń do gruntu lub wód należy bezzwłocznie podjąć działania zmierzające do usunięcia przyczyn i skutków awarii (ewentualne wycieki należy natychmiast usuwać).
9. Masy ziemne należy zagospodarować w jak największym stopniu w obrębie terenu inwestycji. Ukształtowanie terenu wokół inwestycji należy prowadzić przede wszystkim z wykorzystaniem gruntu pozyskanego z wykopów pod obiekty inwestycji.
10. Odpady należy gromadzić selektywnie w miejscu do tego wyznaczonym i utwardzonym, w sposób zabezpieczający przed niekontrolowanym uwalnianiem zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego.
11. Prace w ciekach lub w ich pobliżu należy prowadzić w sposób:
 - eliminujący lub ograniczający do niezbędnego minimum ingerencję w elementy biologiczne, hydromorfologiczne i fizykochemiczne wód;
 - ograniczający zmętnienie wód;
12. Umocnienie koryta cieku należy wykonać z jak najszerszym wykorzystaniem komponentów naturalnych tj. kamień, faszyna, kiszki faszynowe, kołki drewniane, grunt naturalny (np. pospółka, piasek, humus). Wykorzystanie sztucznych materiałów należy ograniczyć do niezbędnego minimum.
13. W trakcie prac budowlanych prowadzonych w sąsiedztwie Zalewu Kieleckiego należy zapewnić zachowanie co najmniej przepływu nienaruszalnego rzeki Silnicy oraz minimalnej rzędnej piętrzenia wody na zbiorniku. W sytuacji, gdy przepływ w cieku jest niższy od przepływu nienaruszalnego należy zapewnić zachowanie całego tego przepływu.
14. Po zakończeniu prac budowlanych należy uporządkować teren w granicach inwestycji.
15. Wody opadowe i roztopowe oraz wody z odwodnienia wykopów budowlanych należy odprowadzać w sposób nie powodujący szkody na gruntach sąsiednich.
16. Wody opadowe lub roztopowe z powierzchni szczelnych mają być ujęte w system kanalizacji deszczowej. Przed odprowadzeniem do odbiornika wody opadowe lub roztopowe mają być oczyszczane w osadniku i separatorze substancji ropopochodnych.
17. Na etapie eksploatacji należy utrzymywać w należytym stanie czystości i sprawności technicznej system odwodnienia drogi, w tym wykonywać regularnie czyszczenie studzienek kanalizacyjnych oraz urządzeń oczyszczających wody opadowe i roztopowe.
18. Realizacja przedsięwzięcia nie może ingerować w upust wieżowy z urządzeniem piętrzącym OH-1, znajdujące się przy Zalewie Kieleckim.

19. Inwestycję należy zaprojektować w taki sposób, aby nie eliminowała możliwości wykonania w przyszłości przepławki dla ryb przy urządzeniu piętrzącym OH-1 przy Zalewie Kieleckim.
 20. W trakcie likwidacji stacji paliw zlokalizowanej w km 1+600 drogi DK74 należy zastosować rozwiązania eliminujące możliwość zanieczyszczenia środowiska substancjami ropopochodnymi.
- III. stwierdzić konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy ooś, z uwagi na okoliczność, że posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia wymagają uszczegółowienia w ramach decyzji, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.** W opracowywanym raporcie przedkładanym na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko należy, w szczególności:
1. Dokonać oceny wpływu realizacji dwóch tuneli na wody powierzchniowe Zalewu Kieleckiego i rzeki Silnica oraz na wody podziemne GZWP 417 i ujęcia wód. Oceny tej należy dokonać na podstawie ustaleń dokumentacji hydrogeologicznej określającej warunki hydrogeologiczne w związku z zamierzonym wykonywaniem przedsięwzięć mogących negatywnie oddziaływać na wody podziemne, w tym powodować ich zanieczyszczenie, o której mowa w § 12 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2016 r. w sprawie dokumentacji hydrogeologicznej i dokumentacji geologiczno-inżynierskiej. W dokumentacji tej powinny znaleźć się ustalenia dot. wpływu inwestycji na ilość i przepływ wód podziemnych (w związku z projektowanymi tunelami), zalecenia dotyczące prowadzenia monitoringu 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
 2. Sporządzić szczegółowy bilans ilości odprowadzanych wód opadowych i roztopowych z terenu przedsięwzięcia z podziałem na zlewnie i odbiorniki tych wód. W bilansie powinien zostać uwzględniony stan istniejący i projektowany, w tym wskazane m.in.: powierzchnie zielone i uszczelnione, parametry zbiorników retencyjnych, parametry kanalizacji deszczowej, maksymalna przepustowość urządzeń oczyszczających i kanalizacyjnych, odbiorniki wód (wody powierzchniowe, kanalizacja innych podmiotów). Na mapach należy przedstawić lokalizację zlewni bilansowych, zbiorników i urządzeń oczyszczających, miejsca wprowadzania wód.
 3. Dokonać szczegółowej oceny wpływu odprowadzanych wód z systemu odwodnienia na przepływ, stan oraz pojemność odbiorników, z uwzględnieniem ilości odprowadzanych do nich wód powyżej planowanych miejsc zrzutów (oddziaływanie skumulowane).
- IV. stwierdzić brak konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.**

Uzasadnienie

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach, pismem z dnia 27.04.2021 r. znak: WOO-I.420.16.2020.KT.22 (data wpływu: 28.04.2021 r.), wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (dalej: Dyrektor RZGW w Krakowie PGW WP) o uzgodnienie warunków realizacji 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)”, wg wariantu preferowanego przez Inwestora Wariant 3 Dwa tunele. Do pisma dołączono m. in.: kopię wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych

uwarunkowaniach, kopię uzupełnienia wniosku o wydanie decyzji środowiskowej wraz załącznikami, raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (wersja ujednolicona z dnia 08.04.2021 r., Schuessler – Plan Inżynierzy Sp. z o.o.; dalej zwany Raportem), kopie uzupełnienia raportu z dnia 26.04.2021 r. oraz z dnia 27.04.2021 r. wraz z załącznikami.

W trakcie analizy materiałów Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach, pismem z dnia 11.05.2021 r. znak: WOO-I.420.16.2020.KT.29 przekazał suplement do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z dnia 07.05.2021 r. Dodatkowo w dniu 16.06.2021 r. Inwestor przekazał drogą elektroniczną wyjaśnienia do ustaleń raportu.

Planowane przedsięwzięcie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 31 oraz do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 7, pkt 31, pkt 32, pkt 34, pkt 62, pkt 67, pkt 81 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1839) tj:

- § 2 ust. 1 pkt 31 - *autostrady i drogi ekspresowe,*
- § 3 ust. 1 pkt 7 - *napowietrzne linie elektroenergetyczne o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 110 kV inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 6,*
- § 3 ust. 1 pkt 31 - *instalacje do przesyłu gazu inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 20 oraz towarzyszące im tłocznie lub stacje redukcyjne, z wyłączeniem gazociągów o ciśnieniu nie większym niż 0,5 MPa i przyłączy do budynków; przy czym tłocznie lub stacje redukcyjne budowane, montowane lub przebudowywane przy istniejących instalacjach przesyłowych nie są przedsięwzięciami mogącymi znacząco oddziaływać na środowisko,*
- § 3 ust. 1 pkt 32 - *instalacje do przesyłu pary wodnej lub ciepłej wody, z wyłączeniem osiedlowych sieci ciepłowniczych i przyłączy do budynków,*
- § 3 ust. 1 pkt 34 - *instalacje do dystrybucji ropy naftowej, produktów naftowych,*
- § 3 ust. 1 pkt 62 - *drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub 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,*
- § 3 ust. 1 pkt 71 - *rurociągi wodociągowe magistralne do przesyłania wody oraz przewody wodociągowe magistralne doprowadzające wodę od stacji uzdatniania do przewodów wodociągowych rozdzielczych, z wyłączeniem ich przebudowy metodą bezwykopową,*
- § 3 ust. 1 pkt 81 - *sieci kanalizacyjne o całkowitej długości przedsięwzięcia nie mniejszej niż 1 km.*

Inwestorem przedsięwzięcia jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, reprezentowany przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Kielcach, ul. Paderewskiego 43/45, 25-950 Kielce, w imieniu której występuje Pełnomocnik Pan Piotr Piotrkowicz, Schuessler-Plan Inżynierzy Sp. z o.o., Al. Jerozolimskie 95, 00-807 Warszawa.

Głównym celem przedsięwzięcia jest rozbudowa DK 74 do parametrów drogi ekspresowej o przekroju S2/2 do przekroju S2/3 wraz z ograniczeniem dostępności do drogi oraz z dostosowaniem istniejącego układu ulicznego do nowej sytuacji drogowej. Zakres przedmiotowej inwestycji obejmuje odcinek DK 74 zlokalizowany pomiędzy węzłem „Kielce Zachód”, a węzłem „Kielce Bocianek” w granicach miasta Kielce, powiat kielecki, województwo świętokrzyskie. Projektowany odcinek drogi jest fragmentem drogi krajowej nr 74 łączącej Sulejów k. Piotrkowa Trybunalskiego i Kielce z Zamościem oraz przejściem

granicznym z Ukrainą w Zosinem. Układ drogowy DK 74 w istniejącym systemie komunikacyjnym miasta stanowią ulice: Łódzka, Jesionowa, Świętokrzyska.

W stanie istniejącym droga krajowa 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 z obustronnymi poboczami utwardzonymi. Następnie zmienia się i od skrzyżowania z ul. Hubalczyków posiada przekrój dwujezdniowy dwupasowy 2/2 z obustronnymi krawężnikami. W pasie drogowym znajdują się liczne wjazdy i zjazdy do obiektów sąsiadujących z drogą. Od ul. 1 Maja występują chodniki i ścieżki rowerowe. Przy drodze krajowej usytuowane są również przystanki komunikacji miejskiej. W pasie drogowym zlokalizowana jest infrastruktura techniczna niezwiązana z drogą, kolidująca z planowaną rozbudową, w tym m.in.: kanalizacja deszczowa, sieć wodno-kanalizacyjna, ciepłownicza, gazowa, telekomunikacyjna, energetyczna.

W ciągu przedmiotowego odcinka drogi krajowej nr 74 zlokalizowane są 4 obiekty inżynierskie: kładka dla pieszych, ściana oporowa północna i południowa przy wiadukcie w ciągu Al. Solidarności, wiadukt drogowy w ciągu Al. Solidarności (jezdni prawa oraz lewa). Nad projektowaną drogą na odcinku objętym opracowaniem zlokalizowane są natomiast: wiadukt kolejowy łącznicy Nr 567 Kielce Piaski – Kielce Herbskie, wiadukt kolejowy linii dwutorowej Nr 8 Warszawa – Kraków, obiekt hydrotechniczny OH-1na Zalewie Kieleckim, wiadukt drogowy w ciągu ul. Jesionowej.

W ramach zadania inwestycyjnego opracowano trzy warianty rozbudowy drogi krajowej nr 74 do parametrów drogi ekspresowej tj.:

- wariant nr 1 - przebieg S74 w poziomie „-1” - tzw. mury oporowe,
- **wariant nr 3 - przebieg S74 odcinkami w tunelu - tzw. dwa tunele – uzgadniany,**
- wariant nr 4 - przebieg S74 w tunelu - tzw. długi tunel.

Projektowana droga ekspresowa osiągnie przekrój S2/3 (dwie jezdnie po trzy pasy ruchu) na całym odcinku drogi. Projektowana geometria drogi wpisuje się w korytarz trasy uwarunkowany istniejącym zagospodarowaniem terenu i uwzględniający konieczność usytuowania dróg zbiorczych, dojazdowych i jezdni zbierająco-rozprowadzających.

W wariantcie nr 3 zaprojektowano 2 tunele: na odcinku w rejonie skrzyżowania z ul. Olszewskiego oraz na odcinku od skrzyżowania z ul. Klonową do skrzyżowania z ul. Warszawską. Tunele projektuje się od km 2+440,00 do km 2+640,00 oraz od km 3+720,00 do km 4+215,00. W omawianym wariantcie zaprojektowano także zespół węzłów:

- „Herby” - na skrzyżowaniu z ul. Hubalczyków – DP 0935T klasy Z,
- „Skrzetle” – na skrzyżowaniu z ul. Zagnańską – DW762 (str. prawa), DP 1003T (str. lewa) klasy G, z bezpośrednią łączącą pomiędzy ul. Jesionową i ul. Zagnańską,
- istniejący węzeł „Kielce Bocianek” na skrzyżowaniu z Aleją Solidarności – DK73 klasy GP. – rozbudowany o jezdnie bezpośrednio w ciągu DK73 (estakady w poziomie +1).

Zgodnie z informacjami przedstawionymi w raporcie budowę tuneli przewidziano metodą odkrywkową stosując metodę podstropową. Szerokość tuneli wyniesie ok. 36 m W założonej metodzie budowy występują fazy budowy obejmujące m. in.: wykonanie obwodowych i środkowych ścianek szczelinowych, wykonanie np. iniekcji strumieniowej „jet grouting” celem uszczelnienia podłoża gruntowego, wykonanie wykopów i zniwelowanie terenu, przygotowanie podłoża pod płytę stropową tunelu, głębienie 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. Bezpośredni wpływ budowy na środowisko gruntowo-wodne wystąpi podczas wykonywania ścian

szczelinowych oraz wykonania iniekcji strumieniowej. Szacowana głębokość wykonania ścian szczelinowych max. do ok 18 m poniżej niwelety drogi. W czasie budowy nie wystąpi trwałe obniżenie wód gruntowych - charakter obniżenia będzie okresowy. Zmiany stosunków gruntowo wodnych wystąpią lokalnie i tylko w czasie budowy. 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).

Szacunkowa powierzchnia zajętości terenu dla realizacji przedsięwzięcia w wariantcie nr 3 wynosi ok. 56 ha. Wariant ten w większości prowadzony będzie w wykopie. Skarpy nasypów i wykopów zaprojektowano z pochyleniem 1:1,5; 1:2; 1:3 w odniesieniu do ich wysokości. Układ wysokościowy dróg poprzecznych i równoległych zostanie 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 3,70%.

Zajętość Zalewu Kieleckiego dla potrzeb budowy drogi ekspresowej S74 wyniesie ok. 1600 m². Długość, na jakiej będą prowadzone prace w czaszy zbiornika wynosi około 180 m. W każdym z wariantów budowy drogi S74 przewidziano pozostawienie upustu wieżowego z urządzeniem piętrzącym OH-1, przebudowana zostanie jedynie część tarasu widokowego obiektu w dostosowaniu do rozwiązań drogowych w planie i profilu. Nie zmieni się dotychczasowa funkcja i forma obiektu. W obrębie istniejących skarp przewiduje się wykonanie konstrukcji oporowych. Dojście do pozostałej części tarasu zostanie umożliwione dzięki schodom stalowym. Prace budowlane należy prowadzić w taki sposób, aby zapewnić zachowanie przepływu nienaruszalnego rzeki Silnicy oraz minimalnej rzędnej piętrzenia Zalewu Kieleckiego.

Zgodnie z pkt 9 uzupełnienia Inwestora z dnia 8.04.2021 r. przygotowanym na wezwanie RDOŚ, Inwestor przeanalizował kwestie związane z oddziaływaniem na korytarz migracyjny i możliwość utrzymania ciągłości siedlisk i wędrówek stwierdzonych gatunków organizmów związanych ze środowiskiem wodnym w Zalewie Kieleckim i rezece Silnica. Na podstawie przeprowadzonej analizy przedstawił stanowisko, że w ramach projektowanego przedsięwzięcia nie planuje się wykonania budowli piętrzącej wody, nie planuje się również przebudowy istniejącego urządzenia piętrzącego lub innej zmiany jego parametrów charakterystycznych, w tym przepustowości lub wysokości piętrzenia, jak również realizacja inwestycji nie stoi na przeszkodzie, aby w przyszłości zarządca obiektu mógł wykonać przepławkę. Biorąc pod uwagę ww. zapisy Tut. organ określił warunki dotyczące Zalewu Kieleckiego oraz obiektu piętrzącego OH-1.

Wzdłuż istniejącej drogi zostanie zaprojektowany system zbierający wody opadowe z projektowanej drogi w jak największym stopniu rozdzielony od istniejącego systemu miejskiego. Dodatkowa woda opadowa zebrana z proj. drogi będzie głównie kierowana w stronę zlewni rzeki Sufraganiec. Rozwiązanie takie jest będzie możliwe poprzez lokalizację zbiornika podziemnego w pobliżu skrzyżowania ulic Zagnańskiej i Łódzkiej. Wody opadowe będą sphywać grawitacyjnie do zbiornika poprzez system wpustów zlokalizowanych przy krawędzi jezdni i dalej kan. grawitacyjną deszczową. Natomiast wody opadowe ze zbiornika, który będzie służył jako bufor, będą tłoczone dwoma kolektorami Dn300, aż do miejsca skąd będzie możliwy odpływ grawitacyjny wód deszczowych w stronę rzeki Sufraganiec. W zbiorniku na wody deszczowe zostaną zainstalowane cztery pompy wód deszczowych: dwie pracujące i dwie rezerwowe ze względu na duże zagrożenie zalania jezdni w przypadku awarii systemu kan. deszczowej (awarii zespołu pompowego, awarii zasilania). Drogi zbiorczo – rozprowadzające, w miarę możliwości, będą odwadniane do istniejącego systemu kan. deszczowej zakładając, że ilość wód opadowych z tych dróg jest zbliżona do ilości wód deszczowych z istniejącej drogi krajowej 74 (ul. Łódzka)

i nie spowoduje to zakłócenia przepływów w istniejących kanałach. Kanały odwadniające dla drogi głównej lokalizowane będą w środkowym pasie rozdziału. Dla dróg równoległych, dróg poprzecznych jak i dróg dojazdowych, ze względu na duże zagęszczenie istniejącego uzbrojenia podziemnego, które musi znaleźć swoje miejsce poza jezdnią, sieć kan. deszczowej zostanie zlokalizowana w jezdni. Na odcinku estakady kan. deszczowa zlokalizowana będzie pod estakadą wzdłuż linii zewnętrznej podpór.

Odwodnienie projektowanych dróg będzie prowadzone do dwóch odbiorników:

- **do rzeki Silnica**, poprzez przebudowany układ kanalizacji deszczowej (system ten funkcjonuje już obecnie) – odbiornik wód znajduje się w km – 0+660,

Przewiduje się, że wylot kanalizacji deszczowej do rzeki Silnica 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 denka 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 i separator substancji ropopochodnych.

Inwestor nie przewiduje przebudowy koryta rzeki oraz zmiany umocnienia skarp i dna w związku z budową wylotu. Po wybudowaniu wylotu przewiduje jedynie prace odtworzeniowe istniejącego umocnienia skarp i dna w bliskiej odległości od wylotu na dł. ok 3 m w górę i dół rzeki. Prace związane z budową wylotu będą wykonywane w osłonie z grodzic stalowych tak, aby ograniczyć ingerencję w koryto rzeki.

- **do rzeki Sufraganiec**, poprzez projektowany kanał deszczowy oraz zbiornik retencyjny – odbiornik wód znajduje się w km 3+500.

Zrzut wody do rzeki Sufraganiec będzie się odbywał na warunkach otrzymanych od administratora cieków na etapie opracowania projektu budowlanego. W przypadku konieczności ograniczenia zrzutu wody zostanie zaprojektowany zbiornik retencyjny, podziemny o pojemności ok. 1500 m³, który mógłby zostać zlokalizowany na zbiegu ulic Zagnańskiej i Łódzkiej w km 3+250. Połączenie kanału tłoczego i kanalizacji grawitacyjnej będzie się odbywało przez szereg studni. Odpływ grawitacyjny z w/w studni w kierunku odbiornika nastąpi grawitacyjnie kanalizacją podziemną. Przed zrzutem do odbiornika wody będą podczyszczone za pomocą separatora substancji ropopochodnych i osadnika.

W związku z usytuowaniem kanalizacji grawitacyjnej wód opadowych drogi S74 Inwestor wykona przebudowę koryta rzeki Sufraganiec na odcinku ok. 20 metrów w górę i dół od wylotu. Przewidywany zakres prac w korycie cieków to:

- budowa wylotu instalacji grawitacyjnej wraz z umocnieniem wylotu,
- przebudowa skarp cieków powyżej i poniżej przewidywanego wylotu instalacji (na odcinku 20 m w każdą stronę),
- przebudowa dna cieków powyżej i poniżej przewidywanego wylotu instalacji (na odcinku 20 m w każdą stronę),
- umocnienie skarp i dna cieków powyżej i poniżej przewidywanego wylotu instalacji (na odcinku 20 m w każdą stronę)

Materiały użyte do przebudowy to m. in.: kamień łamany o frakcji 63-130 mm i większej, faszyna, kieszki faszynowe, kołki drewniane, geowłóknina i geotkanina (elementy wzmacniające i separujące), grunt naturalny (np. pospółka, piasek, humus), beton lub zaprawa cementowa. Zgodnie z informacjami przedstawionymi w raporcie sposób przebudowy cieków i budowy wylotu kanalizacji zostanie zaprojektowany w projekcie budowlanym zgodnie z warunkami otrzymanymi od administratora cieków.

Z odcinków projektowanego układu dróg miejskich woda deszczowa zostanie odprowadzona do istniejącej sieci kanalizacyjnej. Realizacja inwestycji nie powinna wpływać na znaczną zmianę powierzchni zlewni oraz na ilość odprowadzanych wód. Ilość wód, która będzie odprowadzana do kanalizacji deszczowej pozostanie na podobnym poziomie do stanu istniejącego. Dokładne analizy bilansowe odprowadzanych wód zostaną dokonane na etapie udzielania pozwolenia wodnoprawnego oraz na etapie przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Stężenia zawiesiny ogólnej w wodach opadowych odprowadzanych z układu drogowego będzie większe aniżeli dopuszczalne 100 mg/l zawiesiny ogólnej. W tym przypadku konieczne jest zastosowanie osadnika przed ostatecznym odprowadzeniem wód opadowych do odbiornika. Obliczenia wykazały, że stężenie substancji ropopochodnych nie przekroczy wartości dopuszczalnych. Jednak, zgodnie z zapisami w Raporcie, przed wylotem wód opadowych lub roztopowych odprowadzanych z terenu przedsięwzięcia zastosowane zostaną zarówno osadniki substancji mineralnych oraz separatory substancji ropopochodnych.

W czasie budowy może wystąpić konieczność obniżenia poziomu wody w wykopie. Odwodnienie wykopów może odbywać się metodą pompowania bezpośredniego z wykopu lub za pomocą igłofiltrów. W przypadku konieczności odwadniania wykopów odbiornikami wód mogą być: rzeka Silnica, Sufraganiec lub istniejąca kanalizacja deszczowa. Wody, przed wprowadzeniem do odbiorników, będą oczyszczone z zawiesiny za pomocą osadników. Wody odprowadzane z wykopów powinny spełniać warunki, 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, określone w przepisach odrębnych.

W związku z rozbudową drogi DK74 wg wariantu 3 zakłada się całkowitą rozbórkę 99 obiektów budowlanych. Ponadto likwidacji ulegnie stacja paliw LOTOS, zlokalizowana w km 1+600 drogi DK74. Stacja paliw wyposażona jest w zbiorniki szczelne, dwupłaszczowe, posiadające urządzenia lub system sygnalizujący powstawanie wycieku i urządzenia lub system zabezpieczający przed przenikaniem czynnika roboczego do gruntu oraz do wód powierzchniowych i podziemnych. Likwidacja stacji paliw obejmie usunięcie dystrybutorów i infrastruktury towarzyszącej (w tym pawilonu i wiaty). Następnie z powierzchni terenu zostanie usunięta wierzchnia warstwa utwardzenia (kostka kamienna i elementy betonowe). Usunięte zostaną również zbiorniki, zlokalizowane w gruncie. Ubytki gruntu zostaną zastąpione niezanieczyszczoną ziemią. Przed wydobyciem zbiorników z gruntu, zostaną one opróżnione z magazynowanych paliw.

W związku z potencjalnym występowaniem zanieczyszczeń ropopochodnych gruntu w rejonie stacji paliw, przed przystąpieniem do prac likwidacyjnych, teren stacji paliw zostanie poddany badaniu na obecność zanieczyszczeń ropopochodnych.

Zgodnie z informacjami przedstawionymi w Raporcie od początku trasy od km 0+000 do 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 0+980 do km 2+900 nie nawiercono poziomów wodonośnych do głębokości 12 m p.p.t. Od km 2+900 do km 3+700 w podłożu trasy występuje zwierciadło wód podziemnych o charakterze napiętym. Zwierciadło wody nawiercono na głębokości 5,0 do 4,5 m p.p.t. w sąsiedztwie rzeki Silnicy i stabilizowało się na głębokości 4,0 p.p.t. Od km 3+700 do km 4+400 do głębokości 12 m p.p.t. nie nawiercono warstw wodonośnych. Od powierzchni zalegają grunty słaboprzepuszczalne o miąższości do 10 m. Od km 4+400 do końca trasy, na powierzchni, do 5 m głębokości występują utwory słaboprzepuszczalne wykształcone w postaci glin piaszczystych. Poniżej występują śródglinowe 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 metra.

W związku z niewielką odległością projektowanych tuneli od Zalewu Kieleckiego oraz rzeki Silnicy tut. Organ wyraził stanowisko o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy ooś, z uwagi na okoliczność, że posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia wymagają uszczegółowienia w ramach decyzji, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Na etapie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, na podstawie dokumentacji hydrogeologicznej określającej warunki hydrogeologiczne w związku z zamierzonym wykonywaniem przedsięwzięć mogących negatywnie oddziaływać na wody podziemne, w tym powodować ich zanieczyszczenie wykonanej zgodnie z § 12 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2016 r. w sprawie dokumentacji hydrogeologicznej i dokumentacji geologiczno-inżynierskiej, należy określić wpływ realizacji tuneli na wody powierzchniowe Zalewu Kieleckiego i rzeki Silnica oraz wody podziemne GZWP 417 i ujęcia wód.

W czasie budowy woda będzie używana w celach sanitarnych oraz w procesach technologicznych, m.in. do pielęgnacji betonu, czyszczenie sprzętu budowlanego, zraszanie gruntu w okresach suszy. Przewidywana ilość wody na dzienne zapotrzebowanie wynosi ok. 2,5 m³. Materiały niezbędne

do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio do tego przystosowanych lub zostaną pozyskane na miejscu.

Wszystkie odpady powstające na etapie budowy drogi powinny być wstępnie segregowane i magazynowane w wydzielonym do tego miejscu, a następnie przekazane do wtórnego wykorzystania lub w przypadku odpadów niebezpiecznych specjalistycznym firmom zajmującym się unieszkodliwianiem odpadów. Miejsce magazynowania odpadów powinno być izolowane od środowiska.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w zlewniach jednolitych części wód powierzchniowych: JCWP: Sufraganiec - kod: PLRW200062164869, Silnica - kod: PLRW20006216488, Czarna Nida od Pierzchnianki do Morawki z Luborzanką (od Zalewu Cedzyna do ujścia) - kod: PLRW20008216459 oraz w zlewni jednolitej części wód podziemnych JCWPd nr 101 - kod: PLGW2000101). Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r. poz. 1911, z późn. zm.):

- **JCWP Sufraganiec i JCWP Silnica** są silnie zmienionymi częściami wód (SZCW), dla których celem środowiskowym jest dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny. Ocena stanu wykazała zły stan wód. Są to JCWP zagrożone ryzykiem nieosiągnięciem celów środowiskowych, dla których przedłużono termin osiągnięcia celu do 2021 r., ze względu na brak możliwości technicznych. Dla przedmiotowych 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.

- **JCWP Czarna Nida od Pierzchnianki do Morawki z Luborzanką (od Zalewu Cedzyna do ujścia)** jest naturalną częścią wód, dla której celem środowiskowym jest dobry stan ekologiczny i dobry stan

chemiczny. Ocena stanu wykazała zły stan wód. Jest to JCWP niezagrożona ryzykiem nieosiągnięciem celów środowiskowych.

- **JCWPd 101** posiada wyznaczony cel środowiskowy utrzymanie dobrego stanu chemicznego oraz w przypadku stanu ilościowego: cel mniej rygorystyczny - ochrona przed dalszym pogorszeniem. Stan ilościowy JCWPd oceniony został jako słaby, natomiast stan chemiczny jako dobry. Jest to JCWPd zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych, dla której 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).

Przedsięwzięcie planowane jest poza terenami ochrony pośredniej stref ochronnych ujęć wody oraz poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy *Prawo wodne*.

W buforze 500 metrów od osi rozbudowywanego odcinka drogi występuje 7 ujęć wód podziemnych. W żadnym przypadku teren inwestycji nie koliduje z ujęciami wód podziemnych.

Droga praktycznie na całej swej długości przebiega przez obszar Głównego Zbiornika Wód Podziemnych GZWP 417, z wyjątkiem odcinka od km 0+950 do km 1+150, który przebiega w strefie zasilania zbiornika. Dla zbiornika GZWP 417 nie zostały ustanowione obszary ochronne, wyznaczane zgodnie z art. 141 ustawy *Prawo wodne* Wody podziemne zbiornika charakteryzują się wysoką podatnością na zanieczyszczenie. Zatem, w postanowieniu wprowadzono konieczność oczyszczania wód opadowych i roztopowych przed odprowadzeniem ich do odbiorników.

Technologia prowadzenia prac w ramach realizacji przedsięwzięcia nie stanowi istotnego zagrożenia dla jakości i zasobności wód powierzchniowych. Oddziaływanie ilościowe podczas prowadzenia prac budowlanych będzie w głównej mierze sprowadzało się do zaburzenia przepływu wody w miejscach gdzie projektowane są obiekty inżynierskie. Tego typu oddziaływanie na wody powierzchniowe będzie trwało przez okres realizacji przedsięwzięcia i ustąpi po zakończeniu prac budowlanych. W ramach przedsięwzięcia nie przewiduje się wykonania budowli piętrzących i innych elementów czy urządzeń tworzących przegrody na cieku, co pozwoli na zachowanie ich funkcji przyrodniczej i migracyjnej. Wody odprowadzane do cieków powierzchniowych zostaną oczyszczone z zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych co najmniej do poziomów 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).

Zaplanowane prace budowlane nie będą prowadzone w bliskiej odległości ujęć wód podziemnych oraz terenów ochrony bezpośredniej stref ochronnych ujęć wód. Najbliżej zlokalizowane ujęcie wody podziemnej znajduje się w odległości ponad 50 m od drogi S74. Zgodnie z informacjami przedstawionymi w raporcie w ramach realizacji przedsięwzięcia nie dojdzie do naruszenia warstw wodonośnych w podłożu projektowanej drogi.

Organ właściwy w sprawach ocen wodnoprawnych dokonując uzgodnienia realizacji przedsięwzięcia określił warunki jego realizacji uwzględniające konieczności ochrony wód podziemnych i powierzchniowych. Ponadto w postanowieniu stwierdził konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko 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 realizacji dwóch tuneli na wody powierzchniowe Zalewu Kieleckiego i rzeki Silnica oraz na wody podziemne GZWP 417 i ujęcia wód. Inwestycje drogowe należą do przedsięwzięć mogących potencjalnie negatywnie oddziaływać na zasoby wód podziemnych oraz ujęcia wód podziemnych. Dlatego też zdaniem organu właściwego w sprawach ocen wodnoprawnych w celu rozpoznania warunków hydrogeologicznych występujących w obszarze planowanej inwestycji powinna zostać opracowana dokumentacja hydrogeologiczna, o której mowa w § 12 rozporządzenia z dnia 18 listopada 2016r. 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 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).

Biorąc powyższe pod uwagę, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, uzgodnił realizację 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)*”, wg wariantu preferowanego przez Inwestora Wariant 3 Dwa tunele oraz określił warunki jego realizacji w zakresie ochrony zasobów wodnych. Organ stwierdził również konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10

ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Jednocześnie dla przedmiotowego przedsięwzięcia wskazano na brak konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Pouczenie

Na podstawie art. 77 ust. 7 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 (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 247, z późn. zm.) na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie. Zgodnie z art. 142 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz. U. z 2021 r. poz. 735) postanowienie można zaskarżyć tylko w odwołaniu od decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

DYREKTOR

Małgorzata Sikora
/dokument podpisany elektronicznie/

Otrzymują:

1. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Kielcach, ul. Szymanowskiego 6, 25-361 Kielce – **ePUAP**,
2. Pełnomocnik Inwestora – Pan Piotr Piotrkowicz, Schuessler-Plan Inżynierzy Sp. z o.o., Al. Jerozolimskie 96, 00-807 Warszawa – **list polecony**,
3. Strony zawiadomione przez obwieszczenie w trybie art. 49 Kpa,
4. RZŚ a/a.