



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
we Wrocławiu

P2, D9, P3
Mh
20.02.12

JS-10.02.2012 JG

3850	17-02-2012
Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	
278	

WOOŚ.4242.201.2011.MP.13

Wrocław, dnia 14 lutego 2012 r.

Postanowienie

Na podstawie art. 90 ust. 1, 7 i 8 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 (Dz. U. Nr 199 poz. 1227 z późn. zm.) oraz § 2 ust. 1 pkt 32 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397) oraz art. 106 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.), w związku z ponowną oceną oddziaływania na środowisko, przeprowadzaną przed uzyskaniem decyzji o zezwoleniu na inwestycje drogową dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy miasta Wałbrzycha w ciągu drogi krajowej nr 35 od km 2+350 do km 8+250”,

uzgadniam realizację przedsięwzięcia i określám następujące warunki:

- I. Warunki konieczne do uwzględnienia na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji:
 1. Na przekładanych odcinkach rzeki Szczawnik prace w samym korycie należy wykonać bez narażenia wód cieków na niekontrolowane zanieczyszczenie oraz należy zachować swobodny przepływ tych wód.
 2. Czasowo obniżać zwierciadło wód podziemnych oraz ograniczyć prędkości napływu wód do wykopów poprzez zabudowę igłofiltrów lub przegród pionowych, tj.: ścianek szczelnych (w przypadku wykopów pod obiekty inżynierskie), drenaży drogowych (w przypadku wykopów liniowych).
 3. Wody odpompowane z wykopów czasowo gromadzić w zbiornikach ziemnych (izolowanych matami foliowymi). Wody należy na bieżąco odprowadzać do wybranego odbiornika. np.: rowu melioracyjnego, cieków naturalnych lub kanalizacji deszczowej.
 4. Wody opadowe i roztopowe pochodzące z terenu budowy należy odprowadzać i podczyszczać poprzez odpowiednie kształtowanie układu morfologicznego obszaru na poszczególnych etapach budowy. Wody w sposób grawitacyjny kierować na tzw. układy progowo-przelewowe poprzedzające odpływ wód do odbiornika w formie cieków naturalnych lub rowu melioracyjnego (odpowiednie ukształtowanie terenowe umożliwiające sedimentację zawiesiny) lub do zespołu wpustów istniejącego układu

kanalizacji deszczowej;

5. Zastosować sprawny technicznie sprzęt oraz prowadzić bieżącą jego konserwację w ściśle wyznaczonych do tego celu strefach zaplecza budowy;
6. Zakazuje się organizowania zaplecza budowy:
 - na terenach szczególnego zagrożenia wód podziemnych (z uwagi na brak warstw izolujących pierwszy poziom wodonośny oraz płytkie zaleganie ww. poziomu wód gruntowych),
 - w bliskim otoczeniu cieków naturalnych oraz rowów melioracyjnych,
 - na terenach podmokłych
 - wyklucza się możliwość lokalizowania zaplecza budowy na obszarach leżących na wysokości następujących odcinków projektowanej obwodnicy: odcinek od km 2+350 do km 4+800, odcinek od km 6+000 do km 6+100, odcinek od km 7+100 do km 7+200 oraz odcinek od km 7+500 do km 8+360.
7. Zastosować bezpieczny system ujmowania oraz gromadzenia ścieków socjalno-bytowych w szczelnych zbiornikach bezodpływowych, przystosowanych do transportu kołowego (zastosowanie mobilnych sanitariatów). Ścieki przekazywać wyłącznie podmiotom uprawnionym.
8. Zastosować szczelny systemu ujmowania i odprowadzania ścieków opadowych z korony drogi (na odcinkach newralgicznych) poprzez zastosowanie systemu szczelnych rowów drogowych trawiastych oraz szczelnej zamkniętej kanalizacji deszczowej (na terenach zurbanizowanych) odpowiednio jak w tabelach poniżej.

Tabela 1. Zestawienie rowów drogowych na trasie obwodnicy

Lp.	Droga	Strona drogi	Lokalizacja rowu (wg kierunku przepływu wód)		Typ rowu
			Początek	Koniec	
1	DK35	lewa	3+220,00	3+160,00	row szczelny, trawiasty
2	DK35	lewa	3+260,00	3+220,00	row szczelny, trawiasty
3	DK35	lewa	3+280,00	3+260,00	row szczelny, umocniony
4	DK35	lewa	3+350,00	3+280,00	row szczelny, trawiasty
5	DK35	lewa	3+420,00	3+360,00	row szczelny, trawiasty
6	DK35	lewa	3+660,00	3+420,00	row szczelny, trawiasty
7	DK35	lewa	3+740,00	3+660,00	row szczelny, trawiasty
8	DK35	lewa	3+860,00	3+740,00	row szczelny, umocniony
9	DK35	lewa	3+879,66	3+860,00	row szczelny, umocniony
10	DK35	lewa	4+020,00	3+933,43	row szczelny, trawiasty
11	DK35	lewa	4+320,00	4+020,00	row szczelny, umocniony
12	DK35	lewa	4+400,00	4+320,00	row szczelny, umocniony
13	DK35	lewa	4+720,00	4+480,00	row szczelny, umocniony

Lp.	Droga	Strona drogi	Lokalizacja rowu (wg kierunku przeplywu wód)		Typ rowu
			Początek	Koniec	
14	DK35	lewa	4+780,00	4+720,00	row szczelny, umocniony
15	DK35	lewa	5+240,00	5+260,00	row umocniony
16	DK35	lewa	5+260,00	5+280,00	row umocniony
17	DK35	lewa	5+280,00	5+420,00	row umocniony
18	DK35	lewa	5+420,00	5+480,00	row umocniony
19	DK35	lewa	6+300,00	6+320,00	row szczelny, trawiasty
20	DK35	lewa	6+320,00	6+400,00	row szczelny, umocniony
21	DK35	lewa	6+700,00	6+740,00	row szczelny, umocniony
22	DK35	lewa	6+740,00	6+800,00	row szczelny, umocniony
23	DK35	lewa	6+800,00	6+820,00	row szczelny, umocniony
24	DK35	lewa	6+820,00	6+847,27	row szczelny, umocniony
25	DK35	lewa	6+860,00	6+847,27	row szczelny, umocniony
26	DK35	lewa	6+880,00	6+860,00	row szczelny, umocniony
27	DK35	lewa	6+880,00	7+100,00	row szczelny, trawiasty
28	DK35	lewa	7+100,00	7+140,00	row szczelny, umocniony
29	DK35	lewa	7+140,00	7+280,00	row szczelny, trawiasty
30	DK35	lewa	7+280,00	7+293,00	row szczelny, trawiasty
31	DK35	prawa	3+220,00	3+160,00	row szczelny, trawiasty
32	DK35	prawa	3+300,00	3+220,00	row szczelny, trawiasty
33	DK35	prawa	3+360,00	3+300,00	row szczelny, trawiasty
34	DK35	prawa	3+420,00	3+360,00	row szczelny, trawiasty
35	DK35	prawa	3+660,00	3+420,00	row szczelny, trawiasty
36	DK35	prawa	3+740,00	3+660,00	row szczelny, trawiasty
37	DK35	prawa	3+840,00	3+740,00	row szczelny, umocniony
38	DK35	prawa	3+880,00	3+840,00	row szczelny, umocniony
39	DK35	prawa	3+940,00	3+880,00	row szczelny, trawiasty
40	DK35	prawa	4+020,00	3+940,00	row szczelny, umocniony
41	DK35	prawa	4+320,00	4+020,00	row szczelny, umocniony
42	DK35	prawa	4+447,00	4+320,00	row szczelny, umocniony
43	DK35	prawa	4+720,00	4+480,00	row szczelny, umocniony
44	DK35	prawa	4+860,00	4+720,00	row szczelny, umocniony
45	DK35	prawa	4+900,00	4+860,00	row szczelny, umocniony
46	DK35	prawa	4+900,00	5+020,00	row umocniony
47	DK35	prawa	5+100,00	5+020,00	row umocniony
48	DK35	prawa	5+140,00	5+100,00	row umocniony
49	DK35	prawa	5+140,00	5+180,00	row umocniony
50	DK35	prawa	5+180,00	5+240,00	row umocniony
51	DK35	prawa	5+240,00	5+260,00	row umocniony
52	DK35	prawa	5+260,00	5+420,00	row umocniony
53	DK35	prawa	5+420,00	5+540,00	row umocniony
54	DK35	prawa	5+540,00	5+580,00	row umocniony
55	DK35	prawa	5+580,00	5+620,00	row umocniony
56	DK35	prawa	5+620,00	5+675,29	row umocniony
57	DK35	prawa	5+620,00	5+675,29	row umocniony

Lp.	Droga	Strona drogi	Lokalizacja rowu (wg kierunku przepływu wód)		Typ rowu
			Początek	Koniec	
58	DK35	prawa	5+675,29	5+720,00	rów umocniony
59	DK35	prawa	5+730,00	5+720,00	rów umocniony
60	DK35	prawa	5+760,00	5+730,00	rów trawiasty
61	DK35	prawa	5+900,00	5+760,00	rów trawiasty
62	DK35	prawa	6+000,00	5+900,00	rów trawiasty
63	DK35	prawa	6+327,92	6+360,00	rów szczelny, umocniony
64	DK35	prawa	6+360,00	6+460,00	rów szczelny, umocniony
65	DK35	prawa	6+660,00	6+760,00	rów szczelny, umocniony
66	DK35	prawa	6+760,00	6+800,00	rów szczelny, umocniony
67	DK35	prawa	6+800,00	6+820,00	rów szczelny, umocniony
68	DK35	prawa	6+820,00	6+838,21	rów szczelny, trawiasty
69	DK35	prawa	6+860,00	6+838,21	rów szczelny, umocniony
70	DK35	prawa	6+880,00	6+860,00	rów szczelny, trawiasty
71	DK35	prawa	6+880,00	7+100,00	rów szczelny, trawiasty
72	DK35	prawa	7+100,00	7+140,00	rów szczelny, umocniony
73	DK35	prawa	7+150,00	7+140,00	rów szczelny, trawiasty
74	DK35	prawa	7+180,00	7+150,00	rów szczelny, umocniony
75	DK35	prawa	7+180,00	7+260,00	rów szczelny, trawiasty
76	DK35	prawa	7+260,00	7+280,00	rów szczelny, trawiasty
77	DK35	prawa	7+280,00	7+320,00	rów szczelny, umocniony

Tabela 2. Zestawienie rowów drogowych oraz odprowadzających wzdłuż innych dróg

Lp.	Droga	Strona drogi	Lokalizacja rowu (wg kierunku przepływu wód)		Typ rowu
			Początek	Koniec	
1	DP 3407D	lewa	0+000,00	0+120,00	rów umocniony
2	DP 3407D	lewa	0+120,00	0+200,00	rów szczelny, umocniony
3	DP 3407D	lewa	0+200,00	0+420,00	rów szczelny, umocniony
4	DP 3407D	lewa	0+420,00	0+460,00	rów szczelny, umocniony
5	DP 3407D	lewa	0+460,00	0+490,00	rów szczelny, trawiasty
6	DP 3407D	lewa	0+490,00	0+518,50	rów szczelny, umocniony
7	DP 3407D	lewa	0+518,50	0+538,50	rów szczelny, trawiasty
8	DP 3407D	lewa	0+538,50	0+600,00	rów szczelny, trawiasty
9	DP 3407D	lewa	0+600,00	0+667,00	rów szczelny, umocniony
10	DP 3407D	lewa	0+780,00	0+769,00	rów szczelny, trawiasty
11	DP 3407D	lewa	0+780,00	0+879,00	rów trawiasty
12	DP 3407D	prawa	0+000,00	0+020,00	rów umocniony
13	DP 3407D	prawa	0+020,00	0+072,00	rów umocniony
14	DP 3407D	prawa	0+072,00	0+090,00	rów umocniony
15	DP 3407D	prawa	0+090,00	0+120,00	rów umocniony
16	DP 3407D	prawa	0+120,00	0+460,00	rów szczelny, umocniony
17	DP 3407D	prawa	0+460,00	0+510,00	rów szczelny, trawiasty
18	DP 3407D	prawa	0+510,00	0+520,00	rów szczelny, umocniony
19	DP 3407D	prawa	0+538,00	0+600,00	rów szczelny, trawiasty

Lp.	Droga	Strona drogi	Lokalizacja rowu (wg kierunku przepływu wód)		Typ rowu
			Początek	Koniec	
20	DP 3407D	prawa	0+600,00	0+640,00	rów szczelny, umocniony
21	DP 3407D	prawa	0+640,00	0+667,00	rów szczelny, umocniony
22	DP 3407D	prawa	0+769,00	0+746,50	rów szczelny, trawiasty
23	DP 3407D	prawa	0+769,00	0+780,00	rów szczelny, trawiasty
24	DP 3407D	prawa	0+780,00	0+805,00	rów umocniony
25	DP 3407D	prawa	0+805,00	0+826,00	rów trawiasty
26	DP 3407D	prawa	0+826,00	0+850,00	rów trawiasty
27	DP 3407D	prawa	0+850,00	0+950,00	rów trawiasty
28	D1	lewa	0+060,00	0+018,50	rów szczelny, umocniony
29	D1	lewa	0+100,00	0+060,00	rów szczelny, umocniony
30	D1	lewa	0+190,00	0+100,00	rów szczelny, trawiasty
31	D1	lewa	0+220,00	0+190,00	rów szczelny, umocniony
32	D1	lewa	0+256,00	0+220,00	rów szczelny, umocniony
33	D1	prawa	0+040,00	0+018,50	rów szczelny, umocniony
34	D1	prawa	0+095,00	0+040,00	rów szczelny, umocniony
35	D1	prawa	0+105,00	0+120,00	rów szczelny, trawiasty
36	D1	prawa	0+120,00	0+160,00	rów szczelny, trawiasty
37	D1	prawa	0+160,00	0+180,00	rów szczelny, trawiasty
38	D1	prawa	0+200,00	0+180,00	rów szczelny, umocniony
39	D1	prawa	0+256,00	0+200,00	rów szczelny, umocniony
40	Łącznica L01P	lewa	0+165,00	0+145,00	rów szczelny, umocniony
41	Łącznica L01P	lewa	0+247,72	0+222,21	rów szczelny, umocniony
42	Łącznica L01P	lewa	0+247,72	0+260,00	rów szczelny, trawiasty
43	Łącznica L01P	lewa	0+290,00	0+260,00	rów szczelny, umocniony
44	Łącznica L01P	prawa	0+039,30	0+145,00	rów szczelny, trawiasty
45	Łącznica L01P	prawa	0+247,65	0+145,00	rów szczelny, umocniony
46	Łącznica L01P	prawa	0+247,65	0+260,00	rów szczelny, trawiasty
47	Łącznica L01P	prawa	0+290,00	0+260,00	rów szczelny, umocniony
48	Łącznica L02L	lewa	0+151,50	0+162,50	rów szczelny, umocniony
49	Łącznica L02L	lewa	0+181,50	0+162,50	rów szczelny, trawiasty
50	Łącznica L02L	prawa	0+170,00	0+000,00	rów szczelny, trawiasty
51	Łącznica L02L	prawa	0+210,00	0+170,00	rów szczelny, umocniony
52	Łącznica L02L	prawa	0+210,00	0+240,45	rów szczelny, trawiasty
53	Łącznica L03P	lewa	0+059,20	0+077,80	rów szczelny, umocniony
54	Łącznica L03P	prawa	0+000,00	0+040,00	rów szczelny, umocniony
55	Łącznica L03P	prawa	0+040,00	0+090,00	rów szczelny, trawiasty
56	Łącznica L03P	prawa	0+090,00	0+139,65	rów szczelny, umocniony
57	Łącznica L04L	lewa	0+029,15	0+106,50	rów szczelny, trawiasty
58	Łącznica L04L	lewa	0+131,50	0+106,50	rów szczelny, umocniony
59	Łącznica L04L	lewa	0+146,00	0+131,50	rów szczelny, umocniony
60	Łącznica L04L	lewa	0+146,00	0+189,50	rów szczelny, umocniony
61	Łącznica L04L	lewa	0+189,50	0+283,40	rów szczelny, trawiasty
62	Łącznica L04L	prawa	0+095,50	0+122,50	rów szczelny, umocniony
63	Łącznica L04L	prawa	0+180,00	0+283,40	rów szczelny, trawiasty

Lp.	Droga	Strona drogi	Lokalizacja rowu (wg kierunku przepływu wód)		Typ rowu
			Początek	Koniec	
64	Kusocińskiego - łącznik	lewa	0+000,00	0+004,74	row szczelny , umocniony
65	Kusocińskiego - łącznik	lewa	0+004,74	0+044,74	row szczelny, trawiasty
66	Kusocińskiego	prawa	0+000,00	0+047,80	row szczelny , umocniony

Tabela 3. Lokalizacja kanalizacji deszczowej

Lp.	Nazwa kanału	Lokalizacja	Kilometraż
1	Kanał 1	DK 35	2+400-2+480
2	Kanał 2	DK 35	2+490-2+586
3	Kanał 3	DK 35	2+595-2+715
4	Kanał 4	DK 35	2+624-2+720
5	Kanał 5	DK 35	2+710-2+855
6	Kanał 5A	DK 35	2+876-3+052
7	Kanał 6	ul.Chopina/DK 35	0+143-3+075
8	Kanał 6A	DK 35	2+940-2+960
9	Kanał 7A	DK 35	3+060-3+160
10	Kanał 7	DK 35	3+050-3+140
11	Kanał 8	DK 35	3+275-3+350
12	Kanał 9	DK 35	3+375-3+775
13	Kanał 10	DK 35	4+080-4+190
14	Kanał 11	DK 35	4+290-4+480
15	Kanał 12	DK 35	4+775-5+150
16	Kanał 13	DK 35	5+200-6+400
17	Kanał 13A	DK 35	5+740
18	Kanał 13B	DK 35	5+990-6+000
19	Kanał 14	DK 35	6+310-6+330
20	Kanał 15	DK 35	6+220-6+235
21	Kanał 16	DK 35	6+280-6+290
22	Kanał 17	DK 35	6+285-6+330
23	Kanał 18	DK 35	6+480-6+560
24	Kanał 19	DP-3407D	0+030-0+100
25	Kanał 19A	DP-3407D	0+020-0+055
26	Kanał 20	DP-3407D	0+995-1+065
27	Kanał 21	DP-3407D	0+890-1+045
28	Kanał 22	DK 35	6+595-6+630
29	Kanał 23	DK 35	6+460-7+665
30	Kanał 24	DK 35	7+575-8+170
31	Kanał 25	DP-3402D	0+020-0+090
32	Kanał 26	DK 35	8+220-8+350
33	Kanał 27	DK 35	7+470
34	Kanał 28	Węzeł Reja/ul. B. Chrobrego	Pełny kilometraż węzła Reja oraz przebudowywanego odcinka ul. B. Chrobrego
35	Kanał 29		
36	Kanał 30	DK 35	7+500-7+580
37	Kanał 31	LRI/DK35	0+248-0+370/7+460-7+575

Lp.	Nazwa kanału	Lokalizacja	Kilometraż
38	Kanał 32	ul. Wysockiego/Konopnickiej	0+010
39	Kanał 33	ul. Wysockiego/Konopnickiej	0+000-0+055
40	Kanał 34	DP-3402D/ul. Konopnickiej	0+010-1+050/0+000-0+055

9. Wykonać urządzenia przeznaczone do oczyszczania wód z zawiesiny ogólnej:

a) osadniki i separatory.

Tabela 4. Lokalizacja zestawów podczyszczających.

Lp.	droga/ strona drogi/kilometraż	Lokalizacja	Charakterystyka urządzenia		
			przepływ	osadnik	separator
1	DK35/L/2+400 - 2+420	KANAŁ1	6,1/64,2	Os pion V-3,5m ³ Dw2000	10/100 Dw1200
2	DK35/L/2+480 - 2+500	KANAŁ2	4,7/50	Os pion V-3,5m ³ Dw2000	10/100 Dw1200
3	DK35/L/2+590 - 2+610	KANAŁ3	14,5/152,5	Os pion V-3,5m ³ Dw2000	20/200 Dw1500
4	DK35/L/2+630 - 2+650	KANAŁ4	27/285,1	Os pion V-5m ³ Dw2000	60/600 Dw1500
5	DK35/L/2+730 - 2+750	KANAŁ 5A	6,5/68,4	Os pion V-3,5m ³ Dw2000	10/100 Dw1200
6	DK35/L/2+870 - 2+890	KANAŁ5	11,2/118,3	Os pion V-3,5m ³ Dw2000	20/200 Dw1500
7	DK35/P/3+080 - 3+100	KANAŁ6	5,3/55,6	Os pion V-3,5m ³ Dw2000	10/100 Dw1200
8	DK35/L/3+070- 3+090	KANAŁ7	15,5/164	Os pion V-3,5m ³ Dw2000	20/200 Dw1500
9	DK35/L/5+730-5+750	KANAŁ13A	82,5/870	Os pion V-10m ³ Dw2500	60/600S Dw1500
10	DK35/P/6+370 - 6+390	KANAŁ 13	33,75/356,4	Os pion V-5m ³ Dw2000	40/400 Dw1500
11	DK35/P/7+320 - 7+340	KANAŁ23	90/950,4	Os pion V-10m ³ Dw2500	100/1000S Dw2500
12	DK35/L/7+600 - 7+620	KANAŁ24	31,7/335,1	Os pion V-5m ³ Dw2000	40/400 Dw1500
13	DP-3402D/L/0+020 - 0+040	KANAŁ25	47,3/499	Os pion V-5m ³ Dw2000	60/600 Dw2000
14	DK35/P/8+250 - 8+270	KANAŁ26	47,3/499	Os pion V-5m ³ Dw2000	60/600 Dw2000
15	DK35/L/7+412	KANAŁ 28	3,38/35,64	Zintegrowany z osadnikiem	Separator koalescencyjny
16	DK35/P/ 7+565 - 7+585	KANAŁ30	7,6/80	Os pion V-3,5m ³ Dw2000	10/100 Dw1200

b) 12 studni wpadowych z osadnikami.

Tabela 5. Lokalizacja osadników .

L.p.	Oznaczenie	Droga/ strona drogi/ kilometraż	Lokalizacja	Przepływ Qmax [l/s]	Średnica Dw [mm]
1.	SW1	DK35/P/3+160	KANAŁ7A	50	Dw 1200
2.	SW2	DK35/L/3+160	KANAŁ7A	91	Dw 1200
3.	SW3	DK35/P/4+480	KANAŁ11	263	Dw 1200
4.	SW4	DK35/L/4+480	KANAŁ11	154	Dw 1200
5.	SW5	DK35/P/5+740	KANAŁ13 A	870	Dw 1600
6.	SW7	DP-3407D/L/0+895	KANAŁ20	55	Dw 1200
7.	SW8	DP-3407D/P/0+013	KANAŁ21	130	Dw 1200
8.	SW9	DK35/P/6+600	KANAŁ23	200	Dw 1400
9.	SW10	DK35/L/6+700	KANAŁ23	162	Dw 1200

Lp.	Oznaczenie	Droga/ strona drogi/ kilometraż	Lokalizacja	Przepływ Qmax [l/s]	Średnica Dw [mm]
10.	SW11	DK35/P/7+320	KANAŁ23	270	Dw 1600
11.	SW12	DK35/L/7+329	KANAŁ23	600	Dw 1400
12.	SW13	DK35/L/6+480	KANAŁ18	64	Dw 1200

c) 5 zbiorników retencyjnych.

Tabela 6. Lokalizacja zbiorników retencyjnych.

Lp.	Oznaczenie zbiornika	Typ zbiornika	Lokalizacja zbiornika	Parametry zbiornika		Odbiornik ostateczny
				Qdop.[l/s]	Qodp.[l/s]	
1	ZR_01	retencyjny	DK35 km 3+320	1459	50	Potok Szczawnik
2	ZR_02	retencyjny	DK35 km 5+730	514	20	Zrzut do ziemi
3	ZR_03	retencyjny	DK35 km 6+330	350	20	Rzeka Pełcznica
4	ZR_04	retencyjny	DK35 km 6+430	780	50	Rzeka Pełcznica
5	ZR-05	retencyjny	DK35 km 6+540	128	20	Rzeka Pełcznica

d) wykonać zespół urządzeń zabezpieczających, tj.: 10 zastawek na rowach drogowych.

Tabela 7. Lokalizacja zastawek.

Lp.	Rów drogowy	Charakterystyka urządzenia		
	Kilometraż rów drogowy	Kilometraż zastawki w rowie	Strona drogi	Typ zastawki
1	3+360 - 3+420	3+367,37	lewa	zastawka rynnowa typ 3R
2	3+360 - 3+420	3+367,84	prawa	zastawka rynnowa typ 3R
3	5+680 - 5+740	5+730,16	prawa	zastawka rynnowa typ 3R
4	5+740 - 5+760	5+748,44	prawa	zastawka rynnowa typ 3R
5	6+820 - 6+847,27	6+829,23	lewa	zastawka rynnowa typ 3R
6	6+820 - 6+838,21	6+829,54	prawa	zastawka rynnowa typ 3R
7	6+838,21 - 6+860	6+849,46	prawa	zastawka rynnowa typ 3R
8	7+100 - 7+140	7+130,46	prawa	zastawka rynnowa typ 3R
9	7+100 - 7+140	7+131,32	lewa	zastawka rynnowa typ 3R
10	7+140 - 7+150	7+149,41	prawa	zastawka rynnowa typ 3R

10. Należy wykonać zabezpieczenia akustyczne w postaci ekranów akustycznych o parametrach i lokalizacji określonej w tabeli poniżej.

Tabela 8. Zestawienie ekranów akustycznych.

Lp.	Strona	Kilometraż od	Kilometraż do	dlugość [m]	wysokość [m]	Typ ekranu	Uwagi
1	P	2+370	2+392	22	5,5+1	Odbijający zagięty kąt 45° panel 1 m	-
2	P	2+400	2+510	101	5,5+1	Pochłaniający zagięty kąt 45° panel 1 m	-
3	P	2+932	3+060	130	5+1	Pochłaniający zagięty kąt 45° panel 1 m	-
		3+060	3+177	120	4	Odbijający	Na estakadzie
		3+174	3+439	270	5	Pochłaniający	-

4	P	4+318	4+444	140	4,5	Pochłaniający	-
		4+446	4+495	56	4	Pochłaniający	-
5	P	5+600	5+900	296	4,5	Pochłaniający	-
6	P	5+885	5+955	64	3	Pochłaniający	-
		5+955	5+969	14	4	Pochłaniający	-
		5+969	5+982	12	5	Pochłaniający	-
		5+982	5+996	20	6	Pochłaniający	-
		5+997	5+997	11	4	Odbijający	Na kładce dla pieszych
7	P	6+004	6+297	289	6+1	Pochłaniający zagięty kąt 45° panel 1 m	-
8	P	6+297	6+309	12	5	Odbijający	Tunel dla pieszych
		6+309	6+346	40	6	Pochłaniający	-
		6+346	6+432	83	5	Pochłaniający	-
		6+430	6+479	50	4	Odbijający	WD/Z/6
		6+477	6+513	38	5	Pochłaniający	-
9	P	6+900	7+101	196	3	Pochłaniający	-
10	P	7+091	7+184	92	4	Pochłaniający	-
		7+184	7+329	144	5,5	Pochłaniający	-
11	P	7+327	7+502	176	4	Odbijający	Na estakadzie
		7+500	7+551	52	5+1	Pochłaniający zagięty kąt 45° panel 1 m	-
12	P	0+023 (ul. Reja)	0+320 (łącznik LR1)	41	6	Odbijający	-
		0+320 (łącznik LR1)	0+355 (łącznik LR1)	38	6	Pochłaniający	-
13	P	0+341 (łącznik LR1)	7+631	82	6	Pochłaniający	-
14	L	2+367	2+408	52	5,5	Pochłaniający	-
15	L	2+394	2+505	120	5,5	Pochłaniający	-
16	L	2+502	2+563	66	4	Pochłaniający	-
17	L	2+558	0+249 DP3404D	127	4	Pochłaniający	-
		0+249 DP3404D	0+263 DP3404D	13	4	Odbijający	-
18	L	0+287 (DP3404D)	0+243 (DP3404D)	42	5+1	Pochłaniający zagięty kąt 45° panel 1 m	-
		0+243	0+235	8	4	Odbijający	-
		0+235 (DP3404D)	0+212 (ul. Topolowa)	328	5+1	Pochłaniający zagięty kąt 45° panel 1 m	-
		0+212 (ul. Topolowa)	0+220 (ul. Topolowa)	7	4	Odbijający	-
		0+220 (ul. Topolowa)	0+078 (ul. Wyszyńskiego)	55	5+1	Pochłaniający zagięty kąt 45° panel 1 m	-
19	L	0+082	0+097	14	5+1	Pochłaniający zagięty kąt 45° panel 1 m	-
20	L	2+997	3+047	54	5+1	Pochłaniający zagięty kąt 45° panel 1 m	-
		3+047	3+169	114	4	Odbijający	Na estakadzie
		3+166	3+405	236	5	Pochłaniający	-
21	L	4+100	4+406	305	4,5	Pochłaniający	-
22	L	4+397	4+506	104	4,5	Pochłaniający	-
23	L	4+484	4+510	26	4,5	Pochłaniający	-
24	L	4+519	4+693	174	4,5	Pochłaniający	-
25	L	5+600	5+994	404	4	Odbijający	-
26	L	5+994	6+006	13	4	Pochłaniający	-
27	L	6+006	6+286	287	5	Pochłaniający	-
28	L	6+286	6+297	11	4	Odbijający	Tunel dla pieszych
29	L	6+297	6+397	101	5	Pochłaniający	-

30	L	6+395	6+453	58	4	Odbijający	WD/Z/6
31	L	0+847 (DP3407D)	0+891 (DP3407D)	44	5	Pochłaniający	-
		0+891 (DP3407D)	0+944 (DP3407D)	58	5	Odbijający	-
32	L	6+900	7+100	208	3	Pochłaniający	-
33	L	7+092	7+293	205	4	Pochłaniający	-
34	L	7+292	7+493	200	4	Odbijający	Na estakadzie
		7+490	7+555	64	5+1	Pochłaniający zagięty kąt 45° panel 1 m	-
35	L	0+279 (łącznik LR2)	0+341 (łącznik LR2)	60	5	Pochłaniający	-
36	L	0+340 (łącznik LR2)	7+665	66	5	Pochłaniający	-
37	L	7+695	7+765	71	5	Pochłaniający	-
38	L	7+778	7+848	70	5	Pochłaniający	-

11. Na odcinku od km 3+500 do km 4+100 zachować zadrzewienia i zakrzaczenia olchowe (okolice skrzyżowania z ul. J. Kusocińskiego).
12. Nie wycinać drzew mających powyżej 50 lat rosnących w sąsiedztwie trasy planowanej drogi. Dopuszcza się jedynie wycinkę drzew nie pozwalających na zachowanie właściwych parametrów technicznych drogi.
13. Wycinkę drzew prowadzić w okresie od 16 października do końca lutego.
14. Zabezpieczyć przed uszkodzeniami roślinność drzewiastą znajdującą się w bezpośrednim sąsiedztwie robót. Pnie drzew chronić przed uszkodzeniami mechanicznymi, zasypaniem oraz uszkodzeniem składowanym materiałem, poprzez odeskowanie pni do wysokości 2 m i wypełnienie przestrzeni między pniem a odeskowaniem matami słomianymi lub zrolowaną jutą. Prace w pobliżu drzew i krzewów wykonywać z zachowaniem szczególnej ostrożności, bez użycia ciężkiego sprzętu, nie magazynować materiałów bądź odpadów bezpośrednio pod koronami drzew.
15. Usunąć rośliny inwazyjne przy budowie węzła Żeromskiego (km 6+500 do 6+600 u podnóża zbocza na przebiegu wschodniej łącznicy z ul. Żeromskiego), w szczególności rdestowca ostrokończystego Reynoutria japonica wraz z jego kłaczami. Należy zdjąć cały płat ziemi gdzie rośnie rdestowiec wraz z jego kłaczami, umieścić na podłożu betonowym lub innym umożliwiającym rozwój rośliny i poddać procesowi zniszczenia jego kłaczy (środki chwastobójcze).
16. Przejście dla zwierząt zintegrowane z rowem melioracyjnym w km 6+843 wykonać w formie przepustu owalnego. Minimalne parametry przepustu: szerokości 276 cm, wysokości 205 cm, z półkami o szerokości 0,5 m wyniesionymi ponad zwierciadło średniej wody w przepuście.

17. Półki, o których mowa w pkt I.16 wraz z dojazdami do nich, wykonać w sposób zapewniający swobodne korzystanie z nich przez zwierzęta (półki winny w sposób ciągły łączyć się z terenem po obu stronach przepustu, a dojsčia do półek powinny posiadać nachylenie nie większe niż 1:3). Półki winny być przykryte geowłókniną i ubitą warstwą gliny, piasku lub innego drobnoziarnistego kruszywa mineralnego. Do wykonania półek w przepustach nie stosować materacy i koszy gabionowych.
18. W okresie od początku marca do końca kwietnia dokonać corocznego przeglądu drożności przejścia dla zwierząt. Strefę wejściową i półki oczyszczać z nawiewanych liści i innych materiałów zmniejszających powierzchnię przejścia wykorzystywaną przez zwierzęta i w miarę potrzeb uzupełniać warstwę mineralną na górnej powierzchni półek.
19. Po obu stronach wlotów przepustów, na odcinkach 20 m, zaprojektować i zainstalować płotki naprowadzające zwierzęta do przepustu. Płotki wykonać z siatki lub w formie murków lub ramp betonowych o wysokości nie mniejszej niż 0,5 m, naprowadzające zwierzęta do wlotów przepustów. W przypadku zastosowania płotków z siatki lub elementów z siatki średnica oczek nie może być większa niż 0,5 cm. Górna część konstrukcji winna być wygięta w kierunku terenu przylegającego do pasa drogi, pod kątem nie mniejszym niż 45°, a zewnętrzne końce systemów (nie naprowadzające do przejść) winny być uformowane w kształcie litery U w kierunku przeciwnym do pasa drogi.
20. Nie rzadziej niż co trzy dni kontrolować wykopy oraz inne miejsca mogące stanowić pułapki dla zwierząt (płazów, gadów, małych ssaków), a znajdujące się w nich zwierzęta niezwłocznie odławiać i wypuszczać poza obszar inwestycji, przy czym ostatnią kontrolę obecności zwierząt w wykopach przeprowadzić przed zasypaniem wykopów.
21. Plac budowy zorganizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu. Zaplecza i drogi techniczne, składy materiałów budowlanych i sprzętu lokalizować w odległości nie mniejszej niż 100 m od cieków wodnych i zbiorników.
22. Na odcinku od km 2+350 do km 3+200 oraz na odcinku od km 4+500 do km 5+000 wykonać zieleni izolacyjno-osłonową.

II. Warunki kompensacji przyrodniczej

Wprowadzić nowe nasadzenia zieleni izolacyjnej wzdłuż drogi, biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, jak również wymogi bezpieczeństwa. W doborze gatunków drzew i krzewów kierować się odpornością gatunku na zanieczyszczenia powietrza, susze, zasolenie gleby. Nasadzenia przeprowadzić

w formie alei, szpalerów lub skupisk drzew i krzewów rodzimych gatunków. Sadzonki drzew powinny mieć przynajmniej 4-5 lat i mieć dobrze wykształconą bryłę korzeniową i koronę. Nasadzeń dokonać w okresie wiosennym lub jesiennym. Nie stosować gatunków inwazyjnych;

III. Analiza porealizacyjna:

1. W ramach ochrony przed hałasem:

Analiza porealizacyjna powinna objąć wszystkie tereny chronione przed hałasem w otoczeniu drogi ze szczególnym uwzględnieniem obszarów wyszczególnionych w tabeli poniżej.

Tabela 9. Zestawienie zalecanych punktów pomiarowych.

Strona obwodnicy		Kilometraż
P	L	
x	x	2+420 (ul. Łączyńskiego)
x		3+140 (rejon skrzyżowania ul. Chopina i Wyszyńskiego)
	x	4+500 (rejon szpitala im. dr A. Sokołowskiego)
x		6+020 (rejon osiedla przy ul. Oczki)
x		6+180 (rejon osiedla przy ul. Oczki)
x		6+300 (zabudowa mieszkaniowa przy ul. Żeromskiego)
	x	6+400 (budynek mieszkalny położony przy DP3407D)
x		7+520 (budynek przy ul. Reja)

W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu na terenach chronionych akustycznie należy zastosować odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, należy utworzyć obszar ograniczonego użytkowania.

2. W zakresie oddziaływania inwestycji na wody powierzchniowe i podziemne poprzez dokonanie oceny jakości wód opadowych i roztopowych na każdym wylocie z systemu oczyszczania bezpośrednio przed zrzutem do wód i do ziemi, w zakresie stężenia węglowodorów ropopochodnych i zawiesiny ogólnej.

Uzasadnienie

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu w dniu 7 września 2011 r. wpłynął wniosek Wojewody Dolnośląskiego znak: IF.AB.7820.31.2011.WS-3 o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia przed uzyskaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla przedsięwzięcia pn.: „ Budowa obwodnicy miasta Wałbrzycha w ciągu drogi krajowej nr 35, od km 2+350 do km 8+250”.

Zgodnie z art. 89 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, zwanej dalej „ustawą ooś” organem właściwym w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia w toku oceny oddziaływania na środowisko, przed wydaniem decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś, jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Do wniosku o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia Wojewoda Dolnośląski dołączył decyzję znak: SR.III.6613-5/32/AK/06/07 z dnia 5 listopada 2007 r., zmienioną decyzją Wojewody Dolnośląskiego znak: SPO.III.6613-5/32-14/AM/06/07/08 z dnia 27 sierpnia 2008 r., raport o oddziaływaniu na środowisko sporządzony przez firmę TRAKT Sp. z o.o. sp.k. Biuro Projektów Budownictwa Komunikacyjnego, ul. Jesionowa 15, 40-159 Katowice, wrzesień 2010 oraz kserokopię wniosku Inwestora o wydanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Wypełniając dyspozycję art. 90 ust. 2 ustawy ooś, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu wystąpił pismem z dnia 4 października 2011 r., znak: WOOŚ.4242.201.2011.MP.4, do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wałbrzychu o opinię przed wydaniem postanowienia w sprawie uzgodnienia warunków realizacji planowanej inwestycji oraz pismem z dnia 5 października 2011 r., znak: WOOŚ.4242.201.2011.MP.5, do Wojewody Dolnośląskiego o zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w trybie art. 33-36 i 38 ww. ustawy.

Tutejszy organ dokonując analizy kwalifikacji planowanego przedsięwzięcia zasugerował się długością planowanego odcinkiem drogi o 4 pasach ruchu, tj. 6 km i wystąpił o opinię do Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wałbrzychu, który to postanowieniem znak: PSSE/ZNS/610-04-09/AS/11 z dnia 15 listopada 2011 r. zaopiniował realizację przedsięwzięcia pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych pozytywnie bez zastrzeżeń. Jednakże całe przedsięwzięcie polegające na budowie obwodnicy Wałbrzycha, dla którego została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stanowi 12,7 km, co kwalifikuje przedmiotowe przedsięwzięcie do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. W związku z powyższym właściwym organem do wydania przedmiotowej opinii jest Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu. Pismem znak: WOOŚ. 4242.201,2011.MP.12 z dnia 24 stycznia 2012 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu wystąpił w trybie art. 90 ust. 2 pkt 2 ustawy ooś do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego, który to postanowieniem znak:

ZNS. 9011.119.2012.JŁ z dnia 6 lutego 2012 r. zaopiniował pozytywnie warunki realizacji przedsięwzięcia pod względem wymagań higienicznych i sanitarnych.

Pismem znak: IF-AB.7820.31.2011.WS z dnia 25 listopada 2011 r. Wojewoda Dolnośląski poinformował tutejszy organ, że informacja o toczącym się postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia została podana w drodze obwieszczenia na:

- tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Dolnośląskiego Urzędu Wojewódzkiego we Wrocławiu w dniach od 17 października 2011 r. do 8 listopada 2011 r.,
- tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Urzędu Miejskiego w Wałbrzychu w dniach od 17 października 2011 r. do 8 listopada 2011 r.,
- tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Urzędu Miasta i Gminy Szczawno-Zdrój w dniach od 17 października 2011 r. do 8 listopada 2011 r.

Informacja o toczącym się postępowaniu ukazała się w prasie lokalnej – „Polskiej Gazecie Wrocławskiej” w dniu 27 października 2011 r.

Wojewoda Dolnośląski w ww. piśmie poinformował także, iż dokumentacja wyłożona została do wglądu w Dolnośląskim Urzędzie Wojewódzkim we Wrocławiu, Wydział Infrastruktury, plac Powstańców Warszawy 1, pok. 2111 w dniach 17 października 2011 r. – 8 listopada 2011 r. w godzinach pracy urzędu, zaś rozprawa otwarta dla społeczeństwa nie została przeprowadzona. W ww. terminie można było składać uwagi i wnioski w związku z prowadzonym postępowaniem. Na podstawie art. 90 ust. 2 pkt. 1 ustawy o oś Wojewoda Dolnośląski przekazał odpisy trzech pism wniesionych w okresie trwania udziału społeczeństwa:

- kopia pisma p. Krzysztofa Wiśniewskiego z dnia 4 listopada 2011 r.
- kopia pisma p. Zygmunta Słomki z dnia 4 listopada 2011 r.
- kopia pisma p. Tomasz Kołodziejczyka z dnia 26 października 2011 r.

Z uwagi na fakt, iż poruszane kwestie w pismach Pana Zygmunta Słomki i Pana Krzysztofa Wiśniewskiego nie odnoszą się do uwarunkowań środowiskowych, a stanowią część korespondencji pomiędzy Wojewodą Dolnośląskim a wnoszącymi uwagi na etapie postępowania o wydanie decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej, pisma zostały odesłane do Wojewody Dolnośląskiego.

Pismem z dnia 26 października 2011 r. Pan Tomasz Kołodziejczyk wystąpił za pośrednictwem Wojewody Dolnośląskiego do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad o wyjaśnienie kwestii dotyczących ekranów akustycznych, wykonania

dodatkowych zabezpieczeń w czasie wyburzeń oraz rekompensaty z tytułu spadku wartości jego nieruchomości. Odpowiedź w ww. zakresie została udzielona w piśmie znak: GDDKiA-O/WR-P-2-js-411-35-1-42/11 z dnia 20 grudnia 2011 r. i przesłana do zainteresowanego.

Ponadto w trakcie prowadzonego postępowania cztery zainteresowane osoby (4 nieczytelne podpisy), przy piśmie z dnia 13 września 2011 r., wniosły zastrzeżenia co do przebiegu obwodnicy, przedstawiając uwagi w kwestii przyrodniczej i ekonomicznej. W odpowiedzi tutejszy organ wyjaśnił wnoszącym zarzuty, iż postępowanie w sprawie ponownej oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko prowadzone jest w celu uszczegółowienia warunków określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla konkretnego wariantu lokalizacyjnego planowanego przedsięwzięcia, w tym przypadku jest to wariant zachodni. Oznacza to, iż temat wyboru przebiegu drogi został już zamknięty. Dla przedmiotowego przedsięwzięcia Wojewoda Dolnośląski wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach znak: SR.III.6613-5/32/AK/06/07, z dnia 5 listopada 2007 r., zmienioną decyzją znak: SPO.III.6613-5/32-14/AM/06/07/08 z dnia 27 sierpnia 2008 r. W toku prowadzonego postępowania o wydanie ww. decyzji, organ informował strony postępowania o wszystkich czynnościach organów administracji publicznej na zasadzie określonej w art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.) poprzez obwieszczenia. Żadna ze stron nie wniosła odwołania od wydanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Procedura ponownej oceny, w przedmiotowym postępowaniu przeprowadzona została na wniosek Inwestora - GDDKiA, wniesiony do Wojewody Dolnośląskiego w dniu 5 sierpnia 2011 r., zgodnie z art. 88 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś, w momencie gdy Inwestor posiadał już projekt budowlany i znane były szczegółowe rozwiązania. Informacje przedstawione w raporcie zostały określone ze szczegółowością i dokładnością, odpowiednio do posiadanych danych wynikających z projektu budowlanego oraz innych informacji uzyskanych już po wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz innych decyzji o charakterze inwestycyjnym. Warunki określone w niniejszym uzgodnieniu obowiązują łącznie z warunkami określonymi w decyzji Wojewody Dolnośląskiego o środowiskowych uwarunkowaniach znak: SR.III.6613-5/32/AK/06/07 z dnia 5 listopada 2007 r., zmienioną decyzją Wojewody Dolnośląskiego znak: SPO.III.6613-5/32-14/AM/06/07/08 z dnia 27 sierpnia 2008 r. i stanowią ich dopełnienie oraz uszczegółowienie. Obwodnica poprowadzona zostanie po zachodniej stronie Wałbrzycha, jej początek znajduje

się na granicy Szczawna Zdroju i Wałbrzycha w śladzie ul. Łączyńskiego w rejonie wiaduktu kolejowego w km 2+350. Środkowy odcinek obwodnicy od km 3+900 do km 5+900 prowadzony zostanie w śladzie wcześniej wykonywanej obwodnicy, której budowa nie została ukończona. Ze względu na założenie maksymalnego wykorzystania wykonanego w latach wcześniejszych korpusu drogi na tym odcinku nie przewiduje się korekt przebiegu trasy. W okolicach km 6+000 obwodnica przecina osiedle mieszkaniowe w rejonie ulic Oczki i Św. Kingi. W tym miejscu projekt zakłada możliwość wybudowania dwóch bezkolizyjnych przejść dla pieszych – kładki w rejonie ul. Kurpiowskiej oraz przejścia podziemnego w rejonie ul. Żeromskiego w Wałbrzychu. W km 6+450 przewiduje się budowę węzła „Żeromskiego” na przecięciu obwodnicy z drogą powiatową DP 3407D. W rejonie węzła założono wybudowanie nowego odcinka drogi powiatowej o długości ok. 1100 m po południowej stronie jej istniejącego przebiegu (ul. Żeromskiego) i budowę wiaduktu WD/Z/6 w ciągu obwodnicy. Na dalszym odcinku obwodnica przekracza linię kolejową nr 274 Wrocław – Zgorzelec i włącza się w ślad ul. Kolejowej na węźle Reja. W tym miejscu przewiduje się wykonanie obiektu WD/Z/7 umożliwiającego przeprowadzenie obwodnicy nad linią kolejową, prawą jezdnią przebudowywanej ul. Kolejowej oraz zabytkową Lisią Sztolnią. Na ostatnim odcinku obwodnicy od km 7+600 do końca opracowania projekt zakłada przebudowę istniejącego odcinka ul. Kolejowej. W tym rejonie równoległe do obwodnicy przebiega ul. Chrobrego, której przebudowa również wchodzi w zakres przedmiotowego zadania. W km 8+190 przewidziano przebudowę istniejącego skrzyżowania z ul. Wysockiego (droga powiatowa DP 3402D). Przebudowywane skrzyżowanie jest ostatnim elementem przedmiotowej inwestycji.

Projektowaną obwodnicę przewiduje się wykonać jako drogę klasy G (główna) o długości ok. 6 km o przekroju dwujezdniowym, dwujezdniową o szerokości 7,5 m każda jezdnia umożliwiającej prowadzenie 2 pasów ruchu w każdym kierunku (szerokość pasa ruchu 3,5 m). W rejonie węzłów oraz skrzyżowań przewiduje się wykonanie dodatkowych pasów ruchu. Jezdnie obwodnicy rozdzielone są pasem dzielącym szerokości 3,0 – 7,0 m z dodatkowymi poszerzeniami na łukach ze względów widoczności.

W celu potwierdzenia możliwości wystąpienia oddziaływania skumulowanego w rejonie projektowanego odcinka obwodnicy, analizie poddano strukturę ruchu oraz prognozy dla dróg w rejonie objętym inwestycją. Założono, iż skumulowane oddziaływanie może wystąpić w miejscach gdzie drogi o zbliżonej kategorii (do projektowanego odcinka) krzyżują się z planowaną inwestycją tj.: na węzłach i skrzyżowaniach:

- Rejon skrzyżowania projektowanego odcinka obwodnicy z drogą nr 3404D,
- Węzeł „Reja” – połączenie z istniejącym odcinkiem DK 35,
- Węzeł „Żeromskiego” – połączenie z ul. Żeromskiego,
- Rejon skrzyżowania projektowanej obwodnicy z DW 376.

W celu zminimalizowania wskazanego oddziaływania skumulowanego projekt budowlany przewiduje zastosowanie ekranów akustycznych oraz zieleni izolacyjno-osłonowej. Przedmiotowe urządzenia ochrony środowiska scharakteryzowano w treści sentencji niniejszego postanowienia. Dodatkowo, przeanalizowano możliwość wystąpienia oddziaływania skumulowanego projektowanego odcinka obwodnicy ze znajdującymi się w jej sąsiedztwie liniami kolejowymi:

- Linia kolejowa nr 869 Wałbrzych Szczawienko – MPEC Wałbrzych
- Linia kolejowa nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec.

Analiza wykazała, iż oddziaływanie linii kolejowych występuje w zasadzie tylko w czasie przejazdu pociągu. Biorąc pod uwagę właśnie ten czynnik stwierdza się, że oddziaływanie skumulowane o znaczącym poziomie nie wystąpi.

Na podstawie wykonanych prognoz i analiz klimatu akustycznego dla terenów zlokalizowanych wzdłuż projektowanej obwodnicy, można stwierdzić, że wybudowanie tej trasy przyczyni się do znacznego zmniejszenia ruchu drogowego na sąsiadujących z nią drogach krajowych i wojewódzkich, a tym samym znacząco wpłynie na poprawę klimatu akustycznego w stosunku do stanu istniejącego. Klimat akustyczny, na terenach sąsiadujących z projektowaną obwodnicą, ulegnie pogorszeniu po oddaniu do użytku obwodnicy.

Na podstawie przeprowadzonej analizy stwierdza się, iż oddziaływanie skumulowane w zakresie emisji substancji zanieczyszczających do powietrza pomiędzy projektowanym odcinkiem obwodnicy a ww. źródłami nie wystąpi.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na obszarze następujących jednolitych części wód stanowiących jednostki: Jednolite części wód powierzchniowych (JCWP) o nazwie Pełcznica od źródła do Milikówki i kodzie PLRW600041348689 oraz Jednolite części wód podziemnych (JCWPd) nazwie 112 i kodzie PLGW6220112. Z uwagi na uwzględnione w projekcie budowlanym zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego nowoprojektowana droga nie stanowi zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych określonych dla jednolitych części wód wydzielonych na analizowanym obszarze.

W celu zapewnienia swobodnego przepływu wód w korytach cieków oraz ograniczenia zaburzenia stosunków wodnych (w tym zmian kierunków oraz prędkości

przepływu wód) na przekładanych odcinkach rzeki Szczawnik wskazuje się konieczność czasowego przystosowania części istniejącego koryta do prowadzenia wód (tzw. dzielenie koryta za pomocą przegród pionowych wbijanych w podłoże). Warunek I.1 umożliwi bezpieczne przeprowadzenie wód cieką przez wygrodzoną część jego koryta przy zachowaniu kierunku jego przebiegu i okresowym miejscowym spadku prędkości wód. Zamulenie wód cieką następuje jedynie podczas wykonywania grodzic i pozostaje bez wpływu na globalny bilans jakościowy wód. Grodzice wykonane zostaną z materiałów odpornych na korozję, co zabezpieczy wody cieką przed wprowadzaniem do nich substancji zanieczyszczających, a ich kształt umożliwi ograniczenie do minimum powierzchnię dna koryta, która zostanie naruszona. Usunięcie grodzic nie spowoduje trwałej deformacji dna koryta cieką.

W celu ograniczenia zaburzeń związanych z zakłóceniami stosunków wód gruntowych oraz zjawiska odwodnienia terenu do obszaru leżącego w granicach inwestycji, wskazuje się konieczność czasowego obniżenia zwierciadła wód podziemnych oraz ograniczenia prędkości napływu wód do wykopów poprzez zabudowę igłofiltrów lub przegród pionowych, tj.: ścianek szczelnych (przypadku wykopów pod obiekty inżynierskie), drenaży drogowych (w przypadku wykopów liniowych). Zastosowanie zapisów warunku I.2 umożliwi ograniczenie gwałtowności procesu odwodnienia i zamknięcia bilansu poprzez odprowadzanie wód do gruntu oraz cieków naturalnych.

W celu ograniczenia zjawiska zanieczyszczenia wód gruntowych poprzez zamulenie wód ciężących w kierunku wykopów nałożono warunek I.3, wskazujący konieczność wykonania zbiorników ziemnych (izolowanych matami foliowymi), przeznaczonych do czasowego gromadzenia wody odpompowanej z wykopów, w celu poddania procesowi sedymentacji zawiesiny ogólnej. Oczyszczone w ten sposób wody należy na bieżąco odprowadzać do wybranego odbiornika. np.: rowu melioracyjnego, cieką naturalnego lub kanalizacji deszczowej.

W celu kontrolowanego ujmowania, odprowadzania oraz podczyszczania wód opadowych i roztopowych pochodzących z terenu budowy nałożono warunek I.4 o konieczności odpowiedniego kształtowania układu morfologicznego obszaru na poszczególnych etapach budowy. Wody należy w sposób grawitacyjny skierować na tzw. układy progowo-przelewowe poprzedzające odpływ wód do odbiornika w formie cieką naturalnego lub rowu melioracyjnego (odpowiednie ukształtowanie terenowe umożliwiające sedymentację zawiesiny) lub do zespołu wpustów istniejącego układu kanalizacji deszczowej.

Zastosowanie zespołu zbiorników retencyjnych określonych w warunku I.9 lit.

„c”w celu ochrony wód powierzchniowych przed nadmiernym natężeniem i prędkościami przepływu, a także w celu ograniczenia wielkość uderzenia hydraulicznego wywołanego szybkim spływem wód deszczowych z uszczelnionych powierzchni, co w konsekwencji chroni dno istniejących cieków przed niekorzystnym zjawiskiem erozji. Dodatkowo ww. urządzenia wodne będą funkcjonowały jako urządzenia podczyszczające wody opadowe oraz roztopowe. Ponadto w celu zmniejszenia wpływu ilościowego odprowadzanych wód deszczowych na odbiornik, którym jest potok Szczawnik zaprojektowano zbiornik retencyjny ZR-01 który ograniczenia ilości odprowadzanych wód deszczowych z projektowanej drogi. Nowo projektowana jak i przebudowywana kanalizacja deszczowa została zaprojektowana zgodnie z obowiązującymi przepisami. Ww. sieć kanalizacyjna wraz ze zbiornikiem ZR-01 decyduje o polepszeniu warunków retencyjnych na analizowanym obszarze, stanowiącym strefę zalewową potoku Szczawnik. Zastosowane rozwiązania projektowe zmniejszą ryzyko wystąpienia wód z koryta cieku.

W celu ochrony środowiska wodno-gruntowego na wypadek awarii nałożono warunek I.9 lit „d” wskazujący zastosowanie zespołu urządzeń zabezpieczających, tj.: 10 zastawek na rowach drogowych. Dodatkowo zgodnie z założeniami projektu budowlanego, uwolniona (podczas wypadku transportowego) substancja niebezpieczna spływa (w sposób kontrolowany, dzięki odpowiedniemu wyprofilowaniu powierzchni jezdni) do szczelnego układu kanalizacyjnego, którym odprowadzana jest do zbiornika (do jego szczelnej części sedymentacyjnej) lub do rowu drogowego, co umożliwi jej bezpieczne retencjonowanie do czasu przyjazdu służb ratowniczych.

W trakcie budowy obwodnicy i towarzyszących jej obiektów podstawowym źródłem emisji substancji będzie praca urządzeń i maszyn wykorzystywanych przy budowie (koparki, ładowarki, spychacze, walce drogowe, urządzenia do rozścielania asfaltu, mobilne agregaty prądotwórcze, mobilne sprężarki i inne). Maszyny tego rodzaju są napędzane olejem napędowym i powodują emisję produktów spalania tego paliwa. Oprócz tego w miejscu prowadzenia robót wystąpi także emisja pyłu, związana z wykonywaniem prac ziemnych, poruszaniem się pojazdów po nieutwardzonych drogach gruntowych, jak również z transportem materiałów sypkich. Działania zmierzające do ograniczenia oddziaływania na powietrze w fazie budowy to stosowanie w pełni sprawnego sprzętu, niepowodującego większej emisji substancji niż wynika to z jego charakterystyki, ograniczanie czasu pracy sprzętu do niezbędnego minimum jak również prowadzenie prac w sposób powodujący w jak

najmniejszym stopniu wtórne pylenie. Stosowanie działań zmierzających do ograniczenia oddziaływania na etapie realizacji należy do obowiązków wykonawcy robót.

Na etapie eksploatacji obwodnicy emisja będzie powodowana w wyniku ruchu pojazdów – spalania paliw w silnikach pojazdów. Analiza rozprzestrzeniania substancji wykazała, że zasięg oddziaływania drogi w tym zakresie będzie kształtować oddziaływanie dwutlenku azotu. Dopuszczalne stężenia tej substancji uśrednione dla okresu roku kalendarzowego obowiązujące ze względu na ochronę zdrowia ludzi zarówno na obszarach ochrony uzdrowiskowej jak i obszarach pozostałych nie będą przekraczane poza liniami rozgraniczającymi drogi, czyli poza jej terenem. W zawiązku z powyższym w ramach przedsięwzięcia nie stwierdza się konieczności realizacji środków mających na celu ograniczenie wielkości emisji zanieczyszczeń atmosferycznych powstających w wyniku funkcjonowania nowego układu drogowego.

Oddziaływanie na etapie realizacji jest uciążliwością przemijającą, jednakże wskazane jest wykonywanie prac budowlanych wyłącznie w porze dziennej. Ograniczanie negatywnego oddziaływania akustycznego w czasie budowy nastąpi poprzez prowadzenie prac budowlanych w rejonie terenów chronionych akustycznie i zabudowy mieszkaniowej wyłącznie podczas pory dziennej (6⁰⁰ – 22⁰⁰), unikając w miarę możliwości jednoczesnej pracy ciężkiego sprzętu budowlanego.

Jak wykazała analiza oddziaływania akustycznego projektowanego przedsięwzięcia, jego eksploatacja spowoduje występowanie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w porze dziennej i nocnej na terenach chronionych przed hałasem, wyszczególnionych we wcześniejszej części opracowania. W celu ograniczenia uciążliwości akustycznej zaprojektowano wybudowanie ekranów akustycznych.

Do konstrukcji ekranów zastosuje się elementy pochłaniające, odbijające (przeźroczyste), dodatkowo w miejscach występowania ekranów akustycznych będą posadzone rośliny pnące, co umożliwi lepsze wkomponowanie ekranów w otaczający krajobraz. Proponuje się aby ekrany akustyczne miały odcienie zieleni, szarości lub brązu. Dla ochrony ptaków przed zderzeniami z ekranami przezroczystymi należy umieścić na nich poprzeczne czarne pasy w odległości 10 cm od siebie. Dla ekranów zlokalizowanych na obiektach (estakady) lub miejscach, w których jest utrudnione posadowienie fundamentów ekranów np. tunel dla pieszych pod obwodnicą, przyjęto ekrany przezroczyste, których konstrukcja jest stosunkowo lekka i nie wymaga użycia pali. W km 5+600 – 5+944 ustawiono

po lewej stronie obwodnicy ekran przezroczysty, który będzie stanowić otwarcie widokowe na otaczające tereny, wpływając na urozmaicenie wrażeń widokowych w czasie podróży.

W celu obniżenia poziomu hałasu należy zastosować środki ochrony akustycznej o parametrach podanych w tabeli 8. Na etapie realizacji inwestycji będą występowały krótkotrwałe uciążliwości wynikające z emisji hałasu przez pracujące urządzenia budowlane oraz pojazdy obsługujące budowę obwodnicy. Nie ma praktycznie możliwości stosowania zabezpieczeń akustycznych w fazie budowy. Jedyną możliwością ograniczania emisji hałasu w czasie budowy polega na stosowaniu nowoczesnych maszyn o niskiej emisji hałasu do środowiska i w nienagannym stanie technicznym. W celu ochrony przed hałasem terenów, na które może oddziaływać obwodnica stosuje się ekrany o następujących parametrach: ekrany pochłaniające: ważony wskaźnik izolacyjności akustycznej właściwej (R_w) – min. 30 dB, jednoliczbowy wskaźnik oceny pochłaniania od dźwięków powietrznych $DL\alpha$ – min. 8 dB; ekrany odbijające przezroczyste: ważony wskaźnik izolacyjności akustycznej właściwej (R_w) – min 30 dB.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza granicami obszarów chronionych wymienionych w art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 ze zm.), w tym poza obszarami Natura 2000 (najbliżej położony obszar Natura 2000 Obszar Specjalnej Ochrony ptaków Natura 2000 „Sudety Wałbrzysko – Kamiennogórskie” PLB020010 znajduje się w odległości ok. 2 km).

Przedmiotowa inwestycja polega na budowie obwodnicy miasta Wałbrzycha na odcinku od km 2+350 do km 8+250 wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Początkowy i środkowy odcinek obwodnicy realizowany będzie w obrębie miasta. Natomiast środkowa część od km 3+900 do km 5+900 prowadzona będzie w śladzie wcześniej wykonywanej obwodnicy, której budowa nie została ukończona.

Po przeanalizowaniu przedłożonego opracowania Raport o oddziaływaniu na środowisko dla zadania inwestycyjnego pn.: „Budowa obwodnicy miasta Wałbrzycha w ciągu drogi krajowej nr 35 od km 2+350 do km 8+250” [TRAKT Sp. z o.o. sp.k., wrzesień 2010 r.], jak również materiałów będących w posiadaniu tut. organu stwierdzić można, iż realizacja planowanej inwestycji, przy zastosowaniu warunków określonych w rozstrzygnięciu niniejszego postanowienia, nie będzie wywierać znaczącego wpływu na środowisko przyrodnicze.

W zasięgu oddziaływania przedmiotowej inwestycji stwierdzono występowanie szeregu gatunków zwierząt, w szczególności ptaków. Ponieważ wycinka drzew i krzewów

realizowana w związku z planowaną inwestycją mogłaby powodować utratę miejsc lęgowych, nałożono warunki określone w punktach I.11, I.12, I.13. Ponadto w celu ochrony zieleni, w szczególności na etapie realizacji prac, nałożono warunek określony w punkcie I.14. Jego dotrzymanie gwarantować będzie, że wpływ inwestycji na tą roślinność nie będzie znaczący nawet w sytuacji, gdy konieczne będzie prowadzenie wykopów w ich obrębie – przeprowadzenie prac w okresie jesienno – zimowym pozwoli na zakończenie okresu wegetacji roślin, a zachowanie pierwotnej sekwencji warstw profilu glebowego umożliwi ich ponowny wzrost w okresie wiosennym.

Warunek pkt I.15 ma na celu wyeliminowanie i niedopuszczenie do rozprzestrzeniania się wzdłuż drogi – rdestowca ostrokończystego, obcego gatunków rośliny, będącego gatunkiem inwazyjnym, wypierającym gatunki rodzime. Określony sposób usunięcia rośliny powinien pozwolić na jego skuteczną eliminację.

Planowana obwodnica nie przecina istotnych tras migracyjnych płazów. Duże skupiska godowe stwierdzono jedynie w okolicy Parku Zdrojowego w Szczawnie, ale jest to poza zasięgiem obwodnicy. Natomiast zbiornik przy Fabryce Porcelany przy ul. Starachowickiej obecnie ma mniejsze znaczenie dla płazów z uwagi na położenie w odległości około 200 m od obwodnicy i zaśmiecenie. Ponadto teren ten został ogrodzony i mocno przekształcony w wyniku działalności człowieka. Ogrodzenie prywatnej posesji mogło stać się dla płazów ogoniastych barierą nie do pokonania podczas wiosennych wędrówek w celach rozrodu. Z tego też względu główny cel dla proponowanej formy ochrony przyrody mógł zostać utracony co potwierdza inwentaryzacja przyrodnicza wykonana na potrzeby wykonywania raportu, która wykazała występowanie jedynie kilku osobników traszki górskiej. Ponadto budowa wyłącznie jednego przepustu w km 6+843 projektowanej trasy wynika z faktu, iż w pozostałych miejscach w analizowanym kilometrażu występuje zespół przeciwwskazań środowiskowych wynikających z liczebności stwierdzonych populacji fauny, ukształtowania terenu, stopnia zadrzewienia, stopnia antropogenicznego przekształcenia terenu oraz innych czynników uniemożliwiających budowę przejścia lub przyczyniających się do bezzasadnej lokalizacji obiektów pełniących funkcje przejść dla zwierząt

Warunki określone w pkt I.16 i I.17 związane są z koniecznością zminimalizowania oddziaływania przebudowanej drogi na gatunki płazów i innych małych zwierząt. Wykonanie tych przejść w ramach przepustu wodnego ma na celu umożliwienie migracji płazów i innych drobnych zwierząt wzdłuż ich dotychczasowych szlaków wędrówek. Natomiast wykonanie płotków (pkt I.19) ma za zadanie nakierowywanie płazów na przejścia oraz ograniczanie

ich wchodzenia na drogi, w miejscach predysponowanych do ich występowania. Określone do stosowania na etapie użytkowania drogi działanie polegające na oczyszczaniu półek (pkt I.18) ma zapewnić prawidłowe funkcjonowanie przejść.

Warunek pkt I.20 nakłada na inwestora obowiązek odławiania zwierząt z wykopów i przenoszenia ich poza obszar inwestycji, co powinno ograniczyć śmiertelność płazów (i innych zwierząt) w trakcie realizacji inwestycji.

Wymóg określony w punktach 1.6 oraz I.21 stanowi wypełnienie zapisów art. 75 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25 poz. 150 z późn. zm.).

Warunki określone w pkt I.22 nałożono w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania planowanej drogi na powietrze oraz hałas na odcinkach od km 2+350 do km 3+200 i od km 4+500 do km 5+000 należy wykonać nasadzenia zieleni izolacyjno-osłonowej.

Z uwagi na fakt, iż realizacja inwestycji wiąże się z wycinką drzew, co spowoduje zniszczenie potencjalnych miejsc gniazdowania ptaków, nałożono określoną w pkt II.1 kompensację przyrodniczą polegającą na dokonaniu nasadzeń zieleni wzdłuż drogi. Nałożone działania kompensacyjne stanowią wypełnienie zapisów art. 75 ust. 3 ww. ustawy Prawo ochrony środowiska, a zakres tych działań przyczyni się do zrównoważenia warunków środowiskowych i poprawę walorów krajobrazowych – pogorszonych na skutek planowanej budowy drogi.

Warunki określone w pkt III.1 – III.2 są jedynie uszczegółowieniem warunków z decyzji znak: SR.III.6613-5/32/AK/06/07 z dnia 5 listopada 2007 r., zmienionej decyzją Wojewody Dolnośląskiego znak: SPO.III.6613-5/32-14/AM/06/07/08 z dnia 27 sierpnia 2008 r. Analizę porealizacyjną należy wykonać dla określenia rzeczywistego oddziaływania oraz dla weryfikacji założeń przyjętych do prognozy oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i oceny trafności wyboru zastosowanych rozwiązań minimalizujących w zakresie zapewnienia ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem oraz ochrony środowiska gruntowo-wodnego. W tym celu należy wykonać pomiary hałasu oraz obliczenia rozprzestrzeniania z uwzględnieniem natężenia ruchu, ukształtowania i zagospodarowania terenu (warunek III.1) zaś pomiary w środowisku gruntowo-wodnym wykonać w punktach, które winny być zgodne z miejscami określonymi w pozwoleniu wodno-prawnym, wydanym przez właściwy organ (warunek III.2). Z przeprowadzonej na etapie ponownej oceny analizy wykonanych obliczeń wynika, że projektowana obwodnica będzie powodowała przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach

chronionych przed hałasem. W związku z powyższym zgodnie z art. 135 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, z późn. zm.) na terenach wskazanych na etapie analizy porealizacyjnej, na których będą występowały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu należy utworzyć obszar ograniczonego użytkowania.

Mając na uwadze powyższe postanowiono jak w sentencji.

Pouczenie

Na postanowienie nie przysługuje zażalenie.



*Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska we Wrocławiu*

Edward Biały

Otrzymuje:

1. Wojewoda Dolnośląski, Wydział Infrastruktury
pl. Powstańców Warszawy 1, 50-153 Wrocław.
2. Aleksandra Uchman – GDDKiA
3. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny we Wrocławiu
4. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa.
5. a/a.