

GKM-7624/1/3/2010

Okonek, dnia 26 lipca 2010 r.



DECYZJA

Na podstawie art. 71, ust. 1 i ust. 2, pkt 1, art. 75, ust. 1, pkt 4, art. 85 ust. 2, pkt 1 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. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), § 3 ust. 1, pkt 56 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. z 2004 r. Nr 257, poz. 2573 ze zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 z późniejszymi zmianami) po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Poznaniu oraz w oparciu o przedstawiony raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko opracowany w marcu 2010r. przez mgr inż. Annę Nowaczyk oraz uzupełnienie do raportu, w związku z przeprowadzonym postępowaniem w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

o r z e k a m

- I. Realizację planowanego przedsięwzięcia pn. **„Przebudowa (częściowa rozbudowa) drogi krajowej nr 11 odcinek Podgaje - Jastrowie od km 142+400 do km 149+100 o długości 6,7 km ”** mogącego znacząco oddziaływać na środowisko.
- II. Określam następujące warunki realizacji ww. przedsięwzięcia:
 1. Gospodarowanie odpadami ,prowadzić w sposób wykluczający możliwość ich negatywnego oddziaływania na środowisko m.in. poprzez właściwe ich magazynowanie oraz przekazywanie w pierwszej kolejności do odzysku.
 2. Niezanieczyszczone masy ziemne, powstające w trakcie realizacji inwestycji, wykorzystać w miarę możliwości do zagospodarowania.
 3. Podłoża placów postojowych dla maszyn i środków transportu zabezpieczyć (poprzez uszczelnienie) przed przenikaniem do środowiska gruntowo-wodnego związków ropopochodnych.
 4. Materiały i substancje mogące mieć negatywny wpływ na środowisko gruntowo-wodne magazynować w szczelnych pojemnikach na odpowiednio izolowanym podłożu.
 5. Koryto rowu umocnić poprzez humusowanie i obsiew mieszanką traw, dopasowaną do miejscowych warunków glebowych, tj. rodzaju gleby i stopnia jej uwilgocenia. Przy wykwaszaniu rowu pozostawić trawę o wysokości 5-10 cm.
 6. Przeprowadzać okresowe przeglądy i kontrole stanu technicznego rowów odwadniających, wylotów do odbiorników oraz przepustów.
 7. Zastosować nawierzchnię porowatą o skuteczności obniżania emisji hałasu co najmniej 4 dB (w stosunku do nawierzchni asfaltowej), na odcinku drogi od km 142+400 do km 143+371.
 8. Wykonać analizę porealizacyjną po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania, a następnie przedłożyć ją właściwemu organowi ochrony środowiska w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

9. W ramach analizy wykonać pomiary i przedstawić analizę rozprzestrzeniania dwutlenku azotu w powietrzu. Pomiary wykonać dwukrotnie w ciągu. Pomiary wykonać w godzinie szczytu, w warunkach reprezentatywnych dla ekstremalnie niekorzystnego oddziaływania drogi, pobierając każdorazowo dwie próbki pomiarowe. Punkt pomiarowy należy zlokalizować dla przekroju o najwyższym natężeniu ruchu – w okolicach skrzyżowania planowanej drogi z drogą krajową nr 22, w pobliżu zabudowy mieszkaniowej, poza terenem do którego inwestor posiada tytuł prawny, w możliwie jak najmniejszej odległości od linii rozgraniczających inwestycję.
10. W ramach analizy porealizacyjnej wykonać kontrolne pomiary hałasu. Pomiary poziomu hałasu wykonać w trakcie normalnego funkcjonowania przedsięwzięcia, w sześciu przekrojach pomiarowych zlokalizowanych na granicy terenów podlegających ochronie akustycznej, tj. w km 142+657, 142+679, 142+700, 142+916, 143+133, 143+200.
11. Wycinkę drzew i krzewów wykonywać poza okresem lęgowym ptaków trwającym od 15 marca do 15 lipca.
12. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prowadzone w obrębie bryły korzeniowej pozostających drzew i krzewów wykonywać w sposób najmniej szkodzący drzewom i krzewom, tj:
 - unikać mechanicznych uszkodzeń pozostających drzew, niszczenia krzewów i warstwy urodzajnej gleby;
 - wykopy instalacyjne wykonywane w strefie korzeniowej drzew i krzewów przeprowadzać ręcznie, a w przypadku przeprowadzania tych prac w czasie sezonu wegetacyjnego, odsłonięte fragmenty korzeni osłonić matą słomianą lub jutową, którą należy regularnie zwilżać wodą;
 - unikać lokalizacji placów składowych i dróg dojazdowych w obrębie zasięgu koron drzew;
 - nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m ponad pierwotny poziom terenu, i krzewów powyżej wysokości 0,1 m ponad pierwotny poziom terenu;
 - w przypadku konieczności obniżenia poziomu gruntu, pozostawić teren wokół drzew i krzewów w zasięgu wyznaczonym przez obrys korony;
 - w razie konieczności, tzn. przy wykonywaniu prac w pobliżu drzew, stosować osłony przypniowe (odeskowania, osłony z mat słomianych, bądź juty).
13. Budowa skrzyżowania trójwylotowego skanalizowanego bez sygnalizacji świetlnej.
14. Pobocze – z warstwy destruktu (w przypadku braku destruktu pozostałą część pobocza należy wykonać z pospółki lub mieszanki optymalnej żwirowo-gliniastej).

III. **Nie stwierdzam konieczności** przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10 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.

Inwestor: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Poznaniu, ul. Siemiradzkiego 5a, 60-763 Poznań.

UZASADNIENIE

W toku postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, dnia 15.04.2010r. Burmistrz Okonka zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu o uzgodnienie warunków realizacji

przedsięwzięcia polegającego na przebudowie (częściowej rozbudowie) drogi krajowej nr 11 odcinek Podgaje-Jastrowie od km 142+400 do km 149+100 o długości 6,7 km.

Do wniosku został załączony raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko opracowany w marcu 2010r. przez mgr inż. Annę Nowaczyk wraz z jego uzupełnieniem.

W trakcie prowadzonego postępowania, na podstawie art. 50 § 1 k.p.a. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu wezwał wnioskodawcę pismem z 14.05.2010r. do uzupełnienia treści raportu, w szczególności w zakresie ochrony przed hałasem, hydrogeologii i gospodarki wodno-ściekowej, ochrony powietrza, ochrony przyrody. Dnia 04.06.2010r. Inwestor przedstawił uzupełnienie do raportu, które uczyniły zadość wezwaniu.

Powyższa inwestycja jest zaliczana do przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt. 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257 poz. 2573 ze zm.), dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane.

Burmistrz Okonka dnia 11.02.2010r. wydał postanowienie, w którym stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Zgodnie z art. 77. ust. 1 pkt 1 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 z 2008 r. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) jeżeli jest przeprowadzana ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do wydania tej decyzji uzgadnia warunki realizacji przedsięwzięcia z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska.

Planowana inwestycja polega na przebudowie drogi krajowej nr 11 na odcinku Podgaje-Jastrowie. Długość przedmiotowego odcinka wynosi 6,7 km. Przebudowa drogi krajowej nr 11 rozpocznie się w km 142+400 – ok. 151 m od skrzyżowania drogi krajowej nr 11 z drogą krajową nr 22 oraz ul. Leśną, a zakończy się w miejscowości Jastrowie, w km 149+100. Na tym odcinku nawierzchnia jezdni jest obecnie w złym stanie technicznym i wymaga remontu. Inwestycja ma na celu poprawę stanu technicznego drogi i bezpieczeństwa ruchu. Przedsięwzięcie przyczyni się również do bezpieczeństwa pieszych dzięki powstaniu przejść z azylem oraz nowych chodników. W miejscowości Podgaje przeanalizowano dwa warianty rozwiązania skrzyżowania drogi krajowej nr 11 z drogą krajową nr 22 oraz ul. Leśną. Najbardziej korzystnym rozwiązaniem, wskazanym przez Inwestora, jest wariant II, w którym przewidziano budowę skrzyżowania trójwylotowego skanalizowanego wyposażonego w sygnalizację świetlną. Jednakże zgodnie z ustaleniami z posiedzenia Zespołu Ocen Projektów Inwestycyjnych (ZOPI) w dniu 19 listopada 2009 r., na którym zatwierdzono inne rozwiązania, niż na etapie koncepcji, na podstawie której opracowany został raport ustalono, że najkorzystniejszym rozwiązaniem będzie wariant budowy skrzyżowania bez sygnalizacji świetlnej.

Zakres inwestycji obejmuje: poszerzenie jezdni z 7,0 m na 7,0+2x0,5 m, roboty nawierzchniowe, ściankę i uzupełnienie poboczy, poprawę odwodnienia, pogłębienie rowów, wymianę chodników i krawężników, powstanie zatoki autobusowej i przejścia dla pieszych z azylem, przebudowę skrzyżowania dróg nr 11 i nr 22 w m. Podgaje – na skrzyżowanie trójwylotowe skanalizowane bez sygnalizacji świetlnej, z wydzieleniem lewoskrętu od strony Jastrowia. Skutkiem tych działań będzie zmniejszenie oddziaływania na środowisko, gdyż hamowanie i ruszanie pojazdów spod sygnalizacji powoduje dodatkową emisję hałasu i emisję do powietrza. Brak sygnalizacji przyczyni się do zwiększenia płynności ruchu i przepustowości w miejscowości Podgaje, na odcinku od km 142+400 do km 143+300.

Inwestycja wiąże się także z wykonaniem przepustów drogowych. Na całej długości projektowanej drogi zakłada się przekrój jednojezdniowy. Jezdnia posiadać będzie szerokość 7,00 m. Wzdłuż całej długości jezdni projektuje się opaskę po obu stronach o szerokości 0,5 m. Pobocze wykonane będzie jako gruntowe o szerokości 1,50 m. W miejscowości Podgaje w rejonie skrzyżowania z drogą krajową nr 22 oraz ul. Leśną projektuje się obustronne chodniki o szerokości min. 1,5 m.

Gospodarowanie odpadami winno być zgodne z zapisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. o odpadach (Dz. U. z 2007r., Nr 39, poz. 251 ze zm.) oraz przepisami szczegółowymi. Odpowiedni sposób gospodarowania, selektywnego magazynowania odpadów oraz poddanie odpadów w pierwszej kolejności odzyskowi przyczyni się do minimalizacji ilości odpadów trafiających do unieszkodliwiania m.in. poprzez składowanie. Zgodnie z przepisami ustawy Prawo ochrony środowiska zagospodarowywane masy ziemne nie powinny powodować przekroczenia standardów jakości gleby i ziemi.

Analiza zapisów zawartych w raporcie z zakresu gospodarki wodno-ściekowej i hydrogeologii wykazała, że przedmiotowe przedsięwzięcie może niekorzystnie oddziaływać na środowisko gruntowo-wodne na etapie jego realizacji, podczas prowadzenia prac budowlanych. Potencjalne niekorzystne oddziaływanie inwestycji na ww. etapie może być związane z użytkowaniem sprzętu eksploatacyjnego (koparki, spycharki) i możliwością wystąpienia wycieków substancji ropopochodnych i płynów eksploatacyjnych. W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego, na etapie realizacji inwestycji, przed mogącymi wystąpić w wyniku użytkowania ciężkiego sprzętu eksploatacyjnego zagrożeniami w postaci wycieków substancji ropopochodnych zobowiązano Inwestora do zabezpieczenia podłoża placów postojowych dla maszyn i środków transportu (poprzez uszczelnienie) oraz zapewnienia odpowiedniego przechowywania i magazynowania substancji mogących zanieczyścić środowisko gruntowo-wodne, tj. olejów, smarów i innych materiałów eksploatacyjnych.

Odwodnienie projektowanej drogi realizowane będzie w sposób zróżnicowany. W miejscowości Podgaje zaprojektowany zostanie przekrój uliczny, który umożliwi odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z jezdni za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych poprzez istniejące i projektowane wpusty deszczowe, do kanalizacji deszczowej. Kanalizacją deszczową, o długości 335 m, ścieki w postaci wód opadowych i roztopowych odprowadzane będą poprzez istniejący separator, zlokalizowany w km 142+900, do rowu melioracyjnego, łączącego się poprzez kolejne rowy z rzeką Gwdą, stanowiącą prawobrzeżny dopływ Noteci. Funkcjonujący separator o wielkości 10/100 posiada przepustowość nominalną 10 dm³/s, a maksymalną 100 dm³/s. Analiza raportu wykazała, że taka przepustowość nominalna będzie wystarczająca do podczyszczenia ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych we wskazanej w raporcie ilości, do wartości określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2006r. Nr 137, poz. 984 ze zm.). Wody opadowe i roztopowe z pozostałego odcinka analizowanej drogi odprowadzane będą do istniejących rowów odwadniających.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia wykonane zostanie m.in. pogłębienie eksploatowanych dotychczas rowów. W miejscach, gdzie spadek dna rowu jest większy od 2%, wykonane zostanie umocnienie dna oraz skarp poprzez ułożenie darniny, bruku oraz prefabrykowanych elementów betonowych.

Na odcinku od km 142+950 do km 143+220, wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą do ziemi za pomocą rur perforowanych o długości 230 m. Rury perforowane owinięte będą geowłókniną PE/PP. Nad rurą perforowaną (nad warstwą filtracyjną) rozłożona zostanie geowłóknina, zabezpieczająca przed przedostawianiem

się cząstek zasypki do warstwy filtracyjnej. Na podstawie wierceń wykonanych w listopadzie 2009r. stwierdzono, że na modernizowanym odcinku drogi krajowej nr 11 woda gruntowa nie występuje do głębokości 2 m p.p.t. W obrębie otworów stwierdzono występowanie następujących warstw: piaski drobne, piaski średnie, piaski pylaste, żwir. Dodatkowo wykonano 2 wiercenia do głębokości 5 m p.p.t. w lutym 2010r. Natrafiono na piaski drobne i piaski średnie. Stwierdzono także brak wystąpienia wody gruntowej na ww. głębokości. Warunki hydrogeologiczne są odpowiednie do odprowadzania wód opadowych i roztopowych do gruntu. Do zbadanej głębokości zalegają w przewadze piaski średnie. Poziom swobodnego zwierciadła wody gruntowej zalega poniżej głębokości 5 m w stosunku do rzędnej terenu. Planowana inwestycja będzie się wiązała z wykonaniem obiektów inżynierskich – przepustów drogowych w ciągu drogi krajowej nr 11. Istniejące w chwili obecnej przepusty, ze względu na zły stan techniczny, zostaną wymienione na nowe, wykonane z blachy falistej.

Analiza danych zawartych w raporcie i uzupełnieniu do niego w zakresie stężeń zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych w spływach wód opadowych i roztopowych z analizowanego odcinka wykazała, że stężenia zawiesin ogólnych, w prognozowanych latach 2011 i 2021, wyniosą odpowiednio: 104,56 mg/l i 124,99 mg/l, przy wartości dopuszczalnej 100 mg/l, wynikającej z rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego. Projekt zakłada odwodnienie większości odcinka przebudowanej drogi za pomocą rowów trawiastych (za wyjątkiem odcinka przebiegającego przez miejscowość Podgaje). Oznacza to konieczność zapewnienia wymaganego poziomu redukcji zanieczyszczeń w postaci zawiesin ogólnych rzędu minimum 5% w roku 2011 oraz rzędu minimum 20% w roku 2021. Przyjmując efektywność oczyszczalni w rowach trawiastych w zakresie redukcji zawiesin ogólnych rzędu 40-90% (Halina Sawicka-Siarkiewicz, Instytut Ochrony Środowiska, Zakład Systemów Ochrony Wód, Warszawa), stężenia zawiesin ogólnych na odpływie do odbiornika (przy 40% skuteczności oczyszczania) osiągną wartości znacznie niższe od maksymalnych stężeń dopuszczalnych określonych w ww. rozporządzeniu.

W celu zapewnienia wymaganego poziomu redukcji stężeń zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych w wodach opadowych i roztopowych odprowadzanych do rowów trawiastych w niniejszym postanowieniu wpisano warunek umocnienia koryta poprzez humusowanie i obsiew mieszką traw odpowiednio dopasowaną do miejscowych warunków glebowych (rodzaj i stopień uwilgocenia gleby). Przykrycie skarp oraz dna rowów warstwą humusu zapewni utrzymanie na nich trawy o odpowiedniej gęstości, co w konsekwencji zagwarantuje skuteczne oczyszczanie wód opadowych i roztopowych.

Aby zapewnić optymalną skuteczność oczyszczania wód opadowych i roztopowych zobowiązano Inwestora do pozostawiania, przy wykaszaniu rowu, trawy o wysokości 5-10 cm. Z uwagi na to, że efektywność działania urządzeń podczyszczających uzależniona jest ściśle od utrzymywania ich w jak najlepszym stanie technicznym, warunkującym ich prawidłowe funkcjonowanie, w niniejszym postanowieniu zobowiązano Inwestora do przeprowadzania okresowych przeglądów i kontroli stanu technicznego rowów odwadniających, wylotów do odbiorników oraz przepustów. Okresowe kontrole pozwolą na bieżącą ocenę konieczności usuwania zgromadzonych zanieczyszczeń, co z kolei zapewni prawidłową eksploatację urządzeń, stanowiącą podstawowy warunek ich skuteczności.

Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, że realizacje przedmiotowego przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia wymagań ochrony środowiska gruntowo-wodnego i wodnego zawartych w obowiązujących przepisach, jeśli spełnione zostaną warunki określone w niniejszym postanowieniu uzgadniającym oraz w przedłożonych dokumentach.

W raporcie o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko (jak i w uzupełnieniach do niego) zawarto obliczenia wielkości emisji substancji (tj. dwutlenku azotu) powstałej w wyniku spalania benzyny i oleju napędowego w silnikach pojazdów samochodowych poruszających się po projektowanej drodze z uwzględnieniem prognozy ruchu dla roku 2010, 2011 i 2021.

Z analizy rozprzestrzeniania dwutlenku azotu w powietrzu wynika, iż zarówno dla prognozy ruchu na rok 2010, 2011 i 2021 nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnych wartości stężeń jednogodzinowych przy uwzględnieniu dopuszczalnej częstości przekroczeń oraz stężeń średniorocznych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010r. Nr 16, poz. 87). W celu weryfikacji zastosowanego do obliczeń modelu matematycznego rozprzestrzeniania substancji w powietrzu, przyjętych założeń w raporcie oraz rzeczywistego oddziaływania drogi na stan jakości powietrza, w postanowieniu zobowiązano Inwestora do wykonania analizy porealizacyjnej, w ramach której należy wykonać w stałym punkcie pomiarowym dwa pomiary w ciągu roku, każdorazowo w godzinie szczytu, w warunkach reprezentatywnych dla ekstremalnie niekorzystnego oddziaływania drogi.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiąże się ze zmianą wielkości emisji hałasu i zmianą warunków akustycznych na terenach położonych wokół planowanej inwestycji. Głównym źródłem hałasu występującym na terenie planowanej inwestycji będzie hałas komunikacyjny generowany przez poruszające się pojazdy samochodowe. W chwili obecnej po przedmiotowej drodze porusza się 11792 pojazdów na dobę. Prognozowane natężenie ruchu na rok 2021 wynosi 17214 pojazdów na dobę.

Projektowany odcinek przebiega częściowo przez teren zabudowany, który zakwalifikowano do terenów zabudowy mieszkaniowo-usługowej. Dopuszczalny poziom hałasu dla tego rodzaju terenu, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826) wynosi 60 dB w porze dziennej, tj. w godzinach od 06:00 do 22:00 oraz 50 dB w porze nocnej, tj. w godzinach od 22:00 do 06:00.

Przeprowadzona analiza akustyczna wykazała, że przy braku odpowiednich działań przeciwhałasowych, w chwili oddania obiektu do użytkowania, będzie dochodzić do przekroczenia wartości normatywnych wskaźnika oceny hałasu na terenach chronionych akustycznie. Zgodnie z informacjami zawartymi w raporcie oddziaływania na środowisko i jego uzupełnieniu, maksymalne przekroczenia wartości normatywnych w obranych punktach obliczeniowych prognozowane na rok 2011 wynoszą 13 dB. W przypadku roku 2027 maksymalne przewidywane przekroczenia wyniosą 15 dB.

W związku z powyższym, w celu zapewnienia odpowiednich warunków akustycznych na terenach podlegających ochronie akustycznej, konieczne jest zastosowanie warstwy ścieralnej nawierzchni jezdni zmniejszającej emisję hałasu do środowiska, tzw. „cichej nawierzchni” typu SMA o skuteczności 4 dB, na odcinku przebiegającym przez miejscowość Podgaje. Zastosowanie innych metod, tj. ekranów akustycznych jest niemożliwe ze względu na brak możliwości posadowienia ich w pobliżu budynków oraz liczne zjazdy na posesje. Ponadto, wskazano, iż planowana do budowy droga ekspresowa S11, która omijać będzie tereny zabudowane w miejscowości Podgaje, spowoduje zmniejszenie ruchu na przedmiotowym odcinku drogi, i co za tym idzie zmniejszy emisję hałasu do środowiska.

Obliczenia akustyczne, uwzględniające zastosowanie „cichej nawierzchni” wykazały, iż emisja hałasu do środowiska zostanie obniżona, jednak, przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu będą nadal występować. Stwierdzono zatem, iż mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska.

Zgodnie z art. 135 ust. 1 ustawy z 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008r. Nr 25, poz. 150 ze zm.), konieczne jest utworzenie dla przedmiotowego przedsięwzięcia obszaru ograniczonego użytkowania. W myśl art. 135 ust. 5 cyt. ustawy dla przedsięwzięć polegających na budowie drogi krajowej w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007r. Nr 19, poz. 115 ze zm.), obszar ograniczonego użytkowania wyznacza się na podstawie analizy porealizacyjnej. W związku z tym, nałożono obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej, i wskazano, że w ramach należy wykonać pomiary poziomu hałasu. Pomiary należy wykonać zgodnie z metodyką określoną w przepisach szczegółowych.

Analizę porealizacyjną w zakresie oddziaływania przedsięwzięcia na powietrze i środowisko akustyczne należy wykonać po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić ją właściwemu organowi ochrony środowiska w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

Miejsce planowanej inwestycji zlokalizowane jest przy granicy obszaru chronionego krajobrazu „Pojezierze Waleckie i Dolina Gwdy”, oraz w odległości ok. 3,5 km od granic obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 PLB300012 „Puszcza nad Gwdą”. Ponadto, w odległości ok. 1 km od miejsca planowanej inwestycji znajduje się rezerwat torfowiskowy „Kozie Brody”.

Uwzględniając lokalizację inwestycji poza obszarami podlegającymi ochronie, w pasie drogowym istniejącej drogi krajowej nr 11 oraz zakres prac planowany do wykonania i ich charakter oraz biorąc pod uwagę fakt, że na omawianym terenie nie odnotowano występowania rzadkich i chronionych gatunków roślin, grzybów i zwierząt, inwestycja nie koliduje z drzewami z przyległych lasów, a przewidywana wycinka dotyczy drzew rosnących przy jezdni a także to, że realizacja inwestycji oddziaływać będzie jedynie lokalnie, ograniczając się bezpośrednio do obszaru, na którym się znajduje, nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania inwestycji na obszary podlegające ochronie i gatunki chronione. Planowana inwestycja przebiega na odcinku ok. 3 km przez obszar graniczący ze zwartymi zadrzewieniami. W ramach przedsięwzięcia planuje się poszerzenie jezdni oraz szereg prac na poboczach, w związku z tym w celu uniknięcia przypadkowego niszczenia drzew i krzewów nie przewidzianych do wycinki, należy zastosować działania minimalizujące określone w warunkach niniejszego postanowienia.

Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia wymagań ochrony środowiska zawartych w przepisach (za wyjątkiem wymagań związanych z emisją hałasu) jeśli spełnione będą warunki określone w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz w niniejszym postanowieniu.

Ze względu na zakres przedstawionego raportu nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia powtórnej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10 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, pod warunkiem jednak, że we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie zostaną dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

Ponadto, ze względu na lokalizację w dużej odległości od granic państwa oraz zakres oddziaływania inwestycji nie stwierdzono również konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

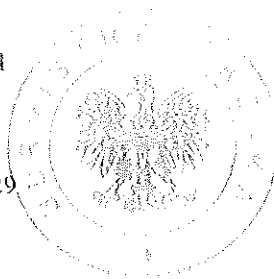
Wobec powyższego orzeczono jak w osnowie.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom wniesienie odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Pile, al. Niepodległości 33/35 za moim pośrednictwem, w terminie 14 dni od daty doręczenia decyzji.

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Poznaniu
60-765 Poznań, ul. Śmigły-Rydzkiego 5a
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
61-485 Poznań, ul. 28 Czerwca 1956 r, Nr 223/229
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny
77-400 Złotów, ul. Hubego 1/1
4. a/a – UM Okonek



Do wiadomości :

1. Burmistrz Miasta i Gminy Jastrowie
64-915 Jastrowie, ul. Żymierskiego 79
2. Fojud Sp. z o.o.
61-441 Poznań, ul. 28 Czerwca 1956 r. Nr 398

JJ/JJ

Decyzja uprawomocniła się

z dnia 08.08.2010 r.

Określenie: 08.08.2010

(podpisano w imieniu zarządcy)