

D. WÓJCICKI TADEUSZ

13 37

BURMISTRZ ILŻY
ul. Rynek 11, 27-100 Ilża
tel. 048 616 3135, fax 048 616 3300
e-mail: ilza@ilza.pl

Ilża, dnia 08.03.2007r.

PIS.7670/10/2006

DECYZJA NR 1/2007 O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 46 ust. 1 pkt 1 i 2, art. 46a ust. 7 pkt 4, art. 56 ust. 2-4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska /tekst jednolity z dnia 04.07.2006r. Dz. U. Nr 129 poz. 902/ oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. KPA /tj. Dz. U. Nr 98 poz. 1071 z 2000 r. z późn. zm/ po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Warszawa ul. Mińska 25 z dnia 26.06.2006r.

określam
następujące środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na: „ Budowie obwodnicy Ilży w ciągu drogi krajowej Nr 9 Radom-Rzeszów na odcinku od km 0+000 do km 7+200”.

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Inwestycja będzie zlokalizowana w województwie mazowieckim, powiecie radomskim, w mieście i gminie Ilża. Obwodnica będzie włączać się z istniejącej drogi nr 9 na północnym skraju miasta Ilża w dzielnicy zwanej „Pole” i ominie miasto od strony zachodniej. Nowa droga przetnie w poprzek pasmo Wzgórz Ilżeckich, w tym dwa wąwozy położone na zachodnim skraju miasta w dzielnicy Zuchowiec. Nad tymi wąwozami zaprojektowano dwie estakady o długości 70m każda. Poza miastem we wsi Kolonia Seredzice obwodnica przejdzie ponad doliną rzeki Ilżanka na estakadzie o długości około 320m. Nowa droga włączy się w istniejący ślad drogi nr 9 we wsi Błaziny Dolne na południe od miasta. Długość projektowanej obwodnicy wyniesie 5,7 km.

W zakresie przedsięwzięcia włączono również rozbudowę sąsiadujących z obwodnicą odcinków istniejącej drogi nr 9: odcinka północnego w związku z koniecznością rozbudowy istniejącego skrzyżowania w Ilży-Polu (z drogą gminną do Starosiedlic) oraz odcinka południowego w związku z koniecznością przełożenia toru zabytkowej kolejki wąskotorowej kolejki dojazdowej. Wraz z modernizowanymi odcinkami długość odcinka drogi wyniesie 7,2 km.

Na odcinku drogi nr 9 zaprojektowano dwa węzły drogowe: „Ilża- Północ” w Ilży Zuchowcu na przecięciu z drogą do Pakosławia oraz „Ilża-Południe” w Błazinach Dolnych na włączeniu w istniejący ślad drogi nr 9. Wzdłuż drogi powstaną liczne, dodatkowe drogi lokalne zapewniające dojazd do zabudowy i gruntów rolnych, a ponadto powstaną poprzeczne bezkolizyjne przejazdy pod obwodnicą dla dróg lokalnych Ilża- Seredzice, Ilża-Białka i Białka-Błaziny Dolne.

Odcinek obwodnicy przylegający do węzła „Ilża- Północ” o długości około 1,5 km zaprojektowano jako dwujezdniowy czteropasowy. Pozostałe fragmenty obwodnicy zaprojektowano jako jednojezdniowe trzypasowe z pozostawieniem rezerwy na dobudowę docelowo drugiej jezdni.

2. 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.

Projektowana droga znajdzie się częściowo w granicach miasta Ilża, częściowo w obrębie terenów wsi sąsiadujących z Ilżą: Seredzice, Kolonia Seredzice, Nowa Białka, Błaziny Dolne i Pastwiska. Poza krótkimi odcinkami przejść przez rozproszoną zabudowę wiejską w Ilży-Polu, Seredzicach, Kolonii Seredzice.

Przedsięwzięcie zajmuje ogółem około 46,8 ha, w tym wymagać będzie zajęcia około 40 ha gruntów rolnych, 0,5 ha gruntów leśnych oraz 0,4 ha gruntów budowlanych.

W otoczeniu projektowanej obwodnicy Ilży przeważają krajobrazy kulturowe rolnicze o stosunkowo niedużym stopniu przekształcenia środowiska naturalnego wskutek działalności człowieka. Otoczenie projektowanej obwodnicy leży w zlewni rzeki Ilżanka, stanowiącej lewy dopływ Wisły. Nowa trasa drogowa przetnie tę rzekę w Kolonii Seredzice powyżej miasta Ilża. Na początkowym odcinku w Ilży - Polu projektowana obwodnica będzie znajdować się w górnej części bocznej doliny Ilżanki; dolna część tej doliny jest odwadniania do rzeki Ilżanki za pomocą rowu melioracyjnego o okresowym przepływie wód; na dnie dolinki występują oczka wodne i izolowane odcinki rowów. Na środkowym odcinku obwodnica będzie przecinać liczne poprzeczne suche dolinki i parowy uchodzące bezpośrednio do Ilżanki. Natomiast końcowy odcinek obwodnicy w Białce, Błazinach Dolnych i Pastwiskach znajdzie się na płaskowyżu między rzekami Małyszyniec i Błazinka, które stanowią prawe dopływy Ilżanki.

W otoczeniu projektowanej obwodnicy nie występują duże obszary leśne z wyjątkiem Puszczy Ilżeckiej. Mniejszych lasów jest również mało; niewielkie, izolowane lasy występują jedynie w Ilży-Zuchowcu (na zboczach wąwozów), w Kolonii Seredzice (na dnie doliny Ilżanki), w Nowej Białce i Pastwiskach. Największym lasem izolowanym w okolicy jest las sosnowo-świerkowy w Nowej Białce, którego narożnik będzie kolidował z projektowanym węzłem „Ilża- Południe”. Odległość między końcem projektowanego odcinka drogi nr 9 a skrajem puszczy w Pastwiskach wynosi 600 m. Docelowo zakłada się, że dwujezdniowa droga nr 9 przejdzie po istniejącym śladzie przez zabudowę Pastwisk i przez puszcze. Przy istniejącej drodze nr 9 występują rzędowo nasadzenia drzew oraz samosiewy drzew i krzewów na skarpach nasypów i rowów. W nasadzeniach tych dominuje topola. Stan zdrowotny drzew jest dobry. Odcinek Pole-Ilża jest obsadzony drzewami obustronnie, a odcinek Ilża- Pastwiska jednostronnie (strona wschodnia). Droga powiatowa Ilża -Pakosław jest obsadzona obustronnie klonami, a przy pozostałych drogach krzyżujących się z trasą obwodnicy występują różne drzewa i krzewy, rosnące pojedynczo lub w grupach.

Przeważające rolnicze i leśne zagospodarowanie terenu z małym udziałem zwartej zabudowy zagrodowej i jednym ośrodkiem miejskim w Ilży ma decydujący wpływ na skład gatunkowy i liczebność zwierząt dziko żyjących. Występują tu w stosunkowo dużym zagęszczeniu zajęce, lisy, sarny; pojawiają się dziki. Szlaki migracji zwierząt są związane z bliskością Puszczy Ilżeckiej, zadrzewieniami rozrzuconymi wśród pól i wokół wąwozów oraz z podmokłymi terenami w dolinach rzek.

Na przeważającej swojej długości projektowana obwodnica Ilży będzie znajdować się wewnątrz Obszaru Chronionego Krajobrazu Ilża-Makowiec, którego zadaniem jest ochrona najcenniejszych krajobrazowo terenów na pograniczu Niziny Środkowo-Europejskiej

i Wyżyn Polskich. Szczególnie cenne są krajobrazy pasm wyżynnych Wzgórz Ilżeckich, przełomowy odcinek doliny Ilżanki, górny odcinek doliny Modrzejowicy wraz z torfowiskami i suchymi dolinami polodowcowymi oraz wąwozy na wschodnim i zachodnim zboczu doliny Ilżanki (w granicach miasta Ilża). W granicach tego obszaru chronionego krajobrazu obwodnica przecnie dwa cenne krajobrazowo wąwozy w Ilży-Zuchowcu oraz rozległe płaskie dno doliny Ilżanki w Kolonii Sieredzice, gdzie występują chronione wilgotne łąki i rzadki las olszynowy.

W obrębie Obszaru Chronionego Krajobrazu Ilża- Makowiec znajduje się Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Pakosław” NATURA 2000. Głównym powodem utworzenia obszaru „Pakosław” jest ochrona unikatowego, największego w Polsce, stanowiska jęczyczki syberyjskiej, które znajduje się w dolinie Modrzejowicy koło Pakosławia.

W bezpośrednim otoczeniu projektowanej obwodnicy największymi walorami krajobrazowymi i rekreacyjnymi charakteryzują się tereny otwarte położone w obrębie pasma Wzgórz Ilżeckich, w tym w szczególności malownicze wzgórza z mozaiką pól uprawnych i zadrzewień, przełomowy odcinek doliny Ilżanki, zbocza rozcięte wąwozami i otoczenie Zalewu Ilżańskiego. Duże walory krajobrazowe i rekreacyjne mają pozostałe odcinki doliny Ilżanki, doliny Małyszynka i Błazinki oraz Puszcza Ilżecka i jej najbliższe otoczenie.

W dalszym otoczeniu obwodnicy największą atrakcją krajobrazową i turystyczną jest zabytkowe centrum Ilży. Najważniejsze zabytki to:

- górująca nad miastem kamienna wieża obronna, stanowiąca najlepiej zachowany fragment ruin zamku biskupów krakowskich z 1342 r.,
 - kościół farny Wniebowzięcia NMP, wybudowany w 1326 r. w stylu gotyckim, przebudowany w latach 1603-1637 w stylu renesansowym,
 - zespół kościoła szpitalnego Św. Ducha, w tym kościół z XV wieku, odbudowany po 1922r. i 1945r., szpital z 1448r., obecnie muzeum regionalne, oraz cmentarz rzymsko-katolicki.
- Odległość obwodnicy od wieży zamkowej w najbliższym miejscu (w węźle „Ilża-Północ”) wyniesie 1250m. Centrum miasta będzie odległe od węzła „Ilża-Północ” o około 900 m. Najbliższą zwartą zabudowa miejska będzie oddalona o około 200m od obwodnicy (w Zuchowcu).

Planowana budowa obwodnicy wymagać będzie likwidacji wartościowych terenów rolnych, wycinki zagajników oraz usunięcia pojedynczych drzew na terenach otwartych. Mniejsze drzewa powinny być przesadzone w nowe miejsca, a nie wycinane i karczowane. Przesadzone i nowo posadzone drzewa i krzewy powinny być objęte co najmniej trzyletnią gwarancyjną pielęgnacją polegającą na odpowiednim ściółkowaniu strefy korzeniowej, podlewaniu, nawożeniu, usuwaniu chwastów i koszeniu traw.

Bezpośrednio po zakończeniu robót ziemnych należy uporządkować teren wokół istniejących, przesadzonych i nowo nasadzonych drzew.

W wyniku projektowanych robót ziemnych nastąpią zmiany w ukształtowaniu powierzchni ziemi wewnątrz planowanego pasa drogowego, a ponadto zostanie w sposób trwały i nieodwracalny usunięta wierzchnia warstwa gleby (ziemia urodzajna, humus) z obszaru przewidzianego pod budowę jezdni, poboczy, obiektów mostowych i zbiorników retencyjnych. W odniesieniu do terenów zajętych pod skarpy nasypów i wykopów, rowy oraz kanalizację deszczową. Usunięcie gleby będzie czasowe- po zakończeniu robót ziemnych zostanie odtworzona warstwa humusowa na nowej powierzchni terenu.

Jednocześnie główne obwodnicy zostaną wybudowane na nasypach o wysokości 6m ponad poziom istniejącego terenu. Największe nasypy wystąpią w strefach przyczółkowych estakady w poprzek doliny rzeki Ilżanki (do 11m po stronie północnej i do 7 m po stronie południowej) oraz w rejonie pozostałych dojazdów do przyczółków wiaduktów projektowanych w ciągu trasy głównej (do 7,5m).

W Ilży-Zuchowcu za estakadami projektowanymi nad wawozami trasa obwodnicy zostanie przeprowadzona na długości prawie 500m w wykopie o głębokości do 3,7 m. Płytsze wykopy wystąpią w Ilży-Zuchowcu (do 3,3 m na długości około 400m) i w Ilży-Polu (do 1,0 m na długości około 300m). Wykopy wystąpią również wzdłuż dróg gminnych i serwisowych.

Wartościowe gleby powinny być w całości usunięte z obszaru planowanych robót ziemnych, a następnie wykorzystane do wytworzenia warstwy gruntu urodzajnego na projektowanych skarpach rowów, nasypów i wykopów oraz do pogrubienia istniejącej warstwy glebowej na mniej urodzajnych polach poza obwodnicą.

W wyniku prowadzonych prac drogowych robót odwodnieniowych nastąpią zmiany w stosunkach gruntowo-wodnych. Budowa kanalizacji deszczowej spowoduje lokalnie okresowe obniżenia zwierciadła wód podziemnych pierwszego poziomu wodonośnego. Obniżenie to może sięgać do 1 metra.

Po zakończeniu budowy wystąpi lokalnie trwałe obniżenie maksymalnych poziomów zwierciadła wód podziemnych pierwszego poziomu wodonośnego. Obniżenie to będzie niewielkie: przeciętnie o 10-20 cm, maksymalnie do 30 cm. Z punktu widzenia gospodarki rolnej i leśnej obniżenie to będzie korzystne- zapobiegnie okresowemu podtapianiu i wiosennemu nadmiernemu zawilgoceniu gleb.

Wykonywanie robót drogowych może się wiązać z okresowymi uciążliwościami dla otoczenia, w postaci hałasu maszyn budowlanych, zanieczyszczenia powietrza oraz zanieczyszczenia wód. Uciążliwości te nie powinny przekroczyć poziomów dopuszczalnych. Zaplecze budowy należy zlokalizować w terenie otwartym z dala od zabudowy mieszkaniowej, a roboty drogowo-mostowe należy wykonywać w porze dziennej między godziną 6:00 a 22:00.

W celu ochrony przed zanieczyszczeniem wód powierzchniowych i zamulaniem sąsiadujących terenów w czasie budowy należy wykonać tymczasowe rowy odprowadzające wody opadowe i tymczasowe zbiorniki retencyjne zatrzymujące zanieczyszczone spływy opadowe.

Projektowana obwodnica koliduje z 4 budynkami mieszkalnymi, 14 budynkami gospodarczymi, 1 budynkiem letniskowym i 7 altanami na ogródkach działkowych. Wszystkie te budynki należy rozebrać a ich właścicielom wypłacić odszkodowanie umożliwiające budowę nowych budynków lub przeprowadzkę do innych budynków istniejących.

W związku z kolizją z zabytkową kolejką wąskotorową należy dokonać przełożenia trasy tej kolejki na odcinku Błaziny Dolne - Pastwiska zgodnie z uzgodnieniami z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.

W celu ochrony ekspozycyjnej pozostałych zagrożonych architektonicznych obiektów zabytkowych należy uwzględnić w projekcie budowlanym wizualne odcięcie drogi od tych obiektów.

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

Dla ochrony środowiska przed niekorzystnym oddziaływaniem należy zastosować następujące rozwiązania i zabezpieczenia:

1. Dokonać zabezpieczeń przed hałasem, tak aby równoważny poziom dźwięku w środowisku wynosił:
 - w porze dziennej nie przekraczał 55 dB,
 - w porze nocnej nie przekraczał 45 dB.

a w sąsiednich budynkach mieszkalnych odpowiednio 40 dB i 30dB poprzez:

- okrzany akustyczne i ziemne wały przeciwhałasowe, chroniące zwartą zabudowę zagrodową w Ilży i Kolonii Sereźdżice,
 - pasy zieleni izolacyjnej, chroniącej otoczenie przed zanieczyszczeniem powietrza, gleb, upraw i roślinności.
2. Wykonać estakady nad wąwozami i rzeką Ilżanką przy zachowaniu w całości chronionych stanowisk łąkowo-łęgowych i naturalnych szlaków migracyjnych dziko żyjących zwierząt.
 3. Wykonać rowy trawiaste, zbiorniki retencyjne oraz separatory, oczyszczające spływy opadowe z jezdni przed ich odprowadzeniem do odbiorników zewnętrznych.
 4. Wykonać zastawki awaryjne na wylotach zbiorników, zapobiegające przedostaniu się substancji z rozbitych samochodów- cystern do cieków wodnych.
 5. Uszczelnić dna rowów i zbiorników grubymi foliami, zapobiegające zanieczyszczeniu wód podziemnych.
 6. Uzyskać pozwolenie wodnoprawne na wprowadzanie do wód lub do ziemi oczyszczonych wód opadowych spływających z drogi.
 7. Na wykonanie wiaduktu drogowego WA-5 estakady nad doliną rzeki Ilżanki, przepustów i zbiorników retencyjnych uzyskać pozwolenie wodnoprawne.
 8. Zapewnić miejsce do gromadzenia odpadów segregowanych. Odpady przekazywać odpowiednim firmom posiadającym stosownie zezwolenie zgodnie z ustawą z dnia 17 kwietnia 2001r. o odpadach.
 9. Zagospodarować nie zanieczyszczone masy ziemne przemieszczane w związku z realizacją inwestycji stosownie do zapisu art. 2 ust. 2 ww ustawy o odpadach.
 10. Zorganizować i zabezpieczyć tymczasowe miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne, wytwarzanych w trakcie prac budowlanych.
 11. Uzgodnić dokumentację techniczną z Wojewódzkim Zarządem Melioracji i Urzędów Wodnych w Warszawie Oddział w Radomiu w zakresie istniejących urządzeń melioracji wodnych szczegółowych w obrębie inwestycji.
 12. Prowadzić okresowe badania monitoringowe oraz dokonywać kompleksowej oceny w ramach analizy porealizacyjnej i przeglądu ekologicznego przedsięwzięcia. Działania te powinny być ukierunkowane na wyjaśnienie kwestii zastosowania ewentualnych dodatkowych środków ochrony środowiska.

4. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.

Wykonywanie robót drogowych, mostowych i infrastrukturalnych przy budowie nowej trasy drogowej będzie się wiązać z powstawaniem odpadów budowlanych takich jak usuwane fragmenty nawierzchni drogowych, szyny i podkłady kolejowe, elementy konstrukcji rozbieranych budynków i przepustów, resztki tworzyw sztucznych, zużyte drewno, ścinki metalowe, puste opakowania. Mogą wystąpić odpady niebezpieczne, np. puszki zawierające resztki farb używanych do malowania konstrukcji obiektów mostowych lub rozebranych fragmenty smołowych nawierzchni drogowych.

Ogólna ilość tych odpadów budowlanych szacuje się na około 2 600 Mg, w tym 2100 Mg materiałów z rozbiórek nawierzchni drogowych i 230 Mg materiałów z rozbiórek budynków kolidujących z obwodnicą. Przewiduje się ponowne wykorzystanie odpadów z rozbiórek w ilości około 1800 Mg w ramach recyklingu.

W związku z przemieszczaniem mas ziemnych, wstępny ilościowy bilans robót ziemnych przedstawia się następująco:

- ilość zdjętego humusu (górnej, urodzajnej warstwy gleby) : 95 000 Mg

- ilość mas ziemnych odspojonych w wykopach: 87 000 Mg
 - ilość mas ziemnych potrzebna do wykonania nasypów : 513 000 Mg
 - niedobór mas ziemnych (pokryty dowozem z kopalni piaski): 445 000 Mg
- Wszystkie powstałe odpady należy przekazywać firmom posiadającym zezwolenie w zakresie gospodarowania odpadami.

W trakcie eksploatacji projektowana obwodnica spowoduje następujące wielkości emisji u źródła:

- emisja hałasu, średnia dla pory nocnej: od 69,4 dB do 69,5 dB
- emisja hałasu średnia dla pory dziennej: od 75,7 dB do 75,9 dB
- emisja dwutlenku azotu średniorocznie: od 0,029 mg/m³ do 0,037 mg/m³
- emisja tlenków azotu średniorocznie: od 0,055 mg/m³ do 0,070 mg/m³
- emisja tlenku węgla średnioośmiodzinne: od 5,41 mg/m³ do 6,89 mg/m³
- stężenie zawiesin ogólnych w spływach opadowych: od 210 g/m³ do 213 g/m³
- stężenie węglowodorów ropopochodnych w spływach opadowych: od 18,9 g/m³ do 19,2 g/m³

Szczegółowe opisy zawiera Raport o oddziaływaniu na środowisko obwodnicy Ilży w ciągu drogi krajowej nr 9 Radom – Rzeszów. TOM I.

5. Wymogi w zakresie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

6. W przypadku o których mowa w art. 135 ust. 1 Prawa ochrony środowiska – stwierdzenie konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Planowana inwestycja nie należy do przedsięwzięć z art. 135 ust.1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska /tekst jednolity z dnia 04.07.2006r. Dz. U. Nr 129 poz. 902/ wymagających utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

7. Warianty przedsięwzięcia.

Szczegółowo przeanalizowano warianty usytuowania obwodnicy względem terenów zabudowy miasta Ilża. W wyniku tych analiz wybrano wariant bliskiej obwodnicy miasta jako najkorzystniejszy dla środowiska. W wariantcie obwodnicy dalekiej wystąpiły takie niekorzystne oddziaływania na środowisko jak zniszczenie bagiennego lasu łęgowego w dolinie Ilżanki i rozcięcie zwartej zabudowy Kolonii Seredzice, a ponadto wydłużenie trasy drogowej o około 300 m w stosunku do obwodnicy bliskiej. Rozważany we wstępnym etapie prac projektowych wariant przebiegu obwodnicy po wschodniej stronie miasta został odrzucony ze względu na konieczność wykonania głębokich wykopów drogowych na terenach chronionych krajobrazowo oraz naruszenie strefy ochronnej zabytkowego zamku ilżeckiego.

Rozpatrzono również kwestię najlepszej lokalizacji pasów zieleni ochronnej na długich odcinkach obwodnicy biegnącej na wysokich nasypach. Wybrano wariant usytuowania zieleni izolacyjnej obustronnie na skarpach nasypu, odpowiednio wygładzonych i użyźnionych warstwą ziemi urodzajnej o grubości 50 cm.

Szczegółowej analizie poddano kwestię ochrony wartościowych siedlisk wilgotnych występujących na dnie doliny Ilżanki w miejscu planowanego przecięcia z obwodnicą. Jako najlepszy dla środowiska wybrano wariant wysokiej estakady nad doliną Ilżanki o długości około 320m.

Rozpatrzono również wariant rezygnacji z budowy obwodnicy Ilży, tj. pozostawienia istniejącego układu drogowego bez zmian. Okazało się, że takie rozwiązanie byłoby mniej korzystne z punktu widzenia ochrony środowiska niż budowa trasy obwodowej Ilży- głównie z powodu wyższych uciążliwości dla mieszkańców miasta wskutek pozostawienia ruchu tranzytowego w terenie miejskim oraz braku odpowiednich środków ochrony środowiska.

Z punktu widzenia rozwiązań technicznych i technologicznych przyjęte rozwiązanie jest najlepszym z możliwych do zastosowania.

UZASADNIENIE

Postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: „Budowie obwodnicy Ilży w ciągu drogi krajowej Nr 9 Radom- Rzeszów na odcinku od km 0+000 do km 7+200” zostało wszczęte w dniu 02.11.2006r. na podstawie art. 46 ust. 1 pkt 1 i 2, art. 46a ust. 7 pkt 4, art. 56 ust. 2-4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska /tekst jednolity z dnia 04.07.2006r. Dz. U. Nr 129 poz. 902/.

Burmistrz Ilży pismem Nr PIS.7670/10/2006 z dnia 02.11.2006r. wystąpił do Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego Wydział Środowiska i Rolnictwa oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego o uzgodnienie zakresu decyzji.

Wojewoda Mazowiecki Postanowieniem Nr WSR.IEM.6613/1/147/06 z dnia 18.12.2006r. postanowił przekazać wniosek do rozpatrzenia Staroście Radomskiemu.

Burmistrz Ilży pismem Nr PIS.7670/10/2006 z dnia 23.01.2007r. wystąpił do Starosty Radomskiego o wydanie opinii w sprawie obowiązku sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i jego zakresie.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Radomiu Postanowieniem Nr ZNS.712-231/06 z dnia 21.11.2006r. postanowił uznać za niezbędne sporządzenie raportu dla powyższej inwestycji w pełnym zakresie zgodnie z art. 52 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska.

Starostwo Powiatowe w Radomiu pismem nr ROŚ.7633/15/2007r. z dnia 25.01.2007r. wyraziło opinię o braku konieczności sporządzenia raportu.

W związku z powyższym Burmistrz Ilży Postanowieniem Nr PIS.7670/9/2006 z dnia 30.01.2007r. nałożył obowiązek sporządzenia raportu w zakresie określonym w art. 52 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska.

W dniu 21.01.2007r. Burmistrz Ilży pismem nr PIS.7670/10/2006 wystąpił do Starostwa Powiatowego w Radomiu oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Radomiu o wydanie uzgodnień niezbędnych do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia.

Starosta Radomski Postanowieniem Nr ROŚ.7633/23/2007 z dnia 15.02.2007r. uzgodnił planowane przedsięwzięcie w zakresie warunków korzystania ze środowiska określając wymogi szczegółowe, które zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Radomiu Postanowieniem Nr ZNS.713-22/07 z dnia 22.02.2007r. uzgodnił uwarunkowania środowiskowe pod warunkami, które zostały w całości uwzględnione w niniejszej decyzji.

W trakcie prowadzonego postępowania P.P. Elżbieta i Andrzej Paździor zam. 27-100 Ilża Os.St. Staszica 4/34 będący właścicielami działki nr 2464 złożyli wniosek o zmianę lokalizacji zbiornika retencyjnego ZR-1 w związku z tym iż został on zaprojektowany w zbyt bliskiej odległości od budynku mieszkalnego. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie pismem Nr GDDKIA O/WA-B.13 g/400/75/2007 z dnia 15 lutego 2007r. poinformowała, iż prośba Państwa Paździor została uwzględniona w całości.

Zbiornik retencyjny ZR-1 został przeprojektowany zgodnie z załączonym do pisma projektem i w całości uwzględnia wniosek P.P. Elżbiety i Andrzeja Paździor.

W tym stanie faktycznym i prawnym orzeczono jak w sentencji.

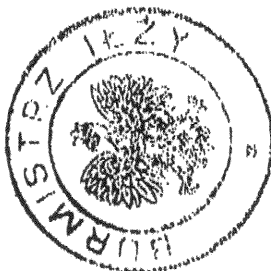
Decyzja niniejsza jest ważna 2 lata od daty w której stała się ostateczna.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Radomiu, ul. Żeromskiego 53 za pośrednictwem Burmistrza Ilży w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg
Krajowych i Autostrad
ul. Mińska 25
03-808 Warszawa
2. DHV POLSKA Sp. z o.o.
ul. Domaniewska 41
02-627 Warszawa
3. Starostwo Powiatowe
w Radomiu
ul. Domagalskiego 7
26-600 Radom
4. Państwowy Powiatowy
Inspektor Sanitarny
w Radomiu
ul. Aleksandrowicza 5
26-617 Radom
5. a/a



Z up. Burmistrza
Jolanta Mirola
Kierownik Referatu Rolnictwa,
Gospodarki Nieruchomościami
i Ochrony Środowiska