

SR. II-3.66191-5/06

wpł 26.06.2007

L. dz. 3484/07 9

P-4 + P-2

DECYZJA**o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia**

Na podstawie art. 46 ust. 1 pkt 1, art. 46a ust. 7 pkt 1 lit. a i art. 56 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2006 r. Nr 129, poz. 902 ze zm.) oraz art. 104 i art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 28.02.2006 r.:

**Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad
ul. Siemiradzkiego 5a, 60-763 Poznań**

orzekam

określić środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie zachodniej obwodnicy miasta Poznania w ciągu drogi krajowej nr S-11 na odcinku Złotkowo – A2 węzeł „Głuchowo” według wariantu podstawowego, a na odcinkach od km 1+900 do km 5+200 wg wariantu „Sobota” oraz od km 7+400 do km 9+700 wg wariantu „Kobylniki”

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie obejmuje budowę zachodniej obwodnicy miasta Poznania w ciągu drogi krajowej nr S-11, której początek wyznacza węzeł drogowy „Złotkowo” z drogą krajową nr 11 w gm. Suchy Las, natomiast koniec – węzeł drogowy „Głuchowo” z autostradą A2 w gm. Komorniki. Zadanie będące przedmiotem wniosku obejmuje również częściową budowę węzła drogowego „Głuchowo” autostrady A-2 z drogą ekspresową S-5. Nie dotyczy natomiast części węzła umożliwiającego wjazd na autostradę, który będzie realizowany w ramach odrębnego przedsięwzięcia.

Projektowana obwodnica posiadać będzie klasę drogi ekspresowej („S”), a jej długość wyniesie 26,9 km. Będzie miała dwie jezdnie z dwoma pasami ruchu o szerokości 3,5 m każdy, 2 pasy awaryjne, pas dzielący oraz po obu stronach pobocze gruntowe. Trasa planowanej obwodnicy przebiegać będzie przez tereny gmin: Suchy Las, Rokietnica, Poznań, Tarnowo Podgórne, Dopiewo, Komorniki według wariantu podstawowego, a na odcinkach od km 1+900 do km 5+200 wg wariantu „Sobota” oraz od km 7+400 do km 9+700 wg wariantu „Kobylniki”.

II. Warunki wykorzystywania terenu w fazie realizacji i eksploatacji

1. Plac budowy i jego zaplecza (w tym miejsca postojów maszyn, magazyny sprzętu i materiałów budowlanych, drogi techniczne) lokalizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, a po zakończeniu prac przeprowadzić jego rekultywację, przy czym teren zaplecza budowy, powinien być lokalizowany poza terenami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r.

- o ochronie przyrody, obszarami przewidywanymi do ochrony lub też chronionymi w ramach sieci Natura 2000, terenami leśnymi, obszarami ochrony pośredniej ujęć wód podziemnych oraz w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej.
2. Prace budowlane w obszarach przewidywanych do ochrony lub też chronionych w ramach sieci Natura 2000 prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, który trwa od marca do sierpnia.
 3. Roboty ziemne w projektowanym pasie drogowym poprzedzić usunięciem warstwy ziemi urodzajnej, gromadząc ją na przyzmach poza obszarem robót ziemnych i zapewnić możliwość jej ponownego wykorzystania do zagospodarowania terenu po zakończeniu budowy.
 4. Należy ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów.
 5. Drzewa nieprzeznaczone do wycięcia, znajdujące się w obrębie pasa drogowego w trakcie prowadzonych robót drogowych zabezpieczyć przed uszkodzeniem.
 6. Wody powierzchniowe zabezpieczyć przed zamulaniem wskutek spływu z terenu budowy oraz przed przenikaniem zanieczyszczeń pochodzących z wypłukiwania materiałów stosowanych do budowy, wycieków z maszyn oraz przed ściekami z terenu baz budowy i zaplecza technicznego.
 7. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów podlegających ochronie przed hałasem, w tym zwłaszcza zabudowy mieszkaniowej prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6:00 do 22:00).
 8. Zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami wytwarzanymi w czasie budowy, w tym minimalizować ich ilość, składować je selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnić ich sprawny odbiór lub ponowne wykorzystanie.
 9. Ścieki socjalno-bytowe z zaplecza budowy odprowadzać do szczelnych kontenerów i wywozić je do najbliższej oczyszczalni.
 10. Przeprowadzać okresowe prace konserwacyjne systemu odwodnienia i odprowadzenia spływów opadowych z drogi oraz wykonywać przeglądy zbiorników i rowów co najmniej 2 razy w roku, w szczególności po ulewnych opadach.
 11. Nie należy powodować zmian lub ograniczenia wielkości, kierunków i prędkości przepływów wód w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych.
 12. Przeprowadzić archeologiczne badania powierzchniowo-sondazowe stanowiące podstawę do wyznaczenia stanowisk ratowniczych badań wykopaliskowych.
 13. Wykupić skrajny pas łąk o powierzchni 3-4 ha, położonych na lewym brzegu rzeki Samicy na południe od drogi i pozostawić ten teren do spontanicznej sukcesji ekologicznej.

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

1. Należy zaprojektować środki ochrony akustycznej, zapewniające dotrzymanie standardów jakości środowiska na granicy terenów wymagających ochrony przed hałasem. W projekcie budowlanym należy:
 - a) określić usytuowanie i szczegółowe parametry ekranów akustycznych gwarantujące ich skuteczność,
 - b) zastosować cichą nawierzchnię drogową na istniejących odcinkach dróg, które znajdują się w obrębie projektowanych węzłów tj.:
 - droga krajowa nr 11, dotyczy istniejącego odcinka w rejonie projektowanego węzła „Złotkowo”,
 - droga gminna „Trakt Napoleoński”,
 - droga wojewódzka nr 184,

- droga krajowa nr 92,
 - droga wojewódzka nr 307.
2. W projekcie budowlanym przyjąć takie rozwiązania, które ograniczą do niezbędnego minimum zakres regulacji cieków wodnych.
 3. Przepusty wraz z przebudową koryt cieków oraz systemy odprowadzenia wód deszczowych zaprojektować w taki sposób, aby nie kolidowały z istniejącą siecią melioracyjną, drenarską, urządzeniami wodno-kanalizacyjnymi i inną infrastrukturą techniczną oraz nie naruszały stosunków hydrologicznych.
 4. Zastosować systemy odwodnienia opierające się na kanalizacji deszczowej na terenach ochronnych strefy ujęć wodnych i terenach objętych ochroną przyrodniczą w ramach Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 oraz obustronnych rowach trawiastych z przegrodami infiltracyjnymi na pozostałych odcinkach.
 5. Ścieki z obszarów ochronnych ujęć wody odprowadzać poza teren ochronny, w miejscach tych nie mogą być one wprowadzane ani do gruntu ani do wód powierzchniowych. Natomiast na obszarach chronionych w ramach sieci Natura 2000 lub cennych przyrodniczo przed zrzutem ścieków zaprojektować urządzenia podczyszczające w postaci osadników lub separatorów substancji ropopochodnych oraz zastawki awaryjne.
 6. Zastosować rozwiązania zapewniające podczyszczanie spływów opadowych przed wprowadzeniem do odbiorników do poziomu określonego w rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego.
 7. W miejscach, gdzie zwierciadło wody zalega na głębokości nie większej niż 5m zaprojektować zabezpieczenie trawiastych rowów drogowych geowłókniną z warstwą filtracyjną, poprzez wbudowanie jej w dno i skarpy rowów.
 8. Należy zaprojektować dwa przejścia dolne pod poszerzonymi mostami dla dużych zwierząt:
 - przejście dolne dla zwierząt pod poszerzonym mostem w dolinie Samicy Kierskiej na dopływie rzeki Samicy, zlokalizowanym w km ~3+800. Obiekt mostowy 3-przęsłowy (3x10m) o wysokości dwóch bocznych przęseł w świetle minimum 4 m. W celu umożliwienia migracji zwierząt należy zapewnić co najmniej na jednym brzegu suche przęsło lub suchą półkę o szer. minimum 5 m,
 - przejście dolne dla zwierząt pod poszerzonym mostem w dolinie Samicy Pamiątkowskiej, zlokalizowanym w km ~9+120. Obiekt mostowy 3-przęsłowy (3x10m) o wysokości dwóch bocznych przęseł w świetle minimum 4 m. W celu umożliwienia migracji zwierząt należy zapewnić co najmniej na jednym brzegu suche przęsło lub suchą półkę o szer. minimum 5 m.
 9. Należy zmodyfikować następujące przepusty wodne, tak aby spełniały funkcje przejść dla małych zwierząt:
 - w km ~6+750 rów bez nazwy,
 - w km ~11+850 rów Sw-3,
 - w km ~14+900 rów Sw-16-2,
 - w km ~15+200 rów Sw-16,
 - w km ~16+300 rów S-16,
 - w km ~22+900 rów W-B,
 - w km ~24+690 rów W-A,
 - w km ~25+000 rów W-A-37.
 10. W projektowanym obszarze sieci Natura 2000 „Dolina Samicy” obwodnicę poprowadzić na estakadzie, na odcinku odpowiadającym terasie zalewowej Samicy. Estakada może składać się z dwóch osobnych odcinków połączonych nasypem. Długość odcinka

zachodniego (nad Samicą) powinna wynieść ok. 200 m, a odcinka wschodniego nad ciekami równoległym do rzeki nie mniej niż 30 m. Wysokość obiektu w świetle powinna wynosić co najmniej 4 m.

11. Na krawędziach doliny estakada ma opierać się na nasypach obsadzonych zadrzewieniami i zakrzewieniami w kształcie klinów. Na krańcach doliny kliny te powinny mieć szerokość co najmniej 10 m i stopniowo zwężać się, by skończyć się w miejscu, gdzie zaczyna się estakada. Do nasadzeń należy dobrać zgodnie z siedliskiem rodzime gatunki łąkowe, bliżej stoku doliny powinny to być głównie wiazy, jesion, szalkak, dereń świdwa, kalina koralowa, z kolei bliżej rzeki wierzy, topole biała i czarna, olsza czarna, czeremcha zwyczajna. Tereny położone pod estakadą i w jej pobliżu powinny mieć nadal charakter trwałych użytków zielonych (pastwiskowo-łąkowych).
12. Zaprojektować nasadzenia dogęszczające, składające się z gatunków rodzimych, które należy zróżnicować w zależności od lokalnych uwarunkowań siedliskowych i krajobrazowych.
13. W celu minimalizacji wpływu drogi na obszar sieci Natura 2000 „Ostoja Biedrusko” wzdłuż drogi w pasie kilku metrowym zaprojektować wykonanie nasadzeń krzewiastych zarośli zbudowanych m.in. z tarniny, glogów, róż bądź przemiennie leszczyny, a w lesie za pasem zarośli zastąpić sosny gatunkami liściastymi zgodnymi z potencjalną roślinnością naturalną.
14. Na estakadzie i nasypie po obydwu stronach należy zainstalować ekrany akustyczne (dł. ok. 900 m i wys. ok. 4 m). W przypadku zastosowania ekranów przezroczystych lub bardzo gładkich należy umieścić na nich sylwetki ptaków drapieżnych naturalnej wielkości.
15. Nie lokalizować MOP-ów w obrębie obszarów chronionych na podstawie prawa krajowego i międzynarodowego.

V. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych

Nie określono.

VI. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania

Nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

VII. Stwierdzenie konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania

Ewentualny obowiązek utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania ustalony będzie po wykonaniu analizy porealizacyjnej dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

VIII. Obowiązki dotyczące monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

Należy prowadzić monitoring w zakresie oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na potencjalnym obszarze sieci Natura 2000 „Dolina Samicy”, który powinien obejmować:

- inwentaryzację „zerową” wykonaną przed rozpoczęciem inwestycji w okresie od 1 marca do 15 listopada na terenie całej ostoi „Dolina Samicy” w odniesieniu do następujących gatunków: żuraw (*Grus grus*), gegawa (*Anser anser*), bąk (*Botaurus stellaris*), błotniak stawowy (*Circus aeruginosus*), perkozek (*Tachybaptus ruficollis*), kokoszka (*Gallinula chloropus*) oraz wodnik (*Rallus aquaticus*) oraz w odniesieniu do pozostałych gatunków awifauny w dolinie rzeki Samicy na obszarze obejmującym teren znajdujący się w odległości 1 km na północ i 1 km na południe od planowanej inwestycji,

- prowadzenie corocznego monitoringu w okresie 5 lat od chwili oddania obiektu do użytkowania na terenie całej ostoji „Dolina Samicy” obejmującego co najmniej 6 kontroli, w tym jedna kontrola wieczorna, wykonywanych w okresie od 1 marca do 15 lipca dla ww. 7 gatunków ptaków oraz prowadzenie monitoringu w odległości 2 km na północ i południe od obwodnicy wraz z mapowaniem stanowisk rzadkich i średniolicznych gatunków w okresie lęgowym.

Monitoring powinien być wykonywany przez specjalistów.

IX. Obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej

Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia jej wyników w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Zakres wymienionego opracowania powinien obejmować ocenę skuteczności zastosowanych środków ochrony akustycznej na terenach wymagających ochrony przed hałasem, ocenę spełnienia wymagań dotyczących ochrony powietrza oraz ocenę zastosowanych rozwiązań w zakresie gospodarki wodno-ściekowej. Ponadto należy w nim wykorzystać wyniki monitoringu przyrodniczego do oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na potencjalny obszar sieci Natura 2000 „Dolina Samicy”.

XI. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności

Integralną częścią decyzji jest Załącznik nr 1, będący charakterystyką przedsięwzięcia.

Uzasadnienie

W dniu 01.03.2006 r. do Wojewody Wielkopolskiego został złożony wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Poznaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie zachodniej obwodnicy miasta Poznania w ciągu drogi krajowej nr S-11 na odcinku Złotkowo – A2 węzeł „Głuchowo”. W niniejszej decyzji kilometryzacja drogi przedstawiona została dla wariantu podstawowego określonego przez Wnioskodawcę. Jednak ze względu na wskazanie do realizacji wariantu „Sobota” i „Kobylniki” ulegnie ona zmianie na etapie decyzji o lokalizacji drogi. Do wniosku został załączony raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko opracowany przez zespół pod kierunkiem dr Ewy Liszkowskiej. Na wezwanie organu prowadzącego postępowanie w dniu 10.04.2006 r. wniosek uzupełniono o mapy ewidencyjne poświadczone przez właściwy organ oraz wypisy i wyrisy z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Planowana inwestycja należy do przedsięwzięć wymienionych § 2 ust. 1 pkt 30 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. 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. z 2004 r. Nr 257, poz. 2573 ze zm.), dla których obligatoryjnie wymaga się sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Na podstawie 46a ust. 7 pkt 1 lit. a ustawy - Prawo ochrony środowiska organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wojewoda.

W toku postępowania Wnioskodawca został zobowiązany do przedstawienia wyjaśnień do raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia, w szczególności jednoznacznego wskazania wariantów przewidzianych do realizacji, uzasadnienia wyboru tych wariantów i podania argumentów przemawiających za ich realizacją oraz wskazania

inwalid

planowanych rozwiązań ograniczających negatywne oddziaływanie inwestycji na środowisko. W związku z tym, przy pismach z dnia 16.05.2006 r. i 24.05.2006 r., Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Poznaniu przedstawiła aneks do raportu zawierający uzupełnienie w ww. zakresie oraz dodatkowe informacje odnośnie ochrony powietrza, ochrony przed hałasem, ochrony przyrody, gospodarki wodno-ściekowej oraz gospodarki odpadami.

Dodatkowe wyjaśnienia w sprawie zostały przekazane także w pismach z 18.09.2006 r., 18.10.2006 r. i 03.01.2007 r.

Na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r. Nr. 98, poz. 1071 ze zm.) oraz art. 46a ust. 5 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2006 r. Nr. 129, poz. 902 ze zm.) w prasie regionalnej, na tablicy ogłoszeń i stronie internetowej Wielkopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Poznaniu oraz tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta i Gminy Suchy Las, Urzędu Miasta i Gminy Rokietnica, Urzędu Miasta Poznań, Urzędu Miasta i Gminy Tarnowo Podgórne, Urzędu Miasta i Gminy Dopiewo, Urzędu Miasta i Gminy Komorniki zamieszczono ogłoszenie o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

W myśl art. 32 ust. 1 pkt 1 oraz art. 53 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, w celu zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ogłoszeniu podano informację o zamieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o wniosku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia i możliwości składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie.

Na podstawie art. 48 ust. 2 pkt 2 ustawy Prawo ochrony środowiska Wojewoda Wielkopolski w dniu 05.06.2006 r. wystąpił z wnioskiem o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia do Ministra Środowiska i do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu.

We wskazanym w ogłoszeniu terminie 21 dni tj. od 04.07.2006 r. do 24.07.2006 r. do Wydziału Środowiska i Rolnictwa Wielkopolskiego Urzędu Wojewódzkiego zostały złożone uwagi i wnioski przez: Panią Ewę Rostek, Pana Piotra Cwiertnię, Panią Agatę Gut reprezentującą Społeczny Komitet Mieszkańców Kobylniki Małe, Gm. Rokietnica, Pana Jacka Smusza - Zastępcę Wójta Gm. Rokietnica, Pana Janusza Dregera, Pana Mariusza Sobkowiaka, Państwo Grażynę i Tadeusza Żuraszek, Pana Andrzeja Kijowskiego - Radnego Gminy Rokietnica, Pana Mariana Paszyka, Pana Andrzeja Kruszyńskiego, Stowarzyszenie Mieszkańców wsi Swadzim oraz Autostradę Wielkopolską S.A. W złożonych pismach wskazywano na niewłaściwą analizę wariantów przedsięwzięcia – Pan Paszyk krytycznie odniósł się do wariantu „Sobota”, Pan Piotr Cwiertnia, Pani Agata Gut, Pan Mariusz Sobkowiak oraz Państwo Grażyna i Tadeusz Żuraszek – do wariantu „Kobylniki”, proponując jednocześnie poprowadzenie drogi pomiędzy Kobylnikami Małymi a Napachaniem. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad zarzucono, że w raporcie nie analizowała wariantu „Kobylniki 2” polegającego na przesunięciu drogi na północny-zachód, bardziej niż to przewiduje wariant „Kobylniki”. Wniesiono zastrzeżenia do zastosowanej w raporcie metodyki określenia oddziaływania hałasu i emisji do powietrza, jednocześnie zwrócono uwagę na duże walory przyrodnicze terenów, na których planowana jest budowa obwodnicy oraz na fakt, że w wyniku realizacji inwestycji tereny te zostaną zniszczone. Autostrada Wielkopolska S.A. wnioskowała o uwzględnienie w raporcie oceny łącznego oddziaływania projektowanej drogi i autostrady A-2 w rejonie węzła drogowego „Głuchowo”. Wszystkie uwagi i wnioski złożone w ramach postępowania z udziałem społeczeństwa zostały przekazane Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z prośbą o ustosunkowanie się do nich i złożenie wyjaśnień. Ponadto uwagi te przekazano do wiadomości do Ministra Środowiska, który prowadził postępowanie w sprawie uzgodnienia warunków realizacji

przedsięwzięcia. Złożone uwagi i wnioski były analizowane w toku rozpatrywania przedmiotowej sprawy.

Ze względu na konflikty społeczne, jakie wywołały plany budowy obwodnicy w dniu 06.09.2006 r. przeprowadzono rozprawę administracyjną otwartą dla społeczeństwa. W rozprawie udział wzięli przedstawiciele GDDKiA, autorzy raportu o oddziaływaniu na środowisko, przedstawiciele gmin, mieszkańcy, przedstawiciele Autostrady Wielkopolskiej S.A. oraz mediów. Uczestnicy rozprawy najczęściej krytykowali zaproponowany przebieg obwodnicy oraz dodatkowe warianty przedsięwzięcia opisane w raporcie, zgłaszano zastrzeżenia zwłaszcza do przeprowadzonej w raporcie analizy oddziaływania akustycznego planowanej drogi, zażądano przeprowadzenia analizy w zakresie oddziaływania drgań od drogi na budynki, które znajdują się w jej sąsiedztwie. Ponad 40 osób podpisało się pod wnioskiem złożonym przez Pana Andrzeja Kruszyńskiego zawierającym protest przeciwko zaplanowanemu przebiegowi drogi oraz żądanie zmiany jej przebiegu i odsunięcie o 20-25 km od granic miasta Poznania. W trakcie rozprawy zostały złożone przez jej uczestników dodatkowe dokumenty: wystąpienie adwokata Jerzego Krotowskiego z dnia 05.09.2006 r., zawierające załączniki w postaci dokumentacji fotograficznej oraz wystąpienie Społecznego Komitetu Mieszkańców Kobylnik Małych, gm. Rokietnica z dnia 06.09.2006 r. i pismo Pana Piotra Ćwiertnia z dnia 06.09.2006 r., w sprawie poparcia stanowiska złożonego przez Pana Jerzego Krotowskiego. Podczas rozprawy przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz autorzy raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko odnieśli się do uwag i wniosków złożonych w ramach postępowania z udziałem społeczeństwa oraz do zarzutów formułowanych w trakcie trwania rozprawy. Wyjaśnienia w tym zakresie zostały ponadto złożone na piśmie w opracowaniu z dnia 18.09.2006 r. „Aneks nr 2 do raportu o oddziaływaniu na środowisko do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia”. Protokół z rozprawy został zamieszczony na stronie internetowej Wielkopolskiego Urzędu Wojewódzkiego.

W dniu 07.07.2006 r. wpłynęło do Wojewody Wielkopolskiego postanowienie Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu z dnia 04.07.2006 r. znak: NS-051/1-423/06, w którym uzgodnił przedmiotowy wniosek pozytywnie, z zastrzeżeniem, że należy zastosować ekrany akustyczne w celu ochrony klimatu akustycznego i wykonać porealizacyjny monitoring klimatu akustycznego.

Postanowieniem DOOŚ-80d/7192/2006/eb z dnia 27.10.2006 r. Minister Środowiska uzgodnił realizację przedsięwzięcia wg wariantu podstawowego, a na odcinkach: od km 1+900 do km 5+200 wg wariantu „Sobota” oraz od km 7+400 do km 9+700 wg wariantu „Kobylniki” i określił warunki realizacji przedsięwzięcia wskazując działania, jakie należy podjąć na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia oraz warunki konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym. Ponadto w uzgodnieniu wskazał na obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej celem sprawdzenia skuteczności zaproponowanych działań i środków w zakresie ochrony akustycznej terenów zabudowy mieszkaniowej

Zgodnie z wnioskiem Ministra Środowiska postanowienie zostało podane do publicznej wiadomości w trybie art. 49 ustawy - Kodeks postępowania administracyjnego.

W drodze obwieszczenia na podstawie art. 10 ustawy - Kodeks postępowania administracyjnego Wojewoda Wielkopolski poinformował strony postępowania o zebraniu materiałów stanowiących podstawę wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia.

W związku z wystąpieniem stron postępowania o ponowne rozpatrzenie sprawy Minister Środowiska wydał postanowienie z dnia 06.04.2007 r. DOOŚ-80D/7192-2/2007/EB. To postanowienie również zostało podane do publicznej wiadomości w trybie art. 49 ustawy - Kodeks postępowania administracyjnego. Warunki określone przez organy uzgadniające przedsięwzięcie zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

Handwritten signature

W toku postępowania uwagi w przedmiotowej sprawie złożył Pan Piotr Ćwiertnia w pismach z dnia 16.09.2006 r. i 17.01.2007 r., Pan Marian Paszyk pismem z dnia 03.10.2006 r. oraz Autostrada Wielkopolska S.A. pismem z dnia 10.11.2006 r., ponadto Wójt Gminy Dopiewo przekazał wg. kompetencji do Wojewody Wielkopolskiego pismo Pana Andrzeja Kruszyńskiego, w którym żąda zmiany przebiegu drogi lub wykupienia całej jego nieruchomości.

Na podstawie zebranych materiałów przedstawionych przez Wnioskodawcę oraz pozostałych uczestników postępowania wybrano warianty przebiegu planowanej drogi oraz określono środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia

Zgodnie z art. 46 ust. 4 pkt 9 niniejsza decyzja wymagana jest przed uzyskaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi krajowej - na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych (Dz.U. z 2003 r. Nr 80, poz. 721). W myśl art. 10 wymienionej ustawy w sprawach lokalizacji dróg krajowych przepisów o zagospodarowaniu przestrzennym nie stosuje się, a więc nie jest wymagana zgodność planowanej inwestycji z zapisami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. To samo wskazał Minister Środowiska w postanowieniu z dnia 06.04.2007 r. DOOŚ-80D/7192-2/2007/EB.

Budowa obwodnicy zachodniej miasta Poznania polegać będzie na wykonaniu odcinka drogi ekspresowej o długości 26,9 km w ciągu drogi krajowej S-11, od węzła „Złotkowo” do węzła „Głuchowo” stanowiącego połączenie z autostradą A-2. Zgodnie z wnioskiem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad zadanie obejmuje wiadukt drogowy nad autostradą A-2 oraz odcinek łączący drogi krajowe nr 5 i 11 wraz z łącznicami umożliwiającymi wjazd i zjazd na niego, natomiast nie dotyczy części węzła „Głuchowo” łączącego obie drogi z autostradą, który będzie wykonany w ramach odrębnej inwestycji. W kompetencji organu prowadzącego postępowanie nie leży rozstrzyganie o zobowiązaniach Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i Autostrady Wielkopolskiej S.A. w zakresie wykonania węzła „Głuchowo” wynikających z Umowy Koncesyjnej. W toku postępowania nie uwzględniono więc uwag do raportu przedstawionych przez Autostradę Wielkopolską S.A.

Celem przedsięwzięcia jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miasta Poznania, odciążenie od ruchu tranzytowego miejscowości Suchy Las, a także zapewnienie szybkiego połączenia gmin Suchy Las, Rokietnica, Tarnowo Podgórne, Dopiewo i Komorniki z autostradą A-2. Obecnie ruch tranzytowy północ-południe oraz od strony autostrady A-2 w kierunku północnym odbywa się w całości przez miasto Poznań w większości przez tereny o intensywnej zabudowie. Duży ruch na tej trasie powoduje powstawanie zatorów drogowych w mieście i na dojazdach do miasta. Jest on również powodem wzmożonej emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu w mieście. Budowa obwodnicy zachodniej Poznania przyczyni się do poprawy sytuacji w tym zakresie.

W raporcie przedstawiono i poddano analizie wariant podstawowy oraz dodatkowe warianty przedsięwzięcia polegające na odejściu od wariantu podstawowego:

- na odcinku od km 1+900 do km 5+200 - wariant „Sobota” i wariant „Pawłowice”,
- na odcinku od km 7+400 do km 9+700 wariant „Kobylniki”,
- na odcinku od km 10+600 do km 16+200 wariant „Sady”

Ponadto wariantowano lokalizację MOP, a także lokalizację węzła „Rokietnica”: na przecięciu z ul. Kierską w km 6+250 i na przecięciu z ul. Trakt Napoleoński w km 7+200. Takie przedstawienie wariantów przedsięwzięcia uznano za wystarczające po otrzymaniu wyjaśnień GDDKiA uzasadniających wybór tych wariantów i zawierających argumenty przemawiające za ich realizacją. W szczególności wzięto pod uwagę fakt, że przebieg trasy jest zgodny z Ogólnym Planem Zagospodarowania Województwa Wielkopolskiego i studium

uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin oraz, że przebieg trasy uzgadniano z gminami. Przy wyborze wariantów Wnioskodawca zwracał uwagę, aby planowane przedsięwzięcie w możliwie najmniejszym stopniu oddziaływało negatywnie na środowisko przyrodnicze, nie kolidowało z istniejącą lub planowaną zabudową oraz w jak największym stopniu było zgodne z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego.

Na podstawie analizy wariantów pod względem oddziaływania na środowisko przyrodnicze, warunki życia ludzi oraz funkcjonowanie układu komunikacyjnego zarówno Minister Środowiska, który uzgadniał warunki realizacji przedsięwzięcia, jak i organ prowadzący postępowanie uznali, że najkorzystniejszym wariantem przewidzianym do realizacji, na większości trasy jest wariant podstawowy, natomiast na odcinkach od km 1+900 do km 5+200 – jest to wariant „Sobota” oraz od km 7+400 do km 9+700 - wariant „Kobylniki”. Jeżeli chodzi o wariantowanie usytuowania MOP-ów, to w decyzji zapisano warunek, aby nie lokalizować ich w obrębie obszarów chronionych na podstawie prawa krajowego i międzynarodowego.

Z przedstawionych materiałów wynika, że planowana obwodnica zachodnia Poznania przebiegać będzie na zachód i północny-zachód od Poznania przez tereny o zróżnicowanym zagospodarowaniu. Głównie są to tereny upraw polowych, tereny leśne, a w dolinach rzecznych nieużytki oraz łąki i pastwiska. Lokalnie trasa przebiegać będzie w pobliżu zabudowy mieszkaniowej oraz w sąsiedztwie terenów przemysłowych. Projektowana droga przetnie obszary o wysokiej wartości przyrodniczej, w tym następujące obszary objęte ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. (Dz.U. Nr 92, poz. 880) o ochronie przyrody:

- ostoja „Doliny Samicy” – projektowany obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (z tzw. Shadow List), który jest objęty również ochroną jako Pawłowicko – Sopocki Obszar Chronionego Krajobrazu,
- Obszar Chronionego Krajobrazu Rynna Jeziora Lisowskiego i Doliny Samy.

Ponadto droga przebiegać będzie na styku z obszarem Natura 2000 „Ostoja Biedrusko”. W km 8+500 do km 9+200 przetnie lasy łęgowe i fragmenty grądów (siedliska priorytetowe według załącznika I do Dyrektywy Habitatowej), które jednak nie są obszarem prawnie chronionym. Ponadto droga przebiegać będzie w sąsiedztwie zabytkowego parku w Dąbrówce i przyległych do niego lasów i łąk w Dolinie Wirynki.

W decyzji wskazano do realizacji na obszarze Natura 2000 „Dolina Samicy” wariant „Sobota”, gdyż uznano, że jest najmniej kolizyjny pod względem uwarunkowań przyrodniczych. Przesunięcie dogi na północ w stosunku do wariantu podstawowego spowoduje, że będzie ona przecinać pola uprawne i pole golfowe – zbiorowiska antropogeniczne, relatywnie o małym znaczeniu dla ochrony środowiska przyrodniczego. Na odcinku tym ponadto występują gleby o stosunkowo małym udziale torfów, co stanowi dodatkowy argument za realizacją omawianego wariantu. Zostaną zachowane występujące na południe od drogi kompleksy dobrze wykształconych olsów, łożowisk, zbiorowiska wodne i bagienne. Droga nie będzie przecinać również żadnego z siedlisk gatunków ptaków będących przedmiotem ochrony na tym obszarze Natura 2000. Korzystny dla zachowania populacji ptaków jest fakt, że podczyszczone spływy opadowe z drogi będą kierowane do Samicy Kierskiej poniżej stanowisk łęgowych.

Obwodnica w miejscu tym przebiegać będzie na estakadzie, na odcinku odpowiadającym terasie zalewowej Samicy. Estakada będzie składać się z dwóch osobnych odcinków połączonych nasypem. Długość odcinka zachodniego (nad Samicą) wyniesie ok. 200 m, a odcinka wschodniego nad ciekim równoległym do rzeki nie mniej niż 30 m. Wysokość obiektu w świetle wyniesie co najmniej 4 m.

Na krawędziach doliny estakada będzie opierać się na nasypach obsadzonych zadrzewieniami i zakrzewieniami w kształcie klinów. Do nasadzeń planuje się rodzime gatunki łęgowe, bliżej

Województwo Wielkopolskie

stoku doliny - wiązy, jesion, szalkak, dereń świdwa, kalinę koralową, z kolei bliżej rzeki wierzby, topolę białą i czarną, olszę czarną, czeremchę zwyczajną. Tereny położone pod estakadą i w jej pobliżu powinny mieć nadal charakter trwałych użytków zielonych (pastwiskowo-ląkowych).

Na estakadzie i nasypie po obydwu stronach zostaną zainstalowane ekrany akustyczne (dł. ok. 900 m i wys. ok. 4 m). Przewiduje się również, w przypadku zastosowania ekranów przezroczystych lub bardzo gładkich umieszczenie na nich sylwetek ptaków drapieżnych naturalnej wielkości.

Taki sposób poprowadzenia drogi został w decyzji zapisany jako warunek konieczny do uwzględnienia w projekcie budowlanym. Zapewni on odizolowanie drogi od stanowisk ptaków, a jednocześnie umożliwi swobodną i bezkolizyjną migrację ptaków oraz innych dużych zwierząt wzdłuż doliny Samicy. Zastosowanie ekranów akustycznych ograniczy emitowany hałas. Poprowadzenie drogi na estakadzie w dużym stopniu zminimalizuje jej niekorzystne oddziaływanie na stosunki wodne, glebę i szatę roślinną.

Biorąc pod uwagę wskazane wyżej uwarunkowania oraz przedstawioną w raporcie analizę oddziaływania drogi na tereny zabudowy mieszkaniowej w Bytkowie i Sobocie, która nie wykazała przekroczenia norm określonych w przepisach prawa w zakresie emisji do powietrza i emisji hałasu, nie uwzględniono uwag złożonych w pismach Pana Mariana Paszka wskazujących jako korzystniejszy wariant „Pawłowice”.

W niniejszej decyzji wskazano również do realizacji wariant „Kobylniki”, który odsunięty jest o około 100 m od wariantu podstawowego zaproponowanego przez Wnioskodawcę. Na odcinku od km 7+400 do km 9+700 planowana obwodnica przebiegać będzie przez cenne przyrodniczo obszary - przetnie lasy łęgowe, ponad 100-letnie drzewostany dębowe z fragmentami grądów. W przypadku realizacji wariantu podstawowego zagrożone byłyby bagienne obszary zajęte przez olsy, łęgi i łozowiska. Należy zaznaczyć, że obydwa warianty są równoważne z punktu widzenia konfliktów przyrodniczych oraz, że żaden z nich nie przechodzi przez tereny objęte ochroną prawną. Wariant „Kobylniki” uznano za korzystniejszy do realizacji ze względu na jego oddalenie od istniejącej i planowanej zabudowy miejscowości Kobylniki Małe oraz mniejsze zagrożenie dla klimatu akustycznego w tym rejonie. W raporcie i jego uzupełnieniach nie analizowano innych wariantów przebiegu drogi na tym odcinku. Proponowany przez uczestników konsultacji społecznych wariant polegający na jej odsunięciu w kierunku północno-zachodnim nie był brany pod uwagę przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad ze względu na kolizję z istniejącą i planowaną zabudową w miejscowości Napachanie. Taki przebieg drogi spotkał się również ze sprzeciwem mieszkańców wsi Kobylniki i Napachanie wyrażonym na rozprawie administracyjnej otwartej w dniu 06.09.2006 r. oraz w piśmie z dnia 11.09.2006 r.

Na pozostałym obszarze trasa obwodnicy zachodniej Poznania będzie zgodna z wnioskiem Generalnej Dyrekcyj Dróg Krajowych i Autostrad.

Należy zaznaczyć, że sposób przedstawienia we wniosku wariantów przedsięwzięcia został zaakceptowany przez obydwa organy uzgadniające warunki realizacji przedsięwzięcia – Ministra Środowiska i Państwowego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu.

Wnioskodawca w piśmie z dnia 03.01.2007 r. wyraził zgodę na realizację wymienionych wyżej wariantów „Sobota” i „Kobylniki” w związku z tym na podstawie art. 55 ustawy Prawo ochrony środowiska zostały one wskazane do realizacji w niniejszej decyzji.

Przedłożony przez Wnioskodawcę raport i jego uzupełnienia zawierają analizę oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska oraz przedstawiają sposoby ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko i sposoby zrekompensowania strat w środowisku, które powstaną w wyniku realizacji przedsięwzięcia. Organ prowadzący postępowanie uznał te materiały za wystarczające do określenia środowiskowych uwarunkowań zgody na realizację przedsięwzięcia, nie zgadzając się z większością zastrzeżeń zgłaszanych w ramach postępowania z udziałem społeczeństwa do

przyjętej przez autorów raportu metodyki oceny oddziaływania planowanej drogi na środowisko.

Aby zapewnić, że realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie powodowała naruszenia wymagań ochrony środowiska zawartych w przepisach, w decyzji nałożono na wnioskodawcę obowiązki dotyczące właściwego zorganizowania placu budowy, wyboru odpowiednich terminów prowadzenia robót, ochrony wód przed zanieczyszczeniem wskutek spływu materiału splukiwanego z terenu budowy oraz przed wytwarzanymi ściekami, a także właściwego gospodarowania odpadami. Ponieważ realizacja przedsięwzięcia będzie uciążliwa ze względu na wytwarzany w czasie prac poziom hałasu, w decyzji zobowiązano wnioskodawcę do prowadzenia robót w sąsiedztwie terenów wymagających ochrony akustycznej w porze dziennej.

W raporcie i jego uzupełnieniach Wnioskodawca przedstawił sposoby ograniczania hałasu powstającego w trakcie eksploatacji drogi polegające na budowie ekranów akustycznych w miejscach, gdzie mogą występować przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku, zastosowaniu cichej nawierzchni drogowej na istniejących odcinkach dróg, w obrębie projektowanych węzłów oraz ograniczeniu prędkości pojazdów. Wnioskodawca zgodził się z uwagami Pana Janusza Dregera, że w rejonie zabudowy mieszkaniowej w m. Złotkowo przewidziano w raporcie niewystarczające zabezpieczenia przeciwhałasowe. W związku z tym w Aneksie nr 2 do raportu zaproponował nowe rozwiązania w tym zakresie. W niniejszej decyzji zobowiązano GDDKiA do takiego zaprojektowania środków ochrony akustycznej, aby zapewnione było dotrzymanie standardów jakości środowiska na granicy terenów wymagających ochrony przed hałasem. Uwzględniono tym samym zastrzeżenia zgłaszane w trakcie postępowania z udziałem społeczeństwa do przyjętych założeń w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, zgodnie z którymi warunki komfortu akustycznego w porze nocnej byłyby zapewnione na linii zabudowy. Ze względu na to, że w raporcie zostały przedstawione orientacyjne parametry ekranów akustycznych, w decyzji zapisano warunek, aby w projekcie budowlanym zostało określone takie ich usytuowanie i szczegółowe parametry, które zapewnią skuteczną ochronę przed hałasem.

W przedstawionych materiałach wnioskodawca nie analizował skutków przenoszenia drgań w związku z eksploatacją drogi. W przepisach prawa ochrony środowiska nie ma ustalonych norm w tym zakresie. Uznano za wystarczające wyjaśnienia przedstawione w trakcie rozprawy administracyjnej.

Z przedstawionych materiałów wynika, że w związku z eksploatacją drogi występować będzie emisja gazów i pyłów do powietrza, jednak jej poziom nie będzie przekraczać dopuszczalnych wartości odniesienia poza liniami rozgraniczającymi pas drogowy. W związku z tym w decyzji nie nałożono obowiązków ograniczenia oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w tym zakresie.

Ze względu na charakter i lokalizację przedsięwzięcia nie można wykluczyć jego oddziaływania na środowisko wodne. W związku z tym w decyzji określono obowiązki, których realizacja zminimalizuje zagrożenia dla wód powierzchniowych i podziemnych. W szczególności określono sposób odprowadzania wód opadowych na poszczególnych odcinkach drogi, wskazując na wymóg skanalizowania drogi na terenach pośredniej ochrony ujęć wód podziemnych i odprowadzania spływów poza strefy ochronne. Wskazano również obowiązek skanalizowania odcinków drogi na obszarach chronionych w ramach sieci Natura 2000 lub cennych przyrodniczo oraz zaprojektowania urządzeń podczyszczających ścieki w postaci osadników lub separatorów substancji ropopochodnych oraz zastawek awaryjnych. Dla pozostałych odcinków drogi, gdzie Wnioskodawca przewidział podczyszczanie spływów w takich urządzeniach jak rowy trawiaste i zbiorniki, zapisano obowiązek zabezpieczenia dna rowów za pomocą włókniny z warstwą filtracyjną w przypadkach, gdy zwierciadło wód gruntowych zalega płycej niż 5 m.

W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na faunę

uzupełnia

Wnioskodawca zaplanował wykonanie dwóch przejść dla dużych zwierząt pod poszerzonymi mostami w dolinie Samicy Kierskiej i w dolinie Samicy Pamiątkowskiej oraz zmodyfikowanie przepustów wodnych w taki sposób, aby spełniały funkcję przejść dla małych zwierząt. Wykonanie tych przejść zapisano, jako warunek realizacji przedsięwzięcia.

W celu zrekompensowania strat spowodowanych w wyniku realizacji inwestycji i zminimalizowania negatywnego oddziaływania obwodnicy na środowisko w decyzji określono również obowiązki w zakresie zaprojektowania właściwych nasadzeń zieleni, składających się z gatunków rodzimych oraz wykupienia skrajnego pasa łąk na lewym brzegu rzeki Samicy, na południe od drogi, o powierzchni 3-4 ha, i pozostawienie tego terenu do spontanicznej sukcesji ekologicznej.

Ze względu na to, że na trasie obwodnicy lub w bliskim jej sąsiedztwie zlokalizowanych jest wiele stanowisk archeologicznych zobowiązano Wnioskodawcę do przeprowadzenia archeologicznych badań powierzchniowo-sondażowych, które stanowić będą podstawę do wyznaczenia stanowisk ratowniczych i badań wykopaliskowych.

Z przedstawionych materiałów wynika, że realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia wymagań ochrony środowiska zawartych w obowiązujących przepisach, jeśli spełnione będą warunki określone w niniejszej decyzji oraz w postanowieniu uzgadniającym Ministra Środowiska i Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego. Nie będzie miała również trwale negatywnego wpływu na gatunki ptaków zasiedlające potencjalny obszar sieci Natura 2000 „Dolina Samicy”.

Na Wnioskodawcę nałożono obowiązek wykonania inwentaryzacji „zerowej” przed rozpoczęciem inwestycji i obowiązek dalszego monitorowania oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na potencjalny obszar sieci Natura 2000 „Dolina Samicy” w okresie 5 lat od chwili oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia zmian w środowisku przyrodniczym wyniki monitoringu będą stanowić podstawę do opracowania działań naprawczych i kompensujących powstałe straty oraz zapobiegających dalszemu pogorszeniu stanu środowiska.

W decyzji nie określono wymagań odnośnie prowadzenia pomiarów hałasu, gdyż wynikają one z rozporządzenia Ministra Środowiska z 23 stycznia 2003 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem. Zgodnie z tym przepisem dla nowo oddanych do eksploatacji dróg ekspresowych pomiary te wykonuje się w okresie pierwszych trzech lat dwa razy w roku kalendarzowym.

W celu sprawdzenia skuteczności zastosowanych rozwiązań w zakresie ochrony przed hałasem i ochrony środowiska gruntowo-wodnego oraz oceny wpływu inwestycji na potencjalny obszar sieci Natura 2000 „Dolina Samicy” w decyzji nałożono na wnioskodawcę obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia jej wyników w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku, gdy mimo zastosowanych rozwiązań ograniczających negatywne oddziaływanie nie będą mogły być zachowane standardy jakości środowiska utworzony będzie obszar ograniczonego użytkowania.

Zgodnie z wnioskiem GDDKiA z 09.01.2007 r., biorąc pod uwagę ważny interes strony i interes społeczny, decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

Na podstawie art. 46 ust. 4 lit. b ustawy - Prawo ochrony środowiska niniejsza decyzja ważna jest przez okres **dwóch lat od dnia, w którym stanie się ostateczna**. Zgodnie z art. 46 ust. 4 lit. c ww. ustawy termin ten może ulec wydłużeniu o dwa lata, jeżeli inwestycja przebiega etapowo oraz nie zmienia się warunki określone w decyzji.

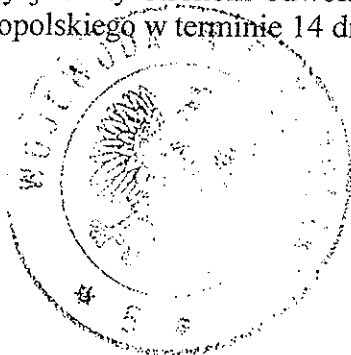
W przypadku konieczności zniszczenia stanowisk występowania roślin objętych ochroną

wymagane jest uzyskanie zezwolenia Ministra Środowiska w odniesieniu do roślin objętych ochroną ścisłą lub wojewody w odniesieniu do roślin objętych ochroną częściową.

Na podstawie art. 76 ust. 4 ustawy Prawo ochrony środowiska na 30 dni przed terminem oddania obiektu do użytku inwestor jest zobowiązany poinformować wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska o planowanym terminie oddania obiektu do użytku.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy Stronom odwołanie do Ministra Środowiska, za pośrednictwem Wojewody Wielkopolskiego w terminie 14 dni od dnia doręczenia.



z op. Wojewody Wielkopolskiego
Grażyna Szustkiewicz
p.o. Dyrektora

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
2. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 ustawy - Kodeks postępowania administracyjnego.
3. aa

Decyzja jest ostateczna i wykonalna
od dnia 04.08.2007r.

Malicka
podpis

Załącznik nr 1

Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na budowie zachodniej obwodnicy miasta Poznania w ciągu drogi krajowej nr S-11 na odcinku Złotkowo – A2 węzeł „Głuchowo”.

Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje budowę zachodniej obwodnicy miasta Poznania w ciągu drogi krajowej nr S-11, której początek wyznacza węzeł drogowy „Złotkowo” z drogą krajową nr 11 w gm. Suchy Las, natomiast koniec – węzeł drogowy „Głuchowo” z autostradą A2 w gm. Komorniki. Trasa planowanej obwodnicy przebiegać będzie przez tereny gmin: Suchy Las, Rokietnica, Poznań, Tarnowo Podgórne, Dopiewo, Komorniki według wariantu podstawowego, a na odcinkach od km ~ 1+900 do km 5+200 wg wariantu „Sobota” oraz od km ~ 7+400 do km 9+700 wg wariantu „Kobylniki”.

Celem budowy jest odciążenie miasta Poznania od ruchu tranzytowego oraz zapewnienie dostępu gminom, przez które droga przebiega do autostrady A-2.

Projektowana obwodnica posiadać będzie klasę drogi ekspresowej („S”), a jej długość wyniesie 26,9 km. Będzie ona posiadać dwie jezdnie z dwoma pasami ruchu o szerokości 3,5 m każdy, 2 pasy awaryjne, pas dzielący oraz po obu stronach pobocze gruntowe.

Połączenie z drogami poprzecznymi zostanie zapewnione przez 7 węzłów (Złotkowo, Rokietnica, Kobylniki, Swadzim, Zakrzewo, Dąbrówka, Głuchowo) a dla pozostałych skrzyżowań przewiduje się wiadukty w ciągu projektowanej obwodnicy lub w ciągu dróg istniejących. Poza ww. obiektami inżynierskimi przewidziano 4 wiadukty nad liniami kolejowymi oraz 4 mosty na głównych ciekach: Samicy Kierskiej, Samicy Pamiętkowskiej, kanale Swadzimskim oraz Wirynce, jak również budowę dróg dojazdowych zapewniających obsługę przyległych terenów. Trasa będzie na przeważającej długości poprowadzona na nasypie o maksymalnej wysokości do 10 m i głębokości wykopów do 3, 7 m.

Droga posiadać będzie zróżnicowany system odwodnienia poprzez rowy trawiaste o charakterze infiltracyjnym, rowy szczelne, po odcinku w pełni skanalizowane włącznie.

Rozwiązania chroniące środowisko

Realizacja przedmiotowej inwestycji z wykorzystaniem ekranów akustycznych i cichej nawierzchni drogowej wpłynie na zmniejszenie uciążliwości dla terenów przyległych w zakresie hałasu i drgań. Zastosowanie systemów odwodnienia wraz z urządzeniami podczyszczającymi w postaci osadników lub separatorów substancji ropopochodnych oraz zastawkami awaryjnymi wzdłuż trasy obwodnicy wpłynie na zachowanie bezpieczeństwa środowiska gruntowo-wodnego, w szczególności przed przenikaniem do gruntu zanieczyszczeń i substancji ropopochodnych. Dla zapewnienia migracji zwierząt uwzględniono w projekcie co najmniej dwa przejścia dolne dla dużych zwierząt pod poszerzonymi mostami w Dolinie Samicy Kierskiej i Dolinie Samicy Pamiętkowskiej oraz dostosowanie przepustów wodnych tak, aby spełniały funkcje przejść dla małych zwierząt. W celu zminimalizowania możliwości kolizji ptaków z pojazdami w Dolinie Samicy przewidziano budowę estakady wraz z ekranami akustycznymi po obu jej stronach, o wysokości dostosowanej do wysokości najwyższych pojazdów poruszających się obwodnicą. W przypadku zastosowania ekranów z materiałów przezroczystych umieszczone zostaną na nich sylwetki ptaków drapieżnych naturalnej wielkości co ograniczy prawdopodobieństwo zderzeń ptaków z powierzchnią ekranów.

Dla ograniczenia niekorzystnych oddziaływań obwodnicy przewidziano proces renaturalizacji roślinności terenów w bezpośrednim otoczeniu drogi oraz nasadzenia dogęszczające, składające się z gatunków rodzimych, dostosowanych do lokalnych uwarunkowań siedliskowych i krajobrazowych.

Z up. Wojewody Wielkopolskiego

Grażyna Górska
Zastępca Dyrektora
