

Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Wielunia w ciągu drogi krajowej nr 8 w km 237+048,00÷250+289,86

W ramach przedsięwzięcia inwestycyjnego związanego z budową Obwodnicy miasta Wielunia przewiduje się następujący zakres prac budowlanych:

Budowę:

- trzech węzłów drogowych:
 - węzeł „Biała” w km 237+647,24
 - węzeł „Raczyn” w km 240+060,83
 - węzeł „Jodłowiec” w km 249+718,77
- czterech rond na węzłach
- obiektów mostowych, w tym:
 - 2 wiadukty nad obwodnicą
 - 7 wiaduktów w ciągu obwodnicy
 - 3 mosty w ciągu obwodnicy
 - 2 przejazdy gospodarcze pod obwodnicą
 - mosty na węzłach i w ciągu dróg dojazdowych – 5 szt
- dróg dojazdowych o nawierzchni bitumicznej o łącznej długości ok. 4,0 km
- dróg dojazdowych o nawierzchni z kruszywa powierzchniowo utrwalanych bitumem o łącznej długości ok. 7,9km
- przepustów istniejących cieków w ciągu trasy zasadniczej, na węzłach i w ciągu dróg dojazdowych
- zatok autobusowych i ciągu pieszego w rejonie węzła „Raczyn”
- zjazdów z dróg dojazdowych niezbędnych do obsługi przyległego terenu
- skrzyżowań dróg bocznych z drogami dojazdowymi
- rowów zapewniających poprawne odwodnienie projektowanego układu drogowego
- zbiornika infiltracyjnego
- elementów kanalizacji deszczowej
- elementów ochrony akustycznej
- przegrody biotechnicznej i ogrodzenia

Przebudowę:

- urządzeń infrastruktury technicznej kolidującej z inwestycją, w tym:
 - przebudowę układu drenaży wgłębnych
 - przebudowę i regulację 2 odcinków koryta rzeki Pyszna
 - przebudowę odcinków wodociągów i kanalizacji deszczowej
 - przebudowę linii energetycznych niskiego, średniego i wysokiego napięcia (110 kV), w tym przebudowa kolidującego odcinka elektroenergetycznej linii napowietrznej 110kV Wieluń- Złoczew znajdującej się na terenie gm. Czarnożyły, obr. Opojowice
 - przebudowę napowietrznych i kablowych linii teletechnicznych

Inne:

- wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu (bariery i oznakowanie pionowe i poziome)
- przeprowadzenie wycinki kolidujących z przebiegiem obwodnicy drzew i krzewów
- wykonanie nowych nasadzeń i krzewów

Podstawowe parametry techniczne projektowanego układu drogowego

Parametry techniczne projektowanej obwodnicy na odcinku w układzie pasów ruchu 2+1 przedstawiają się następująco:

| | |
|--------------------------------------|----------------------------------|
| - droga | GP |
| - prędkość projektowa | 100 km/h |
| - szerokość jezdni | (2+1)x3,50 m + 2x0,70 m + 0,50 m |
| - szerokość pobocza gruntowego | 2x 1,50 m |
| - szerokość korony | 15,40 m |
| - kategoria ruchu | KR 6 |
| - pochylenie na prostej jednostronne | 2% kN |
| - skrajnia nad drogą krajową nr 8 | 4,80 m |

Parametry techniczne projektowanej obwodnicy w układzie 2 pasów ruchu na początkowym i końcowym odcinku drogi są dopasowane do przekrojów obowiązujących na sąsiednich odcinkach i przedstawiają się następująco:

| | |
|----------------------------------|-------------------------|
| - klasa drogi | GP |
| - prędkość projektowa | 100 km/h |
| - szerokość jezdni | 2 x 3,50 m + 2 x 2,00 m |
| - szerokość pobocza gruntowego | 2 x 1,50 m |
| - szerokość korony | 14,00 m |
| - kategoria ruchu | KR 6 |
| - pochylenie na prostej daszkowe | 2% |

Parametry techniczne drogi krajowej Nr 45 są następujące:

| | |
|----------------------------------|------------|
| - klasa drogi | G |
| - prędkość projektowa | 50 km/h |
| - szerokość jezdni | 2 x 3,50 m |
| - szerokość pobocza gruntowego | 2 x 1,25 m |
| - szerokość chodnika | 2,50 m |
| - szerokość korony | 13,20 m |
| - kategoria ruchu | KR 4 |
| - pochylenie na prostej daszkowe | 2% |

Na trasie zasadniczej Obwodnicy zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni dla ruchu o kategorii KR6:

- warstwa ścieralna z mieszanki grysowo-mastyksowej SMA o grub. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu
- warstwa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego o grub. 19 cm
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grub. 20 cm
- warstwa gruntu stabilizowanego cementem RM=2,5 MPa o grubości 15 cm

Na drodze krajowej Nr 45 oraz na łącznicach węzłów zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni dla ruchu o kategorii KR 4:

- warstwa ścieralna z mieszanki grysowo-mastyksowej SMA o grubości 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego o grubości 8 cm
- warstwa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego o grub. 11 cm
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grub. 20 cm

Dla dróg dojazdowych o nawierzchni bitumicznej zaprojektowano konstrukcję jezdni dla ruchu kategorii KRI o konstrukcji jak wyżej:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grub. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego grub. 4 cm
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabiliz. Mechanicznie grub. 20 cm

" Załącznik nr. 1 do decyzji o
środowiskowych uwarunkowaniach
zgodny na realizację przedsięwzięcia
z dnia 21.11.2006 Nr Gm.602/25/06

mgr inż. **BURMISTRZA**

mgr inż. **Janusz Panula**
Menedżer Wydziału Gospodarki
Energetyczną i Wodociągów

Nasz znak: GPR 6002/ 25 /06

Wieluń, dn. 21.12.2006r.

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko

Na podstawie art. 104 KPA, art. 46 ust.1 pkt 1 i ust. 3, art. 46 a ust. 1, ust. 5 i ust. 7 pkt 4, art.48 ust. 1 i ust. 2 pkt 1, art. 56 ust. 2, ust. 3 i ust. 7 i art. 57 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. Nr 62, poz. 627 z późn. zm.), po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miasta Wielunia w ciągu drogi krajowej nr 8 w km 237 + 048,00 + 250 + 289,86

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie dotyczy odcinka drogi krajowej nr 8 długości 13,24 km, przebiegającego przez gminę Czarnożyły i gminę Wieluń oraz gminę Biała na odcinku długości 250m- odcinek drogi dojazdowej. Obwodnica miasta Wielunia przebiegać będzie w pobliżu miejscowości Bieniądzice, Staw i Masłowice i omijać będzie miasto Wieluń od strony północnej.

Inwestycja obejmować będzie budowę :

- obwodnicy po nowym śladzie (droga klasy GP o ograniczonej dostępności) o długości około 13,24 km w układzie pasów ruchu 2+1 oraz w układzie 2 pasów ruchu na początkowym i końcowym odcinku drogi
- węzłów drogowych „Biała” w km 237+647,24; „Raczyn” w km 240+060,83, „Jodłowiec” w km 249+ 718,77
- czterech rond na węzłach
- obiektów mostowych, w tym: 2 wiaduktów nad obwodnicą, 7 wiaduktów w ciągu obwodnicy, 3 mostów w ciągu obwodnicy, 2 przejazdów gospodarczych pod obwodnicą, 5 mostów na węzłach i w ciągu dróg dojazdowych
- dróg dojazdowych o nawierzchni bitumicznej o łącznej długości 4,0 km
- dróg dojazdowych o nawierzchni z kruszywa powierzchniowo utrwalanych bitumem o łącznej długości 7,9 km
- przepustów istniejących cieków w ciągu trasy zasadniczej, na węzłach i w ciągu dróg dojazdowych
- zatok autobusowych i ciągu pieszego w rejonie węzła „Raczyn”
- zjazdów z dróg dojazdowych niezbędnych do obsługi przyległego terenu
- skrzyżowań dróg bocznych z drogami dojazdowymi
- rowów odwadniających projektowany układ drogowy i zbiornika infiltracyjnego
- elementów kanalizacji deszczowej
- elementów ochrony akustycznej
- przegród biotechnicznej i ogrodzenia oraz obejmować będzie przebudowę urządzeń infrastruktury technicznej kolidującej z inwestycją w tym:

- przebudowę układu drenaży wgłębnych
- przebudowę i regulację 2 odcinków koryta rzeki Pysznej
- przebudowę odcinków wodociągów i kanalizacji deszczowej
- przebudowę linii energetycznych niskiego, średniego i wysokiego napięcia (110 kV), w tym przebudowa kolidującego odcinka elektroenergetycznej linii napowietrznej 110kV Wieluń-Złoczew znajdującej się na terenie gm. Czarnożyły, obr. Opojowice
- przebudowę napowietrznych i kablowych linii teletechnicznych

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

1. Roboty budowlane wykonywane będą mechanicznie z użyciem sprzętu sprawnego technicznie, zapewniającego minimalną emisję spalin, nie powodujących wycieków olejów i benzyn.
3. Harmonogram realizacji robót winien przewidywać prowadzenie robót w godzinach dziennych.
4. Roboty budowlane powinny być wykonane zgodnie z wymaganiami i przepisami dotyczącymi warunków bezpieczeństwa pracy.
5. Sposób postępowania z odpadami określa ustawa z dnia 27.04.2001r. o odpadach (Dz.U. Nr 62, poz. 628 z późn. zm.).
6. Ograniczyć zmiany w krajobrazie (w przypadku wycinki drzew lub krzewów uzyskać zezwolenie od Burmistrza Wielunia, Wójta Gminy Biała, Wójta Gminy Czarnożyły, natomiast w odniesieniu do nieruchomości będących własnością gminy, zezwolenie wydaje Starosta).
7. Prowadzenie robót powinno zapewnić drożność istniejącego systemu przepływu wód oraz zachowanie biologicznych stosunków w środowisku wodnym, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 18 lipca 2001r. prawo wodne (Dz.U.Nr 115, poz. 1229 z późn. zm.)
8. Należy zapewnić właściwy nadzór na budowie, w celu uniknięcia ewentualnych kolizji z istniejącymi sieciami infrastruktury technicznej
9. Wybudowaną drogę oznakować stosownie do projektowanej klasy i kategorii ruchu, w celu uniemożliwienia ponadnormatywnego użytkowania drogi powodującego niekorzystne oddziaływanie na środowisko przyrodnicze i warunki życia mieszkańców.
10. Umożliwienie zwierzętom leśnym bezpiecznego przekroczenia drogi nr 8 na odcinku leśnym (zastosowanie wygradzenia drogi)

III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym.

1. W celu minimalizacji ujemnego wpływu przedsięwzięcia na otoczenie, należy przyjąć następujące parametry projektowanej budowy drogi klasy GP:
 - szerokość korony – 15,4 m
 - kategoria ruchu – KR6
 - pochylenie na prostej jednostronne - 2% KN
 - skrajnia nad drogą krajową nr 8-4,80 m
 - prędkość projektowana – 100 km/h
 - szerokość jezdni- (2+1)X 3,50 m + 2X0,70m + 0,50 m
 - szerokość pobocza gruntowego – 2 X 1,50m
2. Zaprojektować nasadzenie zieleni nawiązującej swym układem i składem gatunkowym do Istniejących i panujących siedlisk.

3. Zaprojektować 4 przejścia dla zwierząt dużych i średnich w km 238+923, 248+950, 245+390, 249+000 oraz 7 przepustów dla przejść małych ssaków, płazów i gadów w km 238+000, 240+210, 240+330, 240+460, 240+900, 248+440, 248+920.
4. Zachowanie ciągłości korytarzy migracyjnych, zapewniających łączność poszczególnych obszarów przyrodniczych w Polsce dających możliwość migracji zwierząt.
5. Zaprojektować obustronne wygrodenie pasa drogowego na odcinku w km ~250+000-250+300
6. Zaprojektować rowy drogowe z przegrodami poprzecznymi, zbiornik ekologiczny w km 248+000, piaskownik i studnie osadnikowe w celu oczyszczania wód opadowych.
7. Zaprojektować ubezpieczenie geowłókniną w rowach infiltracyjnych w miejscach o podłożu piaszczystym, gdzie zwierciadło wód gruntowych zalega na głębokości 0,5-5m w km: 239+740-240+320, 240+440-240+800, 241+200-242+040, 242+960-243+920, 244+820-245+400, 248+000-do końca proj. obwodnicy
8. Zaprojektować urządzenia (separatory koalescencyjne), zabezpieczające wody powierzchniowe przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi.
9. Zaprojektować zabezpieczenie przeciwhałasowe w postaci ekranu akustycznego na odcinkach w km 250+150-250+289 po stronie lewej obwodnicy o wysokości ekranu 3-4m
10. Umieszczenie pełnej przesłony drewnianej w rejonie miejscowości Masłowice celem ochrony ogródków działkowych.
11. Nasadzenie pasów zieleni przydrożnej izolacyjno- ochronnej. Zastosować odpowiednie gatunki roślin odpornych na zanieczyszczenia, o dużej powierzchni liści. W pobliżu zabudowy mieszkaniowej odpowiednio zagęszczone.
12. Przyjąć rozwiązania projektowe nie naruszające praw osób trzecich.
 - inwestycja nie może utrudniać możliwości korzystania z wody, kanalizacji energii elektrycznej i ciepłej oraz środków łączności
 - realizacja w/w nie może pozbawić dostępu do drogi publicznej nieruchomości sąsiednich
 - inwestycja nie może powodować uciążliwości w zakresie hałasu, wibracji
 - inwestycja nie może powodować zanieczyszczenia powietrza, wody i gleby

IV. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych

Obwodnica Wielunia może być trasą przewozu materiałów niebezpiecznych, dlatego też opracowano dla niej schemat postępowania na wypadek wystąpienia poważnej awarii oraz plan ratownictwa zintegrowanego.

V. Nie stwierdza się transgranicznego oddziaływania na środowisko

VI. Nie stwierdza się konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

VII. Nakłada się na wnioskodawcę obowiązek:

1. Zobowiązuje się do monitorowania przedsięwzięcia na środowisko w zakresie:
 - uciążliwości hałasu
 - wprowadzenia emisji zanieczyszczeń do atmosfery
2. Przedstawienie w ciągu 12- miesięcy od daty oddania inwestycji do użytkowania analizy porealizacyjnej, dokonującej porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi w

celu ograniczenia. Przedstawienie przeprowadzonych badań w zakresie monitorowania hałasu i wyniki emisji wprowadzonych zanieczyszczeń do atmosfery.

3. Uzyskać pozwolenie wodnoprawne na:

- budowę odcinków kanalizacji deszczowej i wodociągowej
- zbiornika infiltracji
- przełożenie rzeki Pysznej na dwóch odcinkach w km 242+440 i 243+950
- na budowę 3 mostów w km 242 + 242,11; 243+945,76; 245+237,20
- na odprowadzenie wód opadowych z korpusu drogi, mostów na węzłach i w ciągu dróg dojazdowych

VIII. Charakterystyka całego przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Uzasadnienie

Decyzję niniejszą wydano na wniosek Transprojektu Gdańskiego.- pełnomocnika Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Łodzi. Przedsięwzięcie polegające na budowie obwodnicy miasta Wielunia należy do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagany na podstawie § 3 ust.1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9.11.2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.). Wobec powyższego jego realizacja jest dopuszczona wyłącznie po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie z art. 46 ust.3 oraz 48 ust. 1 Prawa ochrony środowiska, wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wymaga przeprowadzenia przez organ właściwy do jej wydania postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko.

Przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie gmin: Wieluń, Czarnożyły i Biała. Teren realizacji przedsięwzięcia w gminach Czarnożyły i Biała jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Gmina Wieluń nie posiada obowiązującego Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego. Stwierdzono zgodność lokalizacji przedsięwzięcia z Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Czarnożyły zatwierdzonego Uchwałą Rady Gminy Czarnożyły Nr XV/57/2004 z dnia 29.03.2004r. oraz Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Biała zatwierdzonego Uchwałą Rady Gminy Biała nr XIV/75/99 z dnia 29 grudnia 1999r. Dla przedmiotowej inwestycji Wojewoda Łódzki wydał decyzję o ustaleniu lokalizacji celu publicznego, w dniu 19.07.2005r., znak: RR.I.-7045/2304/657/DK/05

W toku postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko uzyskano następujące uzgodnienia:

- postanowienie Starostwa Powiatowego w Wieluniu z dnia 18 sierpnia 2006r. , znak: RS. 7633 – 68/06 uzgadniające przedsięwzięcie w zakresie ochrony środowiska
- postanowienie Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wieluniu z 16.08.2006r., znak: PSSE-ZNS-460-66/06, stwierdzające brak konieczności sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko
- postanowienie Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wieluniu z 17.10.2006r., znak: PSSE-ZNS-460-66/06 uzgadniające środowiskowe uwarunkowania przedsięwzięcia w odniesieniu do warunków sanitarnych i ochrony zdrowia.

W ramach postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko uzyskano i w całości uwzględniono, wymagane prawem uzgodnienia, w związku z tym nie ma podstaw do odmowy ustalenia środowiskowych uwarunkowań realizacji przedmiotowej inwestycji.

Postanowieniem z dnia 4.09.2006r., znak: GPR 6002/ 25/06, organ tutejszy, prowadzący postępowanie stwierdził potrzebę sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, w związku z czym obowiązywał wymóg zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa, określony w art. 53 Prawa ochrony środowiska.

Inwestor przedłożył do akt sprawy raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wykonany w czerwcu 2006r. przez TRANSPROJEKT Gdański Sp. z o.o. pod kierownictwem mgr inż. Dąmary Andrzejewskiej oraz aneks do raportu – opracowany we wrześniu 2006r. Raport odpowiadał wymaganiom formalnym art. 52 ust.1 ustawy z dnia 27.04.2001r. Prawo ochrony środowiska, był kompletny i wykonany w sposób fachowy.

W toku postępowania zagwarantowano udział społeczeństwa poprzez podanie do publicznej wiadomości informacji o zamieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz o możliwości składania uwag i wniosków w terminie 21 dni od dnia obwieszczenia zgodnie z art. 32 ust.1 pkt 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. – Prawo ochrony środowiska (Dz.U. Nr 62, poz. 627 ze zm.)

Informację zamieszczono: na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Wieluniu oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Gminy Wieluń w dniach od 5.10.06 do 26.10.06
- na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy w Czarnożyłach oraz w BIP w dniach od 9.10.06 do 30.10.06

-na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Biała oraz w BIP w dniach od 11.10.02 do 02.11.06r.
Informację zamieszczono w prasie - Dziennik Łódzki , wydanie z 9.10.2006r.

W zakreślonym wyżej terminie żadne wnioski i uwagi społeczeństwa nie wpłynęły.

W toku postępowania wyjaśniającego, ustalono co następuje:

Projektowana Obwodnica miasta Wielunia zlokalizowana będzie w południowo-zachodniej części województwa łódzkiego, w granicach powiatu wieluńskiego na terenie gmin Wieluń i Czarnożyły i Biała.

Obwodnica Wielunia przebiega przez tereny o dość znacznym zróżnicowaniu warunków glebowych. Występują tutaj obszary gleb zarówno o dobrych warunkach, jak i słabych lub bardzo słabych. W gminie Czarnożyły przeważają gleby brunatne, a w gminie Wieluń gleby IV i V klasy bonitacyjnej. Ważnym miejscem ochrony upraw jest Stacja Doświadczalna Oceny Odmian w Masłowicach w km 245+000+245+450. Planowana Obwodnica Wielunia przetnie płodozmian doświadczeń rolniczych, gleb klasy bonitacyjnej IVa-V, kompleks żytni dobry, a także użytki zielone średnie, obejmujące mady na obszarze zalewowym rzeki Pyszny.

Projektowana Obwodnica znajduje się w odległości ok. 3÷9 km od zinwentaryzowanych obszarowych form ochrony przyrody (rezerwat przyrody 'Lasek Kurowski", 2 parki krajobrazowe: Park Krajobrazowy Międzyrzecza Warty i Widawki oraz Załęczański Park Krajobrazowy, Obszar Specjalnej Ochrony Siedlisk „Załęczański Łuk Warty" PLH100007). Najbliżej, bo w odległości 150-400m znajduje się 8 drzew- pomników przyrody. Obwodnica przecina lokalne korytarze migracji zwierząt oraz sąsiaduje od zachodu z uzupełniającym korytarzem migracji dużych ssaków.

Realizacja i eksploatacja Obwodnicy miasta Wielunia nie spowoduje oddziaływania na ustanowione i planowane formy ochrony przyrody znajdujące się w otoczeniu, a w szczególności na obszary Natura 2000.

W fazach realizacji i eksploatacji obwodnicy wystąpią liczne, zróżnicowane pod względem nasilenia przekształcenia przyrody. Największe znaczenie będą miały: likwidacja siedlisk roślin i zwierząt oraz wycięcie drzew (skupienia i szpalery), a także przekształcenia morfologii terenu w rejonie równiny.

W bezpośrednim sąsiedztwie przebiegu obwodnicy miasta Wielunia, na terenie gminy Wieluń, zlokalizowano jedno stanowisko archeologiczne – Masłowice 4- grodzisko kultury prapolskiej. Stanowisko to leży poza pasem drogowym projektowanej obwodnicy, natomiast materiał zabytkowy znajduje się na przestrzeni co najmniej 100m wokół istniejącego stanowiska, również na trasie obwodnicy.

Należy w projekcie budowlanym zaprojektować zieleń nawiązującą swym układem i składem gatunkowym do istniejących panujących siedlisk i projektowanego uzbrojenia terenu oraz układu komunikacji.

Obwodnica przebiega, w większości na nasypie stanowiąc dla zwierząt przeszkodę. Należy zaprojektować przejścia dla zwierząt, zapewniając ciągłość istnienia ich subregionalnych korytarzy ekologicznych oraz przepustów przystosowanych do migracji płazów, gadów i drobnych ssaków.

Przebudowa ocenianego odcinka obwodnicy nie będzie wpływać negatywnie na środowisko wglębnych wód podziemnych, Głównych Zbiorników Wód Podziemnych oraz użytkowych zbiorników tych wód i ich ujęć.

Oczyszczanie wód opadowych przewiduje się w rowach z przegradami, zbiorniku ekologicznym, piaskownikach i studniach osadnikowych.

Dodatkowym elementem służącym ochronie środowiska gruntowo-wodnego jest geowłóknina. Rozwiązanie to przewidziano wszędzie tam, gdzie w podłożu piaszczystym zwierciadło wód gruntowych zalega na głębokości 0,5÷5m. Gleby piaszczyste posiadają słabe naturalne bariery ochronne: są to utwory bardzo dobrze przepuszczalne- sorpcja zanieczyszczeń jest słaba, warstwa gleby jest cienka - biodegradacja słaba, współczynnik filtracji wysoki- duża szybkość migracji zanieczyszczeń. Z uwagi na wysoki poziom zalegania wód gruntowych oraz zanieczyszczenie substancjami ropopochodnymi wód spływających z pasa drogowego, postanowiono pozostać przy zabezpieczeniu geowłókniną. Dla projektowanej obwodnicy w roku 2010 przewiduje się nieznaczne przekroczenie stężeń średniorocznych dwutlenku azotu – do 3 m od krawędzi jezdni. Mieszczą się one w liniach rozgraniczających inwestycji. Stężenia pozostałych zanieczyszczeń: tlenu węgla, dwutlenku siarki i węglowodorów zawarte będą w wartościach stężeń dyspozycyjnych i nie naruszają stanu aerosanitarne tego terenu.

W roku 2030 nie przewiduje się przekroczeń wartości dyspozycyjnych dla żadnego z analizowanych zanieczyszczeń.

Obliczone zasięgi oddziaływania hałasu emitowanego z pasa drogowego obwodnicy na całym analizowanym odcinku przekraczają granice linii rozgraniczającej.

Obligatoryjnie celem ochrony rozproszonej zabudowy mieszkalnej zaleca się zaprojektowanie pasów zieleni odpowiednio zagęszczonych i usytuowanych wzdłuż drogi na jej wysokości, które powinny wpłynąć na obniżenie poziomu hałasu poprzez wzrost współczynnika pochłaniania dźwięku w środowisku.

W ramach analizy porealizacyjnej przedsięwzięcia proponuje się przeprowadzić badania hałasu drogowego w przekrojach pomiarowych zlokalizowanych w kilometrażu:

- 238+390÷238+668 strona lewa
- 238+668 strona prawa
- 242+330÷242+900 strona prawa
- 243+755÷243+792 strona lewa
- 245+619 (szkoła) strona lewa
- 250+235 strona lewa

W przypadku stwierdzenia przekroczeń podczas badań hałasu drogowego (analiza porealizacyjna) dla zabudowy osiedlowej (m. Bieniędzice) należy przewidzieć zastosowanie czynnej ochrony akustycznej w postaci ekranu akustycznego.

Realizacja przedsięwzięcia spowoduje powstanie pewnych grup odpadów głównie w czasie budowy oraz w czasie eksploatacji. Na etapie budowy powstanie 6,7 tys. Mg odpadów z gropy 17, z których 1,6 tys. Mg zaliczane jest do odpadów niebezpiecznych oraz 152,9 tys. m³ nadmiaru humusu.

Opracowano dla obwodnicy schemat postępowania na wypadek wystąpienia poważnej awarii oraz plan ratownictwa zintegrowanego, z uwagi na przewóz trasą obwodnicy materiałów niebezpiecznych.

Budowa i eksploatacja obwodnicy nie będzie powodowała oddziaływań transgranicznych. Progностyczna analiza zagrożeń oddziaływania projektowanej obwodnicy na poszczególne komponenty środowiska wykazała, iż nie ma potrzeby ustanawiania obszaru ograniczonego użytkowania, ponieważ zastosowane środki ochronne przewidują zachowanie standardów jakości środowiska na granicy terenów podlegających ochronie i przyległych do projektowanej obwodnicy Wielunia.

Mając powyższe na uwadze, orzeczono jak wyżej.

Pouczenie:

Od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Sieradzu za pośrednictwem Burmistrza Wielunia w terminie 14 dni od daty jej doręczenia (art.127 § 1 i 2 oraz art. 129 § 1 i 2 Kpa). Wniesienie odwołania w terminie wstrzymuje wykonanie decyzji (art. 130 § 2 Kpa). Wnoszący odwołanie obowiązany jest uiścić opłatę w wysokości 5,0 zł od odwołania; 0,50 zł od załącznika do odwołania; 15,0 zł od pełnomocnictwa (podst. Prawna- ustawa z dn. 9.09.2000r. o opłacie skarbowej- tekst jedn.: Dz.U. z 2004r. Nr 253, poz. 2532 z późn. zm.).

Otrzymują:

1. Pełnomocnik Generalnej Dyrekcji
Dróg Krajowych i Autostrad w Łodzi
TRANSPROJEKT GDAŃSKI Sp. z o.o.
ul. Partyzantów 72A
80-254 Gdańsk
2. Strony postępowania zawiadomione poprzez obwieszczenie
(na tablicy ogłoszeń Gminy Wieluń, w BIP
na tablicy ogłoszeń Gminy Czarnożyły, w BIP
na tablicy ogłoszeń Gminy Biała, w BIP), zgodnie z art. 46a ust.5 ustawy z dnia 27.04.2001r. Prawo ochrony środowiska
3. a/a

Do wiadomości:

4. Starostwo Powiatowe w Wieluniu
Wydział Ochrony Środowiska i Rolnictwa
5. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny
w Wieluniu

z. mgr. BURMISTRZA
mgr inż. Janusz Pamiela
Burzostwo Powiatowe w Wieluniu
Wydział Ochrony Środowiska i Rolnictwa