
su drogowego emitowanego na ten budynek przewiduje się określić w ramach analizy poreali-
zacyjnej

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 grupy 17, z których 1.6 tys. Mg zaliczane jest do odpadów niebezpiecznych oraz 152.9 tys. m³ nadmiaru humusu. W celu zrealizowania inwestycji potrzebne będzie dodatkowo 1.1 mln m³ gruntów.

Statystycznie na trasach komunikacyjnych prawdopodobieństwo wystąpienia poważnej awarii nie jest wysokie, jednak należy wziąć pod rozwagę ten aspekt ochrony środowiska. Mimo iż zdarzenia tego typu pojawiają się rzadko, należy być w pełni przygotowanym na ich zaistnienie. Nie można wykluczyć możliwości wystąpienia awarii samochodu przewożącego substancje niebezpieczne. Ponieważ Obwodnica Wielunia może być używana jako trasa przewozów materiałów niebezpiecznych opracowano schematy postępowania w razie wystąpienia poważnej awarii. Odpowiednia organizacja ratownictwa, możliwości szybkiego reagowania służb ratowniczych i przygotowanie należytych planów i procedur postępowania są czynnikami mogącymi znacząco zminimalizować wystąpienie nadzwyczajnych zagrożeń środowiska oraz łagodzenie ich potencjalnych skutków.

Newralgicznymi punktami ze względu na zagrożenie wystąpienia wypadku będą przejazdy przez obiekty mostowe, gdzie ze względu na specyficzne warunki – bliskość cieku wodnego (rzeka Pyszna) mogą pojawiać się lokalne przymrozki, oblodzenia, oszronienia jezdni i zamglenia. Proponuje się umieszczenie zamknięć awaryjnych (zastawek) przy wszystkich obiektach mostowych przekraczających rzekę Pyszną (w trzech przecięciach z projektowaną obwodnicą). Miejsca w których zostaną umieszczone zastawki należy odpowiednio oznaczyć, umieszczając tablicę informacyjną z instrukcją postępowania w razie wystąpienia na drodze poważnej awarii.